

BMW 530d touring Steptronic (Rußpartikelfilter)

Fünftürige Kombilimousine der oberen Mittelklasse (170 kW / 231 PS)

ADAC Testergebnis

Note 1,9

Der 5er von BMW ist ein besonders fahraktives Auto mit unkonventionellem Design. Die aktive Wankstabilisierung Dynamic Drive verleiht ihm ein besonders agiles Handling und eine exzellente Straßenlage (Aufpreis), auch ohne die optionale Aktiv-Lenkung, die bei langsamem Tempo durch noch mehr Direktheit Vorteile zeigt. Der Sechszylinder-Diesel-Motor sorgt für sehr gute Fahrleistungen, ist aber wegen des hohen Fahrzeuggewichts nicht sehr sparsam - natürlich mit Ruß-Partikelfilter. Die Sechs-Gang-Automatik harmonisiert ausgezeichnet mit ihm. Für 2500 € kann ein Allradantrieb geordert werden. Fazit: Im Gesamtpaket ein gelungenes Auto, für den sportlichen Familienvater mit hohem Anspruchsdenken. Nicht gerade billig: 46300 €. **Karosserievarianten:** Stufenheck. **Konkurrenten:** Audi A6 und Mercedes E-Klasse.

- + gute Verarbeitung
 - + sehr bequeme Sitze
 - + leistungsstarker Diesel-Motor
 - + Rußpartikel-Filter
 - + harmonische 6-Gang-Automatik
 - + sehr gute Fahreigenschaften
 - + Aktiv-Lenkung lieferbar
 - + sehr gute Bremsen
 - + viel Sicherheit
- wenig Fußgängerschutz
 - hohe Versicherungsklassen
 - teure Anschaffung



Karosserie/Kofferraum

Note 2,2

Verarbeitung

Note: 1,5

Mit der Run-Flat-Bereifung darf bei Druckverlust höchstens 100 km weit und nur mit max. 80 km/h gefahren werden. Ein vollwertiges Reserverad ist nicht erhältlich.

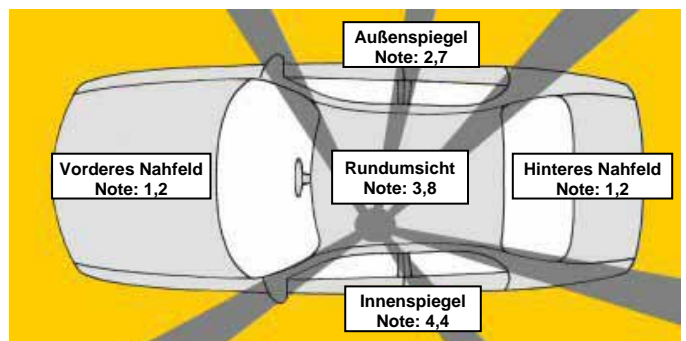
- + Verarbeitung und Finish der Karosserie machen einen sehr guten Eindruck. Auch im Innenraum überzeugen sauber gefertigte, hochwertige Materialien. Der Fahrzeugunterboden ist weitgehend glattflächig, um Luftverwirbelungen und damit den Verbrauch zu reduzieren. Gegen Aufpreis ist eine Dachreling erhältlich, auf die 100 kg Gepäck aufgeladen werden darf.
- Die Karosserieflanken müssen ohne Seitenleisten auskommen, die vor Beschädigungen durch dagegen schlagende Autotüren schützen würden - so sind teure Reparaturen nicht zu vermeiden. Um die volllackierten und kratzempfindlichen Stoßfänger ist es nicht besser bestellt.

Sicht

Note: 2,2

- + Die Innen- und Außenspiegel (beheizt) blenden optional selbständig ab. BMW bietet außerdem als Extra Bi-Xenon-Scheinwerfer an, zusätzlich ist dafür adaptives Kurvenlicht erhältlich. Diese Kombination sorgt für optimale Straßenausleuchtung bei Nachtfahrten. Eine weitere sinnvolle Option sind die automatisch zu- und abschaltenden Fernscheinwerfer.
- Die Sicht aus dem BMW ist mäßig - beim Blick zur Seite und nach hinten stören breite Fensterpfosten und Kopfstützen, die sich nicht wie bei anderen modernen Autos versenken lassen. Im Innenspiegel sieht der Fahrer recht wenig. Gegen Aufpreis gibt es optisch/akustische Einparksensoren, die allerdings vorne erst funktio-

onieren, wenn man einen Schalter betätigt oder vorher kurz rückwärts gefahren ist.



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen. Bei den Innen- und Außenspiegeln werden deren Sichtfelder aus dem Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem Fahrzeug erkennt.

Ein-/Ausstieg

Note: 2,7

Die Bequemlichkeit beim Ein- und Aussteigen ist für dieses große Auto nur durchschnittlich. Gegen Aufpreis ist eine Tür-Vorfeld- und Ausstiegsbeleuchtung erhältlich.

- + Mit der Fernbedienung lassen sich nicht nur die Türen auf- und abschließen, sondern auch die Fenster und das Schiebedach öffnen und schließen. Mit dem optionalen "Komfortzugang" können die Türen auch ohne Schlüssel geöffnet werden, man muss ihn nur bei sich tragen.

Kofferraum-Volumen*

Note: 2,6

- + Der Kofferraum ist durchschnittlich groß, er fasst 395 l. Sind die Rücksitzlehnen vorgeklappt, erhöht sich das Volumen auf 720 l (gemessen bis zur Fenster-Unterkante).



Der Kofferraum besitzt mit 395 l Volumen zwar Klassenstandard, ist jedoch deutlich kleiner als beim Audi A6 oder Mercedes E-Klasse.

Kofferraum-Zugänglichkeit

Note: 1,2

- + Die Kofferraumklappe lässt sich leicht öffnen und schließen, gegen Aufpreis auch elektrisch und per Fernbedienung. Die Ladeöffnung des nobel mit Velours ausgekleideten Kofferraums ist groß, das Format zweckmäßig. Für Kleingepäck und in engen Parklücken kann auch nur die Heckscheibe geöffnet werden.

Kofferraum-Variabilität

Note: 2,3

- + Die asymmetrisch geteilte Rücksitzlehne lässt sich einfach umklappen. Gegen Aufpreis gibt es ein Ablagenpaket, das sich zum rutschfesten Verstauen von kleinem Einkaufsgepäck gut eignet.
- Der optional erhältliche Skisack für zwei Paar Ski ist nach Gebrauch umständlich zusammen zu rollen.

Innenraum

Note 2,1

Bedienung

Note: 1,4

- + Die klar gestalteten Instrumente lassen sich sehr gut ablesen; eine Außentemperatur- und Verbrauchsanzeige ist vorhanden. Die Radargestützte automatische Abstandsregelung vereinfacht Kolonnenverkehr (Aufpreis). Optional ist auch ein Head-up Display erhältlich, das Geschwindigkeit, Drehzahl und Navigations-Informationen in die Windschutzscheibe projiziert. Lehnenneigung und Höhe der Vordersitze sind elektrisch einstellbar. Das Lenkrad hat einen weiten Höhen- und Längseinstellbereich (gegen Aufpreis elektrisch). Die Fensterheber (4x Serie) verfügen über Antippautomatik, ihre Schalter sind aber nicht optimal positioniert. Regensensor und automatische Fahrlichtsteuerung gibt es serienmäßig, ebenso das CD-Radio und den Tempomat. Die Einstellung "Tagfahrlicht" ist möglich. Das Navigationssystem kostet extra und ist verhältnismäßig einfach einzustellen.
- Starten des Motors ist eher umständlich, erst muss der Zündschlüssel eingesteckt, dann an anderer Stelle ein Knopf gedrückt werden. Mit "Komfortzugang" kann man sich das Schlüssel einstecken sparen. Zum Starten muss aber immer der Schlüssel im Fahrzeug sein. Es fehlt eine Kontrollleuchte für das Abblendlicht. Das stört besonders, wenn die Einschaltautomatik aktiviert wurde, und man über den momentanen Modus im Unklaren ist. Das i-Drive-System und seine Menüstrukturen sind anfangs gewöhnungsbedürftig, es sollte wegen starker Ablenkung während der Fahrt deaktiviert sein. Die Schalter auf dem Lenkrad nehmen den

Platz ein, wo sich eigentlich die Hauptasten befinden sollten. Insgesamt fehlt es an Ablagen. Die Fensterheber funktionieren nur mit Zündung.



Der BMW überzeugt im Innenraum mit ausgezeichneter Material- und Verarbeitungsqualität. Weniger gut gefällt das i-Drive-Bedienkonzept, das trotz mehrmaliger Überarbeitung nicht intuitiv ist und nach einer Eingewöhnungszeit verlangt.

Raumangebot vorne*

Note: 2,3

- + Vorne sitzt man durch die große Kopffreiheit und Innenbreite geräumig; der Fahrersitz lässt sich für Personen bis zu einer Größe von ca. 1,90 m zurück schieben.

Raumangebot hinten*

Note: 2,6

- + Auch hinten ist das Raumgefühl großzügig, ist die Kopffreiheit enorm. Zwei Mitfahrer bis zu einer Größe von ca. 1,9 m haben genügend Kniefreiheit, wenn vorne 1,85 m große Personen sitzen.
- Der Sitz zwischen den Außenplätzen ist zu schmal für eine weitere Person, auch stört der hohe Mitteltunnel.

Komfort

Note 1,7

Federung

Note: 1,4

- + Die Feder-/Dämpferabstimmung ist ausgewogen, sie tendiert in Richtung straff. Das Fahrwerk federt kurze Fahrbahnebenheiten gut, lange Fahrbahnwellen sogar sehr gut ab. Dabei liegt der Aufbau ruhig auf der Straße, sind vertikale Bewegungen gering. Gegen Aufpreis gibt es ein sogenanntes Dynamik-Drive. Es unterdrückt die Wankbewegungen bei schnellen Richtungsänderungen und die Seitenneigung in Kurven noch mehr. Es sorgt auch für gleichbleibende Bodenfreiheit, unabhängig von der Beladung (Serienmäßig ist nur hinten ein Niveaueausgleich vorhanden).

Sitze

Note: 1,6

- + Die straff gefederten aber bequemen Vordersitze lassen sich in der Höhe und gegen Aufpreis auch in der Neigung einstellen, sie bieten gute Körperunterstützung. Gegen Aufpreis sind vielfach einstellbare Leder-Komfortsitze erhältlich, bei denen der Sitzkomfort und der Seitenhalt noch besser ist. Sie lassen sich für unterschiedlich große Personen optimal anpassen. Auf der ebenfalls straff gepolsterten, ausgeformten Rückbank sitzen zwei Erwachsene bequem.

Innengeräusch

Note: 1,4

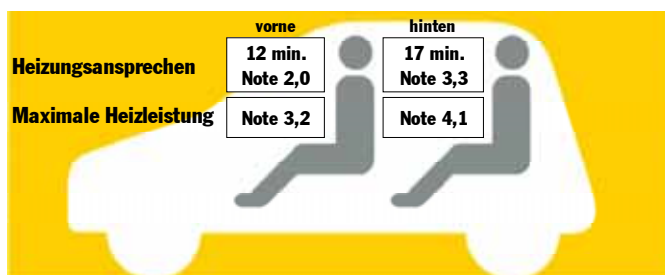
- + Bis in die höchsten Geschwindigkeitsbereiche ist der Geräuschpegel niedrig. Der Sechszylinder-Dieselmotor läuft angenehm ruhig, die Windgeräusche halten sich dezent im Hintergrund.

Heizung, Lüftung

Note: 2,2

- (Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer)
Die Heizwirkung ist vorn recht gut, schnell sind angenehme Temperaturen erreicht. Hinten ist sie etwas schwächer.

- + Luftmenge und -Verteilung lassen sich individuell einstellen. Im Sommer kühlt die serienmäßige Klimaautomatik, die vollautomatische Anlage kostet extra. Ein Pollenfilter für Allergiker ist vorhanden. Für die Seitenfenster hinten sind Jalousien erhältlich.
- Die Seitenfenster im Kofferraumbereich sind nicht ausstellbar.



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

Motor/Antrieb

Note 1,2

Fahrleistungen*

Note: 1,1

- + Der leistungsstarke 3,0 l-Sechszylinder-Diesel-Motor reagiert spontan aufs Gas und sorgt trotz hohem Fahrzeuggewicht für sehr gute Fahrleistungen.

Laufkultur

Note: 2,0

- + Der Motor läuft in jedem Drehzahlbereich vibrationsarm und kultiviert.

Schaltung

Note: 1,0

- + Das Automatikgetriebe wechselt spontan und ruckfrei die Gangstufen, schaltet bei Kickdown auch aus hohen Drehzahlen schnell zurück, um für möglichst zügigen Vortrieb zu sorgen.

Getriebeabstufung

Note: 1,0

- + Die Abstufungen des Sechsgang-Getriebes passen sehr gut zur Charakteristik des Motors. Bei jedem Tempo und jeder Drehzahl steht die optimale Übersetzung parat, um möglichst sparsam zu fahren oder das volle Temperament des Motors in Vortrieb umzusetzen. Trotzdem ist auch bei hohen Geschwindigkeiten das Drehzahlniveau moderat.

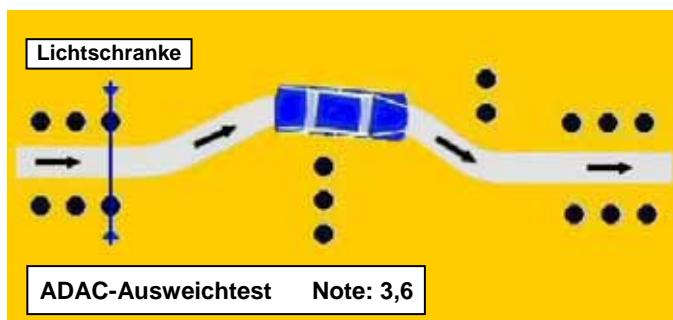
Fahreigenschaften

Note 1,6

Fahrstabilität

Note: 2,3

- + Der 530d verhält sich auch bei hohem Tempo sehr richtungsstabil und vermittelt ein Gefühl hoher Sicherheit. Beim zügigen Anfahren auf weniger griffigem Untergrund sorgt DTC (Dynamic Traction Control) für stabiles Vorwärtkommen, ohne durchdrehende Räder. Pannensichere Runflat-Reifen und die Reifendruck-Kontrolle sind serienmäßig. ADAC-Ausweichtest: Das Auto schiebt erst stark über die Vorderräder. Beim anschließenden Gegenlenken wechselt dieses Verhalten ins Übersteuern. Das ESP reagiert



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.

recht spät, dann aber vehement, kann das Schleudern jedoch verhindern.

Kurvenverhalten

Note: 1,0

- + Bis in hohe Geschwindigkeitsbereiche zeigt sich der 5er leicht untersteuernd und sicher, dabei sind hohe Querbewegungen möglich. In Grenzsituationen greift auch hier das DSC helfend ein. Unterstützend wirkt ebenso die Aktiv-Lenkung (Aufpreis), die in der Lage ist, durch Änderung der Übersetzung ein "Überlenken" zu verhindern.

Lenkung*

Note: 1,4

- + Die Lenkung spricht spontan an und ist zielgenau. Sie vermittelt sehr gut den Kontakt zur Fahrbahn. Auch ohne Aktivlenkung ist sie recht direkt. Zusammen mit der Leichtgängigkeit sorgt dies für gute Handlichkeit.

Bremse

Note: 1,7

- + Die Bremse spricht sehr schnell an und ist fein dosierbar, selbst wenn das Tempo sehr hoch ist. Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h sind nur 38 m bis zum Stillstand erforderlich (Mittel aus 10 Messungen, halbe Zuladung, Serienreifen).

Sicherheit

Note 1,9

Aktive Sicherheit - Assistenz-Systeme

Note: 1,8

- + Die 5er Reihe von BMW liegt auf dem Gebiet der aktiven Sicherheit auf sehr hohem Niveau. Mit ESP und Bremsassistent sind die wichtigsten Fahrerunterstützungen abgesichert. Zusätzlich stellen das Head-Up Display sowie die zweistufigen Bremslichter (in Abhängigkeit der Verzögerung) ein Plus an Sicherheit für den Fahrer und den nachfolgenden Verkehr dar. Mit den Run-Flat-Reifen wird die Gefahr, bei einem Reifenschaden die Kontrolle über das Fahrzeug zu verlieren, auf ein Minimum reduziert. Gegen Aufpreis gibt es auch ein Abstandsregelsystem, eine Aktivlenkung, adaptives Kurvenlicht und ein Nachtsichtsystem.
- Die zu kleinen Reflektoren in den Türen sind so ungünstig platziert, dass sie bei ganz geöffneten Türen von den Türdichtungen verdeckt werden.



Passive Sicherheit - Insassen

Note: 1,8

- + Beim EuroNCAP-Front- und Seitencrash erreicht der Wagen vier von fünf möglichen Sternen. Dabei zeigt er besonders beim Seitencrash seine Stärken. Vorn bieten die Kopfstützen Personen bis ca. 1,90 m Größe sehr guten Schutz. Hinten sind die Kopfstützen niedriger, reichen aber noch für ca. 1,75 m große Personen. An den sehr stabilen Bügel-Türgriffen lässt sich hohe Zugkraft aufbringen, um nach einem Unfall verklemmte Türen leichter öffnen zu können.

Kindersicherheit

Note: 1,4

- + Auf den Rücksitzen lassen sich Kindersitze sowie Babyschalen unkompliziert und stabil unterbringen, auf den Außensitzen auch mittels dem Isofix-System. Fest installierte Gurtschlösser erleich-

tern das Angurten. Alle Fenster haben Einklemmschutz.

- Isofix-Befestigung und Airbag-Deaktivierung auf dem Beifahrersitz müssen extra bezahlt werden.

Fußgängerschutz

Note: 4,0

- Beim simulierten Fußgängerunfall (EuroNCAP) schneidet der Wagen mit einem von vier Sternen schwach ab.

Verbrauch/Umwelt

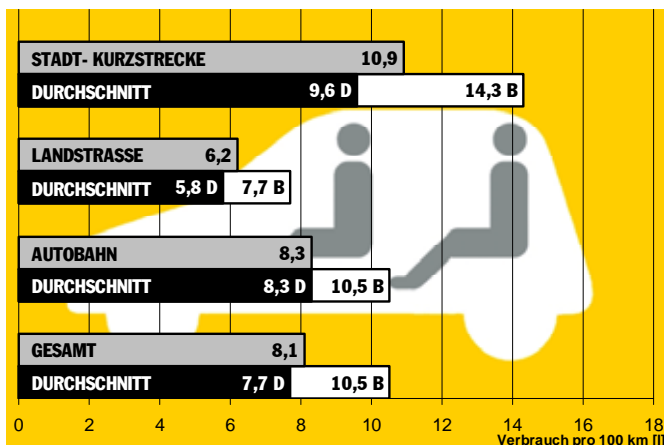
Note 2,4

Verbrauch*

Note: 3,3

Außerorts verbraucht der BMW 530d 6,2 l, auf der Autobahn 8,3 l Diesel auf 100 km. Zusammen mit dem Innerortsverbrauch errechnet sich ein Durchschnittswert von 8,1 Liter.

- Innerorts ist der Dieselmotor kein Kostverächter: 10,9 l pro 100 km.



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

Abgas

Note: 1,5

- + Die Schadstoffanteile im Abgas sind sehr gering. Ein Spezialfilter verhindert, dass gesundheitsgefährdender Dieselruß in die Umwelt gelangt.

Wirtschaftlichkeit*

Note 2,7

Betriebskosten

Note: 2,0

- + Obwohl sich der Verbrauch des 530d nur in durchschnittlichen Bereichen bewegt, erhält er aufgrund der weniger teuren Preise für Dieselmotorkraftstoff eine gute Note bei den Betriebskosten.

Werkstatt- und Reifenkosten

Note: 2,9

Der Rußpartikelfilter muss nach 200.000 km ersetzt werden.

- + 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, was sehr lange Inspektionsabstände und somit weniger Werkstattaufenthalte verspricht. BMW verbaut nach eigenen Angaben durchwegs langlebige und qualitativ hochwertige Wartungs- und Verschleißteile.

- Die teuren Werkstattstundenpreise verhindern eine bessere Benotung, zudem gewährt BMW, als einer von mittlerweile nur noch zwei Herstellern, immer noch keine Herstellergarantie.

Wertstabilität

Note: 1,7

- + Die gute Wertbeständigkeit des 5er touring wird mit der modernen Dieselmotor- und dem serienmäßigen Rußpartikelfilter nochmals verbessert.

Kosten für Neuanschaffung

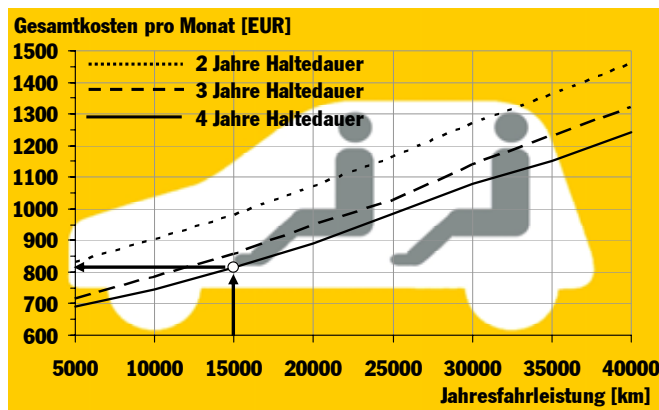
Note: 4,3

- Für die Anschaffungskosten beim Neukauf muss dagegen tief in die Tasche gegriffen werden, sie erfordern mit über 48000 Euro eine dicke Geldbörse.

Fixkosten

Note: 4,8

- Den niedrigeren Betriebskosten stehen beim Diesel andererseits höhere fixe Ausgaben für die Steuer gegenüber. Die Typklasseneinstufung in der Haftpflichtversicherung liegt im Durchschnitt, die Vollkasko dagegen ist teuer.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Autokosten (Beispiel: 815 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

Die Motorvarianten

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	523i	525i	530i	550i	520d	525d	530d	535d
Aufbau/Türen	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	6/2497	6/2497	6/2996	8/4799	4/1995	6/2497	6/2993	6/2993
Leistung [kW(PS)]	130(177)	160(218)	190(258)	270(367)	120(163)	130(177)	170(231)	200(272)
Max.Drehmoment [Nm]bei U/min	230/3500	250/2750	300/2500	490/3400	340/2000	400/2000	500/1750	560/2000
0-100 km/h[s]	8,8	7,8	6,6	5,6	8,9	8,3	6,9	6,6
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	227	240	250	250	218	225	244	250
Verbrauch pro 100 km [l]	9,1SP	9,3SP	9,6SP	12,0SP	6,6D	7,4D	7,5D	8,6D
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/24/24	17/24/24	17/24/24	18/26/24	17/24/25	17/24/25	17/26/25	17/26/25
Steuerbefreiung [Euro](Monate)	-	-	-	-	-	-	-	-
Monatliche Gesamt-Kosten[Euro]	759	784	844	1196	655	726	782	876
Grundpreis[Euro]	39300	42000	45600	62900	38300	42400	46300	53600

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	2993 ccm
Leistung	170 kW (231 PS)
bei	4000 U/min
Maximales Drehmoment	500 Nm
bei	1750 U/min
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	6-Gang-Automatikgetriebe
Reifengröße (Serie)	225/55R16W
Reifengröße (Testwagen)	225/50R17Y
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,15 m/12,05 m
Höchstgeschwindigkeit	242 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	7,0 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Stufe D)	4,2 s
Bremsweg aus 100 km/h	38 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	8,1 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	10,9/6,2/8,3 l
CO ₂ -Ausstoß	214 g/km
Innengeräusch 130 km/h	67 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4843 mm/1846 mm/1491 mm
Leergewicht/Zuladung	1835 kg/445 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	395 l/720 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/2000 kg
Dachlast	100 kg
Tankinhalt	70 l
Reichweite	860 km
Allgemeine Garantie	keine*
Rostgarantie	12 Jahre
ADAC-Testwerte <i>kursiv</i>	* 2 Jahre gesetzliche Sachmängelhaftung

Kosten

Monatliche Betriebskosten	136 Euro
Monatliche Werkstattkosten	70 Euro
Monatliche Fixkosten	136 Euro
Monatlicher Wertverlust	473 Euro
Monatliche Gesamtkosten	815 Euro
(vierjährige Haltung, 15000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/26/25
Grundpreis	48400 Euro

Ausstattung

Technik

Abstandsregelung, elektronisch	1.500 Euro
Automatikgetriebe	2100 Euro°
Bremsassistent	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	430 Euro
Parkhilfe, elektronisch	780 Euro°
Reifendruckkontrolle	Serie
Runflat-Reifen	Serie
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	1010 Euro°

Innen

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/320 Euro
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	190 Euro°
Isofix-Kindersicherungssystem	Serie
Klimaanlage/-automatik	Serie/850 Euro°
Kopfstützen hinten	Serie
Navigationssystem	1800 Euro°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie
Sitzbezüge, Leder	2210 Euro°
Sitze, vorn, beheizbar	360 Euro°
Skisack/Durchladeluke	230 Euro°

Außen

Alarmanlage	440 Euro
Außenspiegel, autom abblendend (mit Innenspiegeln)	490 Euro°
Lackierung Metallic	900 Euro°
Scheinwerfer-Reinigungsanlage (mit Xenon Serie)	260 Euro°
Schiebe-Hubdach	1650 Euro

°im Testwagen vorhanden

Testzeugnis

Technik/Umwelt(Testergebnis)1,9

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

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 September 2006