

 **Plug-in-Hybrid
(Otto/Elektro)**
 **90.795 €**
 **220 kW/299 PS**
 **867 km**
 **14,7 kWh + 3,6 l
pro 100 km**



BMW 530e Touring M Sportpaket Steptronic

Fünftüriger Kombi der oberen Mittelklasse

BMW offeriert im aktuellen 5er ein breites Antriebsportfolio. Es gibt mildhybridisierte Benzin- und Dieselmotoren mit vier und sechs Zylindern. Außerdem kann man reine Elektroantriebe wählen, vom sparsamen Hecktriebler bis zum allradgetriebenen Performance-Modell. Zusätzlich bieten die Münchner noch gemischte Antriebe mit Elektro- und Benzinmotor, vom Vierzylinder bis zum Achtzylinder (M5). Jeden Antrieb kann man als Limousine oder Touring haben - die Variantenvielfalt ist beachtlich. Im Test tritt der praktische Kombi mit dem sparsamsten Plug-in-Hybridantrieb an. Auf Leistung braucht man beim 530e Touring nicht verzichten, knapp 300 PS und 450 Nm Drehmoment stemmen die beiden Motoren im Ernstfall gemeinsam Richtung Antriebswellen. Keine Kompromisse also bei den Fahrleistungen - und auch beim Fahrwerk muss man diese nicht eingehen, wenn man die optionalen adaptiven Dämpfer ordert. Trotz des hohen Aufpreises sind letztere sehr zu empfehlen, weil sie die Agilität des serienmäßigen M Sportfahrwerks um einen ausgezeichneten Komfort ergänzen, den man eigentlich von solch einem Luxus-Kombi erwarten würde. Der Antrieb aus Benzin- und Elektromotor arbeitet kultiviert, erweist sich am Ende aber nur als mäßig sparsam. Wer häufig auflädt, kann den Spritverbrauch stark reduzieren. Im gemischten Betrieb haben wir im Autotest-Zyklus 14,7 kWh + 3,6 l pro 100 km ermittelt. Angesichts der beachtlichen Fahrzeuglänge von über fünf Metern würde man fürstliche Platzverhältnisse erwarten - das kann der 5er jedoch auch als Touring nicht ganz erfüllen. Natürlich finden selbst vier große Erwachsene genug Platz und müssen angesichts des praktischen Kofferraums kaum Kompromisse beim Gepäck eingehen. Manche Modelle von anderen Marken bieten aber bei rund 25 cm weniger Länge nicht weniger Platz. Lange suchen darf man dagegen nach vergleichbar geschliffen abgestimmten Assistenzsystemen - hier hat BMW ganze Arbeit geleistet. Als Fahrer wird man geschickt unterstützt, ohne sich bevormundet zu fühlen. Das hat aber seinen Preis, bei über 72.000 Euro geht es für die Testvariante los. Inklusiv sinnvoller Ausstattung muss man rund 10.000 Euro mehr rechnen.

- ✓ **hoher Fahrkomfort mit Optionsfahrwerk, gute Fahrleistungen, sehr gut abgestimmte Assistenten, gutes Platzangebot**
- ✗ **wichtige Extras nur in teuren Paketen, zu lange Karosserie, hoher Anschaffungspreis, sehr teure Versicherung**

ADAC Urteil

2,0 Autotest
4,0 Autokosten

ADAC Zielgruppencheck

2,4 Familie
4,3 Stadtverkehr
2,6 Senioren
1,8 Langstrecke
2,1 Transport
1,9 Fahrspaß
3,0 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	1,9 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	11
		Kindersicherheit	11
		Sicherheit ungeschützte Personen	11
1,8 Innenraum	05		
Bedienung	05	4,0 Umwelt	11
Multimedia	06	Verbrauch	11
Raumangebot vorn	07	Umwelteinfluss	12
Raumangebot hinten	07		
Innenraum-Variabilität	07		
		4,0 Autokosten	12
1,6 Komfort	07	Monatliche Gesamtkosten	12
Federung	07		
Sitze	08	Motorvarianten	13
Innengeräusch	08		
Klimatisierung	08	Fahrzeugdaten	14
1,4 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

✓ Karosserie wie Innenraum des 5ers sind von BMW routiniert und sauber gefertigt, die lange Erfahrung im Fahrzeugbau merkt man bis ins Detail. 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 nicht einfach nur über einen hohen Preis, es muss auch am und im 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 weit über 70.000 Euro Grundpreis sollten solche Details wie die Sonnenblenden aber nicht nur aus hartem Kunststoff sein, sondern wenigstens mit Stoff überzogen - beim Vorgänger war das noch der Fall. Der Unterboden ist in weiten Bereichen verkleidet, nur die Bereiche um die Abgasanlage liegen frei.

2,8 Alltagstauglichkeit

Die Reichweite des 530e Touring mit Heckantrieb liegt rein elektrisch unterwegs bei 84 km im ADAC Verbrauchstest - damit erreicht der 5er im gemischten Testbetrieb nicht ganz die Herstellerangaben von rund 90 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 530e Touring ab. Führt man mit leerer Batterie im Hybridmodus weiter, kommt man allein mit der 60-l-Tankfüllung etwa 780 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 22,7 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 sehr großzügige 606 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 1,8 t 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 530e Touring liegt bei 12,6 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 stattet seinen Plug-in-Hybriden serienmäßig mit einem Reifenreparaturset aus. Ein Notrad hat jedoch keinen Platz mehr.

2,4 Licht und Sicht



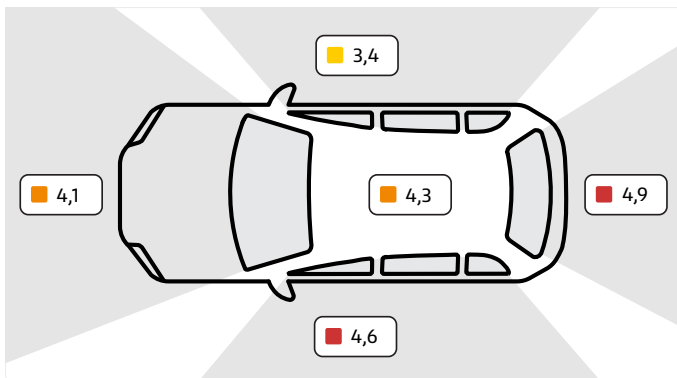
Die Kopfstützen in Kombination mit den Dachsäulen schränken die Sicht nach hinten heraus merklich ein. Insbesondere beim Abbiegen muss man besonders aufmerksam sein.

✓ 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.

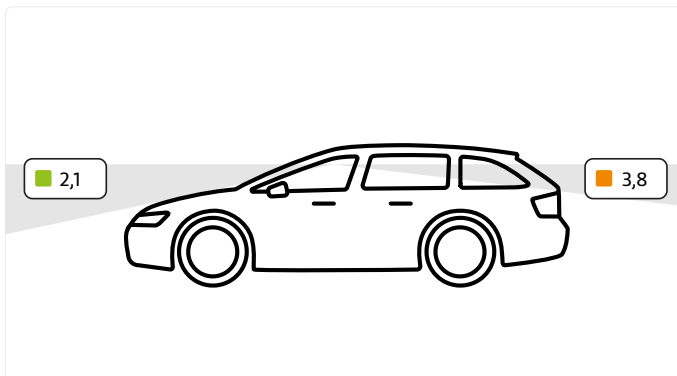
Wo das Auto vorn anfängt und hinten aufhört, muss man vorn abschätzen, kann sich hinten aber gut an der Heckscheibe orientieren. Trotzdem ist man über die serienmäßigen Parkhilfen und optionalen Rundumkameras dankbar, da sie mehr Präzision ermöglichen. Bodennahe Hindernisse hinten wären aufgrund der hohen Heckscheibe ohne die serienmäßige Rückfahrkamera nur schwer nah am Auto zu sehen. Die Rundumsicht fällt insgesamt ausreichend aus, denn 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 durch die 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 Scheibenwischer 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.

2,2 Ein-/Ausstieg

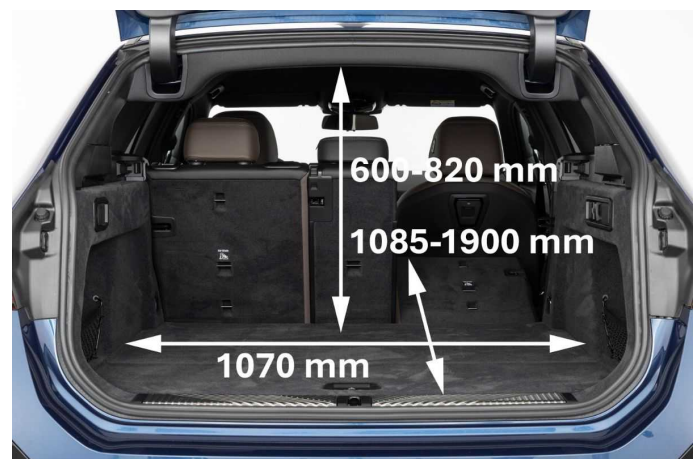
✓ Der Fahrersitz liegt mit rund 45 cm über der Straße gar nicht mal so tief für einen klassischen Kombi (Sitz ganz nach unten gestellt). Der Ein- und Ausstieg gelingt aber dank ausreichend großer Türausschnitte ordentlich. Die Schweller sind weder zu hoch noch zu breit. In den Fahrzeugfond steigt man 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, dafür 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 530e 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 50 l Platz, die beispielsweise für die Ladekabel und das Kofferraumtrennnetz genutzt werden können.



Angesichts der Fahrzeuglänge ist der Kofferraum nicht gerade groß - hier im Plug-in aber nicht kleiner als bei den reinen Verbrenner-Versionen. Denn die aufwendige Technik kommt weitgehend im Fahrzeugboden unter.

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 Körpergröße sollte man sich Sorgen um seinen Kopf machen. Die Ladekante befindet sich knapp 68 cm und damit nicht zu hoch über der Straße, der Ladeboden ist dazu auf einer Ebene. Das

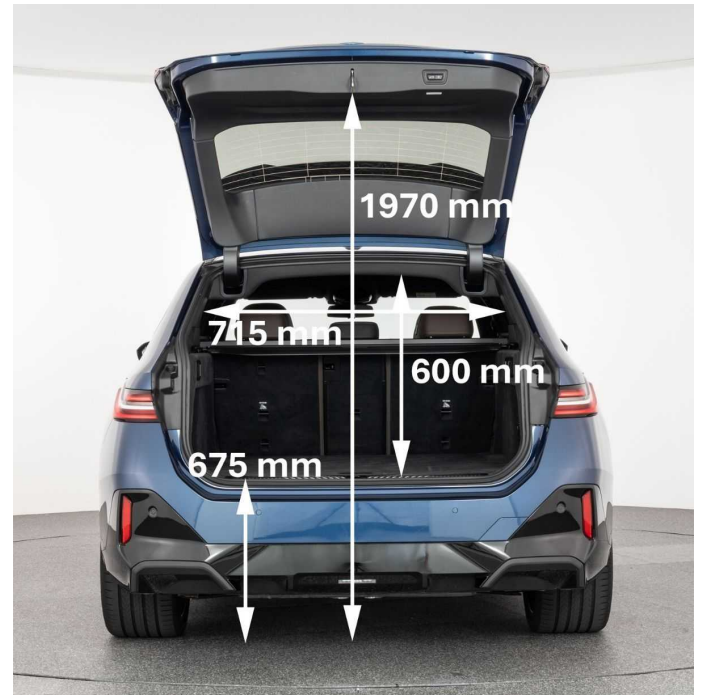
Gepäckabteil ist weitgehend glattflächig und lässt sich damit gut nutzen. Außerdem ist der Stauraum gut ausgeleuchtet, denn es gibt LED-Lampen links und rechts sowie in der Heckklappeninnenverkleidung.

✗ 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 aktuellen 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.

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 Koffer-

raumboden ist groß genug für Gepäcknetz, Reifenreparaturset und die Ladekabel. Zusätzlich findet dort sogar das Laderaum-rollo Platz.



Die niedrige Ladekante und keine Stufe innen machen das Ein- und Ausladen einfach. Die Kofferraumöffnung ist groß, praktisch gerade für sperrige Gegenstände.

1,8 Innenraum

2,1 Bedienung

Das Cockpit-Layout im 5er kennt man aus verschiedenen anderen BMW-Modellen, wobei es seit der zweiten Generation des iX3 schon nicht mehr die neueste Ausbaustufe darstellt. Der Aufbau im aktuellen 530e 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 "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 und die kleinen Stege zwischen den Sensorflächen kaum genug Orientierung geben. 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 Zentraldisplay 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 Drehzahlmes-

ser dargestellt, sondern ausschließlich eine Leistungsanzeige. Lediglich der mittlere Bereich lässt sich vielfältig konfigurieren. Es bleibt nicht nachvollziehbar, 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.



Einerseits wirkt das Cockpit aufgeräumt und übersichtlich. Andererseits gibt es viele Funktionen zu steuern, die man nun in den Menüs finden muss. Das macht die Bedienung komplizierter. Immerhin kann man Bildschirmansichten und Direktlinks individualisieren, was den Alltag wiederum vereinfacht. Das Infotainmentsystem ist auf Zack und wird mit BMWs zuverlässiger Update-Politik aktuell gehalten.

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" zu Ende 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 zwölf Lautsprechern ist Serie und sorgt für einen guten Klang im 530e. 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 fast zwei Meter 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 (nicht im Testwagen). Bei Nachtfahrten gefällt die inzwischen serienmäßige Ambientebeleuchtung, sie verleiht dem Innenraum subjektiv mehr Tiefe.

1,7 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 etwa zwei Metern. 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 lässt den Innenraum bei Nacht etwas tiefer wirken; BMW kann sich aber nur noch zu einzelnen Spots durchringen und verbaut hinten keine flächige Beleuchtung wie vorn.



Ob für raumgreifende Kindersitze oder große Menschen, der Platz auf der Rückbank ist großzügig. Eigene Verstellmöglichkeiten für die Rückbank gibt es nicht.

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 530e 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 aber 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.

1,6 Komfort

1,4 Federung

Der 530e Touring mit M Sportpaket fährt serienmäßig mit einem M Sportfahrwerk vor. Das ist reichlich straff geraten und passt eigentlich nicht so recht zum souveränen Reisekombi. Von daher empfiehlt sich die - leider sehr teure - Option "Adaptives Fahrwerk Professional". Neben einer Fahrwerkstieferlegung und den adaptiven Dämpfern enthält dieses Paket zusätzlich die Integral-Aktivlenkung, welche dank mitlenkender Hinterachse neben mehr Fahrstabilität auch einen kleineren Wendekreis ermöglicht. Von Vorteil für den Fahrkomfort ist ebenso, dass die Plug-in-Hybrid-Modelle des 5er Touring serienmäßig über eine Luftfederung an der Hinterachse verfügen. Das "Adaptive M Fahrwerk Professional" mit zusätzlichem Wankausgleich gibt es nur für den Sechszylinder-Plug-in.

✓ Die Vorteile der im Testwagen verbauten elektronischen Fahrwerksregelung sind klar zu spüren, denn die Kombination dynamischer Fahreigenschaften und hohem Fahrkomfort gelingt in beachtlicher Weise. 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. Unebenheiten innerorts wie außerorts werden gut geschluckt, der 530e Touring fühlt sich dabei trotzdem verbindlich und einwandfrei beherrschbar an. Beim langsamen Überfahren von Temposchwelen zeigt sich das gute Schluckvermögen der Federung, insbesondere an der Hinterachse. Selbst Kopfsteinpflaster weiß das Fahrwerk zu parieren und

möglichst wenig Erschütterungen an die Insassen weiterzureichen. Nur Kanten spürt man etwas deutlicher, denn hier können die großen Reifen mit ihren schmalen Flanken kaum beim Abfedern mithelfen. Egal in welchem Geschwindigkeitsbereich, man hat immer eine angenehme Kombination aus direktem Fahrgefühl und hohem Reisekomfort.

1,8 Sitze

✓ Serienmäßig gibt es Sportsitze, die bereits einen guten Sitzkomfort bieten. Im Testwagen sind die optionalen Komfortsitze verbaut, welche mehr elektrische Einstellmöglichkeiten bieten, aber bei weitem nicht mehr an den Langstreckenkomfort (und die Zahl der Einstellungen) heranreichen wie die im Vorgänger-5er. Dafür ist der Aufpreis nicht mehr so hoch wie früher. Man kann neben Höhe und Neigung auch die Lehnenbreite und die Sitzflächenlänge justieren. Verschiedenste Staturen sollten somit eine bequeme Sitzposition finden können. Die Konturen von Lehne und Fläche sind gut und auch der Seitenhalt passt einwandfrei. 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.

1,9 Innengeräusch

✓ Standardmäßig und bei ausreichend geladenem Akku startet der 530e elektrisch - egal ob Hybrid- oder Elektromodus als 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 Vierzylinder-Benziner als insge-

samt kultivierter Begleiter - die akute Aufwärmphase einmal ausgeblendet. Denn wenn sich der Benziner schnell warmlaufen muss, macht er das rau klingend und etwas ruckelig. Hat man Iconic Sound Electric aktiviert, bringen gerade unter Last die Lautsprecher einen energischen Ton künstlich erzeugt in den Innenraum, das trifft nicht jeden Geschmack. Immerhin hat man die Wahl. Wem schöner Klang eines Verbrennungsmotors wichtig ist, der sollte sich den Sechszylinder im 550e näher anhören - der ist ein legendärer Charakterdarsteller, er brummt nicht, er dröhnt nicht, er spielt nur sein klassisches Sechszylinder-Konzert.

Insbesondere beim entspannten Cruisen gefällt das Antriebsduo aus Elektromotor und Vierzylinder mit akustischer Zurückhaltung. Der Geräuschkomfort bei defensiver Fahrweise ist sehr angenehm und kann vollauf überzeugen. Fährt man mit Tempo 130 km/h, liegt der Geräuschpegel im Innenraum bei niedrigen 64,8 dB(A). Das ist ein guter Wert, obwohl BMW auf spezielle Dämmmaßnahmen wie Doppelverglasung in den Türscheiben verzichtet.

1,4 Klimatisierung

✓ Im 530e 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 und 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.

1,4 Antrieb

1,2 Fahrleistungen

✓ Der Vierzylinder-Turbobenziner mit zwei Litern Hubraum leistet für sich angemessene 190 PS und liefert ein maximales Drehmoment von 310 Nm. Zusätzlich befindet sich am Achtgang-Wandlerautomatikgetriebe ein Elektromotor mit 184 PS und maximal 250 Nm Drehmoment, der die Systemleistung auf bis zu 299 PS und 450 Nm erhöhen kann. Der kombinierte Antrieb beschleunigt den großen Kombi trotz seines erheblichen Leergewichts von über 2,1 t zügig - dank Heckantrieb kommt die Kraft gut auf die Straße und nur bei Nässe oder anderweitiger Glätte an die Haftungsgrenzen.

Auch Zwischenspurts sind schnell erledigt. Arbeiten beide Antriebe zusammen, kann man von 60 auf 100 km/h in 3,8 s be-

scheunigen, von 80 auf 120 km/h geht es kaum langsamer in 4,3 s. Von 15 auf 30 km/h, beispielsweise nach dem Abbiegen, beschleunigt der 530e Touring in 0,8 s - hier wirkt sich das schnelle Ansprechen des Elektroantriebs positiv aus. Nicht nur der Durchzug ist standesgemäß, sondern auch allgemein das erwähnte schnelle Ansprechverhalten. Rein von der PS-Zahl mag der Elektromotor wenig beeindrucken, sein Drehmoment und die Anbindung über das Getriebe verhelfen dem 530e jedoch auch rein elektrisch angetrieben zu guten Fahrleistungen. Denn beispielsweise von 60 auf 100 km/h geht es in 5,2 s.

BMW verspricht den Sprint von 0 auf 100 km/h in 6,4 s und eine Höchstgeschwindigkeit von 220 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.

1,6 Laufkultur

✓ Einen Respektabstand zum Reihensechszylinder bezüglich Laufkultur hält der Vierzylinder im 530e schon, jedoch hat BMW auch dem kleineren Turbomotor gute Manieren beigebracht. Sobald die kurze, rüde Warmlaufphase überwunden ist, läuft der Benzinmotor über den gesamten Drehzahlbereich ruhig, Brummen oder Dröhnen tritt kaum auf. Auch Vibrationen muss man schon suchen, so gering sind sie. Ein gewisser Kontrast zum rein elektrischen Fahren ist gegeben, man hat aber ein stimmiges Antriebsduo unter der Haube. Der Verbrenner spricht gut auf Leistungsanforderungen an, die elektrische Unterstützung sorgt für unmittelbare Reaktion. Der Turbomotor 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 mit Nachdruck voran geht. Außerhalb der Sportmodi ist der Antrieb auf Effizienz und weniger auf möglichst schnelle Reaktionen bedacht.

1,5 Getriebe

✓ Die Achtgang-Wandlervariante kommt traditionell vom Getriebespezialisten ZF. Eine gute Wahl, zumal BMW sie 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 treffsicher, sodass 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.

✗ Leider ziemlich umständlich: Das Einstellen der Rekuperationsstärken erfolgt nur über das Menü. Lediglich bei adaptiver Rekuperation "segelt" der 530e im Elektromodus, sonst wirkt immer eine der drei vorgewählten Rekuperationsstärken.

1,9 Fahreigenschaften

1,7 Fahrstabilität

✓ Mit dem optionalen, adaptiv gefederten Fahrwerk im getesteten 530e Touring ist man komfortabel und gleichzeitig sehr agil und fahrsicher unterwegs. Die im Paket enthaltene Integral-Aktivlenkung setzt Richtungsänderungen sehr schnell um, ohne dabei nervös zu wirken. Gleichzeitig wird der Fahrzeugaufbau angemessen stabil gehalten, auch ohne den Wankausgleich, der in den stärkeren 5er-Varianten gegen sehr hohen Aufpreis erhältlich ist. In sehr schnell angegangenen Kurven reagiert der 530e 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. Der Geradeauslauf ist einwandfrei. Auch bei flotter Gangart auf kurvigem Terrain halten sich die Aufbaubewegungen in engen Grenzen. Die Traktion ist mit dem Hinterradantrieb gut - ist die Haftung nicht optimal, greift die Traktionskontrolle geschickt und sehr feinfühlig ein.

Den ADAC Ausweichtest absolviert der 530e Touring mit "Adaptivem Fahrwerk Professional" souverän und sicher. Er fährt ausgesprochen stabil und bestens beherrschbar durch den

Parcours - als Fahrer lenkt man einfach dort hin, wohin man fahren möchte. Ist man dabei zu schnell, untersteuert der 530e kurz, bis er ausreichend abgebremst hat. Übersteuern tritt praktisch nicht auf. Insgesamt zeigt sich der Münchner Kombi sehr sicher, Wanken ist kaum zu spüren. 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 gibt es gegen Aufpreis, sie ist im getesteten 530e Touring verbaut. 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 aber gut, denn 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.

2,1 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 530e Touring so schnell wie möglich anhalten, benötigt er dafür durchschnittlich nur 35,0 m (Mittel aus zehn Bremsungen) - ein gutes Ergebnis. Die Bremsleistung lässt auch bei hoher Beanspruchung nicht nach.

1,5 Sicherheit

1,0 Aktive Sicherheit

✓ Man bekommt für den 5er-BMW 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 hinten 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. Hilfreich ist auch die im Top-Paket enthaltene Spurführungsunterstützung in engen Baustellen, die bei der Zentrierung des 5ers innerhalb der zur Verfügung stehenden Breite hilft und damit das Sicherheitsgefühl unterstützen kann. 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 530e 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).

-  Notbremsassistent beim Rückwärtsfahren
-  Notbremssystem
-  Abbiegeassistent
-  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

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.

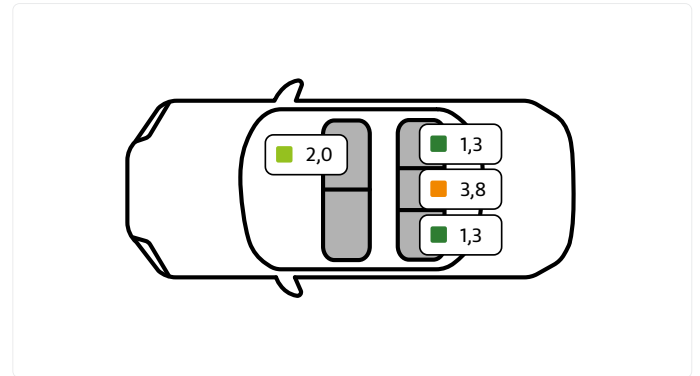
✗ Das Warndreck ist nun unter dem Kofferraumboden untergebracht und damit im Falle eines beladenen Kofferraums schwer zu erreichen. Frühere BMW-Modelle hatten das Warndreieck gut erreichbar in der Innenverkleidung der Heckklappe verstaut.

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 Vordersitze 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 530e Touring 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.

4,0 Umwelt

4,2 Verbrauch

✗ Wenn der 530e Touring mit voll geladener Batterie startet, sind im Elektrozyklus der Autotest-Verbrauchsmessung (gemischter Betrieb) rund 84 km elektrische Reichweite drin, bevor sich der Verbrenner zuschaltet. BMW gibt als Reichweite nach WLTP für die Version im Test rund 90 km an, was folglich bei grundsätzlich defensiver Fahrweise und moderaten bis warmen Außentemperaturen problemlos möglich ist. Der reine Stromverbrauch liegt bei 27,1 kWh/100 km (inkl. Ladeverluste) - für ein reines Elektroauto wäre das ein hoher Wert, aber auch für einen Plug-in-Hybriden ist das alles andere als rühmlich. Es gibt inzwischen deutlich sparsamere Konkurrenten, die auch eine ähnliche Gesamtleistung wie der 530e bieten.

Fährt man im Hybrid-Modus mit leerer Batterie, ergibt sich ein Verbrauch von durchschnittlich 7,7 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. Hilfreich für eine optimierte Regelung der beiden Antriebe ist die Eingabe des Ziels ins Navigationssystem. Dann kann die Elektronik anhand der Topografie-Vorausschau und der gesamten Routenlänge Elektromotor und Verbrenner möglichst effizient einsetzen. Wie immer ist das häufige Nachladen wichtig, weil die Mitnutzung von Strom den Verbrauch schnell 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 14,7 kWh + 3,6 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 530e eine Ladeleistung von 11 kW an und verspricht eine nutzbare Batteriekapazität 19,4 kWh. Gut zwei Stunden sind zum Vollladen ausreichend. Eine Lademöglichkeit über CCS (Gleichstrom) gibt es aber noch immer nicht.

2,9 Umwelteinfluss

Der 530e Touring 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 m² - für Standardparkplätze in der Länge manchmal schon ein Problem. Das Leergewicht von gut 2,1 t ist stattlich, der Gewichtsvorteil gegenüber der rein elektrischen i5-Variante liegt aber immerhin bei rund 200 kg. Das Vorbeifahrgeräusch des 530e Touring liegt bei 65 dB(A), ein durchschnittlich guter Wert.

4,0 Autokosten

4,0 Monatliche Gesamtkosten

✗ Bereits der Grundpreis für den 530e Touring mit M Paket liegt bei über 72.000 Euro. Die Serienausstattung geht in Ordnung, weist aber einige Lücken auf, die man im Sinne eines besseren Wiederverkaufs unbedingt schließen sollte. Dazu gehören beispielsweise neben der Optik des M Sportpaket auch so banale Dinge wie getönte hintere Scheiben und der Komfortzugang, welcher in dieser Preisklasse inzwischen als Standard angesehen wird. Die 80.000 Euro sind schnell überschritten, dann hat man aber ein stimmiges Paket. Es müssen nicht unbedingt gut 90.000 Euro wie beim Testwagen werden.

Die Unterhaltskosten sind beim 530e Touring teilweise günstig, denn an Kfz-Steuer werden jährlich nur 40 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 betragen 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 Leistung des 530e liegt es nicht, denn selbst die schwächere Dieselmotorisierung ist 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	550e Touring xDrive Steptronic	520d Touring Steptronic	540d Touring xDrive Steptronic
Aufbau/Türen	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1998	4/1998	6/2998	4/1995	6/2993
Leistung [kW (PS)]	153 (208)	220 (299)	360 (489)	145 (197)	223 (303)
Dauerleistung lt. Fahrzeugschein [kW]	140	140	230	-	210
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	330/1500	450/1500	700/1750	400/1500	670/1500
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	230	220	250	220	250
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (WLTP)	6,1 l SP	2,3 l SP 15,3 kWh	2,9 l SP 17,0 kWh	5,3 l D	6,0 l D
Antriebsbatterie [kWh] ((n)etto/(b)rutto)		19,4 (n)	19,0 (n)		
CO ₂ [g/km] lt. Hersteller (WLTP)	137	53	66	140	157
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/29/27	16/29/26	16/29/26	17/30/28	16/30/28
Steuer pro Jahr [Euro]	129	40	60	289	416
Preis [Euro]	62.000	68.700	80.700	64.300	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

4-Zyl.-Turbobenziner, Plug-in-Hybrid (Otto/Elektro), Euro 6e

Hubraum	1.998 ccm
Leistung	220 kW/299 PS
Maximales Drehmoment	450 Nm
Kraftübertragung	Hinterrad
Getriebeart	8-Gang-Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	220 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	6,4 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	2,3 l
CO ₂ -Ausstoß	53 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	2.140/600 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	570/1.700 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/1.800 kg
Stützlast/Dachlast	100/100 kg
Batteriekapazität (brutto/netto)	-/19,4 kWh
Tankinhalt	60 l
Garantie Allgemein/Rost	Keine/12 Jahre
Produktionsort	Deutschland, Dingolfing

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h	3,8 s
Überholvorgang 80-120 km/h	4,3 s
Bremsweg aus 100 km/h	35,0 m
Reifengröße vorne	255/35 R21 101Y XL
Reifengröße hinten	285/30 R21 103Y XL
Reifen	Continental Conti Eco Contact 6Q
Wendekreis (li./re.)	12,4 / 12,6 m
Autotest-Verbrauch	14,7 kWh + 3,6 l/100 km
Reichweite	867 km
Innengeräusch 130 km/h	64,8 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.160 mm
Leergewicht/Zuladung	2.134/606 kg
Kofferraum normal	425 l
geklappt/dachhoch	845/1.510 l

Kosten

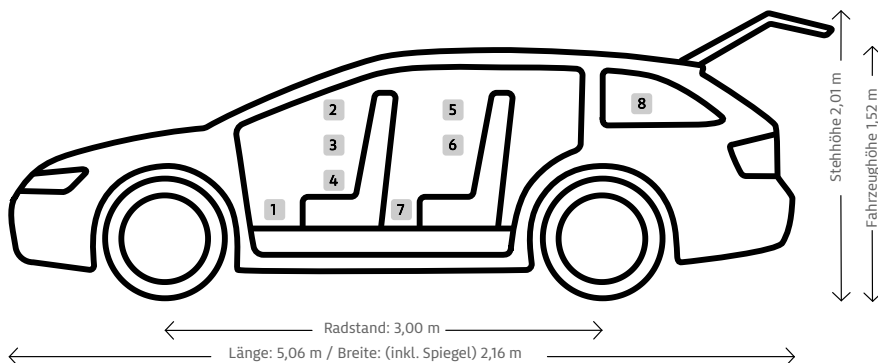
(pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

Betriebskosten	161 Euro
Fixkosten	236 Euro
Werkstattkosten	119 Euro
Wertverlust	844 Euro
Monatliche Gesamtkosten	1.360 Euro
Steuer pro Jahr	40 Euro
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	16/29/26
Basispreis getestete Variante	72.400 Euro

Informationen zum Testfahrzeug

Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	90.795 Euro
Kilometerstand bei Testbeginn	3.081 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

- 1 Beinfreiheit vorn bis 1,96 m Person
- 2 Kopffreiheit vorn bis 2,11 m Person
- 3 Innenbreite vorn 152 cm
- 4 Sitzhöhe vorn 45 cm
- 5 Kopffreiheit hinten bis 1,99 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	1.990 Euro°
Scheinwerfer LED	Serie
Abbiege-/Kurvenlicht	Serie/-
Fahrlicht-/Wischerautomatik	Serie
Fernlichtassistent	-/Serie
statisch/dynamisch	
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/1.000 Euro°
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	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 (2-Zonen)
Standheizung/-klimatisierung	Serie
Elektr. Fensterheber vorn/hinten	Serie
Autom. abblend.	Serie/Serie
Innen-/Außenspiegel	(Fahrerseite)
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
Metalliclackierung	ab 1.120 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	-/1.630 Euro

Testurteil

Autotest (ohne Autokosten)

2,0

Autokosten

4,0

KATEGORIE

NOTE

Karosserie

2,1

Verarbeitung	1,5
Alltagstauglichkeit	2,8
Licht und Sicht	2,4
Ein-/Ausstieg	2,2
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	1,7
Innenraum-Variabilität	3,3

Komfort

1,6

Federung	1,4
Sitze	1,8
Innengeräusch	1,9
Klimatisierung	1,4

Antrieb

1,4

Fahrleistungen	1,2
Laufkultur	1,6
Getriebe	1,5

Fahreigenschaften

1,9

Fahrstabilität	1,7
Lenkung	1,8
Bremse	2,1

Sicherheit

1,5

Aktive Sicherheit	1,0
Passive Sicherheit	1,6
Kindersicherheit	2,0
Sicherheit ungeschützte Personen	2,1

Umwelt

4,0

Verbrauch	4,2
Umwelteinfluss	2,9

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

