



BMW 520d Steptronic

Viertürige Stufenhecklimousine der oberen Mittelklasse
(145 kW/197 PS)

Seit Ende 2023 steht die achte Generation des BMW Fünfer bei den Händlern und ist erstmalig auch als vollelektrischer i5 erhältlich. Das Design der Neuauflage wirkt deutlich progressiver, eine BMW-Niere im XXL-Format blieb der auf gewaltige 5,06 m (plus 10 cm) angewachsenen Limousine erspart. Zum ADAC Autotest tritt der Münchner zunächst als 520d mit einem 197 PS starken Vierzylinder-Diesel unter der Haube an. Das Zweiliter-Aggregat mit zweistufiger Aufladung vereint gute Fahrleistungen mit hoher Effizienz und geringen Schadstoffemissionen. Im ADAC Ecotest begnügt sich der Selbstzünder mit 5,3 l/100 km, gleichzeitig sprintet der 1,8 t schwere Hecktriebler bei Bedarf in 7,3 s aus dem Stand auf Tempo 100. In Kombination mit der Achtgang-Automatik ergibt sich eine souveräne und harmonische Antriebskombination, lediglich das unvorhersehbare Verhalten des Mild-Hybrid-Systems im Schubbetrieb fällt im Alltag negativ auf. Da wir gerade beim Meckern sind: An der ein oder anderen Stelle lässt die Verarbeitung etwas zu wünschen übrig, der zerklüftete Kofferraum ist nur mäßig nutzbar und die Bedienbarkeit hat durch den Wegfall der Klimabedieneinheit und den ungewohnt unpräzisen iDrive-Controller spürbar gelitten. Die Fahreigenschaften sind gut, allerdings kann der mit einem Standardfahrwerk angetretene Testwagen hier keine Glanzpunkte setzen und die Sprintsparreifen gehen zu Lasten der Fahrdynamik, was sich neben der Untersteuertendenz auch in einem nur durchschnittlichen Bremsweg zeigt. Abgesehen davon lässt der Fünfer im Kapitel Sicherheit nur wenig anbrennen, auch wenn die Münchner für viele Assistenten Aufpreis verlangen. Alles in allem kommt der BMW 520d auf die Gesamtnote 2,0 - das ist dem Vorgänger allerdings auch gelungen. Fortschritte in puncto Effizienz und Konnektivität stehen Rückschritte bei Bedienung, Verarbeitung und das Größenwachstum gegenüber. **Konkurrenten:** u. a. Audi A6, Mercedes E-Klasse, Skoda Superb, Volvo S90.

+ effizienter und sauberer Dieselmotor, große Reichweite, sichere Fahreigenschaften, sehr gutes LED-Lichtsystem Serie, hohes Sicherheitsniveau

- sehr lang, leichte Verarbeitungsschwächen, zerklüfteter Kofferraum, Bedienungsschwächen, unvorhersehbares Verhalten im Schubbetrieb

ADAC-Urteil

AUTOTEST 1,9

AUTOKOSTEN 4,6

Zielgruppencheck

Familie 2,5

City 4,4

60+ Senioren 3,1

Langstrecke 2,1

Transport 3,3

Fahrspaß 2,3

Preis/Leistung 3,2

Ecotest ★★★★★☆

2,5 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,1 Verarbeitung

⊕ Im Kapitel Verarbeitung schneidet der neue Fünfer gut ab, allerdings enttäuscht die Neuauflage bei mancher Detaillösung. Beispiele gefällig? Die Sonnenblenden aus Kunststoff müssen im Gegensatz zum Vorgängermodell ohne in dieser Fahrzeugklasse üblichen Stoffüberzug auskommen. Die billig wirkenden Fensterhebertasten kommen ohne jegliches Chromzierrat daher. Im Bereich um den Türinnengriff kommt Hartplastik zum Einsatz, das bereits verkratzt ist, und in den Türfächern wurde auf eine weiche Einlage verzichtet, weshalb Gegenstände lautstark umherrutschen. Die Schweller müssen ohne schützende Einstiegsleisten auskommen. All das ist wenig Premium-like und trübt das Wertigkeitsempfinden doch nachdrücklich, auch wenn an der grundsätzlichen Materialauswahl kaum Grund zur Klage gibt. An der Verarbeitung des Interieurs gibt es bis auf die spürbaren Gussnähte an den Sonnenblenden jedoch nichts zu kritisieren

- alle Anbauteile sind solide montiert und geben selbst auf Holperstrecken keinen Mucks von sich. Aber es sind bei einem Auto dieser Fahrzeug- und Preisklasse eben gerade die Details, die den Eindruck nachhaltig prägen. Der Unterboden ist großflächig verkleidet und mit Konservierungsmittel geschützt, die Karosserie sorgfältig verarbeitet. Allerdings fallen die Türen BMW-typisch hart und lautstark ins Schloss, ein sattes "Plopp" würde mehr Solidität vermitteln. Zudem sitzt der Tankdeckel des Testwagens nicht bündig und im Kofferraum kommt ein rauer Filz zum Einsatz, während die Touring-Modelle weichen Teppich spendiert bekommen. Alles in allem wirkt die Neuauflage weniger wertig als das Vorgängermodell. Offensichtlich haben die Controller aktuell wieder die Oberhand über die Entwickler bekommen. Bleibt zu hoffen, dass sich das Blatt bei der Modellüberarbeitung wieder wendet.

3,2 Alltagstauglichkeit

⊕ Gut sind die Transporteigenschaften der Limousine. Die erlaubte Dachlast fällt mit 75 kg ordentlich aus und auch die zulässige Anhängelast von bis zu 2.000 kg kann sich sehen lassen. Die Stützlast von 100 kg steht schweren Anhängern oder einem großen Fahrradträger nicht im Wege. Auch die erlaubte Zuladung des Testwagens von stattlichen 591 kg dürfte in den allermeisten Fällen ausreichen.

Auf Grundlage des Verbrauchs im ADAC Ecotest kommt der 520d mit einer Tankfüllung rund 1.130 weit.

⊖ Der Wendekreis fällt mit 12,5 m ziemlich groß aus, was den 5er in Kombination mit der für eine Limousine der oberen Mittelklasse extremen Länge von 5,06 m und der stattlichen Breite von 2,16 m (inkl. Außenspiegel) sehr unhandlich macht. Nach dem Siebener ist der Fünfer damit ein weiteres Modell der Münchner, das mit einem starken Längenwachstum auffällt und die meisten Konkurrenten deutlich übertrifft. Für den Falle eines Reifenschadens hat der Fünfer kein Hilfsmittel an Bord, selbst das Pannenset kostet Aufpreis. Ein Not- oder gar Ersatzrad sind nicht zu haben. Und selbst Reifen mit Notlaufeigenschaften - bei dieser Technik war BMW einst Pionier - werden nicht angeboten.

2,3 Licht und Sicht

⊕ Der Fünfer ist ab Werk mit dem Parking Assistant-Paket ausgestattet, das neben Parksensoren vorn, hinten und an den Seiten, auch eine Rückfahrkamera mit Waschdüse sowie einen Parkassistenten umfasst. Der Rückfahrassistent zeichnet beim Rangieren bis zu 50 m des vorwärts gefahrenen Wegs auf und fährt diesen auf Wunsch rückwärts zurück, was beispielsweise bei engen Einfahrten von Vorteil ist. Optional bieten die Münchner den Parking Assistant Plus, der ein 360-Grad-Kamerasystem beinhaltet. Zudem gibt es den Parking Assistant Professional, der auch ferngesteuertes Parken ermöglicht, entweder per Smartphone oder aus dem Fahrzeug. Praktisch, wenn die Parklücke zu schmal ist, um ein- oder auszusteigen. Der BMW ist stets mit adaptiven LED-Scheinwerfern ausgestattet, die neben einer dynamischen



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

Leuchtweitenregulierung und adaptiver Lichtverteilung auch Abblende- und Kurvenlicht (zumindest für das Fernlicht) bieten. Eine Laserlichtfunktion ist für die neue Fünfer-Generation nicht mehr zu haben - offensichtlich sind die Münchner ebenfalls zu der Einschätzung gekommen, dass dessen Mehrwert in keiner Relation zu den Mehrkosten steht. Auch ohne diese Technik sorgt das Lichtsystem für eine hervorragende Fahrbahnausleuchtung. Eine Scheinwerferreinigungsanlage ist nicht zu haben - beim Vorgängermodell war diese zumindest zu Beginn noch erhältlich.

Der Innenspiegel blendet automatisch ab, bei den Außenspiegeln geschieht dies nur auf der Fahrerseite.

Die Aerowischer samt integrierter Waschdüsen sorgen unter allen Wetter- und Fahrbedingungen für gute Sicht. Unschön: Sind die Wischer aktiviert, heben sie sich aus der Grundposition etwas an. Der rechte Wischer ist in der Warteposition dann deutlich sichtbar.

⊖ Die Fahrzeugenden lassen sich nicht einsehen und auch nur schlecht abschätzen. Gut, dass der Fünfer zahlreiche Parkhelfer serienmäßig an Bord hat. Das Ergebnis der Rundumsichtmessung fällt wegen der allgemein recht breiten Dachsäulen und der nicht versenkbaren Fondkopfstützen nur mäßig aus.

2,4 Ein-/Ausstieg

Der Ein- und Ausstieg gestaltet sich dank der großen Türen und der nicht allzu tiefen Sitzposition (45 cm über dem Fahrzeugboden in der untersten Sitzposition) nicht sonderlich beschwerlich, auch wenn der Schweller recht hoch aufragt. Unschön: Der Fünfer hat in der Basisausstattung keine Einstiegsleisten, die den Lack vor Kratzern schützen. In den Fondbereich kann man ebenfalls bequem ein- und aussteigen. Hinderlich ist auch hier der hohe Schweller, zudem dürfte im Bereich der Füße mehr Platz zur Verfügung stehen.

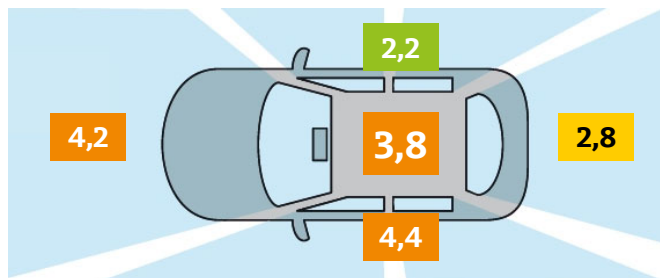
⊕ Der optionale Komfortzugang besitzt einen zuverlässigen Diebstahlschutz, denn mittels Funkverlängerer kann die Zentralverriegelung nicht mehr überlistet werden. Wichtig aber: Die Fahrzeugsoftware muss auf dem aktuellen Stand gehalten werden, denn BMW liefert regelmäßig Updates, damit der 5er sicherheitstechnisch auf dem neuesten Stand ist. Weitere Informationen dazu unter www.adac.de/keyless. BMW bietet für den Fünfer zudem den "BMW Digital Key Plus".

2,3 Kofferraum-Volumen

⊕ Im Kofferraum finden standardmäßig bis zu 465 l Platz. Alternativ kann man im Kofferraum auch bis zu sieben Getränkekisten unterbringen. Klappt man die Rückbank um, lassen sich bis 835 l verstauen (gemessen bis Fensterunterkante).

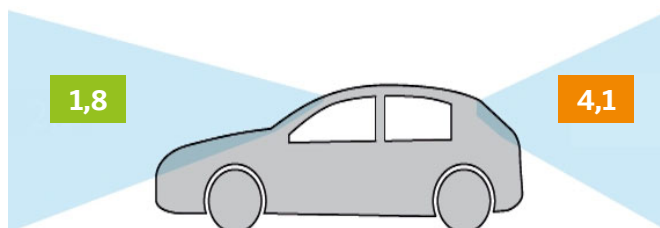
Rundumsicht

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



Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.



Mit ihm kann man das Fahrzeug per Ultra Wideband Funktechnologie (UWB) mit geeigneten Smartphones entriegeln und schließen. Dabei genügt es, sich mit dem Smartphone dem Auto zu nähern bzw. davon zu entfernen, um das Entriegeln bzw. Verriegeln auszulösen. Der digitale Fahrzeugschlüssel kann mit bis zu fünf weiteren Nutzern geteilt werden.

Serienmäßig beleuchten die Scheinwerfer das Vorfeld und seitliche Spots in den Seitenschwellern den Bereich neben den Türen beim Auf- und Absperren - das ist sehr praktisch. BMW spendiert dem Fünfer vier Haltegriffe am Dachhimmel.



Mit 465 l Volumen bietet der Kofferraum der 5er-Limousine viel Platz für das Gepäck. Leider ist er sehr zerklüftet.

3,2 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Heckklappe öffnet und schließt stetes elektrisch. Das funktioniert auch mittels Fußschwenk unter die Heckschürze, sofern das Keyless-System ("Komfortzugang") mitbestellt wurde. Die Ladekante befindet sich 69 cm und damit nicht zu hoch über der Straße, innen beträgt die Stufe zum Ladeboden 14 cm.

⊖ Die Kofferraumöffnung ist wie häufig bei klassischen Limousinen eher klein, sperrige Gegenstände lassen sich dadurch schlecht oder erst gar nicht einladen. Der Ladeboden ist zwar tief, aber ziemlich schmal. Zudem sind die Seitenwände nicht glattflächig, sondern stark zerklüftet, was die Nutzbarkeit zusätzlich einschränkt. Bei umgeklappten Rücksitzlehnen entsteht keine ebene Ladefläche, denn die Lehnen steigen merklich an.

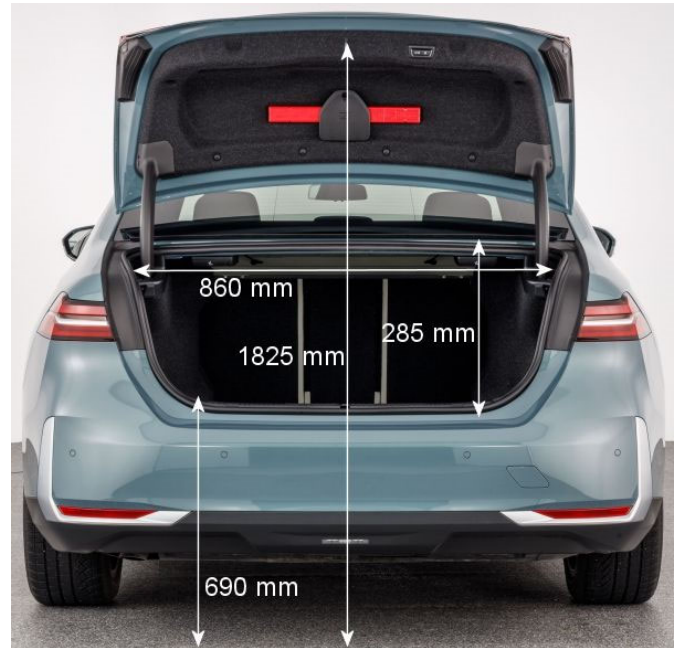
2,6 Kofferraum-Variabilität

Der BMW 520d bietet im Rahmen seiner Möglichkeiten als Limousine eine gute Variabilität. Die Rücksitzlehnen lassen sich dreigeteilt umklappen, das Entriegeln für asymmetrisch geteiltes Umklappen funktioniert über Hebel im Kofferraum, der mittlere Teil lässt sich separat über den Innenraum entriegeln und umlegen. Das alles gelingt leichtgängig, nur für das Zurückklappen benötigt man etwas Kraft. Wünschenswert wäre, dass die Lehnen nach dem Entriegeln selbsttätig umfallen. Unpraktisch: Da der mittlere Gurt nicht an der Rücksitzbank, sondern an der Hutablage fixiert ist, ist er beim Umklappen im Weg und muss daher aus dem zusätzlichen Gurtschloss gelöst

2,1 INNENRAUM

2,4 Bedienung

Die Cockpitlandschaft ähnelt in weiten Teilen der des BMW 7ers - Lenkrad, Display und die Bedieneinheit auf der Mittelkonsole sind baugleich. Aktuell kommt das Operating System OS 8.5 zum Einsatz, das anstelle der vorherigen Ordnerstruktur auf App-Symbole für die jeweilige Funktion setzt, was Anwählen des entsprechenden Icons besonders mit dem Dreh-Drück-Steller recht umständlich macht - die neue Benutzeroberfläche ist klar auf die Bedienung per Touchscreen ausgerichtet. Ebenfalls neu und eine eindeutige Verschlechterung ist der Wegfall der separaten Klimabedieneinheit. Die Steuerung erfolgt nun über das große Touchdisplay. 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. Die Bedienung der Klimatisierung wird damit deutlich umständlicher und komplizierter. Auch die äußerst praktischen, weil frei belegbaren



Durch die bauartbedingte kleine Laderaumöffnung lassen sich sperrige Gegenstände kaum beladen.

werden.

Die Zahl der Verstaue- und Fixiermöglichkeiten ist etwas dürftig, es gibt lediglich je ein kleines Fach links und rechts, je einen Taschenhaken sowie vier Ösen zur Ladegutfixierung, die allerdings etwas hoch angebracht sind. Ein Fach unter dem Kofferraumboden ist nicht vorhanden.

Favoritentasten sind passé, jetzt stehen programmierbare Shortcuts über einen Wisch vom oberen Displayrand nach



Die Verarbeitungsqualität liegt im 5er auf hohem Niveau. Die Materialanmutung ist zwar ebenfalls gelungen, kann aber das bisher gewohnte Niveau nicht erreichen. Auch die Bedienung kann weitgehend überzeugen, ist aber nicht mehr so intuitiv und funktionell wie beim Vorgängermodell.

unten zur Verfügung. Das wirkt wie aus der Not heraus geboren und kann dem bisherigen 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 Zentraldisplay ist hoch positioniert und damit gut im Blickfeld. Allerdings ist der rechte Bereich weit vom Fahrer entfernt und per Touch dadurch schlecht zu erreichen - hier greift man besser zum Controller.

⊕ 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.

⊖ Die Taste für den Warnblinker wird als berührungsempfindliche Fläche auf der "Interaction Bar" realisiert. Dumm nur, dass die Interaktion damit nur unzureichend funktioniert. 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

1,2 Multimedia/Konnektivität

⊕ Der Fünfer bietet bereits ab Werk eine umfangreiche Konnektivitäts- und Multimediaausstattung. DAB-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 mannigfaltigen Möglichkeiten der online-basierten BMW-Services wie Remote Control oder die einzeln buchbaren Fahrzeugapps wie etwa Microsoft Office oder Twitter kann man nach Anmeldung im Connected Drive Store entdecken. Die ConnectedDrive Services sind die ersten zwei Jahre inklusive, danach kostenpflichtig. Apple CarPlay und Android Auto zur Integration von Smartphones werden dauerhaft unterstützt, die Anbindung ist kabellos möglich. Top: Nur bei BMW-Modellen wird die Karte von Apple Maps auch im Kombiinstrument dargestellt. Will man sein Handy kabellos in der entsprechenden Ladeschale aufladen, muss man dafür extra bezahlen.

Ab Werk ist der Münchner lediglich mit sechs Lautsprechern ausgerüstet, was für ein Modell der oberen Mittelklasse kläglich ist. Für höhere Klanggenüsse gibt es gegen Aufpreis

ausgeführt wird - man denke etwa an ein plötzlich auftretendes Stauende.

Das Kombiinstrument mit seiner gewöhnungsbedürftigen Darstellung war bereits beim Vorgängermodell Gegenstand der Kritik, bei der Neuauflage hat es sich nochmals verschlechtert. Das exakte Ablesen des stilisierten Tachometers ist bei einer Skalierung von 30 km/h nicht möglich, daher ist man auf die zusätzliche digitale Anzeige angewiesen. Ebenfalls unverständlich ist, weshalb die Münchner kaum variierbare Darstellungsmöglichkeiten bieten. Unlogisch. 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 dies doch kein Problem darstellen.

Auch die Sitzeinstellung ist nicht zu Ende gedacht. Wer beispielsweise die Sitzflächenlänge, die Lordosenstütze oder die Lehnenbreite justieren möchte, muss ins entsprechende Menü im Infotainment wechseln 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. Es gibt am neuen 5er leider hier und da Stellen, bei denen man sich fragt: Was haben sich die Entwickler dabei nur gedacht?

von 480 Euro ein Lautsprechersystem von Harman/Kardon mit zwölf Lautsprechern, für 1.250 Euro bietet das Surround Sound System von Bowers & Wilkins mit 18 Lautsprechern ein noch besseres Klangerlebnis. Es ist erfreulich, dass die Preise für die optionalen Soundanlagen deutlich gesunken sind - im Vorgängermodell schlugen die Anlagen noch mit 1.100 bzw. 5.300 Euro zu Buche.

Mit der Funktion BMW Apps kann man viele kompatible Apps des via Bluetooth verbundenen Smartphones per Touchscreen steuern. Dies stellt in der Praxis eine Alternative zu Apple CarPlay und Android Auto dar, da man so Musikstreaming-Dienste, Smart-Home-Funktionalitäten oder auch Nachrichten-Apps mit dem Auto nutzen kann.

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.

1,6 Raumangebot vorn

⊕ Der BMW 5er stellt seinen Insassen vorn ein gutes Platzangebot zur Verfügung. Die Beinfreiheit reicht für knapp zwei Meter große Menschen, die Kopffreiheit alleine würde für knapp 2,10 m große Personen genügen. Interessant: Trotz des

Längenwachstums von zehn Zentimetern bietet der Fünfer damit weniger Platz als das Vorgängermodell. Das Raumgefühl fällt gut aus, etwas einengend wirkt lediglich der sehr breite Mitteltunnel.

2,4 Raumangebot hinten

⊕ Auf den Rücksitzen sind die Platzverhältnisse gut und haben im Vergleich zum Vorgängermodell spür- und messbar zugenommen. Vor allem die Beinfreiheit fällt dank des um zwei Zentimeter auf 2.995 Millimeter angewachsenen Radstands sehr großzügig aus - erst mit einer Körpergröße von etwa 2,10 m würde man mit den Knien an die Vordersitzlehnen stoßen, wenn die Vordersitze für 1,85 m große Menschen eingestellt sind. Die Kopffreiheit ist weniger großzügig, etwa ab 1,90 m Größe nimmt der Kopf mit dem Dachhimmel Kontakt auf. Die Innenbreite ist für zwei Erwachsene üppig, für drei ausgewachsene Personen wird es aber unbequem. Durch die flache Dachlinie und den breiten Mitteltunnel fühlen sich manche Mitfahrer etwas beengt.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von knapp 1,9 m bequem Platz.

3,3 Innenraum-Variabilität

⊕ Das Angebot an Ablagen vorn ist gut, es gibt neben Türtaschen mit Flaschenhaltern auch Becherhalter, ein großes Fach zwischen den Vordersitzen unter der Mittelarmlehne, zwei Becherhalter sowie zwei perfekt zugängliche Ablageplätze für das Smartphone, wobei der linke über eine induktive Lademöglichkeit verfügt. Vermisst wird hingegen ein Brillenfach am Dachhimmel.

Lehnentaschen an der Rückseite der Vordersitze sind für den Fünfer nicht zu haben. Das Handschuhfach ist zwar nicht besonders groß, aber immerhin beleuchtet und mit feinem Filz ausgeschlagen. Allerdings lässt es sich nicht kühlen und im Gegensatz zum Vorgängermodell nicht abschließen.

⊖ Hinten muss man sich mit kleinen Türfächern, zwei Becherhaltern und Jackenhaken begnügen. Unverständlich:

Die Variabilität der Sitzplätze beschränkt sich wie bei Limousinen üblich auf das dreigeteilte Umklappen der Rücksitzlehnen.

2,0 KOMFORT

2,3 Federung

⊕ Der Testwagen ist mit dem serienmäßigen Standfahrwerk (Doppelquerlenkerachse vorn, Mehrlenkerachse hinten, konventionelle Dämpfer) ausgerüstet. Die adaptive Dämpferregelung soll ab März 2024 verfügbar sein, doch auch ohne diese Technik bietet das tendenziell straff abgestimmte Fahrwerk einen insgesamt guten Federungskomfort. Innerorts sprechen die Feder-Dämpfer-Elemente ordentlich an, die hohen Reifenflanken tragen zum ordentlichen Abrollkomfort

ebenfalls bei. Auf Landstraßen fühlt sich der BMW am wohlsten, hier überzeugt er mit gutem Schluckvermögen und gleichzeitig überschaubaren Aufbaubewegungen. Auf der Autobahn schlägt sich die Reiselimousine ebenfalls gut, auch wenn sie auf welligem Fahrbahnbelag etwas unruhig wirkt und tiefe Bodenwellen zu geringerer Vertikalbeschleunigung führen dürften.

2,1 Sitze

⊕ Der Testwagen hat die serienmäßigen Sportsitze an Bord, zudem verfügt er über die Optionen "elektrische Vierwege-Lordosenstütze" sowie die elektrische Sitzverstellung samt Memory-Funktion für den Fahrer. Die Sitze bieten einen angenehmen Komfort und gleichzeitig guten Seitenhalt. Ordert man die Komfortsitze, lassen sich zudem die Seitenwangen anpassen. Eine Massagefunktion, wie es sie in dieser Fahrzeugklasse üblicherweise zumindest gegen

Aufpreis gibt, ist für den Fünfer nicht zu haben - beim Vorgänger war dies noch der Fall.

Die Rücksitzbank ist ordentlich konturiert und gefällt mit einer angenehmen Polsterung, ohne aber den Komfort der vorderen zu bieten.

⊖ Wie bei BMW üblich gibt es auch beim Fünfer keine Gurthöhenverstellung.

2,1 Innengeräusch

⊕ Der BMW 520d überzeugt mit einem guten Geräuschkomfort, auch wenn die Windgeräusche im oberen Geschwindigkeitsbereich im Vergleich zu manchem Konkurrenten höher ausfallen. Gemessene 65,6 dB(A) Innengeräuschpegel bei 130 km/h bestätigen den guten Eindruck. Der Vierzylinder-

Diesel ist akustisch gut gedämmt und bei höheren Geschwindigkeiten kaum zu vernehmen. Erst bei höheren Drehzahlen erhebt der Selbstzünder etwas die Stimme, ohne aber störend laut zu werden.

1,6 Klimatisierung

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

bestellt werden, genauso wie eine Standheizung, Lenkradheizung, beheizbare Fondsitze (außen) und Sitzbelüftung vorn. Die Sitzheizung vorn ist hingegen serienmäßig. Sollten öfters Fondinsassen an Bord sein, sind die getönten Scheiben sowie die Rollos (manuell betätigt für Seitenscheiben, elektrisch betätigt für Heckscheibe) eine Überlegung wert.

1,4 MOTOR/ANTRIEB

1,4 Fahrleistungen

⊕ Der Zweiliter-Diesel mit zweistufiger Aufladung leistet 145 kW/197 PS und entwickelt bis zu 400 Nm, die bereits bei niedrigen 1.500 Touren abrufbar sind. Unterstützt wird der Verbrenner zudem von einem 48-V-Startergenerator, der zusätzlich 11 PS/8 kW und maximal 25 Nm beisteuern kann. Trotz des mit 1,8 t recht stattlichen Leergewichts fallen die Fahrleistungen dank des kräftigen Diesels gut aus. Den

simulierten Zwischenspur von 60 auf 100 km/h erledigt der Münchner in flotten 4,1 s. Von 80 auf 120 km/h geht es in 5,4 Sekunden. Auch das Anfahrverhalten - gemessen von 15 auf 30 km/h - ist mit 0,7 s tadellos.

Für den Sprint aus dem Stand auf 100 km/h gibt BMW 7,3 s an, die Höchstgeschwindigkeit beträgt 233 km/h.

2,0 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Auch wenn der Dieselmotor ein kultivierter Vertreter seiner Art ist, sind leichte Vibrationen dennoch zu spüren - allerdings hauptsächlich unter Last. Die Leistungsentfaltung

ist gut, der Motor ist für einen Diesel recht drehfreudig und schiebt dank der zweistufigen Aufladung auch aus dem Drehzahlkeller heraus nachdrücklich und harmonisch an.

1,1 Schaltung/Getriebe

⊕ Die Achtgang-Automatik liefert ZF zu, im BMW ist sie optimal auf Motor und Fahrzeug abgestimmt. Die Geschmeidigkeit und bei Bedarf Schnelligkeit der Schaltvorgänge sind beeindruckend, der Wandlerautomat geht meist sehr

geschmeidig zu Werke, nur in den unteren Gängen ruckt es mitunter etwas. Die Wahl der Gänge erfolgt so treffsicher, dass ein Eingreifen über die serienmäßigen Schaltpaddel am Lenkrad kaum nötig ist. Einer der acht Gänge passt immer und

wird von der Getriebesteuerung auch im rechten Moment serviert, die Automatik gehört damit zu den besten ihrer Art. Im höchsten Gang dreht der Diesel bei 130 km/h mit lediglich rund 1.900 1/min.

Die Autohold-Funktion ist Serie. Ist sie aktiviert, muss man beispielsweise beim Warten an der Ampel nicht mit dem Fuß

auf dem Bremspedal bleiben, weil der Bremsdruck bis zum Betätigen des Gaspedals automatisch gehalten wird. Dank des Startergenerators arbeitet das Start-Stopp-System angenehm ruckarm.

2,5 FAHREIGENSCHAFTEN

2,0 Fahrstabilität

⊕ Der BMW 5er schlägt sich in diesem Kapitel gut, schneidet aber vor allem fahrdynamisch nur durchschnittlich ab und ist ein gutes Stück von der ebenfalls brandneuen E-Klasse entfernt. Diese trat allerdings mit zahlreichen Fahrwerks-Optionen zum ADAC Autotest an, während der Münchner mit Standardfahrwerk und -bereifung ausgerüstet ist. Wie dem auch sei, die Agilität früherer 5er-Modelle hat die aktuelle Generation nicht zu bieten, hier lag der Fokus wohl mehr auf dem Fahrkomfort. Den ADAC Ausweichertest besteht die über

fünf Meter lange Limousine problemlos, forciert man jedoch das Tempo, wird die Untersteuertendenz deutlich. Auch Präzision und Rückmeldung entsprechen eher einer komfort- als einer fahrerorientierten Limousine, während der E-Klasse der Spagat aus beidem gelingt.

Die Traktion des Hecktrieblers ist unter den meisten Bedienungen tadellos, erst auf rutschigem Untergrund kommen die Hinterräder teils an die Haftgrenze.

2,6 Lenkung

Die Lenkung kann nicht vollauf überzeugen. Sie ist recht leichtgängig und wirkt dadurch entkoppelt, worunter Rückmeldung und Lenkgefühl leiden. Auch die Präzision leidet unter der starken Servounterstützung und des zu schwachen Lenkkraftanstiegs bei zunehmendem Lenkwinkel. Hinzu kommen die

Reifen mit recht hoher Flanke, die der Präzision ebenfalls abträglich sind. Die Zentrierung geht in Ordnung, dürfte für einen besseren Geradeauslauf aber noch stärker ausgeprägt sein.

3,0 Bremse

Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h steht der 520d erst nach 36,5 m- hier wirken sich die montierten Spritsparreifen negativ aus. Auch das Pedalgefühl kann nicht vollauf überzeugen: Die Bremse spricht BMW-untypisch giftig an. Außerdem ist das Bremspedal recht leichtgängig, worunter die Dosierbarkeit leidet.

⊖ Mehr als die mäßig dosierbare Bremse stört im Alltag das unvorhersehbare Verhalten im Schubbetrieb: Zwischen vergleichsweise starker Verzögerung infolge der Rekuperation und nahezu ungebremstem Dahinrollen bei abgestelltem Motor ist alles möglich. Als Fahrer muss man sich jedes Mal aufs Neue überraschen lassen, wie der 5er abhängig von diversen Parametern entscheidet.

1,2 SICHERHEIT

0,6 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der 5er bietet viele Assistenzsysteme, allerdings verlangen die Münchner für einige Assistenten Aufpreis. Ab Werk ist die Limousine mit dem Assistenzpaket "Driving Assistant" ausgestattet, das u. a. ein Notbremssystem inklusive Kollisionswarnung, ein Spurverlassenswarner, einen radarbasierten Totwinkelwarner samt Querverkehrserkennung und Ausstiegswarnung beinhaltet. Auch Tempomat, Limiter, Reifendruckanzeige sowie ein Müdigkeitswarner sind stets an Bord. Ordert man "Driving Assistant Plus" für 1.000 Euro, ziehen die adaptive Geschwindigkeitsregelung (ACC), ein automatischer Geschwindigkeitsbegrenzer sowie ein Lenkassistent in das Fahrzeug ein. Zudem bieten die Münchner "Driving Assistant Professional" für 2.000 Euro an, das einen Notfallassistenten, eine Ausweichunterstützung sowie einen Autobahnassistenten samt Spurwechselautomatik umfasst. Ist das System aktiv, kann der Fahrer im Geschwindigkeitsbereich bis 135 km/h die Hände dauerhaft vom Lenkrad nehmen und der 5er übernimmt neben der Längs- und Querverführung 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 tadellos, lediglich der vergleichsweise zügig vollzogene Spurwechsel sowie der Umstand, dass der Fünfer der äußeren Fahrspur sehr nahe kommt, sind zumindest zu Beginn gewöhnungsbedürftig.
























Opulent wirkt das optionale Head-up-Display, in dem sich auf Wunsch auch detaillierte Navigationskarten anzeigen lassen. Im Falle einer Vollbremsung blinken die Bremsleuchten in schneller Frequenz auf, um den nachfolgenden Verkehr zu warnen. Kommt das Fahrzeug zum Stehen, wird automatisch die Warnblinkanlage aktiviert.

1,3 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Beim Crashtest nach Euro NCAP-Norm schneidet der BMW 5er gut ab und erreicht 89 Prozent für die Insassensicherheit und insgesamt ein Fünf-Sterne-Ergebnis (Test 12/2023). Front- und Seitenairbags vorn sowie von vorn nach hinten durchgehende Kopfairbags sind serienmäßig an Bord, zudem bläst sich bei Bedarf zwischen den vorderen Sitzen ein Luftsack auf. Die Kopfstützen reichen vorn für bis zu 1,95 m große Personen, hinten kann man sie bis 1,80 m Körpergröße ausziehen. Der Abstand zum Dachhimmel ist gering genug, so dass auch für größere Menschen ein guter Schutz gewährleistet ist.

Nach einem Unfall bremst das Auto selbstständig schnellstmöglich bis zum Stillstand ab und setzt über die

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Option
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremssystem	Serie
	Vorausschauendes Notbremssystem	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	Serie
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	Serie
	Querverkehrserkennung beim Rückwärtsfahren	Serie
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	Option
	Autobahn-/Stauassistent	Option
	Verkehrszeichenerkennung	Serie
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	Serie
	Spurwechselautomatik	Option
	Ausweichassistent	Option
	Notfallassistent	Option
	Ausstiegswarnung	Serie
	Müdigkeitswarner	Serie
	Head-up-Display	Option
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie (direkt messend)

integrierte SIM-Karte einen Notruf ab, außerdem wird wenn möglich eine Sprechverbindung zur Rettungsleitstelle hergestellt. Ab Werk sorgen crashvorbereitende Maßnahmen (u. a. Gurtstraffung, Schließen der Fenster) für einen erhöhten Schutz der Insassen, wenn ein Aufprall droht - auch, wenn der

BMW eine bevorstehende Heckkollision erkennt. Dann blinken zusätzlich noch die Bremslichter in hoher Frequenz, um den herannahenden Fahrer auf die Gefahrensituation aufmerksam zu machen.

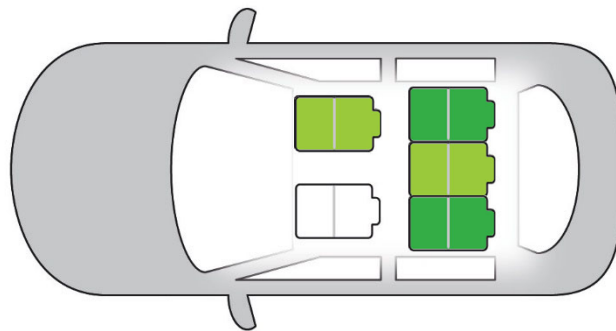
2,0 Kindersicherheit

⊕ Im Bereich Kindersicherheit bescheinigt Euro NCAP dem Fünfer mit 85 Prozent ein gutes Ergebnis (Test 12/2023). Per Gurt und per Isofix samt i-Size-Kennzeichnung sind Kindersitze hinten außen gut zu befestigen. Im Gegensatz beispielsweise zum X1 spart sich BMW beim Beifahrersitz allerdings die Isofix-Vorrichtung, doch mit dem Gurt lassen sich auch hier Kindersitze sicher befestigen. Der Beifahrerairbag kann über das Fahrzeugmenü deaktiviert werden, dann sind dort auch rückwärtsgerichtete Kindersitze erlaubt. Alle elektrischen Fensterheber und die Heckklappe verfügen über einen sensibel ansprechenden Einklemmschutz.

⊖ Hinten in der Mitte sind die Gurtanlenkpunkte für die meisten Kindersitze nicht gut geeignet, zudem steht wie üblich kein Isofix zur Verfügung.

Kindersitze

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



Notenskala

- sehr gut (0,6 – 1,5)
- gut (1,6 – 2,5)
- befriedigend (2,6 – 3,5)
- ausreichend (3,6 – 4,5)
- mangelhaft (4,6 – 5,5)

1,9 Fußgängerschutz

⊕ Für den Fußgängerschutz gibt es 86 Prozent bei Euro NCAP. Die Front ist in weiten Teilen gut entschärft, nur die obere Kante der Motorhaube und die A-Säulen bergen ein erhöhtes Verletzungsrisiko bei einer Kollision. Positiv ist, dass eine aktive Motorhaube verbaut wird, die sich bei einem Aufprall automatisch etwas anhebt und so den Abstand zu harten

Motorteilen vergrößert, um den Aufprall abfedern zu können. Der Notbremsassistent mit Personenerkennung ist serienmäßig und kann bei Stadtgeschwindigkeiten die Schwere eines Zusammenstoßes mit einem Fußgänger reduzieren oder eine Kollision vermeiden.

2,1 UMWELT/ECOTEST

3,2 Verbrauch/CO2

Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des 520d mit dem Zweiliter-Turbodiesel liegt im ADAC Ecotest bei 5,3 l/100 km. Das ist für eine Limousine der oberen Mittelklasse ein bemerkenswert niedriger Wert. Die CO2-Bilanz liegt bei 165 g/km. Im CO2-Bereich kann der Münchner damit immerhin 28 Punkte erzielen.

Innerorts liegt der Verbrauch bei 5,8 l/100 km, gerade im urbanen Bereich zeigen sich die Vorteile durch das Mildhybrid-System. Außerorts konsumiert die große Limousine lediglich 4,6 l/100 km und auf der Autobahn 6,1 l/100 km. Der 5er kann im Schubetrieb "segeln" und währenddessen seinen Motor komplett ausschalten, um keinen Kraftstoff zu verbrauchen. Auch die gute Aerodynamik (cw-Wert von 0,24) trägt zum vergleichsweise geringen Kraftstoffverbrauch bei.

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	5,8	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B

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

Autobahn	6,1	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B

Gesamtverbrauch	5,3	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

1,0 Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffemissionen befinden sich in allen Fahrzyklen auf durchwegs sehr niedrigem Niveau und deutlich unter den gesetzlichen Grenzwerten. Die vollen 50 Punkte im Bereich Schadstoffe sind absolut verdient. Zusammen mit den

CO2-Punkten gibt es 78 Punkte und somit vier von fünf Sternen im ADAC Ecotest. Der BMW 520d ist als sauberer und sparsamer Diesel empfehlenswert.

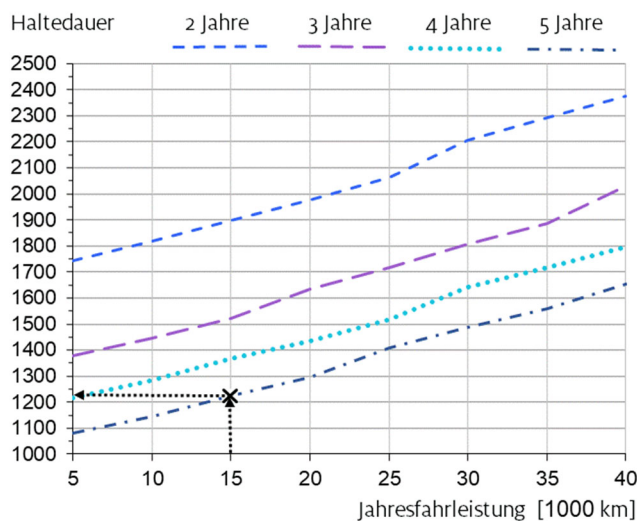
4,6 AUTOKOSTEN

4,6 Monatliche Gesamtkosten

⊖ Der BMW 520d kostet mindestens 59.750 Euro ist damit rund 3.000 Euro teurer als der Vorgänger. Die Serienausstattung umfasst bereits zahlreiche Annehmlichkeiten wie Navigationssystem, beheizbare Sportsitze, 2-Zonen-Klimaautomatik, Rückfahrkamera und 18-Zoll-Leichtmetallräder. Um den Fünfer auf ein der Klasse standesgemäßes Ausstattungslevel zu heben und die verfügbaren Assistenzsysteme an Bord zu haben, muss man wie im Falle des Testwagens allerdings weitere rund 15.000 Euro investieren. Nach dem Erwerb geht es kostspielig weiter, denn die Versicherungsklassen kommen dem Halter teuer zu stehen. Die Kfz-Steuer ist dieseltypisch ebenfalls hoch und beträgt 271 Euro. Größter Posten ist typischerweise der Wertverlust, auch wenn dieser relativ gesehen in Ordnung geht. Von Vorteil sind auch die langen Wartungsintervalle, denn der 520d muss nur alle zwei Jahre oder alle 30.000 km in die Werkstatt. BMW gibt auf das Auto zwar nur Gewährleistung, das aber immerhin für drei Jahre.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 1223 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	520i Steptronic	530e Steptronic	540i xDrive Steptronic	550e xDrive Steptronic	520d Steptronic
Aufbau/Türen	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1998	4/1998	6/2998	6/2998	4/1995
Leistung [kW (PS)]	153 (208)	220 (299)	280 (381)	360 (489)	145 (197)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	330/1500	450/1500	520/1850	700/1750	400/1500
0-100 km/h [s]	7,5	6,4	4,7	4,3	7,3
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	230	230	250	250	233
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (WLTP)	5,8 SP	0,6 SP	6,8 SP	0,9 SP	5,1 D
CO ₂ [g/km] lt. Hersteller (WLTP)	130	13	156	19	134
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/29/26	17/29/26	n.b.	17/29/26	21/30/28
Steuer pro Jahr [Euro]	113	40	196	60	271
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	1137	k.A.	k.A.	k.A.	1209
Preis [Euro]	57.550	65.300	n.b.	77.300	59.750

Aufbau

ST = Stufenheck
 SR = Schrägheck
 CP = Coupe
 C = Cabriolet
 RO = Roadster

KT = Kleintransporter
 HKB = Hochdachkombi
 TR = Transporter
 BU = Bus
 SUV = Sport Utility Vehicle

KB = Kombi
 GR = Van
 GE = Geländewagen
 PK = Pick-Up

Versicherung

KH = KFZ-Haftpfl.
 VK = Vollkasko
 TK = Teilkasko

Kraftstoff

N = Normalbenzin
 S = Superbenzin
 SP = SuperPlus
 D = Diesel

FG = Flüssiggas
 G = Erdgas
 E = Strom

HERSTELLERANGABEN

4-Zylinder-Biturbodiesel (Mild-Hybrid), Euro 6e, SCR-Kat und NOx-Speicherkat mit DPF	
Hubraum	1.995 ccm
Leistung	145 kW/197 PS bei 4.000 1/min
Maximales Drehmoment	400 Nm bei 1.500 1/min
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	8-Gang-Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	233 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	7,3 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	5,1 l
Stirnfläche/c _w -Wert	2,46 m²/0,24
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	225/55 R18 Y
Länge/Breite/Höhe	5.060/1.900/1.515 mm
Leergewicht/Zuladung	1.850/555 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	520 l/-
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/2000 kg
Stützlast/Dachlast	100/75 kg
Tankinhalt	60 l
Garantie Allgemein/Rost	Keine/12 Jahre
Produktion	Deutschland, Dingolfing

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	4,1 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	1.900 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	36,5 m
Reifengröße Testwagen	225/55 R18 102Y
Reifenmarke Testwagen	Continental EcoContact 6 Q
Wendekreis links/rechts	12,3/12,5 m
Ecotest-Verbrauch	5,3 l/100km
Stadt/Land/BAB	5,8/4,6/6,1 l/100km
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	141 g/km (WTW* 165 g/km)
Reichweite	1.130 km
Innengeräusch 130 km/h	65,6 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.160 mm
Leergewicht/Zuladung	1.814/591 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	465 l/835 l/-

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

Betriebskosten	139 Euro	Werkstattkosten	92 Euro
Fixkosten	206 Euro	Wertverlust	786 Euro
Monatliche Gesamtkosten	1223 Euro		
Steuer pro Jahr	271 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	21/30/28		
Basispreis 520d Steptronic	59.750 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 29.08.2023
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	75.195 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	3.098 km
Auffälligkeiten/Mängel	Zentraldisplay wiederholt ausgefallen

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten. Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr. *WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich. † Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5) ■ gut (1,6 – 2,5) ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
■ ausreichend (3,6 – 4,5) ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

AUSSTATTUNG

TECHNIK (* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk (ab März 2024 verfügbar)	ab 1.990 Euro
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	Serie/-
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/1.000 Euro°
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	Serie
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/2.100 Euro° (Paket)
Head-up-Display	2.100 Euro° (Paket)
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	1.750 Euro (Paket)

SICHERHEIT

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

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch (2-Zonen)	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel (Fahrerseite)	Serie
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/2.750 Euro (Paket)
Lenkradheizung	300 Euro°
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	1.200 Euro
Metalllackierung	ab 1.070 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	-/1.630 Euro

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

1,9

AUTOKOSTEN

4,6

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

Stand: Februar 2024

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