

 **Plug-in-Hybrid
(Otto/Elektro)**
 **110.880 €**
 **360 kW/489 PS**
 **799 km**
 **14,1 kWh + 4,4 l
pro 100 km**



BMW 550e Touring M Sportpaket xDrive Steptronic

Fünftüriger Kombi der oberen Mittelklasse

Mit einer Fahrzeuglänge von 5,06 m ist der 5er Touring ein richtiges Schiff. Immerhin bietet er vorn wie hinten reichlich Platz. Nur der Kofferraum fällt angesichts der stattlichen Größe überschaubar aus, wobei er mit 425 l und seinem praktischen Format immerhin praxistauglich ist. Die Karosserie wie auch der Innenraum sind solide gefertigt, alles sitzt fest und stabil. Gerade innen würde man sich angesichts der Premiumpreise etwas mehr Feinheit und Finesse erwarten. Auch einige praktische und liebgewonnene Details sind inzwischen verschwunden: Z.B. das Fach links unten am Armaturenbrett, die Lehnennetze oder die separat zu öffnende Heckscheibe. Diese Punkte sind freilich nicht lebenswichtig, haben aber immer das Besondere an einem BMW ausgemacht. Immerhin noch besonders ist der Motor. BMW hält am Reihensechszylinder fest und kombiniert ihn im 550e mit einem Elektromotor und einer standesgemäßen Batterie. Das Plug-in-Hybridsystem arbeitet geschliffen und durchdacht, kann so beim Kraftstoffsparen helfen. Wichtig dafür ist und bleibt möglichst häufiges Laden der Batterie. Mit dem Antriebssystem kann man sparsam, bei Bedarf aber auch sehr schnell unterwegs sein. Wobei besonders die Durchzugskraft beeindruckt und Zwischenspurts von 60 auf 100 oder von 80 auf 120 km/h in deutlich unter drei Sekunden erledigt sind. Überzeugen kann auch das Fahrwerk im 550e Touring. Dabei muss es gar nicht mal die sündhaft teure M-Variante mit Wankausgleich wie im Testwagen sein, die eine hervorragende Kombination aus Agilität und Komfort bietet. Schon das Serienfahrwerk mit adaptiven Dämpfer und Allradlenkung weiß im Alltag vollauf zu überzeugen. Die ganze Technik fordert ihren Tribut, das Gewicht des großen Kombis liegt schon leer bei knapp 2,3 t. Immerhin dürfen auch Anhänger sehr schwer sein, bis zu zwei Tonnen dürfen an den Haken. Bei aller Begeisterung für das Auto und seine Technik - man muss es sich leisten können und wollen. Schon der Grundpreis liegt bei über 80.000 Euro. Mit ein paar sinnvollen Extras für ein rundes Paket liegt man bei über 90.000 Euro - eine Menge Geld. Einen vergleichbaren, nicht minder interessanten i5 Touring gibt es für etwas weniger Geld - aber nur etwas, ist ja auch ein BMW.

- ✓ **sehr kultivierter Reihensechszylinder, ausgezeichnete Fahrleistungen, ausgesprochen agiles und dennoch komfortables Fahrwerk, gutes Platzangebot**
- ✗ **hoher Preis, zu lange Karosserie, Bedienschwächen**

ADAC Urteil

2,0 Autotest
4,4 Autokosten

ADAC Zielgruppencheck

2,4 Familie
4,3 Stadtverkehr
3,0 Senioren
1,7 Langstrecke
2,1 Transport
1,3 Fahrspaß
3,2 Preis/Leistung

Konkurrenten

u.a. Audi A6 Avant, Mercedes E-Klasse T-Modell, Skoda Superb Combi, VW Passat



Alle Infos und Bilder
auch digital auf
adac.de

Inhaltsverzeichnis

2,1 Karosserie	03	1,4 Fahreigenschaften	09
Verarbeitung	03	Fahrstabilität	09
Alltagstauglichkeit	03	Lenkung	09
Licht und Sicht	03	Bremse	10
Ein-/Ausstieg	04		
Kofferraum-Volumen	04	1,5 Sicherheit	10
Kofferraum-Nutzbarkeit	04	Aktive Sicherheit	10
Kofferraum-Variabilität	05	Passive Sicherheit	10
		Kindersicherheit	11
		Sicherheit ungeschützte Personen	11
1,8 Innenraum	05		
Bedienung	05	4,4 Umwelt	11
Multimedia	06	Verbrauch	11
Raumangebot vorn	07	Umwelteinfluss	12
Raumangebot hinten	07		
Innenraum-Variabilität	07		
		4,4 Autokosten	12
1,6 Komfort	07	Monatliche Gesamtkosten	12
Federung	07		
Sitze	08	Motorvarianten	13
Innengeräusch	08		
Klimatisierung	08	Fahrzeugdaten	14
1,2 Antrieb	08	Bilder	15
Fahrleistungen	08		
Laufkultur	09		
Getriebe	09		

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

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2026 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2026 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.

2,1 Karosserie

1,5 Verarbeitung

✓ Die jahrzehntelange Erfahrung im Fahrzeugbau wenden die Münchner auch beim 5er an, Karosserie wie Innenraum sind routiniert und sauber gefertigt. Nichts klappert oder knarzt, alles sitzt fest und wirkt solide. Wer den Vorgänger-5er kennt, wird von der optischen und haptischen Wertigkeit aber nur bedingt begeistert sein. Der Spardruck ist an manchen Stellen inzwischen einfach zu offensichtlich. BMW sollte sich angesichts der Preisvorstellungen weitere Sparrunden an seinen Fahrzeugen gut überlegen - Premium definiert sich schließlich nicht einfach nur über einen hohen Preis, es muss schon auch am Produkt erkennbar sein. Die Fugen der Karosserieteile verlaufen gleichmäßig und schmal. Sehr praktisch: Die Motorhaube wird über zwei Gasdruckdämpfer gestützt, das erleichtert das Handling im Alltag. Die verwendeten Materialien im Innenraum sind in weiten Teilen wertig, schnöder harter Kunststoff findet sich nur an wenigen Stellen. Die meisten Flächen sind (teilweise sehr dünn, aber immerhin) unterschäumt oder je nach Optionsausstattung teilweise mit Leder bezogen. So sind die Türverkleidungen vorn wie hinten bis unten hin mit weicher Oberfläche versehen - in der oberen Mittelklasse ist das üblich. Bei über 80.000 Euro Grundpreis sollten die Sonnenblenden nicht nur aus hartem Kunststoff sein, sondern wenigstens mit Stoff überzogen. Der Unterboden ist weitgehend verkleidet, nur die Bereiche um die Abgasanlage liegen frei.

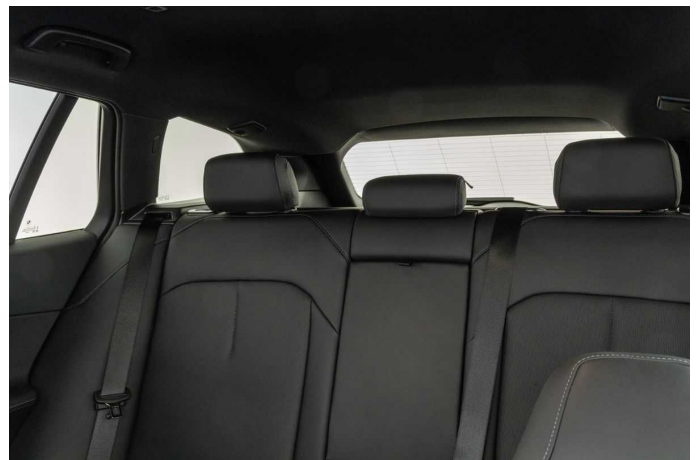
2,8 Alltagstauglichkeit

Rein elektrisch unterwegs liegt die Reichweite des 550e Touring mit Allradantrieb im ADAC Verbrauchstest bei 77 km - damit erreicht der 5er im gemischten Testbetrieb nicht ganz die Herstellerangaben von rund 85 km. Wer es aber gemütlich angehen lässt und nicht die größte Rad-Reifen-Kombination wie am Testwagen wählt, kann bis zu 100 km rein elektrisch schaffen. Die rein elektrische Reichweite hängt stark von Außentemperatur und Fahrweise sowie von der Ausstattung des 550e Touring ab. Führt man mit leerer Batterie im Hybridmodus weiter, kommt man allein mit der 60-l-Tankfüllung etwa 720 km weit. Das Aufladen der leeren Batterie dauert weniger als zweieinhalb Stunden bei 11 kW - der BMW 5er Plug-in-Hybrid kann dreiphasig geladen werden. Insgesamt werden für eine vollständige Ladung 21,8 kWh Strom inklusive Ladeverluste benötigt. Eine Schnelllademöglichkeit über CCS-Stecker verbaut BMW bei Plug-in-Hybriden bisher grundsätzlich nicht, Konkurrenten wie Mercedes E-Klasse oder VW Passat bieten diese Funktion dagegen schon. Das Ladekabel mit Typ-2-Stecker ist serienmäßig an Bord, das für die Haushaltssteckdose kostet Aufpreis.

Die maximale Zuladung beim Testwagen beträgt üppige 585 kg - das reicht locker für vier Erwachsene samt reichlich Gepäck. Auf dem Dach sind Lasten bis 100 kg erlaubt, eine praktische Dachreling gibt es für den Kombi serienmäßig. Die Stützlast auf der optionalen Anhängerkupplung darf ebenso bis 100 kg betragen. Wer Anhänger ziehen möchte, kann dies

bis zwei Tonnen Gewicht tun, sofern der Hänger über eine eigene Bremse verfügt. Muss das Bremsen der BMW selbst übernehmen, darf der Anhänger bis 750 kg wiegen. Der Wendekreis des 550e Touring xDrive liegt bei 12,1 m. Mit einer Breite von 2,16 m (inkl. Außenspiegel) ist er alles andere als schmal. Noch ungünstiger sieht es bei der Länge aus, die 5,06 m des 5er-BMW sind rund 35 cm (!) mehr als beim 3er Touring. BMW statet seinen Plug-in-Hybriden serienmäßig mit einem Reifenreparaturset aus. Ein Notrad hat jedoch keinen Platz mehr.

2,3 Licht und Sicht



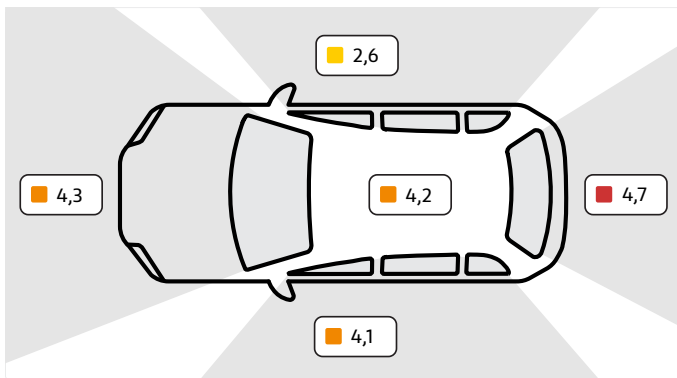
Die Dachsäulen sind schon nicht schmal, zusätzlich schränken die Kopfstützen den Blick nach draußen ein. Gerade beim Abbiegen muss man achtsam sein.

✓ Die Sicht auf den umliegenden Verkehr geht in Ordnung - man sitzt jedoch weniger tief als beispielsweise in einem 3er-BMW, denn der 5er baut höher auch als seine direkten Vorgänger. Der Grund dafür: Um große Batteriepakete im Unterboden unterbringen zu können, haben die Münchner den Fahrzeugboden höher gelegt. Vorteile bringt das auch für den Plug-in, denn seine Batterie findet neben weiterer Technik nun im Unterboden Platz, so dass sich im Kofferraum kaum noch Einschränkungen ergeben.

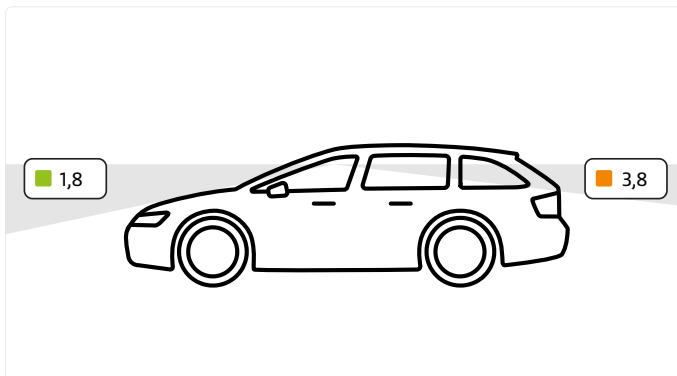
Wo das Auto vorn anfängt und hinten aufhört, muss man vorn abschätzen, kann sich hinten aber gut an der Heckscheibe orientieren. Trotzdem ist man über die serienmäßigen Parkhilfen und optionalen Rundumkameras dankbar, da sie mehr Präzision ermöglichen. Bodennahe Hindernisse hinten wären aufgrund der hohen Heckscheibe ohne die serienmäßige Rückfahrkamera nur schwer nah am Auto zu sehen. Die Rundumsicht fällt insgesamt ausreichend aus, die breiten Dachsäulen, vor allem die hinteren C- und D-Säulen behindern die Sicht nach draußen. Gerade rechts abbiegen muss man sehr aufmerksam. Die hinteren Kopfstützen sind nicht klappbar, bleiben daher selbst in unterster Position teilweise im Sichtfeld der Heckscheibe.

Voll-LED-Scheinwerfer sind serienmäßig, sie leuchten ausreichend hell und homogen; die Leuchtweite wird automatisch geregelt, eine Scheinwerferreinigungsanlage gibt es nicht.

Beim Fernlicht könnte die Homogenität etwas besser sein. Der BMW Selective Beam, also der blendfreie Fernlichtassistent, ist beim 5er inzwischen Serie, andere Verkehrsteilnehmer werden gezielt schattiert, um deren Blendung zu verhindern. Ein separates Abbiegelicht ist weiterhin vorhanden, ein Kurvenlicht über schwenkende Leuchtkegel gibt es nicht. Beide Außenspiegel verfügen über einen asphärischen Bereich, um dem Fahrer einen besseren seitlichen Überblick zu ermöglichen. Automatisch abblenden können nur der Innenspiegel und der linke Außenspiegel. Allgemein sind die Spiegel ausreichend groß und bieten eine gute Sicht nach hinten. Die in die Scheibenwischerblätter integrierten Waschdüsen sorgen für ein sehr gutes Wischresultat.



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



Vorderes und hinteres Nahfeld – Die Noten zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.

2,4 Ein-/Ausstieg

✓ Mit knapp 45 cm über der Straße liegt der Fahrersitz gar nicht mal so tief für einen klassischen Kombi (Sitz ganz nach unten gestellt). Der Ein- und Ausstieg gelingt aber trotz ausreichend großer Türausschnitte nicht so optimal, weil die ausgeprägten Seitenwangen der M Sportsitze an Sitzfläche und -lehne eher hinderlich sind. Die Schweller sind weder zu hoch noch zu breit. In den Fahrzeugfond steigt man ähnlich komfortabel ein, nur im Fußbereich ist der jeweilige Türausschnitt enger. Haltegriffe am Dachhimmel sind vorn wie hinten verbaut.

Eine abgespeckte Version des schlüssellosen Zugangssystems ist Serie, man kann über Smartphone oder Smartwatch das Fahrzeug entriegeln und nutzen, dabei wird die NFC-Technik genutzt. Die digitalen Schlüssel kann man auch weitergeben

(mit oder ohne Einschränkungen z.B. von Maximaltempo, maximaler Radiolautstärke usw.), verwalten und löschen. Gegen Aufpreis erhält man einen vollwertigen Komfortzugang, dann erkennt das Auto die Schlüssel oder das Smartphone auch in der Tasche (via UWB-Technik). Leider gibt es den Komfortzugang nur im teuren Travel Paket. Alle vier Außentürgriffe sind beleuchtet, aber nur die vorderen verfügen über Sensorik für den schlüssellosen Zugang. Die Leuchten in den Seitenschwellern erhellen zusammen mit Front- und Heckleuchten nachts den Bereich rund um das Fahrzeug. Die Türen werden vorn wie hinten in drei Positionen fixiert.

2,0 Kofferraum-Volumen

✓ Obwohl beim Plug-in-Modell mehr Technik im Fahrzeug Platz finden muss, schränkt sie im 5er das Raumangebot gegenüber den reinen Verbrenner-Varianten nicht ein. Angesichts der Fahrzeugausmaße fällt der Platz im Kofferraum allerdings mager aus - immerhin kann man den Stauraum aufgrund des Kombihecks gut nutzen. Das Gepäckabteil im 550e Touring fasst 425 l unter der Kofferraumabdeckung. Entfernt man die obere Abdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen auf 675 l. Alternativ kann man im Kofferraum auch bis zu 13 Getränkekisten unterbringen. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfohlen), lassen sich bis zu 845 l verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 1.510 l Volumen verfügbar. Weiteren Stauraum gibt es unter dem Kofferraumboden, dort finden noch etwa 25 l Platz, die beispielsweise für die Ladekabel und das Kofferraumtrennnetz genutzt werden können.



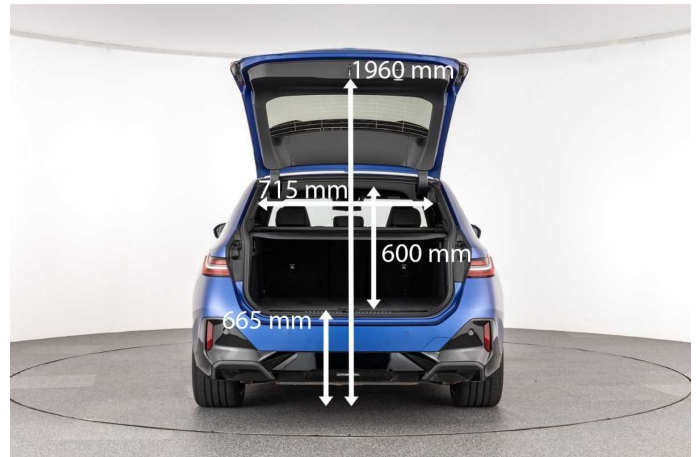
Die Plug-in-Technik findet u.a. im Fahrzeugunterboden Platz, so dass der Innenraum nicht eingeschränkt wird. Wirklich groß ist der Kofferraum nicht, aber auch nicht kleiner als bei den reinen Verbrenner-Modellen.

1,8 Kofferraum-Nutzbarkeit

✓ Die Heckklappe öffnet und schließt schon in der Basisversion elektrisch. Das funktioniert auch mittels Fußschwenk unter die Heckschürze, sofern das Keyless-System („Komfortzugang“) mitbestellt wurde. Die Heckklappe gibt eine große Kofferraumöffnung frei und öffnet weit - erst ab zwei Meter muss man sich Sorgen um seinen Kopf machen. Die Ladekante

befindet sich 67 cm und damit nicht zu hoch über der Straße, der Ladeboden ist dazu auf einer Ebene. Das Gepäckabteil ist weitgehend glattflächig und lässt sich damit gut nutzen. Außerdem ist der Stauraum gut ausgeleuchtet, es gibt LED-Lampen links und rechts sowie in der Heckklappeninnenverkleidung.

✗ Der von der Klappe abstehende Fanghaken des Schlosses stört im Alltag - spätestens nach der ersten schmerzhaften Begegnung mit dem Kopf. Zwei praktische Features hat BMW bei der neuen 5er-Generation leider gestrichen: Die Heckklappe besitzt keine separat zu öffnende Heckscheibe mehr und die Laderaumabdeckung fährt beim Öffnen und Schließen der Heckklappe nicht mehr automatisch auf (nur teilweise) und überhaupt nicht mehr zu. Stattdessen muss man die Abdeckung manuell betätigen - das passt nicht zum Premium-Anspruch in dieser Klasse und dem erheblichen Fahrzeugpreis. Klappt man die Rücksitzlehnen, ergibt sich nur dann eine weitgehend ebene Ladefläche, wenn man die Kopfstützen ein kleines Stück hochzieht, damit die Lehnen möglichst flach aufliegen können. Eine störende Stufe zwischen Kofferraumboden und den Rücksitzlehnen hat man nicht.



Die Ladekante ist angenehm niedrig, eine Stufe innen gibt es nicht - so lässt sich Gepäck bequem ein- und ausladen.

1,6 Kofferraum-Variabilität

✓ Die Rücksitzlehne ist serienmäßig dreigeteilt klappbar. Die jeweiligen Teile lassen sich an der Lehne oder vom Kofferraum aus über die seitlichen Hebel entriegeln und fallen dann von allein federvorgespannt nach vorn. Es gibt rechts einen ausklappbaren Taschenhaken sowie links und rechts seitliche Netze für kleine Gegenstände. Das Fach unter dem Kofferraumboden ist groß genug für Gepäcknetz, Reifenreparaturset und die Ladekabel. Zusätzlich findet dort sogar das Laderaumrollo Platz.

1,8 Innenraum

2,1 Bedienung

Das Cockpit im 5er kennt man inzwischen aus verschiedenen anderen BMW-Modellen, wobei es seit dem neuen iX3 schon nicht mehr die neueste Ausbaustufe darstellt. Der Aufbau im aktuellen 550e ist noch klassisch gehalten, das Instrumentendisplay liegt vor dem Lenkrad und das Infotainmentdisplay rechts daneben. Aktuell kommt das Operating System OS 8.5 zum Einsatz, das anstelle der vorherigen Ordnerstruktur auf App-Symbole für die jeweilige Funktion setzt, was das Anwählen des entsprechenden Icons besonders mit dem Dreh-Drück-Steller recht umständlich macht - die aktuelle Benutzeroberfläche ist klar auf die Bedienung per Touchscreen ausgerichtet. Nicht einfacher wird die Bedienung durch den Wegfall der separaten Klimabedieneinheit - alles muss nun über den mittleren Monitor geregelt werden. Dass die Luftmenge nun nicht mehr über Drehrädchen, sondern über eine berührungsempfindliche Tastfläche auf der - aufgemerkt - "Interaction Bar" reguliert wird, ist der Handhabung ebenso abträglich wie die unterhalb davon angeordneten Schieberegler für die Ausströmrichtung, die zudem unbeleuchtet sind. Es bleibt auch nach längerer Nutzungsphase der Eindruck: Hauptsache anders, egal ob es damit umständlicher wird. Auch die äußerst praktischen, frei belegbaren Favoritentasten aus dem Vorgänger sind weg, jetzt stehen nur noch programmierbare Shortcuts über einen Wisch vom oberen Displayrand nach unten zur Verfügung. Das wirkt wie aus der Not heraus geboren und kann dem früheren Konzept nicht das Wasser reichen. Dass

sich ausgerechnet BMW als einstiger Vorreiter dieser Innovation nun davon verabschiedet, ist unverständlich.

Der iDrive-Controller wurde etwas umgestaltet und sieht modern und stylisch aus. Nur leider hat die Bedienbarkeit sehr darunter gelitten, immer wieder dreht man versehentlich zu weit (Rasterung zu leichtgängig) oder drückt nicht exakt in die gewünschte Richtung (Drückwiderstand zu hoch). Zudem lassen sich die um den Controller herum platzierten Tasten nicht mehr wie früher blind ertasten und somit bedienen, da sie bündig in die Pianolack-Oberfläche eingelassen sind. Dies hat zur Folge, dass man hierfür den Blick von der Fahrbahn abwenden muss, was zu einer erhöhten Ablenkung führt. Das 14,9 Zoll messende Zentralscreen ist hoch positioniert und liegt damit gut im Blickfeld. Allerdings ist der rechte Bereich weit vom Fahrer entfernt und per Touch dadurch schlechter zu erreichen - hier würde sich der iDrive-Controller empfehlen, wenn er denn besser bedienbar wäre.

✓ An der grundsätzlichen Ergonomie des Fünfers gibt es wenig zu kritisieren. Lenkrad, Sitze und Außenspiegel sind im Handumdrehen eingestellt. Hierfür gibt es separate Bedienelemente, die problemlos zu erreichen sind. Auch die vielen Funktionen des Alltags kann man den gut abgestimmten automatischen Regelungen überlassen.

✗ Die Taste für den Warnblinker wird als berührungsempfindliche Fläche auf der "Interaction Bar" realisiert. Berührt

man die Fläche nicht punktgenau und mit festem Druck, verweigert sie die Funktion. Dies ist besonders bei dieser sicherheitsrelevanten Funktion problematisch, die oftmals unter Zeitdruck und Ausübung anderer Fahraufgaben ausgeführt wird - man denke etwa an ein plötzlich auftretendes Stauende.

Das Kombiinstrument bietet keine brauchbare analoge Tempoanzeige mehr - eine Skalierung in 30-km/h-Schritten ist zu grob. Ebenfalls unverständlich ist, weshalb die Münchner kaum variierbare Darstellungsmöglichkeiten bieten. Im Fahrmodus „Efficient“ wird beispielsweise nicht der Drehzahlmesser dargestellt, sondern ausschließlich eine Leistungsanzeige.

Lediglich der mittlere Bereich lässt sich vielfältig konfigurieren. Es bleibt unverständlich, weshalb BMW den Wunsch vieler BMW-Anhänger nicht erhört und eine Darstellung mit klassischen Rundinstrumenten bietet - im Zeitalter der Digitalisierung sollte das kein Problem darstellen.

Auch die Sitzeinstellung ist nicht zu Ende gedacht. Für einige wichtige Einstellungen muss man extra ins Menü gehen und dort am Bildschirm die Einstellungen vornehmen - eine vielleicht billigere, aber sicherlich schlechtere Lösung. Der Vorgänger hatte die Bedientasten seitlich am Sitz zwar nicht direkt zu sehen, aber einwandfrei zu erfühlen und für jedes Stellelement eine Einstelltaste.



Das Cockpit wirkt auf den ersten Blick modern und aufgeräumt. Viele Funktionen muss man aber in den Menüs suchen, was die Bedienung teils umständlich macht. Es gibt zahlreiche Individualisierungsmöglichkeiten, welche den Alltag erleichtern. So intuitiv bedienbar wie der Vorgänger ist der aktuelle 5er aber nicht mehr.

0,6 Multimedia

✓ BMW bietet im 5er eine umfangreiche Konnektivitäts- und Multimediaausstattung serienmäßig an. Während bei anderen Modellen der Münchner schon nach wenigen Monaten der "Probezeitraum" um ist, lassen sich wichtige Dienste wie die Echtzeitverkehrsinformationen für die Navigation im 5er noch zwei Jahre ohne Extrakosten nutzen. Manche Dienste wie Videostreaming und Gaming-Funktionen (Entertainment Paket) gehen allerdings schon nach einem Jahr in die kostenpflichtige Phase über. Radio, Bluetooth und USB-Schnittstellen sind immer dabei, auch das Navigationssystem mit Echtzeit-

Verkehrsinformationen. Das Infotainmentsystem beinhaltet eine integrierte SIM-Karte und ist somit immer online. Die zahlreichen Möglichkeiten der online-basierten BMW-Services wie Remote Control oder weitere buchbare Fahrzeugapps aus dem Bereich BMW Entertainment kann man nach Anmeldung im Connected Drive Store entdecken. Die Digital Premium Services sind schon nach zwei Jahren kostenpflichtig, die elektroautospezifischen Abfrage- und Steuerungsmöglichkeiten kann man aber längere Zeit kostenfrei nutzen. Apple Carplay zur Integration von iPhones und Android Auto werden dauerhaft unterstützt, die Anbindung ist kabellos möglich. Die induktive Lademöglichkeit für Smartphones ist Serie.

Das Soundsystem von Harman/Kardon mit 12 Lautsprechern ist Serie und sorgt für einen guten Klang im 550e. Gegen moderaten Aufpreis gibt es eine Soundanlage von Bowers und Wilkins mit 655 W Leistung. BMW bietet das Anlegen von Nutzerprofilen, die auf Wunsch passwortgeschützt sind. Man kann als Nutzer sehr differenziert die Datenweitergabe beschränken - BMW ist hier vorbildlich transparent, zumal die einzelnen Punkte gut erläutert werden. Über die MyBMW App können viele Fahrzeugfunktionen abgerufen werden, beispielsweise die Verbrauchshistorie und Infos zu allen getätigten Fahrten. Es ist möglich, den Wagen für andere Nutzer extra freizugeben, wobei dafür nur digitale Schlüssel vergeben werden müssen.

1,7 Raumangebot vorn

✓ Das Raumangebot vorn ist großzügig, vor allem nach oben hat man reichlich Platz. Die Vordersitze lassen sich soweit nach hinten schieben, dass die Beinfreiheit für gut 1,95 m große Personen reicht. Die Kopffreiheit würde auch für 2,10 m große Menschen genügen. Die wuchtige Mittelkonsole und die erhöhte Seitenlinie der Karosserie schränken das Raumempfinden etwas ein. Das Panorama-Glasdach kostet einen sehr hohen Aufpreis, lässt aber immerhin auf Wunsch viel Licht in den Innenraum. Bei Nachtfahrten gefällt die inzwischen serienmäßige Ambientebeleuchtung, sie verleiht dem Innenraum subjektiv mehr Tiefe.

1,4 Raumangebot hinten

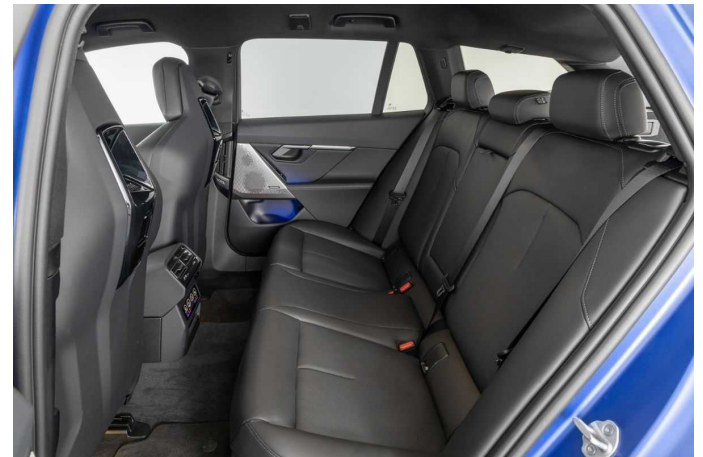
✓ Im Fond geht es ebenfalls großzügig zu - angesichts der erheblichen Außenlänge aber auch kein Wunder. Hinten reicht die Kopffreiheit für Passagiere bis zu einer Größe von fast 2,05 m. Die Beinfreiheit fällt gar noch großzügiger aus, erst mit fast 2,10 m Körpergröße gehen dann die Knie auf Tuchfühlung mit den Vordersitzlehnen (Sitze vorn dabei auf 1,85 m große Menschen eingestellt). Das Raumgefühl ist angenehm, man fühlt sich aber gut "umbaut". Die recht hohe Seitenlinie der Karosserie und die C-Säulen schränken das Raumgefühl etwas ein. Das optionale Panoramadach reicht bis über die Rücksitze. Die Ambientebeleuchtung in den Türtafeln und im Fußraum

1,6 Komfort

1,4 Federung

✓ Der 550e Touring kommt serienmäßig mit dem Adaptiven Fahrwerk Professional. Dieses enthält neben der Allradlenkung auch adaptive Dämpfer. An der Hinterachse ist bei den Plug-in- und Elektro-Varianten grundsätzlich eine Luftfederung mit Beladungsausgleich verbaut. Der Testwagen ist zusätzlich mit dem Adaptiven M Fahrwerk Professional ausgestattet. Das Paket enthält zusätzlich einen Wankausgleich mit entkoppelbaren Stabilisatoren für eine möglichst gute Kombination aus Agilität und Komfort. Soviel vorab: Das Ergebnis kann vollauf überzeugen. Ob es aber den enormen Aufpreis von 4.100 Euro gegenüber dem ebenfalls sehr guten Serienfahrwerk mit elektronisch geregelten Dämpfern wert ist, sollte man sich vermutlich gut überlegen. Die Vorteile der elektroni-

schienen Fahrwerksregelung sind in beiden Fällen klar zu spüren, denn die Kombination dynamischer Fahreigenschaften und hohem Fahrkomfort gelingt in beachtlicher Weise.



Reichlich Platz bietet der Fond, selbst über zwei Meter große Menschen sitzen ohne Einschränkungen. Das ist natürlich auch praktisch für Kindersitze.

3,3 Innenraum-Variabilität

Die Rücksitzbank lässt sich wie bei klassischen Kombis üblich weder in Längsrichtung verschieben noch ist die Neigung der Lehne verstellbar. Vorn bietet der 550e ausreichend Stau- und Ablagefächer. Praktisch ist die Ablage unter der Mittelarmlehne. Zwei Smartphones lassen sich vor den Becherhaltern ablegen, im linken Ablagefach ist eine induktive Ladefunktion verbaut und das Antennensignal wird verstärkt. Die ausreichend großen Türfächer sind so gestaltet, dass auch 1,0-l-Flaschen darin Platz finden. Das Handschuhfach hingegen ist nicht sonderlich groß, aber beleuchtet und innen mit feinem Filz beflockt. Für die Fondinsassen gibt es nur wenige Ablagemöglichkeiten. Die Türfächer sind recht klein geraten, immerhin 1-l-Flaschen passen dort noch hinein. Die Lehnentaschen sind dem Rotstift zum Opfer gefallen. Immerhin gibt es zwei Becherhalter in der Mittelarmlehne und kleine Haken zum Aufhängen von Jacken an den B-Säulen.

Mit Comfort und Sport gibt es zwei Kennfelder für die Dämpfer. Die Unterschiede sind spürbar und ausgeprägt. Aber selbst in Sport wird noch ausreichend Restkomfort geboten. Wer ein direktes Fahrgefühl vorzieht, wählt Sport. Wünscht man mehr Entkoppelung von den Unzulänglichkeiten der Straßen, erreicht man das im Comfort-Modus. Gerade in letzterem Modus werden Unebenheiten innerorts wie außerorts gut geschluckt, der 550e Touring fühlt sich dabei trotzdem sehr verbindlich und einwandfrei beherrschbar an. Beim langsamen Überfahren von Temposchwellen zeigt sich das gute Schluckvermögen der Federung. Selbst Kopfsteinpflaster weiß das Fahrwerk zu

parieren und möglichst wenig Erschütterungen an die Insassen weiterzureichen. Nur Kanten spürt man etwas deutlicher, hier können die Reifen mit ihren schmalen Flanken kaum beim Abfedern mithelfen. Egal in welchem Geschwindigkeitsbereich, man hat immer eine vortreffliche Kombination aus direktem Fahrgefühl und hohem Reisekomfort. Der BMW 550e Touring ist in der Summe seiner Eigenschaften ein sehr angenehmes Reiseauto für kurze wie für weite Strecken.

1,8 Sitze

✓ Serienmäßig gibt es Sportsitze, die schon einen guten Sitzkomfort bieten. Im Testwagen sind die optionalen M Multifunktionssitze verbaut, welche vielfältig elektrisch anpassbar sind und einen wirklich guten Seitenhalt bieten. So kann man u.a. die Sitzflächenlänge, die Lehnenbreite, die Kopfstützenhöhe und die Sitzneigung einstellen und damit sehr gut an unterschiedliche Staturen anpassen. Das Lenkrad lässt sich elektrisch justieren. Alle Einstellungen können in jeweils zwei Speicherplätzen für Fahrer und Beifahrer abgelegt werden. Einziger Kritikpunkt ist die - bei allen BMW - fehlende Gurthöhen-einstellung.

Weniger individuell anpassbar und komfortabel geht es auf der Rückbank zu. Auch hier kann man recht bequem sitzen, aber hat weniger Seitenhalt. Der Mittelsitz eignet sich nur für kurze Strecken.

✗ Ungewöhnlich in dieser Klasse: BMW bietet im 5er keine Massagefunktion für die Vordersitze an.

1,8 Innengeräusch

✓ Üblicherweise und bei ausreichend geladenem Akku startet der 550e elektrisch - egal ob Hybrid- oder Elektromodus als Standard-Starteinstellung gewählt sind. Dann ist der Antrieb durchgehend leise und sehr kultiviert - der Benziner verbleibt im Schlaf, solange man das Gaspedal nicht zu sehr drückt (Hybrid) oder den Kickdown meidet (Elektro). Schaltet

sich der Verbrenner zu, erweist sich der Reihensechszylinder-Benziner als sehr kultivierter und dezenter Begleiter. Sofern man nicht den Iconic Sound Electric aktiviert hat - der bringt gerade unter Last einen energischen Ton künstlich erzeugt über die Lautsprecher in den Innenraum, das trifft nicht jeden Geschmack. Trotzdem schön, dass man die Wahl hat. Eigentlich braucht der famose Sechszylinder keine Lautsprecher-Unterstützung, er ist per se ein legendärer Charakterdarsteller - er brummt nicht, er dröhnt nicht, er spielt nur sein klassisches Sechszylinder-Konzert. Ob hohe Leistungsanforderung oder entspanntes Cruisen, das Antriebsduo gefällt immer mit akustischer Zurückhaltung oder sonorer Kraftanstrengung. Der Geräuschkomfort bei defensiver Fahrweise ist sehr angenehm und kann vollauf überzeugen. Führt man mit Tempo 130 km/h, liegt der Geräuschpegel im Innenraum bei niedrigen 64,7 dB(A). Das ist ein guter Wert, obwohl BMW auf spezielle Dämmmaßnahmen wie Doppelverglasung in den Türscheiben verzichtet.

1,4 Klimatisierung

✓ Im 550e Touring gibt es serienmäßig eine Zweizonen-Klimaautomatik. Die Vierzonen-Automatik kostet Aufpreis und bringt neben den Anzeige- und Einstellmöglichkeiten für die Rückbank auch zusätzliche Luftausströmer für die hinteren Passagiere in den B-Säulen mit. Man kann dann in vielfältiger Weise die Temperaturzonen im Innenraum variieren und auch die Luftverteilung bzw. Lüfterstärke Sitzplatz-selektiv wählen. Wie bei den meisten Plug-in-Hybriden ist auch eine Standklimatisierung möglich, entweder über Vorprogrammierung im Fahrzeug oder über die BMW App. Ein Scheibenbeschlag sowie ein Luftgütesensor sorgen für ein angenehmes Klima, sie sind die Taktgeber für die automatische Umluftregelung. Die Sitzheizung vorn ist Serie, für die Rücksitze kostet diese Funktion Aufpreis, ebenso die Lenkradheizung. Eine Sitzlüftung gibt es vorn als Option, hinten ist sie nicht verfügbar. Beduftungs- und Ionisierungsfunktionen sind ebenso wenig lieferbar. Getönte Scheiben im Fond oder Rollos für die hinteren Türen finden sich in der Optionsliste.

1,2 Antrieb

0,8 Fahrleistungen

✓ Der Sechszylinder-Turbobenziner mit drei Litern Hubraum leistet für sich schon stattliche 313 PS und liefert ein maximales Drehmoment von 450 Nm. Zusätzlich befindet sich am Achtgang-Wandlerautomatikgetriebe ein Elektromotor mit 197 PS und maximal 280 Nm Drehmoment, der die Systemleistung auf bis zu 489 PS und 700 Nm erhöhen kann. Der kombinierte Antrieb beschleunigt den großen Kombi trotz seines erheblichen Leergewichts von fast 2,3 t ausgesprochen zügig - dank Allradantrieb kommt die Kraft selbst bei Nässe gut auf die Straße.

Gerade die Zwischenspurts sind schnell erledigt. Arbeiten beide Antriebe zusammen, kann man von 60 auf 100 km/h in nur 2,7 s beschleunigen, von 80 auf 120 km/h geht es praktisch

genauso schnell in lediglich 2,8 s. Von 15 auf 30 km/h, beispielsweise nach dem Abbiegen, beschleunigt der 550e Touring xDrive in 0,6 s - hier wirkt sich das schnelle Ansprechen des Elektroantriebs positiv aus. Nicht nur der Durchzug ist beachtlich, sondern auch allgemein das erwähnte schnelle Ansprechverhalten. Rein von der PS-Zahl mag der Elektromotor wenig beeindruckend, sein Drehmoment und die Anbindung über das Getriebe verhelfen dem 550e jedoch auch rein elektrisch angetrieben zu guten Fahrleistungen. Denn beispielsweise von 60 auf 100 km/h geht es in 5,6 s.

BMW verspricht den Sprint von 0 auf 100 km/h in 4,4 s und eine Höchstgeschwindigkeit von elektronisch begrenzten 250 km/h. Im rein elektrischen Betrieb ist die Höchstgeschwindigkeit auf (echte) 140 km/h begrenzt - das ist sinnvoll, weil einerseits ausreichend und andererseits verbrauchsschonend. Im Hybridmodus kann der Elektromotor aber auch bei deutlich

höheren Geschwindigkeiten den 5er Touring alleine antreiben, wenn gerade wenig Leistung abgefordert wird.

Der Fahrer kann zudem aus zwei Fahrmodi (Elektrisch und Hybrid) auswählen, welche die grundsätzliche Nutzung der Antriebe entsprechend priorisieren. Zusätzlich kann ein gewisser Ladestand der Batterie reserviert werden, beispielsweise für eine spätere rein elektrische Fahrt in der Stadt. Es stehen weitere Fahrmodi wie Eco Pro und Sport zur Verfügung, sie wirken sich auf das Ansprechen der Antriebskombination und die Getriebesteuerung aus.

1,2 Laufkultur

✓ Als Reihensechszylinder weiß der Verbrenner schon bauartbedingt durch seine hohe Laufkultur zu überzeugen. Über den gesamten Drehzahlbereich läuft er ausgesprochen ruhig, Brummen oder Dröhnen kennt er nicht, auch Vibrationen ergeben sich keine. So ist der Kontrast zum elektrischen Fahren tatsächlich gering, man hat ein stimmiges Antriebsduo unter der Haube. Der Verbrenner spricht sehr gut auf Leistungsanforderungen an, die elektrische Unterstützung sorgt für unmittelbare Reaktion. Der Turbobenziner hat ein weit nutzbares Drehzahlband. Die Leistungsentfaltung ist im Hybridmodus einwandfrei, nachdrücklich und gleichmäßig. Im elektrischen Betrieb gibt es ohnehin keinen Grund zu klagen. Fordert man spontan viel Leistung ab, muss das Getriebe erst kurz die Gänge sortieren und die Motoren leistungsorientiert anbinden, bis es dann vehement voran geht. Außerhalb der Sportmodi ist

der Antrieb auf Effizienz und weniger auf möglichst schnelle Reaktionen bedacht.

1,5 Getriebe

✓ Traditionell kommt die Achtgang-Wandlerrautomatik vom Getriebespezialisten ZF. Eine gute Wahl, zumal BMW sie sehr gut auf die Motoren und das Fahrzeug abstimmt. Die Geschmeidigkeit und bei Bedarf Schnelligkeit der Schaltvorgänge gefällt, allerdings arbeitet der Automat im Plug-in-5er nicht ganz so geschmeidig und ruckfrei wie in den "klassischen" Antriebsvarianten. Insbesondere wenn bei elektrischer Fahrt und niedriger Geschwindigkeit hochgeschaltet wird, spürt man einen minimalen Ruck - das fällt bei praktisch allen BMW-Plug-ins mit Elektromotor am Getriebe auf.

Die Wahl der Gänge erfolgt so treffsicher, dass ein Eingreifen über die Schaltwippen am Lenkrad eigentlich nie nötig wäre - beim verbauten M Sportlenkrad besteht diese Möglichkeit trotzdem. Einer der acht Gänge passt immer und wird von der Getriebesteuerung auch im rechten Moment serviert. Über den kleinen Getriebewählhebel kann man die Fahrmodi einfach und leicht verständlich vorwählen. Im höchsten Gang dreht der Motor bei 130 km/h lediglich mit rund 1.900 1/min. Die Autohold-Funktion ist Serie. Das Abstellen und Starten des Verbrenners geschieht ausgesprochen geschmeidig.

✗ Das Einstellen der Rekuperationsstärken erfolgt nur über das Menü, das ist leider sehr umständlich. Nur bei adaptiver Rekuperation "segelt" der 550e im Elektromodus, sonst wirkt immer eine der drei vorgewählten Rekuperationsstärken.

1,4 Fahreigenschaften

1,3 Fahrstabilität

✓ Das Optionsfahrwerk im Test-550e Touring xDrive kann sowohl mit seinen Komforteigenschaften als auch seiner Agilität und Fahrsicherheit vollauf überzeugen. Die serienmäßige Integral-Aktivlenkung setzt Richtungsänderungen sehr schnell um, ohne dabei nervös zu wirken. Gleichzeitig wird der Fahrzeugaufbau durch den aktiven Wankausgleich stabil gehalten - beste Voraussetzungen für Dynamik und zackige Reaktionen. In sehr schnell angegangenen Kurven reagiert der 550e lange neutral, erst wenn man eine Kurve deutlich zu schnell angeht, zeigt sich der BMW tendenziell untersteuernd. Das DSC (Elektronisches Stabilitätsprogramm) regelt bei Bedarf zielführend und kombiniert seine Eingriffe auf perfekte Weise mit der Allradlenkung und dem Wankausgleich. Der Geradeauslauf ist einwandfrei. Auch bei flotter Gangart auf kurvigem Terrain halten sich die Aufbaubewegungen in engen Grenzen. Die Traktion ist dank Allradantrieb ausgesprochen gut, die Traktionskontrolle kann sehr feinfühlig regeln.

Den ADAC Ausweichtest absolviert der 550e Touring mit Adaptivem M Fahrwerk Professional sehr souverän und sicher. Er fährt wie das sprichwörtliche Brett durch den Parcours - als Fahrer lenkt man einfach nur dort hin, wohin man fahren möchte. Ist man dabei zu schnell, untersteuert der 550e kurz, bis er ausreichend abgebremst hat. Übersteuern tritt praktisch

nicht auf. Insgesamt zeigt sich der Münchner Kombi sehr sicher ohne jedes Wanken. Auch sehr schnelles Lenken klappt leichtgängig, es ergibt sich keinerlei Lenkungsverhärten. Den dynamischen Part übernimmt der BMW ebenso gern, er lässt sich präzise und einfach beherrschbar durch die Gassen zirkeln und erreicht dabei hohe Geschwindigkeiten. Die Seitenneigung ist sehr gering.

1,8 Lenkung

✓ Die Hinterachslenkung ist beim 550e serienmäßig dabei. Durch die Allradlenkung verkleinert sich einerseits der Wendekreis bei niedrigen Geschwindigkeiten, andererseits erhält man mehr Spurstabilität und Agilität bei höherem Tempo.

Die Lenkung des 5er ist um die Mittellage weniger direkt übersetzt, dadurch reagiert sie nicht zu empfindlich oder nervös - für entspanntes Reisen durchaus vorteilhaft. Andererseits ist insbesondere beim Abbiegen verhältnismäßig wenig Kurbelarbeit erforderlich. Mit der Größe und dem Gewicht des 5er Touring wird der Fahrer unterwegs nicht weiter behelligt, man hat eine ausreichend genaue Rückmeldung von den Fahrzuständen. Manchem Anhänger früherer BMW-Präzision mag eben diese ein wenig fehlen, weil man ein eher synthetisches Gefühl am Volant vermittelt bekommt. Die Zielgenauigkeit der Lenkung ist gut, man kann auf kurvigen Landstraßen

angemessen präzise die gewünschte Linie ziehen. Die Zentrierung passt auch einwandfrei, für lange Touren angenehm. Die Lenkkraft kann man in zwei Stufen variieren (Comfort oder Sport). Von Anschlag zu Anschlag benötigt man nur zweieinhalb Umdrehungen.

1,3 Bremse

✓ Das Bremsgefühl ist im Alltag einwandfrei, das Zusammenspiel zwischen Rekuperationsverzögerung und Wirkung der

mechanischen Bremsen haben die Ingenieure sehr gut hinbekommen – den Übergang spürt man so gut wie nicht. So sind Ansprechen und Dosierbarkeit einwandfrei. Moderate Bremsungen übernimmt der Elektromotor, der dabei als Generator arbeitet. Muss der 550e Touring xDrive so schnell wie möglich anhalten, benötigt er dafür durchschnittlich nur 32,5 m (Mittel aus zehn Bremsungen) - ein sehr gutes Ergebnis. Die Bremsleistung lässt auch bei hoher Beanspruchung nicht nach.

1,5 Sicherheit

1,0 Aktive Sicherheit

✓ Für den 5er BMW bekommt man weitgehend alle Assistenten, die BMW aktuell in seinen Modellen anbietet. Die Serienausstattung ist bereits umfangreich, hat aber eine unverständliche Lücke: Der "Driving Assistant Plus" kostet Aufpreis, er umfasst die radarbasierte adaptive Geschwindigkeitsregelung. Denn serienmäßig gibt es nur einen Tempomaten und einen Geschwindigkeitsbegrenzer. Immerhin kann man die aktive Temporegelung als digitales Extra auch noch nachträglich bestellen. Dafür sind Spurhalteassistent, Spurwechselassistent sowie Querverkehrserkennung und Ausstiegswarnung Serie. Mit dem Fahrerassistenz-Paket "Driving Assistant Professional" ziehen u. a. ein Notfallassistent, eine Ausweichunterstützung sowie der automatische Spurwechselassistent in den 5er ein. Für weitere 850 Euro lässt sich der große Kombi mit dem Autobahnassistenten aufrüsten. Ist das System aktiv, kann der Fahrer im Geschwindigkeitsbereich bis 135 km/h die Hände dauerhaft vom Lenkrad nehmen und der 550e übernimmt neben der Längs- und Querführung auch das Spurwechseln. Der Münchner ermöglicht damit teilautomatisiertes Fahren auf Level 2+. Um die Fahrspur zu wechseln, muss der Fahrer nicht mehr wie bislang den Blinker aktivieren, sondern es genügt, in den jeweiligen Außenspiegel zu blicken. Das System funktioniert bemerkenswert gut und zuverlässig, der Fahrer trägt jedoch weiterhin die Verantwortung, muss das Geschehen weiter überwachen und jederzeit die Kontrolle über das Fahrzeug nehmen können. Vorsicht: Die Laufzeit des Systems ist auf zwei Jahre begrenzt und nur in Verbindung mit aktivierten BMW Connected Drive Diensten verfügbar (automatischer Spurwechsel auch ohne Dienste nutzbar).

-  Notbremssystem für ungeschützte Verkehrsteilnehmer
-  Querverkehrserkennung beim Rückwärtsfahren
-  Geschwindigkeitsbegrenzer
-  Tempomat
-  Verkehrszeichenerkennung
-  Spurhalteassistent
-  Spurwechselassistent
-  Ausstiegswarnung
-  Insassenschutzsystem proaktiv
-  Reifendruckkontrollsystem direkt messend
-  Tempolimitübernahme

Optional erhältlich

-  Abstandsregeltempomat
-  Autobahnassistent
-  Spurwechselautomatik
-  Ausweichassistent
-  Notfallassistent

Übersicht der Assistenzsysteme

Serienmäßig enthalten

-  Abstandswarnung
-  Notbremsassistent beim Rückwärtsfahren
-  Notbremssystem
-  Abbiegeassistent

1,6 Passive Sicherheit

✓ Beim Crashtest nach Euro NCAP-Norm konnte der 5er von BMW mit 89 Prozent der möglichen Punkte fünf Sterne und damit ein gutes Ergebnis erzielen (Test 12/2023). Der 5er verfügt über Front- und Seitenairbags sowie von vorn nach hinten durchgehende Kopfairbags. Knieairbags gibt es nicht, dafür einen Centerbag zwischen Fahrer und Beifahrer serienmäßig. Hintere Seitenairbags sind jedoch nicht im Angebot. Die

Kopfstützen reichen vorn für rund 1,95 m große Personen, hinten kann man die Kopfstützen bis 1,85 m Körpergröße herausziehen. Crashvorbereitende Maßnahmen (z.B. Straffung der Gurte im Notfall, weitgehendes Schließen der Fenster) sind Serie.

Nach einem Unfall bremsst das Auto selbstständig schnellstmöglich bis zum Stillstand ab, setzt über die integrierte SIM-Karte einen Notruf ab und stellt wenn möglich eine Sprechverbindung zur Rettungsleitstelle her. Die crashvorbereitenden Maßnahmen (Gurtstraffung, Schließen der Fenster) für einen erhöhten Schutz der Insassen beim Aufprall kosten wiederum Aufpreis. Stabile Verzurrösen gibt es in Bodennähe im Kofferraum, ebenso ist ein Gepäcknetz immer vorhanden.

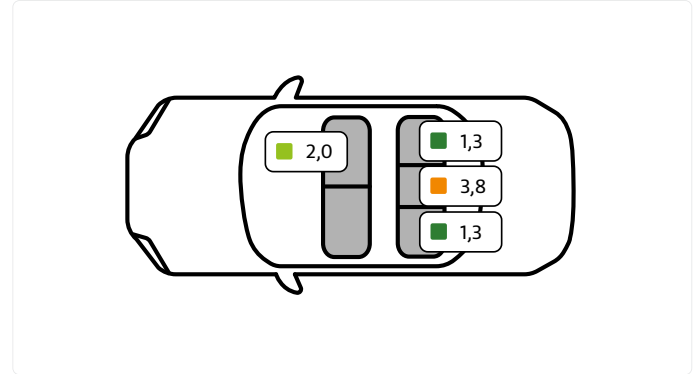
✗ Das Warndreieck ist nun unter dem Kofferraumboden untergebracht und damit im Falle eines beladenen Kofferraums schwer zu erreichen. Frühere BMW-Modelle hatten das Warndreieck gut erreichbar in der Innenverkleidung der Heckklappe verstaut.

2,0 Kindersicherheit

✓ Für die Kindersicherheit erhält der große BMW-Kombi im Euro NCAP-Crashtest gute 85 Prozent der möglichen Punkte. Der Beifahrerairbag lässt sich mittels Schlüsselschalter deaktivieren.

Per Gurt sind Kindersitze auf dem Beifahrersitz und hinten außen einfach zu befestigen, auch per Isofix samt i-Size-Kennzeichnung (nur hinten). Der Sitz hinten in der Mitte hat keine Isofix-Halterung. Selbst hohe Kindersitze finden auf der Rückbank dank Kombi-Karosserie genug Platz. Dennoch empfiehlt es sich wie immer, vor dem Kauf zu prüfen, ob der Sitz passt. Kindersitze mit ausladender Basis und Stützfuß benötigen viel "Beinfreiheit" hinten, der Einstellbereich der Vorder-

sitze wird dank der üppigen Beinfreiheit hinten aber kaum tangiert. Die Kindersicherungen der hinteren Türen sind ausreichend geschützt und können nicht einfach von Kindern verstellt werden. Der Fahrer kann per Knopfdruck die hinteren Scheiben sperren.



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

2,1 Sicherheit ungeschützte Personen

✓ Der 5er bekommt im Euro NCAP-Crashtest für den Fußgängerschutz 86 Prozent der erreichbaren Punkte – auch dank seiner aktiven Motorhaube. Teile der vordere Motorhaubenkante sowie die A-Säulen stellen ein hohes Verletzungsrisiko für Fußgänger dar, ansonsten wurde die Front recht erfolgreich entschärft.

Ein Fußgänger-Notbremsassistent ist serienmäßig, damit sollte wenn möglich ein Aufprall vermieden oder zumindest dessen Schwere vermindert werden. Zudem verfügt der 550e über einen akustischen Fußgängerschutz, der bis 30 km/h ein Geräusch erzeugt, um andere Verkehrsteilnehmer auf das herannahende Fahrzeug aufmerksam zu machen, wenn es rein elektrisch unterwegs ist.

4,4 Umwelt

4,7 Verbrauch

✗ Startet man mit dem 550e Touring mit voll geladener Batterie, sind im Elektrozyklus der Autotest-Verbrauchsmessung (gemischter Betrieb) rund 77 km elektrische Reichweite drin, bevor sich der Verbrenner zuschaltet. BMW gibt als Reichweite nach WLTP für die Version im Test rund 85 km an, was folglich bei grundsätzlich defensiver Fahrweise und moderaten bis warmen Außentemperaturen problemlos möglich ist. Der reine Stromverbrauch liegt bei 28,3 kWh/100 km (inkl. Ladeverluste) – für ein reines Elektroauto wäre das ein hoher Wert, aber auch für einen Plugin-Hybriden ist das alles andere als sparsam. Es gibt inzwischen deutlich sparsamere Konkurrenten, die dann aber nicht die hohe Leistung des 550e zur Verfügung stellen können.

Fährt man im Hybrid-Modus mit leerer Batterie, ergibt sich ein Verbrauch von durchschnittlich 8,3 l Benzin pro 100 km, wobei

dieser Wert schon bei etwas vorausschauender Fahrweise unterboten werden kann. Wichtig dabei ist, möglichst immer im Rekuperationsbereich zu bremsen, so dass die Vorteile des elektrischen Systems genutzt werden können. Wie immer ist das häufige Nachladen wichtig, weil die Mitnutzung von Strom den Verbrauch schnell deutlich unter 6 l/100 km reduzieren kann. Für den kombinierten Verbrauch wird in der ADAC Verbrauchsmessung eine Strecke von 150 km angesetzt. Auf diesem Weg ergibt sich insgesamt ein Durchschnittsverbrauch von 14,1 kWh + 4,4 l pro 100 km.

Plug-in-Hybride können Verbrauchsvorteile bieten, wenn man die aufwendige Technik gezielt und geschickt einsetzt. Es sind aber auch technische Voraussetzungen nötig, um möglichst effizient unterwegs sein zu können. BMW bietet im 550e eine Ladeleistung 11 kW an und verspricht eine nutzbare Batteriekapazität 19,0 kWh. Gut zwei Stunden sind zum Vollladen ausreichend. Eine Lademöglichkeit über CCS (Gleichstrom) gibt es aber noch immer nicht.

3,2 Umwelteinfluss

Der 550e Touring xDrive misst in der Länge enorme 5,06 m. Seine Breite von 1,90 m (ohne Außenspiegel) entspricht da schon eher dem Üblichen in der oberen Mittelklasse. Damit belegt der 5er eine Verkehrsfläche von rund 9,6 qm - für Stan-

dardparkplätze in der Länge manchmal schon ein Problem. Das Leergewicht von knapp 2,3 t ist ebenfalls stattlich, hier ist der Gewichtsvorteil gegenüber der rein elektrischen i5-Variante nur noch gering (rund 100 kg). Das Vorbeifahrgeräusch des 550e Touring liegt bei 67 dB(A), ein nur zufriedenstellender Wert.

4,4 Autokosten

4,4 Monatliche Gesamtkosten

✗ Schon der Basispreis für den 550e Touring liegt bei über 80.000 Euro. Die Serienausstattung ist dabei nicht schlecht, weist aber einige Lücken auf, die man im Sinne eines besseren Wiederverkaufs unbedingt schließen sollte. Dazu gehören beispielsweise das M Sportpaket, welches Optik und Motorisierung stimmiger wirken lässt, oder auch so banale Dinge wie getönte Scheiben und der Komfortzugang, welcher in dieser Preisklasse inzwischen als Standard angesehen wird. Die 90.000 Euro sind schnell erreicht, dann hat man aber ein stimmiges Paket. Es müssen nicht gleich die 110.880 Euro wie beim Testwagen sein - der enthält so ausgefallene, aber nicht für jeden nötige Extras wie Mattlack, M Multifunktionssitze oder das Adaptive M Fahrwerk Professional. Allein diese drei Extras kosten weit über 10.000 Euro.

Die Unterhaltskosten sind beim 550e Touring teilweise günstig, denn an Kfz-Steuer werden jährlich nur 60 Euro fällig. Die Wartungskosten liegen trotz aufwendigem Antriebssystem ungefähr im Bereich der reinen Verbrennervarianten. Das Ölwechselintervall kann bis zu 30.000 km oder zwei Jahre betra-

gen und ist abhängig von Einsatz und Fahrweise. Ein inzwischen problematisch teurer Posten ist jedoch die Versicherung bei den 5er-BMWs. Die HaftpflichtEinstufung ist mit Klasse 16 nicht das Problem, an dieser Stelle fährt man günstig. Horrend fallen allerdings die Kosten für die Vollkasko aus - die Klasse 29 zeigt das Problem direkt. Die jährlichen Kosten allein für die Vollkasko liegen damit etwa beim Vier- bis Sechsfachen des Haftpflichtbetrags und übersteigen selbst mit vielen schadenfreien Jahren oft die 2.000-Euro-Marke. An der hohen Leistung des 550e liegt es nicht, denn die (schwächeren) Dieselmotorisierungen sind eher noch teurer in der Versicherung.

Der größte Posten der monatlichen Kosten bleibt trotzdem der Wertverlust. Die Plug-in-Hybride von BMW erweisen sich bisher als recht wertstabil, auch weil die Technik nach Jahren in der Regel zuverlässig funktioniert. BMW gibt auf das ganze Auto zwar nur drei Jahre Gewährleistung, auf die Batterie aber acht Jahre bis 160.000 km. Für das teure Auto ist dies nur Mittelmaß, für die Batterie inzwischen Standard. Im Kleingedruckten wird dann noch eingeschränkt, dass ein Garantiefall erst eintritt, wenn die Kapazität der Batterie 70 Prozent des Neuzustands unterschreitet.

Motorvarianten

In der preisgünstigsten Modellversion

Typ	520i Touring Steptronic	530e Touring Steptronic	530e Touring xDrive Steptronic	550e Touring xDrive Steptronic	520d Touring Steptronic	520d Touring xDrive Steptronic	540d Touring xDrive Steptronic
Aufbau/Türen	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1998	4/1998	4/1998	6/2998	4/1995	4/1995	6/2993
Leistung [kW (PS)]	153 (208)	220 (299)	220 (299)	360 (489)	145 (197)	145 (197)	223 (303)
Dauerleistung lt. Fahrzeugschein [kW]	140	140	140	230	-	-	210
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	330/1500	450/1500	450/1500	700/1750	400/1500	400/1500	670/1500
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	230	220	218	250	220	218	250
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (WLTP)	6,1 l SP	2,3 l SP 15,3 kWh	2,7 l SP 15,8 kWh	2,9 l SP 17,0 kWh	5,3 l D	5,7 l D	6,0 l D
Antriebsbatterie [kWh] ((n)etto/(b)rutto)		19,4 (n)	19,4 (n)	19,0 (n)			
CO2 [g/km] lt. Hersteller (WLTP)	137	53	60	66	140	149	157
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/29/27	16/29/26	16/29/26	16/29/26	17/30/28	17/30/28	16/30/28
Steuer pro Jahr [Euro]	129	40	40	60	289	309	416
Preis [Euro]	62.000	68.700	71.300	80.700	64.300	66.900	73.900

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
Kraftstoffe: N - Normalbenzin / S - Superbenzin / SP - SuperPlus / D - Diesel / FG - Flüssiggas / G - Erdgas / E - Strom

Herstellerangaben

Hubraum	2.998 ccm
Leistung	360 kW/489 PS
Maximales Drehmoment	700 Nm
Kraftübertragung	Allrad
Getriebeart	8-Gang-Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	250 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	4,4 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	2,9 l
CO ₂ -Ausstoß	66 g/km
Stirnfläche/cW-Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	1234yf
Reifengröße (Serie)	245/45 R19Y
Länge/Breite/Höhe	5.060/1.900/1.515 mm
Leergewicht/Zuladung	2.285/590 kg
Kofferraumvolumen	570/1.700 l
normal/geklappt	
Anhängelast	750/2.000 kg
ungebremst/gebremst	
Stützlast/Dachlast	100/100 kg
Batteriekapazität (brutto/netto)	-/19,0 kWh
Tankinhalt	60 l
Garantie Allgemein/Rost	Keine/12 Jahre
Produktionsort	Deutschland, Dingolfing

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h	2,7 s
Überholvorgang 80-120 km/h	2,8 s
Bremsweg aus 100 km/h	32,5 m
Reifengröße vorne	245/40 R20 99Y
Reifengröße hinten	275/35 R20 102Y
Reifen	Pirelli Pzero
Wendekreis (li./re.)	12,0 / 12,1 m
Autotest-Verbrauch	14,1 kWh + 4,4 l/100 km
Reichweite	799 km
Innengeräusch 130 km/h	64,7 dB(A)
Fahrzeugbreite	2.160 mm
(inkl. Außenspiegel)	
Leergewicht/Zuladung	2.290/585 kg
Kofferraum normal	425 l
geklappt/dachhoch	845/1.510 l

Kosten

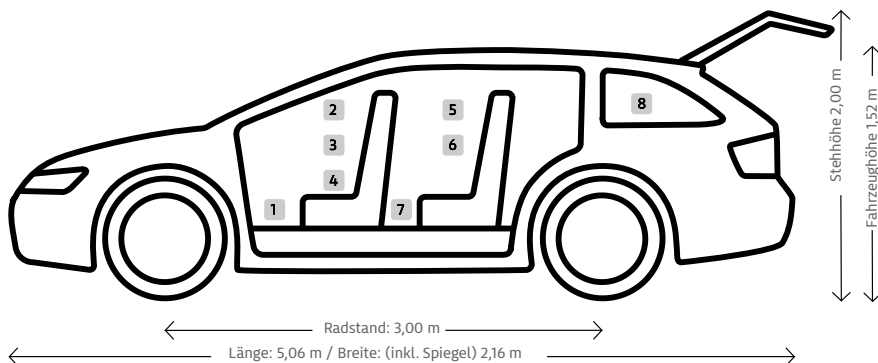
(pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

Betriebskosten	184 Euro
Fixkosten	238 Euro
Werkstattkosten	149 Euro
Wertverlust	908 Euro
Monatliche Gesamtkosten	1.480 Euro
Steuer pro Jahr	60 Euro
Versicherungs-Typklassen	16/29/26
KH/VK/TK	
Basispreis getestete Variante	84.050 Euro

Informationen zum Testfahrzeug

Pressefahrzeug	EZ 03.12.2025
Testwagenpreis inkl.	110.880 Euro
Sonderausstattung	
Kilometerstand bei Testbeginn	3.355 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine
Softwarestand	OS8.5, 11/2025.50

- 1 Beinfreiheit vorn bis 1,96 m Person
- 2 Kopffreiheit vorn bis 2,08 m Person
- 3 Innenbreite vorn 152 cm
- 4 Sitzhöhe vorn 45 cm
- 5 Kopffreiheit hinten bis 2,03 m Person
- 6 Innenbreite hinten 145 cm
- 7 Beinfreiheit hinten bis 2,08 m Person (Vordersitz auf 1,85 m eingestellt)
- 8 Kofferraumvolumen 425 - 1.510 L



Ausstattung

Technik (*im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	Serie
Scheinwerfer LED	Serie
Abbiege-/Kurvenlicht	Serie/-
Fahrlicht-/Wischerautomatik	Serie
Fernlichtassistent	-/Serie
statisch/dynamisch	
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/1.200 Euro°
	(Paket)
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parkenassistent	Serie
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/2.400 Euro°
	(Paket)
Head-up-Display	2.400 Euro° (Paket)
Schlüsselloses Zugangssystem	1.200 Euro° (Paket)
Elektrische Heckklappe	Serie

Sicherheit

Seitenairbags vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbags vorn/hinten	Serie
Zentralairbag	Serie
Spurwechselwarnung	Serie
Ausstiegswarnung	Serie
Querverkehrswarnung hinten	Serie

Innen

Navigationssystem	Serie
USB vorn/hinten	Serie
Apple CarPlay / Android Auto	Serie
Induktive Ladeschale	Serie
Klimaanlage/-automatik	-/Serie
Standheizung/-klimatisierung	Serie
Elektr. Fensterheber vorn/hinten	Serie
Autom. abblend.	Serie
Innen-/Außenspiegel	
Außenspiegel elektr. anklappbar	Serie
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Elektr. Sitze vorn links/rechts	2.750 Euro° (Paket)
Lordosenstütze links/rechts	Serie
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/2.750 Euro° (Paket)
Lenkradheizung	350 Euro°
Rücksitzlehne geteilt klappbar	Serie
Ambientebeleuchtung vorn/hinten	Serie

Außen

Anhängerkupplung	1.200 Euro
Metalllackierung	ab 1.120 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	-/1.630 Euro

Testurteil

Autotest (ohne Autokosten)	2,0
Autokosten	4,4
KATEGORIE	NOTE
Karosserie	2,1
Verarbeitung	1,5
Alltagstauglichkeit	2,8
Licht und Sicht	2,3
Ein-/Ausstieg	2,4
Kofferraum-Volumen	2,0
Kofferraum-Nutzbarkeit	1,8
Kofferraum-Variabilität	1,6
Innenraum	1,8
Bedienung	2,1
Multimedia	0,6
Raumangebot vorn	1,7
Raumangebot hinten	1,4
Innenraum-Variabilität	3,3
Komfort	1,6
Federung	1,4
Sitze	1,8
Innengeräusch	1,8
Klimatisierung	1,4
Antrieb	1,2
Fahrleistungen	0,8
Laufkultur	1,2
Getriebe	1,5
Fahreigenschaften	1,4
Fahrstabilität	1,3
Lenkung	1,8
Bremse	1,3
Sicherheit	1,5
Aktive Sicherheit	1,0
Passive Sicherheit	1,6
Kindersicherheit	2,0
Sicherheit ungeschützte Personen	2,1
Umwelt	4,4
Verbrauch	4,7
Umwelteinfluss	3,2

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

Bildergalerie

