

BMW 530i

Viertürige Stufenhecklimousine der oberen Mittelklasse (200 kW / 272 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 nicht Verwendung finden sollte. Mit der "Spurverlassenswarnung" bringen Fahrbahnmarkierungen das Lenkrad zum Vibrieren, um den Fahrer bei Ablenkung oder 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 neu entwickelte Sechszylinder-Motor ist auf Sparsamkeit getrimmt, was er auch bei den Messungen zeigt: 8,2 l auf 100 km sind kein schlechter Wert. Wie bei den BMW Sechszylindern gewohnt, läuft er ruhig wie eine Turbine, setzt seine Kraft bereits ab niedriger Drehzahl mit Vehement in Vortrieb um. Bei 250 km/h ist Schluss, dann wird die schwere Limousine vom Geschwindigkeitsbegrenzer eingebremst. Das Sechsgang-Getriebe ist sehr gut abgestuft, bei jedem Tempo, bei jeder Drehzahl steht die richtige Übersetzung parat. Ein Automatik-Getriebe ist gegen Aufpreis zu haben und auch Allradantrieb findet sich im Ausstattungskatalog. Fazit: Im Gesamtpaket ein gelungenes Auto, für den sportlichen Familienvater mit hohem Anspruchsdenken. Kein Schnäppchen, der Preis liegt aber noch im Rahmen: 45.000 € plus Zubehör. **Karosserievarianten:** Kombi. **Konkurrenten:** Audi A 6, Cadillac CTS, Jaguar S-Type, Kia Opirus, Lexus GS, Mercedes E-Klasse, Volvo S 80.

- + gute Verarbeitung
 - + großer Kofferraum
 - + sehr bequeme Sitze
 - + leistungsstarker Motor
 - + harmonisches 6-Gang-Getriebe
 - + sehr gute Fahreigenschaften
 - + viele Fahrer-Assistenzsysteme
 - + ausgezeichnete Bremsen
 - + viel Sicherheit
- hinten unübersichtlich
 - wenig Fußgängerschutz



Karosserie/Kofferraum

Note 2,7

Verarbeitung

Note: 1,7

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

- + 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.
- Die Karosseriefanken müssen ohne Seitenleisten auskommen, die vor Beschädigungen durch dagegen schlagende Autotüren

schützen würden - so sind teure Reparaturen vorprogrammiert.

Sicht

Note: 2,4

- + Der Innen- und linke Außenspiegel (beheizt) blendet optional selbständig ab. BMW bietet als Extra Bi-Xenon-Scheinwerfer an,

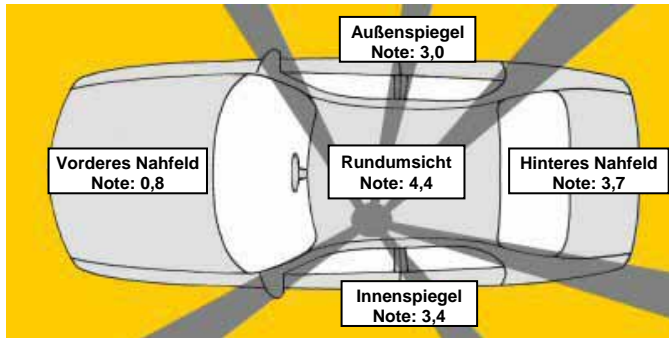
Kurvenlicht

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



zusätzlich ist dazu adaptives Kurvenlicht erhältlich. Diese Kombination sorgt für optimale Straßenausleuchtung bei Nachtfahrten. 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 Fensterpfosten und Rücksitz-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 den Rückwärtsgang eingelegt hat.



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.

Ein-/Ausstieg

Note: 2,5

Die Bequemlichkeit beim Ein- und Aussteigen ist für dieses große Auto "nur" durchschnittlich. Gegen Aufpreis sind eine Tür-Vorfeld- und eine Ausstiegsbeleuchtung erhältlich.

- + Mit der Fernbedienung lassen sich nicht nur die Türen auf- und abschließen, sondern auch die Fenster und das Schiebedach (Aufpreis) öffnen und schließen. Mit dem optionalen "Komfortzugang" können die Türen ohne Fernbedienung auf- und zu gesperrt werden, man muss die Fernbedienung nur bei sich tragen.

Kofferraum-Volumen*

Note: 3,0

- + Der Kofferraum ist groß, er fasst 455 l.



Mit 455 l Volumen ist der Kofferraum des BMW 5er zwar von klassenüblicher Größe, aber auch deutlich kleiner als beim Konkurrenten Audi A6 (510 l).

Kofferraum-Zugänglichkeit

Note: 3,4

- + Die Kofferraumklappe lässt sich leicht öffnen und schließen, die

Hände bleiben sauber. Das Format des Kofferraums ist zweckmäßig.

- Die Bordwand ist ziemlich hoch, so muss man das Gepäck beim Einladen weit anheben. Die Ladeöffnung ist nicht gerade groß, das stört auch wenn man in die Tiefen des Kofferraums vordringen möchte. Zu leicht kann man sich beim Einladen des Gepäcks am abstehenden Schloss den Kopf stoßen.

Kofferraum-Variabilität

Note: 4,4

- Kleines Einkaufsgepäck lässt sich in der Reserveradmulde unterbringen (wenn die aufpreispflichtigen Runflat-Reifen montiert sind).
- Gegen Aufpreis ist ein Skisack für zwei Paar Ski erhältlich. Das Zusammenrollen nach Gebrauch ist ziemlich mühsam.

Innenraum

Note 2,0

Bedienung

Note: 1,4

Den BMW gibt es nun auch mit dem Radar gestützten Tempomat (Abstandsregelung mit Stop&Go-Funktion). Das System sollte laut Bedienungsanleitung nicht immer eingesetzt werden: Vorzugsweise im gleichmäßigen Kolonnenverkehr, bei Tempo 80 bis 140 km/h. Nicht verwendet werden, in engen Kurven, bei Straßenglätte, Nebel, Schnee und starkem Regen. Bei Ignorieren der BMW-Empfehlung, gerät man schnell in gefährliche Notbremssituationen.

Head-Up-Display

In die Windschutzscheibe werden Geschwindigkeit, Navigationshinweise und andere Informationen eingespiegelt. Dadurch muss der Blick nicht mehr so stark von der Straße nach unten auf den Tacho gesenkt werden, außerdem entfällt die Anpassung der Augen (Akkommodation) auf die unterschiedlichen Entfernungen von Fahrbahn und Kombi-Instrument.



- + Die klar gestalteten Instrumente lassen sich sehr gut ablesen; eine Außentemperatur- und Verbrauchsanzeige sind 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 in das System eingeübt ist, verhältnismäßig einfach zu handhaben. 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. Zu leicht kann man den Blinker- und Tempomathebel verwechseln.

Es fehlt eine Kontrollleuchte für das Abblendlicht. 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 (wenn die Tür einmal geöffnet wurde) nur mit Zündung.



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.

Raumangebot vorne* Note: 1,9

- + Vorne sitzt man durch die große Kopffreiheit und Innenbreite geräumig; der Fahrersitz lässt sich für Personen bis zu einer Größe von ca. 1,95 m zurück schieben.

Raumangebot hinten* Note: 2,4

- + Auch hinten ist das Raumgefühl großzügig, die Kniefreiheit enorm, selbst wenn vorne 1,85 m große Personen sitzen. Bis zu gut 1,9 m große Mitfahrer haben genügend Kopffreiheit.
- Der Sitz zwischen den Außenplätzen ist zu schmal für eine weitere Person, auch stört der hohe Mitteltunnel.



Großzügige Kopf- und Kniefreiheit ist auch für Personen bis 1,90 m Körpergröße vorhanden, der mittlere Sitzplatz ist dagegen zu schmal und eher für kürzere Fahrten geeignet.

Komfort Note 1,5

Federung Note: 1,7

- + Die Feder-/Dämpferabstimmung ist ausgewogen, ein gelungener Kompromiss aus nicht zu straffer und nicht zu weicher Auslegung. Das Fahrwerk federt kurze Fahrbahnebenheiten gut, lange

Fahrbahnwellen sogar sehr gut ab. Dabei liegt der Aufbau ruhig auf der Straße, sind die vertikalen 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.

Sitze Note: 1,6

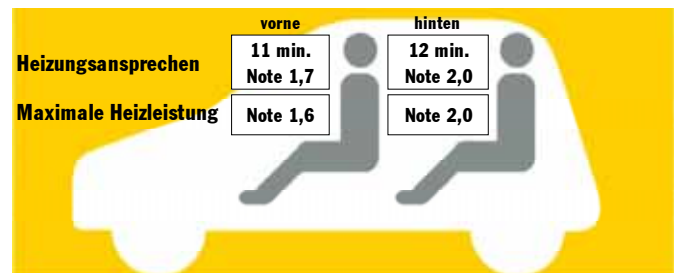
- + Die Sitze sind in der Oberfläche eher weich und haben einen festen Unterbau, das sorgt für hohe Bequemlichkeit und dennoch festen Halt. Sie haben hohe Lehnen und sind bereits in der Serienversion sehr gut konturiert. Gegen Aufpreis lässt sich bei den vorderen Sitzen die Wangenbreite einstellen, die Fläche herausziehen, der obere Teil der Lehnen separat in der Neigung verändern und der Bereich der Lendenwirbel ganz nach Wunsch und Bedarf anpassen. Außerdem sind sie individuell in der Höhe und in der Neigung einstellbar, was für eine vorzügliche Körperhaltung sorgt. Auch hinten können zwei Mitfahrer entspannt reisen, selbst wenn sie von großer Statur sind.
- Der Platz hinten in der Mitte ist sehr unbequem, kann nur als Notsitz gelten.

Innengeräusch Note: 0,7

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

Heizung, Lüftung Note: 1,3

- (Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer)
- + Die Heizwirkung ist vorn besonders gut, schnell sind angenehme Temperaturen erreicht. Auch auf der Rückbank muss man nicht lange frieren, herrscht schnell wohlige Wärme. Luftmenge und -Verteilung lassen sich individuell einstellen. Im Sommer kühlt die serienmäßige Klimaautomatik, die vollautomatische Anlage kostet extra. Ein Pollenfilter für Allergiker ist vorhanden.



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

Motor/Antrieb Note 1,1

Fahrleistungen* Note: 1,3

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

Laufkultur Note: 1,0

- + Der Motor läuft in jedem Drehzahlbereich vibrationsarm und kultiviert, so, wie man es von den Sechszylinder-Motoren von BMW kennt.

Schaltung

Note: 1,0

- + Die Gänge lassen sich sehr leicht und präzise schalten.

Getriebeabstufung

Note: 1,0

- + Die Abstufungen des Sechs-Gang-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.

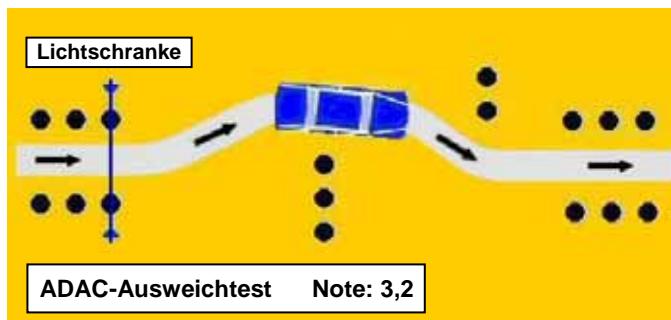
Fahreigenschaften

Note 1,4

Fahrstabilität

Note: 2,4

- + Der 530i fährt bei hohem Tempo richtungsstabil, allerdings ist beim Korrigieren am Lenkrad ein leichtes Gieren zu spüren, das dem Gefühl der Sicherheit nicht gerade förderlich ist. Beim zügigen Anfahren auf weniger griffigem Untergrund sorgt DTC (Dynamic Traction Control) für stabiles Vorwärtkommen, ohne durchdrehende Räder. Pannensichere Runflat-Reifen gibt es optional, die Reifendruck-Kontrolle ist serienmäßig. ADAC-Ausweichtest: Das Auto lenkt beim ersten Ausweichen willig ein, beim anschließenden Gegenlenken jedoch beginnt das Heck abrupt auszubrechen. Das DSC reagiert recht spät, dann aber vehement, kann starkes Schleudern gerade 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 Querbeschleunigungen möglich. In Grenzsituationen greift das DSC helfend ein, kann Ausbrechen mit dem Heck meist verhindern. Unterstützend wirkt ebenso die Aktiv-Lenkung (Aufpreis), die in der Lage ist, durch Änderung der Übersetzung ein "Überlenken" zu verhindern.

Lenkung*

Note: 1,6

- + 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: 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 34,5 m bis zum Stillstand erforderlich (Mittel aus 10 Messungen, halbe Zuladung, Serienreifen).

Sicherheit

Note 2,1

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 Abhängigkeit der Verzögerung) ein Plus an Sicherheit für den Fahrer und den nachfolgenden Verkehr dar. Falls Runflat-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, ein adaptives Kurvenlicht, ein Abstands- und Spurhalte-, sowie ein Nachtsichtsystem.
- Die zu kleinen Reflektoren in den Türen sind so ungünstig platziert, dass sie bei ganz geöffneten Türen von den Türdichtungen verdeckt werden.

Nachtsicht-Assistent (BMW)

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.



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 vom Platzangebot größtmögliche Personen, weil das Dach Abstützfunktion mit übernehmen kann. 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 fehlen akustische Warner, wenn sie vergessen haben, sich anzuschnallen.

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 schlecht ab.

Verbrauch/Umwelt

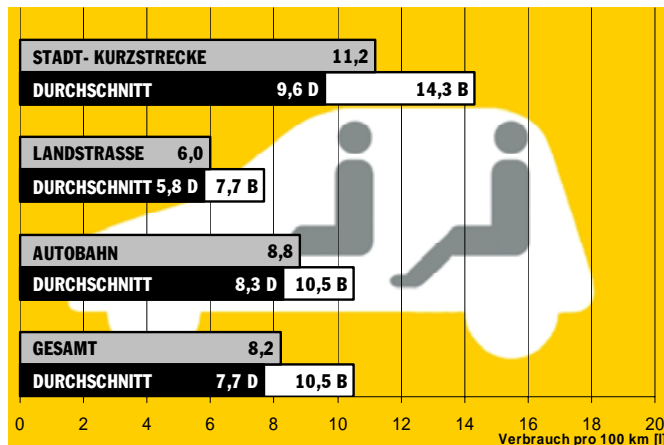
Note 1,6

Verbrauch*

Note: 2,4

Innerorts beträgt der Verbrauch 11,2 l und auf der Autobahn 8,8 l Super auf 100 km.

- + Außerorts liegt der Verbrauch bei 6,0 l. Aus allen Werten errechnet sich ein Durchschnittsverbrauch von 8,2 Liter.



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

Abgas

Note: 0,9

- + Die Schadstoffanteile im Abgas sind sehr gering.

Wirtschaftlichkeit*

Note 3,5

Betriebskosten

Note: 2,5

- + Für ein Fahrzeug dieser Größe kann der BMW im Vergleich unter Benzinern relativ günstige Verbrauchswerte vorweisen. Dies verhilft ihm trotz der höheren Spritpreise für Superkraftstoff noch zu einer guten Benotung der Betriebskosten.

Werkstatt- und Reifenkosten

Note: 3,9

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.

- + Die überaus langen Inspektionsabstände versprechen weniger Werkstattaufenthalte. Nach eigenen Angaben werden durchwegs langlebige und qualitativ hochwertige Wartungs- und Verschleißteile verbaut.

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

Wertstabilität

Note: 3,9

Im Klassenvergleich lässt die 5er Limousine mit dem 3 Liter Benzinmotor nur einen durchschnittlichen bis mäßigen Restwertverlauf erwarten.

Kosten für Neuanschaffung

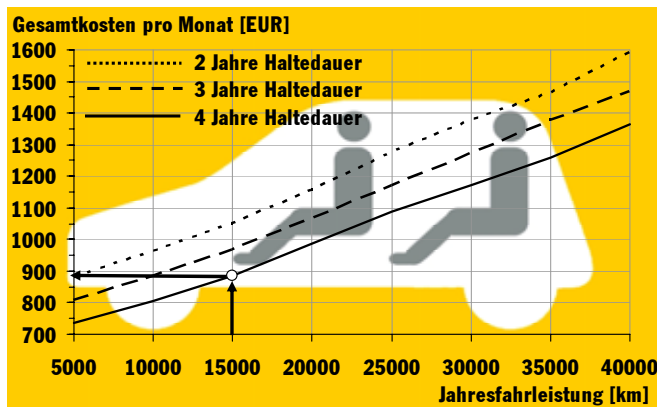
Note: 4,1

Mit 45.000 Euro ist der BMW 530i alles andere als ein Schnäppchen, liegt klassenbezogen, auch bei den Kosten für die Neuanschaffung, gerade noch im Schnitt.

Fixkosten

Note: 2,5

- + Die Typklasseneinstufungen für die Versicherung sind zwar nur durchschnittlich, allerdings halten die niedrigeren Ausgaben für die Steuer die fixen Kosten für den 530i noch im Rahmen.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Autokosten (Beispiel: 884 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

Die Motorvarianten (Benziner)

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	520i	523i	525i	530i	540i	550i	M5
Aufbau/Türen	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1995	6/2497	6/2996	6/2996	8/4000	8/4799	10/4999
Leistung [kW(PS)]	125(170)	140(190)	160(218)	200(272)	225(306)	270(367)	373(507)
Max.Drehmoment [Nm]bei U/min	210/4250	235/3500	270/2400	320/2750	390/3500	490/3400	520/6100
0-100 km/h[s]	8,7	8,2	7,1	6,3	6,1	5,2	4,7
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	224	237	248	250	250	250	250
Verbrauch pro 100 km [l]	k.A.	7,8S	7,9S	8,2S	11,0S	11,4S	15,4SP
Versicherungsklassen KH/VK/TK	n.b.	18/24/23	18/24/23	18/24/23	18/26/24	18/26/24	21/31/30
Steuerbefreiung [Euro](Monate)	-	-	-	-	-	-	-
Monatliche Gesamt-Kosten[Euro]	k.A.	777	812	884	1.095	1.281	1.810
Grundpreis[Euro]	n.b.	38.500	41.300	45.000	54.100	62.700	91.600

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

6-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro4
Hubraum	2996 ccm
Leistung	200 kW (272 PS)
bei	6700 U/min
Maximales Drehmoment	320 Nm
bei	2750 U/min
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	225/50R17W
Reifengröße (Testwagen)	245/45R17Y
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,85 m/12,05 m
Höchstgeschwindigkeit	250 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	6,3 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3. Gang)	3,8 s
Bremsweg aus 100 km/h	34,5 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	8,2 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	11,2/6,0/8,8 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test	182 g/km/ 193 g/km
Innengeräusch 130 km/h	64 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4841 mm/1846 mm/1468 mm
Leergewicht/Zuladung	1630 kg/460 kg
Kofferraumvolumen	455 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/2000 kg
Dachlast	100 kg
Tankinhalt	70 l
Reichweite	850 km
Allgemeine Garantie	keine*
Rostgarantie	12 Jahre
ADAC-Testwerte <i>kursiv</i>	* 2 Jahre gesetzliche Sachmängelhaftung

Kosten

Monatliche Betriebskosten	156 Euro
Monatliche Werkstattkosten	81 Euro
Monatliche Fixkosten	107 Euro
Monatlicher Wertverlust	540 Euro
Monatliche Gesamtkosten	884 Euro
(vierjährige Haltung, 15000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/24/23
Grundpreis	45.000 Euro

Ausstattung

Technik

Abstandsregelung, elektronisch	1.550 Euro°
Automatikgetriebe	2.300 Euro
Bremsassistent	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Head-Up-Display	1.340 Euro°
Kurvenlicht	450 Euro°
Parkhilfe, elektronisch (v und h)	810 Euro°
Reifendruckkontrolle	Serie
Runflat-Reifen	470 Euro
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
Klimaanlage/Klimaautomatik	Serie/880 Euro
Nachtsicht-Assistent	2.000 Euro
Navigationssystem	1.800 Euro°
Sitzbezüge, Leder (inkl. Heizung vorn)	2.330 Euro°
Sitze, vorn, beheizbar	370 Euro°
Skisack/Durchladelupe	500 Euro

Außen

Alarmanlage	460 Euro
Außen- und Innenspiegel, automatisch abblendend	510 Euro°
Lackierung Metallic	930 Euro°
Schiebe-Hubdach	1.240 Euro

°im Testwagen vorhanden

Testzeugnis

Technik/Umwelt(Testergebnis)1,8

Karosserie/Kofferraum	2,7
Verarbeitung	1,7
Sicht	2,4
Ein-/Ausstieg	2,5
Kofferraum-Volumen*	3,0
Kofferraum-Zugänglichkeit	3,4
Kofferraum-Variabilität	4,4
Innenraum	2,0
Bedienung	1,4
Raumangebot vorne*	1,9
Raumangebot hinten*	2,4
Innenraum-Variabilität	4,0
Komfort	1,5
Federung	1,7
Sitze	1,6
Innengeräusch	0,7
Heizung, Lüftung	1,3
Motor/Antrieb	1,1
Fahrleistungen*	1,3
Laufkultur	1,0
Schaltung	1,0
Getriebeabstufung	1,0
Fahreigenschaften	1,4
Fahrstabilität	2,4
Kurvenverhalten	1,0
Lenkung*	1,6
Bremse	0,7
Sicherheit	2,1
Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	1,8
Passive Sicherheit - Insassen	1,9
Kindersicherheit	1,9
Fußgängerschutz	4,0
Umwelt	1,6
Verbrauch*	2,4
Abgas	0,9
Wirtschaftlichkeit*	3,5
Betriebskosten*	2,5
Werkstatt-/Reifenkosten*	3,9
Wertstabilität*	3,9
Kosten für Neuanschaffung*	4,1
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 Juli 2007