

## BMW 330xd touring (Rußpartikelfilter)

Fünftürige Kombilimousine der Mittelklasse (170 kW / 231 PS)

### ADAC Testergebnis

**Note 2,0**

Der 3er - auch als Kombi 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 starken Bremsung durch ein größeres Leuchtfeld auffälliger sind. Darüber hinaus lässt die lange Aufpreisliste kaum Wünsche unerfüllt. Der technisch aufwändige Sechszylinder-Diesel ist mit 170 kW bärenstark und sorgt für sehr gute Fahrleistungen, die aber durch den Allradantrieb etwas schlechter sind, als beim heckgetriebenen Bruder. Der Verbrauch liegt noch im Rahmen, ist aber höher als beim einachsigen angetriebenen Pendant. Ein Ruß-Partikelfilter ist serienmäßig. Die 6-Gang-Schaltung ist gut abgestuft, gegen Aufpreis gibt es auch eine Automatik. Fazit: Interessantes Angebot für sportlich orientierte Fahrer, mit Hang zum Perfektionismus und Freude am Fahren, die viel auf verschneiten Pässen unterwegs sind und zudem auch mal etwas transportieren möchten. Der Anschaffungspreis ist hoch: 42.000 €. **Karosserievarianten:** Stufenheck. **Konkurrenten:** Audi A4 quattro Avant.



- + sehr gute Verarbeitung
- + leichte, funktionelle Bedienung
- + sehr gute Sportsitze (Aufpreis)
- + starker, laufruhiger Motor
- + sehr gute Straßenlage
- + durch Allrad sehr gute Traktion
- + Ruß-Partikelfilter Serie
- + großes Händlernetz
- Allrad erhöht den Verbrauch
- unpraktisch schräges Heck
- hoher Preis

### Karosserie/Kofferraum

**Note 2,5**

#### Verarbeitung

**Note: 1,5**

- + Die sehr gut verarbeitete Karosserie ist besonders verwindungssteif, Spaltbreiten an Türen und Klappen sind gleichmäßig und gering. Der glattflächige Unterboden reduziert die Geräusche nach außen und verbrauchserhöhende Luftwirbel. Im Innenraum gefallen hochwertige, haptisch angenehme Materialien und die besonders saubere Verarbeitung. Die Runflat-Reifen sind serienmäßig, bei Druckverlust kann noch ca. 150 km mit 80 km/h weitergefahren werden. Eine stabile Dachreling ist als Extra für 220 € Aufpreis plus Querträger erhältlich.
- Die Karosseriefanken haben keinen Schutz vor Beschädigungen durch dagegen schlagende Autotüren. Ein vollwertiges Reserve-

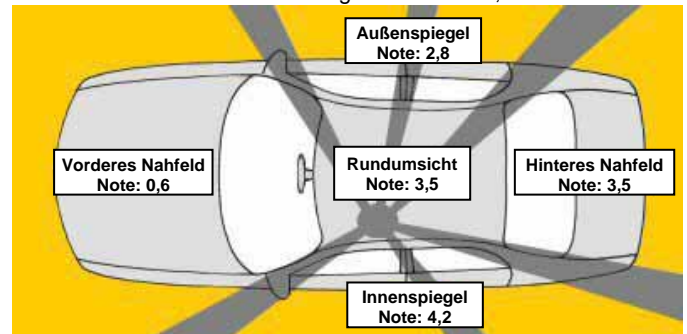
rad gibt es nicht.

#### Sicht

**Note: 2,4**

Die Rundumsicht ist noch passabel, für bessere Sicht nach hinten können die Kopfstützen der Rückbank umgeklappt werden. Optisch-akustische Einparkensoren, wahlweise vorn und hinten oder nur hinten, sind ebenfalls in der Aufpreisliste zu finden.

- + Der Fahrer sieht nach vorn gut, dafür sorgt die abfallende Front. Gegen Aufpreis sind helle Xenonscheinwerfer und dynamisches Kurvenlicht erhältlich. Selbsttätig abblendende, außen auch be-



Die Rundumsicht-Note informiert, wie stark die Fensterposten 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 erkennt.

### Kurvenlicht

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





Trotz der versenkbaren Rücksitzkopfstützen ist die Sicht nach hinten eingeschränkt.

heizbare Rückspiegel sind eine weitere Option.

### Ein-/Ausstieg

**Note: 3,3**

- + Mit der Fernbedienung zum Ent- und Verriegeln der Türen lassen sich auch die Fenster öffnen und schließen. Nach dem Aussteigen bleiben die Scheinwerfer noch für eine kurze Zeit eingeschaltet und beleuchten den Weg.
- Mit den aufpreispflichtigen Sportsitzen steigt man wegen der Seitenwulste etwas schwierig ein und aus. Hinten ist besonders das Aussteigen durch die hochgezogenen seitlichen Sitzpolster unbequem. Die Türaufhalter sind recht schwach.

### Kofferraum-Volumen\*

**Note: 3,2**

Der Kofferraum fasst 335 l Gepäck. Bei vorgeklappten Rücksitzlehnen sind es 715 Liter.



Mit 335 l Volumen ist der Kofferraum des touring annähernd gleich groß wie bei den Konkurrenten Audi A4 Avant (330 l) bzw. Mercedes C-Klasse T-Modell (345 l).

### Kofferraum-Zugänglichkeit

**Note: 1,4**

- + Die Heckklappe entriegelt elektrisch unterstützt und lässt sich dann leicht öffnen. Der Kofferraum kann durch die große Öffnung und das niedrige Bodenniveau bequem beladen werden. Bis zur Fensterunterkante ist das Format zweckmäßig. Das Heckfenster lässt sich separat öffnen. Nach dem Losfahren sperrt sich die Heckklappe automatisch ab.

### Kofferraum-Variabilität

**Note: 2,0**

- + Die asymmetrisch geteilte Rücksitzlehne lässt sich leicht vorklappen. Den in der Handhabung wenig praktischen Skisack gibt es als Extra. Für Kleingepäck ist ein Gepäckband und sind zwei Taschenhalter vorhanden. Außerdem befindet sich unter dem Abdeckrollo ein Halter für den Regenschirm. Weitere sinnvolle Befestigungssysteme sind gegen Aufpreis zu haben. Das Lade-

raum-Trennnetz, dass sich auch bei vorgeklappten Rücksitzlehnen bis zum Dach spannen lässt, ist serienmäßig an Bord.

## Innenraum

**Note 2,1**

### Bedienung

**Note: 1,8**

- + 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 zu 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. Fahrlicht und Wischer schalten sich gegen Aufpreis bei Dunkelheit bzw. Regen automatisch ein. 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. Für 600 € gibt es "Komfortzugang", dann ist Starten ohne Schlüssel einstecken möglich. 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: 1,9**

- + 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: 2,8**

- 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.
- Wenn die Vordersitze tief gestellt sind, gibt es für die hinten mitfahrenden Personen darunter keinen Platz mehr für die Füße.

## Komfort

**Note 2,1**

### Federung

**Note: 2,5**

- + Das Fahrwerk ist bereits in der serienmäßigen Version straff abgestimmt, gegen Aufpreis ist eine noch straffere Auslegung erhältlich. Die Unebenheiten der Straße werden sportwagengleich, aber bei einem gewissen Restkomfort passabel abgefedert. Bei sehr groben Unebenheiten wird die Federung aber unkomfortabel. Angenehm ist die geringe Seitenneigung in Kurven.

### Sitze

**Note: 1,7**

- Fahrzeug mit aufpreispflichtigen Sportsitzen vorn.
- + Die straff gefederten Sitze sorgen für hohen Komfort, sind groß und bieten vorzüglichen Seitenhalt. Nur die Unterstützung im Lordosenbereich 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.

### Innengeräusch

**Note: 1,6**

- + 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.

### Heizung, Lüftung

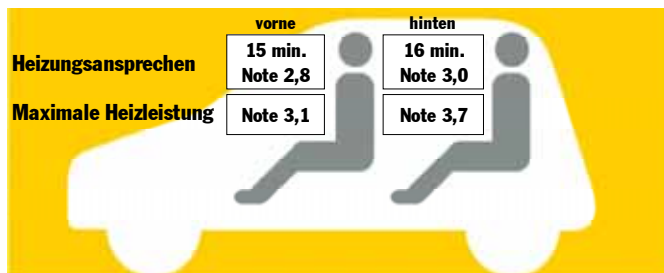
**Note: 2,4**

- (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 sich die Temperatur und Luftmengenverteilung individuell einstellen. Die Klimaanlage und der Feinfilter, den vor allem Allergiker zu schätzen wissen, sind serienmäßig.



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

## Motor/Antrieb

**Note 1,1**

### Fahrleistungen\*

**Note: 1,0**

- + Die Fahrleistungen sind überragend, selbst aus niedrigen Drehzahlen zieht der Motor kräftig durch.

### Laufkultur

**Note: 1,5**

- + Der Motor läuft in jedem Drehzahlbereich ruhig und kultiviert, von dem harten Verbrennungsprinzip des Diesel-Direkteinspritzers bekommt man nur beim Start aber später kaum mehr etwas mit.

### Schaltung

**Note: 1,0**

- + Der Schalthebel ist präzise geführt, die Gänge lassen sich leicht wechseln.

### Getriebeabstufung

**Note: 1,0**

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

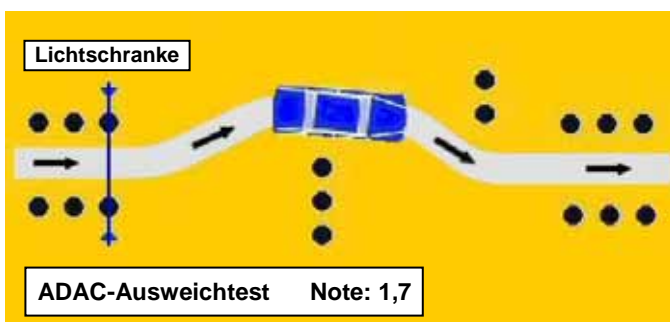
## Fahreigenschaften

**Note 1,3**

### Fahrstabilität

**Note: 1,6**

- + Der 3er fährt richtungsstabil und vermittelt dem Fahrer bei jedem Tempo ein sicheres Gefühl, nicht zuletzt durch die stramme Lenkung. Der variable Allradantrieb garantiert sicheres Weiterkommen an glatten Steigungen. 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 BMW mit Allradantrieb reagiert sofort auf die präzise Lenkung, die Querschleunigung ist hoch. Selbst bei heftigstem Ausweichen ist die Spurhaltung einwandfrei, ohne jede Schleuderneigung. Das elektronische Fahrstabilitätsprogramm (DSC) setzt weich und doch effizient ein.



Beim ADAC-Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei mindestens 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion, d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.

## 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, selbst wenn voll beschleunigt wird. Ist das Tempo doch einmal zu hoch, greift auch hier das DSC ein, um Schleudern zu verhindern.

## Lenkung\*

**Note: 1,4**

- + Die direkte Lenkung spricht spontan an und ist zielgenau. Sie vermittelt guten Kontakt zur Fahrbahn. Obwohl sie sich nicht gerade leicht drehen lässt, fährt sich der 3er handlich. Insbesondere wegen der direkten Auslegung und des kleinen Wendekreises, der auch wenden auf kleinem Raum problemlos möglich macht.

## Bremse

**Note: 1,0**

- + Die Bremswirkung ist sehr gut. Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand sind nur 36,0 m notwendig (Mittel aus 10 Messungen, halbe Zuladung, Serienreifen). Die Bremse spricht besonders schnell an und lässt sich ausgezeichnet dosieren, selbst wenn das Tempo hoch ist.

## Sicherheit

**Note 2,0**

### Aktive Sicherheit - Assistenz-Systeme

**Note: 2,0**

- + Der 3er ist mit allen wichtigen Sicherheitsfunktionen ausgerüstet, um in kritischen Fahrsituationen gewappnet zu sein. Darunter fallen der Bremsblockierverhinderer ABS, die elektronische Stabilitätshilfe DSC, der Bremsassistent DBC, die Aktivlenkung mit Stabilisierungsfunktion, Kurvenlicht sowie Tempomat mit Abstandsregelung. Die hellen LED-Rückleuchten sprechen beim Bremsen besonders schnell an, bei Gefahrenbremsung vergrößert sich das Leuchtfeld.



### Passive Sicherheit - Insassen

**Note: 1,6**

- + 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-, vorne Seitenairbags sowie durchgehende seitliche Kopfairbags. Der Seatbeltreminder erinnert daran, sich anzuschallen (leider nur vorne). Die Kopfstützen haben geringen Abstand zu den Köpfen der Insassen und können so optimal wirken. Vorn sind sie für ca. 1,85 m große Personen hoch genug ausziehbar. Hinten reicht die Höhe für die vom Platzangebot größtmöglichen Mitfahrer. Eine Sicherheitsbatterieklammer trennt bei einem Unfall automatisch die Bordspannung und verhindert so eventuellen Kurzschluss.
- Die Fond-Kopfstützen lassen sich für bessere Sicht wegklappen. Vergessen hinten zugestiegene Personen sie wieder aufzurichten, befindet sich die harte Schmalseite der Kopfstütze in Halshöhe.

### Kindersicherheit

**Note: 2,1**

- + Auf den beiden äußeren Rücksitzplätzen lassen sich Kindersysteme unkompliziert und stabil unterbringen - auch mittels Isofix-System. Gegen Aufpreis ist der Beifahrer-Frontairbag mit einem Schalter deaktivierbar. Nur dann dürfen auf dem Beifahrersitz Babyschalen gesichert werden. Die Fensterheber haben einen

zuverlässig funktionierenden Einklemmschutz.

- Der Sitz hinten in der Mitte ist für Kindersitze weniger geeignet, weil das Gurtschloss zu lang ist.

### Fußgängerschutz

**Note: 3,0**

Beim simulierten Fußgängerunfall (EuroNCAP) schneidet der Wagen mit zwei von vier Sternen durchschnittlich ab.

### Verbrauch/Umwelt

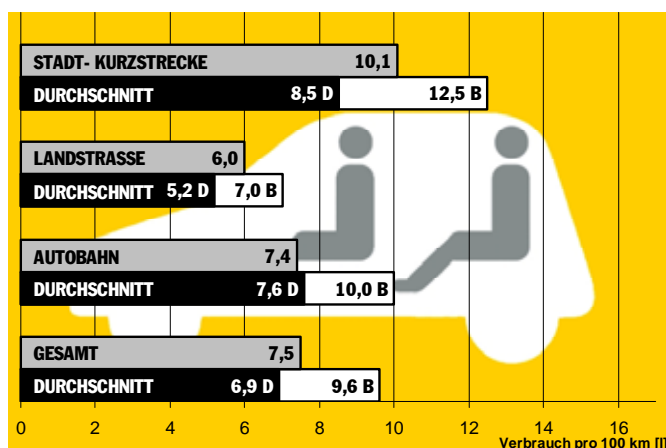
**Note 2,6**

#### Verbrauch\*

**Note: 3,7**

Außerorts liegt der Verbrauch bei 6,0 l und auf der Autobahn bei 7,4 l Diesel auf 100 km. Im Durchschnitt errechnen sich 7,5 l Diesel.

- Innerorts liegt der Verbrauch bei hohen 10,1 l Diesel auf 100 km.



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

#### Abgas

**Note: 1,6**

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

### Wirtschaftlichkeit\*

**Note 3,9**

#### Betriebskosten

**Note: 2,4**

- + Obwohl sich der BMW nicht gerade als Sprintsarkönig erweist, erhält er aufgrund der weniger teuren Preise für Dieselmotor gerade noch eine gute Note bei den Betriebskosten.

#### Werkstatt- und Reifenkosten

**Note: 4,8**

Der BMW besitzt eine Steuerkette, dadurch entfällt ein oft teurer Zahnriemenwechsel. Der Diesel-Rußpartikelfilter ist gemäß Her-

steller auf eine Laufleistung von mindestens 200.000 km ausgelegt.

- + Der BMW besitzt eine flexible 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, was sehr lange Inspektionsabstände und somit weniger Werkstattaufenthalte verspricht. BMW spendiert nach eigenen Angaben dem 3er durchwegs langlebige und qualitativ hochwertige Wartungs- und Verschleißteile.

- Die teuren Werkstattstundenpreise und die hohen Kosten für den Reifenersatz verhindern eine bessere Benotung; zudem gewährt BMW immer noch keine Herstellergarantie.

#### Wertstabilität

**Note: 1,1**

- + Die Wertstabilität ist ausgezeichnet. Zum Einen, weil gerade der 3er als Kombi sehr beliebt ist und zum anderen, weil ein umweltschonender Rußpartikelfilter vorhanden ist.

#### Kosten für Neuanschaffung

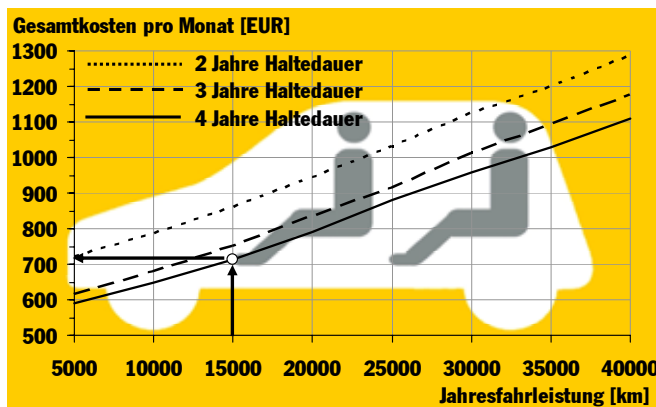
**Note: 5,5**

- Beim Neukauf muss man tief in die Tasche greifen, vor allem, wenn noch ein wenig Zubehör mit dabei sein soll.

#### Fixkosten

**Note: 5,5**

- Den niedrigeren Betriebskosten stehen andererseits höhere fixe Ausgaben für Steuer und Versicherung gegenüber. Die durchweg ungünstigen Typklasseneinstufungen fordern einen tiefen Griff in den Geldbeutel seines Besitzers.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Autokosten (Beispiel: 714 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

### Die Motorvarianten

#### in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	318i	320i	325i	330i	318d	320d	330d
Aufbau/Türen	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1995	4/1995	6/2497	6/2996	4/1995	4/1995	6/2993
Leistung [kW(PS)]	95(129)	110(150)	160(218)	190(258)	90(122)	120(163)	170(231)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	180/3250	200/3600	250/2750	300/2500	280/1750	340/2000	500/1750
0-100 km/h[s]	10,4	9,4	7,2	6,4	10,9	8,6	6,8
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	206	218	243	250	204	223	248
Verbrauch pro 100 km [l]	7,8SP	7,9SP	9,0SP	9,3SP	6,1D	6,2D	7,0D
Versicherungsklassen KH/VK/TK	14/15/20	16/16/20	16/18/21	17/20/21	16/17/24	16/19/24	18/22/27
Steuerbefreiung [Euro](Monate)	-	-	-	-	-	-	-
Monatliche Gesamt-Kosten [Euro]	544	573	671	754	526	550	675
Grundpreis [Euro]	27400	29350	34300	38500	30050	32850	39500

#### Aufbau:

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

#### Versicherung:

KH = KFZ-Haftpfl.	Kraftstoff:
VK = Vollkasko	N = Normalbenzin
TK = Teilkasko	S = Superbenzin
	SP = SuperPlus
	D = Diesel

## Daten und Messwerte

6-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro4
Hubraum	2993 ccm
Leistung	170 kW (231 PS)
bei	4000 U/min
Maximales Drehmoment	500 Nm
bei	1750 U/min
Kraftübertragung	permanenter Allradantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	225/45R17Y
Reifengröße (Testwagen)	<b>225/45R17W</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	<b>10,45 m/10,75 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	238 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	6,7 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3. Gang)	<b>4,1 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	<b>36 m</b>
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	<b>7,5 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>10,1/6,0/7,4 l</b>
CO <sub>2</sub> -Ausstoß	<b>240 g/km</b>
Innengeräusch 130 km/h	<b>66 dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	4520 mm/1817 mm/1418 mm
Leergewicht/Zuladung	<b>1775 kg/465 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>335 l/715 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/1800 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	61 l
Reichweite	<b>810 km</b>
Allgemeine Garantie	keine*
Rostgarantie	12 Jahre
ADAC-Testwerte <i>kursiv</i>	*2 Jahre gesetzliche Sachmängelhaftung

## Kosten

Monatliche Betriebskosten	<b>125 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten	<b>72 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>138 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>379 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>714 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/22/27
Grundpreis	42000 Euro

## Ausstattung

### Technik

Abstandsregelung, elektronisch	1700 Euro
Automatikgetriebe	2100 Euro
Bremsassistent	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	400 Euro
Parkhilfe, elektronisch (vorne und hinten)	700 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/750Euro°
Navigationssystem	2250 Euro°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie
Sitzbezüge, Leder	2080 Euro°
Sitze, vorn, beheizbar	360 Euro
Skisack/Durchladeluke	180 Euro°

### Außen

Außenspiegel, automatisch abblendend (inkl. Innen)	480 Euro
Lackierung Metallic	750 Euro°
Scheinwerfer-Reinigungsanlage	260 Euro°
Schiebe-Hubdach	1400 Euro

°im Testwagen vorhanden

## Testzeugnis

### Technik/Umwelt(Testergebnis)2,0

<b>Karosserie/Kofferraum</b>	<b>2,5</b>
Verarbeitung	1,5
Sicht	2,4
Ein-/Ausstieg	3,3
Kofferraum-Volumen*	3,2
Kofferraum-Zugänglichkeit	1,4
Kofferraum-Variabilität	2,0
<b>Innenraum</b>	<b>2,1</b>
Bedienung	1,8
Raumangebot vorne*	1,9
Raumangebot hinten*	2,8
Innenraum-Variabilität	4,0
<b>Komfort</b>	<b>2,1</b>
Federung	2,5
Sitze	1,7
Innengeräusch	1,6
Heizung, Lüftung	2,4
<b>Motor/Antrieb</b>	<b>1,1</b>
Fahrleistungen*	1,0
Laufkultur	1,5
Schaltung	1,0
Getriebeabstufung	1,0
<b>Fahreigenschaften</b>	<b>1,3</b>
Fahrstabilität	1,6
Kurvenverhalten	1,3
Lenkung*	1,4
Bremse	1,0
<b>Sicherheit</b>	<b>2,0</b>
Aktive Sicherheit - Assistenz-Systeme	2,0
Passive Sicherheit - Insassen	1,6
Kindersicherheit	2,1
Fußgängerschutz	3,0
<b>Umwelt</b>	<b>2,6</b>
Verbrauch*	3,7
Abgas	1,6
<b>Wirtschaftlichkeit*</b>	<b>3,9</b>
Betriebskosten*	2,4
Werkstatt-/Reifenkosten*	4,8
Wertstabilität*	1,1
Kosten für Neuanschaffung*	5,5
Fixkosten*	5,5

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 Wichtung 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 Juni 2006