



BMW 530d Touring Sport Line Steptronic

Fünftüriger Kombi der oberen Mittelklasse (195 kW / 265 PS)

Stilvoll viel Gepäck befördern - dafür ist eine Kombivariante der oberen Mittelklasse am besten geeignet. Es gibt nicht allzu viele Vertreter dieser Art, der BMW 5er ist bereits seit Anfang der 90er Jahre einer von Ihnen. In der seit 2017 erhältlichen Generation mit dem internen Namen G31 und insbesondere mit dem 265 PS starken Sechszylinder-Diesel des Testwagens zeigt der 5er auch gleich alle Attribute seiner Klasse: Ein edles Interieur, stets ausreichende Kraftreserven, einen großen Kofferraum und ein optisch standesgemäßes Auftreten. Der Ecotest-Verbrauch des drei Liter großen und sehr kultivierten Diesels liegt bei 6,3 Litern auf 100 Kilometern und geht angesichts der Fahrleistungen in Ordnung. Die optionale Integral-Aktivlenkung samt mitlenkender Hinterachse gefällt ebenso, es geht aber vor allem im Zusammenspiel mit dem sehr auf Komfort bedachten Adaptivfahrwerk ein Stück von der markentypischen, erlebbaren Fahrdynamik verloren. Sicher ist das Fahrverhalten aber allemal. Zusätzlich fährt der 5er eine Armada an Fahrassistenzsystemen auf, die alles darstellt, was man heutzutage auf dem Automobilmarkt findet. Insgesamt ist der 530d Touring ein feingemachter Kombi mit ausreichend Platz für ziemlich alle Aufgaben des Alltags, der zügiges und sicheres Reisen angenehm macht. Bleibt - wie zu erwarten - der Wermutstropfen in Form des Preises: 60.700 Euro kostet das getestete Modell - dann hat man aber noch keinen Blick auf die 42 Seiten lange Aufpreis- und Zubehörliste geworfen.

Konkurrenten: u.a. Audi A6 3.0 TDI Avant, Mercedes E350d T-Modell.

+ sehr souveräner Motor, komfortables und sicheres Fahrverhalten, gute Sicherheitsausstattung

- hoher Preis, teurer Unterhalt

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,1

AUTOKOSTEN 4,1

Zielgruppencheck

Familie 2,5

Stadtverkehr 4,1

60+ Senioren 3,2

Langstrecke 1,9

Transport 2,2

Fahrspaß 1,8

Preis/Leistung 3,1

EcoTest ★★☆☆☆

2,3 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

1,2 Verarbeitung

⊕ Standesgemäß sind die Verarbeitung der Karosserie und die verwendeten Materialien im Innenraum. Hier gibt es kaum etwas zu kritteln, nur die große Edelholz-Zierleiste auf dem Armaturenbrett knarzt, wenn man gegen sie drückt. Während der Fahrt aber scheppert nichts. Spürbar ist die sorgfältige Verarbeitung auch am

2,9 Alltagstauglichkeit

Ob und wie gut man bei einer Reifenpanne abgesichert ist, entscheidet man bei der Konfiguration des Autos, denn serienmäßig gibt es keinerlei Hilfe in der Not. Gegen Aufpreis bekommt man aber entweder ein Reifenreparaturset oder ein Notrad samt Wagenheber. Auch Reifen mit Notlaufeigenschaften sind erhältlich.

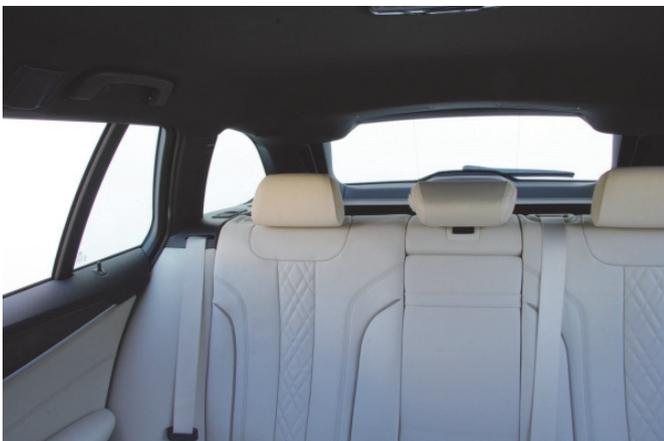
⊕ Der 66 l fassende Tank ermöglicht auf Basis des EcoTest-Verbrauchs eine Reichweite von 1.045 km. Auch bis zu zwei Tonnen schwere Anhänger können beim 530d

2,8 Licht und Sicht

Die Front ist durch die lange Motorhaube schwer abzuschätzen, das Heck erkennt man dagegen besser - wenn es auch weit entfernt ist.

Der Innenspiegel blendet serienmäßig automatisch ab, gegen Aufpreis kann dies auch der linke Außenspiegel - für die Beifahrerseite bietet BMW diese Option überhaupt nicht an. Zumindest verfügen beide Außenspiegel über einen zusätzlichen asphärischen Bereich, um den toten Winkel zu verkleinern.

⊕ In Sachen Scheinwerfer und Parkassistenten fährt der 5er so ziemlich alles auf, was gerade im Automobilbau Stand



Die Sicht nach hinten ist aufgrund der breiten Dachsäulen und der nicht versenkbaren Kopfstützen stark eingeschränkt.

Fahrzeugboden. Hier ist alles mit großem Aufwand abgedeckt, selbst der Endschalldämpfer verschwindet unter einer Verkleidung. So ist der Unterboden aerodynamisch günstig gestaltet und die Technik vor Verschmutzung geschützt.

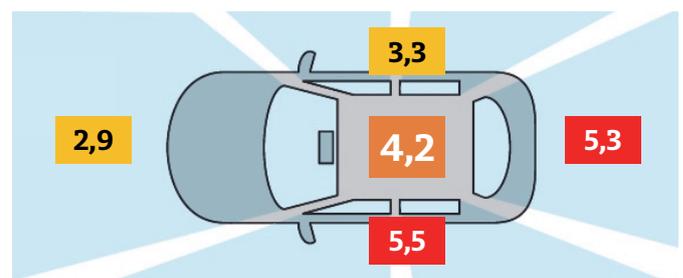
mit auf Reisen gehen, die Stützlast beträgt dabei 90 kg. Auf dem Dach können 100 kg Gepäck verstaut werden - insgesamt beträgt die Zuladung des Autos 610 kg. Der 21,5 l große AdBlue-Tank kann einfach über eine Einfüllöffnung neben dem Dieseltank befüllt werden.

⊖ Der Oberklasse-Bajuware wird mit jedem Modellzyklus größer. 4,94 m Länge kratzen schon an der Oberklasse und 2,13 m Breite (inklusive Spiegel) sind in der Stadt und der Autobahnbaustelle ein Hindernis.

der Technik ist. LED-Scheinwerfer für Ablend- und Fernlicht hat der Wagen immer verbaut, in der Ausstattungslinie Luxury Line sind auch die Nebelscheinwerfer in LED-Technik gehalten.

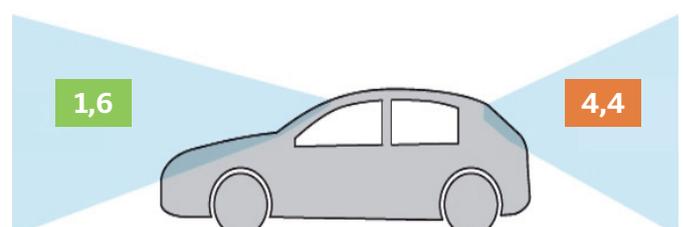
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen



Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.



Gegen Aufpreis kommen noch Kurven- und Abbiegelicht hinzu sowie ein Fernlichtassistent, der andere Verkehrsteilnehmer gezielt ausblendet.

Einparken kann der BMW in geeignete Parklücken ohne Zutun des Fahrers, darüber hinaus erstellt er auf dem Hauptbildschirm ein verblüffend detailgetreues Abbild der Fahrzeugumgebung, dessen Blickwinkel auch per Gestensteuerung frei verändert werden kann. In enge Parklücken oder Garagen kann das Auto sogar gerade

2,6 Ein-/Ausstieg

Ein- und Ausstieg gestalten sich dank der großen Türen und nicht allzu mächtigen Schweller recht angenehm, die Sitze sind allerdings recht tief. Hinten stört darüber hinaus der große Radlauf.

Serienmäßig beleuchten die Scheinwerfer das Vorfeld beim Auf- und Absperren sowie per Tastendruck auf der Fernbedienung - gegen Aufpreis gesellen sich neben einer Ambientebeleuchtung im Innenraum noch weitere Leuchten hinzu und erhellen das ganze Fahrzeugumfeld.

2,2 Kofferraum-Volumen

⊕ Das Kofferraumvolumen ist dem großen Kombi angemessen, stellt aber keine Bestwerte auf. 395 l passen unter das Kofferraumrollo, bis zum Dach passen 595 l oder zwölf Getränkekisten hinein. Legt man die Rücksitzlehnen um, bietet der BMW bis zur Fensterunterkante und den Vordersitzen 835 l Stauraum, bis zum Dach sind es dann 1.455 l.

1,8 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Gegen Aufpreis öffnet und schließt die Klappe wie beim Testwagen automatisch, auch nach einem Fußkick unter die Stoßstange. Zusätzlich kann man in bester BMW-Tradition die Heckscheibe separat öffnen. Diese schnellst beim neuen 5er aber recht zackig nach oben und erfordert auch beim Schließen einen festen Griff.

Der Kofferraum ist gut ausgeleuchtet, zusätzlich gefällt die mit 63 cm niedrige und mit dem Kofferraumboden auf gleicher Höhe befindliche Ladekante.

1,7 Kofferraum-Variabilität

⊕ Serienmäßig lässt sich die Rücksitzlehne dreigeteilt umlegen. Dazu stehen Schalter im Kofferraum und an der Lehne selbst bereit.

hinein- und hinausfahren, ohne dass jemand im Auto sitzt. Dies steuert man per Touchscreen auf dem Fahrzeugschlüssel. Über den aufpreispflichtigen Dienst ParkNow kann der BMW in einigen Großstädten Deutschlands auch freie Parkplätze empfehlen.

⊖ All diese ausgefuchsten Features der Parkassistent kosten Aufpreis - serienmäßig sind nicht einmal Parksensoren verbaut.

⊖ Das optionale schlüssellose Zugangssystem funktioniert insgesamt gut, besitzt aber wie viele andere Systeme einen ungenügenden Diebstahlschutz. Das Fahrzeug kann über einen simplen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden. Weiterführende Informationen gibt es unter www.adac.de/keyless.



Mit 395 l Volumen ist der Kofferraum des 5er Touring von klassenüblicher Größe.

⊖ Der von der Klappe abstehende Fanghaken des Schlosses stört im Alltag - spätestens nach der ersten schmerzhaften Begegnung mit dem Kopf. Bei umgelegten Rücksitzlehnen entsteht kein komplett ebener Ladeboden.

Ein Schienensystem für den Kofferraum ist optional, dann hat man dort auch Spannbänder und einen Haken für Gepäckstücke zur Verfügung.

1,9 INNENRAUM

1,6 Bedienung

⊕ BMW versteht es, die mannigfaltigen Einstellmöglichkeiten eines modernen Autos nutzerfreundlich zu strukturieren. Das iDrive-Bedienkonzept bündelt alle Optionen in logisch gegliederten und benannten Menüs, durch die mit dem Dreh-Drück-Steller auf dem Mitteltunnel navigiert wird. Dennoch erfordert der immense Umfang Eingewöhnung, am Besten macht man sich nach dem Autokauf zunächst im Stand mit dem System vertraut - dann klappt auch die Bedienung während der Fahrt besser und lenkt nicht so stark vom Verkehrsgeschehen ab.

Spiegel, Sitz und Lenkrad lassen sich einfach einstellen, letzteres könnte sich aber etwas weiter herausziehen lassen. Ansonsten gibt es kaum Kritikpunkte, alles funktioniert sinnfällig, auch die Beleuchtung der Tasten ist vorbildlich.

Die vom volldigitalen Kombiinstrument dargestellten Zeigerinstrumente sind klar ablesbar und verändern auf Wunsch sowie abhängig vom Fahrmodus (Sport, Comfort, EcoPro) die Darstellung.

1,2 Multimedia/Konnektivität

⊕ Der neue 5er steht laut Hersteller für "die Eroberung der digitalen Welt" - diesem Credo folgt die Ausstattung auch. Die BMW Connected Drive Services sind serienmäßig und können genutzt werden, um e-Mails, Wetterberichte und Nachrichten abzurufen oder per Browser im Internet zu surfen. Das Auto ist dafür mit einer integrierten SIM-Karte ausgestattet. Ebenfalls in jedem 5er ist das Navigationssystem Business verbaut, inklusive drei Jahren Kartenupdate per Funk. CD-Laufwerk und Bluetooth-Freisprechanlage sind stets an Bord, genauso wie 12 V-Steckdosen im Fond und im Kofferraum. Die Serienausstattung ist ordentlich, gegen Aufpreis kann man aber noch allerhand Nettigkeiten einbauen lassen. So können auch Videos per USB-Stick oder DVD wiedergegeben, digitales Radio- und TV-Programm empfangen und Musik auf einer 20 GB großen Festplatte gespeichert werden. Mit der Option Online Entertainment

2,1 Raumangebot vorn

⊕ Auch lange Kerls und Mädels finden auf dem Fahrersitz Platz, da erst über 1,95 m Körpergröße die Beinfreiheit knapp wird. Über dem Scheitel ist dann immer noch Platz. Das recht hoch aufbauende Armaturenbrett und der breite Mitteltunnel sorgen

Beheizte Waschdüsen sind serienmäßig verbaut, der ebenfalls standardmäßige Regensensor kann nicht deaktiviert werden, um das Scheibenwischerintervall manuell einzustellen.



Verarbeitung, Materialanmutung und Funktionalität des Fahrerplatzes liegen auf sehr hohem Niveau.

können ein Jahr lang Millionen von Liedern in das Auto gestreamt werden - anschließend muss der Vertrag kostenpflichtig verlängert werden, um weiterhin davon Gebrauch zu machen.

Um die Wiedergabe der Musik kümmert sich das gute serienmäßige Soundsystem, gegen hohen Aufpreis ein System von Harman/Kardon oder gegen deftigen Aufpreis eines von Bowers&Wilkins.

Das Smartphone (oder der optionale, handyartige Schlüssel mit Touchscreen) lässt sich auf der aufpreispflichtigen induktiven Ladeschale aufladen. Mittels Touch-Schlüssel oder per App können auch einige Funktionen des Autos ferngesteuert und überwacht werden, zum Beispiel die optionale Standheizung, die Fenster oder die Türen. Ebenfalls Aufpreis kostet der integrierte Garagentoröffner, mit dem das Suchen nach der Fernbedienung entfällt.

speziell in Verbindung mit dem schwarzen Dachhimmel des Testwagens für ein je nach Empfinden etwas eingegengtes oder geborgenes Gefühl. Da absolut gesehen aber viel Platz und damit Bewegungsfreiheit herrscht, wird das Raumangebot als gut bewertet.

2,6 Raumangebot hinten

Auf den Rücksitzen kommt man eher an die Grenzen des Platzangebots als vorn, wenngleich auch hier erst ab 1,90 m Körperlänge der Raum für die Knie knapp wird - wenn der Vordersitz auf eine 1,85 m große Person eingestellt ist. Die Kopffreiheit reicht für 1,95 m große Menschen. Auch hier profitiert das Raumgefühl von der großen Karosserie, wird aber vom dunklen Dachbezug geschmälert.

2,8 Innenraum-Variabilität

Ablagen bietet der 5er genügend, auch für Smartphone, Getränke und Kleinkram. Die Smartphone-Ablagefläche vor dem Getriebewählhebel kann gegen Aufpreis das abgelegte Telefon oder den Display Schlüssel induktiv - also kabellos - aufladen.

⊖ Sitzvarianten sind nicht erhältlich.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,90 m bequem Platz.

1,6 KOMFORT

1,4 Federung

Anders als mancher Konkurrent hat BMW in der oberen Mittelklasse kein komplettes Luftfahrwerk im Angebot, dies bleibt auch mit dem neuen 5er so. Der Touring aber hat wie seit 2003, dem Vor-Vorgänger also, eine luftgefederte Hinterachse samt Niveauregulierung. Für den 530d gibt es neben dem serienmäßigen Standardfahrwerk ein strafferes Sportfahrwerk mit 10 mm Fahrzeugtieferlegung oder auch das adaptive Fahrwerk, mit dem der Testwagen ausgestattet ist. Dieses passt die Dämpfer innerhalb von Millisekunden an die Fahrsituation an und bietet Verstellmöglichkeiten Richtung Komfort oder Sport. Darüber hinaus gibt es einen "adaptive mode", der auch GPS-Daten berücksichtigt und so das Fahrwerk schon vor einer Kurve oder der Kuppe entsprechend einstellt. Insgesamt wirkt die Kombivariante noch ein Stück komfortabler abgestimmt als die Limousine.

1,9 Sitze

Neben den Standardsitzen kann der Münchner - gegen Aufpreis - auch mit Sport- oder den Komfortsitzen des Testwagens ausgestattet werden.

⊕ Ein besonderes Schmankerl bietet die Justierung der vielfältig und elektrisch einstellbaren Sitze: Bereits wenn man sich mit der Hand einer der Tasten außen am Sitz nähert, wird auf dem Hauptbildschirm angezeigt, welchen

⊕ Ein Luftfahrwerk auch an der Vorderachse vermisst man mit dem adaptiven Fahrwerk keinesfalls, der große BMW gleitet souverän über Straßen jeder Art. Nur bei niedrigen (Stadt-) Geschwindigkeiten kann der Wagen die schweren Räder bei derben Verwerfungen nicht gänzlich kaschieren, was den Kombi zu leichtem Karosseriewummern anregt - Jammern auf hohem Niveau. Kopfsteinpflaster spürt man durchaus im Lenkrad, der Rest des Fahrzeugs zeigt sich aber eher unbeeindruckt von mittelalterlichen Marktplätzen. Gerade auf Landstraßen mit gröberen Bodenwellen zeigt das Fahrwerk, was es kann und schluckt die Anregungen gelassen und ohne die Insassen zu behelligen.

Teil des Sitzes man mit der jeweiligen Taste verstellen kann. Wenn man dann Sitzflächenlänge und -neigung, Sitzhöhe, Lendenwirbelstütze, Sitzwangen, die Kontur der Kopfstützen und auch den separat verstellbaren oberen Teil der Rückenlehne angepasst hat, sollte man die enthaltene Memoryfunktion der Sitze einsetzen, falls auch andere das Auto nutzen.

Überweist man zusätzlich zu den 2.290 Euro für die Sitze weitere 990 Euro an BMW, können die vorn Sitzenden unter acht verschiedenen Massageprogrammen wählen. Selbst ohne Massage sind die Sitze absolut langstreckentauglich, wenn auch die Sitzfläche eher schmal geschnitten ist.

2,0 Innengeräusch

⊕ Der Fahrzeugklasse entsprechend hört man im 5er auch bei höheren Geschwindigkeiten wenig Windgeräusche, auch die Reifen bleiben akustisch dezent. Gemessene 65,1 dB(A) Innengeräuschpegel bei 130 km/h

1,3 Klimatisierung

⊕ Bei der Klimatisierung werden drei Systeme angeboten: Standardmäßig ist eine Zweizonen-Klimaautomatik verbaut, gegen Aufpreis kann neben der Temperatur auch die Luftverteilung für links und rechts getrennt eingestellt werden. Spitzenmodell ist eine Vierzonen-Klimatisierung mit Touchscreen-Bedienfeld. Auch eine Beduftungs- und Ionisierungsfunktion kann bestellt werden, genauso wie eine Standheizung,

Die hinteren Sitze sind gut geraten und gefallen mit einer angenehmen Polsterung sowie einer guten Oberschenkelauflage, ohne aber den Komfort der vorderen zu bieten.

bestätigen den guten Eindruck. Lediglich der Dieselmotor ist beim Kaltstart oder bei stärkerer Beschleunigung gut zu hören.

Lenkradheizung und Sitzbelüftung. In der getesteten Sport Line sind die vorderen Sitze serienmäßig beheizbar, hinten kostet dies Aufpreis.

Das im Testwagen verbaute Vierzonen-System gefällt mit einer logischen Bedienung - ob es allerdings die Touch-Bedienflächen gebraucht hätte, darf bezweifelt werden. Zumindest gestaltet BMW diese so, dass sie auch haptisch voneinander unterscheidbar sind.

1,2 MOTOR/ANTRIEB

1,1 Fahrleistungen

⊕ Drei Liter Hubraum, sechs Zylinder, Turbolader, Diesel. Dass bei diesen Randbedingungen genügend Drehmoment und Leistung vorhanden sind, lässt sich schon erahnen. Mit 620 Nm und 265 PS hat der dem neuen BMW-Motorenbakasten entsprungene Selbstzünder auch tatsächlich stets genügend Schmalz. Den großen

Kombi beschleunigt der Motor laut Hersteller in 5,8 s auf 100 km/h, bei 250 km/h wird abgeriegelt. Die Fahrleistungsmessungen im ADAC Autotest bestätigen die Potenz des Motors, der simulierte Überholvorgang von 60 auf 100 km/h ist in 3,7 s erledigt.

1,4 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Ein Reihensechszylinder ist schlicht eines der laufruhigsten Aggregate. Selbst als Diesel mit seinem nicht gerade die Laufruhe fördernden Verbrennungsprinzip stören Motorvibrationen nie. Dröhnen oder Brummen ist dem Motor ebenso fremd, der Selbstzünder grummelt gefühlt weit entfernt vor sich hin.

Die Leistungsentfaltung ist sehr gut, der Motor hat schier immer Kraft. Nur bei Vollgas aus sehr niedrigen Drehzahlen braucht das ansonsten spontan ansprechende Aggregat eine Gedenksekunde, hier spielt aber auch die Automatik eine Rolle, da sie erst den richtigen Gang suchen muss.

1,1 Schaltung/Getriebe

⊕ Dass die von ZF zugelieferte Achtgang-Automatik in den BMW-Modellen der letzten Jahre den Stand der Technik definiert, ist keine Neuigkeit. Auch im neuen 5er gefallen die schnellen und kaum merklichen Gangwechsel, außerdem passt der gewählte Gang fast immer zur Fahrsituation. Feinjustieren lässt sich die Getriebesteuerung per Fahrerlebnisschalter, denn im

EcoPro-Modus vertraut der BMW noch mehr auf die enorme Durchzugskraft des Diesels und fährt bei niedrigeren Drehzahlen. Möchte man dennoch lieber selbst die Gänge wählen, kann man dies mittels der manuellen Gasse des Wählhebels oder gegen Aufpreis auch per Schaltpaddles am Lenkrad erledigen.

1,8 FAHREIGENSCHAFTEN

1,9 Fahrstabilität

⊕ Der 5er stellt nach dem Selbstverständnis des bayerischen Herstellers die fahrdynamische Speerspitze des Segments dar. Selbst ohne das optionale Sportfahrwerk wedelt er tatsächlich sehr engagiert über kurvige Landstraßen.

Beim ADAC Ausweichtest gefällt der Kombi mit einer hohen Fahrsicherheit. Untersteuernd aber stets lenkbar durchfährt er den Parcours und zeigt lediglich beim Wiedereinfahren in die ursprüngliche Fahrspur einen leichten Heckschwenk. Unter sportlichen Gesichts-

punkten könnte die Fahrzeugrückmeldung aber klarer sein.

Für sportlichere Fahrer gibt es noch das Sportfahrwerk und den aktiven Wankausgleich, damit sollte der Grenzbereich noch ein Stück nach oben wandern.

Die Traktionskontrolle regelt feinfühlig und verhindert durchdrehende Räder zuverlässig - für schneebedeckte Straßen gibt es eine Sonderfunktion der Elektronik, hier lässt sie etwas mehr Schlupf zu.

1,8 Lenkung

Neben der Standardlenkung ist auch die im Testwagen verbauten Integral-Aktivlenkung erhältlich. Bei dieser lenken auch die Hinterräder mit, maximal schlagen sie um drei Grad ein. Bei Geschwindigkeiten unter 60 km/h lenken sie entgegengesetzt zu den Vorderrädern ein, ab 80 km/h in die gleiche Richtung. So erhöht sich die Wendigkeit im Stadtverkehr und bei höheren Geschwindigkeiten wirkt das System bei Lenkmanövern stabilitätsfördernd. Zusätzlich wird der Lenkeinschlag der Vorderräder von einem integrierten Elektromotor beeinflusst - bei höheren Geschwindigkeiten lenken die Vorderräder bei gleicher Lenkradstellung weniger stark ein als im Stadtverkehr.

⊕ Tatsächlich bietet die Allradlenkung eine unerwartete Wendigkeit. Wende- sowie Einparkmanöver gehen leicht von der Hand. Ebenfalls angenehm: Beim Abbiegen muss man dank des variablen Lenkeinschlags nicht umgreifen. Das Lenkrad vermittelt ein gutes Lenkgefühl und eine ordentliche Rückmeldung über den Straßenzustand. Nur die Nulllage könnte ausgeprägter erfüllbar sein. Insgesamt geht feinfühligem Fahrern der unmittelbare Kontakt zum Auto etwas ab: Der BMW lässt sich zwar sehr zielgenau dirigieren und bietet Fahrspaß, durch die variable Übersetzung der Vorderachslenkung und die mitlenkende Hinterachse ist man aber - für BMW ungewohnt - gefühlt mitunter eher Passagier als Pilot.

1,8 Bremse

⊕ Die Vierkolben-Festsattelbremsanlage vorn ermöglicht im Zusammenspiel mit den Einkolben-Festsattelbremsen an der Hinterachse herausragend kurze

Bremswege. Im Test steht der 530d aus Tempo 100 bereits nach 33,3 m. Auch die Dosierbarkeit und das Pedalgefühl sind tadellos.

1,6 SICHERHEIT

1,1 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Schon serienmäßig ist der 5er mit vielen Helferchen ausgestattet, die das automobilen Leben sicherer machen. Bis 80 km/h bremst er selbstständig, wenn er eine drohende Kollision mit Personen oder Fahrzeugen erkennt und der Fahrer auf die vorausgegangene Warnung nicht reagiert. Auch ein Tempomat inklusive Limiter ist stets an Bord.

Optional kann aber noch deutlich aufgerüstet werden. Ein bis 210 km/h funktionierender Abstandsregeltempomat hilft auf langen Strecken. Die Frontkameras erkennen dazu das aktuell gültige Tempolimit, das dann für den Tempomat übernommen werden kann. Das Auto zeigt dem Fahrer auch Einfahrtverbotsschilder und Überholverbote sowie zeitliche oder durch Nässe bedingte Geschwindigkeitsbeschränkungen an.

Bei der Spurhaltung kann man sich ebenfalls unterstützen lassen: Der BMW erkennt die Fahrspuren und je nach Ausstattung warnt ein vibrierendes Lenkrad vor dem Verlassen der Spur, oder das Auto lenkt selbstständig und folgt den Fahrbahnmarkierungen. Möchte man die Fahrspur wechseln, kann es ebenfalls entweder vor Fahrzeugen auf der Nebenspur warnen oder sogar wieder zurück in die ursprüngliche Spur lenken.

Die dazu notwendigen Sensoren im Fahrzeugheck werden auch genutzt, um beim rückwärts Ausparken vor Querverkehr zu warnen und während der Fahrt nachfolgende Fahrzeuglenker zu warnen, falls ein Auffahrunfall droht. Querverkehr wird auch vor dem Auto erkannt, genauso wie auf Vorfahrtssituationen hingewiesen werden kann.

Muss man ausweichen und das Auto erkennt ausreichend Raum dafür, unterstützt der 5er optional beim Lenkmanöver.

Opulent wirkt das aufpreispflichtige und vollfarbige Head-Up-Display, hier werden auf Wunsch auch detaillierte Navigationskarten angezeigt.

1,6 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Der ADAC Crashtest vom April 2017 bescheinigt dem 5er mit Vierzylinder einen sehr guten Insassenschutz, der mit 91 Prozent der Punkte bewertet wird. Mit einer Sechszylinder-Version wurde noch kein Crashtest durchgeführt, die Ergebnisse sind aber weitgehend übertragbar. Front- und Seitenairbags vorn, ein Knieairbag für den Fahrer sowie über die ganze Fahrzeugflanke reichende Kopfairbags sind an Bord.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

| | | |
|---|--|------------------|
|  | ESP | Serie |
|  | Abstandswarnung | Serie |
|  | Kollisionswarnung | Serie |
|  | City-Notbremssystem | Serie |
|  | vorausschauendes Notbrems-system | Option |
|  | Vorausschauender Kreuzungs-assistent | Option |
|  | Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem | Serie |
|  | Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren | Option |
|  | Geschwindigkeitsbegrenzer | Serie |
|  | Tempomat | Serie |
|  | Abstandsregeltempomat | Option |
|  | Autobahn-/Stauassistent | Option |
|  | Verkehrszeichenerkennung | Option |
|  | Spurassistent | Option |
|  | Totwinkelassistent | Option |
|  | Spurwechselautomatik | Option |
|  | Ausweichassistent | Option |
|  | Notfallassistent | nicht erhältlich |
|  | Ausstiegswarnung | nicht erhältlich |
|  | Müdigkeitswarner | Serie |
|  | Head Up Display | Option |
|  | Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung | Serie |
|  | Reifendruck-Kontrollsystem | Serie |

Die Kopfstützen reichen vorn für zwei Meter große Personen, hinten ist man bis 1,80 m Körpergröße geschützt.

Nach einem Unfall bremsst das Auto selbstständig schnellstmöglich zum Stillstand ab und setzt über die integrierte SIM-Karte einen Notruf ab, außerdem wird

wenn möglich eine Sprechverbindung zur Rettungsleitstelle hergestellt. Gegen Aufpreis sorgen crashvorbereitende Maßnahmen (Gurtstraffung, Schließen der Fenster) für eine erhöhten Schutz der Insassen beim Aufprall.

2,4 Kindersicherheit

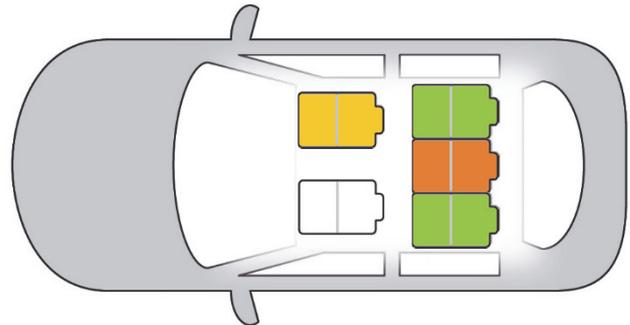
⊕ Beim ADAC Crashtest bekommt der BMW gute 85 Prozent der Punkte für die Kindersicherheit. Per Gurt sind Kindersitze auf dem Beifahrersitz und hinten außen gut zu befestigen, dort auch per Isofix samt i-Size-Kennzeichnung. Hohe Kindersitze sind unter Umständen auf dem Beifahrersitz wegen der nicht ausbaubaren Kopfstütze nicht ohne Weiteres anzubringen. Laut Anleitung sind alle Plätze für universale Kindersitze aller Altersgruppen geeignet.

⊖ Der hintere Mittelsitz ist wegen seiner Kontur nicht gut zum Befestigen von Kindersitzen geeignet, auch ist dort kein Isofix-System vorhanden.

Die Kindersicherungen der hinteren Türen sind kinderleicht zu bedienen - eine unsinnige Auslegung.

Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.



Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5) ■ gut (1,6 – 2,5) ■ befriedigend (2,6 – 3,5) ■ ausreichend (3,6 – 4,5) ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

2,0 Fußgängerschutz

⊕ Die aktive Motorhaube - diese schnellst bei einem Person unfall nach oben und versucht so, den Aufprall abzumildern - beschert dem bayerischen Fahrzeug gute 81 Prozent der Punkte beim ADAC Crashtest für den Fußgängerschutz. Nur die vordere Motorhaubenkante könnte im Sinne eines geringeren Gefahrenpotentials noch nachgiebiger gestaltet werden.

Ein Fußgänger-Notbremsassistent ist serienmäßig,

optional gibt es eine wärmebildbasierte Nachtsichtfunktion, die Menschen und Tiere auch in schlechten Lichtverhältnissen und bei Nacht erkennen kann. Das System konditioniert die Bremsen vor und warnt den Fahrer, auch wenn er sich das Wärmebild gerade nicht im Kombiinstrument anzeigen lässt. Zusätzlich werden die erkannten und durch das Auto gefährdete Objekte gezielt von den Scheinwerfern angeleuchtet.

3,4 UMWELT/ECOTEST

4,3 Verbrauch/CO₂

⊖ Ein EcoTest-Verbrauch von 6,3 l pro 100 km ist für den großen und sehr starken 530d Touring ein ordentlicher Wert, liegt aber natürlich absolut gesehen zu hoch. Für die ermittelte CO₂-Bilanz von 199 g/km erhält der 530d so auch nur 17 Punkte.

Verbrauch

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

| | | |
|-------------------|-------|-------|
| Stadt-Kurzstrecke | 7,0 | |
| Durchschnitt | 6,0 D | 7,7 B |
| Landstraße | 5,4 | |
| Durchschnitt | 4,8 D | 5,6 B |
| Autobahn | 7,1 | |
| Durchschnitt | 6,6 D | 7,6 B |
| Gesamtverbrauch | 6,3 | |
| Durchschnitt | 5,5 D | 6,5 B |

2,5 Schadstoffe

⊕ Der drei Liter große Turbodiesel beweist mit seinem modernen Abgasreinigungssystem, dass auch ein Diesel die Emissionen im Rahmen halten kann. Innerorts ist er sogar sehr sauber unterwegs. Der Lohn sind 35 von

50 Punkten im Schadstoffkapitel des EcoTest - mit den insgesamt erzielten 52 EcoTest-Punkten erhält der 530d drei Sterne.

4,1 AUTOKOSTEN

4,1 Monatliche Gesamtkosten

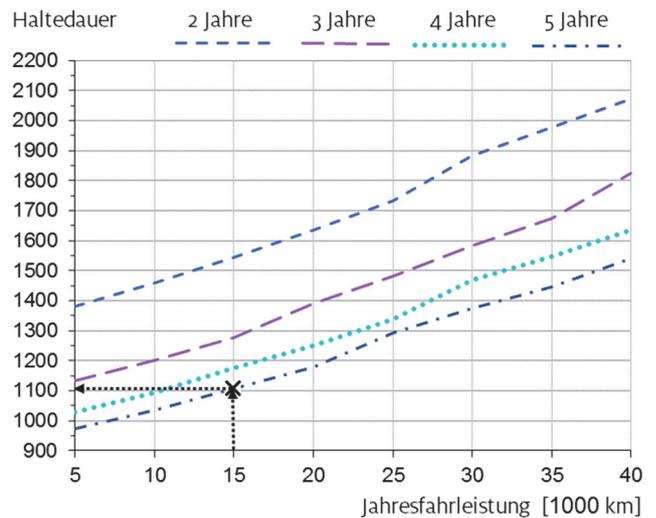
Auch wenn der niedrige Dieselpreis die Spritkosten im Rahmen hält, ist es erwartungsgemäß kein besonders günstiges Vergnügen, einen 5er zu fahren.

⊖ Dies beginnt beim Kauf: 60.700 Euro kostet das Auto als Sport Line. Die Ausstattung ist dann schon recht gut, die meisten modernen und komfortsteigernden Extras sind aber recht teuer, außerdem gibt es davon in der langen Aufpreisliste sehr viele. Der Testwagen kostete stattliche 85.550 Euro.

Nach dem Erwerb geht es kostspielig weiter, denn die Versicherungsklassen kommen dem Halter teuer zu stehen, die Kfz-Steuer ist dieseltypisch ebenfalls hoch und beträgt 343 Euro.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 1107 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

| Typ | 520i Step-tronic | 530i Step-tronic | 540i xDrive Steptronic | 520d | 525d Steptronic | 530d Steptronic | 540d xDrive Steptronic |
|---------------------------------------|------------------|------------------|------------------------|-----------|-----------------|-----------------|------------------------|
| Aufbau/Türen | KB/5 | KB/5 | KB/5 | KB/5 | KB/5 | KB/5 | KB/5 |
| Zylinder/Hubraum [ccm] | 4/1998 | 4/1998 | 6/2998 | 4/1995 | 4/1995 | 6/2993 | 6/2993 |
| Leistung [kW (PS)] | 135 (184) | 185 (252) | 250 (340) | 140 (190) | 170 (231) | 195 (265) | 235 (320) |
| Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min | 290/1350 | 350/1450 | 450/1380 | 400/1750 | 500/2000 | 620/2000 | 680/1750 |
| 0-100 km/h [s] | 8,2 | 6,5 | 5,1 | 8,0 | 6,8 | 5,8 | 4,9 |
| Höchstgeschwindigkeit [km/h] | 225 | 250 | 250 | 230 | 245 | 250 | 250 |
| Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller | 5,8 SP | 5,8 SP | 7,3 SP | 4,5 D | 4,7 D | 4,7 D | 5,5 D |
| CO ₂ [g/km] lt. Hersteller | 132 | 133 | 167 | 119 | 124 | 124 | 145 |
| Versicherungsklassen KH/VK/TK | 18/26/28 | 18/26/28 | 18/27/28 | 19/27/28 | 19/27/28 | 18/27/29 | 18/27/29 |
| Steuer pro Jahr [Euro] | 114 | 116 | 204 | 238 | 248 | 343 | 385 |
| Monatliche Gesamtkosten [Euro] | 1000 | 1040 | 1180 | 975 | 1065 | 1098 | 1209 |
| Preis [Euro] | 49.100 | 53.300 | 63.900 | 48.600 | 55.100 | 57.900 | 66.700 |

Aufbau

- ST = Stufenheck
- SR = Schrägheck
- CP = Coupe
- C = Cabriolet
- RO = Roadster
- KT = Kleintransporter
- HKB = Hochdachkombi
- TR = Transporter
- BU = Bus
- SUV = Sport Utility Vehicle
- KB = Kombi
- GR = Van
- 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

HERSTELLERANGABEN

| | |
|--|-------------------------------|
| 6-Zylinder Dieselmotor (Reihe), Turbo, Euro6c, SCR-Kat und NOx-Speicherkat mit DPF | |
| Hubraum | 2.993 ccm |
| Leistung | 195 kW/265 PS bei 4.000 1/min |
| Maximales Drehmoment | 620 Nm bei 2.000 1/min |
| Kraftübertragung | Heckantrieb |
| Getriebe | 8-Gang-Automatikgetriebe |
| Höchstgeschwindigkeit | 250 km/h |
| Beschleunigung 0-100 km/h | 5,8 s |
| Verbrauch pro 100 km | 4,7 l |
| CO ₂ -Ausstoß | 124 g/km |
| Stirnfläche/c _w -Wert | 2,35 m ² /0,27 |
| Klimaanlage Kältemittel | R1234yf |
| Reifengröße (Serie) | 245/45 R18 |
| Länge/Breite/Höhe | 4.942/1.868/1.498 mm |
| Leergewicht/Zuladung | 1.825/655 kg |
| Kofferraumvolumen normal/geklappt | 570/1.700 l |
| Anhängelast ungebremst/gebremst | 750/2.000 kg |
| Stützlast/Dachlast | 90/100 kg |
| Tankinhalt | 66 l |
| Garantie Allgemein/Rost | Keine/12 Jahre |

ADAC Messwerte

| | |
|---|--------------------------|
| Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D) | 3,7 s |
| Elastizität 60-100 km/h | - |
| Drehzahl bei 130 km/h | 1.650 1/min |
| Bremsweg aus 100 km/h | 33,3 m |
| Reifengröße Testwagen | 245/45 R18 100Y |
| Reifenmarke Testwagen | Dunlop Sport Maxx RT 2 |
| Wendekreis links/rechts | 11,9 m |
| EcoTest-Verbrauch | 6,3 l/100km |
| Stadt/Land/BAB | 7,0/5,4/7,1 l/100km |
| CO ₂ -Ausstoß EcoTest | 166 g/km (WTW* 199 g/km) |
| Reichweite | 1.045 km |
| Innengeräusch 130 km/h | 65,1 dB(A) |
| Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel) | 2.130 mm |
| Leergewicht/Zuladung | 1.870/610 kg |
| Kofferraum normal/geklappt/dachhoch | 395/835/1.455 l |

KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

| | | | |
|---|-----------------|------------------------|-----------------|
| Betriebskosten | 96 Euro | Werkstattkosten | 95 Euro |
| Fixkosten | 169 Euro | Wertverlust | 747 Euro |
| Monatliche Gesamtkosten | 1.107 Euro | | |
| Steuer pro Jahr | 343 Euro | | |
| Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK | 18/27/29 | | |
| Basispreis 530d Touring Sport Line Steptronic | 60.700 Euro | | |

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

| | |
|--|----------------|
| Pressefahrzeug | EZ: 22.03.2017 |
| Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung | 85.550 Euro |
| Km-Stand bei Testbeginn | 2.526 km |
| Auffälligkeiten/Mängel | keine |

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 1.9.2016 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.09.2016 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten. 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. *WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-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.

Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5)
 ■ gut (1,6 – 2,5)
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

AUSSTATTUNG

TECHNIK (* im Testwagen vorhanden)

| | |
|---|-------------------------|
| Adaptives Fahrwerk | 1.190 Euro° |
| Scheinwerfer Xenon/LED/Laser | -/Serie/- |
| Abbiege-/Kurvenlicht (beides zusammen) | 450 Euro° |
| Regen-/Lichtsensor | Serie |
| Fernlichtassistent | 130 Euro° |
| Tempomat/Limiter/ACC | Serie/Serie/1.200 Euro° |
| Einparkhilfe vorn/hinten (beides zusammen) | 700 Euro° |
| Parklenkassistent (Paket Parking Assistant) | 1.190 Euro |
| Rückfahrkamera/360° Kamera (Paket Parking Assistant Plus) | 1.700 Euro° |
| Head-Up-Display | 1.190 Euro° |
| Verkehrszeichenerkennung (Paket Driving Assistant) | 1.090 Euro° |
| Schlüsselloses Zugangssystem | 890 Euro° |

SICHERHEIT

| | |
|---|------------------------|
| Seitenairbag vorn/hinten | Serie/- |
| Kopfairbag vorn/hinten | Serie |
| Knieairbag Fahrer/Beifahrer | Serie/- |
| Kollisionswarnung/Notbremssystem | Serie/1.200 Euro° |
| Fußgänger-/City-Notbremsfunktion | Serie |
| Spurassistent | 1.090 Euro/2.800 Euro° |
| Spurwechselassistent (Paket Driving Assistant Plus) | 2.800 Euro° |

INNEN

| | |
|---|-----------------------------|
| Radio/CD/USB/DAB | Serie/Serie/Serie/420 Euro° |
| Bluetooth-Freisprecheinrichtung | Serie |
| Navigationssystem | Serie |
| Elektrische Fensterheber vorn/hinten | Serie |
| Klimaanlage manuell/automatisch | -/Serie |
| Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel (Fahrerseite) | Serie/390 Euro° |
| Sitzheizung vorn/hinten | Serie/380 Euro° |
| Lenkradheizung | 250 Euro° |
| Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz | Serie |
| Rücksitzlehne umklappbar (40:20:40) | Serie |

AUSSEN

| | |
|------------------------------|--------------|
| Anhängerkupplung | 1.250 Euro° |
| Metalliclackierung | 980 Euro° |
| Schiebedach/Panoramaglasdach | -/1.700 Euro |

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,1

AUTOKOSTEN

4,1

| KATEGORIE | NOTE | KATEGORIE | NOTE |
|------------------------------|------------|--------------------------------------|------------|
| Karosserie/Kofferraum | 2,3 | Motor/Antrieb | 1,2 |
| Verarbeitung | 1,2 | Fahrleistungen | 1,1 |
| Alltagstauglichkeit | 2,9 | Laufkultur/Leistungsentfaltung | 1,4 |
| Licht und Sicht | 2,8 | Schaltung/Getriebe | 1,1 |
| Ein-/Ausstieg | 2,6 | Fahreigenschaften | 1,8 |
| Kofferraum-Volumen | 2,2 | Fahrstabilität | 1,9 |
| Kofferraum-Nutzbarkeit | 1,8 | Lenkung | 1,8 |
| Kofferraum-Variabilität | 1,7 | Bremse | 1,8 |
| Innenraum | 1,9 | Sicherheit | 1,6 |
| Bedienung | 1,6 | Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme | 1,1 |
| Multimedia/Konnektivität | 1,2 | Passive Sicherheit - Insassen | 1,6 |
| Raumangebot vorn | 2,1 | Kindersicherheit | 2,4 |
| Raumangebot hinten | 2,6 | Fußgängerschutz | 2,0 |
| Innenraum-Variabilität | 2,8 | Umwelt/EcoTest | 3,4 |
| Komfort | 1,6 | Verbrauch/CO ₂ | 4,3 |
| Federung | 1,4 | Schadstoffe | 2,5 |
| Sitze | 1,9 | | |
| Innengeräusch | 2,0 | | |
| Klimatisierung | 1,3 | | |

Stand: Juli 2017

Test und Text: Christoph Pauly M. Sc.