

BMW 118d (RPF)

Fünftürige Schräghecklimousine der unteren Mittelklasse (105 kW / 143 PS)

ADAC Testergebnis

Note 2,0

BMW hat seiner 1er-Reihe ein Facelift verpasst. Vor allem die Qualitätsanmutung im Innenraum hat deutlich gewonnen und ist jetzt Premiumniveau. Aber auch unter dem Blech hat sich viel getan, alle Motoren sind nun deutlich sparsamer (15 bis 20 Prozent). Entscheidend dazu tragen die neuen Einspritzsysteme, Bremsenergie-Rückgewinnung sowie die Start-Stopp-Automatik beim Schaltgetriebe bei - all diese Maßnahmen funktionieren einwandfrei und bedeuten keinerlei Umstellung für den Fahrer. Der getestete Zweiliter-Dieselmotor läuft sehr kultiviert und sparsam. Das alles lässt sich BMW aber auch fürstlich bezahlen, der Diesel-Fünftürer startet bei 25.300 Euro, wobei sogar eine einfache Klimaanlage noch extra kostet. **Karosserievarianten:** Drei- und Fünftürer. **Konkurrenten:** Alfa Romeo 147, Audi A3 Sportback, Ford Focus, Opel Astra, Seat Leon, VW Golf.

- + **sehr gute Verarbeitung**
- + **sparsamer und sauberer Motor**
- + **gute Fahrleistungen**
- + **sehr gutes Fahrwerk**
- + **sehr gute Lenkung**
- + **innovative Spritspartechiken**
- + **Partikelfilter Serie**

- **sehr teure Anschaffung**
- **teure Extras**
- **hohe Festkosten**



Karosserie/Kofferraum

Note 2,6

Verarbeitung

Note: 1,5

Mit der Run-Flat-Bereifung (Serie) darf bei Druckverlust höchstens 150 km weit und nur maximal 80 km/h bis zur Werkstatt gefahren werden. Ein vollwertiges Reserverad ist nicht erhältlich.

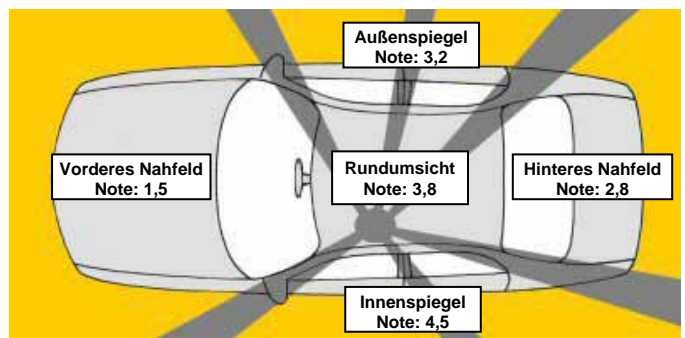
- + Die Verarbeitung der Karosserie macht einen guten Eindruck. Mit dem Facelift hat vor allem der Innenraum sichtbar und spürbar mit den hochwertigen, haptisch angenehmen Materialien gewonnen. Der Fahrzeugunterboden ist weitgehend glattflächig und im Bereich des Motors geschlossen. Das reduziert den Luftwiderstand und damit den Verbrauch, dem auch die elektrisch gesteuerten Lüftungskappen in der Front zu Gute kommen. Auf dem Dach darf Gepäck bis 75 kg transportiert werden.
- Die Stoßfänger sind in der Wagenfarbe lackiert und kratzempfindlich, die Nebelscheinwerfer (Aufpreis) bruchgefährdet untergebracht. Schutzleisten an den Seiten fehlen.

Sicht

Note: 2,4

- + Helle Xenonscheinwerfer, auf Wunsch auch mit dynamischem Kurven- und Abbiegelicht, sind gegen Aufpreis erhältlich - sie beleuchten die Straße bei Dämmerung und Dunkelheit optimal und sind daher sehr zu empfehlen, zudem diese Option mit Tagfahrlicht kombiniert ist. Die akustischen Parksensoren kosten ebenfalls Extra, sind aber bei engen Parklücken sehr hilfreich. Als weitere Option gibt es automatisch abblendende Innen- und Außenspiegel.
- Die Sicht wird nach rechts hinten durch die breite C-Säule und nach hinten durch die Kopfstützen behindert; klappbare Kopfstüt-

zen, die die Rücksicht weniger einschränken, kosten 30 Euro Aufpreis. Auch im Innenspiegel sieht der Fahrer nur wenig. Nicht verständlich in dieser Klasse: Beheizte Außenspiegel kosten extra.



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten 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: 3,1

- + Mit der Fernbedienung lassen sich die Türen ent- und verriegeln sowie die Fenster öffnen und schließen. Eine Besonderheit ist die optional erhältliche Umfeldbeleuchtung, die mittels heller LED's in den Außentürgriffen realisiert wird.
- Das Ein- und Aussteigen ist nicht nur wegen der schmalen Türausschnitte eher beschwerlich. Vorne stören zudem die seitlich hochgezogenen Sitzwangen der Sportsitze (Aufpreis) etwas, hin-

ten vor allem die knappe Kniefreiheit, wenn die Vordersitze etwas weiter zurückgestellt sind.

Kofferraum-Volumen*

Note: 3,4

Mit 290 l fällt der Kofferraum nicht besonders groß aus. Bei vorgeklappten Rücksitzlehnen stehen immerhin 595 l zur Verfügung (gemessen bis Fensterunterkante).



Nur 290 l Volumen bietet der Kofferraum. Das kann die Konkurrenz, z.B. der Golf mit 350 l Volumen, erheblich besser.

Kofferraum-Zugänglichkeit

Note: 2,6

- + Die große Heckklappe lässt sich leicht öffnen und schließen. Das Format des Kofferraums ist zweckmäßig.
- Das Gepäck muss über eine fast 72 cm hohe Ladekante gehievt werden, innen beträgt die Höhe der Bordwand fast 20 cm. Der Boden ist durch die seitlichen Erhebungen nicht durchgehend eben, das stört vor allem beim Beladen mit Einkaufs- oder Getränkekisten.

Kofferraum-Variabilität

Note: 2,1

- + Die Rücksitzlehne ist asymmetrisch geteilt, sie lässt sich sehr leicht vorklappen, allerdings dürfen die Vordersitze dabei nicht weit nach hinten geschoben sein.
- Der Skisack (Aufpreis) ist in der Handhabung recht unpraktisch. Kleine Utensilien lassen sich kaum rutschsicher unterbringen, das spärliche Ablagenpaket (seitliches Netz) kostet extra.

Innenraum

Note 2,2

Bedienung

Note: 1,4

- + Das klar gestaltete Armaturenbrett wirkt aufgeräumt - die meisten Schalter sind übersichtlich angeordnet und lassen sich leicht betätigen. Das Lenkrad kann in Höhe und Reichweite eingestellt werden, der Schalthebel liegt sehr gut zur Hand. Die großen, klar gezeichneten Analog-Instrumente lassen sich sehr gut ablesen, ebenso die Displays, sogar bei direkter Sonneneinstrahlung - dann erhöht sich durch den ausgeklügelten Displayaufbau der Kontrast automatisch. Es gibt auch Anzeigen für Außentemperatur und Verbrauch sowie eine dynamische Schaltempfehlung für ökonomische Fahrweise. Gegen Aufpreis schalten sich die Wischer und das Fahrlicht sensorgesteuert ein und blenden die Innen- und Außenspiegel automatisch ab. Es gibt einige praktische Ablagen im Innenraum (Ablagenpaket gegen Aufpreis). Das Handschuhfach öffnet nun gedämpft und ist beleuchtet. Die Start-Stopp-Automatik für den Motor funktioniert einwandfrei und für den Fahrer völlig problemlos, er kann wie gewohnt fahren ohne Verzögerungen.
- Bei den optional erhältlichen Sportsitzen mit elektrischer Einstellung verwechselt man zu leicht die Knöpfe. Der separate Starterknopf ist eher unpraktisch, da zum Anlassen des Motors mehrere Handgriffe erforderlich sind. Es fehlt eine instrumentennahe Kon-

trollleuchte für das Fahrlicht (besonders störend mit gegen Aufpreis erhältlicher Einschaltautomatik) und eine Anzeige für die Kühlwassertemperatur. Einstellungen mit dem I-Drive (Aufpreis) lenken vom Fahren ab.



Verarbeitungsqualität und Funktionalität befinden sich auf hohem Niveau.

Raumangebot vorne*

Note: 1,9

- + Vorn hat man angenehm Platz, die Vordersitze lassen sich für über 1,90 m große Personen zurückschieben. Auch die Innenbreite geht in Ordnung, wenngleich das subjektive Raumgefühl wegen der hohen Schulterlinie der Karosserie und des hohen und breiten Mitteltunnels mehr Enge aufkommen lässt.

Raumangebot hinten*

Note: 3,9

- Auf den beiden Rücksitzplätzen ist vor allem die Kniefreiheit gering, sie reicht nur für Personen bis 1,70 m, wenn die Vordersitze für 1,85 m große Personen eingestellt sind. Der Sitz in der Mitte ist durch den knappen Knieraum und den hohen Mitteltunnel schlecht zu erreichen und von daher kaum nutzbar.

Komfort

Note 2,1

Federung

Note: 2,0

- + Das straffe Serien-Fahrwerk passt gut zum sportlichen Charakter des BMW 1er. Der Federungskomfort ist passabel, bei größeren Unebenheiten kommen die Stöße gelegentlich aber härter und unvermittelter durch. Angenehm ist die geringe Seitenneigung der Karosserie in Kurven.
- Das aufpreispflichtige Sportfahrwerk ist nur etwas für harte Naturen, längere Fahrten sind aufgrund der Stuckerneigung anstrengend.

Sitze

Note: 1,8

- Fahrzeug mit aufpreispflichtigen Sportsitzen.
- + Die nicht zu straff gepolsterten Vordersitze sorgen für hohen Sitzkomfort. Sie bieten besonders gute Körperunterstützung und festen Seitenhalt in Kurven (Sitzwangenbreite elektrisch einstellbar). Höhe und Neigung sind individuell einstellbar. Langbeinige können sich für mehr Schenkelaufgabe den vorderen Teil der Sitzfläche herausziehen.
- Erwachsene sitzen hinten mit nach oben ragenden Knien und ohne Oberschenkelaufgabe, weil die Sitzfläche tief, kurz und zu wenig nach hinten geneigt ist.

Innengeräusch

Note: 1,9

- + Der Geräuschpegel ist selbst bei hohem Tempo niedrig, der Motor ist dann praktisch nicht mehr zu hören und auch die Windgeräusche lassen noch entspannte Unterhaltungen zu. Der Motor klingt insgesamt stets dezent und unaufdringlich, er ist kaum als Diesel zu erkennen.

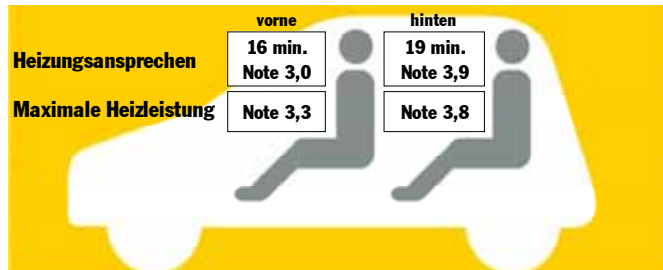
Heizung, Lüftung

Note: 2,7

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

Im vorderen Bereich ist die Heizwirkung noch passabel, im hinteren jedoch zu schwach. Die Heizung spricht mäßig an und braucht lange, den Innenraum auf angenehme Temperaturen zu erwärmen.

- + Mit der aufpreispflichtigen Klimaautomatik lässt sich die Temperatur links und rechts unabhängig regulieren. Ein Pollenfilter ist serienmäßig.
- Bei über 25.000 Euro Grundpreis einfach nicht nachvollziehbar: Sogar eine normale Klimaanlage kostet Aufpreis.



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

Motor/Antrieb

Note 1,4

Fahrleistungen*

Note: 1,4

- + Der Vierzylinder-Dieselmotor hat 2,0 l Hubraum und ist dank variablem Turbolader sehr durchzugsstark. Es stört auch bei niedrigen Drehzahlen kein Turboloch, das Triebwerk spricht auf Gasbefehle recht spontan an und zeigt sich insgesamt weniger als Reißer, sondern vielmehr als souveräner Kraftspender. Bei hohen Drehzahlen über 3500 U/min lässt der Schub ebensowenig nach, der Dieselmotor ist BMW-typisch drehfreudig und elastisch. So lassen sich sehr gute Fahrleistungen erzielen, Überholmanöver schnell umsetzen und auch schaltfaules Fahren genießen.

Laufkultur

Note: 2,0

- + Für einen Diesel mit nur vier Zylindern läuft der Motor erstaunlich vibrationsarm und kultiviert, nur bei Drehzahlen unter 1500 U/min sind unter Last am Lenkrad leichte Vibrationen spürbar.

Schaltung

Note: 1,3

- + Das Getriebe lässt sich kurz und knackig schalten, die Gänge sind präzise geführt - eine typische BMW-Schaltbox.

Getriebeabstufung

Note: 1,0

- + Das Sechsgang-Getriebe ist sehr gut abgestuft, bei jedem Tempo steht der passende Gang zur Verfügung. Insgesamt wurde eine sehr lange Übersetzung gewählt (z.B. bei 3000 U/min. im 6. Gang 185 km/h), um das Drehzahlniveau zu senken und den Verbrauch zu reduzieren - der drehmomentstarke Motor kommt damit gut zurecht.

Fahreigenschaften

Note 1,1

Fahrstabilität

Note: 1,1

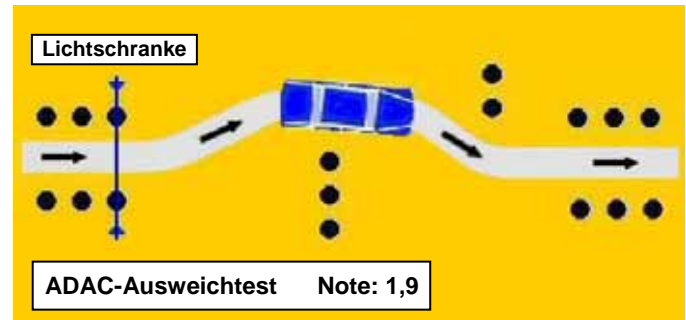
- + Der Einser fährt richtungsstabil, fast wie auf Schienen - der Fahrer hat ein sehr sicheres Gefühl. In kritischen Situationen, z. B. wenn bei hohem Tempo plötzlich ausgewichen werden muss, hilft das elektronische Stabilitätssystem (DSC) Schleudern zu unterdrücken und die Spur zu halten. Für guten Vortrieb, auch wenn die Fahrbahn weniger griffig ist, sorgt die elektronische Traktionskontrolle. Pannensichere Runflat-Reifen mit Reifendruck-Kontrolle sind serienmäßig. Beim ADAC-Ausweichtest schneidet der 1er sehr gut ab, er bleibt gut beherrschbar und meistert den Test als einer von wenigen Autotypen selbst bei hoher Geschwindigkeit einwandfrei.

Kurvenverhalten

Note: 1,0

- + Die Kurvenlage ist souverän, leicht untersteuernd, ohne erkennba-

re Lastwechsel, für jedermann gutmütig und beherrschbar. Auch hier springt das DSC ein, wenn das Tempo zu hoch sein sollte, um ein Schleudern zu verhindern.



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.

Lenkung*

Note: 1,4

- + Die Lenkung des 1er zeigt sich sehr präzise, sie spricht bei schnellen Ausweichmanövern sehr gut an und vermittelt dem Fahrer auch sonst einen guten Kontakt zur Fahrbahn. Insgesamt trägt sie zum handlichen Eindruck des Kompaktklasse-Autos bei. Der Wendekreis beträgt 10,9 m.

Bremse

Note: 0,8

- + Bei Vollbremsungen aus 100 km/h bis zum Stillstand braucht der BMW im Durchschnitt nur 35,5 m und zeigt dabei keinerlei Nachlassen der hervorragenden Bremswirkung (Mittel aus 10 Vollbremsungen mit Serienreifen, halbe Zuladung). Die Bremsanlage spricht spontan an und lässt sich ausgezeichnet dosieren, auch bei starken Bremsungen aus sehr hohen Geschwindigkeiten bleibt der das Fahrzeug einwandfrei beherrschbar.

Sicherheit

Note 2,2

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Note: 1,8

- + Der Einser-BMW verfügt serienmäßig über ein elektronisches Stabilitätsprogramm (DSC) mit Bremsassistent und Cornering Brake Control, das das Bremsen in Kurven unterstützt. Bei Druckverlust in den Reifen kann das Fahrzeug besser unter Kontrolle gehalten werden, weil Runflat-Reifen Serie sind. Gegen Aufpreis liefert BMW Xenonlicht und adaptives Kurvenlicht (mit Abbiegelicht). Der Motor kann nur mit getretener Kupplung gestartet werden.
- Es sind weder Rückstrahler noch Rückleuchten vorhanden, die bei geöffneten Türen warnen.



Passive Sicherheit - Insassen

Note: 1,9

- Vorn bieten die Kopfstützen Personen bis zu einer Größe von 1,80 m guten Schutz, hinten Personen bis 1,70 m; der Abstand zwischen Kopfstütze und Kopf ist vorne wie hinten befriedigend.
- + Beim EuroNCAP-Front- und Seitencrash erreicht der BMW alle fünf möglichen Sterne und zeigt sich als besonders sicheres Auto

für die Insassen. Auch der Kinderschutz ist noch gut. An den stabilen und griffgerechte Bügeltürgriffen lässt sich hohe Zugkraft anbringen, so dass man nach einem Unfall verklemmte Türen leichter öffnen kann.

Kindersicherheit

Note: 2,5

- + Auf den Außenplätzen der Rücksitzbank lassen sich mit den vorhandenen Gurten Kindersitz-Systeme stabil unterbringen - noch besser mit Isofix. Gegen Aufpreis gibt es das Kindersitz-Befestigungspaket Isofix auch vorn, dann ist auch der Beifahrer-Airbag mit dem Schlüssel deaktivierbar und es dürfen vorne rückwärtsgerichtete Kindersitze installiert werden. Alle Fenster haben einen zuverlässigen Einklemmschutz.
- Die Airbag-Abschaltung per Schlüssel für die Beifahrerseite kostet 80 Euro Aufpreis (nachträglicher Einbau nicht möglich). Der mittlere Sitz hinten ist für Kindersitze nicht geeignet. Die losen Gurt-schlösser hinten erschweren das Angurten von Kindersitzen.

Fußgängerschutz

Note: 4,0

- Beim simulierten Fußgängerunfall (EuroNCAP) schneidet der 1er BMW mit einem von vier Sternen schwach ab.

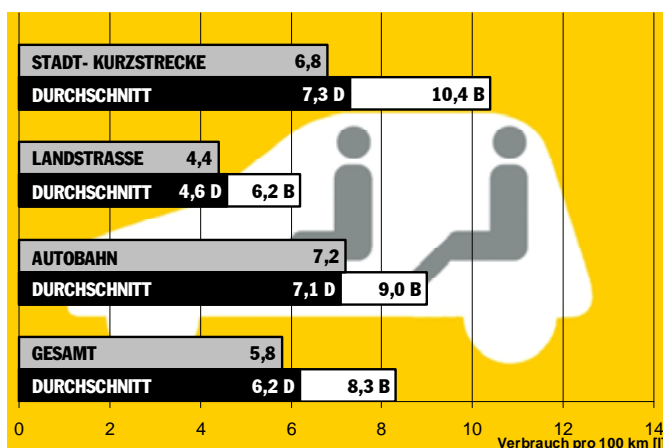
Verbrauch/Umwelt

Note 2,3

Verbrauch*

Note: 2,6

Der Durchschnittsverbrauch des 118d liegt bei 5,8 l Diesel alle 100 km. Dieser Wert setzt sich zusammen aus einem Autobahnverbrauch von 7,2 l/100 km.



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

- + Sowie aus dem günstigen Verbrauch innerorts von 6,8 l und außerorts von 4,4 l alle 100 km. Der Verbrauch hängt insgesamt stark vom Fahrverhalten sowie von Witterungsbedingungen ab; wer sehr zurückhaltend und vorausschauend unterwegs ist, kann ohne Probleme Durchschnittsverbräuche von unter 5 l/100 km erreichen. Hinzu kommt, dass die in der Stadt spritsparende Start-Stopp-Automatik nur bei Temperaturen über 3 °C arbeitet, gleichzeitig die Batterie gut geladen ist und nicht zuviel Strom verbraucht wird (zusätzlich Klimaanlage aus). In der Praxis bei mittleren Temperaturen und normalen Einsatzbedingungen zeigen sich deutliche Sparmöglichkeiten durch die neuen BMW Techniken (EfficientDynamics).

Abgas

Note: 2,0

- + Die Schadstoffanteile im Abgas sind gering, der 118d verfügt serienmäßig über einen wartungsfreien Partikelfilter (geschlossenes System).

Wirtschaftlichkeit*

Note 3,3

Betriebskosten

Note: 1,4

- + Die Formel zum Sparen: Günstiger Kraftstoffverbrauch, kombiniert mit dem nicht so teuren Dieselmotor, ergibt niedrigere Betriebskosten.

Werkstatt- und Reifenkosten

Note: 2,5

- Für eine Beurteilung lagen uns noch keine Daten des Herstellers vor - die Werkstattkosten wurden deshalb geschätzt.
- Die Werkstattstundenpreise sind teuer. Zudem gewährt BMW immer noch keine Herstellergarantie.

Wertstabilität

Note: 2,4

- + Der 1er BMW zeigt sich besonders mit moderner Dieselmotor-technologie und serienmäßigem Russpartikelfilter recht wertstabil, weil diese Versionen auch als Gebrauchtwagen sehr beliebt sind.

Kosten für Neuanschaffung

Note: 4,6

- Bei den Anschaffungskosten dagegen ist der 118d mit mehr als 25.000 Euro alles andere als ein Schnäppchen.

Fixkosten

Note: 4,7

- Auch bei den fixen Kosten, also den Ausgaben für Steuer und Versicherung, verdient sich der BMW keine gute Note. Zur höheren Steuer für den Dieselmotor gesellen sich aufgrund der nicht gerade günstigen Typklasseneinstufungen auch noch relativ teure Versicherungsbeiträge.

Die Motorvarianten

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	116i	118i	120i	130i	118d	120d
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1596	4/1995	4/1995	6/2996	4/1995	4/1995
Leistung [kW(PS)]	85(115)	105(143)	125(170)	195(265)	105(143)	130(177)
Max.Drehmoment [Nm]bei U/min	150/4300	190/4500	210/4250	315/2750	300/2000	350/2000
0-100 km/h[s]	10,8	8,8	7,8	6,1	9,1	7,6
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	200	210	224	250	210	228
Verbrauch pro 100 km [l]	7,9S	6,7S	7,2S	9,0S	5,8D	5,7D
Versicherungsklassen KH/VK/TK	13/17/20	16/17/22	15/18/23	18/23/25	18/19/23	17/20/23
Steuerbefreiung [Euro](Monate)	-	-	-	-	-	-
Monatliche Gesamt-Kosten[Euro]	499	499	540	726	509	539
Grundpreis[Euro]	21.600	23.550	25.850	33.950	25.300	27.550

Aufbau:

ST = Stufenheck
 SR = Schrägheck
 CP = Coupe
 CA = Cabriolet
 RO = Roadster

KB = Kombi
 KT = Kleintransporter
 TR = Transporter
 GR = Großraumlimousine
 BU = Bus

Versicherung:

KH = KFZ-Haftpfl.
 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	105 kW (143 PS)
bei	4000 U/min
Maximales Drehmoment	300 Nm
bei	2000 U/min
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	195/55R16H
Reifengröße (Testwagen)	205/55R16H
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	10,65 m/10,85 m
Höchstgeschwindigkeit	210 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,0 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3. Gang)	5,9 s
Bremsweg aus 100 km/h	35,5 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	5,8 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	6,8/4,4/7,2 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test	123 g/km/ 150 g/km
Innengeräusch 130 km/h	67 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4239 mm/1748 mm/1421 mm
Leergewicht/Zuladung	1425 kg/405 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	290 l/595 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	690 kg/1200 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	51 l
Reichweite	875 km
Allgemeine Garantie	keine*
Rostgarantie	12 Jahre
ADAC-Testwerte <i>kursiv</i>	* 2 Jahre gesetzliche Sachmängelhaftung

Kosten

Monatliche Betriebskosten	99 Euro
Monatliche Werkstattkosten	44 Euro
Monatliche Fixkosten	102 Euro
Monatlicher Wertverlust	264 Euro
Monatliche Gesamtkosten	509 Euro
(vierjährige Haltung, 15000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/19/23
Grundpreis	25.300 Euro

Ausstattung

Technik

Automatikgetriebe	2050 Euro
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	410 Euro°
Parkhilfe, elektronisch	ab 420°
Reifendruckkontrolle	Serie
Reserverad, vollwertig	nicht erhältlich
Rußpartikelfilter	Serie
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	820 Euro°

Innen

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Audioanlage (mit CD-Spieler)	Serie
Fahrsitz, höhen-/neigungseinstellbar	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Isofix-Kindersicherungssystem	Serie
Klimaanlage/-automatik	980 Euro/1540 Euro°
Lenkrad, höhen-/längseinstellbar	Serie
Navigationssystem	ab 1840°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar (geteilt)	Serie
Sitzbezüge, Leder	ab 1870
Sitze, vorn, beheizbar	330 Euro°
Skisack/Durchladeluke	160 Euro

Außen

Außenspiegel, beheiz/anklappbar	240 Euro°
Außenspiegel, elektrisch einstellbar	Serie
Lackierung Metallic	640 Euro°
Schiebe-Hubdach (Glas)	980 Euro

°im Testwagen vorhanden

Testzeugnis

Technik/Umwelt(Testergebnis)2,0

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

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 März 2007