
Vorstellung BMW 5er Touring: Ein echter BMW

Von Jens Meiners

Eines kann man BMW nicht vorwerfen: Dass die Marke sich von ihren Wurzeln entfernt hätte. Jedenfalls nicht stilistisch. Zur Präsentation zeigen die Münchener noch einmal die Historie der 5er-Kombis – und wer das erste Modell, den Touring der Baureihe E 34 von 1991, mit der jetzt vorgestellten fünften Modellgeneration vergleicht, stellt fest: die Proportionen sind gleich geblieben, und auch Details wie die L-förmigen Rückleuchten wurden eher behutsam weiterentwickelt.

Auch heute ist der 5er Touring vielleicht sogar die gelungenere Karosserievariante: Das Kombiheck liefert einen optischen Kontrast zur relativ massiven Front, und die leicht in sich verdrehte Flanke funktioniert ebenfalls besser mit dem voluminöseren Heck. Insgesamt zeigt der 5er Touring den stimmigeren seitlichen Aufriss.

Unvermeidlich ist offenbar, dass die neue Modellgeneration in allen Dimensionen weiter gewachsen ist; immerhin haben die Passagiere etwas davon. Die Platzverhältnisse sind großzügiger geworden, der Kofferraum fasst jetzt mindestens 570 Liter und lässt sich auf stolze 1700 Liter erweitern. Und der 5er Touring ist zwar größer geworden, erfreulicherweise jedoch auch leichter – und zwar um stolze 100 Kilogramm. Die Zuladung wächst damit auf 730 kg.

Der 5er ist durchdacht: Die Heckklappe schwingt nach oben, wenn der mit Tüten beladene Fahrer unter der Heckschürze einen leichten Tritt nach vorn vollführt, und wenn es schnell gehen soll, kann die Heckscheibe auch separat geöffnet werden: Das hat BMW beim E 34 als erster eingeführt. Die straff-komfortablen Sitze passen wie angegossen, und das leicht zum Fahrer angewinkelte Cockpit zeigt zumindest Rudimente jener Fahrerorientierung, für die BMW einst so berühmt war. Der Zentralbildschirm ist berührungsempfindlich, wir fanden die Bedienung über den Vier-Wege-Dreh-Drücksteller jedoch deutlich intuitiver. Übrigens lässt auch die Spracherkennung inzwischen keine Wünsche mehr offen.

Unter der Haube des 5er Touring stecken Diesel- oder Ottomotoren mit vier oder sechs Zylindern; wir sind den Einstiegs-Diesel 520d und den stärkeren 530d gefahren. Bereits als 520d ist der Kombi ordentlich motorisiert: Der Vierzylinder leistet 140 kW / 190 PS, der Wagen schafft mit dem ZF-Acht-Gang-Automaten in 7,8 Sekunden die 100 km/h, und er beschleunigt weiter bis 225 km/h. Der Vierzylinder ist gut gedämmt, kann sein Antriebsprinzip jedoch beim Beschleunigen nicht verleugnen. Und oberhalb von 180 km/h geht der Geschwindigkeitszuwachs nur schleppend vonstatten. Dafür liegt der Zyklusverbrauch bei lediglich 4,3 Litern je 100 Kilometer – ein phantastischer Wert, der sich in der Praxis durchaus erreichen lässt.

Deutlich souveräner geht der 530d ans Werk, der mit einem 195 kW / 265 PS starken 3,0-Liter-Reihen-Sechszylinder nicht nur leiser und vibrationsärmer agiert, sondern auch Fahrleistungen auf Sportwagenniveau liefert: 0-100 km/h in 5,8 Sekunden, Spitze 250 km/h. Kaum zu glauben, dass BMW auf diesen Dieselmotor zwei Derivate draufsetzen wird, die nochmals leistungsstärker sind: Den 540d und den M550d, der dann glatte 294 kW / 400 PS leisten wird.

Bei den Ottomotoren gibt es derzeit den 530i als 252-PS-Vierzylinder (185 kW) und den 540 als 340-PS-Sechszylinder (250 kW). Doch Kombifahrer sind Dieselfahrer – und daran dürfte das zunehmend substanzlose Diesel-Bashing der Politik bis auf weiteres wenig ändern.

Egal mit welcher Maschine der BMW 5er Touring ausgerüstet ist: Das Fahrwerk hat erwartungsgemäß keine Schwierigkeiten damit, die Leistung sicher auf die Straße zu bringen. Eine hintere Luftfederung ist Serie, die Vorderachse wurde mit stärkeren Federn an das Kombi-Mehrgewicht angepasst. Fahrdynamisch sind Limousine und Touring quasi gleichwertig, und mit der optionalen Hinterachslenkung lässt sich die Agilität nochmals steigern.

Ein echter BMW ist der neue 5er Touring also geblieben; wer den Einstandspreis von 47 700 Euro verschmerzen kann, dürfte kaum ein flexibleres und sportlicheres Auto in seinem Segment finden. (ampnet/jm)

Daten BMW 520d Touring

Länge x Breite x Höhe (m): 4,94 x 1,87 x 1,50
Radstand (m): 2,98
Motor: R4-Diesel, 1995 ccm, Turbo, Direkteinspritzung
Leistung: 140 kW / 190 PS bei 4000 U/min
Max. Drehmoment: 400 Nm bei 1750–2500 U/min
Höchstgeschwindigkeit: 230 (Automatik: 225) km/h
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 8,0 (7,8) Sek.
Verbrauch (Durchschnitt nach EU-Norm): 4,5 (4,3) Liter
CO₂-Emissionen: 124 (119) g/km (Euro 6)
Leergewicht / Zuladung: min. 1655 kg / max. 730 kg
Kofferraumvolumen: 570–1700 Liter
Max. Anhängelast: 2000 kg
Wendekreis: 12,05 m
Bereifung: 225/55 R 17
Luftwiderstandsbeiwert: 0,27
Wartungsintervall: 20 000 km
Basispreis: 47 700 Euro

Daten BMW 530d Touring (abweichend)

Motor: R6-Diesel, 2993 ccm, Turbo, Direkteinspritzung
Leistung: 195 kW / 265 PS bei 4000 U/min
Max. Drehmoment: 620 Nm bei 2000–2500 U/min
Höchstgeschwindigkeit: 250 km/h
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 5,8 Sek.
Verbrauch (Durchschnitt nach EU-Norm): 5,0 Liter
CO₂-Emissionen: 131 g/km (Euro 6)
Leergewicht / Zuladung: min. 1750 kg / max. 730 kg
Max. Anhängelast: 2000 kg
Basispreis: 56 800 Euro

Bilder zum Artikel



BMW 520d Touring.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW 520d Touring.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW 520d Touring.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW 520d Touring.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW 530d Touring.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW 530d Touring.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW 530d Touring.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW 520d Touring.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW
