



BMW 520d Touring Steptronic

Fünftüriger Kombi der oberen Mittelklasse (145 kW/197 PS)

Er steht auf der Wunschliste vieler Familienväter weit oben. Die Rede ist vom BMW 5er Touring. Die sechste Generation bricht mit ihrem expressiv gezeichneten Design nicht nur optisch mit den elegant gezeichneten Vorgängermodellen, mit seiner Länge von 5,06 m (plus 12 cm) sprengt sie zudem die Grenzen der oberen Mittelklasse. Leider münzt der Kombi das Längenwachstum nur bedingt in ein üppigeres Gepäckabteil um - ein VW Golf Variant bietet ein größeres Standardvolumen. Zudem hat BMW die separat zu öffnende Heckscheibe und die automatisch ein- und ausfahrende Gepäckraumabdeckung gestrichen. Auch an anderen Stellen merkt man dem Fünfer an, dass er weniger Raffinesse bietet - der Vorgänger wirkte im Detail wertiger. Meistverkaufte Motorisierung war hierzulande bislang der 520d, die gute Chancen besitzt, die favorisierte Antriebsvariante zu bleiben. Der mildhybridisierte Vierzylinder-Diesel überzeugt auf ganzer Linie. Er punktet mit guten Manieren, druckvollem Durchzug und niedrigem Verbrauch. Im ADAC Ecotest genehmigt sich der knapp 1,9 t schwere Kombi gerade einmal 5,6 l/100 km, die Schadstoffemissionen sind dabei beispielhaft gering. Auch die Fahreigenschaften können überzeugen, wobei der Münchner sowohl bei der Fahrdynamik als auch beim Komfort hinter der neuen Mercedes E-Klasse bleibt. Mit dieser teilt sich der 5er nervige Bedienschwächen, die auf dem weitgehenden Verzicht auf haptische Tasten fußen - auch hier war der Vorgänger zweifellos besser. Alles in allem hat BMW mit dem neuen 5er Touring einen gelungenen Kombi auf die Beine gestellt, der bei genauer Betrachtung mit Ausnahme des Fortschritts bei den Assistenzsystemen kaum Verbesserungen gegenüber dem Vorgänger vorweisen kann. Das unnötige Längenwachstum, zuvor nicht vorhandene Schwächen in puncto Anmutung und Bedienung sowie der happige Preisanstieg sind als deutliche Rückschritte zu verzeichnen. Mit 61.750 Euro ist der BMW 520d Touring 50 Euro teurer als ein 2021 getesteter 530d Touring, der bei deutlich besseren Fahrleistungen denselben Verbrauch erzielte. **Konkurrenten:** Audi A6 Avant, Mercedes E-Klasse T-Modell, Skoda Superb Combi, VW Passat Variant.








- + effizienter und sauberer Dieselmotor, große Reichweite, sichere Fahreigenschaften, sehr gutes LED-Lichtsystem Serie, hohes Sicherheitsniveau
- sehr lang, Bedienschwächen, mäßig dosierbare Bremse, hoher Kaufpreis

ADAC-Urteil

AUTOTEST 1,9

AUTOKOSTEN 4,3

Zielgruppencheck

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

Ecotest ★★★★☆

2,2 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

1,7 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. Und die Frontscheibe besitzt seitlich keine Lippe, die verhindert, dass das (Wisch-) Wasser von der Frontscheibe über die Seitenscheiben läuft. All das ist wenig Premium-like und trübt das Wertigkeitsempfinden doch nachdrücklich, auch wenn es 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. 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.

2,8 Alltagstauglichkeit

⊕ Die Transporteigenschaften des großen Kombis können überzeugen. Die erlaubte Dachlast fällt mit 100 kg großzügig aus, 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 621 kg dürfte in den allermeisten Fällen ausreichen. Auf Grundlage des Verbrauchs im ADAC Ecotest kommt der 520d mit einer Tankfüllung rund 1.070 weit.

⊖ Der Wendekreis fällt mit 12,6 m ziemlich groß aus, was den 5er in Kombination mit der für einen Kombi 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. Reifen mit Notlaufeigenschaften - bei dieser Technik war BMW einst Pionier - werden nicht angeboten.

2,5 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 Leuchtweiten-



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

regulierung und adaptiver Lichtverteilung auch Abbiege- 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 integrierten 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 (44 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.

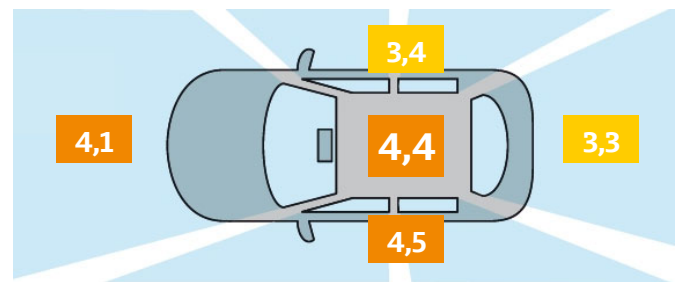
⊕ Der optionale Komfortzugang besitzt einen zuverlässigen Diebstahlschutz, denn mittels Funkverlängerer kann die Zentralverriegelung nicht mehr überlistet werden. Wichtig aber: Die Fahrzeugsoftware muss auf dem aktuellen Stand gehalten werden, denn BMW liefert regelmäßig Updates, damit der 5er sicherheitstechnisch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

2,0 Kofferraum-Volumen

⊕ Das Kofferraumvolumen fällt für einen über fünf Meter langen Kombi enttäuschend aus. Das Standardvolumen beträgt 425 l - ein Golf Variant schluckt 455 l. Fährt man die Gepäckraumabdeckung ein, passen bis zum Dach 675 l oder 13 Getränkekisten hinein. Legt man die Rücksitzlehnen um, bietet der BMW bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfohlen) und den Vordersitzen 845 l Stauraum, bis zum Dach sind es dann 1.510 l.

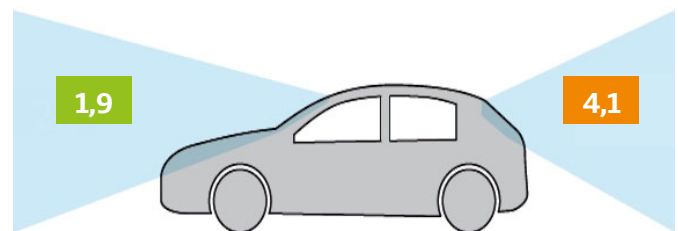
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten 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.



BMW bietet für den Fünfer zudem den „BMW Digital Key Plus“. 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.



Der Kofferraum mit 425l Volumen ist gegenüber dem Vorgängermodell (395 l) etwas größer geworden.

2,0 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Die Heckklappe öffnet und schließt stets elektrisch. Das funktioniert auch mittels Fußschwenk unter die Heckschürze, sofern das Keyless-System („Komfortzugang“) mitbestellt wurde. Die Heckklappe gibt eine große Kofferraumöffnung frei und öffnet weit - erst ab zwei Meter muss man sich Sorgen um seinen Kopf machen. Die Ladekante befindet sich 67 cm und damit nicht zu hoch über der Straße, der Ladeboden ist dazu auf einer Ebene. Das Gepäckabteil ist weitgehend glattflächig und lässt sich damit gut nutzen.

⊖ Der von der Klappe abstehende Fanghaken des Schlosses stört im Alltag - spätestens nach der ersten schmerzhaften Begegnung mit dem Kopf. Zwei praktische Features hat BMW bei der neuen 5er-Generation leider gestrichen: Die Heckklappe besitzt keine separat zu öffnende Heckscheibe mehr und die Laderaumabdeckung fährt beim Öffnen und Schließen der Heckklappe nicht mehr automatisch ein (nur teilweise) und aus. Stattdessen muss man die Abdeckung manuell betätigen - das passt nicht zum Premium-Anspruch und dem saftigen Fahrzeugpreis. Klappt man die Rücksitzlehnen, ergibt sich keine ebene Ladefläche - immerhin

gibt es keine störende Stufe zwischen Kofferraumboden und den Rücksitzlehnen.



Die verhältnismäßig niedrige Ladekantenhöhe von ca. 67 cm erleichtert das Be- und Entladen des Kofferraums.

1,5 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Rücksitzlehnen lassen sich dreigeteilt umklappen, wobei das Entriegeln für asymmetrisch geteiltes Umklappen direkt an der Lehne oder per Hebel im Kofferraum erfolgt. Das alles gelingt leichtgängig, nur für das Zurückklappen benötigt man etwas Kraft, da die Lehnen federgespannt von allein

umklappen.

Im Kofferraum finden sich zahlreiche Ablage- und Staumöglichkeiten: Es gibt je ein kleines Fach links und rechts, je einen Taschenhaken sowie ein rund 50 l fassendes Staufach unter dem Ladeboden.

1,9 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 das 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



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.

Bedienung der Klimatisierung wird damit deutlich umständlicher und komplizierter. Auch die äußerst praktischen, weil frei belegbaren Favoritentasten sind passé, jetzt stehen programmierbare Shortcuts über einen Wisch vom oberen Displayrand nach 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 Zentralsdisplay 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 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. 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 Einstell Taste. Es gibt am neuen 5er leider hier und da Stellen, bei denen man sich fragt: Was haben sich die Entwickler dabei nur gedacht?

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 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.

1,5 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. Das Raumgefühl fällt gut aus, etwas einengend wirkt lediglich der sehr breite Mitteltunnel.

1,4 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 größeren 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 2,0 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 2,0 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.

⊖ Hinten muss man sich mit kleinen Türfächern, zwei Becherhaltern und Jackenhaken begnügen. Unverständlich: 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. Die Variabilität der Sitzplätze beschränkt sich auf das dreigeteilte Umklappen der Rücksitzlehnen.

2,0 KOMFORT

2,3 Federung

⊕ Der Testwagen ist mit dem serienmäßigen Standardfahrwerk (Doppelquerlenkerachse vorn, Mehrlenkerachse hinten, konventionelle Dämpfer) ausgerüstet. Gegen Aufpreis gibt es eine adaptive Dämpferregelung. Innerorts sprechen die Feder-Dämpfer-Elemente ordentlich an, ohne dass das Fahrwerk dabei an die Feinfühligkeit adaptiv gedämpfter Konkurrenten heranreichen kann. Auf Landstraßen fühlt sich der BMW am

wohlsten, hier überzeugt er mit gutem Schluckvermögen und gleichzeitig überschaubaren Aufbaubewegungen. Auf der Autobahn schlägt sich der 5er Touring ebenfalls gut, auch wenn er auf welligem Fahrbahnbelag etwas unruhig wirkt und tiefe Bodenwellen zu recht kräftigen Vertikalbeschleunigung führen - hier dürfte der Münchner mehr Souveränität an den Tag legen.

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.

1,9 Innengeräusch

⊕ Der BMW 520d überzeugt mit einem guten Geräuschkomfort, auch wenn die Windgeräusche im oberen Geschwindigkeitsbereich im Vergleich zu manchem Konkurrenten höher ausfallen. Gemessene 64,6 dB(A) Innengeräuschpegel bei 130 km/h bestätigen den guten

Eindruck. Der 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 eine Standlüftungsfunktion sowie ein Touchscreen-Bedienfeld für die Fondinsassen bietet. Auch eine Beduftsungs- 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) eine Überlegung wert.

1,4 MOTOR/ANTRIEB

1,5 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 8 kW/11 PS und maximal 25 Nm beisteuern kann. Trotz des mit 1,9 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 4,4 s. Von 80 auf 120 km/h geht es in 5,8 Sekunden. Auch das Anfahrverhalten - gemessen von 15 auf 30 km/h - ist mit 1,0 s tadellos. Für den Sprint aus dem Stand auf 100 km/h gibt BMW 7,5 s an, die Höchstgeschwindigkeit beträgt 220 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 komfortabel zu Werke, nur in den unteren Gängen ruckt es mitunter etwas. Die Wahl der Gänge erfolgt so

treffsicher, dass ein Eingreifen über die serienmäßigen Schalt paddel 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.

2,4 FAHREIGENSCHAFTEN

2,0 Fahrstabilität

⊕ Der BMW 5er schlägt sich in diesem Kapitel gut, hält dabei jedoch einen gebührenden Abstand zur ebenfalls brandneuen E-Klasse, die ihm vor allem bei der Fahrdynamik - einst die Paradedisziplin der Münchner - überlegen ist. Diese trat allerdings mit zahlreichen Fahrwerksoptionen zum ADAC Autotest an, während der Münchner mit Standardfahrwerk ausgerüstet ist. Wie dem auch sei, die Agilität früherer 5er-Modelle hat die aktuelle Generation nicht zu bieten, was auch an dem Längenzuwachs und der damit verbundenen

Gewichtszunahme liegt. Den ADAC Ausweichtest besteht der über fünf Meter lange Kombi problemlos, forciert man jedoch das Tempo, wird die Untersteuertendenz deutlich. Auch Präzision und Rückmeldung entsprechen eher einem komfort als einem fahrerorientierten Oberklassemodell, 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.

2,4 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.

2,7 Bremse

Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h steht der 520d Touring nach 35,2 - ein ordentlicher Wert. Dass es jedoch auch deutlich besser geht, demonstriert das ebenfalls neue E-Klasse T-Modell von Mercedes (Testwagen mit 20-Zoll-Bereifung), das bereits nach 31 m zum Stehen kommt. Auch das Pedalgefühl kann nicht vollauf überzeugen: Das integrierte Bremssystem mit elektrischem Aktuator spricht BMW-untypisch giftig an, zudem fehlt dem leichtgängigen Bremspedal ein eindeutig definierter Druckpunkt, 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 stets aufs Neue überraschen lassen, wie der 5er abhängig von diversen Parametern entscheidet.

1,3 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.

1,5 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. Der Touring ist serienmäßig mit einem Trennnetz ausgestattet, das sowohl auf Höhe der C- als

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)

auch der B-Säule eingehängt werden kann - das ist vorbildlich. Nach einem Unfall bremsst das Auto selbstständig schnellstmöglich bis zum Stillstand ab und setzt über die 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

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.

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

2,2 UMWELT/ECOTEST

3,4 Verbrauch/CO₂

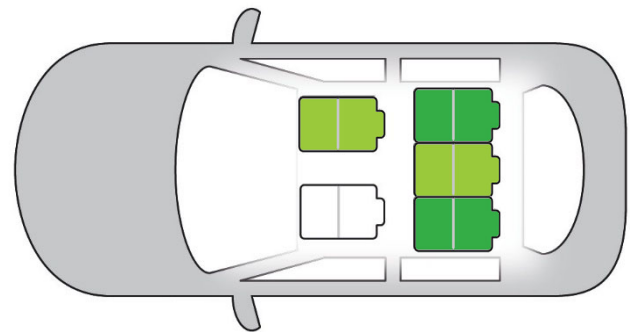
Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des 520d mit dem Zweiliter-Turbodiesel liegt im ADAC Ecotest bei 5,6 l/100 km. Das ist für einen Kombi der oberen Mittelklasse ein bemerkenswert niedriger Wert. Die CO₂-Bilanz liegt bei 173 g/km. Im CO₂-Bereich kann der Münchner damit immerhin 26 Punkte erzielen. Innerorts liegt der Verbrauch bei 5,9 l/100 km, gerade im urbanen Bereich zeigen sich die Vorteile durch das Mildhybrid-System. Außerorts konsumiert der 5er Touring lediglich 4,8 l/100 km und auf der Autobahn 6,5 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 0,26) trägt zum vergleichsweise geringen Kraftstoffverbrauch bei.

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

⊖ Die mittlere Fondkopfstütze lässt sich nicht weit genug herausziehen, um große Mitfahrer wirksam zu schützen.

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)

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.

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	5,9	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B

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

Autobahn	6,5	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B

Gesamtverbrauch	5,6	
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 Touring ist als sauberer und sparsamer Diesel empfehlenswert.

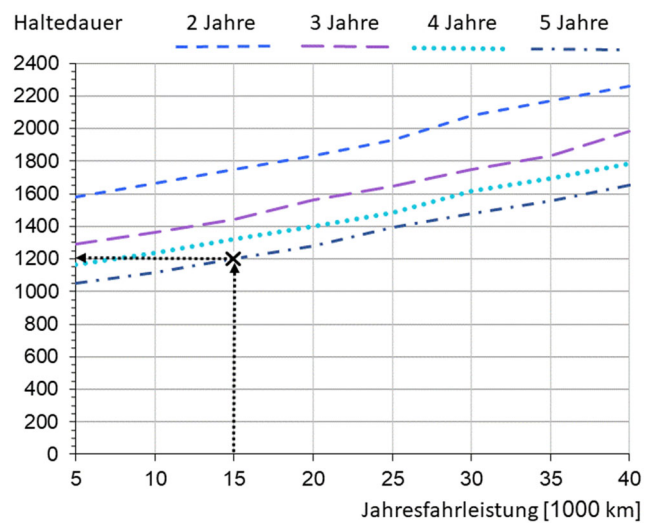
4,3 AUTOKOSTEN

4,3 Monatliche Gesamtkosten

⊖ Der BMW 520d Touring kostet mindestens 61.750 Euro und ist damit rund 2.000 Euro teurer als die Limousine. 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 Ausstattungsniveau 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 291 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: 1199 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	530e Touring Steptronic	520d Touring Steptronic	540d Touring xDrive Steptronic
Aufbau/Türen	KB/5	KB/5	KB/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1998	4/1995	6/2993
Leistung [kW (PS)]	220 (299)	145 (197)	223 (303)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	450/1500	400/1500	670/1500
0-100 km/h [s]	6,4	7,5	5,4
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	220	220	250
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (WLTP)	0,7 SP	5,4 D	6,1 D
CO ₂ [g/km] lt. Hersteller (WLTP)	17	142	159
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/29/26	17/30/28	16/30/28
Steuer pro Jahr [Euro]	40	289	416
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	1178	1185	1364
Preis [Euro]	66.850	61.750	71.050

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-Haftpf.
VK = Vollkasko
TK = Teilkasko

Kraftstoff

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

FG = Flüssiggas
G = Erdgas
E = Strom

INFORMATIONEN RUND UM EFFIZIENZ UND NACHHALTIGKEIT

Effizienz (Verbrauch zu Gewicht) [l/100 km pro t]*	3,0
Nutzwert pro Tonne Leergewicht	
• Sitzplätze	2,4
• Kofferraum, normal/geklappt/dachhoch [l]	227/451/806
• Dachlast/Anhängelast [kg]	53/1.067
Benötigte Verkehrsfläche [m ²]	9,61
Herstellungsland	Deutschland
Energiebedarf bei Nutzung über 240.000 km [kWh/100 km]**	n.b.
Emissionen CO ₂ -Äquivalente bei Nutzung über 240.000 km [g/km]**	n.b.

* Basis Ecotest-Verbrauch

** Basis LCA-Tool von GreenNCAP, näheres unter www.GreenNCAP.com/LCA

Bei Effizienz ist ein niedrigerer Wert besser, d.h. pro Tonne Gewicht muss der Verbrauch möglichst niedrig sein.

Bei Nutzwert ist ein höherer Wert besser, d.h. pro Tonne Gewicht sollte möglichst viel Platz und Traglast zur Verfügung stehen.

HERSTELLERANGABEN

4-Zylinder-Bi-Turbodiesel (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	220 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	7,5 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	5,4 l
CO ₂ -Ausstoß	142 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	2,46 m²/0,26
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	225/55 R18Y
Länge/Breite/Höhe	5.060/1.900/1.515 mm
Leergewicht/Zuladung	1.910/585 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	570/1.700 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/2.000 kg
Stützlast/Dachlast	100/100 kg
Tankinhalt	60 l
Garantie Allgemein/Rost	Keine/12 Jahre
Produktion	Deutschland, Dingolfing

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	4,4 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	1.950 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	35,2 m
Reifengröße Testwagen	245/45 R19 102Y
Reifenmarke Testwagen	Pirelli P Zero
Wendekreis links/rechts	12,4/12,6 m
Ecotest-Verbrauch	5,6 l/100km
Stadt/Land/BAB	5,9/4,8/6,5 l/100km
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	148 g/km (WTW* 173 g/km)
Reichweite	1.070 km
Innengeräusch 130 km/h	64,6 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.160 mm
Leergewicht/Zuladung	1.874/621 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	425/845/1.510 l

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

Betriebskosten	141 Euro	Werkstattkosten	94 Euro
Fixkosten	199 Euro	Wertverlust	764 Euro
Monatliche Gesamtkosten	1199 Euro		
Steuer pro Jahr	291 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/30/28		
Basispreis 520d Touring Steptronic	61.750 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 17.04.2024
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	76.770 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	2.736 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten. Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr. *WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-Emissionen, welche für die Bereitstellung der Kraftstoffe 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	2.440 Euro
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	Serie/-
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/1.000 Euro° (Paket)
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	1.150 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	-/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

4,3

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

Stand: August 2024

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