



BMW 520i Touring Luxury Line Steptronic

Fünftüriger Kombi der oberen Mittelklasse (135 kW / 184 PS)

Seit der dritten Generation, dem E34, gibt es den BMW 5er auch als Touring-Variante. Speziell auf dem Kombi-Markt Deutschland erfreut sich der praktische Touring großer Beliebtheit. Kein Wunder, ist er doch in den Augen vieler der schönere Fünfer. Doch auch abseits von Designfragen kann der Kombinationskraftwagen überzeugen. Er bietet den deutlich größeren Kofferraum, der sich zudem besser nutzen lässt. Praktische Features wie die elektrische Heckklappe und die zu öffnende Heckscheibe erleichtern die Handhabung zusätzlich.

Doch der große Bajuware hat auch sonst einiges zu bieten. Der Fahrkomfort zählt zum Besten, was man derzeit im Automobilbau vorfindet. Das Fahrwerk mit adaptiver Dämpferregelung und Luftfederung an der Hinterachse bügelt die meisten Fahrbahnunebenheiten souverän glatt. Gleichzeitig fährt sich der knapp fünf Meter lange Kombi erstaunlich handlich. Bei der Bedienung schafft es BMW derzeit wie kein anderer Hersteller, die Unzahl an Funktionen in einem intuitiven Bediensystem zu bündeln, auch wenn es die Münchner mit der verzichtbaren Gestiksteuerung etwas übertreiben. Und mit der neuen Generation hat BMW auch bei der Material- und Verarbeitungsqualität wieder zu den besten der Klasse aufgeschlossen. Leider hat so viel Qualität auch ihren Preis, im Falle des 520i Touring Luxury Line exakt 53.400 Euro.

Konkurrenten: u.a. Audi A6 Avant, Mercedes E-Klasse T-Modell, Skoda Superb Combi, Volvo V90.

⊕ hohe Verarbeitungs- und Materialqualität, komfortables und sicheres Fahrverhalten, gute Sicherheitsausstattung, hervorragende Automatik

⊖ hoher Preis, teils kleinliche Ausstattungspolitik, teurer Unterhalt

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,0

AUTOKOSTEN 3,8

Zielgruppencheck

Familie 2,5

City Stadtverkehr 4,1

60+ Senioren 3,2

Langstrecke 2,1

Transport 2,2

Fahrspaß 2,6

€ Preis/Leistung 2,9

EcoTest ★★☆☆☆

2,3 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

1,3 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 68 l fassende Tank ermöglicht auf Basis des EcoTest-Verbrauchs eine Reichweite von 930 km. Auch bis zu zwei Tonnen schwere Anhänger können beim 520i

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 der Technik ist. LED-Scheinwerfer für Ablend- und



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.

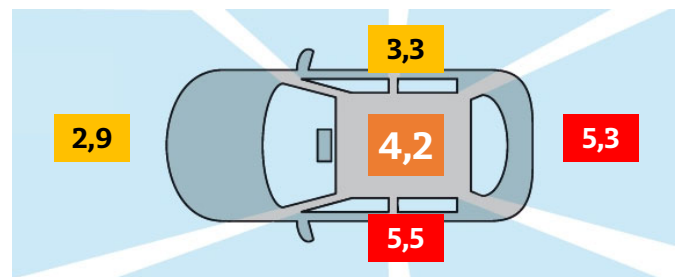
Touring mit auf Reisen gehen, die Stützlast beträgt dabei 90 kg. Auf dem Dach können 100 kg Gepäck verstaut werden - insgesamt beträgt die Zuladung des Testwagens gute 575 kg.

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

Fernlicht hat der Wagen immer verbaut, in der Ausstattungslinie Luxury Line sind auch die Nebelscheinwerfer in LED-Technik gehalten. Gegen Aufpreis kommen noch Kurven- und Abbiegelicht hinzu sowie ein Fernlichtassistent, der andere Verkehrsteilnehmer gezielt ausblendet.

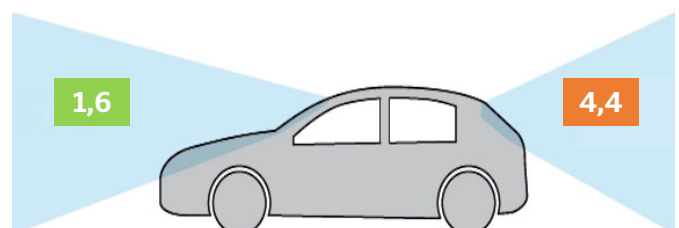
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten 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.



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 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 Parkassistentz kosten Aufpreis - serienmäßig sind nicht einmal Parksensoren verbaut. Dies ist umso ärgerlicher, da es um die Rundumsicht nicht sonderlich gut bestellt ist. Besonders die Sicht nach hinten wird durch die nicht versenkbaren Fondkopfstützen sowie die breiten D-Säulen behindert.

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 - bei der Ausstattungslinie Luxury Line gesellen sich neben einer Ambientebeleuchtung im Innenraum noch weitere Leuchten hinzu und erhellen das ganze Fahrzeugumfeld.

⊖ 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. BMW bietet inzwischen die Möglichkeit an, das System dauerhaft zu deaktivieren. Weiterführende Informationen gibt es unter www.adac.de/keyless.

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.



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

1,8 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Die Heckklappe öffnet und schließt serienmäßig elektrisch, gegen Aufpreis 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.

⊖ 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.

1,6 Kofferraum-Variabilität

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

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 Mittelunnel 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 optional volldigitalen Kombiinstrument dargestellten Zeigerinstrumente sind klar ablesbar und verändern auf Wunsch sowie abhängig vom Fahrmodus (Sport, Comfort, EcoPro) die Darstellung. Der Mehrwert für den Fahrer ist jedoch überschaubar. Gleiches gilt für die

optionale Gestiksteuerung. Mithilfe von Handgesten lässt sich beispielsweise die Lautstärke ändern, Telefonanrufe annehmen bzw. ablehnen.

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.

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

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.

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 Mittelunnel sorgen

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 Touring 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.



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

⊖ Sitzvarianten sind nicht erhältlich.

1,6 KOMFORT

1,5 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 jedoch eine luftgefederte Hinterachse samt Niveauregulierung. Für den 520i Touring gibt es neben dem serienmäßigen Standardfahrwerk ein strafferes Sportfahrwerk mit 10-Millimeter-Fahrzeuhtieferlegung 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 Kuppe entsprechend einstellt.

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 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

⊕ 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 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 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.

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

2,1 Innengeräusch

⊕ Der Fahrzeugklasse entsprechend hört man im 5er auch bei höheren Geschwindigkeiten wenig Windgeräusche, auch die Reifen bleiben akustisch dezent. Gemessene 65,9 dB(A) Innengeräuschpegel bei 130 km/h bestätigen den guten Eindruck. Der Benziner ist akustisch

gut gedämmt und bei gemächlicher Fahrweise kaum zu vernehmen. Erst bei höheren Drehzahlen erhebt der Vierzylinder etwas die Stimme, ohne aber störend laut zu werden.

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,

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.

1,4 MOTOR/ANTRIEB

1,8 Fahrleistungen

⊕ Wer befürchtet, 184 PS könnten in einem Kombi der oberen Mittelklasse zu wenig sein, wird bereits nach den ersten Metern an Bord des BMW 520i Touring eines besseren belehrt. Der Turbobenziner ist dank 290 Nm Drehmoment, die bereits ab 1.350 Touren abrufbar sind, ausreichend kräftig und hat mit dem knapp 1,8 Tonnen schweren Münchner erstaunlich leichtes Spiel. Dies spiegeln auch die gemessenen Fahrleistungen wider:

Für den simulierten Überholvorgang von 60 auf 100 km/h benötigt der Kombi lediglich 5,3 s. Sehr gut schneidet der 520i Touring beim Anfahrverhalten ab - fürs Beschleunigen von 15 auf 30 km/h vergehen lediglich 1,1 s. BMW gibt für den Standardsprint aus dem Stand auf 100 km/h flotte 8,2 s sowie eine Höchstgeschwindigkeit von 225 km/h an.

1,6 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Der Vierzylinder-Benziner läuft ausgesprochen ruhig, es dringen kaum Vibrationen bis in den Fahrgastraum. Mit Ausnahme eines leichten Brummens im Bereich von 1.000 Umdrehungen pro Minute, in dem die Automatik den Motor häufig arbeiten lässt, verhält sich das Triebwerk akustisch angenehm zurückhaltend. An der Leistungsentfaltung des aufgeladenen Ottomotors gibt es ebenfalls wenig zu kritisieren. Bereits knapp über

der Leerlaufdrehzahl entwickelt der mit einem TwinScroll-Lader ausgestattete Turbomotor sein maximales Drehmoment, das über einen weiten Drehzahlbereich verfügbar ist (1.350 - 4.250 Umdrehungen pro Minute). Der Drehmomentaufbau erfolgt rasch und harmonisch - nur sehr aufmerksame Fahrer werden überhaupt bemerken, dass es sich um einen aufgeladenen Motor handelt.

0,9 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. 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. Die achte Fahrstufe ist sehr lang übersetzt - bei Tempo 130 rotiert die Kurbelwelle mit gerade einmal 1.900 Umdrehungen. Dies wirkt gleichermaßen positiv auf den Verbrauch und das Geräuschniveau aus.

1,9 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 Gesichtspunkten 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 verbaute 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 erfühlbar 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.

2,0 Bremse

⊕ Die Vierkolben-Festsattelbremsanlage vorn ermöglicht im Zusammenspiel mit den Einkolben-Faustsattelbremsen an der Hinterachse kurze Bremswege.

Im Test steht der 520i Touring aus Tempo 100 bereits nach 33,6 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 BMW 5er einen sehr guten Insassenschutz, der mit 91 Prozent der Punkte bewertet wird. Front- und Seitenairbags vorn, ein Knieairbag für den Fahrer sowie über die ganze Fahrzeugflanke reichende Kopfairbags sind an Bord. Die Kopfstützen reichen vorn für zwei Meter große Personen, hinten ist man bis 1,80 m Körpergröße geschützt.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Serie
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremssystem	Serie
	vorausschauendes Notbremssystem	Option
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	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

⊕ 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 Rettungs-

leitstelle hergestellt. Gegen Aufpreis sorgen crashvorbereitende Maßnahmen (Gurtstraffung, Schließen der Fenster) für eine erhöhten Schutz der Insassen beim Aufprall.

2,4 Kindersicherheit

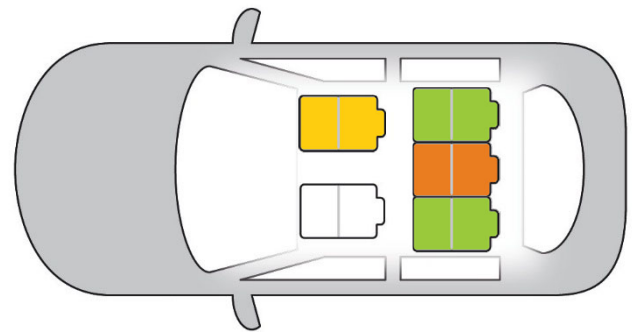
⊕ Beim ADAC Crashtest bekommt der BMW gute 85 Prozent der Punkte für die Kindersicherheit. Per Gurt sind Kindersitze auf dem Beifahrersitz und hinten außen gut zu befestigen, dort auch per Isofix samt i-Size-Kennzeichnung. Hohe Kindersitze sind unter Umständen auf dem Beifahrersitz wegen der nicht ausbaubaren 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 Personenunfall 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.

3,0 UMWELT/ECOTEST

4,3 Verbrauch/CO2

⊖ Der 520i Touring erhält mit einer CO2-Bilanz von 199 g pro Kilometer nur 17 von 60 Punkten in diesem Kapitel. Aus der Messung resultiert ein Durchschnittsverbrauch von 7,3 l auf 100 km, der sich aus 8,1 l/100 km innerorts, 6,2 l/100 km außerorts und 8,2 l/100 km auf der Autobahn zusammensetzt. In Anbetracht der Größe des Fahrzeugs ist der Motor für einen Benziner erfreulich sparsam.

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	8,1	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B

Landstraße	6,2	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B

Autobahn	8,2	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B

Gesamtverbrauch	7,3	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

1,6 Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffe hat die Abgasreinigung gut im Griff und erreicht 44 von 50 Punkten in diesem Kapitel. Insgesamt reichen die erzielten 61 Punkte für drei Sterne im ADAC EcoTest.

3,8 AUTOKOSTEN

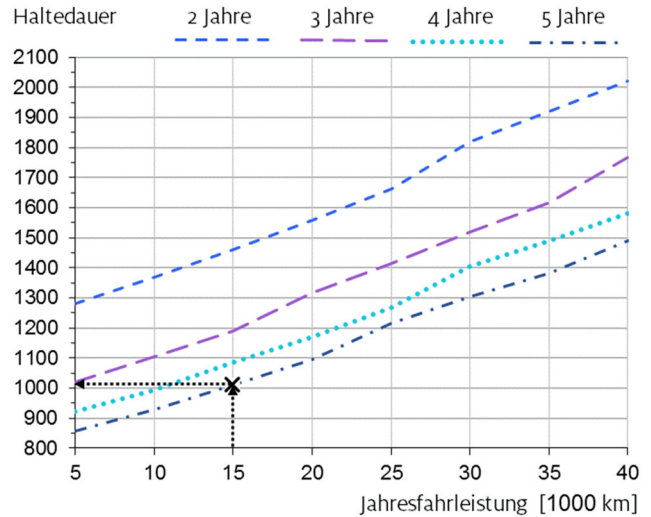
3,8 Monatliche Gesamtkosten

Der 520i Touring kostet mit serienmäßigem Automatikgetriebe 49.100 Euro, in der Ausführung Luxury Line kommen nochmals 4.300 Euro obendrauf. Viel Geld, doch dafür bekommt man eine recht gut Ausstattung (u.a. inklusive LED-Scheinwerfer, Klimaautomatik, elektrische Heckklappe, Navigationssystem und beheizbaren Ledersitzen. Natürlich lässt sich der Preis durch fleißiges Ankreuzen auf der Ausstattungsliste spielerisch in die Höhe treiben - für den sehr gut ausgestatteten Testwagen sind immerhin knapp 77.000 Euro fällig.

Die Steuerkette des Motors macht einen oftmals teuren Zahnriemenwechsel unnötig. Die Inspektionsintervalle sind variabel und abhängig vom Fahrprofil, spätestens nach zwei Jahren oder 30.000 Kilometern aber muss man eine Durchsicht samt Ölwechsel machen lassen. Während die jährliche Kfz-Steuer in Höhe von 114 Euro erfreulich gering ausfällt, reißen die ungünstigen Versicherungseinstufungen ein tiefes Loch in die Haushaltskasse.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 1011 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	520i Steptronic	530i Steptronic	540i xDrive Steptronic	520d	525d Steptronic	530d Steptronic	540d xDrive Steptronic	M550d xDrive Steptronic
Aufbau/Türen	KB/5	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	6/2993
Leistung [kW (PS)]	135 (184)	185 (252)	250 (340)	140 (190)	170 (231)	195 (265)	235 (320)	294 (400)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	290/1350	350/1450	450/1380	400/1750	500/2000	620/2000	680/1750	760/2000
0-100 km/h [s]	8,2	6,5	5,1	8,0	6,8	5,8	4,9	4,6
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	225	250	250	230	245	250	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	6,4 D
CO2 [g/km] lt. Hersteller	132	133	167	119	124	124	145	168
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	18/29/31
Steuer pro Jahr [Euro]	114	116	204	238	248	343	385	431
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	1004	1043	1203	973	1062	1096	1212	1498
Preis [Euro]	49.100	53.300	63.900	48.600	55.100	57.900	66.700	87.500

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-Haftpfl.
VK = Vollkasko
TK = Teilkasko

Kraftstoff

N = Normalbenzin
S = Superbenzin
SP = SuperPlus
D = Diesel

FG = Flüssiggas
G = Erdgas
E = Strom

HERSTELLERANGABEN

4-Zylinder Ottomotor (Reihe), Turbo, Euro 6c	
Hubraum	1.998 ccm
Leistung	135 kW/184 PS bei 5.000 1/min
Maximales Drehmoment	290 Nm bei 1.350 1/min
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	8-Gang-Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	225 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,2 s
Verbrauch pro 100 km	5,8 l
CO ₂ -Ausstoß	132 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	1.705/645 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	570/1.700 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/2.000 kg
Stützlast/Dachlast	90/100 kg
Tankinhalt	68 l
Garantie Allgemein/Rost	Keine/12 Jahre
Produktion	Deutschland, Dingolfing

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	5,3 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	1.900 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	33,6 m
Reifengröße Testwagen	245/45 R18 100Y
Reifenmarke Testwagen	Dunlop Sportmaxx RT2
Wendekreis links/rechts	11,7/11,8 m
EcoTest-Verbrauch	7,3 l/100km
Stadt/Land/BAB	8,1/6,2/8,2 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	169 g/km (WTW* 199 g/km)
Reichweite	930 km
Innengeräusch 130 km/h	65,9 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.130 mm
Leergewicht/Zuladung	1.775/575 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	395/835/1.455 l

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

Betriebskosten	127 Euro	Werkstattkosten	89 Euro
Fixkosten	142 Euro	Wertverlust	653 Euro
Monatliche Gesamtkosten	1011 Euro		
Steuer pro Jahr	114 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/26/28		
Basispreis 520i Touring Luxury Line Steptronic	53.400 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 25.07.2017
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	76.680 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	9.023 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	450 Euro°
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	130 Euro°
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/1.200 Euro°
Einparkhilfe vorn/hinten	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	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 passiv/aktiv	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 (dreigeteilt)	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	1.200 Euro
Metalllackierung	980 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.250 Euro

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,0

AUTOKOSTEN

3,8

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,3	Motor/Antrieb	1,4
Verarbeitung	1,3	Fahrleistungen	1,8
Alltagstauglichkeit	2,9	Laufkultur/Leistungsentfaltung	1,6
Licht und Sicht	2,8	Schaltung/Getriebe	0,9
Ein-/Ausstieg	2,6	Fahreigenschaften	1,9
Kofferraum-Volumen	2,2	Fahrstabilität	1,9
Kofferraum-Nutzbarkeit	1,8	Lenkung	1,8
Kofferraum-Variabilität	1,6	Bremse	2,0
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	3,0
Komfort	1,6	Verbrauch/CO ₂	4,3
Federung	1,5	Schadstoffe	1,6
Sitze	1,9		
Innengeräusch	2,1		
Klimatisierung	1,3		

Stand: Januar 2018

Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) Alexander Lidl