



BMW 530d Touring Steptronic

Fünftüriger Kombi der oberen Mittelklasse (210 kW/286 PS)

Auch wenn E-Autos derzeit in aller Munde sind, lohnt es sich, den überarbeiteten BMW 530d Touring genauer anzusehen. Das liegt nicht nur an der feinen Verarbeitungs- und Materialqualität, dem hervorragenden Fahrkomfort und dem bekannt guten Bediensystem der Münchner, sondern vor allem am überarbeiteten Reihensechszylinder-Diesel, der unter der langen Motorhaube des knapp fünf Meter langen Kombis seine Arbeit verrichtet. Dieser wurde mithilfe eines nun bei allen Vier- und Sechszylindermotoren serienmäßigen 48-V-Mildhybridsystems noch sparsamer, gleichzeitig sorgt ein 8-kW-Startergenerator besonders bei niedrigen Drehzahlen für mehr Schub. Das Ergebnis kann in jeder Hinsicht überzeugen. Der nun 286 PS leistende Selbstzünder, der wie alle BMW-Diesel über eine Stufenaufladung verfügt, sorgt nicht nur für hervorragenden Fahrleistungen, auch der Verbrauch ist herausragend niedrig. Im ADAC Ecotest braucht der 1,9 t schwere Kombi lediglich 5,6 l Diesel pro 100 km – mit dem 66-l-Tank sind damit Reichweiten von knapp 1.200 km möglich. Gleichzeitig zieht das 650 Nm starke Aggregat bis zu 2,0 t schwere Hänger und darf mehr als 600 kg zuladen. Schade, dass der Kofferraum nicht sonderlich viel schluckt – hier muss sich der 5er Touring selbst vielen Kompaktkombis geschlagen geben. Und da wir gerade am Mäkeln sind: Der Bremsweg von über 37 m ist zu lang – 5er-Modelle ohne Sprintsparreifen kamen rund drei Meter eher zum Stehen. Trotz dieses Ausrutschers schneidet der BMW 530d Touring mit einer Note von 1,9 im ADAC Autotest sehr gut ab. Schade, dass dieser Traum von einem Kombi mit einem Grundpreis von 61.700 Euro sehr teuer kommt und die Sicherheitsausstattung trotz dessen erstaunlich lückenhaft ist. **Konkurrenten:** u. a. Audi A6 Avant, Jaguar XF Sportbrake, Mercedes E-Klasse T-Modell, Volvo V90.

- ⊕ **hohe Verarbeitungs- und Materialqualität, schlüssiges Bedienkonzept, kraftvoller und effizienter Diesel, sehr guter Fahrkomfort**
- ⊖ **nur durchschnittliches Kofferraumvolumen, mit Sprintsparreifen recht langer Bremsweg, viele Sicherheitssysteme nur gegen Aufpreis**

ADAC-Urteil

AUTOTEST **1,9**

AUTOKOSTEN **4,4**

Zielgruppencheck

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

Ecotest **★★★★☆**

2,3 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

1,1 Verarbeitung

⊕ An der Karosseriequalität des 5er Tourings 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 erfüllt die Verarbeitungsqualität die

2,8 Alltagstauglichkeit

⊕ Der 66 l fassende Tank ermöglicht auf Basis des ADAC Ecotest-Verbrauchs von lediglich 5,6 l/100 km eine Reichweite von rund 1.175 km. Der 530d Touring darf bis zu zwei Tonnen schwere Anhänger (mit eigener Bremse) ziehen, ungebremste Anhänger dürfen die üblichen 750 kg wiegen. Die Stützlast beträgt dabei 90 kg. Auf dem Dach können mithilfe der serienmäßigen Dachreling 100 kg transportiert werden – insgesamt beträgt die Zuladung des Testwagens üppige 640 kg.

⊖ Der Bajuware wird mit jedem Modellzyklus größer. 4,96 m Länge kratzen schon an der Oberklasse, und 2,13 m Breite

2,9 Licht und Sicht

Die Front ist durch die lange Motorhaube schwer abzuschätzen, den Heckabschluss erkennt man dagegen gut, auch wenn er weit entfernt ist.

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 der Wagen immer verbaut, ein statischer Fernlichtassistent kostet allerdings Aufpreis. Der Testwagen war mit den optionalen adaptiven LED-Scheinwerfern ausgestattet, die neben einem Kurven- und Abbiegelicht (beides GPS-gesteuert) auch eine adaptive Lichtverteilung (Stadt-, Autobahn- und Landstraßenlicht) sowie einen blendfreien Fernlichtassistenten bieten. Ordert man das 4.700 Euro teure Innovationspaket, verfügt der 5er sogar über ein Lasermodul für das Fernlicht, 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

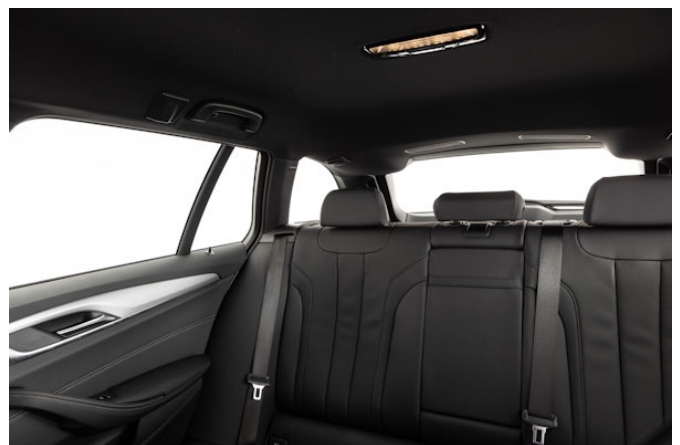
Ansprüche an einen Premium-Kombi. Der Unterboden präsentiert sich in weiten Teilen verkleidet und aerodynamisch optimiert.

Lediglich beim Blick unter die Motorhaube sieht man, dass BMW auch beim 5er versucht, Geld zu sparen – an der Unterseite der Motorhaube haben die Bayern auf Klarlack verzichtet.

(inklusive der Außenspiegel) sind in der Stadt und in Autobahnbaustellen ein Hindernis.

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 Reifen mit Notlaufeigenschaften. Ein Not- oder Ersatzrad samt Wagenheber und Radmutternschlüssel ist für den Münchner nicht zu haben.

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 manövriert. Gegen weiteren Aufpreis erstellt das 360-Grad-Kamerasystem auf



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

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

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

2,5 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 40 cm über dem Boden. Das Zusteigen in den Fond gestaltet sich da etwas komfortabler, nur der in den Türausschnitt ragende Radlauf stört etwas.

⊕ 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.

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.

2,2 Kofferraum-Volumen

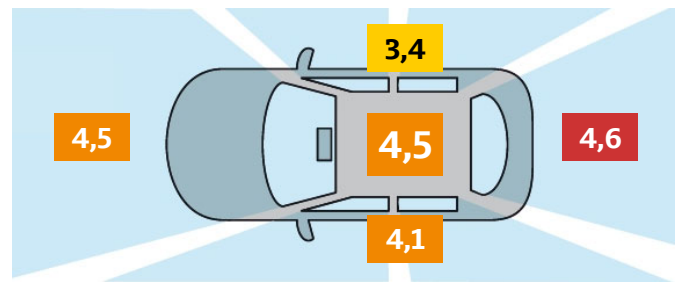
⊕ Das Kofferraumvolumen fällt für einen Kombi der oberen Mittelklasse recht dürftig aus, der 5er Touring ist eher Lifestyle-Laster als ein nutzwertorientierter Kombi. 395 l passen unter das Kofferraumrollo – ein Golf 8 Variant kommt hier auf 455 l. Bis zum Dach passen 595 l oder zwölf Getränkekisten hinein. Legt man die Rücksitzlehnen um, bietet der BMW bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfohlen) und den Vordersitzen 835 l Stauraum, bis zum Dach sind es 1.455 l.

1,7 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Die Heckklappe öffnet und schließt serienmäßig elektrisch (Öffnungshöhe einstellbar), gegen Aufpreis auch nach einem Fußkick unter die Stoßstange. Zusätzlich kann man die Heckscheibe separat öffnen. Diese schnellst recht zackig nach

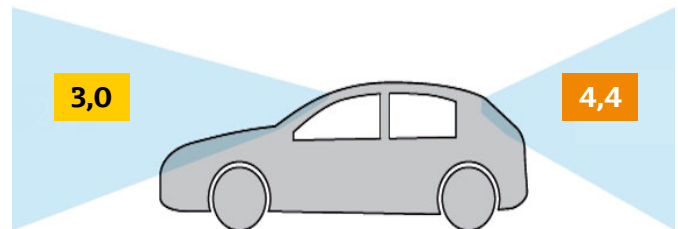
Rundumsicht

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.



⊖ 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 (nicht im Testwagen).



Für einen Kombi dieser Größe ist der Kofferraum mit 395 l Volumen doch recht klein geraten.

oben und erfordert auch beim Schließen einen festen Griff. Dank üppiger Öffnung lassen sich auch sperrige Gegenstände ordentlich einladen. Zusätzlich gefällt die mit 63 cm niedrige und mit dem Kofferraumboden auf gleicher Höhe befindliche Ladekante. Darüber hinaus ist der Kofferraum mit drei LEDs sehr gut ausgeleuchtet.

1,7 Kofferraum-Variabilität

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

Zur Ladungssicherung gibt es vier Zurrösen im Kofferraum. Ein Schienensystem für den Kofferraum gibt es optional, dann hat

1,8 INNENRAUM

1,6 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 Einstell-

⊖ Der von der Klappe abstehende Fanghaken des Schlosses stört im Alltag – spätestens nach der ersten schmerzhaften Begegnung mit dem Kopf.

Bei umgeklappten Rücksitzlehnen steigt der Boden leicht an, was den Alltagsnutzen aber kaum beeinträchtigt. Personen ab 1,90 m Körpergröße sollten hier achtgeben.

man dort auch ein Spannband rechts und einen Haken für Gepäckstücke in der linken Seitenverkleidung zur Verfügung (Gepäckraumpaket). Dank des Pakets lässt sich die Rücksitzlehne zusätzlich um bis zu elf Grad nach vorn neigen.

bereich), 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.

⊖ 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.

0,9 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 drei Jahre kostenlos, dann muss man fast alle Online-Funktionen des 5er gegen Gebühr verlängern.

Ein Navigationssystem mit Echtzeitverkehrsinformationen, drei Jahre kostenfreiem Kartenupdate, Remote-Funktionen (u. a. Öffnen/Schließen des Fahrzeugs, Standortsuche, Senden von Zieladressen) und diversen Online-Diensten wie etwa den intelligenten Sprachassistenten ist ebenfalls serienmäßig

dabei. 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, Zentralsdisplay und – wenn vorhanden – Head-up-Display eingeblendet werden.



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

2,1 Raumangebot vorn

⊕ Der 5er Touring stellt seinen Insassen vorn ein großzügiges Platzangebot zur Verfügung. Die Beinfreiheit reicht für rund 1,95 m 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 und der massive Mitteltunnel.

2,4 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. Die Innenbreite

ist für zwei Erwachsene üppig, für drei ausgewachsene Personen wird es aber unbequem. Auch hier profitiert das Raumgefühl von der großen Karosserie und wird lediglich vom breiten Mitteltunnel und der hohen Seitenlinie geschmälert.

2,4 Innenraum-Variabilität

⊕ Die Variabilität der Sitzplätze beschränkt sich auf das dreigeteilte Umklappen sowie die Cargostellung der Rücksitzlehnen. Ordert man das Gepäckraumpaket, lässt sich die Neigung um 11 Grad nach vorn verstellen, um das Ladevolumen zu vergrößern. 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 herausbekommt. 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.

1,6 KOMFORT

1,2 Federung

Der 5er Touring ist stets mit einer luftgefederten Hinterachse samt Niveauregulierung ausgerüstet. Für den 530d Touring gibt es neben dem serienmäßigen Standardfahrwerk ein strafteres 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.

⊕ Ein Luftfahrwerk auch an der Vorderachse vermisst man mit dem adaptiven Fahrwerk keinesfalls, der große BMW gleitet souverän über Straßen jeder Art. 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.

1,9 Sitze

⊕ Neben den Standardsitzen kann der Münchner auch mit Komfort- oder den Sportsitzen des Testwagens ausgestattet werden. Diese bieten gegenüber den Standardsitzen kräftigere Wangen und damit auch einen besseren Seitenhalt. Zudem lassen sich die Oberschenkelaufgabe manuell ausziehen, die Lehnenbreite elektrisch verstellen, die Neigung von Lehne und Sitzfläche sowie die Sitzhöhe elektrisch anpassen. Gegen Aufpreis können auch die Kopfstützenhöhe und die Sitzlängsrichtung sowie die Lenksäule elektrisch an die Statur des Fahrers angepasst werden. Die optionale Vier-Wege-Lordosenstütze sollte man zu den empfehlenswerten, wenn gleich recht schmalen Sportsitzen hinzubuchen, denn sie

erhöht den guten Langstreckenkomfort nochmals. 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 Mittel tunnels keine langstreckentaugliche Sitzposition.

2,0 Innengeräusch

⊕ Der BMW 530d Touring bietet einen guten Geräuschkomfort, auch wenn die Windgeräusche im oberen Geschwindigkeitsbereich im Vergleich zu manchem Konkurrenten höher ausfallen. Gemessene 64,6 dB(A) Innengeräuschpegel bei 130 km/h bestätigen den guten

Eindruck. Der Sechszylinder-Diesel 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.

1,5 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 eine Standheizung, Lenkradheizung, beheizbare Vorder- und Fondsitze (außen) und Sitzbelüftung.

1,1 MOTOR/ANTRIEB

1,0 Fahrleistungen

⊕ Im Rahmen der Modellüberarbeitung hat BMW auch den famosen Dreiliter-Diesel weiter optimiert. Das maximale

Drehmoment konnte von 620 auf 650 Nm, die Leistung um 21 PS auf 286 PS gesteigert werden. Die Fahrleistungen sind

dementsprechend souverän. Trotz des hohen Leergewichts von 1,9 t schiebt der Reihensechszylinder den großen Kombi in jeder Lebenslage energisch nach vorn.

Die Fahrleistungsmessungen im ADAC Autotest bestätigen die Potenz des Motors, der simulierte Überholvorgang von 60 auf 100 km/h ist in 3,2 s erledigt. Auch beim Anfahrverhalten –

gemessen von 15 auf 30 km/h – schneidet der 530d Touring sehr gut ab.

BMW gibt den Sprint aus dem Stand auf 100 km/h mit 5,7 s an, die Höchstgeschwindigkeit wird bei 250 km/h elektronisch abgeregelt.

1,6 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Reihensechszylinder gehören konstruktionsbedingt zu den laufruhigsten Motoren. Auch als Diesel mit seinem nicht gerade die Laufruhe fördernden Verbrennungsprinzip stören Motorvibrationen nie. Sensible Naturen spüren bei niedrigen Drehzahlen jedoch feine Vibrationen im Lenkrad.

Dröhnen oder Brummen ist dem Motor ebenso fremd, der Selbstzünder grummelt gefühlt weit entfernt vor sich hin. Die Leistungsentfaltung ist mit der Überarbeitung nochmals

besser geworden, da der Selbstzünder nun von zwei statt zuvor nur einem Turbolader unter Druck gesetzt wird. Die Stufenaufladung sorgt dafür, dass die Drehmomentkurve fülliger ist als zuvor. Somit tritt der Motor bei niedrigen Drehzahlen noch energischer an, gleichzeitig steigt die Nennleistung, da das Drehmoment bei hohen Touren weniger stark abfällt.

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 optionalen 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 1.600 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.

2,5 FAHREIGENSCHAFTEN

1,9 Fahrstabilität

⊕ Das Fahrwerk des BMW 530d Touring 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 einem Kombi der oberen Mittelklasse.

Den ADAC Ausweichtest absolviert der 530d Touring dementsprechend sicher. 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 Fahrzeuggückmeldung aber klarer sein. Die kräftige Seitenneigung sowie die nicht sonderlich gripstarken Spritsparreifen des Testwagens sorgen dafür, dass der Fünfer hier wenig Sportsgeist entwickelt.

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

Die Traktionskontrolle regelt feinfühlig und verhindert durchdrehende Räder zuverlässig – für schneebedeckte Straßen gibt es eine Sonderfunktion der Elektronik, die etwas mehr Schlupf zulässt.

2,2 Lenkung

Neben der Standardlenkung ist auch die im Testwagen verbauten Integral-Aktivlenkung erhältlich. Bei dieser lenken auch

die Hinterräder mit, maximal schlagen sie um drei Grad ein. Bei Geschwindigkeiten unter 60 km/h lenken sie

entgegengesetzt zu den Vorderrädern ein, ab 80 km/h in die gleiche Richtung. So erhöht sich die Wendigkeit im Stadtverkehr und bei höheren Geschwindigkeiten wirkt das System bei Lenkmanövern stabilitätsfördernd. Zusätzlich wird der Lenkeinschlag der Vorderräder von einem integrierten Elektromotor beeinflusst – bei höheren Geschwindigkeiten lenken die Vorderräder bei gleicher Lenkradstellung weniger stark ein als im Stadtverkehr.

⊕ Tatsächlich bietet die Allradlenkung eine unerwartete Wendigkeit. Wende- sowie Einparkmanöver gehen leicht von der Hand. Ebenfalls angenehm: Beim Abbiegen muss man dank des variablen Lenkeinschlags nicht umgreifen. Das Lenkrad vermittelt ein gutes Lenkgefühl und eine ordentliche Rückmeldung über den Straßenzustand. Nur die Nulllage könnte ausgeprägter 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 vergeht aber eine gewisse Zeit, bis man sich an das etwas unnatürliche Lenkverhalten gewöhnt.

3,3 Bremse

Bei den Bremsmessungen schneidet der 530d Touring mit 37,2 m (Mittelwert aus zehn Einzelmessungen) nur durchschnittlich ab. Dies liegt vorrangig an den rollwiderstands- und damit vergleichsweise griparmen Leichtlaufreifen (Goodyear Efficient Grip der Dimension 225/55 R17), mit denen der Testwagen ausgerüstet ist.
























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

1,7 SICHERHEIT

1,6 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 85 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 Einfahrtverbotsschilder und Überholverbote sowie zeitliche oder durch Nässe bedingte

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Serie
	Kollisionswarnung	Option
	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	Option
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	Serie
	Head-up-Display	Option
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie

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. Der 5er Touring verfügt serienmäßig über ein direkt messendes Reifendruckkontrollsystem, das die Drücke radselektiv ermitteln und anzeigen kann.

1,4 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). Das Ergebnis ist für den Touring übertragbar. Front- und Seitenairbags vorn, ein Knieairbag für den Fahrer sowie über 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 1,95 m große Personen, hinten ist man bis 1,75 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 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 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. Verwendet man eine platzeinnehmende Babyschale mit Basis und Stützfuß, lässt sich der jeweilige Vordersitz nicht mehr ganz nach hinten schieben.

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.

2,3 UMWELT/ECOTEST

3,5 Verbrauch/CO₂

Im ADAC Ecotest kommt der BMW 530d Touring mit dem Mildhybridsystem auf einen Durchschnittsverbrauch von 5,6 l Diesel pro 100 km – das ist für einen 286 PS starken Kombi der oberen Mittelklasse ein beeindruckend niedriger Wert. Zum Vergleich: Ein 2019 getesteter VW Passat Variant 2.0 TDI DSG mit lediglich 190 PS verbrauchte im ADAC Ecotest 5,8 l/100 km. Die CO₂-Bilanz des 5er Touring liegt bei 174 g/km, wofür der Münchner 25 Punkte erhält. Innerorts liegt der Verbrauch bei 6,2 l, außerorts bei 4,9 l und auf der Autobahn bei 6,2 l Diesel alle 100 km.

1,0 Schadstoffe

⊕ Der 530d ist nach der Abgasnorm Euro 6d homologiert, die am 01.01.2021 gültig ist. Bei den ADAC Ecotest-Messungen zeigt er sich vorbildlich sauber, alle Grenzwerte werden weit unterschritten. Selbst wenn man viel Leistung fordert, wie beispielsweise im Autobahnzyklus oder bei zusätzlicher Beladung, ergeben sich keine nennenswerten Verschlechterungen. Die Stickoxidemissionen liegen stets weit unter dem gesetzlichen Grenzwert. Die vollen 50 Punkte für saubere Abgase sind verdient, und das nicht mal knapp. Zusammen mit

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	6,2	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B

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

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

Gesamtverbrauch	5,6	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

den 25 Zählern aus dem CO₂-Bereich erzielt der 530d Touring 75 Punkte und somit vier von fünf Sternen. Die Straßenmessungen mit einem portablen Emissionsmessgerät (PEMS) bestätigen die sehr geringen Schadstoffemissionen – auch hier liegt der Dreiliter-Dieselmotor von BMW weit unter den gesetzlichen wie auch unter den strengeren Ecotest-Grenzwerten.

4,4 AUTOKOSTEN

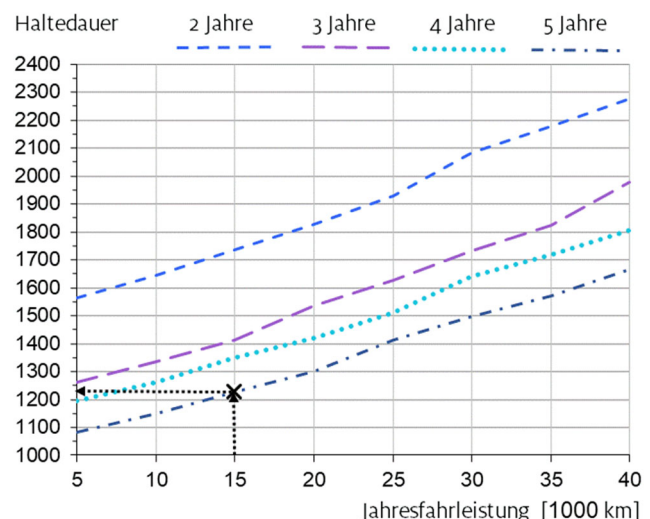
4,4 Monatliche Gesamtkosten

⊖ Auch wenn der recht niedrige Verbrauch die Spritkosten im Rahmen hält, ist es erwartungsgemäß kein besonders günstiges Vergnügen, einen 5er zu fahren. Dies beginnt beim Kauf: 61.700 Euro kostet der BMW 530d Touring Steptronic mindestens. Das ist zwar viel Geld, immerhin ist der Wagen dann schon u. a. mit LED-Scheinwerfern, Zweizonen-Klimaautomatik, elektrischer Heckklappe, Navigationssystem und Online-Diensten ausgestattet. Um den 5er aber auf ein der Fahrzeugklasse angemessenes Ausstattungsniveau zu bringen, muss man noch zahlreiche Haken in der Ausstattungsliste setzen – für den gut, aber lang nicht voll ausgestatteten Testwagen sind mehr als 80.000 Euro fällig. Der 530d Touring besitzt eine fahrabhängige Inspektionsanzeige und muss gemäß Hersteller alle 30.000 km oder zwei Jahre zum kleinen und alle 60.000 km oder vier Jahre zum großen Service in die Werkstatt. 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. Die jährliche Kfz-Steuer in Höhe von 389 Euro fällt

dieseltypisch recht hoch aus, auch die Kasko-Versicherungseinstufungen sind teuer.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 1225 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	520i Touring Steptr.	520e Touring Steptr.	530i Touring Steptr.	530e Touring Steptr.	540i Touring xDrive Steptr.	520d Touring Steptr.	530d Touring xDrive Steptr.	540d Touring xDrive Steptr.
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	4/1998	4/1998	6/2998	4/1995	6/2993	6/2993
Leistung [kW (PS)]	135 (184)	150 (204)	185 (252)	215 (292)	245 (333)	140 (190)	210 (286)	250 (340)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	290/1350	350/1350	350/1450	420/1350	450/1600	400/1750	650/1500	700/1750
0-100 km/h [s]	8,3	8,2	6,7	6,1	5,2	7,6	5,6	4,8
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	225	218	250	225	250	225	250	250
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	5,5/6,6 SP	1,8/1,5 SP	5,6/6,5 SP	1,8/1,5 SP	7,0/7,8 SP	4,3/5,1 D	5,1/5,8 D	5,3/5,9 D
CO ₂ [g/km] lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	126/150	42/34	127/149	42/35	159/178	113/133	133/153	138/155
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/27/28	16/26/25	16/27/28	16/26/25	16/26/28	16/26/27	16/27/27	16/27/27
Steuer pro Jahr [Euro]	161	40	159	40	262	269	414	419
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	1105	1043	1138	1079	1265	1116	1272	1305
Preis [Euro]	52.900	57.100	57.100	60.000	67.800	55.100	64.300	70.600

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-Dieselmotor (Mild-Hybrid), Bi-Turbo, Euro 6d-ISC-FCM (WLTP), SCR-Kat und NOx-Speicherkat mit DPF	
Hubraum	2.993 ccm
Leistung	210 kW/286 PS bei 4.000 1/min
Maximales Drehmoment	650 Nm bei 1.500 1/min
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	8-Gang-Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	250 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	5,7 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	5,5 l
CO ₂ -Ausstoß	123 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	2,35 m²/0,26
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	225/55 R17Y
Länge/Breite/Höhe	4.963/1.868/1.498 mm
Leergewicht/Zuladung	1.940/610 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	560/1.700 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/2.000 kg
Stützlast/Dachlast	90/100 kg
Tankinhalt	66 l
Garantie Allgemein/Rost	Keine/12 Jahre
Produktion	Deutschland, Dingolfing

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	3,2 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	1.600 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	37,2 m
Reifengröße Testwagen	225/55 R17 101Y
Reifenmarke Testwagen	Goodyear Efficient Grip
Wendekreis links/rechts	11,6 m
EcoTest-Verbrauch	5,6 l/100km
Stadt/Land/BAB	6,2/4,9/6,2 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	148 g/km (WTW* 174 g/km)
Reichweite	1.175 km
Innengeräusch 130 km/h	64,6 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.135 mm
Leergewicht/Zuladung	1.910/640 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	395/835/1.455 l

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

Betriebskosten	124 Euro	Werkstattkosten	100 Euro
Fixkosten	162 Euro	Wertverlust	839 Euro
Monatliche Gesamtkosten	1225 Euro		
Steuer pro Jahr (mit Serienausstattung) ¹	389 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	15/26/27		
Basispreis 530d Touring Steptronic	61.700 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 23.03.2021
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	80.620 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	3.097 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°
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/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel (Fahrerseite)	Serie/400 Euro° (Paket)
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	1.700 Euro

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

1,9

AUTOKOSTEN

4,4

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,3	Motor/Antrieb	1,1
Verarbeitung	1,1	Fahrleistungen	1,0
Alltagstauglichkeit	2,8	Laufkultur/Leistungsentfaltung	1,6
Licht und Sicht	2,9	Schaltung/Getriebe	0,9
Ein-/Ausstieg	2,5	Fahreigenschaften	2,5
Kofferraum-Volumen	2,2	Fahrstabilität	1,9
Kofferraum-Nutzbarkeit	1,7	Lenkung	2,2
Kofferraum-Variabilität	1,7	Bremse	3,3
Innenraum	1,8	Sicherheit	1,7
Bedienung	1,6	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	1,6
Multimedia/Konnektivität	0,9	Passive Sicherheit - Insassen	1,4
Raumangebot vorn	2,1	Kindersicherheit	2,2
Raumangebot hinten	2,4	Fußgängerschutz	2,3
Innenraum-Variabilität	2,4	Umwelt/EcoTest	2,3
Komfort	1,6	Verbrauch/CO2	3,5
Federung	1,2	Schadstoffe	1,0
Sitze	1,9		
Innengeräusch	2,0		
Klimatisierung	1,5		

Stand: Juli 2021

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