

Biltest: BMW 520 d



BMW klarar det inte de andra prestige-tyskarna mäktar med. Sedan sommaren 2011 erbjuder de en fullstor, välsvidad sedan som klarar miljöbilsdefinitionen. Utan några uppoffringar.

BMW har ett svårt case här. Deras 520 d kostar motsvarar 8,5 basbelopp, vilket är mer än de flesta som har tjänstebil får spendera. Och de som för egna pengar köper en stor BMW brukar inte välja den svagaste dieseln...

Inte strypt

BMW:s snålaste 3-seriediesel har samma motor, men strypt och 20 hästar svagare än de andra versionerna. Den uppoffringen behöver man inte göra med 520 d Efficient Dynamics, den är precis lika stark som den icke-miljöbilsklassade normaldieseln. Redan normaldieseln har start-stopptechnik, lagring av bromsenergi, växelindikator, styrservo som stängs av när man inte svänger, luftintag som stängs om motorn är kall.

BMW 520 d Efficient Dynamics

Drivmedel: Diesel

Pris: Från 355 900 kr, testbil ca 400 000 kr

Miljöpåverkan: 119 g CO₂/km

Bränsleförbrukning: 4,5 l/100 km

Växellåda: Femväxlad automat.

Säkerhet: 5 stjärnor i Euro-Ncap. Antisladdsystem, låsningsfria bromsar, dubbla krockkuddar fram och krockgardin standard, krockkuddar bak extra.

Motor: 2,0 liter, 184 hk vid 4 000 r/m, vridmoment 380 Nm vid 1750-2750 r/m

Mått: L 490 cm, B 186 cm, H 146 cm, axelavstånd 297 cm

Vikt: Tjänstevikt 1 695 kg, maxlast 610 kg, släp 2 000 kg, bagage 520 l

Tankvolym: 70 l

Prestanda: 0-100: 8,2 sek, toppfart 231 km/h

Miljöförmåner: Fordonsskattebefriad i fem år, gratis parkering i vissa kommuner.

Förmånsvärde: Ca 2 500 kr/mån

Garantier: Nybil 2 års, vagnskade 3 år, lack 3 år, assistens 3 år, rost 12 år, fri service 3 år /8000 mil.

De sista magiska centilitrarna för att kvala in som miljöbil uppnås med Eco-Pro-läget som ger föraren utförlig information om hur hon eller han ska göra för att köra snålare, särskilda fälgar med extra lågt luftmotstånd och en bakaxel med högre utväxling som minskar vibrationerna vid låga varv och gör att vi rullar i 70-80 km/h med ett motorvarv på 700-800, alltså ren tomgång. Bilen kan ställas i Eco-, Comfort och Sport-läge, som förändrar gasrespons och luftkonditionering och kan finjusteras manuellt. BMW hävdar att det går att spara 20% jämfört med normalläget. Det som stör en med en del andra märkens snålversioner finns inte här; inga superstötiga hårdpumpade däck, ingen extremhög utväxling.



BMW:n är snål på riktigt, vi kör på strax över 0,5 liter milen i tät Stockholmstrafik och framför allt i minusgrader; blir det så kallt så stängs start-stopp-systemet av och trista bränsledroppar och dumma avgaser går åt när bilen står still.

Tyvärr har BMW inte brytt sig om dieselnns övriga problem; det finns förstas ett partikelfilter men ingen kväverening som på mycket billigare Toyotor. Inte heller tillåter BMW att man kör på biodiesel bortom 7% inblandning, som Peugeot gör.

Sportigt eller med stil

Detta är en BMW, så den går att köra sportigt, med ett chassi som hänger med på det mesta och ett antisladdsystem som inte omedelbart bromsar ner bilen om man trycker på gasen mitt i kurvan. Men det är också en snålbil och vi väljer förstas Eco-Pro-

GRÖNA BILISTER

läget för det mesta och finkör. Den sexväxlade ger tillsammans med dieselnns goda drag från låga varv möjlighet att ligga på höga växlar tidigt, även om sjätte växeln är en ren motorvägsväxel. Lite synd är det ändå att just denna version inte fås med den åttastegade automaten.



Stoor

5-serien är nästan fem meter och med nära nog tre meters axelavstånd. Det betyder oceaner av benutrymme också bak, kombinerat med bättre takhöjd än man kan tro i en ganska låg bil. Men det går inte att få individuella fätöljer bak och värme i baksätet kostar 4000 kr; billiga Hyundai har det som standard. Fram sitter man bra även om det är lite märkligt att stolarna är manövreras elektriskt



för ryggstödet men inte i längsled. Inte heller raten manövreras elektriskt, och att få den uppvärmd går inte för sig ens som tillval. Skinnklädsel i alla dess former finns mot tillägg – men vi kör hellre

Gröna Bilister är Sveriges enda miljödrivna motororganisation och vill ha en miljöanpassad utveckling av trafiken. Vi vill att det ska var möjligt även för kommande generationer att kunna köra bil. Som medlem får du tidningen Trafik & Miljö. Läs mer på www.gronabilister.se där du också finner fler tester av miljöbilar.

djurfritt och tygklädseln är fin. Klimatanläggning är standard, men bak får man nöja sig med luftkanaler från framsätet, man kan inte själva ställa in vilken temperatur man vill ha.

Bagageutrymmet är stort och framför allt långt. Skidluckan är standard, men att kunna fälla ryggstöden bak kostar 6000 kr extra; väldigt snålt av BMW.



Till skillnad mot många andra snålversioner så kan denna BMW lasta över 600 kilo och dra ett släp på två ton. Det enorma vridmomentet gör att detta troligen är en utmärkt dragbil, även om en och annan säkert beklagar att just denna version av 5-serien inte fås med fyrhjulsdraft.

Förutom ett visst brummande när man kör på väldigt låga varv, är det mycket tyst i bilen, och med den orange-röda belysningen i mörkret får man lust att köra mil efter mil. Det känns ombonat och lyxigt utan att det riktigt går att peka på varför – BMW:n är snålare utrustad än många bilar för halva priset.

Säker tysk – men inte säkrast

I Euro NCAP fick 5-serien förstås fem stjärnor, med 100% av möjliga betyget för aktiv säkerhet och mycket högt fotgängarskydd. Men i motsats till Mercedes E-klass saknas knäckrockkudde på förarplatsen och bäckenrockkuddar fram. Som tillval finns bl.a. körfältsassistent med vibrationer i raten för 6000 kr, Lane Chang warning för samma pris, adaptiv farthållare som funkade ända ner från helt stillastående; perfekt i köer och överlägset

Mercedes system som lite skrämmande plötsligt slutar funka när farten blir för låg – 16 300 kr är dock dyrt.

Sensorer fram och bak hjälper mig att fickparkera, tillsammans med en skärm som med ekolodslignande grafik visar hur långt det är till hindren; för 8500 kr är tillvalet ditt. Bilen fickparkerar själv för 5 900 kr; jag behöver bara gasa och bromsa, bilen rattar och säger till när den är klar.

En navigator stor som en mindre teve kostar som en jätte-tv, 28 400 kr, och är helt bortkastade pengar. Trots att bilen är sprillans ny, har den redan fel om ett gäng nybyggda vägar i Stockholmsområdet.

Enkelt mot brorsan

Efficient Dynamics-versionen är 6000 kr dyrare än den icke-miljöbilsklassade vanliga 520 d. Skillnaden har man gott och väl igen enbart på den femåriga fordonsskattebefrielsen, därtill sparar man ett par centilitrar milen och förlorar alltså inget. Mellan de båda versionerna är valet alltså mycket lätt, och vi hittar ingen annan snåldiesel vi gillar bättre. Kvarstår därmed det övergripande motargumentet mot diesel...



Vi gillar

- Snålversion utan eftergifter
- Komfort
- Prestanda

Vi ogillar

- Högt pris
- Dyr utrustning
- Fossil diesel

Överväg också

- Mercedes E-klass NGT (gas), VW Passat EcoFuel (gas), Volvo S80 (gas)



Biltestet utfört av: Mattias Goldmann
Foton tagna av: Mattias Goldmann
Biltestet utfört under: November 2011

GRÖNA BILISTER

Gröna Bilister är Sveriges enda miljödrivna motororganisation och vill ha en miljöanpassad utveckling av trafiken. Vi vill att det ska vara möjligt även för kommande generationer att kunna köra bil. Som medlem får du tidningen Trafik & Miljö. Läs mer på www.gronabilister.se där du också finner fler tester av miljöbilar.