

BMW 530d touring Steptronic (RPF)

Fünftürige Kombilimousine der oberen Mittelklasse (173 kW / 235 PS)

ADAC Testergebnis

Note 1,8

Der 5er von BMW ist ein besonders fahraktives Auto mit unkonventionellem Design. Für nochmals agileres Handling sind optional die aktive Wankstabilisierung Dynamic Drive und die Aktiv-Lenkung erhältlich, die bei langsamem Tempo noch direkter ist. Ganz neu zu haben: die aktive Geschwindigkeitsregelung mit Stop&Go-Funktion, die bei Kolonnenfahrten Vorteile zeigt, die bei freier Fahrt jedoch gefährliche Situationen herbei führen kann. Mit der "Spurverlassenswarnung" bringen Fahrbahnmarkierungen das Lenkrad zum Vibrieren, um den Fahrer bei Sekundenschlaf zu wecken. Das Head-Up-Display ist eine sinnvolle Option, vor allem für Menschen mit Adaptionsproblemen der Augen, das Night-Vision dagegen weniger, da es zu sehr ablenkt. Der Sechszylinder-Dieselmotor tritt vom Start weg kräftig an und sorgt dann für ungestüme Beschleunigung, bis hin zu höchstem Tempo. Erfreulich, dass der Verbrauch dabei eher moderat bleibt. Natürlich ist er mit Ruß-Partikelfilter ausgerüstet. Die Sechsgang-Automatik harmonisiert ausgezeichnet, man braucht aber ein Weilchen, bis man sich an das unübliche Schaltschema gewöhnt hat. Für 2.600 € kann dazu noch ein Allradantrieb geordert werden. Fazit: Im Gesamtpaket ein gelungenes Auto, für den sportlichen Familienvater mit hohem Anspruch. Nicht gerade billig: 50.160 €. **Karosserievarianten:** Stufenheck. **Konkurrenten:** Audi A6, 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

Gegen Aufpreis gibt es Reifen mit Notlaufeigenschaften. Mit ihnen kann bei Druckverlust höchstens 100 km weit gefahren werden, bei maximal 80 km/h. Ein Not-Reserverad ist vorhanden, ein vollwertiges nicht erhältlich.

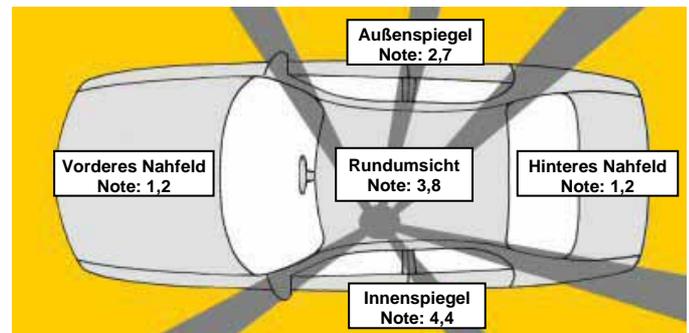
- + Verarbeitung und Finish der Karosserie machen einen sehr guten Eindruck. Auch im Innenraum überzeugen sauber gefertigte, hochwertige Materialien. Der Fahrzeugunterboden ist weitgehend glattflächig, um Luftverwirbelungen und damit den Verbrauch zu reduzieren. Gegen Aufpreis ist eine Dachreling erhältlich, die mit 100 kg Gepäck belastet werden darf.
- Die Karosseriefanken müssen ohne Seitenleisten auskommen, die vor Beschädigungen durch dagegen schlagende Autotüren schützen würden - so sind teure Reparaturen vorprogrammiert.

Sicht

Note: 2,1

- + Der Innen- und linke Außenspiegel (beheizt) blenden optional

selbständig ab. BMW bietet als Extra Bi-Xenon-Scheinwerfer an, zusätzlich ist dazu adaptives Kurvenlicht erhältlich. Diese Kombination sorgt für optimale Straßenausleuchtung bei Nachtfahrten.



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.

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 Fensterposten und Kopfstützen, die sich nicht wie bei anderen modernen Autos versenken lassen. Im Innenspiegel sieht der Fahrer ebenfalls recht wenig. Gegen Aufpreis gibt es optisch-akustische Einparksensoren, die allerdings vorne erst funktionieren, wenn man einen Schalter betätigt oder die Rückwärts-Fahrstufe eingelegt hat.

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 ohne Fernbedienung auf- und zu gesperrt werden, man muss sie nur bei sich tragen.

Kofferraum-Volumen*

Note: 2,6



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

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). Sperrige Gegenstände lassen sich recht gut unterbringen.



Unter dem Kofferraumboden befinden sich flache Fächer zum Transport von Kleinteilen.

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. Um nur kleines Gepäck einzuladen reicht es, die Heckscheibe zu öffnen.

Kofferraum-Variabilität

Note: 2,3

- + Die asymmetrisch geteilte Rücksitzlehne lässt sich einfach umklappen. Gegen Aufpreis gibt es ein Ablagenpaket, dann kann kleines Einkaufsgepäck rutschsicher verstaut werden.
- Gegen Aufpreis ist ein Skisack für zwei Paar Ski erhältlich. Wieder zusammen Rollen nach Gebrauch ist ziemlich mühsam.

Innenraum

Note 2,1

Bedienung

Note: 1,4



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.

Den BMW gibt es nun auch mit dem Radar gestütztem Tempomat (Stop&Go-Funktion). Das System ist nur beschränkt einsetzbar: Vorzugsweise im gleichmäßigen Kolonnenverkehr, bei Tempo 80 bis 140 km/h. Nicht verwendbar in engen Kurven, bei Straßenglätte, Nebel, Schnee und starkem Regen. Bei Ignorieren der BMW-Empfehlung, gerät man schnell in gefährliche Notbremssituationen.

- + Die klar gestalteten Instrumente lassen sich sehr gut ablesen; eine Außentemperatur- und Verbrauchsanzeige ist vorhanden. Optional ist auch ein Head-up Display erhältlich, das Geschwindigkeit, Drehzahl und Navigations-Informationen in die Windschutzscheibe projiziert. Das Navigationssystem kostet ebenfalls extra und ist, wenn man das System verstanden hat, verhältnismäßig einfach einzustellen. 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. Regensensor und automatische Fahrlichtsteuerung gibt es serienmäßig, ebenso das CD-Radio und den Tempomat. Das "Tagfahrlicht" ist während der Fahrt immer eingeschaltet.
- Starten des Motors ist eher umständlich, erst muss der Zündschlüssel eingesteckt, dann an anderer Stelle der Knopf gedrückt werden. Mit "Komfortzugang" kann man sich das Schlüssel einstecken sparen, man muss den Schlüssel nur bei sich tragen. Eine gewisse Zeit wird benötigt, um sich an das Schema des Automatik-Wählhebels zu gewöhnen: Um vorwärts zu fahren, muss er

nach hinten gezogen, um rückwärts zu fahren, nach vorne gedrückt werden. Zu leicht kann man den Blinker- und Tempomathebel verwechseln. 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. Insgesamt fehlt es an brauchbaren Ablagen. Die Fensterheber funktionieren nur mit Zündung.



Der Automatik-Wählhebel besitzt jetzt eine Joystick-Form und eine wenig intuitive Schaltlogik.

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, die Kopffreiheit enorm. Zwei Mitfahrer bis zu einer Größe von ca. 1,9 m haben genügend Kniefreiheit, selbst wenn vorne 1,85 m große Personen sitzen.
 – Der Sitz zwischen den Außenplätzen ist zu schmal für eine weitere Person, auch stört der hohe Mittelunnel.

Komfort **Note 1,6**

Federung **Note: 1,3**

+ Die Feder-/Dämpferabstimmung ist ausgewogen, sie tendiert in Richtung straff. Das Fahrwerk federt kurze Fahrbahnunebenheiten 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. Es sorgt auch für gleichbleibende Bodenfreiheit, unabhängig von der Beladung (Serienmäßig ist nur hinten ein Niveaueausgleich vorhanden).

Sitze **Note: 1,6**

+ Die straff gefederten, dennoch bequemen Vordersitze lassen sich in der Höhe und gegen Aufpreis auch in der Neigung einstellen, sie bieten gute Körperunterstützung. Gegen Aufpreis sind in Kombination mit Lederbezügen vielfach einstellbare Komfortsitze erhältlich, bei denen der Sitzkomfort durch die weichere Oberfläche und der Seitenhalt noch besser sind. Sie lassen sich für unterschiedlich große Personen optimal anpassen, haben separat einstellbare Schulterbereiche und Lehnenbreiten, Komfortkopfstützen mit Einstellfunktion der Außenbereiche und variabel einstellbare Lendenwirbelstützen. Die Rückbank ist für zwei Personen kör-

pergerecht ausgeformt.

– Der Platz hinten in der Mitte ist sehr unbequem, kann nur als Notsitz gelten.

Innengeräusch **Note: 1,0**

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

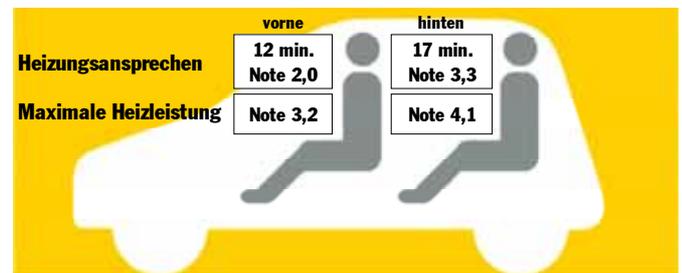
Heizung, Lüftung **Note: 2,2**

(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer)
 Die Heizwirkung ist vorn recht gut, schnell sind angenehme Temperaturen erreicht. Hinten ist sie schwächer und es dauert auch länger, bis wohlige Wärme herrscht.

+ 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.

– Beim Fahren mit offenen Scheiben stören starke Luftwirbel und das "Wummern". Die Seitenfenster im Kofferraumbereich sind nicht ausstellbar.

Motor/Antrieb **Note 1,2**



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

Fahrleistungen* **Note: 1,0**

+ Der leistungsstarke 3,0 l-Sechszylinder-Dieselmotor reagiert spontan aufs Gas, setzt sofort seine geballte Kraft in Vortrieb um, bis in hohe Geschwindigkeitsbereiche - scheinbar das hohe Fahrzeuggewicht ignorierend.

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**

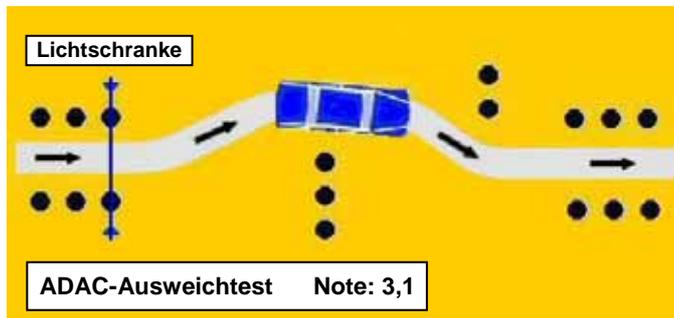
+ Die Abstufungen des Sechszylinder-Getriebes passen sehr gut zur Charakteristik des Motors. Bei jedem Tempo und jeder Drehzahl steht die optimale Übersetzung parat, um möglichst sparsam zu fahren oder das volle Temperament des Motors in Vortrieb umsetzen zu können. Trotzdem ist auch bei hohen Geschwindigkeiten 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 Vorwärtskommen, ohne durchdrehende Räder.

der. Pannensichere Runflat-Reifen gibt es optional, die Reifendruck-Kontrolle ist serienmäßig. ADAC-Ausweichtest: Das Auto schiebt erst stark über die Vorderräder. Beim anschließenden Gegenlenken wechselt dieses Verhalten ins Übersteuern. Das 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 5er leicht untersteuernd und sicher, dabei sind hohe Querschleunigungen 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 ziemlich direkt. Zusammen mit dem kleinen Wendekreis sorgt dies für gute Handlichkeit.

Bremse

Note: 1,6

- + 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 37,5 m bis zum Stillstand erforderlich (Mittel aus 10 Messungen, halbe Zuladung, Serienreifen).

Sicherheit

Note 2,2

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Note: 1,8

- + Die 5er Reihe von BMW liegt auf dem Gebiet der aktiven Sicherheit auf sehr hohem Niveau. Mit DSC und Bremsassistent sind die wichtigsten Fahrerunterstützungen vorhanden. Zusätzlich stellen das Head up Display sowie die zweistufigen Bremslichter (in Ab-



Nachtsicht-Assistent

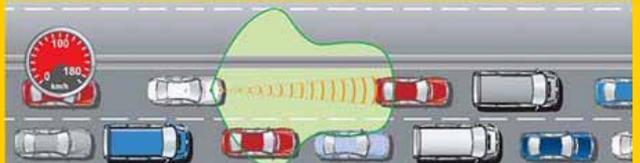
Eine Wärmebild-Kamera überträgt (bei eingeschaltetem Fahrlicht) ihre Informationen auf ein Display. Darauf erscheinen warme Gegenstände heller als kalte. Die Reichweite ist ähnlich der von Fernlicht.



hängigkeit der Verzögerung) ein Plus an Sicherheit für den Fahrer und den nachfolgenden Verkehr dar. Falls Run-Flat-Reifen (Aufpreis) montiert sind, wird die Gefahr, bei einem Reifenschaden die Kontrolle über das Fahrzeug zu verlieren, auf ein Minimum reduziert. Gegen Aufpreis gibt es auch die 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.

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: 2,1

- + 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 Mitfahrer. An den sehr stabilen Bügel-Türgriffen lässt sich hohe Zugkraft aufbringen, um nach einem Unfall verklemmte Türen leichter öffnen zu können.
- Für die Mitfahrer auf den Rücksitzen, die vergessen haben sich anzuschallen, fehlen akustische Warner.

Kindersicherheit

Note: 1,9

- + Auf den äußeren Rücksitzen lassen sich Kindersitze sowie Babyschalen mit den vorhandenen Gurten unkompliziert und stabil unterbringen, wahlweise auch mit dem Isofix-System. Fest installierte Gurtschlösser erleichtern das Angurten. Alle Fenster haben Einklemmschutz.
- Der Sitzplatz hinten in der Mitte ist für Kindersitze weniger geeignet, wegen der höckerartigen Sitzerhebung und der ungünstigen Gurtschlösser. 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

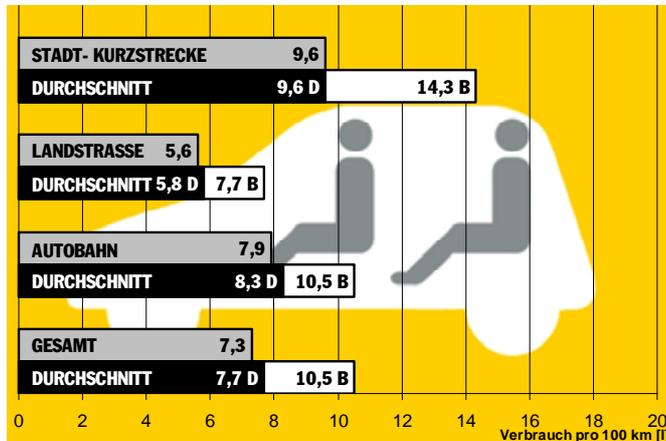
Note 2,1

Verbrauch*

Note: 2,5

Innerorts beträgt der Verbrauch 9,6 l und auf der Autobahn 7,9 l Diesel auf 100 km.

- + Außerorts liegt der Verbrauch bei 5,6 l. Aus allen Werten errechnet sich ein Durchschnittsverbrauch von 7,3 Liter.



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

Abgas

Note: 1,6

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

Wirtschaftlichkeit*

Note 3,4

Betriebskosten

Note: 1,3

- + Durch den günstigen Verbrauch, kombiniert mit dem nicht so teuren Dieselmotor, ergeben sich relativ niedrigere Betriebskosten.

Werkstatt- und Reifenkosten

Note: 2,5

Der BMW besitzt eine fahrabhängige Inspektionsanzeige. Gemäß Hersteller ist dabei 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. Der Diesel-Rußpartikelfilter ist auf eine Laufleistung von mindestens 200.000 km ausgelegt.

- + Die langen Inspektionsabstände versprechen weniger Werkstattaufenthalte. BMW verbaut nach eigenen Angaben durchwegs langlebige und qualitativ hochwertige Wartungs- und Verschleißteile.
- Die teuren Werkstattstundenpreise verhindern eine noch bessere Benotung. Noch immer gewährt BMW keine Herstellergarantie.

Wertstabilität

Note: 2,6

Dem 5er touring kann man gerade mit dieser Motorisierung einen stabilen Restwertverlauf prognostizieren. Gebraucht lässt er sich gut verkaufen.

Kosten für Neuanschaffung

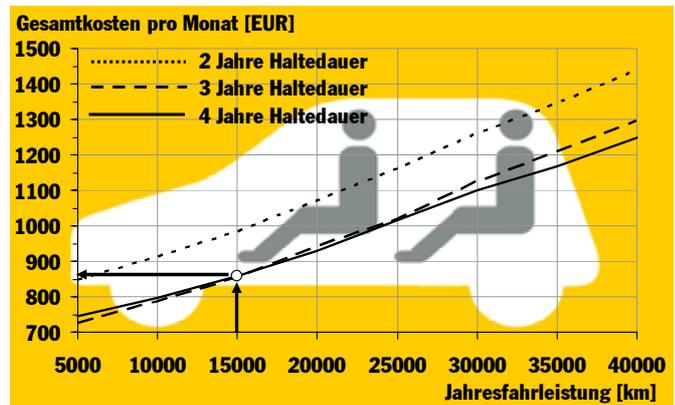
Note: 4,8

- Bei der Höhe der Anschaffungskosten gehört das Fahrzeug jenseits der 50.000 Euro Marke nicht gerade zu den Schnäppchen seiner Klasse.

Fixkosten

Note: 4,5

- Auch bei den fixen Kosten, also den Ausgaben für Steuer und Versicherung, fordert der 530d einen tieferen Griff in den Geldbeutel. Zur höheren Steuer für den Dieselmotor gesellt sich auch noch eine, aufgrund ungünstiger Typklasseneinstufung, teure Vollkaskoversicherung. Die Haftpflicht dagegen liegt noch im Durchschnitt.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Autokosten (Beispiel: 858 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							
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-Haftplf.

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	173 kW (235 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	243 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	7,0 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Stufe D)	4,1 s
Bremsweg aus 100 km/h	37,5 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	7,3 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	9,6/5,6/7,9 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test	180 g/km/ 193 g/km
Innengeräusch 130 km/h	65 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4843 mm/1846 mm/1491 mm
Leergewicht/Zuladung	1795 kg/505 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	395 l/720 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/2000 kg
Dachlast	100 kg
Tankinhalt	70 l
Reichweite	955 km
Allgemeine Garantie	keine*
Rostgarantie	12 Jahre
ADAC-Testwerte <i>kursiv</i>	* 2 Jahre gesetzliche Sachmängelhaftung

Kosten

Monatliche Betriebskosten	120 Euro
Monatliche Werkstattkosten	67 Euro
Monatliche Fixkosten	135 Euro
Monatlicher Wertverlust	536 Euro
Monatliche Gesamtkosten	858 Euro
(vierjährige Haltung, 15000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/26/25
Grundpreis	50.160 Euro

Ausstattung

Technik

Abstandsregelung, elektronisch	1.550 Euro°
Automatikgetriebe	2.160 Euro°
Bremsassistent	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	450 Euro
Parkhilfe, elektronisch (vorne und hinten)	810 Euro°
Reifendruckkontrolle	Serie
Runflat-Reifen	Serie
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	1.040 Euro°

Innen

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/330 Euro
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	190 Euro°
Isofix-Kindersicherungssystem	Serie
Klimaautomatik	Serie
Navigationssystem	1.840 Euro°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie
Sitzbezüge, Leder	2.330 Euro°
Sitze, vorn, beheizbar	370 Euro°
Skisack/Durchladeluke	240 Euro

Außen

Alarmanlage	460 Euro
Außenspiegel, autom. abblendend (incl. Innenspiegel)	510 Euro°
Lackierung Metallic	930 Euro°
Scheinwerfer-Reinigungsanlage (inkl. Xenonlicht)	1.040 Euro°
Schiebe-Hubdach	1.700 Euro

°im Testwagen vorhanden

Testzeugnis

Technik/Umwelt(Testergebnis)1,8

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

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 April 2007