



BMW 540i Luxury Line xDrive Steptronic

Viertürige Stufenhecklimousine der oberen Mittelklasse (245 kW/333 PS)

B MW hat die 5er-Reihe aufgefrischt und somit fit für die zweite Hälfte des Modellzyklus gemacht. Eine neue Lichtgraphik der Leuchten, eine größere BMW-Niere und neugestaltete Stoßfänger sorgen dafür, dass man das Facelift auf den ersten Blick als solches erkennt. Im Interieur hat sich nicht sonderlich viel verändert: Das Kombiinstrument ist nun stets volldigital und das Zentraldisplay ist nun 12,3 statt zuvor 10,25 Zoll groß. Das BMW Operating System 7 (ehemals BMW iDrive) stellt die neueste Version des bewährten Bediensystems und gleichzeitig nach wie vor den Maßstab in Sachen Bedienerfreundlichkeit dar. Auch das Arsenal an Assistenzsystemen wurde nochmals größer und ist nun wieder auf dem neuesten Stand der Technik. Unter der Haube des phytonicblauen Testwagens sorgt im 540i der bekannte Dreiliter-Sechszylinder mit 333 PS für Vortrieb und Fahrleistungen auf Sportwagen-Niveau. Neu ist die 48-V-Mildhybridisierung, die für einen Extraschub (8 kW) bei gleichzeitig niedrigerem Verbrauch sorgen soll. Im ADAC Ecotest genehmigte sich der Münchner 8,2 l/100 km, was in Anbetracht des exzellenten Antriebskomforts noch in Ordnung geht. Im Verbund mit der harmonischen Federung stellt sich ein bemerkenswert guter Fahrkomfort ein. Und wo ist der Haken bei so viel Lob? Nun, die Kosten sind wie zu erwarten ebenfalls auf hohem Niveau, den BMW 540i Luxury Line xDrive gibt es ab 67.900 Euro. Gleichzeitig ist die Ausstattung bei weitem nicht luxuriös – viele Annehmlichkeiten müssen extra geordert werden, was besonders bei der teils überraschend lückenhaften Sicherheitsausstattung nur schwer zu verkraften ist. **Konkurrenten:** u. a. Audi A6, Jaguar XF, Lexus ES, Mercedes E-Klasse, Volvo S90.

- ⊕ hohe Verarbeitungs- und Materialqualität, schlüssiges Bedienkonzept, sehr laufruhiger und kraftvoller Benziner, sehr guter Fahrkomfort
- ⊖ schlechte Rundumsicht, viele Sicherheitssysteme nur gegen Aufpreis

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,1

AUTOKOSTEN 4,7

Zielgruppencheck

	Familie	2,9
	Stadtverkehr	4,1
	Senioren	3,0
	Langstrecke	2,0
	Transport	3,3
	Fahrspaß	1,8
	Preis/Leistung	3,4

Ecotest ★★☆☆☆

2,6 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

1,4 Verarbeitung

⊕ An der Karosseriequalität des BMW 5er gibt es kaum etwas 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 unterschäumt oder mindestens mit Softlack überzogen. Hier ist die Verarbeitungsqualität einwandfrei und den Ansprüchen an eine Premium-Limousine angemessen. Der Unterboden präsentiert sich in weiten Teilen verkleidet und aerodynamisch optimiert.

3,1 Alltagstauglichkeit

Setzt man den ADAC Ecotest-Verbrauch von 8,2 l/100 km an, ergibt sich trotz des recht großen Tanks von 68 l eine theoretische Reichweite von etwa 825 km. Die maximal mögliche Zuladung liegt im Falle unseres Testwagens bei 620 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, was auch für einen Fahrradträger samt zweier E-Bikes genügt. 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). Dies und der Allradantrieb machen den BMW 540i xDrive zu einem erstklassigen Zugfahrzeug.

2,7 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.

Der Innenspiegel blendet serienmäßig automatisch ab, gegen Aufpreis kann dies auch der linke Außenspiegel – für die Beifahrerseite bietet BMW diese Option nicht an. Beide Außenspiegel verfügen über einen 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 Abblend- und Fernlicht hat

lediglich beim Blick unter die Motorhaube sowie in den Kofferraum sieht man, dass BMW auch beim 5er versucht, Geld zu sparen. An der Unterseite der Motorhaube haben die Bayern auf Klarlack verzichtet, und die Anmutung des Kofferraums der Limousine fällt im Vergleich zum 5er Touring deutlich ab. Die Ladekante besteht aus kratzempfindlichem Kunststoff und nicht aus Metall, der Teppich ist rau sowie merklich günstiger als der Verloursteppich im Kombi und die Unterseite der Hutablage besteht aus unlackiertem Metall – das ist kein schöner Anblick bei einem knapp 70.000 Euro teuren Fahrzeug der oberen Mittelklasse.

⊖ 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 ebenso wenig erhältlich wie ein Not- oder Ersatzrad. Mit 4,96 m Länge ist der BMW 5er länger als er auf den ersten Blick wirkt und für die Innenstadt nur bedingt geeignet; auch die Breite mit 2,13 m (von Außenspiegel zu Außenspiegel) ist nicht praktisch. Der Wendekreis liegt trotz der optionalen Allradlenkung des Testwagens bei 12,0 m.

der Wagen immer verbaut, ein statischer Fernlichtassistent kostet allerdings Aufpreis. Der Testwagen war mit den optionalen adaptiven LED-Scheinwerfern ausgestattet, die



Neben den breiten Dachsäulen stören die nicht versenkbaren Kopfstützen die Sicht nach hinten.

neben einem Kurven- und Abbiegelicht (beides GPS-gesteuert) auch eine adaptive Lichtverteilung (Stadt-, Autobahn- und Landstraßenlicht) sowie einen blendfreien Fernlicht-assistenten bieten. Ordert man das 4.700 Euro teure Innovationspaket, verfügt der 5er sogar über ein Lasermodul für das Fernlicht (nun für alle Versionen erhältlich), das die Fahrbahn bis zu 650 m weit ausleuchten soll. Der zusätzliche Nutzen für den Fahrer hält sich im Alltag allerdings stark in Grenzen, bereits die LED-Scheinwerfer punkten mit einer hervorragenden Fahrbahnausleuchtung. Die Heckleuchten sind ebenfalls in LED-Technik ausgeführt, was gegenüber Glühlampen nicht nur Energie spart, sondern besonders durch das schnellere Aktivieren des Bremslichts Vorteile bietet. Im Fahrzeugmenü kann man wählen, ob die Rückleuchten in das Tagfahrlicht miteingeschlossen werden, wozu auf jeden Fall zu raten ist.

In puncto Parkassistenten gehören lediglich Parksensoren vorn und hinten zur Serienausstattung. Optional gibt es eine Rückfahrkamera und den Einparkassistenten, der den 5er ohne Zutun des Fahrers in geeignete Parklücken lenkt. Gegen weiteren Aufpreis erstellt das 360-Grad-Kamerasystem 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.

⊖ All diese ausgefuchsten Parkassistenten-Features kosten Aufpreis. Dies ist umso ärgerlicher, da es um die Rundumsicht

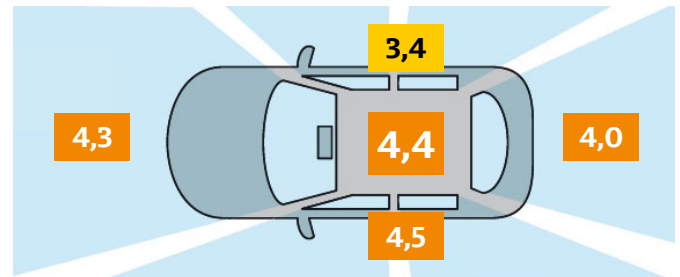
2,6 Ein-/Ausstieg

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 lediglich 41 cm über dem Boden. 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.

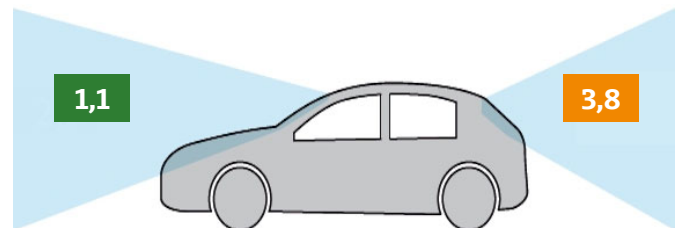
Rundumsicht

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.



nicht sonderlich gut bestellt ist. Besonders die Sicht nach hinten wird durch die nicht versenkbaren Fondkopfstützen sowie die breiten C-Säulen behindert.

Die Nebelscheinwerfer und die Scheinwerferreinigungsanlage wurden im Zuge des Facelifts aus der Ausstattungsliste gestrichen – hier spart BMW an der falschen Stelle.

⊖ Der serienmäßige Komfortzugang besitzt auch nach dem Facelift 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.

Das Format des großen optionalen Fahrzeugschlüssels mit Touch-Display ist im Alltag unpraktisch. Bestellt man die Option Komfortzugang bietet der 5er die Möglichkeit, das Fahrzeug per Near Field Communication (NFC) mit dem Apple iPhone zu entriegeln bzw. verschließen und zu starten.

2,5 Kofferraum-Volumen

⊕ Im Kofferraum finden standardmäßig bis zu 440 l Platz. Alternativ kann man im Kofferraum auch bis zu sieben Getränkekisten unterbringen. Klappt man die Rückbank um, lassen sich bis 800 l verstauen (gemessen bis Fensterunterkante).

3,1 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Heckklappe öffnet und schließt gegen Aufpreis, wie im Falle des Testwagens, elektrisch. Das funktioniert über das Keyless-System auch mittels Fußschwenk unter die Heckschürze. Die Ladekante befindet sich 69 cm und damit nicht zu hoch über der Straße, innen beträgt die Stufe zum Ladeboden 15 cm.

⊖ Die Kofferraumöffnung ist wie häufig bei klassischen Limousinen eher klein, sperrige Gegenstände lassen sich dadurch schlecht oder erst gar nicht einladen. Bei umgeklappten Rücksitzlehnen entsteht kein wirklich ebener Ladeboden und die Lehnen selbst steigen leicht an. Der Kofferraum ist zwar recht tief, aufgrund der voluminösen Radkästen aber recht schmal und daher nicht sonderlich gut zu nutzen.

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.

2,3 Kofferraum-Variabilität

⊕ Der BMW 540i bietet im Rahmen seiner Möglichkeiten 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 umlegen. Das alles gelingt leichtgängig, nur für das Zurückklappen benötigt man etwas Kraft. Die Zahl der Verstau- und Fixiermöglichkeiten ist etwas dürftig, es gibt je



Mit 400 l Volumen ist der Kofferraum von klassenüblicher Größe.



Durch die kleine Laderaumöffnung lassen sich sperrige Gegenstände kaum beladen.

ein kleines Fach links und rechts, ein kleines Netz sowie einen ausklappbaren Taschenhaken und insgesamt vier Ösen zur Ladegutfixierung. Ein Fach unter dem Kofferraumboden ist nicht vorhanden.

1,8 INNENRAUM

1,5 Bedienung

⊕ Das Cockpit des BMW 5ers hat sich im Zuge des Facelifts kaum verändert. Auffälligste Neuerung ist das von 10,25 auf 12,3 Zoll angewachsene Zentraldisplay. Im überarbeiteten 5er kommt das BMW Operating System 7 zum Einsatz, der Name iDrive hat in diesem Zusammenhang ausgedient und wird nur noch für den Controller auf der Mittelkonsole verwendet. Man

braucht schon eine gewisse Einarbeitungs- und Gewöhnungszeit für das BMW-Bedienkonzept, dann aber kann man auch den 5er trotz des immensen Funktionsumfangs erstaunlich zielsicher bedienen. Die neueste Ausbaustufe lässt sich nicht nur über den iDrive-Controller bedienen, sondern auch über den Bildschirm direkt

– er hat eine berührungssensitive Oberfläche. Das Hauptmenü kann man überdies nach den eigenen Vorlieben neu zusammenstellen. Darüber hinaus ist für viele Funktionen auch die Bedienung über Sprachbefehle möglich (Option), wobei auf den Initialisierungsbefehl „Hey BMW“ in relativ freier Sprache der Wunsch geäußert werden kann – man muss nicht mehr wortgenau den einen Befehl formulieren, der für eine Funktion hinterlegt ist. Die Funktionen der optionalen Gestiksteuerung, mit der sich etwa durch Handgesten die Lautstärke ändern und Telefonanrufe annehmen bzw. ablehnen lassen, sind allerdings überschaubar. Im Alltag erweist sich dies eher als Spielerei denn als nützliche Hilfe. Wenn Fahrer oder Beifahrer viel gestikulieren, kann es zudem zu ungewollten Fehlbedienungen kommen. Daher verwundert es nicht, dass bislang kaum ein anderer Hersteller auf diese Art der Befehlseingabe setzt.

Die insgesamt gute Ergonomie ergibt sich u. a. durch die passende Anordnung des Lenkrads (mit großem Einstellbereich), der Pedale und des Wählhebels zueinander. Auch die Positionierung der Knöpfe und Schalter, ihre Gruppierung nach Funktionen (z. B. Klimatisierung und weitere Fahrzeugfunktionen) und die komplette Beleuchtung der Bedienelemente (inkl. Lüftungsdüsen) tragen dazu bei.

1,4 Multimedia/Konnektivität

⊕ Die Konnektivitätsausstattung des 5ers ist sehr umfangreich und die Münchner packen fast alles serienmäßig in das Auto. Radiosender kann man serienmäßig per FM/AM (inkl. Doppeltuner für besseren Empfang) und DAB+ empfangen. Ebenso lässt sich Musik serienmäßig per Bluetooth oder USB-Anschluss ins Auto bringen. Um die Klangqualität der Musikanlage zu steigern, gibt es drei aufpreispflichtige Systeme: eine BMW-eigene Audioanlage mit 12 Lautsprechern, eine von Harman/Kardon (16 Lautsprecher) und eine High-End-Anlage von Bowers & Wilkins, für die über 5.000 Euro fällig sind.

Der 5er ist serienmäßig mit einer SIM-Karte ausgerüstet und somit immer online. Die mannigfaltigen Möglichkeiten der online-basierten BMW-Services wie Remote Control oder die einzeln zubuchbaren Fahrzeugapps kann man nach Anmeldung im Connected Drive Store entdecken – die ersten

1,4 Raumangebot vorn

⊕ Der BMW 540i 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

⊖ Der BMW 5er ist stets mit dem „Live Cockpit Professional“ ausgestattet, dessen Anzeige allerdings nur überschaubare Einstellmöglichkeiten bietet. Hinzu kommt, dass speziell die grobe Tachoskalierung das Ablesen der aktuellen Geschwindigkeit erschwert. Daher ist man oftmals auf die zusätzliche digitale Geschwindigkeitsanzeige angewiesen.



Verarbeitung und Materialanmutung sind im BMW auf sehr hohem Niveau. Die Bedienung ist trotz des großen Umfangs an Einstellmöglichkeiten gut gelungen - das nun BMW Operating System 7 genannte Bedienkonzept vereint sie in logischen, gut strukturierten Menüs.

drei Jahre kostenlos, dann muss man fast alle Online-Funktionen des 5er gegen Gebühr verlängern.

Im 5er ist ein Navigationssystem mit Echtzeit-verkehrsinformationen, drei Jahre kostenfreiem Kartenupdate, Remote-Funktionen (u. a. Öffnen/Schließen des Fahrzeugs, Standortsuche, Senden von Zieladressen) und diversen Online-Diensten wie etwa dem intelligenten Sprachassistenten. Gleiches gilt für die Smartphone-Integration, die neben Apple CarPlay nun auch Android Auto umfasst. Beide Smartphonetypen lassen sich auch kabellos via WiFi an das Fahrzeug anbinden. Als einem von wenigen Herstellern können bei BMW die Fahrhinweise der externen Apps (z. B. Google Maps oder Apple Karten) im Kombiinstrument, Zentraldisplay und – wenn vorhanden – Head-up-Display eingeblendet werden.

Innenbreite ist standesgemäß. Das Raumgefühl fällt gut aus, etwas einengend wirken nur die voluminöse Mittelkonsole und der massive Mittelunnel.

2,8 Raumangebot hinten

Auf den Rücksitzen sind die Platzverhältnisse nicht ganz so großzügig. Beinfreiheit gibt es reichlich, erst mit einer Körpergröße von etwa 2,15 m würde man mit den Knien an die Vorder Sitzlehnen 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 fühlen sich manche Mitfahrer etwas eingengt.

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 großes Fach zwischen den Vordersitzen unter der Mittelarmlehne und ein kleineres Fach in der Mittelkonsole mit induktiver Ladefunktion für Handys (Option) – leider ist es schlecht zugänglich, weshalb man das Smartphone nur umständlich



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

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

1,6 KOMFORT

1,4 Federung

Anders als mancher Konkurrent hat BMW in der oberen Mittelklasse kein Luftfahrwerk im Angebot, was auch nach dem Facelift so bleibt. Für den 540i gibt es neben dem serienmäßigen Standardfahrwerk ein strafferer 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 den Adaptive Mode, der auch GPS-Daten berücksichtigt und so das Fahrwerk schon vor einer Kurve oder Kuppe entsprechend einstellt.

1,8 Sitze

⊕ Neben den Standardsitzen kann der Münchner 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 Teil der Rückenlehne angepasst hat, sollte

⊕ Ein Luftfahrwerk 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 18-Zoll-Räder bei derben Verwerfungen nicht gänzlich kaschieren – Kritik auf hohem Niveau. Kopfsteinpflaster spürt man durchaus im Lenkrad, der Rest des Fahrzeugs bleibt davon aber weitgehend unbeeindruckt. Gerade auf Landstraßen mit größeren Bodenwellen zeigt das Fahrwerk, was es kann, und schluckt die Anregungen gelassen, ohne die Insassen zu behelligen.

man die enthaltene Memoryfunktion der Sitze verwenden, falls auch andere Personen das Auto nutzen. Gegen weiteren Aufpreis, können die vorn Sitzenden unter acht verschiedenen Massageprogrammen wählen. Auch 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.

⊖ Die Gurthöhen können nicht angepasst werden, wie bei allen BMW – schade, das schränkt die Flexibilität für Staturen, die deutlich von der durchschnittlichen Größe abweichen,

unnötig ein. Der Fondmittelsitz ist hart gepolstert und bietet auch aufgrund des massiven Mitteltunnels keine langstreckentaugliche Sitzposition.

2,1 Innengeräusch

⊕ Der BMW 540i bietet einen guten Geräuschkomfort, auch wenn die Windgeräusche im oberen Geschwindigkeitsbereich im Vergleich zu manchem Konkurrenten höher ausfallen. Gemessene 65,3 dB(A) Innengeräuschpegel bei 130 km/h bestätigen den guten Eindruck. Der Benzinmotor ist akustisch gut

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

1,4 Klimatisierung

⊕ Der BMW 5er kommt serienmäßig mit einer Zweizonen-Klimaautomatik samt Umluftautomatik und separaten Luftausströmern für die Fondinsassen daher. Optional gibt es zudem eine Vierzonen-Klimaautomatik, die neben zusätzlichen Luftausströmern an den B-Säulen auch eine Standlüftungsfunktion sowie ein Touchscreen-Bedienfeld

bietet. Auch eine Beduftungs- und Ionisierungsfunktion kann bestellt werden, genauso wie Standheizung, Lenkradheizung und belüftete Vordersitze. Beim 540i sind die vorderen Sitze serienmäßig beheizbar, hinten kostet dies Aufpreis.

1,0 MOTOR/ANTRIEB

1,0 Fahrleistungen

⊕ Im BMW 540i arbeitet der Klassiker unter den BMW-Motoren: ein Reihensechszylinder, hier mit drei Litern Hubraum. Diese ergeben sich durch das BMW-Baukastensystem, das Einzelhubräume von 0,5 l zu Drei-, Vier- und Sechszylinder zusammensetzt. Heutige BMW-Motoren sind stets per Abgasturbolader zwangsbeatmet, was im vorliegenden Fall für stattliche 333 PS sorgt. Beeindruckend ist auch das Drehmoment: 450 Nm stehen zwischen 1.600 und 4.800 Touren zur Verfügung. Der Startergenerator, der über ein separates Teilbordnetz mit 48 Volt gefüttert wird, kann den

Benzinmotor mit maximal 8 kW/11 PS unterstützen und verbessert sowohl das Ansprechverhalten als auch den Spritverbrauch. Der 540i xDrive schafft es laut Hersteller in 4,9 s von 0 auf 100 km/h, die Höchstgeschwindigkeit ist bei 250 km/h elektronisch begrenzt. Die ADAC-Messungen bezeugen die Kraft des Antriebs, denn in lediglich 3,0 s geht es von 60 auf 100 km/h. Zudem zeigt sich beim Anfahren der spontane Antritt des Antriebsstrangs: In unter einer Sekunde beschleunigt die Limousine von 15 auf 30 km/h.

1,4 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Nicht nur ist ein Sechszylinder-Reihenmotor an sich mit einem quasi perfekten Massenausgleich gesegnet, auch hängt ihn BMW gekonnt im Vorderbau auf: Bis auf ein leichtes Kribbeln spürt man vom Motor quasi keine Schwingungen. Unwilliges Brummen bei niedrigen oder ungewolltes Dröhnen

bei hohen Drehzahlen kennt der Münchner auch nicht. Die Leistungsentfaltung ist mustergültig. Schon bei niedrigen Drehzahlen ist Drehmoment verfügbar, ab kurz vor 2.000 Touren surft der Motor dann auf der Drehmomentwelle vehement dem Drehzahlbegrenzer entgegen.

0,9 Schaltung/Getriebe

⊕ Die Achtgang-Automatik, die jeder 5er verbaut hat, liefert ZF zu. Der Testwagen hatte das Sport-Getriebe an Bord, das nochmals kürzere Schaltzeiten bietet. Im BMW ist es optimal auf Motor und Fahrzeug abgestimmt. Die Geschmeidigkeit der Gangwechsel beeindruckt, nur in den unteren Fahrstufen ist mitunter ein leichtes Rucken zu spüren. Die Wahl der Gänge

erfolgt so treffsicher, dass ein Eingreifen über die beim 540i serienmäßigen Schaltwippen am Lenkrad eigentlich nie erforderlich wird. Über den Getriebewählhebel kann man die Fahrmodi einfach und leicht verständlich vorwählen; der Hebel rastet dabei nicht ein, sondern kehrt in seine Grundposition zurück. Das ist praktisch beim Abstellen des

Motors, denn das Getriebe kann damit automatisch die Stufe P einlegen. Einer der acht Gänge passt immer und wird von der Getriebesteuerung auch im richtigen Moment serviert. Im höchsten Gang dreht die Kurbelwelle bei 130 km/h mit lediglich

1.900 Touren. Das Start-Stopp-System arbeitet dank des 8-kW-Startergenerators äußerst ruckarm – der Fahrer bekommt das Abstellen und Starten des Motors nur akustisch und beim Blick auf den Drehzahlmesser mit.

2,1 FAHREIGENSCHAFTEN

1,6 Fahrstabilität

⊕ Das Fahrwerk des BMW 540i xDrive überzeugt mit hoher Fahrsicherheit, an die stoische Gelassenheit einer Mercedes E-Klasse besonders bei hohen Geschwindigkeiten kommt der Münchner allerdings nicht heran. Im Gegensatz zum kleineren 3er haben die Entwickler den Fokus beim 5er klar auf den Fahrkomfort und weniger auf die Fahrdynamik gelegt – die einzig richtige Auslegung bei einer Limousine der oberen Mittelklasse.

Dank der sportlichen Bereifung absolviert der große Münchner den ADAC Ausweichtest sicher und erreicht dabei erstaunlich hohe Durchfahrsgeschwindigkeiten. Der BMW punktet mit

einer hohen Spurtreue, selbst bei den zackigen Richtungswechseln gerät der große Wagen nicht ausgeprägt ins Über- oder Untersteuern und kann zielgenau durch den Parcours gelenkt werden. Unter sportlichen Gesichtspunkten könnte zwar die Fahrzeugrückmeldung etwas klarer sein, aber für die Fahrzeuggröße und vor allem das Gewicht schlägt sich die Limousine beachtlich.

Die Traktionskontrolle regelt feinfühlig, allerdings bekommt sie dank des optionalen Allradantriebs des Testwagens nur auf rutschigem Untergrund etwas zu tun. Die Traktion ist unter den meisten Bedingungen ausgezeichnet.

2,2 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 besser erfüllbar sein. Insgesamt geht feinfühliges Fahren 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 vergeht aber eine gewisse Zeit, bis man sich an das etwas unnatürliche Lenkverhalten gewöhnt.

2,4 Bremse

⊕ Der Testwagen war mit der optionalen M Sportbremse ausgerüstet – erkennbar an den wahlweise blauen oder roten Bremssätteln. Im Test steht der 540i xDrive aus Tempo 100 nach 34,6 m (Mittelwert aus zehn Einzelmessungen) – ein guter, aber kein überragender Wert.

Das Pedalgefühl ist gut, die Dosierbarkeit leidet allerdings besonders kurz vorm Stillstand unter dem schlecht vorhersehbaren Rekuperationsverhalten des Mildhybridsystems.

1,5 SICHERHEIT























1,2 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ In den 5er packt BMW so gut wie alles, was das Konzernregal aktuell an aktiven Assistenzsystemen hergibt. Leider kosten die meisten Systeme jedoch Aufpreis. Bis 80 km/h bremst der 5er serienmäßig selbstständig, wenn er eine drohende Kollision mit Personen oder Fahrzeugen registriert 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. Der bis 210 km/h arbeitende Abstandsregeltempomat hilft auf langen Strecken, die Frontkameras erkennen dazu das aktuell gültige Tempolimit, das dann für den Tempomaten übernommen werden kann. Auch Einfahrtverbotschilder und Überholverbote sowie zeitliche oder durch Nässe bedingte Beschränkungen zeigt das Auto dem Fahrer an. Zudem wird neben den Tempolimits auch der Streckenverlauf in die automatisierte Geschwindigkeitsregelung einbezogen – der 5er reduziert etwa vor dem Ortseingang oder bei einem Kreisverkehr automatisch die Geschwindigkeit auf das erforderliche Maß. Der Notbremsassistent funktioniert in Verbindung mit ACC sogar bis 250 km/h und versucht, Kollisionen zu vermeiden oder deren Schwere zu mindern. 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 fährt mittig in der Spur. Möchte man die Fahrspur wechseln, kann es entweder vor Fahrzeugen auf der Nebenspur warnen oder sogar wieder zurück in die ursprüngliche Spur lenken. Auch ein automatisierter Spurwechsel ist möglich. 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 5er optional beim Ausweichmanöver. Im Falle einer Vollbremsung blinken die Bremsleuchten in schneller Frequenz auf, um den nachfolgenden Verkehr zu warnen. Kommt das Fahrzeug zum Stehen, wird automatisch die Warnblinkanlage aktiviert. Die Limousine verfügt serienmäßig über ein direkt messendes Reifendruckkontrollsystem, das die Drücke radselektiv ermittelt und anzeigen kann.

1,3 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Der Crashtest gemäß Euro NCAP-Norm bescheinigt dem BMW 5er einen sehr guten Insassenschutz, der mit 91 Prozent der Punkte bewertet wird (Stand 04/2017). Front- und Seitenairbags vorn, ein Knieairbag für den Fahrer sowie über

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Serie
	Kollisionswarnung	Option
	City-Notbremsassistent	Serie
	Vorausschauendes Notbremsassistent	Option
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	Option
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremsassistent	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	Option
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	Serie
	Head-up-Display	Option
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie

die ganze Fahrzeugflanke reichende Kopfairbags sind an Bord. Seitenairbags für die Fondinsassen sind wie bei BMW üblich nicht zu haben. Die Kopfstützen reichen vorn für zwei Meter große Personen, hinten ist man bis 1,80 m Körpergröße geschützt.

Ordert man die Option Active Protection, leitet das Auto bei einer drohenden Kollision crashvorbereitende Maßnahmen

(Gurtstraffung, Schließen der Fenster und ggf. des Schiebedachs) für einen erhöhten Schutz der Insassen beim Aufprall ein und bremst das Auto nach einem Unfall selbstständig schnellstmöglich bis zum Stillstand ab. Mithilfe der integrierten SIM-Karte kann der Wagen bei einem Unfall einen Notruf (e-Call) absetzen, außerdem wird wenn möglich eine Sprechverbindung zur Rettungsleitstelle hergestellt

2,2 Kindersicherheit

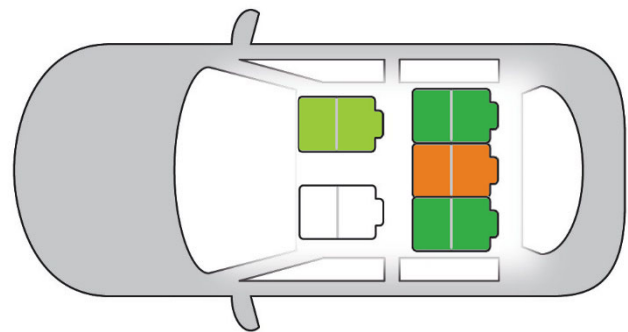
⊕ Im Crashtest nach Euro NCAP-Norm bekommt der BMW 85 Prozent der möglichen Punkte für seine gute Kindersicherheit. Per Gurt sind Kindersitze auf dem Beifahrersitz und hinten außen gut zu befestigen, auf der Rückbank auch per Isofix samt i-Size-Kennzeichnung. Für hohe Kindersitze hinderlich ist die nicht 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 findet. 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, und sind daher für kleine Kinder nicht ausreichend sicher.

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)

2,3 Fußgängerschutz

⊕ Der BMW 5er bekommt im 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 recht nachgiebig gestaltet. Der City-Notbremsassistent mit Personenerkennung ist serienmäßig, er kann bei Stadtgeschwindigkeiten die Schwere eines

Zusammenstoßes mit einem Fußgänger reduzieren oder eine Kollision komplett vermeiden.

⊖ Das bislang optional erhältliche Nachtsichtsystem (Wärmebildkamera) wurde im Zuge des Facelifts aus der Ausstattungsliste gestrichen.

3,1 UMWELT/ECOTEST

5,2 Verbrauch/CO₂

⊖ Der mit einem Mildhybrid-System ausgestattete 540i xDrive kommt im ADAC Ecotest auf eine CO₂-Bilanz von 226 g/km – daraus folgt ein Verbrauch von 8,2 l Super auf 100 km. Absolut gesehen heutzutage ein hoher Verbrauch, relativ zur verfügbaren Leistung ist der Wert nicht schlecht. Beim ADAC Ecotest zählt der absolute Wert, weshalb es nur acht von 60 möglichen Punkten in der CO₂-Bewertung gibt. Die Verbräuche im Einzelnen: Innerorts liegt der Verbrauch bei 9,3 l, außerorts bei 6,9 l und auf der Autobahn bei 9,4 l/100 km.

1,0 Schadstoffe

⊕ Alle Grenzwerte werden deutlich unterschritten. Selbst wenn man viel Leistung fordert wie im Autobahnzyklus und zusätzliche Beladung einbezieht, ergeben sich keine nennenswerten Verschlechterungen. Auch die Partikelemissionen fallen sehr gering aus. Die vollen 50 Punkte für saubere Abgase sind verdient. Zusammen mit den acht

4,7 AUTOKOSTEN

4,7 Monatliche Gesamtkosten

⊖ Der BMW 540i Luxury Line xDrive ist ein in jeder Hinsicht kostspieliges Vergnügen. 67.900 Euro verlangen die Münchner mindestens für die 333 PS starke Limousine. Zwar ist der 5er als Luxury Line recht ordentlich ausgestattet (u. a. mit LED-Scheinwerfern, Zweizonen-Klimaautomatik, Navigationssystem und Ledersitzen), um den 5er aber auf ein der Fahrzeugklasse angemessenes Ausstattungsniveau zu hieven, muss man noch zahlreiche Haken in der Ausstattungsliste setzen – für den gut, aber lang nicht voll ausgestatteten Testwagen sind knapp 95.000 Euro fällig. Der 540i xDrive besitzt eine fahrabhängige Inspektionsanzeige, was besonders Wenigfahrern entgegenkommt. Gegen Aufpreis ist das Service Inclusive-Paket erhältlich. Damit sind bestimmte Wartungsarbeiten und Services inbegriffen. Die Steuerkette des Motors macht einen oftmals teuren Zahnriemenwechsel unnötig. Während die Kosten für die jährliche Kfz-Steuer in Höhe von 246 Euro im Rahmen bleiben, sind die Kasko-Versicherungseinstufungen sehr teuer.

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	9,3	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B

Landstraße	6,9	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B

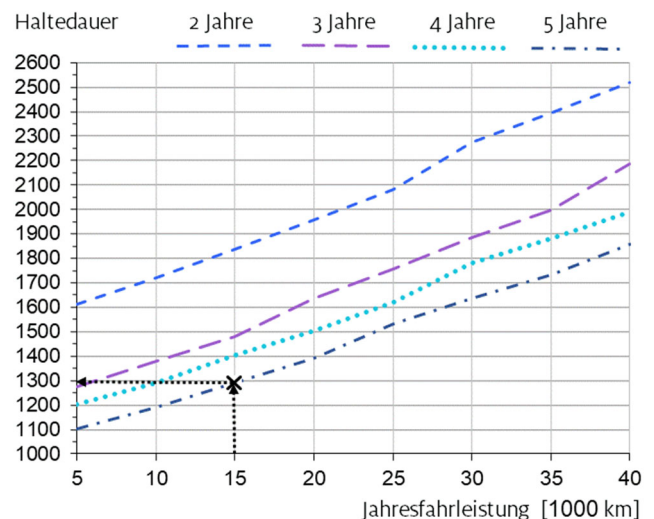
Autobahn	9,4	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B

Gesamtverbrauch	8,2	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

Zählern aus dem CO₂-Bereich erzielt der Testwagen 58 Punkte und somit drei von fünf Sternen.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 1290 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	520i Steptr.	520e Steptr.	530i Steptr.	530e Steptr.	540i Steptr.	545e xDrive Steptr.	520d Steptr.	530d Steptr.
Aufbau/Türen	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1998	4/1998	4/1998	4/1998	6/2998	6/2998	4/1995	6/2993
Leistung [kW (PS)]	135 (184)	150 (204)	185 (252)	215 (292)	245 (333)	290 (394)	140 (190)	210 (286)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	290/1350	350/1350	350/1450	420/1350	450/1600	600/1600	400/1750	650/1500
0-100 km/h [s]	7,9	7,9	6,4	5,9	5,2	4,6	7,2	5,6
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	235	225	250	235	250	250	235	250
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	5,3/6,2 l SP	1,7/1,4 l SP	5,3/6,3 l SP	1,7/1,4 l SP	6,3/7,1 l SP	2,2/1,7 l SP	4,1/4,8 l D	4,5/5,1 l D
CO ₂ [g/km] lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	120/142	39/31	121/143	39/31	144/162	49/38	108/125	118/135
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/27/28	16/26/25	16/27/28	16/26/25	16/28/28	17/27/28	20/27/27	18/27/28
Steuer pro Jahr [Euro]	141	40	144	40	214	60	252	369
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	1165	1004	1120	1037	1224	1197	1112	1216
Preis [Euro]	50.700	54.900	54.900	57.800	63.000	71.600	52.900	59.500

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

6-Zylinder-Ottomotor (Mild-Hybrid), Turbo, Euro 6d-ISC-FCM (WLTP), OPF	
Hubraum	2.998 cm³
Leistung	245 kW/333 PS bei 5.500 1/min
Maximales Drehmoment	450 Nm bei 1.600 1/min
Kraftübertragung	Allrad aut. zuschaltend
Getriebe	8-Gang-Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	250 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	4,9 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	7,6 l
CO ₂ -Ausstoß	152 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	2,35 m²/0,24
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	245/45 R18
Länge/Breite/Höhe	4.963/1.868/1.479 mm
Leergewicht/Zuladung	1.820/635 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)	3,0 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	1.900 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	34,6 m
Reifengröße Testwagen	245/45 R18 100Y
Reifenmarke Testwagen	Dunlop Sport Maxx RT2
Wendekreis links/rechts	11,9 m
Ecotest-Verbrauch	8,2 l/100km
Stadt/Land/BAB	9,3/6,9/9,4 l/100km
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	195 g/km (WTW* 226 g/km)
Reichweite	825 km
Innengeräusch 130 km/h	65,3 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.130 mm
Leergewicht/Zuladung	1.835/620 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	440/800/- l

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

Betriebskosten	161 Euro	Werkstattkosten	113 Euro
Fixkosten	162 Euro	Wertverlust	854 Euro
Monatliche Gesamtkosten	1.290 Euro		
Steuer pro Jahr (mit Serienausstattung) ¹	246 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/27/28		
Basispreis S40i Luxury Line xDrive Steptronic	67.900 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 04.09.2021
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	93.384 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	6.610 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2019 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. 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. ¹ 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	1.200 Euro°
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/4.700 Euro (Paket)
Abbiege-/Kurvenlicht	1.000 Euro° (Paket)
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	190 Euro°
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/1.400 Euro° (Paket)
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	750 Euro° (Paket)
Rückfahrkamera/360°-Kamera	750 Euro° (Paket)/1.350 Euro° (Paket)
Head-up-Display	1.250 Euro°
Verkehrszeichenerkennung	1.100 Euro° (Paket)
Schlüsselloses Zugangssystem	900 Euro°

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	Serie/-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie/1.400 Euro°
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	1.100 Euro° (Paket)
Spurwechselsassistent	1.100 Euro° (Paket)

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/420 Euro°
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel (Fahrerseite)	Serie/400 Euro°
Sitzheizung vorn/hinten	400 Euro°/800 Euro
Lenkradheizung	300 Euro°
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	1.200 Euro
Metalllackierung	1.020 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.250 Euro/-

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,1

AUTOKOSTEN

4,7

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

Stand: Juli 2021

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