



## BMW 518d Touring Steptronic

Fünftürige Kombilimousine der oberen Mittelklasse (110 kW / 150 PS)

**D**en 5er gibt es mit einem neuen Basisdiesel, einem Zweiliter-Vierzylindermotor mit einer Leistung von 150 PS und einem maximalen Drehmoment von 360 Nm. In Verbindung mit der Achtgang-Automatik fährt der 1.850 kg (Leergewicht) schwere Kombi ein durchschnittliches Ergebnis bei den Fahrleistungsmessungen ein. Der Durchschnittsverbrauch liegt im ADAC EcoTest bei 5,4 Litern Diesel auf 100 Kilometer - das ist im Klassenvergleich ein guter Wert. Auch mit geringem Schadstoffausstoß glänzt der BMW: Er erfüllt die Euro-6-Abgasnorm. Darüber hinaus punktet der Kombi mit guter Verarbeitung, einem großzügigen Platzangebot und einem ordentlich dimensionierten Kofferraum. Der Touring bietet mit dem Standardfahrwerk (Luftfederung an der Hinterachse), der angenehm geringen Geräuschbelastung im Innenraum und den optionalen Sportsitzen einen guten Komfort. Umfangreich zeigt sich die Sicherheitsausstattung, zu der u. a. ein vorausschauender Notbremsassistent mit Kollisionswarnung, ein Spurverlassenswarner, ein Totwinkelassistent sowie ein Nachtsichtsystem mit Personenerkennung gehören - all diese Systeme kosten jedoch Aufpreis. An dem familienfreundlichen Kombi überzeugen die guten Transporteigenschaften und die Langstreckentauglichkeit. Jedoch erweist sich der 518d Steptronic Touring mit einem Grundpreis von 45.150 Euro als teuer, zumal die Serienausstattung im Klassenvergleich nicht sehr umfangreich ausfällt. **Karosserievarianten:** Limousine. **Konkurrenten:** u. a.: Audi A6 Avant, Mercedes E T-Modell, Volvo V70.

**+** Xenonscheinwerfer Serie, gut nutzbarer Kofferraum, sichere Fahreigenschaften, kurzer Bremsweg

**-** mäßiges Ergebnis bei der Rundumsichtmessung, teuer in der Anschaffung, teure Extras



### ADAC-URTEIL

1,6 AUTOTEST

3,2 AUTOKOSTEN

### Zielgruppencheck

1,8 Familie

3,6 Stadtverkehr

2,8 Senioren

1,5 Langstrecke

1,7 Transport

2,5 Fahrspaß

2,4 Preis/Leistung

Stand: März 2015  
Text: Martin Brand

2,2

## KAROSSERIE/KOFFERRAUM

1,6

### Verarbeitung

**+** Die Verarbeitung und das Finish der Karosserie hinterlassen einen sehr guten Eindruck. Die Anbauteile sind sauber eingepasst und die Spaltmaße verlaufen gleichmäßig, könnten insgesamt aber etwas schmaler sein. Das Ladeabteil ist mit kratzunempfindlichem Stoff verkleidet. Im Innenraum setzt sich der Eindruck hoher Qualität fort. Die verwendeten Materialien wirken sehr hochwertig und ihre Verarbeitung ist tadellos. Die Dachsäulen sind mit Stoff überzogen und die Türrahmen verkleidet. Die optionale Lederausstattung und Applikationen in Edelholzoptik werten das Interieur optisch auf. Die Türausschnitte zeigen sich nach außen fast vollständig abgedichtet und verschmutzen dadurch kaum. Darüber hinaus schützen Kunststoffabdeckungen die Schweller vor Kratzern. Der Unterboden ist von vorn bis hinten fast vollständig verkleidet und weitgehend glattflächig. Das reduziert Luftverwirbelungen und wirkt sich positiv auf den Kraftstoffverbrauch aus. Die Tankklappe ist in die zentrale Türverriegelung integriert. Ein Fehlbetankungsschutz im Tankstutzen verhindert, dass versehentlich Benzin anstatt Diesel getankt werden kann. Dem Bordwerkzeug sollte aber ein Adapter beiliegen, der im Notfall Betankungen aus einem Kanister ermöglicht.

**-** Weder an Front- und Heckschürze, noch an den Fahrzeugflanken findet man Schutzleisten, die den Lack bei leichten Remplern oder unvorsichtig geöffneten Türen benachbarter Fahrzeuge schützen würden.

2,0

### Alltagstauglichkeit

**+** Der 518d Touring Steptronic bietet eine gute Alltagstauglichkeit. Es stehen vier vollwertige Sitzplätze und ein schmaler Mittelsitz zur Verfügung, der sich nur für Kurzstrecken eignet. Mit dem großen 70 l Kraftstofftank sind auf Basis des EcoTest-Verbrauchs Reichweiten von rund 1.295 km möglich. Die maximale Zuladung beträgt zufriedenstellende 530 kg. Auf der optionalen Dachreling dürfen Lasten bis 100 kg transportiert werden. Die zulässige Anhängelast beträgt bei gebremsten Anhängern 2.000 kg und bei ungebremsten 750 kg. Die zulässige Stützlast liegt bei 90 kg - damit lassen sich auch zwei E-Bikes mittels Heckträger befördern.

**-** Die große Karosserie schränkt die Agilität, vor allem im Stadtverkehr, etwas ein. Für den Fall einer Reifenpanne ist der BMW serienmäßig nur mit einem Reparaturset ausgestattet, das sich auch schnell als unbrauchbar erweisen kann. Ein Reserverad ist nicht lieferbar. Wagenheber und ein Radmutternschlüssel sucht man ebenfalls vergebens. Optional können Reifen mit Notlaufeigenschaften (Runflat-Reifen) geordert werden, die nach einer Reifenpanne die Weiterfahrt mit reduzierter Geschwindigkeit zur nächsten Werkstatt erlauben.

2,5

### Sicht

Das Verkehrsgeschehen lässt sich aufgrund der eher niedrigen Sitzposition nur zufriedenstellend überblicken.

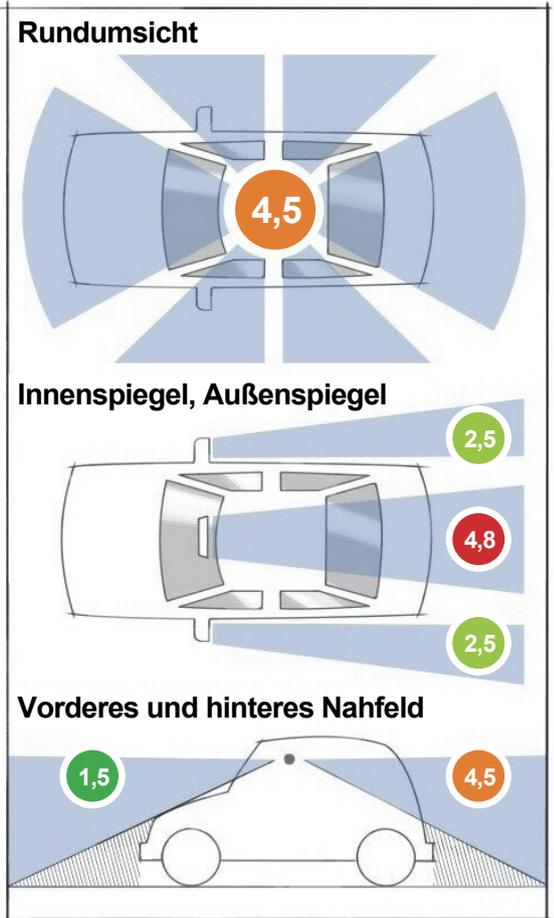
**+** Die Karosserieenden lassen sich insgesamt gut abschätzen, da die Motorhaubenkante gut sichtbar ist und das Heck steil abfällt. Niedrige Hindernisse können vor dem Fahrzeug gut wahrgenommen werden. Das serienmäßige Bi-Xenonlicht leuchtet die Fahrbahn gut aus.



**Breite Dachsäulen und die schmale Heckscheibe beeinträchtigen die Sicht nach hinten.**

Optional ist das adaptive Kurvenlicht inkl. Abbiegelicht (im Testwagen) erhältlich, dann schwenken die Scheinwerfer in Kurven mit und der Lichtkegel wird individuell elektronisch gesteuert an verschiedene Fahrzustände angepasst (z. B. Stadt, Landstraße, Autobahn, Regen). Gegen weiteren Aufpreis gibt es den blendfreien Fernlichtassistenten. Dieser ermöglicht ein dauerhaftes Fahren mit Fernlicht, ohne andere Verkehrsteilnehmer zu blenden. Dazu werden nur die Bereiche abgedunkelt, in denen sich andere Fahrzeuge befinden, und nicht das gesamte Fernlicht. Alternativ können LED-Scheinwerfer (inkl. Abbiegelicht und Fernlichtassistent) geordert werden (nicht im Testwagen). Bei störendem Scheinwerferlicht anderer Fahrzeuge blenden der Innen- und die Außenspiegel automatisch ab (beides optional). Die Außenspiegel besitzen zusätzliche asphärische Bereiche, die den toten Winkel verkleinern. Sie sind serienmäßig beheiz- und optional elektrisch anklappbar. Beim Einparken unterstützen optionale Parksensoren an Front und Heck und gegen weiteren Aufpreis gibt es eine Heckkamera (beides im Testwagen). Darüber hinaus kann das Surround View geordert werden (nicht im Testwagen). Das System ermöglicht in Verbindung mit der Rückfahrkamera sowie zwei Kameras in der Frontschürze und je einer Kamera in den Außenspiegeln ein Fahrzeugbild aus der Vogelperspektive und jeweils ein Bild links und rechts vom Fahrzeug - dies kann das Herausfahren aus engen Lücken erleichtern. Des Weiteren ist optional ein Einparkassistent erhältlich (nicht im Testwagen). Dieser vermisst während der Vorbeifahrt Parklücken und parkt das Fahrzeug selbsttätig in diese ein - der Fahrer muss nur die Geschwindigkeit regulieren. Der Assistent funktioniert in der Praxis recht gut und ist vor allem für Personen, die Probleme beim seitlichen Einparken haben, eine sinnvolle Erleichterung. Allerdings muss die Parklücke eine gewisse Größe haben, in welche der geübte Fahrer auch ohne Assistent einparkt. Dank dieser Vielzahl an Systemen sollte das Einparken aber niemanden mehr vor Probleme stellen - leider verlangt BMW für diese Systeme saftigen Aufpreis (alle Parksysteme inkl. Kameras ca. 3.100 €). Die Scheibenwischer besitzen einen großen Wirkungsbereich.

⊖ Bei der ADAC Rundumsichtmessung schneidet der Touring schlecht ab. Dies liegt vor allem an den sehr breiten Dachsäulen, der hohen hinteren Scheibenlinie und den nicht vollständig versenkbaren Kopfstützen im Fond. Alles zusammen schränkt die Sicht nach draußen stark ein. Auch der Innenspiegel gibt nur ein kleines Sichtfeld des rückwärtigen Verkehrs wieder. Niedrige Objekte lassen sich hinter dem Fahrzeug schlecht wahrnehmen - die optionale Rückfahrkamera leistet allerdings Abhilfe.



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen. Bei den Innen- und Außenspiegeln werden deren Sichtfelder aus dem Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem

## 2,6 Ein-/Ausstieg

Vorn steigt man zufriedenstellend ein und aus. Die Schweller sind nicht zu breit und liegen in angenehmer Höhe. Die Sitzhöhe ist für bequemes Ein- und Aussteigen aber etwas zu tief. Große Personen sollten darauf achten, sich nicht den Kopf am niedrigen Dach zu stoßen. Hinten ist der Einstieg bequem, da die Türen weit öffnen und die Türausschnitte recht groß sind. Lediglich die wuchtigen Sitzwangen erschweren das Ein-/Aussteigen etwas.

+ Der BMW 5er Touring ist serienmäßig mit einer Zentralverriegelung inkl. Funkfernbedienung ausgestattet. Gegen Aufpreis ist der Komfortzugang erhältlich. Dann kann der Schlüssel zum Öffnen und Absperren des Fahrzeugs in der Tasche bleiben. Zudem kann man sich mit dieser Funktion auch nicht mehr aussperren, weil das Auto "weiß", wenn der Schlüssel noch im Auto liegt und dann nicht verriegelt. Die Türrastungen sind kräftig und halten die Tür auch an Steigungen zuverlässig offen. Vorn gibt es drei, hinten aber nur zwei Positionen, so dass die Tür bereits in der ersten weit geöffnet ist. Haltegriffe am Dachhimmel sind über allen Türen vorhanden. Nach dem Aussteigen und beim Aufsperrren wird der Bereich vor dem Fahrzeug beleuchtet, gegen Aufpreis gibt es außen an den Türgriffen helle LEDs (im Testwagen).

## 2,4 Kofferraum-Volumen\*

+ Das Kofferraum-Volumen des Touring fällt im Klassenvergleich ordentlich aus. Bis zur Kofferraumabdeckung passen bis 400 Liter hinein. Bis unter das Dach finden 685 Liter Platz - dann lassen sich bis zu zwölf handelsübliche Getränkeboxen stapeln. Legt man die Rücksitzlehne um und belädt den Kofferraum bis zur Scheibenunterkante, lassen sich 840 Liter verstauen. Nutzt man das gesamte Volumen, passen bis unters Dach 1.520 Liter hinein.



**Der Kofferraum besitzt mit 400 l Volumen zwar Klassenstandard, ist aber gegenüber den Konkurrenten wie Mercedes E-Klasse (515 l) deutlich kleiner.**

## 1,8 Kofferraum-Zugänglichkeit

+ Die Heckklappe lässt sich einfach öffnen und schließen. Wählt man den optionalen Komfortzugang, kann die Heckklappe durch eine Fußbewegung unter der Heckschürze geöffnet werden - besonders praktisch, wenn man die Hände voll hat. Voraussetzung ist, dass man den Schlüssel bei sich trägt. Geschlossen wird sie dann per Tastendruck. Die Klappe öffnet recht weit, es können Personen bis zu einer Größe von 1,85 m darunter stehen. Die Ladeöffnung fällt groß aus, wodurch sich auch sperrige Gegenstände problemlos einladen lassen. Da die Ladekante nur 62 Zentimeter über der Fahrbahn liegt, braucht das Gepäck zum Einladen nicht weit angehoben werden. Durch den ebenen Ladeboden stört beim Ausladen keine Stufe. An der Rücksitzlehne liegende Gegenstände lassen sich zufriedenstellend erreichen. Zwei praktische Details: Die Heckscheibe lässt sich separat öffnen und die Gepäckraumabdeckung fährt automatisch hoch und runter.

- Große Personen können sich den Kopf am abstehenden Schlossbügel der Heckklappe stoßen.

## 1,5 Kofferraum-Variabilität

+ Die Rücksitzlehne lässt sich serienmäßig dreigeteilt umklappen - sehr praktisch. Entriegeln kann man die Lehnenteile vom Kofferraum oder von der Rückbank aus. Der Klappmechanismus funktioniert einfach und leichtgängig. Das optionale Gepäckraumpaket bietet genügend Möglichkeiten zum Verstauen von Kleingepäck. Es gibt ein kleines Netz an der linken Kofferraumverkleidung, ein Gummiband an der rechten Seitenverkleidung, Schienen mit verschiebbaren Zurrösen und ein recht großes Fach unter dem Kofferraumboden (20 Liter). Darüber hinaus gibt es ein größeres Fach auf der rechten Seite. Praktisch ist das Gepäckraumnetz, das (auch bei umgeklappter Rücksitzlehne) den Lade- vom Passagierraum trennt - dadurch werden die Passagiere bei einer Vollbremsung vor nach vorn rutschenden Gegenständen geschützt.

Das Cockpit des 5er präsentiert sich BMW-typisch gestaltet, alle Grundfunktionen sind schnell verständlich. Eingewöhnung ist jedoch erforderlich, wenn man sich in den zahlreichen Menüs des i-Drive zurechtfinden und die Einstellungen des Fahrzeugs den persönlichen Vorlieben anpassen möchte. Das System wird mittels i-Drive-Controller in der Mittelkonsole bedient. Der Controller besitzt eine Touch-Oberfläche, auf der Buchstaben und Zahlen geschrieben werden können, die das System dann zuverlässig erkennt. Optional lässt sich der 5er online vernetzen. Dann kann man zum Beispiel auf das Online-Entertainment zurückgreifen und sich unzählige Musiktitel aus unterschiedlichen Genres herunterladen. Der Concierge Service bietet telefonisch unterschiedliche Auskünfte (z. B. Suche von Restaurants, Notfallapotheken) durch einen telefonischen Auskunftsdienst. Die Schalter der Assistenzsysteme sind nicht optimal, links und recht tief am Armaturenbrett positioniert. Die Anzahl an Ablagen ist insgesamt zufriedenstellend. Vorn gibt es schmale Türfächer, ein Netz im Beifahrerfußraum, Becherhalter und ein kleines Fach links im Armaturenbrett - ein Flaschenhalter fehlt aber. Im Fond findet man ebenfalls kleine Türfächer, Taschen an den Vordersitzlehnen sowie Becherhalter in der Mittelarmlehne vor. Das Handschuhfach besitzt ein durchschnittliches Format.

⊕ Das Lenkrad lässt sich serienmäßig mechanisch in Höhe und Weite einstellen, gegen Aufpreis auch elektrisch (im Testwagen). Die Pedale sind einwandfrei angeordnet und auch der Wählhebel liegt gut zur Hand. Optional lassen sich auch die Vordersitze elektrisch einstellen. Der Motor wird mittels gut zugänglichem Start-Knopf im Armaturenbrett angelassen. Die aufpreispflichtigen Instrumente in Black-Panel-Technologie lassen sich ausgezeichnet ablesen und verfügen über einen guten Kontrast. Das Design der Rundinstrumente variiert je nach gewähltem Fahrmodus (EcoPro, Comfort, Sport). Eine Öltemperaturanzeige informiert den Fahrer über die Motortemperatur. Große hochauflösende Displayflächen liefern ergänzende Informationen u. a. über Verbrauch und Reichweite. Sind Türen, Heckklappe oder Motorhaube offen, wird der Fahrer gewarnt. Zusätzlich gibt es gegen Aufpreis ein Head-Up-Display, das in die Windschutzscheibe vor dem Fahrer die Geschwindigkeit, Navigationsanweisungen und Tempolimits projiziert. Die Geschwindigkeitsbegrenzung wird aus den Karteninformationen des Navigationssystems und den durch eine Kamera in der Windschutzscheibe erkannten Schildern ermittelt. Einschränkungen bei der Uhrzeit und bei Nässe werden registriert und berücksichtigt (z. B. bei Nässe nur, wenn Regensensor Regen erkennt). Der Regensensor wird mittels einer zusätzlichen Taste im rechten Lenkstockhebel aktiviert. Der Drehlichtschalter befindet sich links im Armaturenbrett, die Taste für die Nebelschlussleuchte ist daneben. Der Status des Lichts und der Nebellampe wird im Kombiinstrument angezeigt. Das Abblendlicht ist serienmäßig und das Fernlicht optional sensorgesteuert. Die serienmäßige Geschwindigkeitsregelanlage wird am Lenkrad aktiviert, die eingestellte Geschwindigkeit im Kombiinstrument und im Head-Up-Display angezeigt. Bei Wahl des optionalen ACC-System lässt sich auch der Abstand zum Vorfahrenden am Lenkrad einstellen (im Testwagen). Das optionale Navigationssystem funktioniert sehr gut und arbeitet ausgesprochen schnell. Das hochauflösende Mitteldisplay ist klar im Kontrast. Das Radio lässt sich gut bedienen, es gibt acht mit beliebigen Systemfunktionen frei belegbare Funktionstasten, die als Sensortasten ausgeführt sind und bereits bei Berührung die hinterlegte Funktion anzeigen (z. B. Radiosender, Navigationsziel, Telefondirektwahl, Klimaeinstellung). Das aufpreispflichtige HiFi-System sorgt mit zwölf Lautsprechern für hervorragenden Raumklang. Gegen beachtlichen Aufpreis sind außerdem Sound-Systeme von Harman Kardon und Bang & Olufsen erhältlich.



**Die Bedienelemente sind für den Fahrer sehr gut zu überblicken und leicht zu handhaben. Die Verarbeitungsqualität ist auf Premium-Niveau.**

Die Klimabedieneinheit ist relativ übersichtlich, bei der Klimaautomatik mit den erweiterten Umfängen will die Funktionsvielfalt aber beherrscht werden. Frisch-/Umluftzufuhr sind sensorgesteuert und die Heckscheibenheizung wird zugunsten der Kraftstoffersparnis nach einer gewissen Zeit automatisch deaktiviert. Die elektrischen Fensterheber besitzen eine Ab-/Aufwärtsautomatik mit Einklemmschutz und funktionieren auch ohne Zündung bei offener Türe für eine gewisse Zeit. Alle Schalter sind einwandfrei beleuchtet; auch die Drehrädchen der mittleren Lüftungsdüsen. Die Außenspiegel lassen sich elektrisch einstellen und sind optional anklappbar. Zusätzlich gibt es gegen Aufpreis eine Ambientebeleuchtung, ergänzend zur Innenraumbeleuchtung mit vier Leseleuchten.

– Der Fahrer muss sich zum Schließen voll geöffneter Türen weit hinauslehnen, weil der Türgriff dann zu weit weg ist. Das Ablagefach in der Mittelkonsole stört beim Angurten.

---

## 1,7 Raumangebot vorne\*

+ Vorn ist das Raumangebot großzügig bemessen. Der Fahrersitz lässt sich für knapp 2,0 Meter große Personen nach hinten stellen. Die Kopffreiheit wäre sogar noch üppiger bemessen. Die für diese Fahrzeugklasse großzügige Innenbreite sorgt für ein angenehmes Raumgefühl, wenn auch die Mittelkonsole wuchtig ausfällt.

---

## 1,3 Raumangebot hinten\*

+ Auch im Fond sind die Platzverhältnisse großzügig. Sind die Vordersitze auf 1,85 m große Personen eingestellt, würde die Beinfreiheit im Fond für Passagiere bis über zwei Meter ausreichen. Die Kopffreiheit fällt nicht ganz so großzügig aus. Dennoch finden Passagiere bis zu einer Größe von gut 1,95 m bequem Platz. Die Innenbreite ist gut, zu zweit fühlt man sich nicht eingengt.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,95 m bequem Platz.

---

## 3,8 Innenraum-Variabilität

In Verbindung mit dem optionalen Gepäckraumpaket lässt sich die Rücksitzlehnenneigung siebenstufig einstellen. Sitzvarianten werden nicht angeboten.

---

## 1,7 KOMFORT

---

### 2,0 Federung

Standardmäßig ist der 518d Touring mit einer Hinterachsluftfederung mit Niveauregulierung ausgestattet (im Testwagen verbaut). Neben dem Standardfahrwerk werden für den 5er ein M-Sportfahrwerk und ein adaptives Fahrwerk (Dynamische Dämpfer Control) angeboten. Beim adaptiven Fahrwerk lassen sich die Dämpfer in drei Modi (Comfort+, Comfort, Sport) einstellen. Das Dynamic Drive (zur Reduzierung von Wankbewegungen) ist für den 518d Touring nicht erhältlich.

+ Das Standardfahrwerk bietet einen guten Federungskomfort. Lange Wellen bringen den 5er Touring nicht aus der Ruhe, das Fahrzeug weist aber speziell bei höheren Geschwindigkeiten etwas längere Federwege auf. Seitenneigungen sind auch bei dynamischen Lenkvorgängen nicht stark ausgeprägt, fallen aber etwas größer aus als beim adaptiven Fahrwerk.

Kurze Wellen und Querfugen schluckt die Federung ordentlich, kommt hier aber nicht an den Komfort des adaptiven Fahrwerks hin. Ein Stuckern ist kaum erkennbar. Kopfsteinpflaster und raue Fahrbahnbeläge dringen nur leicht zu den Insassen durch. Einzelhindernisse werden gut von den Passagieren fern gehalten, nur gröbere sind etwas deutlicher im Innenraum spürbar. Bei niedrigen Geschwindigkeiten bietet das Standardfahrwerk ebenfalls einen guten Federungskomfort.

## 1,3 Sitze

Der Testwagen war mit den aufpreispflichtigen Sportsitzen ausgestattet, die gegen weiteren Aufpreis mit Leder überzogen sind. Optional lassen sich die Sitze zudem elektrisch einstellen. Alternativ gibt es auch Komfortsitze vorn. Dann lassen sich das obere Lehnensegment, die Lehnbreite und die Oberschenkelaufgabe einstellen.

⊕ Die Sportsitze vorn können einwandfrei für ganz unterschiedliche Personenstaturen und -größen eingestellt werden. Sie sind in der Höhe und auch in der Neigung einstellbar. Die Lehnen der Vordersitze sind optimal geformt und bieten dem Rücken einen sehr guten Halt. Auch die Flächen der Vordersitze zeigen sich körpergerecht geformt und sind vorn ausziehbar. Die Vordersitzlehnen sind sehr hoch, der Sitzkomfort der tendenziell straff gefederten Sitze angenehm und die Sitzposition optimal. Der Fahrer kann seinen linken Fuß dank stabilem Trittbrett optimal abstützen. Gegen weiteren Aufpreis sind Fahrer- und Beifahrersitz mit einer elektrisch einstellbaren Lordosenstütze ausgestattet, die sich in Höhe und Intensität einstellen lässt (im Testwagen). Auf der Rückbank geht es nicht ganz so luxuriös zu, dennoch gefallen die hohen Lehnen, die gut konturierten Flächen und die ausgewogene Polsterung - so ergibt sich auch für große Erwachsene eine angenehme Sitzposition, wenn auch die Oberschenkelaufgabe etwas ausgeprägter sein könnte.

⊖ Der Lederbezug ist bei sommerlichen Temperaturen etwas schweißtreibend, gegen Aufpreis gibt es eine Sitzlüftung (nicht im Testwagen).

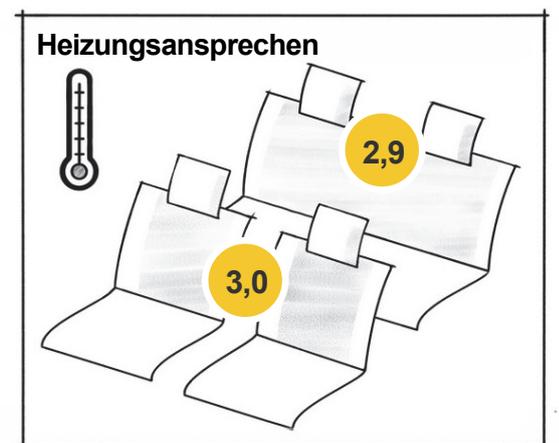
## 1,1 Innengeräusch

⊕ Der gemessene Geräuschpegel im Innenraum ist niedrig, bei Tempo 130 liegt dieser gerade einmal bei 64,8 dB(A). Der Motor hält sich meist im Hintergrund, nur unter Last ist er bei niedrigen Drehzahlen im Innenraum präsenter. Fahr- und Windgeräusche werden kaum wahrgenommen. Sie fallen auch bei hohen Geschwindigkeiten nicht unangenehm auf.

## 1,9 Klimatisierung

Im ADAC Heizungstest schneidet der 518d Touring zufriedenstellend ab. Entsprechend dem Behaglichkeitsempfinden werden die Fußbereiche vorn wie hinten deutlich schneller warm als die restliche Fahrgastzelle.

⊕ Der 518d Touring ist serienmäßig mit einer Zweizonen-Klimaautomatik mit einstellbarer Intensität der AUTO-Funktion und Aktivkohlefilter sowie Beschlagsensor ausgestattet. Gegen Aufpreis gibt es die im Testwagen verbaute Klimaautomatik mit erweiterten Umfängen. Dann können Fahrer und Beifahrer nicht nur die Temperatur, sondern auch die Luftmenge und Luftverteilung separat einstellen.



Heizungstest bei -10°C in der ADAC-Klimakammer.

Darüber hinaus ist die Frisch-/Umluftzufuhr dann sensorgesteuert. Auf Wunsch gibt es eine Vier-Zonen-Klimaautomatik (nicht im Testwagen). Dann können auch die hinteren Passagiere eine separate Temperatur vorwählen.

---

## 1,8 MOTOR/ANTRIEB

### 2,6 Fahrleistungen\*

⊕ Bei den Fahrleistungsmessungen schneidet der 518d Touring in Verbindung mit dem Steptronic-Automatikgetriebe zufriedenstellend ab. Das Zweiliter-Diesellaggregat leistet 150 PS (bei 4.000 1/min) und entfacht ein maximales Drehmoment von 360 Nm (bei 1.750 1/min). Der simulierte Überholvorgang (Beschleunigung von 60 auf 100 km/h) ist nach 6,6 Sekunden abgeschlossen.

### 2,0 Laufkultur

⊕ Der Vierzylinder-Diesel legt eine ordentliche Laufkultur an den Tag. Vibrationen werden wenig im Innenraum wahrgenommen, sind nur unter Last leicht am Lenkrad spürbar. Nach einem Kaltstart arbeitet das Aggregat recht rau und zeigt sich akustisch im Innenraum präsent. Bei Betriebstemperatur läuft der Motor unauffällig und verkneift sich weitgehend störende Geräusche.

### 1,1 Schaltung

Neben dem serienmäßigen Sechsgang-Schaltgetriebe wird für den 518d Touring das Achtgang-Steptronic-Automatikgetriebe angeboten; gegen weiteren Aufpreis auch mit Schaltwippen am Lenkrad. Die Achtgang-Steptronic-Sportautomatik ist für den 518d Touring nicht erhältlich.

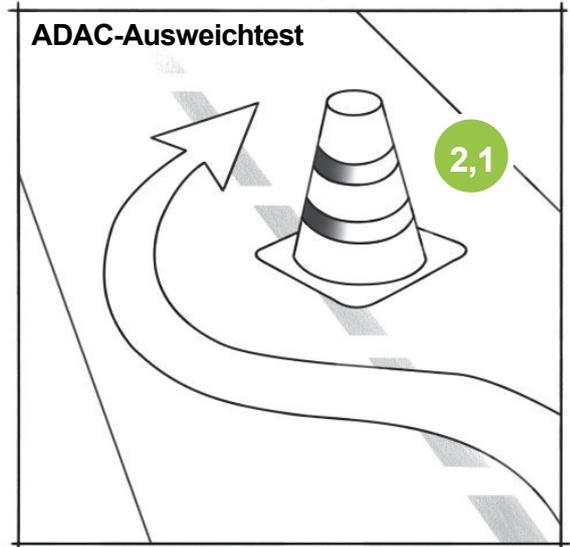
⊕ Die Achtgang-Automatik mit Tiptronic-Funktion wählt die Schaltpunkte situationsgerecht, entsprechend des Betriebszustandes und wechselt die Gänge weitgehend ruckfrei. Im Eco-Pro-Modus schaltet die Automatik möglichst früh hoch, damit der Motor mit niedrigen Drehzahlen arbeitet. Zudem gibt es dann eine Segelfunktion. Das bedeutet, dass der Motor im Schubetrieb (zw. 50 und 160 km/h) abgekoppelt wird und das Fahrzeug ohne Motorschleppmoment dahin rollt. Darüber hinaus passt das Getriebe bei Fahrzeugen, die mit einem Navigationssystem ausgestattet sind (auch bei nicht aktivierter Zielführung), die Schaltzeitpunkte an den Straßenverlauf (z. B. Kurve, Kreuzung, Kreisverkehr, Autobahn Auf- und Abfahrt) an. Es wird z. B. durch gezieltes Herunterschalten vor einer Kurve die Motorbremse genutzt. Im Sport-Modus lässt das Getriebe höhere Drehzahlen zu und schaltet auch schon bei geringer Gaspedalbetätigung zurück - dadurch wirkt der BMW aber etwas nervös. Der Rückwärtsgang kann stets problemlos eingelegt werden. An Steigungen kann der Fahrer die Auto-Hold-Funktion aktivieren, dann wird ein Zurückrollen des Fahrzeugs zeitlich unbegrenzt verhindert und die Bremse beim Anfahren wieder automatisch gelöst. Das Start-Stopp-System arbeitet einwandfrei.

### 1,3 Getriebeabstufung

⊕ Die Abstufungen des Achtgang-Automatikgetriebes passen sehr gut zur Leistungscharakteristik des Motors. Für jede Geschwindigkeit und Fahrsituation steht eine geeignete Übersetzung zur Verfügung. Die Gesamtübersetzung hat BMW zugunsten des Kraftstoffverbrauchs lang gewählt, das Aggregat dreht im größten Gang bei Autobahngeschwindigkeit (130 km/h) mit gerade einmal 2.000 1/min.

⊕ Der Testwagen war mit der aufpreispflichtigen Integral-Aktivlenkung ausgestattet. Dadurch werden in Abhängigkeit von Fahrgeschwindigkeit und Lenkeinschlag der Vorderräder auch die Hinterräder angelenkt. Insgesamt kann der 5er Touring eine gute Fahrstabilität vorweisen. Der Wagen reagiert spontan auf Lenkbefehle und stabilisiert sich nach einem plötzlichen Lenkimpuls recht schnell wieder. Allerdings fühlt sich der Anlenkvorgang etwas ungewohnt an, da zuerst die Vorderachse und dann mit leichter Verzögerung die Hinterachse angelenkt wird. Spurrillen nehmen wenig Einfluss auf die Richtungsstabilität. Im ADAC Ausweichtest kann der Kombi ein gutes Ergebnis einfahren. Der 5er Touring begibt sich mit einem leicht drängenden Heck auf Ausweichkurs, schiebt aber beim Gegenlenken sicher über die Vorderräder - dies führt zum Regeln des elektronischen Stabilitätsprogramms (DSC) und zum Geschwindigkeitsabbau. Dadurch lässt sich der BMW auch problemlos in die Ausfahrgasse manövrieren. Das elektronische Stabilitätsprogramm kann den hinteren und den vorderen Lenkwinkel beeinflussen (im Rahmen des möglichen Einstellbereichs der Aktivlenkung) - dadurch regelt das DSC noch effektiver. Werden Kurven zu schnell angefahren, zeigt der Kombi ein untersteuerndes Verhalten, das auch ungeübte Fahrer nicht überfordert. Hebt man das Gaspedal in einer Kurve, zeigt der 5er Touring BMW leichte Lastwechselreaktionen und drängt etwas mit dem Heck nach. Fährt man den BMW voll beladen, ändert sich das Kurvenverhalten praktisch nicht. Die Traktion des Hecktrieblers ist auch auf rutschiger Fahrbahn gut. Neigen die Antriebsräder zum Durchdrehen, regelt die Traktionskontrolle zuverlässig.

## ADAC-Ausweichtest



Beim ADAC-Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei mindestens 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion, d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.

Serienmäßig ist der 5er mit der Servotronic ausgestattet, die die Lenkkräftunterstützung an die Geschwindigkeit anpasst. Gegen Aufpreis ist die im Fahrzeug verbaute Integral-Aktivlenkung erhältlich. Dann regelt die Elektronik in Abhängigkeit von Geschwindigkeit und Fahrsituation die entsprechenden Lenkwinkel an der Hinterachse.

⊕ Der 5er spricht spontan auf Lenkbefehle an. Da aber zuerst die Vorderachse und dann mit leichter Verzögerung erst die Hinterachse angelenkt wird, sind besonders bei höheren Geschwindigkeiten gelegentlich Korrekturen notwendig. Die Lenkung bietet insgesamt eine gute Rückmeldung, wenn auch das Lenkgefühl um die Mittellage etwas ausgeprägter sein könnte. Beim Rangieren ist kein hoher Kraftaufwand notwendig. Dank variabler Übersetzung sind im Stand von Anschlag bis Anschlag nur gut zwei Lenkradumdrehungen nötig. Bei geringen Geschwindigkeiten wird die Hinterachse zugunsten der Handlichkeit in die entgegengesetzte Richtung ausgelenkt wie die Vorderachse - der Wendekreis geht mit 11,8 m im Klassenvergleich in Ordnung. Ohne Unterstützung der Integral-Aktivlenkung liegt der Wendekreis bei zufriedenstellenden 12,3 m.

## 1,1 Bremse

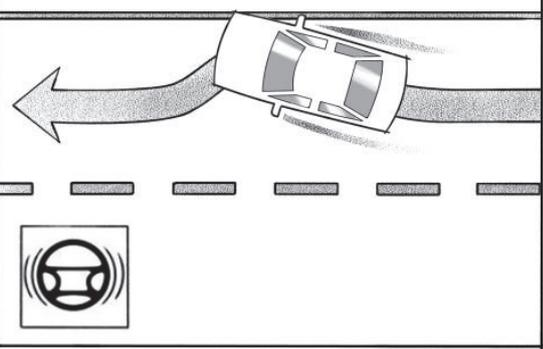
⊕ Bei den Bremswegmessungen schneidet der 518d Touring mit einer standfesten und belastbaren Bremsanlage sehr gut ab. Der BMW benötigt aus 100 km/h bis zum Stillstand lediglich 34,0 m (Mittelwert aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Reifen: Michelin Primacy 3, Größe 225/55 R17 97Y). Dabei spricht die Bremse gut an und lässt sich fein dosieren. Bei Vollverzögerungen in Kurven zeigt der Kombi eine gute Spurtreue.

## 1,2 SICHERHEIT

### 0,6 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

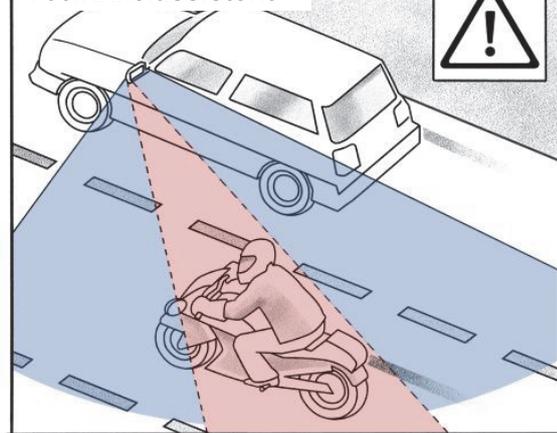
⊕ Der BMW 518d Touring ist serienmäßig mit dem elektronischen Stabilitätsprogramm DSC und einem Bremsassistenten ausgestattet. Letzterer hilft dem Fahrer bei Gefahrenbremsungen, das volle Bremspotenzial zu nutzen. Bei einer Vollbremsung blinken zunächst die reaktionsschnellen LED-Bremsleuchten, um den herannahenden Verkehr zu warnen - ab Stillstand wird die Warnblinkanlage aktiviert. Serienmäßig besitzt der 5er ein direkt messendes Reifendruckkontrollsystem, optional ist eine Run-Flat-Bereifung erhältlich. Dadurch wird die Gefahr reduziert, bei einem Reifenschaden die Kontrolle über das Fahrzeug zu verlieren. Die aufpreispflichtige Integral-Aktivlenkung kann das DSC durch elektronische Lenkeingriffe unterstützen. Gegen Aufpreis sind eine Reihe an Assistenzsystemen erhältlich, die die Sicherheit deutlich erhöhen. Ordert man den Driving Assistant, gibt der BMW eine optische und akustische Kollisionswarnung aus, wenn ein Zusammenstoß mit Fahrzeugen oder Fußgängern droht. Bei Geschwindigkeiten unterhalb von 60 km/h leitet das Fahrzeug selbsttätig eine Bremsung ein. Enthalten ist auch ein Spurverlassenswarner, der den Fahrer durch Vibrationen am Lenkrad auf die Gefahr aufmerksam macht, wenn das Fahrzeug die Spur ohne Blinkerbetätigung verlässt. Gegen weiteren Aufpreis ist die aktive Geschwindigkeitsregelung mit Stop & Go-Funktion (inkl. Kollisionswarnung mit Anbremsfunktion) erhältlich. Dann hält das Fahrzeug automatisch den Abstand zum Vorfahrenden - die Größe der Lücke kann der Fahrer anpassen. Ordert man den Driving Assistant Plus, verfügt der BMW auch über eine Staufunktion. Dann wird das Fahrzeug bis 60 km/h durch Lenkeingriffe in der Spur gehalten und die Geschwindigkeit geregelt. Gegen weiteren Aufpreis ist die Spurwechselwarnung erhältlich. Das System überwacht den toten Winkel links und rechts neben dem Fahrzeug und warnt den Fahrer mit Lenkradvibrationen und einer Warnlampe im jeweiligen Außenspiegel, wenn sich dort andere Verkehrsteilnehmer befinden und der Fahrer die Spur wechseln möchte.

#### Spurhalteassistent



Infrarotsensoren oder Kameras erkennen die Fahrbahn-Markierungen. Verlässt der Fahrer seine Spur ohne zu Blinken (etwa wegen Unachtsamkeit oder Sekundenschlaf), erfolgt eine optische, akustische oder haptische Warnung.

#### Totwinkelassistent



Mit Hilfe von Radarsensoren wird das seitliche Umfeld überwacht. Beabsichtigt der Fahrer, die Fahrspur zu wechseln, während sich Fahrzeuge im toten Winkel befinden, erfolgt eine optische Warnung.

#### Einschlafwarner

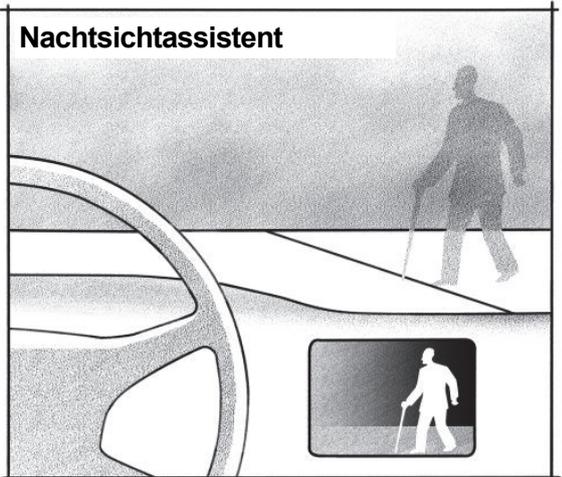


Ungewöhnliche Fahrerreaktionen aufgrund von Müdigkeit werden erkannt und führen zu einer Warnung.

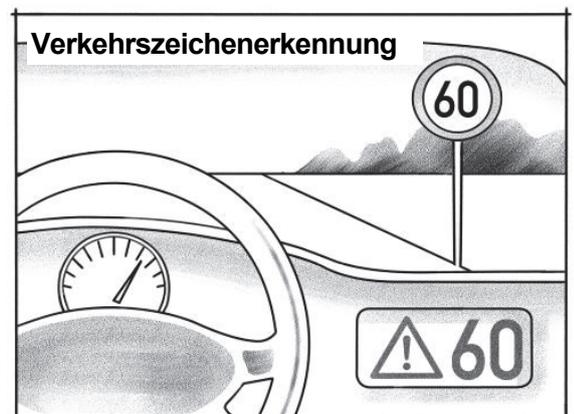
Geordert werden kann auch eine kamerabasierte Verkehrszeichenerkennung (Speed Limit Info), die u. a. Tempobegrenzungen sowie Überholverbote erkennt und dem Fahrer anzeigt. Optional erhältlich ist auch ein Head-Up-Display, das wichtige Informationen wie die aktuelle Geschwindigkeit, Navigationsanweisungen oder auch Tempolimitanzeigen in die Windschutzscheibe vor dem Fahrer projiziert. Dadurch braucht dieser nicht den Blick vom Verkehrsgeschehen abwenden. Gegen Aufpreis gibt es einen Nachtsicht-Assistenten auf Infrarotbasis, der über eine Personenerkennung verfügt und erkannte Personen hervorhebt sowie dem Fahrer separat über Symbole (auch über Head-Up-Display) zeigt, ob die Personen stehen oder von welcher Seite sie kommen. Gegen Mehrpreis werden Fußgänger und Tiere dann auch mit einem Hochleistungsspot angestrahlt (nur in Verbindung mit LED-Scheinwerfern). Neben den serienmäßigen Bi-Xenon-Scheinwerfern sind optional Kurven- und Abbiegelicht erhältlich - das aufwendige Lichtsystem verfügt je nach Fahrsituation über zahlreiche Betriebsmodi und erreicht eine ausgezeichnete Fahrbahnausleuchtung. Darüber hinaus ist auch ein Fernlichtassistent erhältlich, der es ermöglicht, dauerhaft mit Fernlicht zu fahren, ohne andere Verkehrsteilnehmer zu blenden. Alternativ gibt es auch adaptive LED-Scheinwerfer inkl. des Fernlichtassistenten. Ordert man das Active Protection, besitzt der 5er einen Aufmerksamkeitsassistenten, der ein Fahrerprofil erstellt und dem Fahrer bei Zeichen von Ermüdung eine Pause vorschlägt. Ab Werk besitzt der 5er einen Geschwindigkeitsbegrenzer. Der Blinker lässt sich auch bei aktivierter Warnblinkanlage aktivieren, dadurch ist auch beim Abschleppen eine Fahrtrichtungsänderungsanzeige problemlos möglich.

## 1,1 Passive Sicherheit - Insassen

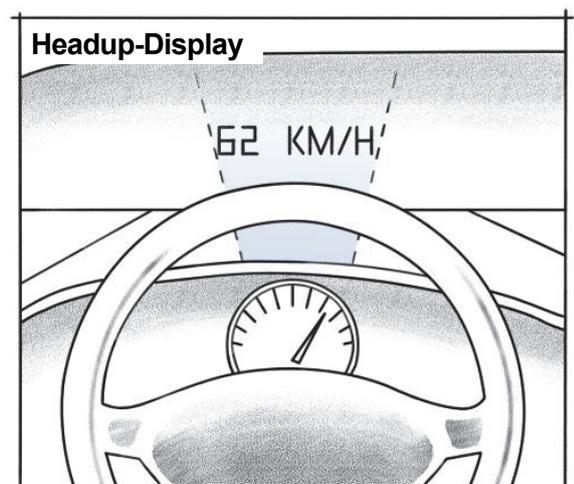
⊕ Der 5er ist serienmäßig mit Front- und Seitenairbags vorn sowie von vorn nach hinten durchgehenden Kopfairbags ausgestattet. Bei den ADAC Crashtests erreicht die 5er Limousine beim Insassenschutz sehr gute 95 Prozent der möglichen Punkte und insgesamt fünf Sterne in der Gesamtbewertung (Test: 05/2010) - der Touring sollte ein ähnliches Ergebnis erreichen. Die vorderen Kopfstützen reichen in der Höhe für Personen bis über 1,90 m. Die Stützen lassen sich zum Kopf hin ausfahren (in vier Positionen) und besitzen dadurch einen geringen Abstand, wodurch sie bei einem Heckaufprall optimal wirken können. Auf den vorderen Plätzen werden die Insassen optisch und akustisch zum Anschnallen ermahnt. Der Anschnallstatus der hinten Sitzenden kann vom Fahrer im Tachoinstrument abgelesen werden - schnallt sich jemand während der Fahrt ab, wird der Fahrer optisch und akustisch informiert.



**Nachtsichtassistent**  
Der Fahrer sieht auf einem Display im Cockpit das elektronisch aufgehellte Bild einer nach vorn blickenden Kamera.



**Verkehrszeichenerkennung**  
Eine Videokamera an der Fahrzeugfront erkennt Verkehrszeichen, die auf Tempo-Limits oder Überholverbote hinweisen und stellt diese für einige Sekunden in einer Anzeige im Armaturenbrett dar.



**Headup-Display**  
In die Windschutzscheibe werden Geschwindigkeit, Navigationshinweise und andere Informationen eingespiegelt. Dadurch muss der Blick nicht mehr so stark von der Straße nach unten auf den Tacho gesenkt werden, außerdem entfällt die Anpassung der Augen (Akkommodation) auf die unterschiedlichen Entfernungen von Fahrbahn und Kombi-Instrument.

Ab Werk ist der 5er mit einem automatischen Notrufsystem (Intelligenter Notruf) ausgestattet, das bei Airbagauslösung oder Tastendruck (am Dachhimmel angebrachte Notruftaste) automatisch eine Sprechverbindung zur BMW-Service-Zentrale herstellt. Bei Bedarf sendet diese einen Notruf an die Rettungsleitstelle weiter und hält eine Sprechverbindung mit den Insassen, bis die Rettungskräfte eintreffen. Bei Wahl des Active Protection Sicherheitspakets findet man die Secondary Collision Mitigation (SCM) an Bord, wodurch das Fahrzeug nach einem Aufprall kontrolliert abgebremst wird, um möglichst viel Restgeschwindigkeit abzubauen. Dadurch kann ein Zweitaufprall vermieden bzw. die Aufprallgeschwindigkeit verringert werden. Zudem strafft das System bereits nach dem Anschnallen die Gurte, damit sie fest anliegen. Bei einem drohenden Unfall werden automatisch die Fenster (und das Schiebedach geschlossen), der Sitz in eine möglichst günstige Position gefahren und die Gurte gestrafft. An den sehr stabilen Außentürgriffen lassen sich bei einem Unfall hohe Zugkräfte aufbringen. Der Verbandkasten und das Warndreieck sind vorbildlich in einem Fach an der Heckklappe untergebracht und dadurch auch bei beladenem Kofferraum sehr gut zugänglich.

– Hinten reichen die Kopfstützen leider nur für Passagiere bis zu einer Größe von 1,75 m. Der Abstand zwischen Kopf und Kopfstütze ist recht groß.

---

## 1,7 Kindersicherheit

+ Beim ADAC Crashtest erhält die 5er Limousine im Bereich Kindersicherheit 83 Prozent der möglichen Punkte (Test: 05/2010) - der Touring sollte ähnlich abschneiden. Auf den äußeren Fondplätzen lassen sich Kindersitze mittels Isofix-Halterungen lagestabil befestigen. Alternativ können Kindersitze auch dank stabil befestigter und verwechslungssicherer Gurtschlösser unkompliziert montiert werden. Die Gurtlängen reichen auch für Kinderrückhaltesysteme mit besonders hohem Gurtbedarf aus und die Gurtanlenkpunkte sind auf den äußeren Fondplätzen und vorn rechts weit auseinander, wodurch sich auch breite Sitze befestigen lassen. Der Beifahrerairbag ist serienmäßig mit dem Schlüssel abschaltbar, nur dann sind auch rückwärtsgerichtete Babyschalen auf dem Beifahrersitz erlaubt. Die Fensterschließkräfte fallen dank zuverlässig funktionierendem Einklemmschutz gering aus. Der Hersteller erlaubt auf allen Passagierplätzen Kinderrückhaltesysteme aller Altersklassen. Hohe Kindersitze lassen sich auf dem Beifahrerplatz gerade so und im Fond problemlos montieren.

– Der Fondmittelsitz eignet sich aufgrund der ungünstigen Sitzkontur und der eng beieinander positionierten Anlenkpunkte nur bedingt zur Kindersitzmontage. Die Kindersicherung der hinteren Türen kann auch von Kinderhänden einfach deaktiviert werden.

---

## 1,9 Fußgängerschutz

+ Der 5er BMW besitzt eine aktive Motorhaube, die bei einem Zusammenstoß mit einem Fußgänger automatisch angehoben wird und dadurch den Raum zwischen Motor und Haube vergrößert. Beim ADAC Crashtest erhält der BMW gute 78 Prozent der möglichen Punkte für den Fußgängerschutz (Test: 05/2010). Nur die Vorderkante der Motorhaube ist noch zu aggressiv gestaltet.

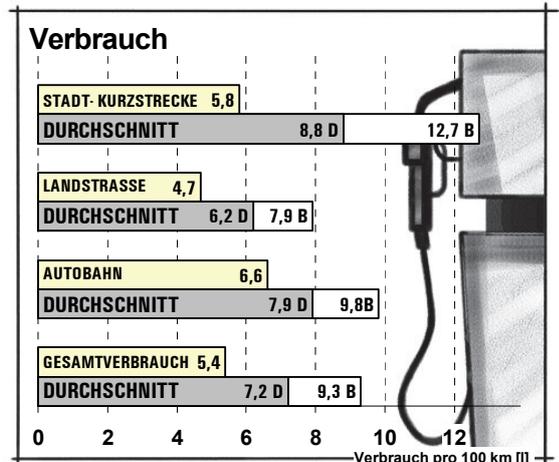
## 1,7 UMWELT/ECOTEST

### 2,2 Verbrauch/CO<sub>2</sub>\*

+ In diesem Kapitel des EcoTest erzielt der 518d Touring Steptronic ein gutes Ergebnis. Der BMW erhält hier mit einer CO<sub>2</sub>-Bilanz von 173 g/km 38 Punkte. Aus der Messung resultiert ein Durchschnittsverbrauch von 5,4 l Diesel auf 100 Kilometer. Dieser setzt sich aus 5,8 l/100 km innerorts, 4,7 l/100 km außerorts und 6,6 l/100 km auf der Autobahn zusammen.

### 1,2 Schadstoffe

+ Der 518d Touring ist serienmäßig mit der BMW BluePerformance-Abgastechnik ausgestattet und erfüllt dadurch die Abgasnorm Euro-6. Die Schadstoffe im Abgas fallen insgesamt gering aus. Der Lohn sind 48 Punkte in diesem Kapitel. Zusammen mit den CO<sub>2</sub>-Punkten erreicht der 518d Touring Steptronic mit 86 Punkten vier von fünf Sternen im ADAC EcoTest.



Kraftstoffverbrauch in l/100 km – Klassendurchschnitt für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und mit Ottomotor (B)

## 3,2 AUTOKOSTEN

### 1,4 Betriebskosten\*

+ Die Betriebskosten ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der 518d Touring Steptronic sparsam mit dem günstigeren Diesel umgeht, kann er hier eine sehr gute Bewertung erzielen.

### 2,6 Werkstatt- / Reifenkosten\*

Der BMW besitzt eine fahrabhängige Inspektionsanzeige. Gemäß Hersteller ist im Schnitt alle 30.000 km oder alle zwei Jahre ein kleiner - gar nur alle 60.000 km oder alle vier Jahre ein großer Service fällig. Der 2,0-Liter Dieselmotor besitzt eine Steuerkette, die einen oftmals teurer Zahnriemenwechsel überflüssig macht. Der Diesel-Rußpartikelfilter ist gemäß Hersteller auf eine Laufleistung von mindestens 200.000 km ausgelegt.

+ Die zeitgemäß langen Inspektionsabstände versprechen weniger Werkstattaufenthalte und tragen zur Kosteneinsparung bei. BMW spendiert nach eigenen Angaben dem 5er durchwegs langlebige und qualitativ hochwertige Wartungs- und Verschleißteile. Bei Verwendung der Seriengröße halten sich auch die Ausgaben für den Reifenersatz noch auf einem erfreulichen Niveau.

- Die Benotung würde noch besser ausfallen, wären die Preise für die Werkstattstunde nicht so teuer. Zudem gewährt BMW noch immer keine Herstellergarantie (nur die gesetzlich vorgeschriebene Sachmängelhaftung).

### 3,5 Wertstabilität\*

Dem 518d Steptronic Touring wird für den vierjährigen Berechnungszeitraum ein durchschnittlicher Restwertverlauf prognostiziert. Negativ wirkt sich aus, dass gegen Ende des Zeitraums mit einem neuen Modell gerechnet werden kann, wenn auch der Motor erst frisch überarbeitet wurde.

### 4,0 Kosten für Anschaffung\*

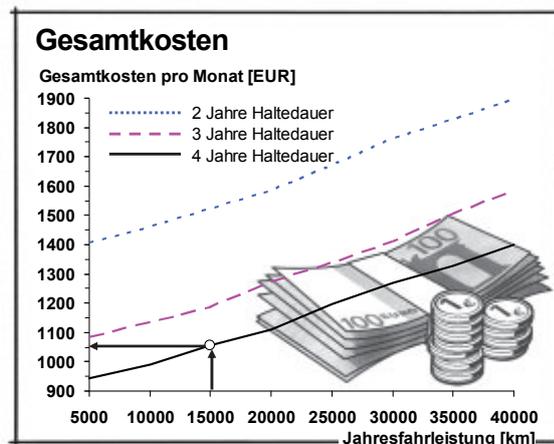
– In diesem Kapitel schneidet der BMW nicht gut ab. Für den 518d Steptronic Touring müssen mindestens 45.150 Euro aufgewendet werden. Das ist viel Geld, zumal die Serienausstattung im Klassenvergleich nicht sehr umfangreich ausfällt. Selbst ein automatisch abblendender Innenspiegel kostet Aufpreis. Im Bereich der Sicherheit ist alles Nötige an Bord, empfehlenswerte Extras wie das Kurvenlicht, ein Spurverlassenswarner, die Verkehrszeichenerkennung oder die Kollisionswarnung und das Notbremssystem müssen aber zusätzlich bezahlt werden.

### 4,1 Fixkosten\*

– Die Fixkosten fallen im Klassenvergleich hoch aus. Allein die jährliche KFZ-Steuer beträgt 236 Euro. Deutlich teurer kommt die Versicherung. Der 518d Touring ist insgesamt sehr ungünstig eingestuft (KH: 20; VK: 26; TK: 29).

### 3,3 Monatliche Gesamtkosten\*

Die absoluten monatlichen Kosten liegen beim BMW 518d Steptronic Touring im Klassenmittelfeld. Während die Betriebskosten sehr günstig ausfallen, kann der BMW in keinem anderen Kapitel der Autokosten überzeugen. Der absolute Wertverlust belastet den Geldbeutel deutlich und auch die Anschaffungs- und Fixkosten liegen hoch.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 1057 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

## DIE MOTORVARIANTEN (DIESEL)

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	518d	520d	525d	530d Steptronic	535d Steptronic	M550d xDrive Steptronic
Aufbau/Türen	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1995	4/1995	4/1995	6/2993	6/2993	6/2993
Leistung [kW (PS)]	110 (150)	140 (190)	160 (218)	190 (258)	230 (313)	280 (381)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	360/1750	400/1750	450/1500	560/1500	630/1500	740/2000
0-100 km/h[s]	9,9	8,1	7,2	5,9	5,4	4,9
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	210	229	240	250	250	250
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	4,7 D	4,6 D	5,2 D	5,3 D	5,5 D	6,3 D
CO2 [g/km]	122	122	136	139	144	166
Versicherungsklassen KH/VK/TK	20/26/29	20/26/29	20/26/29	19/27/29	19/28/30	20/30/30
Steuer pro Jahr [Euro]	244	244	272	373	383	427
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	1035	1053	1102	1205	1285	1656
Preis [Euro]	42.900	45.400	49.600	54.500	61.600	84.800

### Aufbau

ST = Stufenheck  
 SR = Schrägheck  
 CP = Coupe  
 C = Cabriolet  
 RO = Roadster  
 KB = Kombi  
 GR = Van

KT = Kleintransporter  
 HKB = Hochdachkombi  
 TR = Transporter  
 BU = Bus  
 SUV = Sport Utility Vehicle  
 GE = Geländewagen  
 PK = Pick-Up

### Versicherung

KH = KFZ-Haftpf.  
 VK = Vollkasko  
 TK = Teilkasko

### Kraftstoff

N = Normalbenzin  
 S = Superbenzin  
 SP = SuperPlus  
 D = Diesel  
 FG = Flüssiggas  
 G = Erdgas  
 E = Strom

## DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro6
Hubraum	1995 ccm
Leistung	110 kW (150 PS)
bei	4000 U/min
Maximales Drehmoment	360 Nm
bei	1750 U/min
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	8-Gang-Automatikgetriebe
Reifengröße (Serie)	225/55R17W
Reifengröße (Testwagen)	<b>225/55R17Y</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	<b>11,8 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	209 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,8 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	<b>6,6 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	<b>34 m</b>
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	4,5 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	<b>5,4 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>5,8/4,7/6,6 l</b>
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Herstellerangabe	118 g/km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Test(*WTW)	<b>173 g/km</b>
Innengeräusch 130km/h	<b>64,8 dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	4907/1860/1462 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	<b>2105 mm</b>
Leergewicht/Zuladung	<b>1850 kg/530 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>400 l/840 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/2000 kg
Dachlast	100 kg
Tankinhalt	70 l
Reichweite	<b>1295 km</b>
Garantie	Keine
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte fett

## KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	<b>91 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten	<b>73 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>154 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>739 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>1.057 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	20/26/29
Grundpreis	45.150 Euro

## NOTENSKALA

<span style="color: green;">●</span> Sehr gut	0,6 – 1,5	<span style="color: orange;">●</span> Ausreichend	3,6 – 4,5
<span style="color: lightgreen;">●</span> Gut	1,6 – 2,5	<span style="color: red;">●</span> Mangelhaft	4,6 – 5,5
<span style="color: yellow;">●</span> Befriedigend	2,6 – 3,5		

Der ADAC-Autotest beinhaltet rund 350 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC Autotest ist nach dem ab 01.01.2015 gültigen ADAC Testprotokoll erstellt. Die Testergebnisse sind daher nur bedingt mit den Autotests vor dem 01.01.2015 vergleichbar.

Die Angaben zu Kfz-Steuer und Autokosten basieren auf zum Veröffentlichungszeitpunkt aktuellen Daten. Die Autokosten wurden mit dem seit 01.01.2015 gültigen Berechnungsmodell erstellt. Diese sind daher nicht mit den Autokosten früherer Tests vergleichbar. Die aktuellsten Kostenberechnungen aller Modelle finden Sie unter [www.adac.de/autokosten](http://www.adac.de/autokosten).

\*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO<sub>2</sub>-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO<sub>2</sub>-Emissionen auch die CO<sub>2</sub>-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich.

Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr.

Weitere Autotests finden Sie unter [www.adac.de/autotest](http://www.adac.de/autotest)

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK

Abbieglicht (Adapt. Kurvenlicht)	450 Euro <sup>o</sup>
Abstandsregelung, elektronisch	1.550 Euro <sup>o</sup>
Aktivlenkung (Integral-Aktivlenkung)	1.750 Euro <sup>o</sup>
Automatikgetriebe	Serie
City-Notbremsfunktion (Driving Assistant)	650 Euro <sup>o</sup>
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent	150 Euro <sup>o</sup>
Head-Up-Display	1.390 Euro <sup>o</sup>
Kollisionswarnung (Driving Assistant)	650 Euro <sup>o</sup>
Kurvenlicht (Adapt. Kurvenlicht)	450 Euro <sup>o</sup>
LED-Abblendlicht (Adapt. LED-Scheinwerfer)	1.990 Euro
Regen- und Lichtsensor	Serie
Reifendruckkontrolle (direkt)	Serie
Spurassistent (Driving Assistant)	650 Euro <sup>o</sup>
Tempomat	Serie
Totwinkelassistent	620 Euro <sup>o</sup>
Xenonlicht	Serie

### INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	200 Euro <sup>o</sup>
Klimaautomatik (Zwei-Zonen)	Serie
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem (Business)	1.840 Euro <sup>o</sup>
Rücksitzlehne, umklappbar (3-teilig)	Serie

### AUSSEN

Anhängerkupplung	1.200 Euro
Lackierung Metallic	980 Euro <sup>o</sup>
Schiebe-Hubdach (Glasdach)	1.590 Euro

<sup>o</sup> im Testwagen vorhanden

## TESTURTEIL

AUTOTEST<sup>1</sup>

1,6

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
<b>Karosserie/Kofferraum</b>	<b>2,2</b>	<b>Fahreigenschaften</b>	<b>1,7</b>
Verarbeitung	1,6	Fahrstabilität	2,2
Alltagstauglichkeit	2,0	Lenkung*	1,9
Sicht	2,5	Bremse	1,1
Ein-/Ausstieg	2,6	<b>Sicherheit</b>	<b>1,2</b>
Kofferraum-Volumen*	2,4	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	0,6
Kofferraum-Zugänglichkeit	1,8	Passive Sicherheit - Insassen	1,1
Kofferraum-Variabilität	1,5	Kindersicherheit	1,7
<b>Innenraum</b>	<b>1,5</b>	Fußgängerschutz	1,9
Bedienung	1,3	<b>Umwelt/EcoTest</b>	<b>1,7</b>
Raumangebot vorne*	1,7	Verbrauch/CO <sub>2</sub> *	2,2
Raumangebot hinten*	1,3	Schadstoffe	1,2
Innenraum-Variabilität	3,8		
<b>Komfort</b>	<b>1,7</b>		
Federung	2,0	<b>AUTOKOSTEN</b>	<b>3,2</b>
Sitze	1,3	Betriebskosten*	1,4
Innengeräusch	1,1	Werkstatt- / Reifenkosten*	2,6
Klimatisierung	1,9	Wertstabilität*	3,5
<b>Motor/Antrieb</b>	<b>1,8</b>	Kosten für Anschaffung*	4,0
Fahrleistungen*	2,6	Fixkosten*	4,1
Laufkultur	2,0	Monatliche Gesamtkosten*	3,3
Schaltung	1,1		
Getriebeabstufung	1,3	<sup>1</sup> ohne Wirtschaftlichkeit *Werte klassenbezogen	