

Mercedes S 320 CDI 7G-Tronic (Rußpartikelfilter)

Viertürige Stufenhecklimousine der Oberklasse (173 kW / 235 PS)

ADAC Testergebnis

Note 1,7

Mit der neuen S-Klasse unterstreicht Mercedes-Benz erneut seine Rolle als Technologieführer besonders in der Sicherheitstechnik. Nicht alles ist unbedingt sinnvoll, aber zumindest interessant und zeigt das technisch Erfüllbare. Die größtenteils umständliche Bedienung erfordert viel Sachverstand und lange Eingewöhnung. Das neue V6-Dieselmotorwerk mit Common-Rail-Technologie verfügt über 173 kW sorgt trotz dem hohen Eigengewicht des Luxusgefährts für sehr gute Fahrleistungen und das bei moderatem Verbrauch. Übertrifft dabei den bisherigen Reihensechszylinder 320 CDI in der Leistung und Laufkultur. Die neue 7-Gang-Automatik ist eine Klasse für sich, sie hat stets die passende Übersetzung parat, schaltet weich und sehr schnell. Fazit: Ein innovativer Luxuswagen mit vielen technischen Raffinessen. Der bereits hohe Grundpreis lässt sich mit einigem Zubehör der ellenlangen Aufpreisliste in ungeahnte Höhen schrauben. **Karosserievarianten:** Langversion. **Konkurrenten:** Audi A8, BMW 7er, Jaguar XJ, VW Phaeton.

- + solide Karosserie
- + viel interessante Technik
- + sehr viel Platz im Fond
- + höchster Fahrkomfort
- + gute Fahrleistungen
- + sehr sichere Straßenlage
- + hohe passive Sicherheit
- + großes Händlernetz
- lange Eingewöhnungszeit
- schlechte Rundumsicht



Karosserie/Kofferraum

Note 2,5

Verarbeitung

Note: 1,0

- + Die S-Klasse von Mercedes glänzt mit einem außergewöhnlich edlen Erscheinungsbild. Verarbeitung und Finish der Karosserie machen einen sehr guten Eindruck, Aluklappen und -Türen sollen das Gesamtgewicht reduzieren. Der Unterboden ist durchgehend glattflächig, um Kraftstoff erhöhende Luftwirbel möglichst zu verhindern. Auch der Innenraum wirkt mit den passgenauen, hoch-

wertigen Kunststoffteilen sehr solide. Holzvertäfelungen, Alublenden und viel Leder sorgen für ein luxuriöses Ambiente.

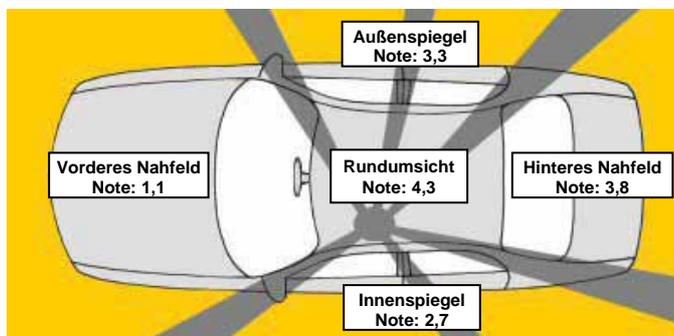
- Die Karosseriefanken haben keinen Schutz vor Beschädigungen durch dagegen schlagende Autotüren.

Sicht

Note: 2,1

Die Rundumsicht ist wegen besonders massiver Dachsäulen sehr eingeschränkt; positiv zu erwähnen sind die versenkbaren hinteren Kopfstützen. Der Blick zum Boden ist nach vorne wegen der flachen Front sehr gut, nach hinten schlecht. Beim rückwärts Einparken muss sich der Fahrer fast vollständig auf die Parksensoren bzw. die optionale Rückfahrkamera verlassen.

- + Die optionalen Bi-Xenonscheinwerfer sorgen für vorzügliche Sicht, das Abbiegelicht ist mäßig, da hierzu die serienmäßigen, tief liegenden Nebelscheinwerfer erhalten müssen. Ein Novum ist der optionale Nachtsicht-Assistent, mit dessen Hilfe der Fahrer nachts im Vorfeld des Fahrzeuges befindliche Personen oder Gegenstände



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.

Kurven- und Abbiegelicht

Die Scheinwerfer schwenken (abhängig von Lenkradstellung und Geschwindigkeit) gemäß dem Straßenverlauf (rechtes Bild) und leuchten in Kurven hinein. Beim Abbiegen vergrößern zusätzliche Lampen die seitliche Ausleuchtung.



de schneller erkennen kann, falls er gerade einen Blick auf den eingblendeten Bildschirm wirft, der anstelle des Tachos erscheint. Eine gewisse Ablenkung geht jedoch auch von dem System aus. Selbsttätig abblendende Rückspiegel werden gegen Aufpreis angeboten.

Ein-/Ausstieg

Note: 2,5

Vorne steigt man noch passabel ein und aus, hinten aber recht unbequem, weil man wegen des nach hinten stark abfallenden Türrahmens den Kopf einziehen muss.

- + Zum Entriegeln reicht es, wenn man die Fernbedienung bei sich trägt (Keyless-Go, Aufpreis). Mit ihr lassen sich nicht nur die Türen wieder verriegeln, sondern auch die Fenster öffnen und schließen. Nach dem Aussteigen bleiben die Scheinwerfer noch eine kurze Zeit eingeschaltet und beleuchten den Weg.
- Die neuartigen stufenlosen Tür-Aufhalter bewegen sich leicht, sind jedoch recht schwach.

Kofferraum-Volumen*

Note: 3,1

- + Der Kofferraum ist groß, er fasst 460 Liter.
- Da eine Erweiterung des Volumens durch klappbare Rücksitze bei der S-Klasse nicht möglich ist, erfolgt insgesamt nur eine durchschnittliche Benotung.



Mit 460 l Volumen ist der Kofferraum geringfügig größer wie bei den Konkurrenten Audi A8 und BMW 7er-Reihe.

Kofferraum-Zugänglichkeit

Note: 3,1

- + Die Heckklappe lässt sich sehr leicht öffnen, die Hände bleiben sauber. Das Format des Kofferraums ist zweckmäßig.
- Der hintere Bereich des Kofferraums ist wegen der enormen Tiefe und wegen der nicht besonders großen Öffnung schwierig zu erreichen. Zum Schließen muss die Kofferraumklappe von oben zugeedrückt werden, weil ein Griff fehlt.

Kofferraum-Variabilität

Note: 4,2

- Ein Skisack ist gegen Aufpreis zu haben.
- + Seitlich und im Boden sind genügend Ablagefächer für Kleinge-
päck vorhanden.
- Eine vorklappbare Rücksitzlehne gibt es nicht.

Innenraum

Note 2,1

Bedienung

Note: 2,1

Computerfreaks dürften sich über die komplexen Einstellmöglichkeiten und den COMAND-Controller á la i-Drive von BMW freuen, nicht aber ältere, auf diesem Gebiet weniger versierte Menschen. Die vielen Schalter am Armaturenbrett sind kaum auseinander zu halten, einiges findet man auf Anhieb nicht und vieles funktioniert kompliziert und auf Umwegen. Einstellungen sind fast nie am Schalter zu sehen, sondern irgendwo auf dem großen Display. Funktionen, die man häufiger aktivieren oder verändern möchte, müssen umständlich über den Controller abgewickelt werden. Und selbst die Fensterheber sind nicht mehr so einfach zu betätigen, wie sonst von Mercedes-Modellen gewohnt. In Kolonnen ruhig

mitschwimmen funktioniert mit der neuen DISTRONIC Plus recht gut, man kann sich aber nicht voll auf das System verlassen: So kommt es vor, dass die Notwendigkeit, abzubremsen, spät erkannt wird, der Wagen zu schnell auf den Vordermann auffährt und dann kräftig piepst und die Mithilfe des Fahrers zur Bremsunterstützung herbei sehnt. Falls dieser gerade nicht zu 100 % konzentriert bei der Sache ist, wozu das System verleitet, kann es leicht zu Stresssituationen kommen.

- + Der auf dem Farbdisplay im normalen Fahrbetrieb dargestellte Tachometer ist sehr gut ablesbar, auch die weiteren dort aufgeführten Informationen.
- Die Griffe der Türen sind sehr breit; so ist es schwer, sie zum Zuziehen der Türen ordentlich zu fassen.



Mit dem COMAND-System hält der Dreh-Drück-Controller auf der Mittelkonsole, ähnlich dem i-Drive System bei BMW, auch bei Mercedes Einzug. Das Erscheinungsbild des Fahrerplatzes lässt ebenfalls eine deutliche Annäherung zum Konkurrenten aus München erkennen.

Raumangebot vorne*

Note: 1,5

- + Vorn ist genügend Platz vorhanden, allerdings sitzen Fahrer und Beifahrer mit ihren Köpfen ziemlich nah an der Frontscheibe. Durch den weiten Längseinstellbereich können sich selbst noch ca. 2,0 m große Fahrer den Sitz genügend zurück stellen.

Raumangebot hinten*

Note: 2,6

- + Zwei Mitfahrer bis ca. 1,85 m Größe haben hinten genügend Innenhöhe, die Kniefreiheit reicht auch noch für größere Personen (Vordersitze für ca. 1,85 m Körpergröße eingestellt).
- Drei Personen sitzen hinten zu beengt, der Platz in der Mitte ist nur ein Notsitz.

Komfort

Note 1,3

Federung

Note: 1,4

- + Das luftgefederte Fahrwerk verfügt über drei Fahrwerksabstimmungen (S/C/M). Je nach Straßenbeschaffenheit, Beladung und Fahrweise kann das Fahrprogramm gewählt werden. Mit der Standarteinstellung C ist das Fahrwerk sehr komfortabel abgestimmt, so werden die Un-ebenheiten der Straße meist sanftengleich, völlig geräuschfrei gefiltert und von den Insassen fern gehalten. Angenehm auch, dass sich die Karosserie in Kurven fast nicht neigt. Etwas störend ist nur, dass der Aufbau um die Fahrzeulängsachse häufig leicht rollt bei schneller Autobahnfahrt.

Sitze

Note: 1,1

- + Die großen Vordersitze sind bequem, bieten dennoch vorzüglichen Halt und lassen sich individuell einstellen. Sie sind luftdurchlässig, haben Ventilation und eingebaute Rückenmassage. In Kurven stützen die Außenwangen noch fester ab. Und wenn gewünscht, lässt sich auch die Härte einstellen. Um die Rücksitze ist es nicht viel schlechter bestellt, sie können in Liegeposition gestellt werden und die Sitzfläche lässt sich für bessere Oberschenkelunterstützung anheben (alles Aufpreis).

Innengeräusch

Note: 0,7

- + Der Geräuschpegel ist selbst bei hohem Autobahntempo sehr niedrig. Vom Dieselmotor ist kaum etwas zu hören, es dominieren dann die Windgeräusche.

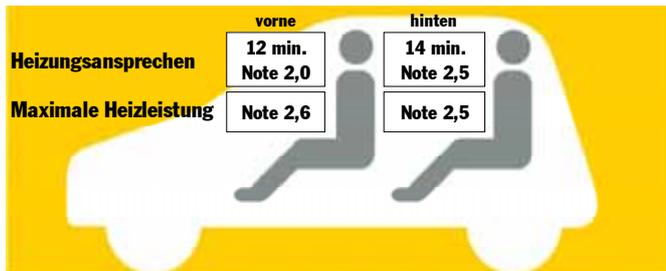
Heizung, Lüftung

Note: 1,7

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

Die Heizung ist effektiv, nach recht kurzer Fahrzeit werden auf den vorderen Plätzen angenehme Temperaturen erreicht, hinten dauert es etwas länger.

- + Fahrer und Beifahrer können sich die Temperatur separat einstellen. Die serienmäßige Klimautomatik arbeitet sensibel und situationsangepasst. Mit der Standheizung lässt sich das Fahrzeug vorwärmen, noch bevor der Fahrer das Auto betritt.



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

Motor/Antrieb

Note 1,4

Fahrleistungen*

Note: 1,6

- + Der 320 CDI Diesel-V6-Zylinder-Motor ist sehr kräftig und hat mit dem hohen Gewicht des Autos wenig Mühe. Überholvorgänge lassen sich kürzester Zeit realisieren.

Laufkultur

Note: 2,0

- + Der Diesel-Motor läuft meist kultiviert und ohne Vibrationen, kommt aber an den seidenweichen Lauf eines ähnliches BMW-Motors nicht heran.

Schaltung

Note: 1,0

- + Die neue 7-Gang-Automatik arbeitet weich und ruckfrei, reagiert auf Kick-Down mit spontanem Zurückschalten.

Getriebeabstufung

Note: 1,0

- + Die Abstufungen des Automatik-Getriebes passen sehr gut zur Charakteristik des Motors. Durch die 7 Gänge steht bei jedem Tempo die optimale Übersetzung zur Verfügung. So kann der Motor sein volles Temperament entwickeln und trotzdem ist bei hohem Autobahntempo das Drehzahlniveau nicht zu hoch.

Fahreigenschaften

Note 1,5

Fahrstabilität

Note: 1,3

- + Das Fahrzeug verhält sich bei jedem Tempo richtungsstabil, mit der strammen Lenkung wird dem Fahrer ein Gefühl hoher Sicherheit vermittelt. In kritischen Situationen, wenn man z.B. bei hohem Autobahntempo plötzlich ausweichen muss, greift das Stabilitätssystem ESP korrigierend ein und hilft die Spur zu halten. Die elektronisch gesteuerte Traktionskontrolle sorgt für sicheres Weiterkommen, auch wenn die Straße weniger griffig ist.

Kurvenverhalten

Note: 1,0

- + Behände durchzieht der Wagen die Kurven, von dem hohen Eigengewicht ist kaum etwas zu spüren. Die deutliche Untersteuertendenz vermittelt selbst weniger geübten Fahrern ein sicheres Gefühl. Das ESP hilft dem Fahrer, in gewissen Grenzen das Fahrzeug zu stabilisieren, wenn das Tempo zu hoch ist, und wirkt Schleuderbewegungen bereits im Ansatz entgegen.

Lenkung*

Note: 2,0

- + Die Lenkung spricht bei schnellen Ausweichmanövern schnell an und ist recht präzise. Sie vermittelt dem Fahrer guten Kontakt zur Fahrbahn.

Bremse

Note: 1,6

- + Nur 38 m sind bis zum Stillstand erforderlich, wird aus 100 km/h voll abgebremst (Mittel aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Serienreifen). Mit dem DISTRONIC PLUS Abstandsradar ist der neue Bremsassistent Plus kombiniert. Bei diesem System wird in Gefahrensituationen (wenn ein Hindernis vor dem Fahrzeug erkannt wurde) optimal abgebremst, der Fahrer benötigt dazu keine hohe Kraft am Bremspedal.

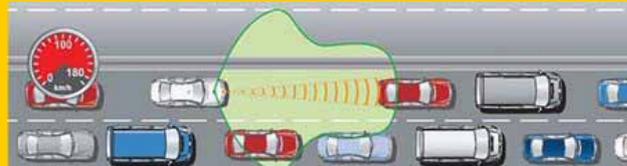
Sicherheit

Note 1,2

Aktive Sicherheit - Assistenz-Systeme

Note: 0,7

Automatische Abstandsregelung

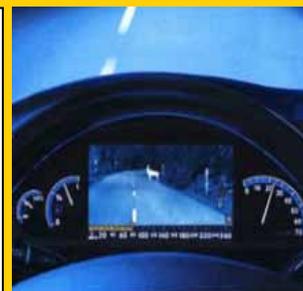


Mit Radarsensoren erkennt das System vorausfahrende Autos und reguliert bei aktivem Tempomat durch Gasgeben und -wegnehmen den Abstand zum Vordermann. Neuere Systeme regeln bis Stillstand (etwa im Stop-and-go-Verkehr) und warnen akustisch, optisch sowie mit leichtem Bremseneingriff vor Kollisionen.

- + Die S-Klasse bietet ein Höchstmaß an Assistenzsystemaktiver Sicherheit. Die sollen den Fahrer in kritischen Situationen unterstützen. Über die standardmäßigen Systeme wie ESP und Bremsassistent hinaus verfügt der Wagen (teils optional) über Run-Flat-Reifen, Bi-Xenon-Scheinwerfer mit aktivem Kurvenlicht und Abbiegelicht, einen Abstandsregeltempomat DISTRONIC PLUS, einen Nachtsicht-Assistenten und den Bremsassistent Plus. Bei Gefahrenbremsungen pulsieren die hellen LED-Rückleuchten siebenmal pro Sekunde und wenn das Fahrzeug zum Stillstand kommt, schaltet sich die Warnblinkanlage an.

Nachtsicht-Assistent (Mercedes)

Der Fahrer sieht nachts auf einem Display im Kombi-Instrument das Bild einer Infrarot-Kamera, die mittels Infrarot-Scheinwerfern etwa die Reichweite von Fernlicht hat. Damit sollen Hindernisse früher erkennbar sein.



Passive Sicherheit - Insassen

Note: 1,3

- + Die Karosserie ist im vorderen Bereich weitgehend glattflächig, das reduziert das Gefahrenpotenzial für Fußgänger bei einem Unfall.
- + Das Fahrzeug besitzt neben Frontairbags auch Seiten- und durchgehende seitliche Kopfairbags vorne und hinten. Der Seatbelt-Reminder erinnert die vorn sitzenden Personen daran, sich anzuschnallen. Ganz neu sind die Systeme PRE-SAFE und NECK-PRO: Übersteigt die Bremsverzögerung ein bestimmtes Niveau, werden vorsorgliche Schutzmaßnahmen für die Insassen getroffen, wie Aufrichten der Lehnen und Straffen der Gurte. NECK-PRO schiebt bei einem Heckaufprall die Kopfstützen um 40 mm nach vorn. Die vorderen Kopfstützen sind für Personen bis ca. 1,85 m Größe ausreichend hoch. Hinten sind sie niedriger, reichen aber auch für große Mitfahrer aus, weil das Dach Abstützfunktion mit übernehmen kann. An den sehr stabilen, griffgerechten Türgrif-

fen lässt sich sehr hohe Zugkraft aufbringen. So kann man nach einem Unfall verklemmte Türen öffnen.

Kindersicherheit

Note: 1,4

Auf dem Beifahrersitz sind nur Mercedes-Babyschalen erlaubt, weil nur bei diesen die Sitzerkennung und damit die Airbagabschaltung funktioniert.

- + Auf der Rückbank lassen sich zwei Kindersitze mit den vorhandenen Gurten stabil befestigen, besser noch mit Isofix. Alle Fenster haben Einklemmschutz.
- Einen mittleren Sitzplatz zur Befestigung eines dritten Kindersitzes gibt es in dieser Version nicht.

Fußgängerschutz

Note: 2,0

- + Die Karosserie ist weitgehend glattfächig und im Bugbereich nachgiebig. Auch harte Konturen unter der Motorhaube liegen tief darunter.

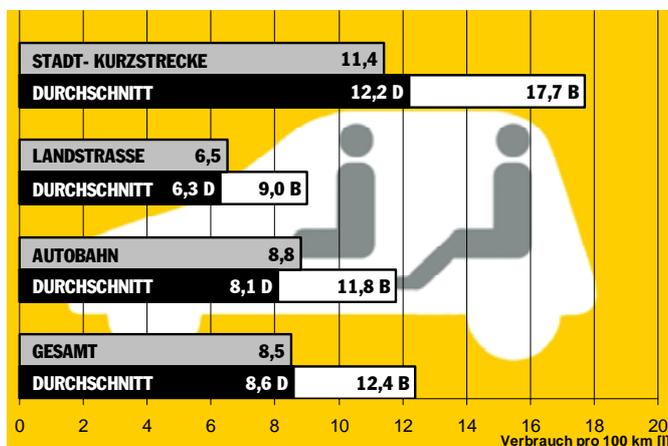
Verbrauch/Umwelt

Note 2,1

Verbrauch*

Note: 2,7

Der Durchschnittsverbrauch beträgt 8,5 l Diesel auf 100 km. Errechnet aus dem niedrigem 6,5 l außerorts und den durchschnittlichen Verbrauch 11,4 l innerorts und 8,8 l auf der Autobahn.



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

Abgas

Note: 1,4

- + Die Schadstoffanteile im Abgas sind sehr gering.

Wirtschaftlichkeit*

Note 1,5

Betriebskosten

Note: 0,8

- + Die Formel zum Sparen? Niedriger Kraftstoffverbrauch, kombiniert

mit dem nicht so teuren Dieselmotor, ergibt in jedem Falle niedrigere Betriebskosten.

Werkstatt- und Reifenkosten

Note: 1,4

Der Mercedes besitzt eine variable Serviceanzeige. Laut Hersteller sind dabei im Schnitt alle 25.000 km oder alle zwei Jahre ein Service fällig. Der Rußpartikelfilter ist gemäß Hersteller wartungsfrei und auf eine Lebensdauer von mehr als 200.000 Kilometer ausgelegt.

- + Ab Erstzulassung Sept. 2005 gewährt auch Mercedes eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung. Die Kosten für den Reifenersatz halten sich bei Verwendung der Seriengröße in Grenzen.
- Die Werkstattstundensätze sind hoch.

Wertstabilität

Note: 1,8

- + Die ohnehin gute Wertbeständigkeit des Mercedes wird mit der modernen Dieselmotor noch mehr verbessert.

Kosten für Neuanschaffung

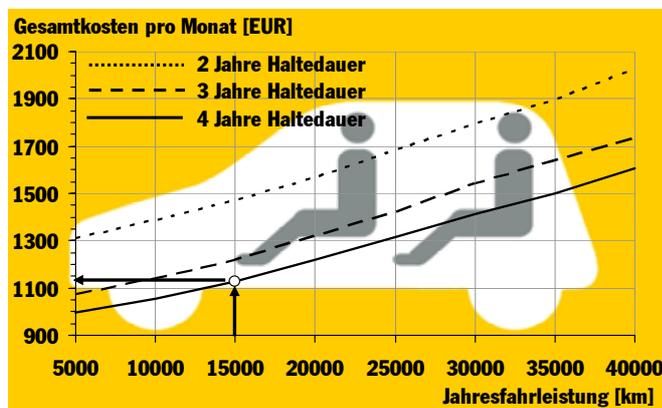
Note: 3,3

Mit knapp 70.000 Euro gehört der S 320 CDI nicht gerade zu den Schnäppchen in seiner Klasse.

Fixkosten

Note: 3,9

Mit relativ hoher Typklasseneinstufung in der Haftpflicht- sowie Teilkaskoversicherung und nur durchschnittlichen Typklasse in der Vollkasko kann der Mercedes hier nicht punkten.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Autokosten (Beispiel: 1128 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

Die Motorvarianten

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	S 350	S 450	S 500	S 320 CDI
Aufbau/Türen	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4
Zylinder/Hubraum [ccm]	6/3498	8/4663	8/5462	6/2987
Leistung [kW(PS)]	200(272)	250(340)	285(388)	173(235)
Max.Drehmoment [Nm]bei U/min	350/2400	460/2700	530/2800	540/1600
0-100 km/h[s]	7,3	5,9	5,4	7,5
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	250	250	250	250
Verbrauch pro 100 km [l]	11,0S	11,6S	12,2S	8,5D
Versicherungsklassen KH/VK/TK	19/29/31	20/30/31	20/30/31	22/29/31
Steuerbefreiung [Euro](Monate)	-	-	-	-
Monatliche Gesamt-Kosten[Euro]	1231	1391	1570	1130
Grundpreis[Euro]	70760	77256	89668	67048

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

6-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro4
Hubraum	2987 ccm
Leistung	173 kW (235 PS)
bei	3800 U/min
Maximales Drehmoment	540 Nm
bei	1600 U/min
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	7-Gang-Automatikgetriebe
Reifengröße (Serie)	235/55R17W
Reifengröße (Testwagen)	235/55R17W
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,8 m/11,9 m
Höchstgeschwindigkeit	250 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	7,5 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Stufe D)	4,7 s
Bremsweg aus 100 km/h	37,5 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	8,5 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	11,4/6,5/8,8 l
CO ₂ -Ausstoß	225 g/km
Innengeräusch 130 km/h	62 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	5076 mm/1871 mm/1473 mm
Leergewicht/Zuladung	2105 kg/445 kg
Kofferraumvolumen	460 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/2100 kg
Dachlast	100 kg
Tankinhalt	90 l
Reichweite	1055 km
Allgemeine Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	30 Jahre

ADAC-Testwerte *kursiv*

Kosten

Monatliche Betriebskosten	137 Euro
Monatliche Werkstattkosten	81 Euro
Monatliche Fixkosten	201 Euro
Monatlicher Wertverlust	709 Euro
Monatliche Gesamtkosten	1128 Euro
(vierjährige Haltung, 15000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	22/29/31
Grundpreis	67048 Euro

Ausstattung

Technik

Abstandsregelung, elektronisch (Distronic plus)	2668 Euro°
Allradantrieb	nicht erhältlich
Automatikgetriebe (7G-TRONIC)	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch (mit Bremsassistent)	Serie
Head-Up-Display	nicht erhältlich
Luftfederung (mit Niveauregulierung)	Serie
Parkhilfe, elektronisch (Rückfahrkamera 957 Euro)	777 Euro
Reifendruckkontrolle	Serie
Runflat-Reifen	348 Euro
Xenonlicht (mit dynamischen Kurvenlicht)	1589 Euro°

Innen

DVD-Multimediasystem (hinten)	4640 Euro
Nachtsicht-Assistent	1740 Euro°
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend (mit außen links)	342 Euro°
Isofix-Kindersicherungssystem	116 Euro
Keyless Entry	1183 Euro°
Klimaautomatik (hinten 1235 Euro)	Serie
Navigationssystem (Festplatten-Navi)	2099 Euro°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	nicht erhältlich
Sitzbezüge, Leder (beheizbar)	Serie
Skisack/Durchladelupe	342 Euro
Telefonfreisprechanlage (mit Mobiltelefon)	1078 Euro°

Außen

Panorama-Glasdach (Schiebedach Serie)	1160 Euro°
Alarmanlage	493 Euro°
Anhängerkupplung (abnehmbar)	1316 Euro
Scheinwerfer-Reinigungsanlage	290 Euro°

°im Testwagen vorhanden

Testzeugnis

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

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