

BMW M5 touring SMG

Fünftürige Kombilimousine der oberen Mittelklasse (373 kW / 507 PS)

ADAC Testergebnis

Note 2,0

Der normale 5er von BMW ist bereits ein fahraktives Auto, besonders mit der aktiven Wankstabilisierung Dynamic Drive. Der M5 topt das alles um Welten. Nicht nur wegen des nochmals fahrstabileren Fahrwerks und der zuschaltbaren sportlicheren Kennlinie der Servotronic, sondern vor allem durch den bärenstarken 10-Zylinder-Motor, der je nach Gusto des Fahrers 400 oder 507 PS mobilisiert. Kombiniert ist das alles mit dem automatisierten 7-Gang-Getriebe, dessen Kennung ebenfalls individuell einstellbar ist, allerdings mit dem Nachteil, dass Schaltvorgänge oft mit deutlichem Rucken und Zugkraftunterbrechungen einhergehen. Auch bei diesem BMW ist das Spitzentempo auf 250 km/h begrenzt, obwohl der Tacho mit 330 km/h wesentlich mehr verspricht. Durch das hohe Fahrzeuggewicht ist es selbst bei "Schleichfahrt" kaum möglich, den Verbrauch unter 14 l SuperPlus pro 100 km zu drücken. Bei flotter Gangart schnellert er dann in abenteuerliche Höhen. Fazit: ein wirklicher Sportwagen mit viel Platz für Mitfahrer und Gepäck, mit dem Manko der Umweltschädigung durch den hohen CO₂-Ausstoß. Ab 94.000 € plus Zubehör zu haben. **Karosserievarianten:** Stufenheck. **Konkurrenten:** Mercedes E-Klasse 63 AMG.

- + **Sehr gute Verarbeitung**
- + **großer, variabler Kofferraum**
- + **körpergerechte, bequeme Sitze**
- + **bärenstarker 10-Zylinder-Motor**
- + **ausgezeichnete Straßenlage**
- + **sehr gute Bremsen**
- **unharmonisches Getriebe**
- **wenig Fußgängerschutz**
- **extrem hoher Verbrauch**
- **sehr hoher CO₂-Ausstoß**
- **Anschaffung/Unterhalt teuer**



Karosserie/Kofferraum

Note 2,4

Verarbeitung

Note: 1,5

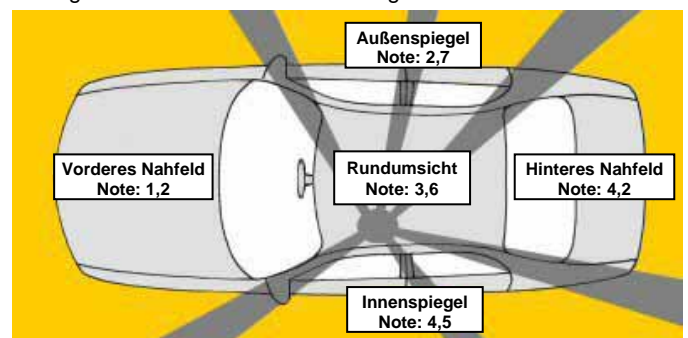
Mit der Run-Flat-Bereifung darf bei Druckverlust höchstens 100 km weit und nur mit max. 80 km/h gefahren werden. Ein vollwertiges Reserverad ist nicht erhältlich.

- + 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 Karosseriefanken 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: 2,5

Gegen Aufpreis gibt es optisch-akustische Einparksensoren, die allerdings vorne erst funktionieren, wenn man einen Schalter betätigt oder vorher kurz rückwärts gefahren ist. Wem das nicht



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.

reicht, kann sich eine Front- und eine Rückfahrkamera dazu bestellen.

- + Innen- und linker Außenspiegel (beheizt) blenden selbständig ab. Bi-Xenon-Scheinwerfer sind serienmäßig, adaptives Kurvenlicht kostet extra. Diese Kombination sorgt für optimale Straßenausleuchtung bei Nachtfahrten.
- Die Sicht aus dem BMW ist mäßig - beim Blick zur Seite und nach hinten stören breite Fensterposten und Kopfstützen, die sich nicht wie bei anderen modernen Autos versenken lassen. Im Innenspiegel sieht der Fahrer recht wenig.

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: 3,0

- + 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: 1,3

- + 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 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 praktisches 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.



Die separat zu öffnende Heckscheibe ist besonders in engen Parklücken von Vorteil.

Innenraum

Note 2,1

Bedienung

Note: 1,4

- + Um den M5 zu führen, sind die dafür erforderlichen Schalter gut greifbar und deren Funktionen verhältnismäßig schnell erlernbar. Insbesondere gilt das für die Bedienung von Fenstern, Außenspiegeln, Lenksäulenhebeln, Heizung, Licht, die Schaltung und die Sitzeinsteller, die man allerdings nicht sehen kann und doch etwas Übung beim Einstellen erfordern. Die klar gestalteten Instrumente lassen sich sehr gut ablesen; eine Außentemperatur- und eine Verbrauchsanzeige sind vorhanden. Das Head-up Display ist Serie, es projiziert Geschwindigkeit, Drehzahl und Navigationsinformationen in die Windschutzscheibe. Regensensor und automatische Fahrlichtsteuerung sind auch Serie, ebenso das CD-Radio und der Tempomat. Der sehr gut funktionierende Fernlichtassistent kostet Aufpreis, genauso das Navigationssystem, das



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.

verhältnismäßig einfach einzustellen ist. Schwieriger wird es allerdings, wenn man in die Geheimnisse der Feineinstellungen vordringen möchte. Dann sollte die Bedienungsanleitung gelesen und wirklich begriffen sein, denn sonst kann es irgendwann zu der ärgerlichen Überraschung kommen, dass man immer "nur" 400 PS mobilisiert, nie die richtige Lenkungs- oder Getriebecharakteristik gewählt, nie das "DSC" und "EDC" richtig getrimmt oder niemals die "Launch-Control" ausprobiert hat.

- 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 Huptasten befinden sollten. Insgesamt fehlt es an Ablagen. Die Fensterheber funktionieren nur mit Zündung.

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: 2,7

- + 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 1,4

Federung Note: 1,4

- + Die Feder-/Dämpferabstimmung ist ausgewogen, sie tendiert in Richtung straff. Trotzdem kommt der Komfort nicht zu kurz, denn das Fahrwerk schluckt kurze Fahrbahnunebenheiten sowie lange Fahrbahnwellen sogar ziemlich gut. Dabei liegt der Aufbau ruhig auf der Straße, selbst bei höchstem Tempo sind vertikalen Karosseriebewegungen gering. Das serienmäßige Dynamik-Drive reduziert die Wankbewegungen bei schnellen Richtungsänderungen und die Seitenneigung in Kurven auf ein Minimum. Es sorgt auch für gleichbleibende Bodenfreiheit, unabhängig von der Beladung.

Sitze Note: 1,6

- + Die straff gefederten aber sehr bequemen Vordersitze lassen sich in der Höhe und auch in der Neigung einstellen, sie bieten vorzügliche Körperunterstützung. Durch die großen, verlängerbaren Sitzflächen und die hohen Lehnen können auch großgewachsene Personen nicht klagen. Gegen Aufpreis sind vielfach einstellbare Komfortsitze erhältlich, bei denen der Komfort und der Seitenhalt noch besser sind, in dem stets die Kurvenaußenseite blitzartig aufbläst, um besser abzustützen. Auf der ebenfalls gut gepolsterten, für zwei Personen ausgeformten Rückbank sitzt man sehr bequem, bei festem Halt.

Innengeräusch Note: 1,4

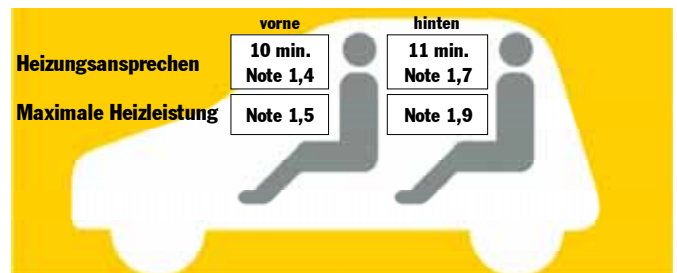
- + Bis in die höchsten Geschwindigkeitsbereiche ist der Geräuschpe-

gel niedrig, obwohl das sportliche 10-Zylinder-Motor-Geräusch stets präsent ist. Die Windgeräusche halten sich dezent im Hintergrund.

Heizung, Lüftung Note: 1,1

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

- + Die Heizung ist insgesamt sehr kräftig, sie benötigt nur kurze Zeit, um die Luft im Innenraum angenehm zu erwärmen. Luftmenge und -Verteilung lassen sich individuell einstellen. Im Sommer kühlt die vollautomatische Klimaanlage. Ein Pollenfilter für Allergiker ist vorhanden. Für die Seitenfenster hinten sind Jalousien erhältlich.



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

Motor/Antrieb Note 1,3

Fahrleistungen* Note: 0,9

- + Wahlweise kann der Fahrer 400 PS oder 507 PS mobilisieren. Entscheidet er sich für die höhere Leistung, vergehen aus dem Stillstand 4,8 Sekunden, um auf 100 km/h zu kommen, und bereits nach knapp 14 Sekunden durchreißt die Tachonadel die 200 km/h-Marke. Um diese Werte realisieren zu können, ist der M5 mit der "Launch-Control" ausgestattet. Einer Vorrichtung, die beim Start die Motordrehzahl konstant bei 4000 U/min hält, um dann, wenn der Zeitpunkt des Starts gekommen ist, schlagartig die gesamte Motorkraft in Vortrieb umsetzen zu können.

Laufkultur Note: 1,0

- + Zehn-Zylinder sind ein Garant für vibrationsarmen Lauf, und das ist auch beim M5 nicht anders.

Schaltung Note: 3,0

Das automatisierte Schaltgetriebe kommt bei weitem nicht an die Geschmeidigkeit einer Wandler-Automatik heran. Bei normaler Einstellung setzt sich der Zwei-Tonnen-Koloss mit einem harten Ruck in Bewegung und die Schaltvorgänge gehen mit ausgeprägten Zugkraftunterbrechungen und hartem Kupplungseinsatz einher. Für sehr sportlichen Fahrstil lässt sich die Schaltgeschwindigkeit erhöhen, d.h. die Schaltpausen sind kürzer, allerdings mit dem Nachteil das das Getriebe noch mehr ruckt.

Getriebeabstufung Note: 1,0

- + Die Abstufungen des Sieben-Gang-Getriebes passen sehr gut zur Charakteristik des Motors. Bei jedem Tempo und bei jeder Drehzahl steht die optimale Übersetzung parat, um möglichst "sparsam" zu fahren oder das volle Temperament des Motors in Vortrieb umzusetzen.

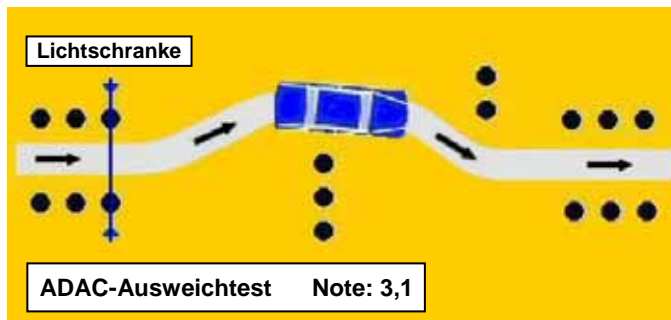
Fahreigenschaften

Note 1,3

Fahrstabilität

Note: 1,9

- + Der M5 verhält sich auch bei hohem Tempo sehr richtungsstabil und vermittelt ein Gefühl hoher Sicherheit. Nicht zuletzt durch die stramme, stark zentrierende Lenkung. Beim zügigen Anfahren auf weniger griffigem Untergrund sorgt DTC (Dynamic Traction Control) für stabiles Vorwärtskommen, 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. ESP reagiert recht spät, dann aber vehement und kann Schleudern noch 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.

Kurvenverhalten

Note: 1,0

- + Bis in hohe Geschwindigkeitsbereiche zeigt sich der Sportler leicht untersteuernd und sicher, dabei sind hohe Querschleunigungen möglich. In Grenzsituationen greift auch hier das DSC helfend ein.

Lenkung*

Note: 1,7

- + Die Lenkung spricht spontan an und ist zielgenau, selbst wenn das Tempo sehr hoch ist. Sie vermittelt guten Kontakt zur Fahrbahn.

Bremse

Note: 0,7

- + 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 33 m bis zum Stillstand erforderlich (Mittel aus 10 Messungen, halbe Zuladung, Serienreifen).

Sicherheit

Note 1,9

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Note: 1,6

- + Die 5er Reihe von BMW liegt auf dem Gebiet der aktiven Sicherheit auf sehr hohem Niveau. Mit DSC 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. Bei nicht vollständig verriegelter Motorhaube ist Losfahren nicht möglich. Mit den Run-Flat-Reifen wird die Gefahr, bei einem Reifenschaden die Kontrolle über das Fahrzeug zu verlieren, auf ein Minimum reduziert. Gegen

Kurvenlicht

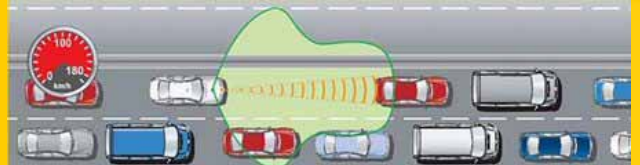
Die Scheinwerfer schwenken (abhängig von Lenkradstellung und Geschwindigkeit) gemäß dem Straßenverlauf (rechtes Bild) in Fahrtrichtung und folgen so der Fahrbahn in Kurvenrichtung.



Aufpreis gibt es auch ein Abstandsregelsystem und adaptives Kurvenlicht.

- Die zu kleinen Reflektoren in den Türen sind so ungünstig platziert, dass sie bei ganz geöffneten Türen von den Türdichtungen verdeckt werden.

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.

Passive Sicherheit - Insassen

Note: 1,9

- + 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 Isofix-System. Fest installierte Gurtschlösser erleichtern 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.

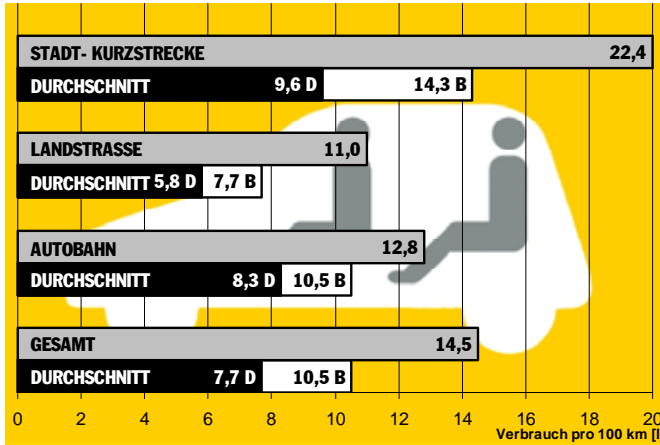
Verbrauch/Umwelt

Note 3,2

Verbrauch*

Note: 5,4

- Der Durchschnittsverbrauch liegt bei 14,3 l SuperPlus pro 100 km. Innerorts 22,6 l, außerorts 11,0 l und auf der Autobahn 12,8 Liter.



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

Abgas

Note: 1,0

- + Die Schadstoffanteile im Abgas sind sehr gering.
- Anders sieht das mit dem CO₂-Ausstoß aus, hier produziert kaum ein Auto mehr: 345 g/km!

Wirtschaftlichkeit*

Note 5,5

Betriebskosten

Note: 5,5

- Naturgemäß kann ein sportliches Auto dieser Klasse in den Betriebskosten nicht punkten. Der hohe Verbrauch, kombiniert mit dem noch teureren SuperPlus Kraftstoff lässt nur den Tankwart lächeln.

Werkstatt- und Reifenkosten

Note: 5,5

- Der BMW besitzt eine fahrabhängige 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. Allerdings muss bereits nach 2.000 km ein (einmaliger) Service mit Ölwechsel durchgeführt werden.
- + Die langen Inspektionsabstände versprechen weniger Werkstatt-

aufenthalte. BMW verbaut nach eigenen Angaben durchwegs langlebige und qualitativ hochwertige Wartungs- und Verschleißteile.

- Die Werkstattstundenpreise sind teuer und die Kosten für Reifenersatz sehr hoch. Zudem gewährt BMW immer noch keine Herstellergarantie.

Wertstabilität

Note: 4,7

- Vor allem im zunehmendem Alter kann dem M5 nur ein durchschnittlicher bis mäßiger Restwertverlauf zugestanden werden. Hohe Abschläge beim Verkauf sind dann einzukalkulieren.

Kosten für Neuanschaffung

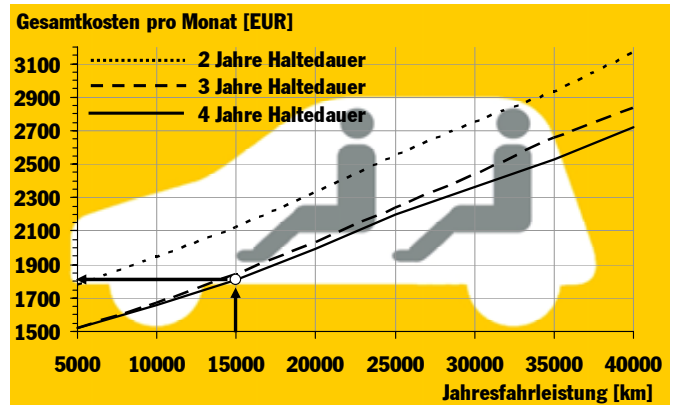
Note: 5,5

- Extravaganz hat seinen Preis: 94.100 € muss man für den bärenstarken Münchner Kombi auf den Tisch legen.

Fixkosten

Note: 5,5

- Auch bei den Ausgaben für die Versicherung, die den Großteil der fixen Kosten beträgt, fordert der BMW, durch seine überaus hohen Typklasseneinstufungen, einen tiefen Griff in den Geldbeutel seines Besitzers.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Autokosten (Beispiel: 1.808 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

Weitere 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	6/2996	6/2996	8/4799	4/1995	6/2993	6/2993	6/2993
Leistung [kW(PS)]	140(190)	160(218)	200(272)	270(367)	120(163)	145(197)	173(235)	210(286)
Max.Drehmoment [Nm]bei U/min	235/3500	270/2400	320/2750	490/3400	340/2000	400/1300	500/1750	580/1750
0-100 km/h[s]	8,5	7,4	6,5	5,3	8,9	7,8	6,9	6,5
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	230	243	250	250	218	232	245	250
Verbrauch pro 100 km [l]	8,1S	8,2S	8,4S	11,6S	6,7D	7,0D	7,1D	7,8D
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/24/24	17/24/24	17/26/25	18/26/24	17/24/25	17/24/25	17/26/25	17/26/25
Steuerbefreiung [Euro](Monate)	-	-	-	-	-	-	-	-
Monatliche Gesamt-Kosten[Euro]	789	815	885	1.266	701	784	833	933
Grundpreis[Euro]	41.000	43.800	47.500	65.200	39.750	44.250	48.000	56.000

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-Haftpfl.
 VK = Vollkasko
 TK = Teilkasko

Kraftstoff:

N = Normalbenzin
 S = Superbenzin
 SP = SuperPlus
 D = Diesel

Daten und Messwerte

10-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro4
Hubraum	4999 ccm
Leistung	373 kW (507 PS)
bei	7750 U/min
Maximales Drehmoment	520 Nm
bei	6100 U/min
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	7-Gang-automatisiertes Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie vorne/hinten)	255/40R19ZR / 275/35ZR19
Reifengröße (Testwagen)	275/35R19Y
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	12,2 m/12,35 m
Höchstgeschwindigkeit	250 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	4,8 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3. Gang)	3,7 s
Bremsweg aus 100 km/h	33 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (SuperPlus)	14,5 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	22,6/11,0/12,8 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test	361 g/km/ 345 g/km
Innengeräusch 130 km/h	67 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4854 mm/1846 mm/1515 mm
Leergewicht/Zuladung	1970 kg/445 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	395 l/720 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/1800 kg
Dachlast	100 kg
Tankinhalt	70 l
Reichweite	480 km
Allgemeine Garantie	keine*
Rostgarantie	12 Jahre
ADAC-Testwerte <i>kursiv</i>	* 2 Jahre gesetzliche Sachmängelhaftung

Kosten

Monatliche Betriebskosten	281 Euro
Monatliche Werkstattkosten	147 Euro
Monatliche Fixkosten	190 Euro
Monatlicher Wertverlust	1.189 Euro
Monatliche Gesamtkosten	1.808 Euro
(vierjährige Haltung, 15000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	21/31/30
Grundpreis	94.100 Euro

Ausstattung

Technik

Abstandsregelung, elektronisch	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	Serie
Bremsassistent	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	Serie
Parkhilfe, elektronisch (vorne und hinten)	810 Euro°
Reifendruckkontrolle	Serie
Runflat-Reifen	Serie
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	Serie

Innen

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/330 Euro
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	Serie
Isofix-Kindersicherungssystem	Serie
Klimaautomatik	Serie
Kopfstützen hinten	Serie
Navigationssystem	ab 1.840 Euro°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie
Sitzbezüge, Leder	Serie
Sitze, vorn, beheizbar	Serie
Skisack/Durchladelupe	240 Euro°

Außen

Alarmanlage	Serie
Außenspiegel, automatisch abblendend	Serie
Lackierung Metallic	Serie
Scheinwerfer-Reinigungsanlage	Serie
Schiebe-Hubdach	1.240 Euro

°im Testwagen vorhanden

Testzeugnis

Technik/Umwelt(Testergebnis)2,0

Karosserie/Kofferraum	2,4
Verarbeitung	1,5
Sicht	2,5
Ein-/Ausstieg	2,7
Kofferraum-Volumen*	3,0
Kofferraum-Zugänglichkeit	1,3
Kofferraum-Variabilität	2,3
Innenraum	2,1
Bedienung	1,4
Raumangebot vorne*	2,3
Raumangebot hinten*	2,7
Innenraum-Variabilität	4,0
Komfort	1,4
Federung	1,4
Sitze	1,6
Innengeräusch	1,4
Heizung, Lüftung	1,1
Motor/Antrieb	1,3
Fahrleistungen*	0,9
Laufkultur	1,0
Schaltung	3,0
Getriebeabstufung	1,0
Fahreigenschaften	1,3
Fahrstabilität	1,9
Kurvenverhalten	1,0
Lenkung*	1,7
Bremse	0,7
Sicherheit	1,9
Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme ...	1,6
Passive Sicherheit - Insassen	1,9
Kindersicherheit	1,4
Fußgängerschutz	4,0
Umwelt	3,2
Verbrauch*	5,4
Abgas	1,0
Wirtschaftlichkeit*	5,5
Betriebskosten*	5,5
Werkstatt-/Reifenkosten*	5,5
Wertstabilität*	4,7
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 März 2007