



BMW 520i M Sportpaket Steptronic

Viertürige Stufenhecklimousine der oberen Mittelklasse (153 kW/208 PS)

Seit Ende 2023 steht die achte Generation des BMW 5er bei den Händlern. Erstmals ist die Baureihe auch als vollelektrischer i5 erhältlich. Optisch wirkt die aktuelle Generation deutlich moderner und ist auf stattliche nun 5,06 m angewachsen. Dies ist ein Zuwachs von zehn Zentimetern, womit der Fünfer nur einen Zentimeter kürzer ist als die Siebener-Generation, die ab 2008 erhältlich war. Zum ADAC Autotest tritt der Basisbenziner 520i an. Unter der Haube arbeitet ein mild-hybridisierter Turbomotor mit 208 PS, der gute Fahrleistungen mit einem gleichzeitig bemerkenswert moderaten Verbrauch kombiniert. Im Ecotest begnügt sich der Motor mit 6,4 l/100 km und trotz eines Gewichts von rund 1,8 Tonnen schafft der Hecktriebler den Sprint von 0 auf 100 km/h in 7,5 s. Zusammen mit dem Achtgang-Automatikgetriebe ergibt sich ein harmonisch abgestimmtes Antriebspaket. Kritikwürdig sind hingegen die an einigen Stellen enttäuschende Materialqualität, der unpraktisch geformte Kofferraum sowie das Bedienkonzept, das mit weniger Tasten auskommt und dadurch umständlicher zu handzuhaben ist. Im Bereich Sicherheit liefert der Fünfer eine überzeugende Vorstellung ab, allerdings verlangt BMW für viele Assistenzsysteme Aufpreis. Insgesamt schneidet der BMW 520i mit der Note 1,9 ab und ist selbst mit dem Basisbenziner erstaunlich souverän motorisiert. Die Rückschritte in den Bereichen Bedienung und Anmutung sowie das unnötige Längenwachstum werfen jedoch einen kleinen Schatten auf das gute Ergebnis. **Konkurrenten:** u. a. Audi A6, Mercedes E-Klasse, Skoda Superb.

+ flotte Fahrleistungen bei gleichzeitig moderatem Verbrauch, guter Fahrkomfort, sichere Fahreigenschaften, sehr gutes LED-Lichtsystem Serie, hohes Sicherheitsniveau

- sehr lang und damit unhandlich, Anmutung nicht Premium-like, Bedienungsschwächen, zerklüfteter Kofferraum

ADAC-Urteil

AUTOTEST 1,9

AUTOKOSTEN 4,6

Zielgruppencheck

	Familie	2,5
	Stadtverkehr	4,4
	Senioren	3,1
	Langstrecke	2,2
	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 besitzen im Gegensatz zum Vorgängermodell keinen in dieser Fahrzeugklasse üblichen Stoffüberzug, die Schweller müssen ohne schützende Einstiegsleisten auskommen, im Bereich der inneren Türgriffe kommt kratzempfindliches Hartplastik zum Einsatz und der Pralltopf des Lenkrads besteht ebenfalls aus hartem Kunststoff - zuvor war er noch beledert. Auch die Tatsache, dass die Türfächer weder einen Stoffeinsatz oder zumindest einen weichen Kunststoffboden besitzen, um störende Geräusche durch darin verstaute Gegenstände zu verhindern, ist nicht Premium-like. Diese Details trüben das Wertigkeitsempfinden doch nachdrücklich, auch wenn die grundsätzliche Materialauswahl dem Klassenniveau entspricht. Die Verarbeitung des Interieurs gibt bis auf die spürbaren Gussnähte an den Sonnenblenden kaum Anlass zur Kritik - alle Anbauteile sind solide montiert

und geben selbst auf Holperstrecken keinen Mucks von sich. 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 auch dieses Testwagens nicht bündig und im Kofferraum kommt ein rauer Filz zum Einsatz, während die Touring-Modelle weichen Teppich spendiert bekommen. Alles in allem fällt die Neuauflage in puncto Wertigkeit spürbar gegenüber dem Vorgängermodell ab. Dass diese Erkenntnis inzwischen auch bei BMW angekommen ist, belegen die Fensterhebertasten. Die Ausführung aus schnödem Hartplastik sowie die Taste für elektrische Kofferraumbetätigung darunter wurden inzwischen durch eine wertigere Schaltereinheit mit Pianolack-Oberfläche ersetzt - ungewöhnlich für ein noch recht neues Modell wie den BMW Fünfer.

3,3

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 549 kg dürfte in den allermeisten Fällen ausreichen. Auf Grundlage des Verbrauchs im ADAC Ecotest kommt der 520i mit einer Tankfüllung rund 935 km 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 Fall eines Reifenschadens ist der Fünfer serienmäßig mit einem Pannenset ausgestattet. 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 Leuchtweitenregulierung 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 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

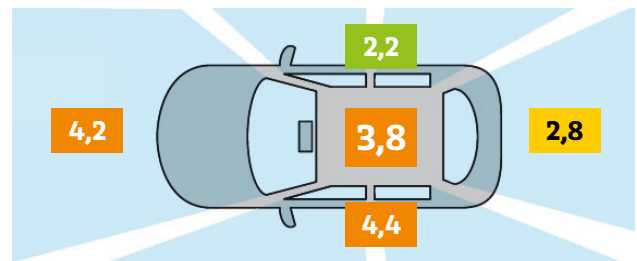
Der Ein- und Ausstieg gestaltet sich dank der großen Türen und der nicht allzu tiefen Sitzposition (45 cm über dem Fahrzeugboden in der untersten Sitzposition) nicht sonderlich beschwerlich, auch wenn der Schweller recht hoch aufragt. Unschön: Der Fünfer hat selbst mit dem M Sportpaket keine Einstiegsleisten, 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.



Die Sicht nach hinten wird durch die nicht versenkbaren Kopfstützen und die breiten C-Säulen erschwert. Die serienmäßige Rückfahrkamera ist da eine große Hilfe.

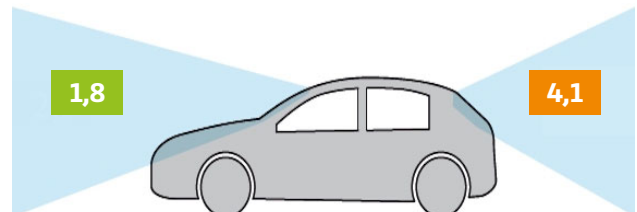
Rundumsicht

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.



⊕ 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". 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.

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).

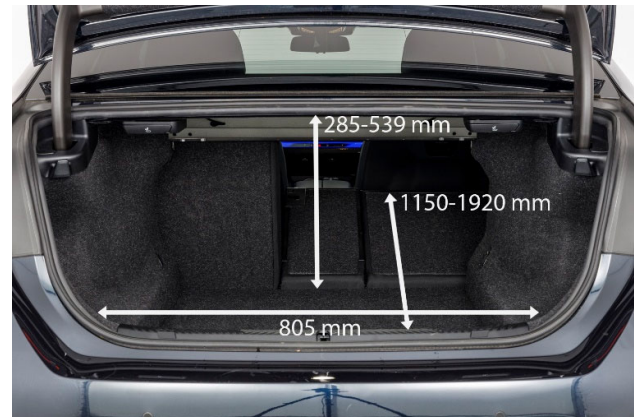
3,2 Kofferraum-Nutzbarkeit

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

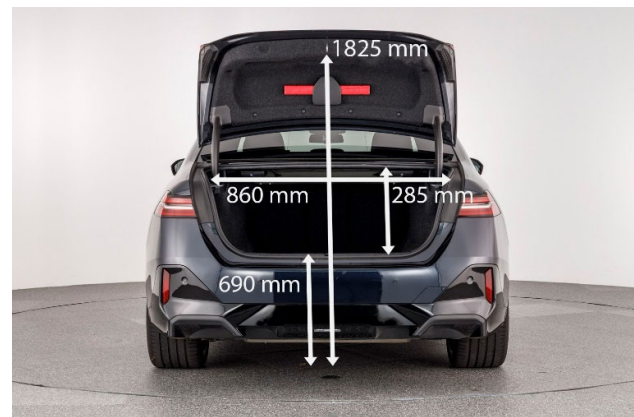
⊖ Die Kofferraumöffnung ist wie häufig bei klassischen Limousinen eher klein, sperrige Gegenstände lassen sich dadurch schlecht oder erst gar nicht einladen. Der Ladeboden ist zwar tief, aber ziemlich schmal. Zudem sind die Seitenwände nicht glattflächig, sondern stark zerklüftet, was die Nutzbarkeit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

2,6 Kofferraum-Variabilität

Der BMW Fünfer 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 Rückbank, sondern an der Hutablage fixiert ist, ist er beim Umklappen im Weg und muss daher aus dem zusätzlichen Gurtschloss gelöst werden. Die Zahl der Verstau- und Fixiermöglichkeiten



Das Standardvolumen beträgt 465 l und lässt sich bei umgeklappten Rücksitzlehnen bis zur Fensterunterkante auf 835 l erweitern.



Die Heckklappe lässt sich serienmäßig elektrisch bedienen. Jedoch die bauartbedingt kleine Laderaumöffnung sowie der zerklüftete Kofferraum schränken die Nutzbarkeit merklich ein.

ist etwas dürrtig, 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.

2,2 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 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 Zentralscreen ist hoch positioniert und liegt 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



Das Bediensystem ist vorrangig auf den Touchscreen ausgelegt, als einer der wenigen BMW-Modelle besitzt der 5er jedoch auch noch einen iDrive-Controller.

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 ertasten 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?

1,1 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 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. Praktisch: 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. Inzwischen stattet BMW den Fünfer stets mit einem Soundsystem von Harman/Kardon mit zwölf Lautsprechern - zuvor bot der Münchner lediglich ein mäßig

klingende Audioanlage mit sechs Lautsprechern. Das Surround Sound System von Bowers & Wilkins mit 18 Lautsprechern ein noch besseres Klangerlebnis und kostet inzwischen nur noch 750 Euro Aufpreis - im Vorgängermodell schlugen die Anlage noch mit bis zu 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.

1,8 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 und lediglich durch den sehr breiten Mitteltunnel sowie den beim M Sportpaket dunklen Dachhimmel geschmälert.

2,5 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 opulent, 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, durch den dunklen Dachhimmel wirkt der Fond zudem ziemlich düster.



Die knapp drei Meter Radstand sorgen für eine großzügige Beinfreiheit. Die Kopffreiheit reicht für 1,90 m große Insassen aus.

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 wie bei Limousinen üblich auf das dreigeteilte Umklappen der Rücksitzlehnen.

2,1 KOMFORT

2,5 Federung

⊕ Der Testwagen ist mit dem M Sportfahrwerk (Doppelquerlenkerachse vorn, Mehrlenkerachse hinten, konventionelle Dämpfer) ausgerüstet, das Bestandteil des M Sportpakets ist. Optional ist eine adaptive Dämpferregelung inklusive Allradlenkung zu haben. Das tendenziell straff abgestimmte Fahrwerk bietet einen insgesamt ordentlichen Federungskomfort, der jedoch besonders innerorts durch die optionalen, 20 Zoll großen Niederquerschnittsreifen

geschmälert wird. 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 er auf welligem Fahrbahnbelag etwas unruhig wirkt und tiefe Bodenwellen zu recht kräftigen Vertikalbeschleunigung führen - hier dürfte der Münchner für eine Limousine der oberen Mittelklasse mehr Souveränität an den Tag legen.

2,0 Sitze

⊕ Der Testwagen ist mit den optionalen Komfortsitzen (930 Euro) ausgestattet, eine elektrische Sitzverstellung samt Memory-Funktion für Fahrer ist dann ebenfalls an Bord wie . Eine elektrische Lordosenstütze ist ebenso stets dabei wie eine ausziehbare Oberschenkelaufklappung sowie eine neigungsverstellbare Sitzfläche. Die Sitze bieten einen sehr angenehmen Komfort und dank der elektrisch verstellbaren Seitenwangen auch einen sehr guten Seitenhalt. 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.

1,8 Innengeräusch

⊕ Der BMW 520i überzeugt mit einem guten Geräuschkomfort - niedrige 64,3 dB(A) Innengeräuschpegel bei 130 km/h bestätigen den guten Eindruck. Die Windgeräusche steigen selbst bei höheren Geschwindigkeiten nur maßvoll an. Der Vierzylinder-Benziner ist akustisch gut gedämmt und bei höheren Geschwindigkeiten kaum zu vernehmen. Ruft man

jedoch höherer Drehzahlen ab, was im Fall des Basis-Benziners bei zügiger Fahrweise durchaus vorkommt, ist er schon recht deutlich zu hören - hier fehlt ihm sowohl motorisch als auch akustisch die Souveränität eines Sechszylinder-Benziners, der im aktuellen Fünfer leider nicht mehr zu haben ist.

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 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

1,6 Fahrleistungen

⊕ Der Zweiliter-Turbobenziner leistet 153 kW/208 PS und entwickelt bis zu 330 Nm, die bereits bei niedrigen 1.500 Touren abrufbar sind. Unterstützt wird der Verbrenner zudem von einem in das Getriebe integrierten 48-V-Elektromotor, der zusätzlich 13 kW/18 PS und maximal 200 Nm beisteuern kann. Trotz des mit 1,8 t recht stattlichen Leergewichts fallen die

Fahrleistungen dank bemerkenswert gut aus. Den simulierten Zwischenspur von 60 auf 100 km/h erledigt der Münchner in flotten 4,6 s. Von 80 auf 120 km/h geht es in 5,6 s. Auch das Anfahrverhalten - gemessen von 15 auf 30 km/h - ist mit 1,2 s sehr gut. Für den Sprint aus dem Stand auf 100 km/h gibt BMW 7,5 s an, die Höchstgeschwindigkeit beträgt 230 km/h.

1,8 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Der aufgeladene Vierzylinder-Benziner überzeugt mit einer guten Laufkultur, Motorvibrationen sind im Innenraum selbst bei hohen Drehzahlen kaum zu spüren. Auch der Klang ist angenehm dezent, beim Ausdrehen ist der kernig klingende Ottomotor im Innenraum allerdings deutlich zu hören. Das Ansprechverhalten ist dank Twin-Scroll-Technik für einen Single-Turbomotor erfreulich spontan. Zudem kann der im

Getriebe untergebrachte E-Motor boosten und dem Benziner speziell bei niedrigen Drehzahlen unter die Arme greifen. Dadurch liefert der Antrieb schneller mehr Drehmoment, das Fahrzeug beschleunigt besser. Darüber hinaus zeigt sich das Aggregat drehfreudig und entwickelt seine Leistung sehr homogen über ein weites Drehzahlband.

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 2.000 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 Mild-Hybridsystems arbeitet das Start-Stopp-System ruckarm und schnell.

2,3 FAHREIGENSCHAFTEN

2,0 Fahrstabilität

⊕ Der BMW 5er schlägt sich in diesem Kapitel gut, die Agilität früherer 5er-Modelle hat die aktuelle Generation nicht zu bieten. Den ADAC Ausweichtest besteht die über fünf Meter lange Limousine problemlos, der Fahrer hat dank der effektiven ESP-Reglung nur wenig Arbeit am Lenkrad zu leisten. Bei Bedarf lässt sich der Münchner flott um die Pylonen wedeln, allerdings setzt die Spritsparbereifung des Testwagens trotz der üppigen Dimension dem Treiben früher als erwartet

ein Ende. Die Fahrstabilität gibt keinen Grund zur Klage, speziell bei schneller Autobahnfahrt kann der Fünfer allerdings nicht die schiere Unerschütterlichkeit eines Audi A6 oder einer Mercedes E-Klasse bieten, die noch etwas stoischer ihre Bahnen ziehen. Die Traktion des Hecktrieblers ist unter den meisten Bedienungen tadellos, erst auf rutschigem Untergrund kommen die breiten Hinterräder an ihre Haftgrenze.

2,3 Lenkung

⊕ Der BMW Fünfer ist mit einer progressiv übersetzten Servolenkung ausgestattet. Für 1.990 Euro Aufpreis bieten die Münchner eine Allradlenkung an, dann ist auch die adaptive Dämpferregelung dabei. Mit der Standardlenkung lässt sich gut

leben, auch wenn sie sich etwas synthetisch wirkt, worunter Rückmeldung und Lenkgefühl leiden. Die Präzision profitiert im Fall des Testwagens von der sportlichen 20-Zoll-Mischbereifung. Die flachen Reifenflanken sorgen dafür, dass

die Lenkbefehle spontan umgesetzt werden, ohne dass der Fünfer dabei nervös wirken würde. Die Zentrierung geht in Ordnung, dürfte für einen besseren Geradeauslauf aber noch stärker ausgeprägt sein.

2,5 Bremse

⊕ Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h steht der mit 520i mit optionaler 20-Zoll-Mischbereifung nach 35,1 m - ein guter Wert. Das Pedalgefühl geht im Gegensatz zum zuletzt getesteten 520d in Ordnung. Die Bremse lässt sich gut dosieren und spricht nicht mehr so giftig an.

⊖ Mehr als die mäßig dosierbare Bremse stört im Alltag das unvorhersehbare Verhalten im Schubetrieb: 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 das Fahrerassistenz-Paket "Driving Assistant Professional" für 2.100 Euro an, das einen Notfallassistenten, eine Ausweichunterstützung sowie einen Autobahnassistenten samt Spurwechselautomatik umfasst. Ist das System aktiv, kann der Fahrer im Geschwindigkeitsbereich bis 130 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 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.

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)

Opulent wirkt das optionale Head-up-Display, in dem sich auf Wunsch auch detaillierte Navigationskarten anzeigen lassen. Im Fall 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 zwei Meter 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 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 BMW eine bevorstehende Heckkollision erkennt. Dann blinken zusätzlich noch die Bremslichter in hoher Frequenz, um den herannahenden Fahrer auf die Gefahrensituation aufmerksam zu machen.

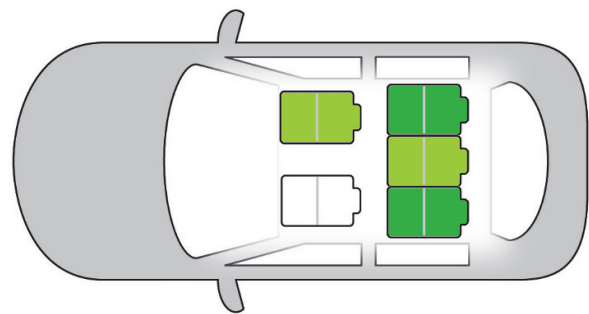
2,0 Kindersicherheit

⊕ 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 einen Zusammenstoß mit Fußgängern oder Radfahrern vermeiden oder zumindest die Folgen einer Kollision reduzieren.

2,2 UMWELT/ECOTEST

3,3 Verbrauch/CO₂

Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des BMW 520i mit dem Zweiliter-Turbobenziner liegt im ADAC Ecotest bei 6,4 l/100 km. Das ist für eine Limousine der oberen Mittelklasse ein bemerkenswert niedriger Wert - der Benziner liegt damit lediglich rund einen Liter über dem zuvor getesteten 520d mit 197 PS, der jedoch 2.300 Euro teurer ist. Die CO₂-Bilanz liegt bei 170 g/km. Im CO₂-Bereich kann der Münchner damit immerhin 27 Punkte erzielen. Innerorts liegt der Verbrauch bei 6,1 l/100 km, gerade im urbanen Bereich zeigen sich die Vorteile durch das Mildhybrid-System. Außerorts konsumiert die große Limousine lediglich 5,7 l/100 km und auf der Autobahn 7,7 l/100 km. Der 5er kann im Schubbetrieb "segeln" und währenddessen seinen Motor komplett ausschalten, um keinen Kraftstoff zu verbrauchen. Auch die gute Aerodynamik (cw-Wert von 0,24) trägt zum vergleichsweise niedrigen Kraftstoffverbrauch bei.

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

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	6,1	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B
Landstraße	5,7	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B
Autobahn	7,7	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	6,4	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

CO₂-Punkten gibt es 77 Punkte und somit vier von fünf Sternen im ADAC Ecotest. Der BMW 520i ist als sauberer und sparsamer Benziner empfehlenswert.

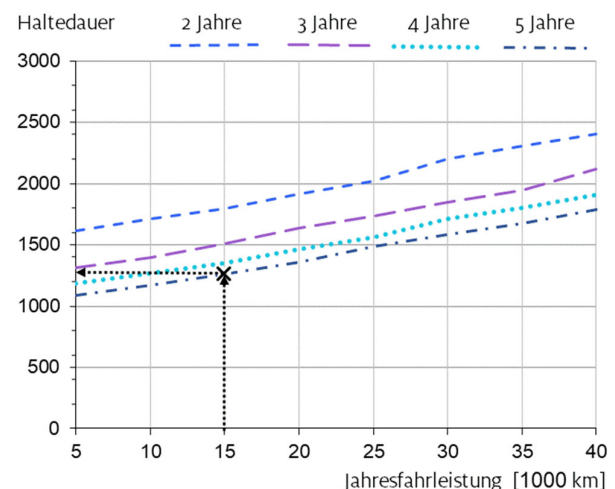
4,6 AUTOKOSTEN

4,6 Monatliche Gesamtkosten

⊖ Der BMW 520i kostet mindestens 59.300 Euro, für das M Sportpaket des Testwagens muss man weitere 4.600 Euro einplanen. Die Serienausstattung umfasst bereits zahlreiche Annehmlichkeiten wie Navigationssystem, beheizbare Sportsitze, 2-Zonen-Klimaautomatik, Rückfahrkamera und adaptive LED-Scheinwerfer. Um den Fünfer auf ein der Klasse standesgemäßes Ausstattungsniveau zu heben, muss man noch einige tausend Euro aufwenden. Der gut ausgestattete Testwagen kommt auf einen Preis von 80.198 Euro - viel Geld für einen Fünfer mit dem 208 PS starken Basis-Benziner. Nach dem Kauf geht es kostspielig weiter, denn die Versicherungsklassen kommen dem Halter teuer zu stehen. Größter Posten ist typischerweise der Wertverlust, auch wenn dieser relativ gesehen in Ordnung geht. Von Vorteil sind auch die langen Wartungsintervalle, denn der 520i muss nur alle zwei Jahre oder alle 30.000 km in die Werkstatt. BMW gibt auf das Auto zwar nur eine Gewährleistung, die aber immerhin für inzwischen drei Jahre.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 1260 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	520i Steptronic	530e Steptronic	530e xDrive Steptronic	550e xDrive Steptronic	520d Steptronic	520d xDrive Steptronic	540d xDrive Steptronic
Aufbau/Türen	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1998	4/1998	4/1998	6/2998	4/1995	4/1995	6/2993
Leistung [kW (PS)]	153 (208)	220 (299)	220 (299)	360 (489)	145 (197)	145 (197)	223 (303)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	330/1500	450/1500	450/1500	700/1750	400/1500	400/1500	670/1500
0-100 km/h [s]	7,5	6,3	6,3	4,3	7,3	7,3	5,2
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	230	230	225	250	233	228	250
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (WLTP)	5,7 l SP	2,1 l SP	2,6 l SP	22,8 l SP	5,1 l D	5,5 l D	5,8 l D
CO ₂ [g/km] lt. Hersteller (WLTP)	130	48	58	63	133	143	152
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/29/25	17/29/26	17/29/26	17/29/26	20/29/28	20/29/28	20/31/28
Steuer pro Jahr [Euro]	113	40	40	60	269	294	411
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	1191	1255	1291	1426	1246	1286	1452
Preis [Euro]	59.300	65.900	68.500	77.900	61.600	64.200	71.100

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

INFORMATIONEN RUND UM EFFIZIENZ UND NACHHALTIGKEIT

Effizienz (Verbrauch zu Gewicht) [l/100 km pro t]*	3,6
Nutzwert pro Tonne Leergewicht	
• Sitzplätze	2,5
• Kofferraum, normal/geklappt/dachhoch [l]	260/468/-
• Dachlast/Anhängelast [kg]	42/1.120
Benötigte Verkehrsfläche [m²]	9,61
Herstellungsland	Deutschland
Energiebedarf bei Nutzung über 240.000 km [kWh/100 km]**	85,7
Emissionen CO ₂ -Äquivalente bei Nutzung über 240.000 km [g/km]**	213

* 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-Turbobenziner (Mild-Hybrid), Euro 6e, OPF	
Hubraum	1.998 ccm
Leistung	153 kW/208 PS bei 4.400 1/min
Maximales Drehmoment	330 Nm bei 1.500 1/min
Kraftübertragung	Hinterradantrieb
Getriebe	8-Gang-Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	230 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	7,5 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	5,7 l
CO ₂ -Ausstoß	130 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	2,46 m²/0,24
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie)	245/45 R19Y
Länge/Breite/Höhe	5.060/1.900/1.515 mm
Leergewicht/Zuladung	1.800/535 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	520 l/n.b.
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/2.000 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)	4,6 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.000 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	35,1 m
Reifengröße Testwagen (v./h.)	245/40 R20 99Y/275/35 R20 102Y
Reifenmarke Testwagen	Continental EcoContact6 Q * MO
Wendekreis links/rechts	12,3/12,5 m
Ecotest-Verbrauch	6,4 l/100km
Stadt/Land/BAB	6,1/5,7/7,7 l/100km
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	146 g/km (WTW* 170 g/km)
Reichweite	935 km
Innengeräusch 130 km/h	64,3 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.160 mm
Leergewicht/Zuladung	1.786/549 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	465/835/835 l

KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)			
Betriebskosten	152 Euro	Werkstattkosten	105 Euro
Fixkosten	245 Euro	Wertverlust	757 Euro
Monatliche Gesamtkosten	1.260 Euro		
Steuer pro Jahr	113 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/29/25		
Basispreis 520i M Sportpaket Steptronic	63.900 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG	
Pressefahrzeug	EZ: 14.05.2025
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	80.198 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	22.703 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten. Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr. *WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich. ¹ Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

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



AUSSTATTUNG	
TECHNIK (im Testwagen vorhanden)	
Adaptives Fahrwerk	2.440 Euro
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	Serie/-
Regen-/Lichtsensor	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
Spurwechselassistent	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	4,6

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

Stand: November 2025
Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) Alexander Werner