

BMW 318d (Rußpartikelfilter)

Viertürige Stufenhecklimousine der Mittelklasse (90 kW / 122 PS)

ADAC Testergebnis

Note 2,0

Der 3er - dynamisch und perfekt bis ins Detail, im Format erfreulicher Weise noch handlich. Er hat viel sinnvolles Sicherheits-Zubehör, wie u.a. Reifen mit Notlaufeigenschaften und Bremslichter, die bei einer Notbremsung durch ein größeres Leuchtfeld auffälliger sind. Darüber hinaus lässt die lange Aufpreisliste kaum Wünsche unerfüllt. Der technisch aufwändige Vierzylinder-Diesel ist bereits mit 90 kW stark genug, um für flotte Fortbewegung zu sorgen. Dazu verbraucht er wenig und hat serienmäßig einen Ruß-Partikelfilter. Ein Automatik-Getriebe wird leider nicht angeboten. Fazit: Interessantes Angebot für sportlich orientierte Fahrer, mit Hang zum Perfektionismus sowie Freude am Fahren und am Sparen. Der Preis: 28.550 €. **Karosserievarianten:** Fünftüriger Kombi. **Konkurrenten:** Konkurrenten mit Ruß-Partikelfilter sind Audi A4, Mazda 6, Mercedes C, Opel Vectra, Peugeot 407, Renault Laguna, Saab 9-3, Toyota Avensis.

- + sehr gute Verarbeitung
- + leichte, funktionelle Bedienung
- + sehr gute Sportsitze (Aufpreis)
- + kräftiger, laufruhiger Motor
- + sehr gute Straßenlage
- + niedriger Verbrauch
- + Ruß-Partikelfilter Serie
- + großes Händlernetz
- hinten unübersichtlich
- kleine Kofferraumöffnung
- Lenkung etwas schwergängig



Karosserie/Kofferraum

Note 2,7

Verarbeitung/Handhabung

Note: 1,5

- + Die sehr gut verarbeitete Karosserie ist besonders verwindungssteif, Spaltbreiten an Türen und Klappen sind gleichmäßig und gering. Der geschlossene Unterboden ist glattflächig, das reduziert die Geräusche nach außen und verbrauchserhöhende Luftwirbel. Im Innenraum gefallen hochwertige, haptisch angenehme Materialien und die saubere Verarbeitung. Die Runflat-Reifen sind serienmäßig, bei Druckverlust kann noch einige Kilometer weitergefahren werden.
- Die Karosseriefanken haben keinen Schutz vor Beschädigungen durch dagegenschlagende Autotüren. Ein vollwertiges Reserverad gibt es nicht.

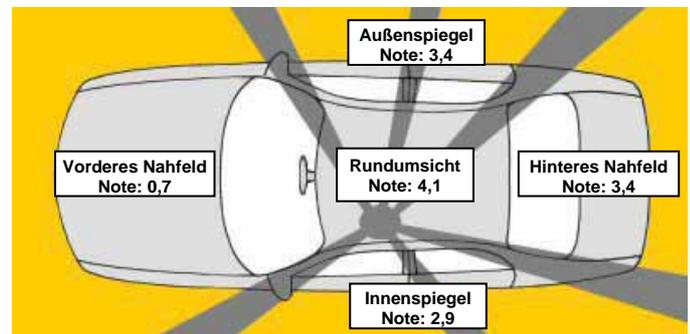
Sicht

Note: 2,5

Die seitlichen und hinteren Fensterpfosten sind recht breit und

sichtbehindernd. Das hohe, unübersichtliche Heck stört beim Rückwärtsparken, immerhin lassen sich die Kopfstützen der Rückbank wegklappen. Optional gibt es eine akustische Einparkhilfe.

- + Der Fahrer sieht nach vorn gut, dafür sorgt die abfallende Front. Gegen Aufpreis sind Xenonscheinwerfer und Kurvenlicht erhältlich. Selbsttätig abblendende, außen auch beheizbare Rückspiegel sind eine weitere Option.



Die Rundumsicht-Note informiert, wie stark die Fensterpfosten und Kopfstützen die Sicht des Fahrers einschränken. Bei den Außenspiegeln und dem Rückspiegel werden deren Sichtfelder vom Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem Fahrzeug, wie z.B. spielende Kinder oder die Konturen eines parkenden Wagens, erkennt.

Ein-/Ausstieg

Note: 3,3

Vorn ist der Ein- und Ausstieg noch passabel, mit Sportsitzen

Kurvenlicht

Die Scheinwerfer schwenken (abhängig von Lenkradstellung und Geschwindigkeit) gemäß dem Straßenverlauf (rechtes Bild) in Fahrtrichtung und folgen so der Fahrbahn in Kurvenrichtung.



(Aufpreis) durch die hochgezogenen Seitenwulste etwas schlechter.

- + Mit der Fernbedienung zum Ent- und Verriegeln der Türen lassen sich auch die Fenster öffnen und schließen. Nach dem Aussteigen bleiben die Scheinwerfer noch ein kurze Zeit eingeschaltet und beleuchten den Weg.
- Hinten ist der Ausstieg durch die hochgezogenen seitlichen Sitzpolster unbequem. Die Türaufhalter sind schwach.

Kofferraum-Volumen*

Note: 3,2

Der Kofferraum fasst geräumige 405 l Gepäck. Unter der Bodenplatte befindet sich weiterer Stauraum.



Mit 405 l Volumen ist der Kofferraum exakt gleich groß wie im Konkurrenten Mercedes C-Klasse.

Kofferraum-Zugänglichkeit

Note: 3,5

- + Der weitgehend glattflächige Kofferraum hat ein zweckmäßiges Format. Nach dem Losfahren sperrt er sich automatisch ab.
- Die Zugänglichkeit ist wegen der kleinen Öffnung schlecht. Beim Schließen der Kofferraumklappe verschmutzt man sich die Finger, weil von außen nachgedrückt werden muss.

Kofferraum-Variabilität

Note: 2,1

- + Gegen Aufpreis ist eine asymmetrisch geteilte Rücksitzlehne erhältlich, die sich schnell und unkompliziert umklappen lässt. Außerdem ist dann ein Skisack vorhanden.
- Der Skisack ist in der Handhabung recht unpraktisch. Ablagefächer für kleine Utensilien müssen extra bezahlt werden.

Innenraum

Note 2,3

Bedienung

Note: 1,9



Die neue BMW-Designlinie hat jetzt auch in der 3-er Reihe Einzug gehalten. Die Bedienbarkeit ist bis auf wenige Ausnahmen vorbildlich, die Verarbeitungsqualität verdient die Bezeichnung Premium.

- + Schalter, Hebel und Kontrollen sind überwiegend griffgerecht und funktionell, man kommt mit ihnen schnell intuitiv zurecht. Die großen Rundinstrumente können gut abgelesen werden, nur wenn das etwas wenig steil stehende Lenkrad ganz tief gestellt ist, sind die oberen Zahlen verdeckt. Die Fensterheber haben Tippkontakt. Die Audioanlage ist serienmäßig, ebenso der Bordcomputer, der u.a. über Momentan- und Durchschnittsverbräuche informiert. Das einfach einstellbare Navigationssystem kostet Aufpreis, ist aber nur mit "i-drive" zu haben. In Armaturenbrettmittte befindet sich ein großes, übersichtliches Display. Hinten gibt es gegen Aufpreis Leseleuchten (Lichtpaket).
- Das Starten des Motors per separatem Druckknopf ist umständlich. Bei Dunkelheit findet man den Schlitz zum Einstecken des "Schlüssels" schlecht. Mit dem "i-drive" sind zum Teil die einfachsten Funktionen umständlich zu bewerkstelligen. So lässt sich z.B. unerwünschter Verkehrsfunk nicht schnell wegdrücken. Es fehlt eine gut sichtbare Kontrolle für das Fahrlicht. Das ist besonders unangenehm, wenn die Lichtautomatik aktiviert ist, und der Fahrer nicht erkennen kann, ob er das Licht ein- oder ausgeschaltet hat. Auch gibt es keine Anzeige für die Kühlwassertemperatur. Besonders hinten fehlt es an Ablagen. Die Fenster funktionieren nur mit Zündung.

Raumangebot vorne*

Note: 2,0

- + Vorn sitzt man geräumig, bei großer Innenbreite und Kopffreiheit. Der Fahrersitz lässt sich selbst noch für ca. 1,95 m große Personen zurückschieben.

Raumangebot hinten*

Note: 3,1

Auf den beiden ausgeformten Plätzen der Rückbank haben Mitfahrer bis ca. 1,85 m Größe Platz, ohne mit dem Kopf oder den Knien anzustoßen (Vordersitze für ca. 1,85 m große Insassen zurückgeschoben). Auf dem höckerartigen Sitzplatz in der Mitte sind die Platzverhältnisse sehr beengt.



Bis zu 1,85 m große Personen finden auf der Rücksitzbank Platz.

Komfort

Note 2,1

Federungskomfort

Note: 2,5

- + Das Fahrwerk ist bereits in der serienmäßigen Version straff abgestimmt (gegen Aufpreis ist eine noch straffere Abstimmung erhältlich). Die Unebenheiten der Straße werden sportwagen-gleich, aber bei ausreichendem Restkomfort passabel abgefedert. Nur bei groben Unebenheiten (Bodenwellen) wird die straffe Abstimmung unkomfortabel. Angenehm ist die geringe Seitenneigung in Kurven.

Sitzkomfort

Note: 1,7

- Fahrzeug ist mit aufpreispflichtigen Sportsitzen.
- + Die straff gefederten Sitze sorgen für hohen Sitzkomfort und bieten festen Seitenhalt. Nur die Unterstützung am Rücken (Lordose) könnte noch besser sein. Fahrer- und Beifahrersitz lassen sich in der Höhe und (gegen Aufpreis) in der Neigung einstellen,

auch kann die Länge der Sitzfläche individuell angepasst werden. Für alle Insassen sind Haltegriffe vorhanden.

- Hinten sitzen Erwachsene etwas unbequem bei wenig Schenkelunterstützung, weil die Sitzfläche zu wenig nach hinten geneigt ist. Bei tiefgestellten Vordersitzen gibt es darunter keinen Platz mehr für die Füße.

Innengeräusch

Note: 1,4

- + Der Geräuschpegel im Innenraum ist selbst bei hohem Tempo niedrig und unaufdringlich, es dominieren die Windgeräusche. Vom harten Verbrennungsablauf des Dieselmotors mit Direkteinspritzung ist wenig zu hören.

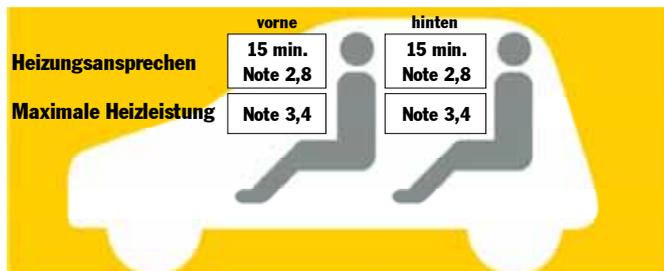
Klimatisierung

Note: 2,4

(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer)

Die Heizung erwärmt die Luft in passabler Zeit auf ein angenehmes Niveau, die maximal möglichen Temperaturen reichen aus.

- + Fahrer und Beifahrer können die Temperatur und die Luftmenge individuell regeln. Die Klimaanlage und der Innenraumfilter (gut für Allergiker) sind serienmäßig.



Heizung - Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C.

Motor/Antrieb

Note 1,7

Fahrleistungen*

Note: 2,2

- + Obwohl der 2-l-Dieselmotor nominell nur 90 kW hat sind die Fahrleistungen gut. Selbst auf der Autobahn hat man stets das Gefühl kräftig motorisiert zu sein.

Laufruhe

Note: 2,0

- + Für einen Dieselmotor mit "nur" vier Zylindern ist der Lauf erstaunlich kultiviert.

Schaltung

Note: 1,3

- + Die Gänge sind sehr präzise geführt und lassen sich spielend leicht wechseln.

Getriebeabstufung

Note: 1,0

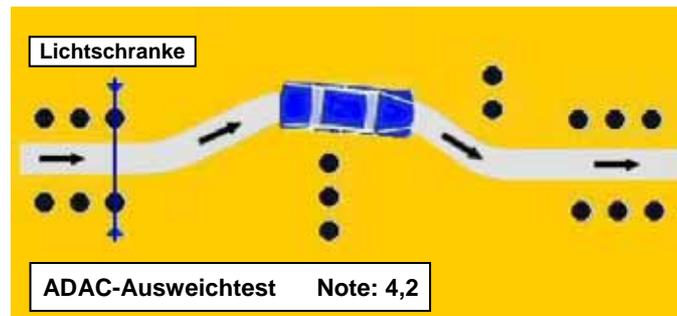
- + Das Sechsgang-Getriebe ist sehr gut abgestuft, passend zum durchzugskräftigen Motor. Bei jeder Drehzahl und bei jedem Tempo steht ein passender Gang zur Verfügung, andererseits sind die Motor Drehzahlen selbst bei hohem Autobahntempo moderat.

Fahreigenschaften

Note 1,8

Fahrstabilität

Note: 3,2



Beim ADAC-Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei etwas über 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang, dann wird an der Lichtschranke das Gas weggenommen. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.

- + Der 3er fährt richtungsstabil und vermittelt dem Fahrer bei jedem Tempo ein sicheres Fahrgefühl, nicht zuletzt durch die stramme Lenkung. Die Schlupfregelung (DSC) hilft ihm, dass die Antriebsräder bei weniger griffigem Untergrund nicht so schnell durchrutschen. Die serienmäßigen Runflat-Reifen sorgen dafür, dass der Wagen bei plötzlichem Druckverlust den Kurs weitgehend beibehält. Eine Reifendruck-Kontrolle ist serienmäßig.

- ADAC-Ausweichtest: Der 3er lässt sich präzise einlenken. Ist bei hohem Tempo heftiges Ausweichen erforderlich, bricht das Heck aus und stellt sich der Wagen quer. Es kann dann nicht mehr korrigiert werden.

Kurvenverhalten

Note: 1,3

- + Die Kurvenlage ist leicht untersteuernd, für jedermann gutmütig. Dabei sind sehr hohe Geschwindigkeiten möglich, ohne dass das Fahrzeug Anstalten macht, den eingeschlagenen Kurs zu verlassen. Ist das Tempo doch einmal zu hoch, greift auch hier das DSC ein, um Schleudern zu verhindern.

Lenkung

Note: 1,5

- + Die sportlich-direkte Lenkung spricht selbst bei hohem Tempo schnell an. Sie ist sehr zielgenau und vermittelt dem Fahrer guten Kontakt zur Fahrbahn. Die direkte Auslegung und der kleine Wendekreis sorgen für leichtes Rangieren auch wenn der Platz klein ist.

Bremse

Note: 1,2

- + Die Bremswirkung ist sehr gut. Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand sind nur 36,5 m notwendig (Mittel aus 10 Messungen, halbe Beladung, Serienreifen). Die Bremse spricht besonders schnell an und lässt sich ausgezeichnet dosieren, selbst wenn das Tempo hoch ist.

Sicherheit

Note 1,9

Aktive Sicherheit - Systeme

Note: 2,1

- + Der 3er ist mit allem wichtigen Sicherheitszubehör ausgerüstet, um in kritischen Fahrsituationen gewappnet zu sein: Darunter fallen der Bremsblockierverhinderer ABS, die elektronische Stabilitätshilfe DSC, der Bremsassistent DBC und die Aktivlenkung mit Stabilisierungsfunktion. Unbeabsichtigtes Anfahren ist nicht möglich, weil der Motor nur bei gedrücktem Kupplungspedal gestartet werden kann. Die hellen LED-Rückleuchten sprechen beim Bremsen besonders schnell an. Bei Gefahrenbremsung vergrößert sich das Leuchtfeld.

Passive Sicherheit - Insassen

Note: 1,4

- + Beim EuroNCAP-Front- und Seitencrash sind es höchste Punktzahlen. Das bedeutet alle fünf Sterne für die Insassensicherheit. Auch beim Pfahltest zeigt sich die widerstandsfähige Ganzstahlkarosserie von ihrer besten Seite. Das Airbagsystem umfasst Front-, vorn Seitenairbags sowie durchgehende seitliche Kopfairbags. Der Seatbelt-Reminder erinnert daran, sich anzuschallen (leider nur vorn). Die Kopfstützen haben geringen horizontalen Abstand zum Kopf und können so optimal wirken. Vorn sind sie für Personen bis ca. 1,85 m Größe hoch genug ausziehbar. Hinten reicht die Höhe für die vom Platzangebot größtmöglichen Mitfahrer.
- Hinten Zusteigende können vergessen, dass die abklappbaren Kopfstützen wieder hochgeklappt werden müssen. Dann kann bei einem Heckaufprall die harte schmale Seite gefährlich werden.

Kindersicherheit

Note: 2,1

- + Auf den beiden äußeren Rücksitzplätzen lassen sich Kindersitzsysteme unkompliziert und stabil unterbringen - auch mittels Isofix-System. Gegen Aufpreis ist der Beifahrer-Airbag mit einem Schalter deaktivierbar. Nur dann ist das Sichern von Kindern auf dem Beifahrerplatz erlaubt. Die Fensterheber haben einen zuverlässig funktionierenden Einklemmschutz.
- Der Sitz hinten in der Mitte ist für Kindersitze weniger geeignet, wegen der Sitzform und des kurzen Gurtes.

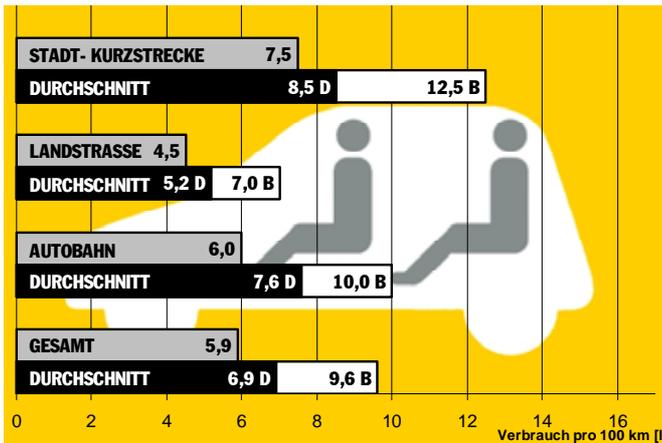
Fußgängerschutz

Note: 3,0

- Beim simulierten Fußgängerunfall (EuroNCAP) schneidet der

Wagen mit einem von vier Sternen schlecht ab.

- + Die Bremswirkung ist sehr gut. Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h werden bis zum Stillstand nur 36,5 m benötigt (Mittel aus 10 Messungen, halbe Beladung, Serienreifen). Die Bremse spricht besonders spontan an und ist sehr fein dosierbar.



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

Verbrauch/Umwelt

Note 1,6

Verbrauch*

Note: 1,7

- + Innerorts liegt der Verbrauch bei 7,5 l, außerorts bei 4,5 l und auf der Autobahn bei 6,0 l Diesel auf 100 km. Im Durchschnitt errechnen sich 5,9 l Diesel.

Abgas

Note: 1,5

- + Die Schadstoffanteile im Abgas sind gering. Ein Spezialfilter verhindert, dass gesundheitsgefährdende Rußpartikel in die Umwelt gelangen.

Wirtschaftlichkeit*

Note 1,6

Betriebskosten*

Note: 1,2

- + Die Formel für eine gute Benotung: Niedriger Kraftstoffverbrauch, kombiniert mit dem nicht so teuren Dieselmotor, ergeben weniger hohe Betriebskosten.

Werkstatt- und Reifenkosten*

Note: 1,4

Der BMW besitzt eine Steuerkette, dadurch entfällt ein oft teurer Zahnriemenwechsel. Der Diesel-Rußpartikelfilter ist gemäß Hersteller auf eine Laufleistung von mindestens 200.000 km ausgelegt.

- + Der BMW besitzt eine fahrabhängige Service-Inspektionsanzeige. Gemäß Hersteller ist im Schnitt alle 30.000 km oder alle zwei Jahre ein kleiner - gar nur alle 60.000 km oder alle vier Jahre ein großer Service fällig. Dies bedeutet extrem lange Inspektionsabstände und damit weniger Werkstattaufenthalte. BMW spendiert nach eigenen Angaben dem 3er durchwegs langlebige und qualitativ hochwertige Wartungs- und Verschleißteile.

- Die Benotung würde noch besser ausfallen, wären die Preise für die Werkstattstunde nicht so teuer.

Wertstabilität*

Note: 1,3

- + Die ohnehin gute Wertbeständigkeit des 3er BMW wird mit der modernen Dieselmotor- und serienmäßigem Rußpartikelfilter nochmals verbessert.

Kosten für Neuanschaffung*

Note: 3,3

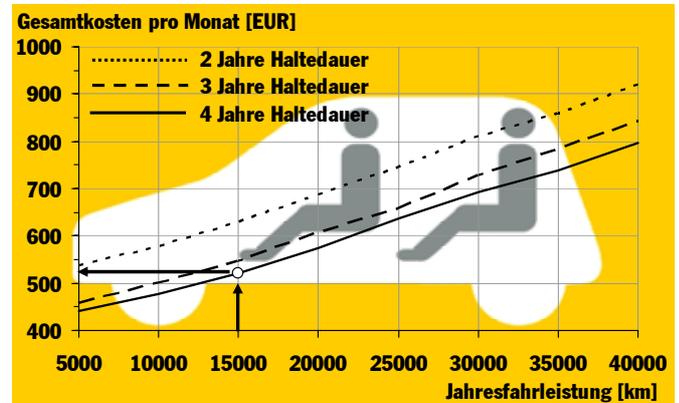
Auch bei den Anschaffungskosten liegt der BMW noch im durchschnittlichen Rahmen.

Fixkosten*

Note: 3,0

Die Ausgaben für die Versicherung, die den Großteil der fixen Kosten ausmacht, sind insgesamt durchschnittlich.

- Allein die Typklasseneinstufung bei der Teilkaskoversicherung ist relativ hoch.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Autokosten (Beispiel: 522 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

Die Motorvarianten

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	318i	320i	320si	325i	330i	318d	320d	330d
Aufbau/Türen	ST/4							
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1995	4/1995	4/1999	6/2497	6/2996	4/1995	4/1995	6/2993
Leistung [kW(PS)]	95(129)	110(150)	127(173)	160(218)	190(258)	90(122)	120(163)	170(231)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	180/3250	200/3600	n.b.	250/2750	300/2500	280/1750	340/2000	500/1750
0-100 km/h [s]	10,0	9,0	9,0	7,0	6,3	10,6	8,3	6,7
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	208	220	220	245	250	206	225	250
Verbrauch pro 100 km [l]	7,7SP	7,9SP	k.A.	8,9SP	9,0SP	5,9D	6,2D	7,0D
Versicherungsklassen KH/VK/TK	14/15/20	16/16/20	16/16/20	16/19/21	17/22/21	16/17/24	16/19/24	18/23/27
Steuerbefreiung [Euro] (Monate)	-	-	-	-	-	-	-	-
Monatliche Gesamt-Kosten [Euro]	530	561	670	660	749	522	545	680
Grundpreis [Euro]	25900	27850	32150	32800	37000	28550	30950	38000

Aufbau:

ST = Stufenheck
 SR = Schrägheck
 CP = Coupe
 CA = Cabriolet
 RO = Roadster
 KB = Kombi
 KT = Kleintransporter
 TR = Transporter
 GR = Großraumlimousine
 BU = Bus
 GE = Geländewagen
 PK = Pick-Up

Versicherung:

KH = KFZ-Haftpflicht
 VK = Vollkasko
 TK = Teilkasko

Kraftstoff:

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

Daten und Messwerte

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro4
Hubraum	1995 ccm
Leistung	90 kW (122 PS)
bei	4000 U/min
Maximales Drehmoment	280 Nm
bei	1750 U/min
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie vorne/hinten)	205/55R16V
Reifengröße (Testwagen)	205/55R16V
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	10,45 m/10,75 m
Höchstgeschwindigkeit	206 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,6 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3. Gang)	6,7 s
Bremsweg aus 100 km/h	36,5 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	5,7 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	7,2/4,5/6,0 l
CO ₂ -Ausstoß	152 g/km
Innengeräusch 130 km/h	65 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4520 mm/1817 mm/1421 mm
Leergewicht/Zuladung	1535 kg/415 kg
Kofferraumvolumen	405 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	745 kg/1600 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	61 l
Reichweite	1070 km
Allgemeine Garantie	keine*
Rostgarantie	12 Jahre
ADAC-Testwerte <i>kursiv</i>	*2 Jahre gesetzliche Sachmängelhaftung

Kosten

Monatliche Betriebskosten	100 Euro
Monatliche Werkstattkosten	44 Euro
Monatliche Fixkosten	108 Euro
Monatlicher Wertverlust	270 Euro
Monatliche Gesamtkosten	522 Euro
(vierjährige Haltung, 15000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	16/17/24
Grundpreis	28550 Euro

Ausstattung

Technik

Abstandsregelung, elektronisch	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Bremsassistent	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	400 Euro
Parkhilfe, elektronisch (700 Euro auch vorn)	400 Euro°
Reifendruckkontrolle	Serie
Runflat-Reifen	Serie
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	880 Euro°

Innen

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Dreipunktgurt hinten, mitte	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	160 Euro°
Isofix-Kindersicherungssystem	Serie
Klimaanlage/-automatik	Serie/750 Euro
Kopfstützen hinten	Serie
Navigationssystem	2250 Euro°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar (mit Skisack)	430 Euro°
Sitzbezüge, Leder	2080 Euro°
Sitze, vorn, beheizbar	360 Euro°
Skisack/Durchladeluke (mit Klapprückbank)	450 Euro°

Außen

Außenspiegel, autom. abblendend (mit Innenspiegel)	480 Euro°
Scheinwerfer-Reinigungsanlage (bei Xenon Serie)	260 Euro°
Schiebe-Hubdach	950 Euro

°im Testwagen vorhanden

Testzeugnis

Technik/Umwelt(Testergebnis)2,0

Karosserie/Kofferraum	2,7
Verarbeitung/Handhabung	1,5
Übersichtlichkeit	2,5
Ein-/Ausstieg	3,3
Kofferraum-Volumen*	3,2
Kofferraum-Zugänglichkeit	3,5
Kofferraum-Variabilität	2,1
Innenraum	2,3
Bedienung	1,9
Raumangebot-vorn*	2,0
Raumangebot-hinten*	3,1
Innenraum-Variabilität	4,5
Komfort	2,1
Federung	2,5
Sitze	1,7
Innengeräusch	1,4
Klimatisierung	2,4
Motor/Antrieb	1,7
Fahrleistungen*	2,2
Laufruhe	2,0
Schaltung	1,3
Getriebeabstufung	1,0
Fahreigenschaften	1,8
Fahrstabilität	3,2
Kurvenverhalten	1,3
Lenkung	1,5
Bremsen	1,2
Sicherheit	1,9
Aktive Sicherheit - Systeme	2,1
Passive Sicherheit - Insassen	1,4
Kindersicherheit	2,1
Fußgängersicherheit	3,0
Umwelt	1,6
Verbrauch*	1,7
Schadstoffe	1,5
Wirtschaftlichkeit*	1,6
Betriebskosten*	1,2
Werkstatt-/Reifenkosten*	1,4
Wertstabilität*	1,3
Kosten für Neuanschaffung*	3,3
Fixkosten*	3,0

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt. Die Einzelbewertungen gehen mit unterschiedlicher Wichtigkeit in die Gesamtnote ein, mit * gekennzeichnete Kriterien und Noten beziehen sich auf die Fahrzeugklasse.

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

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2006 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.03.2006 vergleichbar.

Alle Angaben (Daten, Ausstattung und Preise) entsprechen dem Stand März 2006