

BMW 120i

Dreitürige Schräghecklimousine der unteren Mittelklasse (125 kW / 170 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 1er hat einen Zwei-Liter-Benzinmotor, der verhältnismäßig rau läuft, ziemlich laut ist und beim Fahren das Gefühl vermittelt, man säße in einem Diesel. Aber er braucht deutlich weniger. Das lässt sich BMW auch fürstlich bezahlen, der Benziner Dreitürer mit dem Zwei-Liter-Motor startet bei 25.100 €, wobei sogar eine einfache Klimaanlage und beheizte Außenspiegel noch extra kosten. **Karosserievarianten:** Fünftürer und demnächst Cabrio. **Konkurrenten:** Audi A3, Ford Focus, Mercedes A-Klasse, Peugeot 307, Renault Megane, Toyota Auris, Volvo C30 (alle 3türig erhältlich).

- + sehr gute Verarbeitung
- + variabler Kofferraum
- + gute Straßenlage
- + exakte, feinfühligere Lenkung
- + hohe Insassen-Sicherheit
- + innovative Spritspartekniken
- hinten eng
- rauer, brummiger Motor
- Fußgängersicherheit schlecht
- teure Anschaffung



Karosserie/Kofferraum

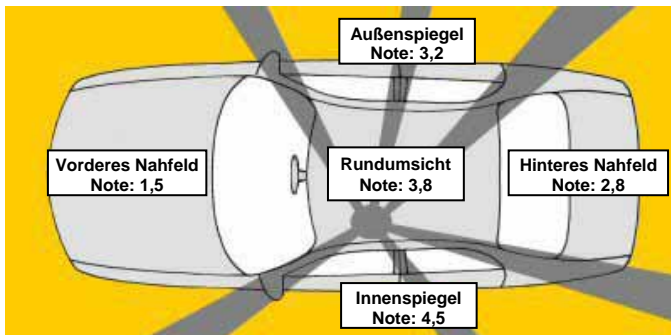
Note 2,6

Verarbeitung

Note: 1,5

Mit der Run-Flat-Bereifung (Serie) darf bei Druckverlust höchstens 150 km weit und nur mit maximal 80 km/h 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.



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.

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 Kopfstützen, 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.

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. Die Türöffnungen sind beim Dreitürer so breit, dass man bequem einsteigen kann, benötigen aber einen gewissen Platz zum Nachbarauto. Bei den optional erhältlichen Sportsitzen sind die weit vorstehenden Flanken etwas hinderlich.

- Hinten ist besonders das Aussteigen schierig. Es ist einige körperliche Fitness erforderlich, um sich aus den tiefen Sitzmulden herauswuchten zu können, da es auch nirgendwo richtige Griffe zum Festhalten gibt.

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.
- Zum Einladen des Gepäcks muss eine mehr als 70 cm hohe Bordwand überwunden werden. Der ca. 20 cm tiefer liegende Innenboden ist wegen seitlicher 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 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 Schalterempfehlung 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. Der Schlitz für den "Schlüssel" ist unbeleuchtet und nachts auf Anhieb nicht gleich zu finden. Es fehlt eine instrumentennahe Kontrollleuchte 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. Das Navigationssystem hat keinen Schalter, um es abzustellen.



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.

Komfort

Note 2,0

Federung

Note: 2,6

- + Das Serien-Fahrwerk ist recht straff abgestimmt, was zum sportlichen Charakter des BMW 1er passt (gegen Aufpreis ist ein noch härteres Sportfahrwerk erhältlich). Auf besseren und normalen Straßen ist der Federungskomfort passabel. Bei hohem Tempo liegt der Wagen ruhig auf der Fahrbahn, sind die vertikalen Bewegungen der Karosserie gut gedämpft. Angenehm ist auch die geringe Seitenneigung in Kurven.
- Auf welliger Fahrbahn ist das Fahrwerk überfordert, dann geht ein Schlagen und Rumpeln durch den Vorderwagen. Und in vertiefte Kanaldeckel plumpsen der Räder regelrecht.

Sitze

Note: 1,8

- Fahrzeug mit aufpreispflichtigen Sportsitzen und zwei Sitzplätzen hinten. Drei Sitzplätze sind ohne Aufpreis zu haben.
- + Die nicht zu straff gepolsterten Vordersitze sorgen für hohen Sitzkomfort. Sie bieten gute Körperunterstützung und besonders festen Seitenhalt in Kurven, dabei kann die Wangenbreite elekt-

risch eingestellt werden. 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 wenig Oberschenkelaufgabe, weil die Sitzfläche tief, kurz und zu wenig nach hinten geneigt ist.

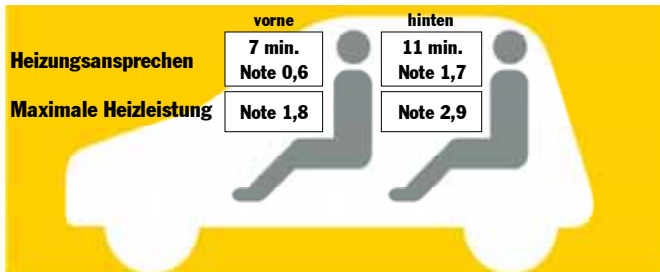
Innengeräusch **Note: 2,4**

- + Der Geräuschpegel ist zwar nach Messwert recht niedrig, störend ist jedoch das latente "Schnarren" des Motors, das dem eines Diesels ähnlich ist. Bei sehr hohem Tempo sind die Windgeräusche nicht unerheblich.

Heizung, Lüftung **Note: 1,4**

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

- + Im vorderen Bereich ist die Heizwirkung sehr gut, bereits nach kurzer Fahrzeit ist die Luft angenehm erwärmt. Auch auf den hinteren Sitzen ist das Klima schnell wohlig warm. 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.

Fahreigenschaften **Note 1,2**

Fahrstabilität **Note: 1,1**

- + Der 1er fährt richtungsstabil, fast wie auf Schienen - der Fahrer hat ein sehr sicheres Gefühl, auch weil sich die Lenkung angenehm starr anfühlt. 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 erkennbare Lastwechsel, für jedermann gutmütig und beherrschbar. Auch hier springt das DSC ein, wenn das Tempo zu hoch sein sollte, um ein Schleudern zu verhindern.

Lenkung* **Note: 1,4**

- + Die Lenkung 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 recht geringe 10,9 m.

Bremse **Note: 1,3**

- + Die Bremse spricht spontan an und lässt sich ausgezeichnet dosieren, auch bei starkem Bremsen aus sehr hohen Geschwindigkeiten bleibt das Fahrzeug sicher in der Spur. Bei Vollbremsungen aus 100 km/h bis zum Stillstand sind nur 37 m erforderlich, auch nach häufigem wiederholtem Abbremsen ohne Fading (Mittel aus 10 Vollbremsungen mit Serienreifen, halbe Zuladung).

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 unterstützen soll. Bei Druckverlust in den Reifen kann das Fahrzeug besser unter Kontrolle gehalten werden, weil Runflat-Reifen Serie sind. Außerdem gibt es eine Reifendruckkontrolle. Gegen Aufpreis liefert BMW Xenonlicht und adaptives Kurvenlicht (mit Abbiegelicht). Adaptives Bremslicht, das bei starker Abbremsung die Leuchtfäche vergrößert, ist Serie. Der Motor kann nur mit getretener Kupplung gestartet werden.
- Es sind weder Rückstrahler noch Rückleuchten vorhanden, die bei geöffneten Türen warnen.

Motor/Antrieb **Note 1,9**

Fahrleistungen* **Note: 1,7**

- + Der 2,0-l-Motor sorgt für gute Fahrleistungen, besonders wenn die Gänge ausgedreht werden. Aber auch bei niedertouriger Gangart kann man gut im Verkehr mitschwimmen.

Laufkultur **Note: 3,0**

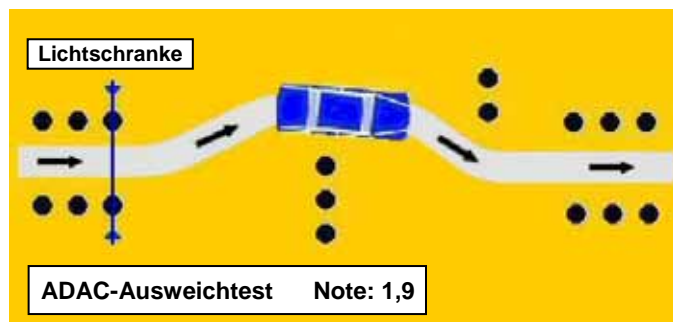
Der Motor vibriert stets leicht und läuft etwas rau, was zu hören ist und sich durch leichtes Zittern am Lenkrad bemerkbar macht.

Schaltung **Note: 1,3**

- + Das Getriebe lässt sich leicht und präzise schalten.

Getriebeabstufung **Note: 2,0**

- + Das Sechsganggetriebe ist für sparsames Fahren ausgelegt, die Endgeschwindigkeit wird im fünften Gang erreicht. Aber auch im sechsten Gang kann man noch gut fahren, ohne dass das Tempo bei geringstem Gegenwind oder leichter Steigung gleich abfällt.



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.

Kurven- und Abbiegelicht

Die Scheinwerfer schwenken (abhängig von Lenkradstellung und Geschwindigkeit) gemäß dem Straßenverlauf (rechtes Bild) und leuchten in Kurven hinein. Beim Abbiegen vergrößern zusätzliche Lampen die seitliche Ausleuchtung.



Passive Sicherheit - Insassen **Note: 2,0**

- 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 einwandfrei.
- + Beim EuroNCAP-Front- und Seitencrash erreicht der BMW als Rechtslenker alle fünf möglichen Sterne und zeigt sich als beson-

ders sicheres Auto für die Insassen. 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.

- Hinten Zustiegende können vergessen, die zur besseren Sicht weggeklappten Kopfstützen wieder aufzurichten. Dann kann die harte Kopfstützenkante bei einem Heckaufprall gefährlich werden. Seatbeltreminder für die beiden Hinterplätze fehlen.

Kindersicherheit **Note: 2,5**

- + Auf den beiden Plätzen 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 für den Beifahrersitz. Dann ist der Beifahrer-Airbag mit dem Schlüssel deaktivierbar und es darf ein rückwärtsgerichteter Kindersitz installiert werden. Die Fenster haben einen zuverlässigen Einklemmschutz.
- Die Airbag-Abschaltung per Schlüssel kostet 80 Euro Aufpreis (nachträglicher Einbau nicht möglich). Hinten ist es wegen der schlechten Zugänglichkeit recht mühsam, Kindersitze und Kinder zu befestigen.

Fußgängerschutz **Note: 4,0**

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

Verbrauch/Umwelt **Note 1,9**

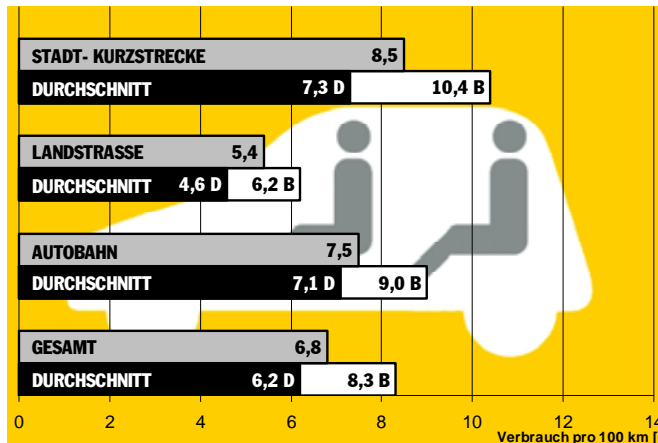
Verbrauch* **Note: 3,0**

Der Durchschnittsverbrauch des 120 i liegt bei 6,8 l Super alle 100 km. Dieser Wert setzt sich zusammen aus innerorts 8,5 l, außerorts 5,4 l und Autobahn 7,5 l/100 km.

- + Der Verbrauch hängt insgesamt stark vom Fahrverhalten sowie von Witterungsbedingungen ab. Wer sehr zurückhaltend und vorausschauend unterwegs ist, kann ohne Probleme niedrigere Verbräuche 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: 0,8**

- + Die Schadstoffanteile im Abgas sind sehr gering.



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

Wirtschaftlichkeit* **Note 3,7**

Betriebskosten **Note: 3,0**

Obwohl der BMW 120i unter Benzinern noch relativ günstige Verbrauchswerte vorzuweisen hat, erhält er aufgrund der höheren Preise für Superkraftstoff nur eine durchschnittliche Note bei den Betriebskosten.

Werkstatt- und Reifenkosten **Note: 3,1**

Für eine Beurteilung lagen uns noch keine Daten des Herstellers vor - die Werkstattkosten wurden deshalb geschätzt!

- Noch immer gewährt BMW keine Herstellergarantie.

Wertstabilität **Note: 3,1**

Dem 1er von BMW mit dem Benzinmotor kann in dieser Klasse ein beständiger Restwertverlauf prognostiziert werden.

Kosten für Neuanschaffung **Note: 4,6**

- Beim Neukauf zeigt er sich allerdings nicht gerade von seiner Schokoladenseite. Über 25.000 € müssen berappt werden.

Fixkosten **Note: 2,5**

- + Den höheren Betriebskosten stehen beim Benziner andererseits niedrigere fixe Ausgaben für die Steuer gegenüber. Die akzeptablen günstigen Typklasseneinstufungen in der Haftpflicht- und Vollkaskoversicherung sorgen dafür, dass die Beiträge im Rahmen bleiben.
- Die Einstufung in der Teilkaskoversicherung allerdings ist relativ hoch.

Die Motorvarianten	in der preisgünstigsten Modellversion				
Typ	118i	120i	130i	118d	120d
Aufbau/Türen	SR/3	SR/3	SR/3	SR/3	SR/3
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1995	4/1995	6/2996	4/1995	4/1995
Leistung [kW(PS)]	105(143)	125(170)	195(265)	105(143)	130(177)
Max.Drehmoment [Nm]bei U/min	190/4500	210/4250	315/2750	300/2000	350/2000
0-100 km/h[s]	8,7	7,7	6,0	9,0	7,5
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	210	224	250	210	228
Verbrauch pro 100 km [l]	6,7S	6,8S	9,0S	5,8D	5,7D
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/17/22	15/18/23	18/23/25	18/19/23	17/20/23
Steuerbefreiung [Euro](Monate)	-	-	-	-	-
Monatliche Gesamt-Kosten[Euro]	491	532	718	502	531
Grundpreis[Euro]	22.800	25.100	33.200	24.550	26.800

Aufbau:			Versicherung:	Kraftstoff:
ST = Stufenheck	KB = Kombi	GE = Geländewagen	KH = KFZ-Haftpfl.	N = Normalbenzin
SR = Schrägheck	KT = Kleintransporter	PK = Pick-Up	VK = Vollkasko	S = Superbenzin
CP = Coupe	TR = Transporter		TK = Teilkasko	SP = SuperPlus
CA = Cabriolet	GR = Großraumlimousine			D = Diesel
RO = Roadster	BU = Bus			

Daten und Messwerte

4-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro4
Hubraum	1995 ccm
Leistung	125 kW (170 PS)
bei	6700 U/min
Maximales Drehmoment	210 Nm
bei	4250 U/min
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	205/55R16
Reifengröße (Testwagen)	205/50R17V
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	10,65 m/10,85 m
Höchstgeschwindigkeit	224 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	7,7 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3. Gang)	5,3 s
Bremsweg aus 100 km/h	37 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	6,8 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	8,5/5,4/7,5 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test	152 g/km/ 160 g/km
Innengeräusch 130 km/h	69 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4239 mm/1748 mm/1421 mm
Leergewicht/Zuladung	1380 kg/410 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	290 l/595 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	665 kg/1200 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	53 l
Reichweite	775 km
Allgemeine Garantie	keine*
Rostgarantie	12 Jahre
ADAC-Testwerte <i>kursiv</i>	* 2 Jahre gesetzliche Sachmängelhaftung

Kosten

Monatliche Betriebskosten	126 Euro
Monatliche Werkstattkosten(geschätzt)	48 Euro
Monatliche Fixkosten	80 Euro
Monatlicher Wertverlust	279 Euro
Monatliche Gesamtkosten	532 Euro
(vierjährige Haltung, 15000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	15/18/23
Grundpreis	25.100 Euro

Ausstattung

Technik

Aktivlenkung	1.300 Euro
Antriebsschlupf-Regelung	Serie
Automatikgetriebe	2.050 Euro
Bremsassistent	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	410 Euro
Parkhilfe, elektronisch	420 Euro°
Reifendruckkontrolle	Serie
Reserverad, vollwertig	nicht erhältlich
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	820 Euro°

Innen

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Audioanlage	Serie
Fahrsitz, höhen-/neigungseinstellbar	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Isofix-Kindersicherungssystem	Serie
Klimaanlage	980 Euro
Klimaautomatik	1.540 Euro°
Lenkrad, höhen-/längseinstellbar	Serie
Navigationssystem	1.840 Euro°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie
Skisack/Durchladeluke	160 Euro

Außen

Außenspiegel, elektrisch einstell-/beheizbar	Serie/240 Euro°
Lackierung Metallic	640 Euro°
Schiebe-Hubdach	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	2,0
Federung	2,6
Sitze	1,8
Innengeräusch	2,4
Heizung, Lüftung	1,4
Motor/Antrieb	1,9
Fahrleistungen*	1,7
Laufkultur	3,0
Schaltung	1,3
Getriebeabstufung	2,0
Fahreigenschaften	1,2
Fahrstabilität	1,1
Kurvenverhalten	1,0
Lenkung*	1,4
Bremse	1,3
Sicherheit	2,2
Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme ...	1,8
Passive Sicherheit - Insassen	2,0
Kindersicherheit	2,5
Fußgängerschutz	4,0
Umwelt	1,9
Verbrauch*	3,0
Abgas	0,8
Wirtschaftlichkeit*	3,7
Betriebskosten*	3,0
Werkstatt-/Reifenkosten*	3,1
Wertstabilität*	3,1
Kosten für Neuanschaffung*	4,6
Fixkosten*	2,5

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 Mai 2007