

BMW 330i Cabriolet

Zweitüriges Cabriolet der Mittelklasse (200 kW / 272 PS)

ADAC Testergebnis

Note 2,1

Traditionell gibt's den 3er auch als Cabrio. BMW hat sich entschlossen, dem Blechdachtrend zu folgen und das perfekt hinbekommen: Das erste viersitzige Blechdach-Cabrio, bei dem die Proportionen stimmen. Allerdings mit dem daraus entstandenen gewaltigen Nachteil, dass im Kofferraum so gut wie kein Platz vorhanden ist, wenn man offen fährt. Das Fahren ist aber BMW-gewohnt erfreulich. Es zieht wenig und der kraftvolle, seidenweich laufende Sechs-Zylinder-Motor steuert sein übriges bei. Dabei liegt der Spritverbrauch noch im durchschnittlichen Rahmen, sofern man sich mit dem Tempo etwas zurückhält. Das Sechsgang-Handschaltgetriebe ist perfekt abgestuft und schaltet wie "Butter". Gegen Aufpreis gibt's eine Automatik, die ebenfalls sechs Stufen hat. Fazit: Coupé und Cabrio in einem, perfekt bis ins Detail, sieht man vom fehlenden Kofferraum ab. Nichts aber für Puristen, für die ein Cabrio ohne Stoffdach kein richtiges Cabrio ist. Kein billiges Vergnügen: 48.350 € plus Überführung und eine Menge Zubehör. **Karosserievarianten:** Stufenheck, Kombi, Coupé. **Konkurrenten:** Alfa Spider, Audi A4 Cabrio, Saab 9-3 Cabrio (alle mit Stoffdach), VW Eos (Blechdach).

- + perfekter Verdeckmechanismus
- + mit Windschutz wenig Zug
- + starker, laufruhiger Motor
- + sehr handlich
- + großes Händlernetz
- kein Reserverad
- hohes Wagengewicht
- kaum Kofferraum
- hohe Kosten



Karosserie/Kofferraum

Note 3,0

Verarbeitung

Note: 1,4

Serienmäßig sind Runflat-Reifen montiert, mit ihnen kann man bei Druckverlust mit ca. 80 km/h noch 100 bis 200 Kilometer weiterfahren. Ein vollwertiges Reserverad gibt es nicht.

- + Die sehr gut verarbeitete Karosserie ist besonders verwindungssteif, Spaltbreiten an Türen und Klappen sind gleichmäßig und gering. Das Verdeck öffnet und schließt jeweils in 27 Sekunden, was nicht lang und nicht kurz ist. Die Karosserie sehr verwindungssteif, selbst wenn das Dach offen ist schüttelt und klappert nichts. Der durchgehend glattflächige Unterboden reduziert verbrauchserhöhende Luftwirbel. Im Innenraum gefallen hochwertige, haptisch angenehme Materialien und die besonders saubere Verarbeitung.

Kurvenlicht

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



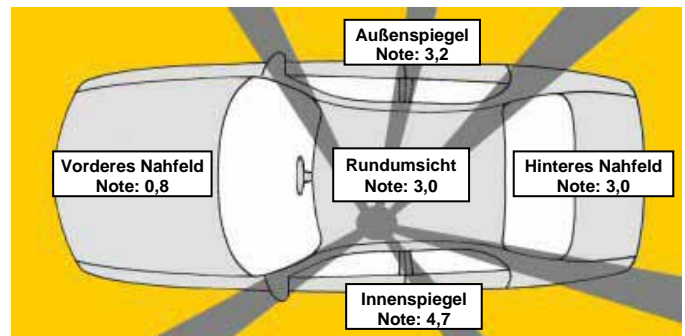
- Die Karosseriefanken haben keinen Schutz vor Beschädigungen durch dagegenschlagende Autotüren.

Sicht

Note: 2,3

Optional gibt es eine akustische Einparkhilfe für hinten sowie auch für vorn und hinten.

- + Der Fahrer sieht nach vorn gut, dafür sorgt die abfallende Front. Angenehm, dass es keine seitlichen Pfosten gibt, das verbessert die Sicht erheblich. Helle Xenonscheinwerfer sind serienmäßig, dynamisches Kurvenlicht kostet extra. Selbsttätig abblendende Außen- und Innen-Rückspiegel sind eine weitere Option.



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.

- Die Pfosten der Frontscheibe sind etwas breit, besonders der linke stört beim Abbiegen. Nach schräg hinten sieht der Fahrer wenig, weil sich zum Pfosten die starre Kopfstütze addiert. So kann es leicht passieren, dass ein Fußgänger oder Fahrradfahrer übersehen wird. Im Innenspiegel sieht man wenig.

Ein-/Ausstieg

Note: 3,1

- + Mit der Fernbedienung zum Ent- und Verriegeln der Türen lässt sich auch das Verdeck öffnen und schließen. Nach dem Aussteigen bleiben die Scheinwerfer noch kurze Zeit eingeschaltet und beleuchten den Weg. Die Türaufhalter sind ausreichend kräftig.
- Wie bei den meisten Cabrios ist auch beim 3er das Ein- und Aussteigen weniger bequem, weil die Karosserie flacher ist und, daraus resultierend, sich die Sitze tiefer unten befinden. Zudem sind die Schweller, die es zu überwinden gilt breit, auch stören die seitlich hochgezogenen Wangen der Sportsitze, die gegen Aufpreis zu haben sind. In engen Parklücken kommt hinzu, dass sich die breiten Türen nur wenig öffnen lassen. Für leichteres Einsteigen hinten können die Vordersitze elektrisch nach vorne gefahren werden. Aussteigen ist aber trotzdem beschwerlich, zumindest bei geschlossenem Dach, weil man sich aus den tiefen Sitzmulden mühsam hoch wuchten muss.

Kofferraum-Volumen*

Note: 4,6

- Bei geschlossenem Dach passen dürrtige 285 l Gepäck in den Kofferraum, die seitlichen Staubereiche dürfen nicht genutzt werden. Geöffnet lässt sich nur noch sehr wenig Gepäck mitnehmen (140 l). Und wird der wenige Platz auch noch vom Windschutz beansprucht, schwindet die Kofferraumgröße gegen null.



Bei geschlossenem Verdeck ist der Kofferraum des aktuellen Cabriolets mit 285 l Volumen annähernd so groß wie beim Vorgänger (290 l). Ist es jedoch geöffnet, stehen lediglich 140 l zur Verfügung (Vorgänger 250 l).

Kofferraum-Zugänglichkeit

Note: 4,1

- + Bei geschlossenem Dach lässt sich das Gepäck mühelos einladen.
- Anders bei offenem Verdeck, dann liegen die Dachsegmente zusammengeklappt im Kofferraum und es bleibt für das Gepäck nur noch ein Schlitz übrig.

Kofferraum-Variabilität

Note: 2,8

- + Die Rücksitzlehne kann vorgeklappt werden und dient dann als Ablagefläche. Gegen Aufpreis ist eine Durchladelupe mit Skisack zu haben.
- Extra Ablagen gibt es im Kofferraum keine.

Innenraum

Note 2,5

Bedienung

Note: 1,9

- + Optional gibt es den "Komfortzugang", dann braucht man die Fernbedienung nur noch bei sich zu tragen. Die Türen öffnen und schließen dann ohne Schlüssel und auch der Motor kann ohne Schlüssel gestartet werden. Schalter, Hebel und Kontrollen sind

überwiegend griffgerecht und funktionell, man kommt mit ihnen schnell intuitiv zurecht. Die großen Rundinstrumente lassen sich gut ablesen, nur wenn das etwas zu flach stehende Lenkrad ganz tief gestellt ist, sind die oberen Zahlen verdeckt. Alle Fensterheber haben Tippkontakt, es gibt auch einen zentralen Schalter. Die Audioanlage ist serienmäßig, ebenso der Bordcomputer, der u.a. über Momentan- und Durchschnittsverbräuche informiert. Optional ist der Fernlichtassistent, der automatisch auf- und abblendet und perfekt funktioniert. Das Tagfahrlicht ist aber serienmäßig. Aufpreis kostet das Navigationssystem, das aber nur in Verbindung mit "i-drive" zu haben ist. Nach kurzer Eingewöhnung lässt es sich einfach einstellen. Das Display dafür befindet sich gut sichtbar in Armaturenbrettmitte.

- 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. Es gibt keine Anzeige für die Kühlwassertemperatur. Die Fenster funktionieren nur mit Zündung.



Der von der Limousine bekannte Fahrerplatz überzeugt durch Materialauswahl, Verarbeitung und Funktionalität. Lediglich das i-Drive-Bediensystem kann noch immer nicht überzeugen.

Raumangebot vorne*

Note: 2,3

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

Raumangebot hinten*

Note: 4,0

- Hinten geht es enger zu: Auf den beiden ausgeformten Plätzen haben nur Mitfahrer bis ca. 1,75 m Größe Platz. Noch größere Personen stoßen mit dem Kopf am Dach an.

Komfort

Note 2,1

Federung

Note: 2,5

- + Das Fahrwerk ist bereits in der serienmäßigen Version straff abgestimmt (ein härteres Sportfahrwerk gibt es gegen Aufpreis). Die Unebenheiten der Straße werden sportwagengleich, aber bei einem gewissen Restkomfort passabel abgefedert. Der reicht aber meist aus, denn nur bei sehr groben Unebenheiten wird die Federung unkomfortabel. Angenehm ist die geringe Seitenneigung in Kurven.

Sitze

Note: 1,7

- + Testwagen mit aufpreispflichtigen Sportsitzen. Die straff gefederten Vordersitze sorgen für hohen Sitzkomfort, sind groß und bieten vorzüglichen Seitenhalt. Zur besseren Unterstützung im Lendenwirbelbereich gibt es optional eine pneumatische Rückenstütze, die auch in der Höhe angepasst werden kann.

Fahrer- und Beifahrersitz lassen sich in der Höhe und in der Neigung einstellen - so kann gut eine angenehme Sitzposition gefunden werden. Langbeinige Personen können sich die Sitzfläche zur Verlängerung herausziehen. Die beiden Rücksitzplätze sind körpergerecht ausgeformt, aber wenig gepolstert.

Innengeräusch

Note: 1,5

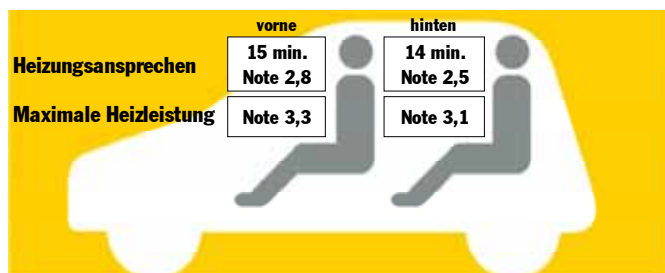
- + Trotz des sportlich klingenden Auspuffs ist der Geräuschpegel im Innenraum selbst bei hohem Tempo niedrig und unaufdringlich, es dominieren die Windgeräusche. Bei offenem Dach nehmen die Windgeräusche noch mal deutlich zu, sind aber für ein Cabrio noch moderat.

Heizung, Lüftung

Note: 2,3

(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer) Die ausreichend kräftige Heizung hat mit dem kleinen Innenraum ein leichtes Spiel. Bereits nach kurzer Fahrzeit ist die Luft angenehm erwärmt.

- + Fahrer und Beifahrer können sich die Temperatur und Luftmengenverteilung individuell einstellen. Die Klimaanlage und der Feinfilter (gut für Allergiker) sind serienmäßig, gegen Aufpreis gibt es eine Klimaautomatik.



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

Motor/Antrieb

Note 1,1

Fahrleistungen*

Note: 1,3

- + Der drehfreudige Motor reagiert spontan aufs Gas. Er ist sehr stark, zieht auch aus niedriger Drehzahl gut durch und sorgt so für überlegene Fahrleistungen.

Laufkultur

Note: 1,0

- + Dabei läuft er seidenweich wie eine Turbine, selbst wenn sich die Nadel des Drehzahlmessers dem roten Bereich nähert.

Schaltung

Note: 1,0

- + Die Gänge sind sehr präzise geführt und lassen sich bei wenig Kraft wechseln.

Getriebeabstufung

Note: 1,0

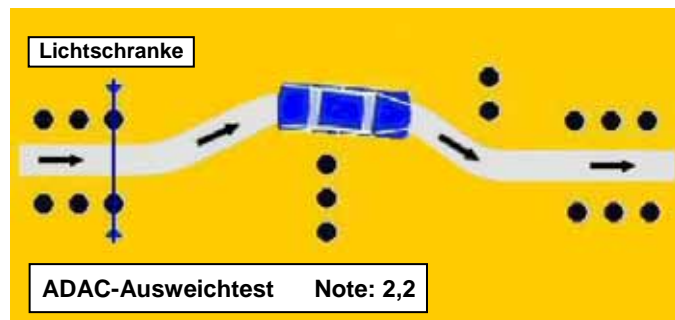
- + Das Sechsgang-Getriebe ist sehr gut abgestuft - beim Beschleunigen passen die Anschlüsse, bei jeder Drehzahl und bei jedem Tempo steht die richtige Übersetzung zur Verfügung.

Fahreigenschaften

Note 1,4

Fahrstabilität

Note: 1,9



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.

- + Der 3er fährt ausreichend richtungsstabil, bei Kurskorrekturen stört aber leichtes Gieren, was die Stabilität jedoch eher gefühlsmäßig denn tatsächlich beeinflusst. Die Schlupfregelung (DTC) hilft dabei, 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 obligatorisch. ADAC-Ausweichtest: Der Wagen lässt sich präzise und spontan einlenken. Beim anschließenden Gegenlenken drängt das Heck leicht nach außen. Der Wagen schleudert aber nicht, weil die elektronische Stabilitätskontrolle (DSC) schnell genug reagiert und durch gezieltes Abbremsen der Räder dagegensteuert.

Kurvenverhalten

Note: 1,3

- + Die Kurvenlage ist leicht untersteuernd und gutmütig. Es sind sehr hohe Geschwindigkeiten möglich, ohne dass das Fahrzeug Anstalten macht, den eingeschlagenen Kurs zu verlassen. Ist das Tempo doch einmal zu hoch, greift das DSC ein, um Ausbrechen oder gar Schleudern zu verhindern.

Lenkung*

Note: 1,5

- + Die Lenkung spricht sehr spontan an, ohne deshalb nervös zu wirken. Sie ist zielgenau und vermittelt recht guten Kontakt zur Fahrbahn. Durch die ziemlich direkte Übersetzung bereitet Einparken und Wenden bei wenig Platz wenig Mühe.

Bremse

Note: 0,9

- + Die Bremse spricht schnell an und lässt sich fein dosieren. Bei Vollbremsungen aus 100 km/h sind nur 35,5 m bis zum Stillstand erforderlich (Mittel aus 10 Bremsungen, halbe Zuladung, Serienreifen).

Sicherheit

Note 2,0

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Note: 1,9

- + Das Fahrzeug ist mit folgendem Sicherheitszubehör ausgerüstet: DSC (elektronische Stabilitätskontrolle), Bremsassistent, aktive Geschwindigkeitsregelung, Run-Flat-Reifen, dynamisches Kurvenlicht, Tagfahrlicht und zweistufige Bremslichter.



Passive Sicherheit - Insassen

Note: 1,6

- + An den stabilen, griffgerechten Türgriffen lässt sich sehr hohe Zugkraft aufbringen. So kann man nach einem Unfall verklemmte Türen öffnen. Das Fahrzeug besitzt neben Frontairbags auch Seitenairbags mit kombiniertem Kopfschutz. Der Seatbelt-Reminder erinnert den Fahrer und Beifahrer daran, sich anzuschallen. Die Kopfstützen der Vordersitze bieten max. ca. 1,80 m großen Personen optimalen Schutz.
- Hinten sind die Kopfstützen sehr niedrig, reichen höchstens für ca. 1,65 m große Personen.

Kindersicherheit

Note: 1,8

- + Auf den beiden Rücksitzplätzen lassen sich Kindersitz-Systeme stabil unterbringen - auch mittels Isofix-System. Gegen Aufpreis ist am Beifahrersitz der Front- und der Seitenairbag mit einem Schalter deaktivierbar (in Kombination mit Isofix). Nur wenn diese Airbags abgeschaltet sind dürfen auch auf diesem Sitz Kinder-

Rückhaltesysteme verwendet werden. Die Fensterheber haben einen zuverlässig funktionierenden Einklemmschutz.

- Wegen der schlechten Zugänglichkeit ist das Unterbringen der Kindersitze und Anschnallen der Kinder recht mühsam.

Fußgängerschutz **Note: 4,0**

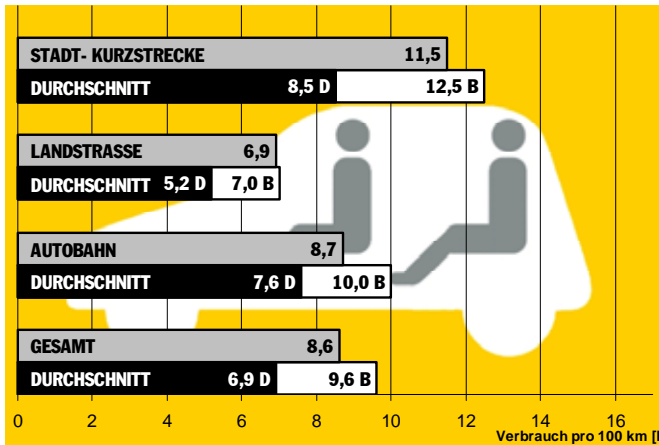
- Fußgänger haben bei einem Zusammenstoß ein erhöhtes Verletzungsrisiko, weil sich unter der Motorhaube in geringen Abständen harte Bauteile befinden.

Verbrauch/Umwelt **Note 2,3**

Verbrauch* **Note: 3,9**

Außerorts liegt der Verbrauch bei 6,9 l und auf der Autobahn bei 8,7 l Super auf 100 km und noch im durchschnittlichen Rahmen. Alle Ergebnisse zusammen genommen, errechnet sich ein Durchschnitt von 8,6 Litern.

- Der Innerortsverbrauch ist mit 11,5 l Super auf 100 km hoch.



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

Abgas **Note: 0,8**

- + Die Schadstoffanteile im Abgas sind sehr gering.
- 205 g/km CO2 sind ziemlich viel.

Wirtschaftlichkeit* **Note 5,0**

Betriebskosten **Note: 3,6**

Obwohl das 330i Cabrio für eine derartig hohe Motorisierung noch relativ günstige Verbrauchswerte vorweisen kann, gibt es aufgrund der höheren Preise für Superkraftstoff nur eine durchschnittliche Note bei den Betriebskosten.

Werkstatt- und Reifenkosten **Note: 3,8**

Der BMW besitzt eine fahrabhangige Inspektionsanzeige. Gemäß Hersteller ist im Schnitt alle 25.000 km oder alle zwei Jahre ein kleiner - gar nur alle 50.000 km oder alle vier Jahre ein großer Service fällig.

- + Die langen Inspektionsabstande versprechen weniger Werkstatt-aufenthalte. BMW verbaut nach eigenen Angaben durchwegs langlebige und qualitativ hochwertige Wartungs- und Verschleiß-teile.
- Die Werkstattstundenpreise sind allerdings teuer sowie die Kosten für Reifenersatz relativ hoch. Zudem gewährt BMW immer noch keine Herstellergarantie.

Wertstabilität **Note: 2,4**

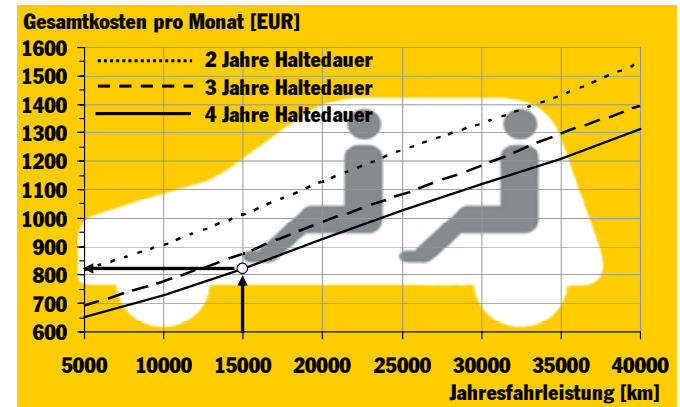
- + Die Cabrios von BMW besitzen trotz starker Motorisierung traditionell eine sehr gute Wertbeständigkeit. Der 330i wird da wohl keine Ausnahme machen.

Kosten für Neuanschaffung **Note: 5,5**

- Ein Traum von Auto; mit einem Grundpreis von mehr als 48.000 Euro wird das 330i Cabrio jedoch für viele nur ein Traum bleiben.

Fixkosten **Note: 4,0**

- Den höheren Betriebskosten stehen dem Benzinler andererseits niedrigere fixe Ausgaben für die Steuer gegenüber. Die Typklasseneinstufung in die Haftpflichtversicherung liegt noch im durchschnittlichen Rahmen - für die Kasko muss dagegen tief in die Tasche gegriffen werden.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Autokosten (Beispiel: 820 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

Die Motorvarianten **in der preisgünstigsten Modellversion**

Typ	325i	330i	335i
Aufbau/Türen	CA/2	CA/2	CA/2
Zylinder/Hubraum [ccm]	6/2996	6/2996	6/2979
Leistung [kW(PS)]	160(218)	200(272)	225(306)
Max.Drehmoment [Nm]bei U/min	270/2750	320/2750	400/1300
0-100 km/h[s]	7,6	6,7	5,8
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	245	250	250
Verbrauch pro 100 km [l]	8,3S	8,6S	10,3S
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/21/25	16/25/25	16/25/25
Steuerbefreiung [Euro](Monate)	-	-	-
Monatliche Gesamt-Kosten[Euro]	739	820	898
Grundpreis[Euro]	44.500	48.350	50.750

Aufbau:

- ST = Stufenheck
- SR = Schrägheck
- CP = Coupe
- CA = Cabriolet
- RO = Roadster
- KB = Kombi
- KT = Kleintransporter
- TR = Transporter
- GR = Groraumlimousine
- BU = Bus

- Versicherung:
- KH = KFZ-Haftpfl.
- VK = Vollkasko
- TK = Teilkasko

- Kraftstoff:
- N = Normalbenzin
- S = Superbenzin
- SP = SuperPlus
- D = Diesel

Daten und Messwerte

6-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro4
Hubraum	2996 ccm
Leistung	200 kW (272 PS)
bei	6650 U/min
Maximales Drehmoment	320 Nm
bei	2750 U/min
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	225/45R17W
Reifengröße (Testwagen)	225/45R17Y
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11 m/10,95 m
Höchstgeschwindigkeit	250 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	6,7 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3. Gang)	3,6 s
Bremsweg aus 100 km/h	35,5 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	8,6 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	11,5/6,9/8,7 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test	194 g/km/ 204 g/km
Innengeräusch 130 km/h	66 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4580 mm/1782 mm/1375 mm
Leergewicht/Zuladung	1780 kg/355 kg
Kofferraumvolumen	285 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/1700 kg
Dachlast	-
Tankinhalt	63 l
Reichweite	730 km
Allgemeine Garantie	keine*
Rostgarantie	12 Jahre
ADAC-Testwerte <i>kursiv</i>	* 2 Jahre gesetzliche Sachmängelhaftung

Kosten

Monatliche Betriebskosten	154 Euro
Monatliche Werkstattkosten	66 Euro
Monatliche Fixkosten	107 Euro
Monatlicher Wertverlust	494 Euro
Monatliche Gesamtkosten	820 Euro
(vierjährige Haltung, 15000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	16/25/25
Grundpreis	48.350 Euro

Ausstattung

Technik

Abstandsregelung, elektronisch	1.180 Euro
Automatikgetriebe	2.160 Euro
Bremsassistent	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	450 Euro
Parkhilfe, elektronisch (hinten)	420 Euro°
Reifendruckkontrolle	Serie
Runflat-Reifen	Serie
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	Serie

Innen

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	nicht erhältlich
Dreipunktgurt hinten, mitte	nicht erhältlich
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	160 Euro°
Isofix-Kindersicherungssystem	Serie
Klimaanlage/-automatik	Serie/770 Euro°
Kopfstützen hinten	Serie
Navigationssystem	2.300 Euro°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	nicht erhältlich
Sitzbezüge, Leder	2.240 Euro°
Sitze, vorn, beheizbar (bei Leder Serie)	370 Euro
Skisack/Durchladeluke	200 Euro°

Außen

Außenspiegel, automatisch abblendend (inkl. Innen)	500 Euro°
Lackierung Metallic	770 Euro°
Scheinwerfer-Reinigungsanlage	Serie

°im Testwagen vorhanden

Testzeugnis

Technik/Umwelt(Testergebnis)2,1

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

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 2007