



## BMW M5 xDrive Steptronic

Viertürige Stufenhecklimousine der oberen Mittelklasse (441 kW / 600 PS)

Das die M GmbH als Tochtergesellschaft von BMW der hauseigenen 5er-Limousine ordentlich Beine macht, hat schon Tradition. 1984 kam der erste M5 heraus, damals bereits völlig berechtigt als Sportlimousine titulierte - 286 PS und 6,5 Sekunden von 0 auf 100 km/h waren seinerzeit eine Ansage. Seit 2017 ist der M5 in der sechsten Generation zu haben; die klassische Konkurrenz aus Stuttgart und Ingolstadt wie auch die neu aufgekommene Konkurrenz der leistungsstarken Elektrolimousinen aus Übersee mit beeindruckenden null-auf-hundert Beschleunigungswerten haben die BMW-Techniker auf Trab gehalten. Die Leistung hat sich über die Generationen mehr als verdoppelt, die Beschleunigungszeiten etwa halbiert. Bestimmt ist es reiner Zufall, dass man angesichts von nur 3,4 Sekunden auf 100 km/h mit den E-Sportlimousinen mithalten kann - dabei ist das wirklich beeindruckende im M5, was oberhalb der 100er-Marke passiert. Denn während Elektromotoren nach einem wahnwitzigen Start bald an Beschleunigungsnachdruck verlieren, drückt der M5 die Insassen weiter in die Sitze, als müsste man dem Weltuntergang entfliehen. Erst bei 305 km/h (Option) ist Schluss mit Tempozuwachs, die Elektronik schiebt hier einen Riegel vor. Auch wenn es nur akademischer Natur ist: Die 300 km/h kann der M5 im Gegensatz zu den schnellen E-Autos längere Zeit halten. Bei der Reichweite liegen beide Antriebsarten dann aber auf ähnlichem Niveau, denn der 68-l-Tank des M5 wird unter Volllast in Windeseile leergesaugt. Schon im Alltag beträgt der Verbrauch hohe 11,1 l/100 km, wie der ADAC Ecotest ermittelt hat. Und an dieser Stelle sollte man sich fragen, ob ein M550d xDrive nicht vielleicht die nachhaltigere Variante ist, denn der um etwa ein Drittel niedrigere Verbrauch der Dieselsvariante - mit 400 PS und 740 Nm wahrlich kein "Verkehrshindernis" - erlaubt Reichweiten zwischen 800 und 1.000 km. Ausstattungsberichtigt spart man so schon bei der Anschaffung an die 20.000 Euro, bei den Unterhaltskosten etwa ein Drittel. Freilich: Dem Diesel fehlt natürlich der beeindruckende Achtzylinderklang und die schier endlos scheinende Kraft in jeder Lebenslage, die nur ein echter M5 liefern kann. Und wer weiß, wie lange man noch Autos mit V8-Motor kaufen darf. **Konkurrenten:** u.a. Audi RS6, Mercedes E 63 S AMG.








- + **beeindruckende Fahrleistungen, hohe Fahrdynamik, noch angemessener Komfort, feine Verarbeitung**
- **exorbitant teuer in Anschaffung und Unterhalt, sehr hoher Verbrauch, schlechte Rundumsicht**

### ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,0

AUTOKOSTEN 5,5

### Zielgruppencheck

	Familie	<span style="background-color: #FFD700; padding: 2px 5px;">2,8</span>
	Stadtverkehr	<span style="background-color: #FF8C00; padding: 2px 5px;">4,2</span>
	Senioren	<span style="background-color: #FFD700; padding: 2px 5px;">2,9</span>
	Langstrecke	<span style="background-color: #90EE90; padding: 2px 5px;">2,4</span>
	Transport	<span style="background-color: #FFD700; padding: 2px 5px;">3,3</span>
	Fahrspaß	<span style="background-color: #90EE90; padding: 2px 5px;">1,0</span>
	Preis/Leistung	<span style="background-color: #FF8C00; padding: 2px 5px;">3,8</span>

Ecotest ★ ★ ☆ ☆ ☆

## 2,5 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

### 1,3 Verarbeitung

⊕ An der Karosserie-Qualität des 5er BMW gibt es nichts auszusetzen, sie zeichnet hohe Qualität und Solidität aus. Alle Teile sind passgenau verbaut und sorgsam gefertigt. Den Innenraum hat BMW nobel gestaltet, viele Oberflächen sind mit Leder überzogen (teilweise optional) und der Dachhimmel auf Wunsch mit Alcantara. Viele Bauteile innen sind weich

### 3,3 Alltagstauglichkeit

Setzt man den Ecotest-Verbrauch von 11,1 l/100 km an, ergibt sich trotz des recht großen Tanks von 68 Litern eine theoretische Reichweite von nur etwa 610 km. Die maximal mögliche Zuladung liegt im Falle unseres Testwagens bei 525 kg – das reicht locker für vier Erwachsene samt Gepäck. Auf dem Dach sind Lasten bis 100 kg erlaubt. Die Stützlast auf der Anhängerkupplung kann bis zu 90 kg betragen, das genügt auch für einen Fahrradträger samt zweier E-Bikes. Wenn es ein Anhänger hinten dran sein soll, darf er immerhin bis zu zwei Tonnen wiegen, wenn er über eine eigene Bremse verfügt (750 kg bei ungebremsten Anhängern) - es dürfte nicht häufig vorkommen, aber mit dieser Anhängelast könnte man mit dem M5 auch große Wohnwagen ziehen, zumal der Allradantrieb auch gute Traktion sicherstellt. Bei einer Reifenpanne muss man sich mit dem Abschleppservice behelfen - außer man hat das optionale Reifenreparaturset, das oft nicht viel weiterhilft, oder die optionalen Runflat-Reifen an Bord, die eine eingeschränkte Weiterfahrt mit begrenzter Reichweite (ca. 100 km) erlauben. Bordwerkzeug oder Wagenheber sind nicht erhältlich. Mit 4,97 m Länge ist der M5 länger als er auf den ersten Blick wirkt und für

### 2,4 Licht und Sicht

Die Karosserieenden der großen Limousine kann man schwerlich wirklich sehen, sie lassen sich bestenfalls abschätzen - sowohl die Front als auch das Heck entziehen sich dem Blick des Fahrers. Bei der ADAC Rundumsichtmessung kommt der 5er nicht über ein ausreichendes Resultat hinaus. Aufgrund der insgesamt voluminösen Dachsäulen wird die Sicht nach außen insgesamt deutlich eingeschränkt. Darüber hinaus lassen sich niedrige Hindernisse nahe hinter dem Fahrzeug kaum entdecken. Einen Heckwischer gibt es für die Limousine nicht.

⊕ In Sachen Scheinwerfer und Parkassistenten fährt der M5 so ziemlich alles auf, was gerade im Automobilbau Stand der Technik ist. Adaptive LED-Scheinwerfer für Abblend- und Fernlicht sowie einen blendfreien Fernlichtassistenten hat die Limousine immer verbaut. Gegen Aufpreis bekommt man zusätzlich ein Laser-Fernlichtmodul, das eine Leuchtweite von bis zu 600 m realisieren soll - etwa die doppelte Reichweite im

unterschäumt oder mindestens mit Softlack überzogen. Hier ist die Verarbeitungsqualität also einwandfrei und den Ansprüchen an eine Premium-Limousine angemessen. In weiten Teilen verkleidet und aerodynamisch optimiert präsentiert sich der Unterboden, nur was Kühlung benötigt, ist noch teilweise "im Freien".

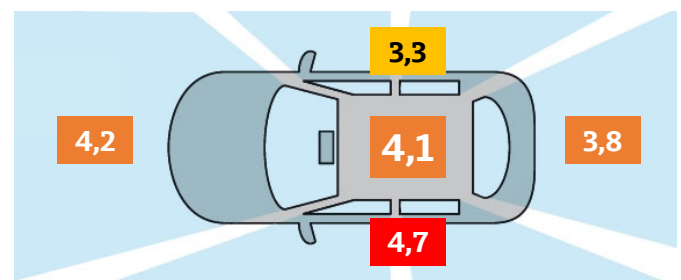
die Innenstadt nur bedingt geeignet; auch die Breite mit 2,14 m (von Außenspiegel zu Außenspiegel) ist nicht praktisch. Der Wendekreis liegt bei 12,8 m.



Nicht versenkbaren Kopfstützen verhindern eine gute Sicht nach hinten.

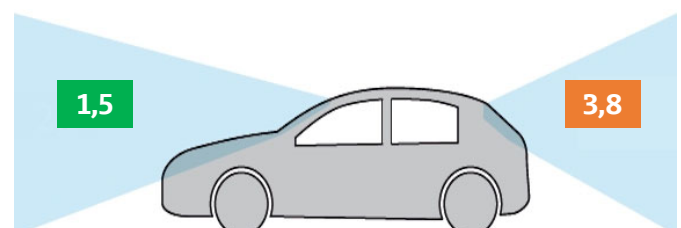
### Rundumsicht

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.



Vergleich zum LED-Fernlicht. Bei störendem Scheinwerferlicht anderer Verkehrsteilnehmer blenden der Innen- und der fahrerseitige Außenspiegel automatisch ab - für die Beifahrerseite bietet BMW diese Funktion allerdings nicht mehr. Immerhin verfügen beide Außenspiegel über einen zusätzlichen asphärischen Bereich, um den toten Winkel zu verkleinern. Dank des serienmäßigen Parkassistenten kann der BMW in geeignete Parklücken ohne Zutun des Fahrers selbsttätig steuern. Wer selbst einparkt, wird ab Werk von

## 2,7 Ein-/Ausstieg

Der Ein- und Ausstieg gestaltet sich dank der großen Türen und der moderaten Schwellerdimensionen nicht beschwerlich, die Sitze sind allerdings etwas tief positioniert und haben vorn recht ausgeprägte Wangen. Sind die Vordersitze ganz nach unten gefahren, befinden sich die Sitzflächen knapp 44 cm über dem Fahrzeugboden. Hinten ist der Zustieg weniger komfortabel. Die Sitzbank ist ebenfalls recht tief angeordnet und es stören darüber hinaus die abfallende Dachlinie, der große Radlauf und der Schweller.

⊕ Serienmäßig beleuchten die Scheinwerfer das Vorfeld und seitliche Lampen den Bereich neben den Türen beim Auf- und Absperren sowie per Tastendruck auf der Fernbedienung - das ist sehr praktisch. Ab Werk ist der M5 mit dem Komfortzugang

## 2,4 Kofferraum-Volumen

⊕ Im Kofferraum finden standardmäßig bis zu 450 l Platz. Alternativ kann man im Kofferraum auch bis zu sieben Getränkekisten unterbringen. Klappt man die Rückbank um,

## 3,2 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Heckklappe öffnet und schließt serienmäßig elektrisch angetrieben. Das funktioniert über das Keyless-System auch mittels Fußschwank unter das Heck. Die Ladekante liegt angemessene 69 cm über der Straße, innen ist die Stufe 15 cm hoch. Die Kofferraumöffnung ist wie häufig bei klassischen Limousinen eher klein, sperrige Gegenstände lassen sich dadurch schlechter bis gar nicht einladen. Bei umgeklappten Rücksitzlehnen entsteht kein wirklich ebener Ladeboden, der Bereich der Lehnen beginnt mit einer "Stufe" und die Lehnen selbst steigen leicht an.

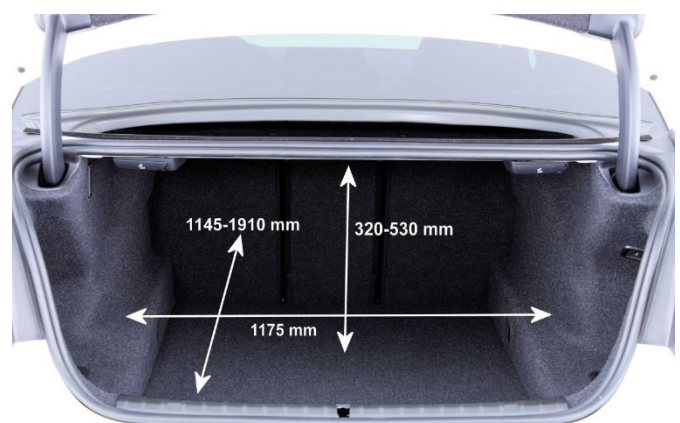
⊖ Das Ladeabteil wird von nur einer LED-Leuchte oben mittig erhellt - das ist recht wenig. Der Schließbügel an der Heckklappe steht deutlich ab, hier sollte man auf seinen Kopf achten, um sich nicht schmerzhaft zu stoßen.

Parkensensoren und einer Rückfahrkamera unterstützt. Das aufpreispflichtige Surround View-System erstellt auf dem Hauptbildschirm ein verblüffend detailgetreues 3D-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 (optionales ferngesteuertes Parken).

ausgestattet, die Soft-Close-Automatik für die Türen gibt es gegen Aufpreis.

⊖ Der serienmäßige Komfortzugang besitzt immer noch einen unzureichenden Diebstahlschutz, da er mit einem Reichweitenverlängerer für die Funkübertragung überlistet werden kann. Zwar hat der Schlüssel jetzt eine Bewegungserkennung eingebaut, die die Funkübertragung im Schlüssel nach ein paar Minuten ohne Bewegung abschaltet - die Entfernung des Schlüssels zum Fahrzeug wird aber immer noch nicht gemessen. Nur so lässt sich eine Manipulation sicher unterbinden. Weitere Informationen unter [www.adac.de/keyless](http://www.adac.de/keyless).

lassen sich bis 825 Liter verstauen (gemessen bis Fensterunterkante).



Mit 450 l Volumen bietet der Kofferraum des M5 ausreichend Platz fürs Gepäck.

## 2,1 Kofferraum-Variabilität

⊕ Im Rahmen seiner Möglichkeiten bietet der M5 als Limousine eine gute Variabilität. Die Rücksitzlehne lässt sich dreigeteilt umklappen, das Entriegeln für asymmetrisch geteiltes Umklappen funktioniert über Hebel im Kofferraum, der mittlere Teil lässt sich separat über den Innenraum entriegeln und flachlegen. Das alles gelingt leichtgängig, nur

für das Zurückklappen benötigt man etwas Kraft. Die Zahl der Verstau- und Fixiermöglichkeiten ist etwas dürftig, es gibt je ein kleines Fach links und rechts, links ein kleines Netz sowie links einen ausklappbaren Taschenhaken und insgesamt vier Ösen zur Ladegutfixierung. Ein Fach unter dem Kofferraumboden ist nicht vorhanden.

## 1,7 INNENRAUM

### 1,5 Bedienung

Im M5 kommt die aktuelle Generation des BMW Operating Systems zum Einsatz, die sich Live Cockpit Professional nennt. Der Name iDrive hat in diesem Zusammenhang ausgedient und wird nur noch für den Controller auf der Mittelkonsole verwendet. Die Bedienung des behutsam weiterentwickelten Systems erfolgt über eben jenen gut zur Hand liegenden iDrive-Controller, den gut erreichbaren Touchscreen oder die Sprachsteuerung. Auch Dialekte werden von der Spracherkennung verstanden. Schließlich erkennt das BMW Operating System Zahlen und Ziffern, die man mit dem Finger auf der berührungsempfindlichen Fläche des iDrive-Controllers zeichnet. BMW versteht es, die mannigfaltigen Einstellungsmöglichkeiten eines modernen Autos nutzerfreundlich zu strukturieren. Das Bedienkonzept bündelt alle Optionen in logisch gegliederten und benannten Menüs, durch die mit dem Dreh-Drück-Steller auf dem Mittelunnel oder per Berührung auf dem Touchscreen navigiert wird. Zudem lassen sich bestimmte Funktionen auch via Gestensteuerung bedienen. Alles in allem erfordert der immense Umfang eine intensive 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, Sitze und Lenkrad lassen sich einfach elektrisch an den Fahrer anpassen. Alle Schalter sind vorbildlich beleuchtet, in klar verständliche Funktionsgruppen gegliedert und auch

dort angebracht, wo man sie erwartet. Das Instrumentendisplay liegt gut im Sichtfeld des Fahrers und lässt sich einwandfrei ablesen, man kann die Anzeigen von klassisch bis sportlich orientiert anpassen. Details wie beheizte Waschdüsen, Licht-, Fernlicht- und Regensensor sind serienmäßig verbaut und steigern den Fahrkomfort. Warum das Scheibenwischerintervall allerdings bei deaktiviertem Regensensor nicht manuell eingestellt werden kann, ist nicht nachvollziehbar.



Verarbeitung und Materialanmutung sind im BMW erstklassig. Die Bedienung ist trotz des großen Umfangs an Einstellmöglichkeiten gut gelungen - das iDrive-Bedienkonzept vereint sie in logischen, gut strukturierten Menüs.

### 0,7 Multimedia/Konnektivität

⊕ Der BMW M5 bietet zahlreiche Multimediafeatures, die weitgehend sogar ab Werk an Bord sind. Die BMW Connected Drive Services sind serienmäßig und können genutzt werden, um etwa e-Mails, Wetterberichte und Nachrichten abzurufen. Das Auto ist dafür mit einer integrierten SIM-Karte ausgestattet. Das Navigationssystem ist ebenfalls inklusive drei Jahren Kartenupdates serienmäßig verbaut. Eine 20 GB große Festplatte für Musiktitel sowie das Webradio gehören ebenso zum Serienumfang wie ein CD-Laufwerk, eine

Bluetooth-Freisprechanlage, eine Wi-Fi-Schnittstelle und eine induktive Lademöglichkeit für das Smartphone und den Displayschlüssel. Damit oder per App können auch einige Funktionen des Autos ferngesteuert und überwacht werden, zum Beispiel die Fenster oder die Türen. Optional gibt es einen integrierten Garagentoröffner, mit dem das Suchen nach der Fernbedienung entfällt. Gegen Aufpreis kann man aber noch allerhand weitere Nettigkeiten einbauen lassen. So werden beispielsweise ein High-End-Soundsystem und eine TV-

Funktion von BMW angeboten. Der digitale Radioempfang DAB+ kostet ebenfalls Aufpreis - ein Übel, dieses Feature sollte nicht erst in diesem Preisbereich heutzutage unbedingt serienmäßig dabei sein.

⊖ Android-Smartphones lassen sich nicht in das BMW-Infotainmentsystem einbinden, Apple CarPlay wird im Gegensatz zu den meisten anderen Herstellern nur im Abomodell angeboten.

## 1,5 Raumangebot vorn

⊕ Der M5 stellt seinen Insassen vorn ein ausgezeichnetes Platzangebot zur Verfügung. Die Beinfreiheit reicht für über zwei Meter große Menschen, die Kopffreiheit alleine würde für über 2,10 m große Personen genügen. Die Innenbreite ist

standesgemäß. Das Raumgefühl fällt gut aus, etwas einengend wirken nur die voluminöse Mittelkonsole bzw. der massive Mitteltunnel und der dunkle Dachhimmel.

## 2,8 Raumangebot hinten

Auch auf den Rücksitzen sind die Platzverhältnisse nicht ganz so großzügig. Beinfreiheit gibt es reichlich, erst mit einer Körpergröße von etwa 2,10 m würde man mit den Knien an die Vordersitzlehnen reichen, wenn die Vordersitze für 1,85 m große Menschen eingestellt sind. Die Kopffreiheit ist weniger großzügig, etwa ab 1,90 m Größe nimmt der Kopf mit dem Dachhimmel Kontakt auf. Die Innenbreite ist für zwei Erwachsene üppig, für drei ausgewachsene Personen wird es aber unbequem. Durch die hohe Seitenlinie der Karosserie und den breiten Mitteltunnel sowie den dunklen Dachhimmel fühlen sich manche Mitfahrer etwas eingeengt.



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

## 2,6 Innenraum-Variabilität

Die Variabilität der Sitzplätze beschränkt sich auf das dreigeteilte Umklappen der Rücksitzlehnen; verschiebbare Sitze hinten gibt es nicht. Das Angebot an Ablagen vorn ist gut, es gibt neben Türtaschen mit Flaschenhaltern auch Becherhalter, ein kleineres Fach in der Mittelkonsole mit induktiver Ladefunktion für Handys (Serie) und ein großes Fach zwischen den

Vordersitzen unter der Mittelarmlehne. Schubladen unter den Vordersitzen sucht man aber vergebens. Hinten muss man sich mit kleinen Türfächern, zwei Becherhaltern und Lehnentaschen arrangieren. Das Handschuhfach ist nicht besonders groß, aber abschließbar, beleuchtet und mit feinem Filz ausgeschlagen.

## 1,9 KOMFORT

### 2,6 Federung

Der M5 wird serienmäßig mit adaptiven Dämpfern ausgeliefert. An der straffen Auslegung des Fahrwerks ändern diese wenig, sie verhelfen der Sportlimousine aber zu recht ordentlichem Fahrkomfort, der auch lange Strecken stressfrei macht. Es gibt die Modi Comfort, Sport und Sport+, wobei hiermit zwischen straffem und sehr straffem Ansprechen des Fahrwerks unterschieden wird. Die dynamischen Qualitäten der Sportlimousine bleiben in allen Modi Priorität, Unebenheiten wie versenkte Kanaldeckel oder Teerflicken dringen spürbar bis zu den Insassen durch, sie sind stets gut informiert über die Straßenbeschaffenheit. Hier unterscheidet sich der M5 deutlich

von den zivilen 5er-Versionen, die sich umfassender um Komfort kümmern. Außerorts federt der M5 motivierter die Unebenheiten weg, erst sehr wellige Landstraßen bringen die Karosserie dann wieder deutlich in Bewegung. Solange die Autobahn in gutem Zustand ist, zeigt sich die Sportlimousine als angenehmer Reisewagen - weist sie aber wellige Oberflächen oder regelmäßige Unebenheiten auf, dringt das wieder deutlicher zu den Insassen durch. Der Fokus des M5 liegt eben klar auf Dynamik, so dass sich eine klare Abgrenzung beispielsweise zu M550i oder Alpina B5 ergibt, die mehr Komfort bieten können.

## 1,6 Sitze

Serienmäßig kommt der M5 mit M Sportsitzen. Diese bieten schon viele Einstellmöglichkeiten (u.a. Neigung und Lehnenbreite), und das alles elektrisch. Gegen Aufpreis erhält man M Multifunktionssitze (im Testwagen verbaut), die noch mehr Einstellbarkeit bieten und als "Statussymbol" über einen beleuchteten M5-Schriftzug verfügen.

⊕ Mit den Optionssitzen vorn bietet sich ein optimaler Seitenhalt, ohne zu sehr einzuengen. Lehnen und Sitzflächen können verschiedenen Staturen individuell angepasst werden. Eine Memory-Funktion für die Einstellungen ist vorhanden (Fahrer Serie, Beifahrer Option), gegen Aufpreis kümmern sich

Massageelemente um die Rücken der Insassen vorn. Die Fondsitze sind ebenfalls recht bequem und bieten eine angenehme Polsterung sowie eine angemessene lange Oberschenkelauflege, gleichwohl darf nicht der Komfort der Vordersitze erwartet werden.

⊖ Die Gurthöhen können nicht angepasst werden, wie bei allen BMWs - schade, das schränkt die Flexibilität für Staturen weit außerhalb der durchschnittlichen Größe unnötig ein. Der Fondmittelsitz ist hart gepolstert und bietet auch aufgrund des massiven Mittelrücken keine langstreckentaugliche Sitzposition.

## 2,6 Innengeräusch

Der gemessene Geräuschpegel im M5 bei 130 km/h liegt bei 67,5 dB(A) - ein durchschnittlich guter Wert, der zeigt, dass der M5 auch als Reisewagen taugt. Im Sportmodus ist der Motor freilich dominanter und gefällt mit sonorem V8 Klang - Liebhaber sportlicher Achtzylinder können hier voll auf ihre Kosten

kommen, besonders unter Last und beim Lastwechsel. Im Comfort-Modus läuft er zurückhaltender und bietet damit selbst auf langen Strecken einen guten Kompromiss. Sonstige Fahrgeräusche fallen nicht negativ auf, auch Windgeräusche sind dank Doppelverglasung kaum zu hören.

## 1,0 Klimatisierung

⊕ Standardmäßig gibt es eine Vierzonen-Klimaautomatik, bei der sich die Luftverteilung (Fahrer und Beifahrer, hintere Plätze gemeinsam) wie auch die Temperatur getrennt regeln lassen. Beschlag- und Luftgütesensor sowie Touchscreen-Bedienfeld sind ebenfalls an Bord. Optional kann eine

Beduftungs- und Ionisierungsfunktion bestellt werden, genauso wie eine Lenkradheizung und Sitzbelüftung vorn. Die vorderen Sitze sind serienmäßig beheizbar, hinten kostet dies Aufpreis. Eine Sonnenschutzverglasung wird ebenso angeboten wie Sonnenschutzrollos für den Fond.

## 1,0 MOTOR/ANTRIEB

### 0,7 Fahrleistungen

⊕ Mit seinem 600 PS starken V8-Biturbo realisiert der M5 absolut beeindruckende Fahrleistungen, die enorme Kraft wird über alle vier Räder auf die Straße gebracht. Das maximale Drehmoment von 750 Nm liegt zwischen 1.800 und 5.600 1/min an - also praktisch ständig. Hoher Schub steht in jeder Lebenslage zur Verfügung, dafür muss das Getriebe nicht mal zurückschalten. BMW verspricht 3,4 Sekunden von null auf 100 km/h. Beeindruckend ist aber vor allem, was jenseits

von 100 km/h weiterhin an Beschleunigung umgesetzt wird - da können die meisten (Sport-)Elektroautos nicht mithalten. Der Zwischenspur von 60 auf 100 km/h wird in zwei Sekunden erledigt. Wie hellwach der Motor und auch das Getriebe reagieren, zeigt die Beschleunigung von 15 auf 30 km/h, beispielsweise beim Einfädeln in den fließenden Verkehr: Das wird in unter einer Sekunde umgesetzt.

### 1,3 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Wenn die M GmbH einen Motor entwickelt, dann heißt es klotzen, nicht kleckern. Technik vom Feinsten trifft auf geschickte Abstimmung durch viele Jahre Erfahrung. So auch beim 4,4-l-V8, der nicht nur durch seine Leistungsdaten an sich beeindruckt, sondern auch durch sein spontanes

Ansprechen und seine ausgesprochen gleichmäßige Leistungsentfaltung begeistert. Überdies zeigt er gute Manieren, es sind nur minimale Vibrationen zu spüren. Was man vom Motor hört, ist gezielt komponiert - Brummen oder Dröhnen gibt es also nur in dezenter Form zur Untermalung

seiner sportlichen Talente, aber nicht als Störfaktor. Wer noch mehr vom Achtzylinder hören will, kann die M Sportabgasanlage ordern - an dieser Stelle verbunden mit

einem Apell an die Nutzer, Rücksicht auf die Mitmenschen zu nehmen und den Sportsound nicht in vollen Innenstädten zu aktivieren.

## 1,1 Schaltung/Getriebe

⊕ Auch für den M5 wird die Achtgang-Automatik von ZF zugeliefert. Das Getriebe agiert meist so direkt, dass man es für ein Doppelkupplungsgetriebe halten möchte. Die Schaltvorgänge sind nicht immer weich geschliffen, sondern sehr schnell und verbindlich - wie man es von einer Sportlimousine erwartet. Im Sport+ Modus werden die Gänge ins Rennen geworfen, als gäbe es kein Morgen mehr - es ist wahrlich beeindruckend, zu welcher spontanen und direkten Reaktionen auch Wandlerautomaten in der Lage sind. Im Comfort Modus kommt ebensolcher jedoch nicht zu kurz, für einen entspannten Alltag sind die Voraussetzungen also gegeben. Überdies gelingt der Elektronik die Wahl der Gänge so treffsicher, dass ein Eingreifen über die Schaltpaddel am Lenkrad normalerweise nicht nötig ist - wer es besser weiß,

kann natürlich trotzdem über die Schaltpaddel am Lenkrad oder am Getriebewählhebel eigene Vorgaben machen. Der Hebel auf der Mittelkonsole ist im M5 etwas anders gestaltet als bei den "zivilen" BMWs, man steuert durch eine Gasse, die bisweilen etwas haken kann; mit entsprechender Routine kein Problem, trotzdem sind die normalen BMW Getriebewählhebel einfacher zu handhaben. Einer der acht Gänge passt immer und wird von der Getriebesteuerung auch im rechten Moment serviert, der Wegfall der Handschaltung ist damit zu verkraften. Im höchsten Gang dreht der Motor bei 130 km/h mit rund 2.000 1/min. Das Start-Stopp-System funktioniert im Zusammenspiel mit der Automatik problemlos, ebenso die serienmäßige Autohold-Funktion.

## 1,3 FAHREIGENSCHAFTEN

### 1,4 Fahrstabilität

⊕ Als M5 zeigt sich der 5er fahrdynamisch von seiner besten Seite. Er liegt stabil und ruhig auf der Straße und reagiert perfekt auf Lenkimpulse. In schnell durchfahrenen Kurven giert er leicht und gut beherrschbar, um den Richtungswechsel zu unterstützen. Insgesamt sind sehr hohe Kurvengeschwindigkeiten möglich, wobei er beispielsweise beim Gaswegnehmen in der Kurve nur moderate Lastwechselreaktionen zeigt, die gut kontrollierbar bleiben. Seinen Grenzbereich kündigt er mit leichtem Untersteuern an. Auch der Geradeauslauf ist einwandfrei, der M5 lässt sich von Spurrillen und Fahrbahnverwerfungen kaum aus der Ruhe bringen. Die Aufbaubewegungen bleiben selbst bei sportlicher Fahrweise gering. Trotz der hohen Motorleistung ist die

Traktion einwandfrei - dem ausgewogenem Allradantrieb sei Dank, mit ihm bringt der große BMW seine Kraft stets optimal auf die Straße. Im ADAC Ausweichtest reagiert der M5 geradezu giftig auf Lenkbefehle, angesichts seines Gewichts sehr beeindruckend. Die sehr geringen Karosseriebewegungen lassen ihn wie ein Brett auf der Fahrbahn liegen. Er bleibt sehr gut beherrschbar, zeigt bei sehr hoher Geschwindigkeit leichtes Untersteuern, jedoch nur kurzzeitig. Es ist sehr beeindruckend, wie agil und stabil das große und schwere Auto durch den Parcours fährt. Er scheint sich geradezu festzusaugen am Asphalt, nur im Grenzbereich tritt leichtes Untersteuern auf. Lenkbefehle werden immer sehr gut umgesetzt, Korrekturen sind daher stets möglich.

### 1,5 Lenkung

⊕ Für die "schwächeren" Varianten der von der M GmbH veredelten 5er Modelle M550i und M550d bietet BMW eine Integral-Aktivlenkung mit Hinterachslenkung und variierbarer Übersetzung an, für die M5 Varianten gibt es diese Ausstattung nicht. Unter Sportfahren ist die geschwindigkeitsabhängige variable Lenkübersetzung durchaus umstritten, insofern ein konsequenter Schritt und kein Nachteil für eine optimale Fahrzeugbeherrschung im Grenzbereich, im Gegenteil. Das Verhältnis von Lenkwinkel und Radeinschlag wird nicht in Abhängigkeit der Geschwindigkeit verändert. Die Lenkung im M5 ist schön

direkt ausgelegt, ohne nervös zu wirken. Beim Rangieren sind von Anschlag zu Anschlag 2,4 Lenkradumdrehungen nötig. Aber auch unterwegs kann die Lenkung überzeugen, sie zentriert sehr gut und gibt ein klares und sicheres Lenkgefühl. Der M5 lässt sich präzise durch Kurven dirigieren. Die Rückmeldung ist gut und deutlich, ohne dabei zu empfindlich zu reagieren. Die Lenkkräfte sind passend, mit zunehmendem Lenkwinkel oder mit höherem Tempo steigt das Lenkmoment, ohne dabei zu viel Kraft zu verlangen - wobei hier über die Fahrmodus-Einstellungen deutliche Unterschiede möglich sind und somit für jeden Geschmack etwas dabei sein sollte.

## 1,0 Bremse
























⊕ Serienmäßig wird der M5 mit einer M Sportbremsanlage ausgestattet, die bereits zu sehr guten Verzögerungswerten in der Lage ist. Steigern kann man das Potential mit der sündteuren M Carbon-Keramik-Bremse, die auch im Testwagen verbaut war. Damit stoppt die große Sportlimousine in 31,1 m aus 100 km/h - ein überragender Wert, der auch nach der zehnten Vollbremsung in Folge erzielt werden kann. Beeindruckend ist nicht nur die Leistung der Bremsanlage an sich, sondern auch die Gleichmäßigkeit, mit der diese kurzen Anhaltewege erzielt werden. Überdies sind Ansprechen und Dosierbarkeit hervorragend.

## 1,5 SICHERHEIT

### 0,6 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Im M5 steckt praktisch alles, was BMW aktuell an Sicherheits- und Assistenzsystemen bieten kann. Bis 80 km/h bremst er selbstständig, wenn er eine drohende Kollision mit Personen oder Fahrzeugen registriert und der Fahrer auf die vorausgegangene Warnung nicht reagiert. Tempomat und Limiter sind Serie - optional kann aber deutlich aufgerüstet werden. Ein bis 210 km/h arbeitender Abstandsregeltempomat hilft auf langen Strecken, die Frontkameras erkennen dazu das aktuell gültige Tempolimit, das dann für das ACC oder den Limiter übernommen werden kann. Auch Einfahrtverbotsschilder und Überholverbote sowie zeitliche oder durch Nässe bedingte Beschränkungen zeigt das Auto dem Fahrer an. Nähert sich der Fahrer einem Stopp- oder Vorfahrtgewähren-Schild und zeigt keine Reaktion, wird er ebenfalls darauf hingewiesen. In Verbindung mit ACC bremst der Notbremsassistent sogar bis 250 km/h und versucht, Kollisionen zu vermeiden oder deren Schwere zu lindern. Auch bei der Spurhaltung kann man sich 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 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 Rückwärtsausparken vor Querverkehr zu warnen, falls ein Auffahrunfall droht. Querender Verkehr wird ebenso vor dem Auto erkannt. Muss man ausweichen und das Auto erkennt ausreichend Raum dafür, unterstützt der M5 optional beim Lenkmanöver. Opulent wirkt das aufpreispflichtige und vollfarbige Head-Up-Display, hier werden auf Wunsch u.a. detaillierte Navigationskarten angezeigt. Im Falle einer Vollbremsung blinken die

## DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Serie
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremsssystem	Serie
	Vorausschauendes Notbrems-system	Serie
	Vorausschauender Kreuz-zungsassistent	Option
	Vorausschauendes Fußgän-ger-Notbremsssystem	Serie
	Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren	Serie
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	Option
	Autobahn-/Stauassistent	Option
	Verkehrszeichenerkennung	Serie
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	Serie
	Spurwechselautomatik	Option
	Ausweichassistent	Option
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	Serie
	Head-up-Display	Serie
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie



Bremsleuchten in schneller Frequenz auf, um den nachfolgenden Verkehr zu warnen. Kommt das Fahrzeug zum Stehen, wird automatisch die Warnblinkanlage aktiviert. Der

M5 verfügt serienmäßig über ein direkt messendes Reifendruckkontrollsystem, das die Drücke radselektiv anzeigen kann.

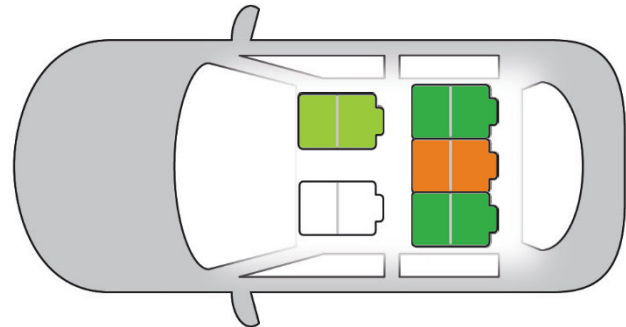
## 1,9 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Der ADAC Crashtest nach Euro NCAP Norm wurde im April 2017 mit einer 5er Limousine durchgeführt; die Ergebnisse sind auch auf den aktuellen M5 übertragbar. Dem BMW wird ein guter Insassenschutz attestiert, der mit 91 Prozent der Punkte bewertet wird. Front- und Seitenairbags vorn sowie von vorn nach hinten durchgehende Kopfairbags sind serienmäßig an Bord; der Fahrer wird zusätzlich durch einen Knieairbag geschützt. Die Kopfstützen reichen vorn für 1,90 m große Personen, hinten kann man sie bis 1,80 m Körpergröße ausziehen, allerdings ist der Abstand zum Dachhimmel so gering, dass auch für größere Menschen ein guter Schutz gewährleistet ist. Nach einem Unfall brems das Auto selbstständig schnellstmöglich bis zum Stillstand ab (Option) und setzt über die integrierte SIM-Karte einen Notruf ab, außerdem wird wenn möglich eine Sprechverbindung zur Rettungsleitstelle hergestellt. Gegen Aufpreis sorgen crashvorbereitende Maßnahmen (Active Protection -

Gurtstraffung, Schließen der Fenster) für einen erhöhten Schutz der Insassen beim Aufprall.

### 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)

## 2,2 Kindersicherheit

⊕ Im ADAC Crashtest nach Euro NCAP Norm bekommt der BMW 85 Prozent der möglichen Punkte für seine gute Kindersicherheit. Per Gurt sind Kindersitze auf dem Beifahrersitz und hinten außen gut zu befestigen, auf der Rückbank auch per Isofix samt i-Size-Kennzeichnung. Für hohe Kindersitze hinderlich ist die nicht ohne weiteres abziehbare Kopfstütze auf dem Beifahrersitz - es empfiehlt sich wie immer, vor dem Kauf zu prüfen, ob der gewünschte Sitz im Auto ausreichend Platz vorfindet. Laut Anleitung sind alle Plätze für gegurtete universale Kindersitze aller Altersgruppen

geeignet. Der Beifahrerairbag lässt sich per Schlüsselschalter deaktivieren, dann sind dort auch rückwärtsgerichtete Kindersitze erlaubt (mögliche Einschränkungen in den Bedienungsanleitungen von Auto und Sitz beachten).

⊖ Der Mittelsitz in der zweiten Reihe ist für die Fixierung per Gurt nicht sonderlich gut geeignet, da der Abstand zwischen Gurt und Gurtschloss zu gering ist. Die Kindersicherungen der hinteren Türen lassen sich zu leicht verstellen, sind daher vor kleinen Kindern nicht ausreichend gesichert.

## 2,0 Fußgängerschutz

⊕ Der 5er bekommt im ADAC Crashtest nach Euro NCAP Norm für den Fußgängerschutz 81 Prozent der erreichbaren Punkte - dank der aktiven Motorhaube ein noch gutes Ergebnis. Besonders die Vorderkante der Front sowie die A-Säulen bergen ein hohes Verletzungsrisiko, der Bereich der Motorhaube ist im grünen Bereich. Der City-Notbremsassistenten mit Personenerkennung ist serienmäßig, er kann bei Stadtgeschwindigkeiten die Schwere

eines Zusammenstoßes mit einem Fußgänger reduzieren oder eine Kollision komplett vermeiden. Optional gibt es ein Nachtsichtsystem (Wärmebildkamera) - erkannte Personen (und auch Tiere) werden damit auf dem Nachtsichtbild am Monitor extra markiert und zusätzlich mit einem Spotlicht über die Frontscheinwerfer angeleuchtet; mit bis zu 300 m ist die Reichweite höher als nur mit Abblendlicht.

## 3,5 UMWELT/ECOTEST

### 5,5 Verbrauch/CO2

⊖ Die Quadratur des Kreises gelingt den BMW-Ingenieuren am Ende doch nicht - die enorme Leistung und das hervorragende Ansprechverhalten des Achtzylinders kosten ihren Tribut. Beim Kaltstart beginnt der M5 mit einem enormen Verbrauch, um möglichst schnell seine Kats und Flüssigkeiten (Kühlwasser, Öl) warm zu bekommen - an den vom Start weg niedrigen Schadstoffwerten sieht man, dass diese Strategie aufgeht. Innerorts liegt der Verbrauch dadurch allerdings bei 12,3 l SuperPlus pro 100 km, der dann außerorts deutlich auf 9,5 l/100 km fällt. Mit 12,8 l/100 km ist die Sportlimousine auf der Autobahn alles andere als sparsam unterwegs. Insgesamt liegt der Verbrauch im ADAC Ecotest bei 11,1 l pro 100 km. Damit verbunden ist eine CO2-Bilanz von 306 g/km - für diese Menge gibt es keine Punkte mehr.

### 1,5 Schadstoffe

⊕ Der M5 erfüllt die aktuelle Abgasnorm Euro 6d-TEMP und hat hierfür u.a. einen Partikelfilter erhalten. Das Bündel an Maßnahmen ist erfolgreich, Masse und Anzahl an Partikeln wurden deutlich reduziert. Nur bei extremen Anforderungen, wie sie beispielsweise innerorts im Rahmen der Straßenverkehrsordnung gar nicht möglich sind, geht die

### Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	12,3	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B
Landstraße	9,5	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B
Autobahn	12,8	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	11,1	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

Partikelanzahl Richtung Grenzwert, was im strengen Ecotest ein paar Punkte kostet. Für die ansonsten sehr niedrigen Schadstoffemissionen gibt es 45 von 50 Punkten. Diese Zahl ist gleichzeitig das Endergebnis, weil der M5 im CO2-Bereich leer ausgeht - macht magere zwei von fünf möglichen Sternen.

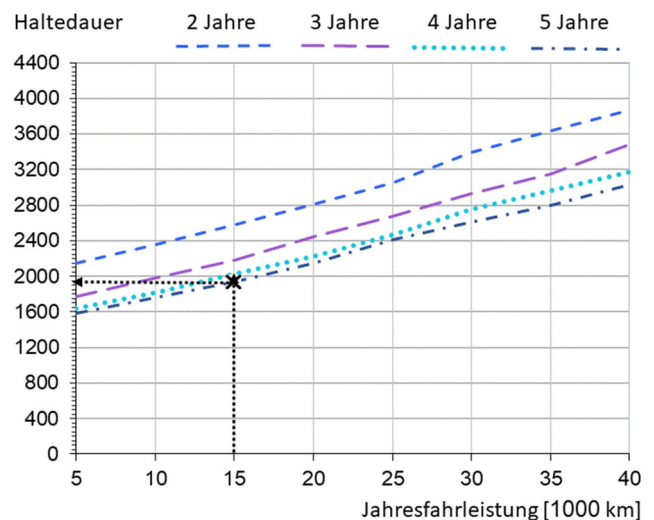
## 5,5 AUTOKOSTEN

### 5,5 Monatliche Gesamtkosten

⊖ Schon der Basispreis für den M5 liegt bei enormen 119.600 Euro. Wobei angesichts der Serienausstattung hier nicht von einem klassischen "Basispreis" gesprochen werden kann, denn BMW stattet seinen Top-5er tatsächlich ziemlich umfangreich aus. Von adaptiven LED-Scheinwerfern über viele Assistenten bis hin zum Navigationssystem mit Harman Kardon Surround Sound System ist alles an Bord, auf Wunsch ohne Extrakosten sogar ein Schiebedach - für den eingefleischten M5-Fahrer wäre das jedoch ein Frevel, entfällt doch mit dem Glasdach das serienmäßige Carbondach, was einen doppelten Gewichtsaufschlag mit sich bringt - noch dazu an der höchsten Stelle - und damit den Schwerpunkt noch oben verschiebt. Ein M5 ist daher in der Grundausstattung auch gut wiederverkäuflich, lediglich den DAB+ Empfang für 350 Euro sollte man wählen, um den guten Klang der Lautsprecher beim Radiohören genießen zu können.

### Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 1941 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



⊖ Es muss also nicht allerlei Luxus wie im Testwagen sein, der bei einem Listenpreis von 155.000 Euro lag. Die Unterhaltskosten sind so oder so exorbitant, angefangen bei der für einen Benziner sehr hohen Steuer von 424 Euro über die

hohen Versicherungseinstufungen bis hin zum gigantischen absoluten Wertverlust. Und dann wäre da auch noch der üppige Verbrauch von teurem SuperPlus.

## DIE MOTORVARIANTEN (BENZINER)

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	520i Steptronic	530i Steptronic	530e Steptronic	540i Steptronic	M550i xDrive Steptronic Sport	M5 xDrive Steptronic	M5 Competition xDrive Steptronic
Aufbau/Türen	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1998	4/1998	4/1998	6/2998	8/4395	8/4395	8/4395
Leistung [kW (PS)]	135 (184)	185 (252)	185 (252)	250 (340)	390 (530)	441 (600)	460 (625)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	290/1350	350/1450	420/n.b.	450/1380	750/1800	750/1800	750/1800
0-100 km/h [s]	7,8	6,1	6,1	5,1	3,8	3,4	3,3
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	235	250	235	250	250	250	250
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	6,9   SP	7,1   SP	1,6   SP	8,2   SP	10,5   SP	11,0   SP	11,1   SP
CO2 [g/km] lt. Hersteller	129	129	36	151	239	246	246
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/26/27	16/26/27	18/27/27	16/27/28	18/28/29	20/29/30	20/29/30
Steuer pro Jahr [Euro]	164	174	40	242	369	400	402
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	1017	1055	1007	1166	1625	1954	2010
Preis [Euro]	49.100	53.300	56.200	61.400	90.500	119.900	128.900

### 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

8-Zyl.-Ottomotor, Bi-Turbo, Euro 6d-TEMP-EVAP, Otto-Partikelfilter	
Hubraum	4.395 ccm
Leistung	441 kW/600 PS bei 5.600 1/min
Maximales Drehmoment	750 Nm bei 1.800 1/min
Kraftübertragung	Allrad zuschaltbar
Getriebe	8-Gang-Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	250 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	3,4 s
Verbrauch pro 100 km (NEFZ/WLTP)	10,7/11,6 l
CO <sub>2</sub> -Ausstoß (NEFZ/WLTP)	246/251 g/km
Stirnfläche/c <sub>v</sub> -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	275/40 R19 ZR /285/40 R19Y ZR
Länge/Breite/Höhe	4.966/1.903/1.473 mm
Leergewicht/Zuladung	1.940/500 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	530/- 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)	2,0 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.000 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	31,1 m
Reifengröße Testwagen	275/35 ZR20 102Y
Reifenmarke Testwagen	Pirelli P Zero
Wendekreis links/rechts	12,6/12,8 m
Ecotest-Verbrauch	11,1 l/100km
Stadt/Land/BAB	12,3/9,5/12,8 l/100km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Ecotest	259 g/km (WTW* 306 g/km)
Reichweite	610 km
Innengeräusch 130 km/h	67,5 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.135 mm
Leergewicht/Zuladung	1.915/525 kg
Kofferraum normal/geklappt	450/825 l

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

<b>Betriebskosten</b>	<b>246 Euro</b>	<b>Werkstattkosten</b>	<b>233 Euro</b>
<b>Fixkosten</b>	<b>203 Euro</b>	<b>Wertverlust</b>	<b>1259 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	1941 Euro		
Steuer pro Jahr	424 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	20/29/30		
Basispreis M5 xDrive Steptronic	119.600 Euro		

## INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 14.02.2019
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	155.000
Km-Stand bei Testbeginn	3.201 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.2.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter [www.adac.de/autokosten](http://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 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. \* Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

## 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	Serie
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/1.200 Euro
Abbiege-/Kurvenlicht	Serie
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/1.200 Euro°
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parkenassistent	Serie
Rückfahrkamera/360° Kamera	Serie/550 Euro°
Head-Up-Display	Serie
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

### SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	Serie/-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechslassistent	Serie

### INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/390 Euro°
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie (4-Zonen)
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/400 Euro°
Lenkradheizung	270 Euro°
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie (dreigeteilt)

### AUSSEN

Anhängerkupplung	1.200 Euro
Metalllackierung	Serie
Schiebedach/Panoramaglasdach	auf Wunsch, Entfall Carbondach

## TESTURTEIL

### AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,

### AUTOKOSTEN

5,5

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

Stand: November 2019  
Test und Text: M. Ruhdorfer