

Business (not) as usual

Mit dem neuen BMW 5er bietet der Autobauer Hightech und Elektronik vom Allerfeinsten und bleibt seinen in vielen Jahrzehnten erworbenen Kernkompetenzen treu.



Fotos: Michael Blumenstein

Ein Statement in der Business-Welt – ein 5,06 Meter langes. Der 5er sprengt den üblichen Rahmen des Segments.

Eine der beliebtesten Business-Limousinen und für BMW wichtiges Modell im Portfolio ist in seiner achten Generation (seit 1972) erhältlich und will Viel- und Dienstwagenfahrer von seinen Qualitäten überzeugen. Und wie könnte das besser gelingen als in einem (kosten- und spritschonenden) Dieselfahrzeug – im Autoflotte-Test: der BMW 520d xDrive.

Optisch bleibt auch dieser BMW ein BMW: Doppelnier (auf Wunsch mit der Konturenbeleuchtung „Iconic Glow“, die ist echt Geschmacksache), Doppelscheinwerfer, Vieraugengesicht, Hofmeisterknicke in der C-Säule, die jetzt die Ziffer 5 trägt, Heck mit schmalen Rückleuchten. Außen top.

Innere Werte

Was beim ersten Sitzkontakt sofort auffällt: Man sitzt megabequem auf den dick gefütterten, weichen Leder-

polstern (elektrisch verstellbar, 1.850 Euro Aufpreis), die keinen Zweifel aufkommen lassen, dass man in dieser Business-Limousine sehr lange Fahrten unternehmen kann. Was auch schnell auffällt: Der neue BMW 5er ist im Inneren alles andere als ein Raumgigant – und das, obwohl die Limousine deutlich gewachsen ist und nun herkömmliche Garagendimensionen mit der Länge von 5,06 Metern sprengt. Die Höhe von 1,52 Metern ist klassenüblich, die 1,90 Meter Breite sind auch ein Wort – vor allem in Altstädten. Und trotzdem: Richtig „luftig“ fühlt man sich nicht im Interieur, was abermals zeigt, dass ein Modell für alle Antriebsarten nicht in jeder Hinsicht das Ideal für alle Antriebe darstellt. Aber, das muss hinzugefügt werden: Eng ist das Interieur per se nicht.

Erstklassig liegt das neu gestaltete Lenkrad mit zwei Speichen und einem

im unteren Bereich abgeflachten Lenkradkranz in der Hand. Die Lenkradtasten bieten ein haptisches Feedback – und lassen sich tadellos „blind“ bedienen. In der Instrumententafel sitzen nun sogenannte Fugenausströmer – diese verrichten ihre Arbeit nicht besser und nicht schlechter als herkömmliche Luftdüsen, sehen aber schicker aus.

Curved Display

Neu gestaltet ist auch das Bedienfeld auf der Mittelkonsole. Dort sind der iDrive Controller, der neue Gangwahlschalter, der Start-Stopp-Knopf und der Lautstärkeregler angeordnet. Angenehm: Auch bei diesem frischen Layout findet man sich schnell zurecht und freut sich über zwei serienmäßige USB-C-Slots. Schnell klar kommt man auch mit der flink reagierenden Spracherkennung. Anmu-



1 Der Zweiliter-Vierzylinder im 520d ist der kleinste Diesel – eine hervorragende Wahl. **2** Die schmalen Rückleuchten fügen sich ins aktuelle BMW-Design ein. **3** Viel: Die Bedienung gelingt teils redundant mittels Touchfläche und Controller. Alles aber nicht mehr so geschmeidig wie beim Vorgänger. **4** Der Arbeitsplatz ist fast perfekt eingerichtet. **5** Das Platzangebot im Fond ist großzügig, aber weniger als erwartet, bei 5,06 Metern Außenlänge. **6** Beim Tacho hätte man sich eine Ansicht mit weniger „Design-Elementen“ gewünscht. Angezeigt wird alles Notwendige. **7** Diese 19-Zoll-Räder sind Teil des M-Sportpakets, 18-Zöller sind Serie. **8** Der Controller ist nicht mehr Weisheit letzter Schluss.

tion und Ausstattung des Innenraums lassen sich auch fix charakterisieren: (Hoch-)wertig und meist geschmackvoll.

Da war BMW mal besser

Schick und klar abzulesen ist das 12,3 Zoll große Informationsdisplay hinter dem Volant in Kombination mit dem 14,9 Zoll großen Control-Display. Die beiden Bildschirme („BMW Curved

Display“) befinden sich hinter einer einzigen Glasfläche, die BMW-typisch fahrerorientiert platziert wurde und leicht gebogen ist. Das Bedienmenü dürfte gerne etwas entschlackt werden – zu viele Apps machen zumindest den Startbildschirm unübersichtlich und auch die Kachelgröße verleitet zum längeren Blick. BMW war mal der Meister der Bedienung mittels Controller – die Zeiten sind vorbei.

Bezüglich der Fahrdynamik genügt eine schlichte Vokabel: tadellos. Dieser Vierzylinder-Dieselantrieb ist als Mildhybrid mit einem Startergenerator verbunden, der zusätzliche elf PS liefert und ein maximales Drehmoment von 25 Newtonmeter erzeugt. Der zwei Liter große Selbstzünder mit Twin-Scroll-Turbo und 197 PS Leistung verrichtet seine Arbeit selbst im kalten Zustand akustisch sehr zurückhaltend und Vibrationen gelangen

BMW 520d xDrive

Testwagenpreis: 75.420 Euro
 R4/1.995 cm³ | 145 kW/197 PS
 400 Nm + 8 kW/11 PS/25 Nm
 8-Gang-AT | 228 km/h | 7,3 s
WLTP: 5,5–6 D | 144–157g/km
 5.060 x 1.900 x 1.515 mm
Kofferabteil: 520 l
HK: 23 | **VK:** 26 | **TK:** 28
Wartung: 30.000 km/2 Jahre
Garantie: 3 Jahre

Alle Preise netto zzgl. Umsatzsteuer

auch nahezu keine in den sehr gut gedämmten Innenraum. Die Leistung, gepaart mit 400 Newtonmeter Drehmoment ist, Elektroantrieb hin oder her, in Kombination mit der Achtgang-Steptronic nach wie vor eine ideale Motorisierung für den Vielfahrer (der 540d mit sechs Zylindern folgt später). Die Limousine liegt auch bei Geradeauslauf und Tempi jenseits der 200 km/h gefühlt noch satter auf der Straße als ein ICE auf kerzengeradem Gleis.

Langstrecke – nonstop

Stark und sparsam zugleich – selbst bei den oben erwähnten Autobahngeschwindigkeiten gibt sich der allradgetriebene Business-Wagen mit gerade einmal sieben Liter Diesel zufrieden. Bei etwas zurückhaltender Fahrweise sind dank des 60-Liter-Tanks Reichweiten jenseits der 1.000 Kilometer pro Füllung locker fahrbar.

Und wer lieber mit elektrischer Unterstützung unterwegs sein möchte: BMW bietet den rein elektrisch betriebenen i5 und die beiden Plug-in-Hybride 530e und 550e x-Drive an. Der ab 54.874 Euro erhältliche 530e bietet eine Systemleistung von 299 PS; beim

489 PS starken 550e xDrive mit Reihen-Sechszylinder werden 65.000 Euro fällig – immerhin spart man bei der Versteuerung.

Einiges geht (teil-)autonom

Ein großes Thema bei dem Münchner Autobauer ist das automatisierte beziehungsweise autonome Fahren. Hier bietet BMW einige Funktionen, die längst nicht jeder vorweisen kann. Bis zu einer Geschwindigkeit von 130 Kilometer pro Stunde ist es möglich, die Hände vom Lenkrad zu nehmen und das Fahrzeug sich selbst zu überlassen – warum auch immer man das im Alltag tun sollte. Für manche Fahrer kann das dennoch eine entspannende Unterstützung sein.

Ganz neu ist hingegen der aktive Spurwechselassistent mit Blickerkennung: Ist dieser aktiviert und registriert die im Fahrzeug verbaute Innenraumkamera einen Blick des Fahrers in die Außenspiegel (ab 60 km/h bis zu 180 km/h, wenn der Verkehr es zulässt), kann das Fahrzeug ohne Zuhilfenahme der Hände für die Lenkung (und den Blinker) selbsttätig die Fahrspur wechseln. Doch auch hier gilt: Nicht alles, was technisch machbar ist, muss als sinnvoll anerkannt werden.

Allrad mit Pepp

Diese Funktion erinnert ein wenig an BMWs Gestik-Erkennung vor einem Jahrzehnt, mithilfe derer man virtuell die Laustärke regeln und andere Dinge aktivieren konnte und dafür mit dem Zeigefinger imaginäre Kreise in die Luft zeichnen musste. Diese Funktion gibt es nicht mehr, da sie laut BMW zu wenig nachgefragt und genutzt wurde. Mal sehen, wie das mit dem Assistenten weitergeht.

Eine nützliche Hilfe an kalten (und schneereichen) Tagen ist dagegen der Allradantrieb im 520d. Das xDrive genannte System kostet 2.185 Euro und lässt die Münchner Limousine wie am Schnürchen gezogen unkompliziert über verschneiten Asphalt dirigieren. Und ist ein ebenso nützliches Extra.

Fazit

Insgesamt ist der neue BMW 5er eine überzeugende Limousine, die mit Tradition, Moderne und Fahrspaß überzeugt. Die allerdings auch ihren Preis hat: Fast 80.000 Euro (netto) ruft BMW für diesen Testwagen auf. Das könnte die eine oder andere Car Policy überfordern. Wer es sich leisten kann, bekommt einen edlen Business-Liner nahezu ohne Schwächen. *tb*



Der Testwagen besitzt das M-Sportpaket für 3.613 Euro.