

BMW 123d (DPF)

Dreitürige Schräghecklimousine der unteren Mittelklasse (150 kW / 204 PS)

ADAC Testergebnis

Note 1,9

Kurz nach dem Facelift bringt BMW in seiner 1er-Reihe eine weitere Ausbaustufe des beliebten 2,0 l-Vierzylinderdieselmotors: den 123d mit Registeraufladung (zwei Tubolader in Reihe geschaltet). Merkwürdiger als seine kleinen Brüder verrichtet der Neue seinen Dienst ungemein kräftig und mit stets spontaner und harmonischer Kraftentfaltung. Aber trotz seiner wirklich imposanten Fahrleistungen hält sich der hochmoderne Motor beim Verbrauch zurück. Ein geschlossenes Partikelfiltersystem ist Ehrensache. Über die Spritspartechniken des EfficientDynamic-Pakets verfügt natürlich auch der 123d: aktive Lüftungsklappen, Bremsenergie-Rückgewinnung, bedarfsgerechte Steuerung der Nebenaggregate und die unkomplizierte und praxistaugliche Start-Stopp-Automatik. Im Innenraum hat die Qualitätsanmutung mit dem Facelift schon deutlich gewonnen und ist jetzt auf Premiumniveau. Die ellenlange Aufpreisliste hat so manches Extra zu bieten, das man sonst eher aus höheren Klassen kennt. Das alles lässt sich BMW aber auch fürstlich bezahlen, der 123d startet bei fast 31.000 Euro, wobei sogar elektrisch beheizbare Außenspiegel noch extra kosten. **Karosserievarianten:** Dreitürer, Fünftürer, Coupe. **Konkurrenten:** Alfa Romeo 147, Audi A3, Ford Focus, Opel Astra, Seat Leon, VW Golf.

- + sehr gute Verarbeitung
- + sparsamer und abgasarmer Motor
- + ausgezeichnete Fahrleistungen
- + sehr sicheres Fahrwerk
- + sehr gute Lenkung
- + innovative Spritspartechniken
- extrem teure Anschaffung
- magere Grundausstattung
- teure Extras
- hohe Fixkosten



Karosserie/Kofferraum

Note 2,6

Verarbeitung

Note: 1,5

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

- + Die Verarbeitung der Karosserie macht einen guten Eindruck. Mit dem Facelift hat vor allem der Innenraum sichtbar und spürbar mit den hochwertigen, haptisch angenehmen Materialien gewonnen. Der Fahrzeugunterboden ist weitgehend glattflächig und im Bereich des Motors geschlossen. Das reduziert den Luftwiderstand und damit den Verbrauch, dem auch die elektrisch gesteuerten Lüftungsklappen 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

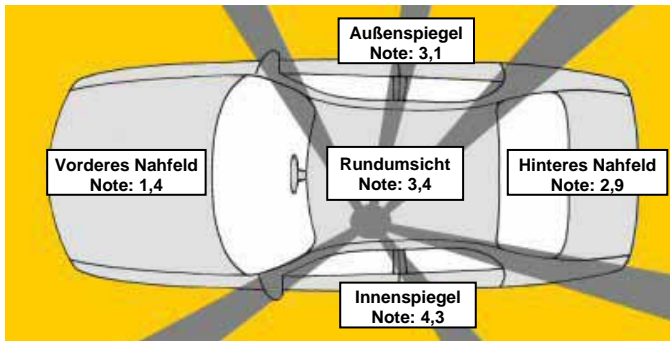
Note: 2,3

- + 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.



Die sehr breiten C-Säulen schränken die Sicht nach schräg hinten erheblich ein. Die aufpreispflichtigen klappbaren Kopfstützen helfen hier nur wenig.



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: 3,1

- + Mit der Fernbedienung lassen sich die Türen ent- und verriegeln sowie die Fenster öffnen und schließen. Eine Besonderheit ist die optional erhältliche Umfeldbeleuchtung, die mittels heller LED's in den Außentürgriffen realisiert wird.
- Das Ein- und Aussteigen ist besonders hinten sehr beschwerlich, trotz elektrischer Einstieghilfe an den Vordersitzen. Vorne stören zudem die seitlich hochgezogenen Sitzwangen der Sportsitze (Aufpreis). Hat man seitlich neben dem Auto viel Platz, sind die breiten Türen hilfreich, weil damit größere Türausschnitte zur Verfügung stehen; ist der Platz seitlich aber eingeschränkt, hat man nur einen schmalen "Spalt" zum Ein- und Aussteigen.

Kofferraum-Volumen*

Note: 3,4

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



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

Kofferraum-Zugänglichkeit

Note: 2,6

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

Kofferraum-Variabilität

Note: 2,1

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

Innenraum

Note 2,2

Bedienung

Note: 1,4

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



Verarbeitungsqualität und Funktionalität befinden sich auf hohem Niveau.

Raumangebot vorne*

Note: 1,9

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

Raumangebot hinten*

Note: 3,9

Auf den beiden Rücksitzplätzen ist vor allem die Kniefreiheit gering, sie reicht nur für Personen bis 1,70 m, wenn die Vordersitze für 1,85 m große Personen eingestellt sind. Der Sitz in der Mitte ist durch den knappen Knieraum und den hohen Mitteltunnel schlecht zu erreichen und von daher kaum nutzbar - der dreitütige 1er wird standardmäßig als Viersitzer ausgeliefert, auf Wunsch ohne Aufpreis ist er auch als Fünfsitzer erhältlich.

Komfort

Note 1,8

Federung

Note: 2,0

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

Sitze

Note: 1,8

Fahrzeug mit aufpreispflichtigen Sportsitzen.

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

Innengeräusch

Note: 1,6

- + Der Geräuschpegel ist selbst bei hohem Tempo niedrig, der Motor bleibt aber stets präsent. Die Windgeräusche nehmen erst bei sehr hohen Geschwindigkeiten zu, ansonsten lassen sich entspannte Unterhaltungen führen. Auffällig ist das vor allem gegenüber dem 118d deutlich lautere und brummigere Motorgeräusch.

Heizung, Lüftung

Note: 1,5

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

Im hinteren Bereich ist das Ansprechen der Heizung und ihre Wirkung zufriedenstellend.

- + Vorne spricht die Heizung rasch an und bringt den Innenraum schnell auf angenehme Temperaturen. Mit der aufpreispflichtigen Klimaautomatik lässt sich die Temperatur links und rechts unabhängig regulieren. Ein Pollenfilter ist serienmäßig.
- Bei fast 31.000 Euro Grundpreis nicht nachvollziehbar: Nur eine normale Klimaanlage gibt es serienmäßig, die Klimaautomatik kostet 560 Euro Aufpreis.

	vorne	hinten
Heizungsansprechen	11 min. Note 1,7	15 min. Note 2,8
Maximale Heizleistung	Note 1,3	Note 2,9

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

Motor/Antrieb

Note 1,7

Fahrleistungen*

Note: 0,7

- + Der Vierzylinder-Dieselmotor hat 2,0 l Hubraum und ist dank zweier hintereinander geschalteter Turbolader extrem durchzugstark. Es stört auch bei niedrigen Drehzahlen kein Turboloch, das Triebwerk spricht auf Gasbefehle absolut spontan an und zeigt sich zwischen 1.000 und 4.500 U/min als vehementer Kraftspender. Die bei jeder Drehzahl stets vorhandene Kraft ist für den relativ kleinvolumigen Diesel sehr beeindruckend. So lassen sich hervorragende Fahrleistungen erzielen, Überholmanöver schnell umsetzen und auch schaltfaules Fahren genießen. Den 6. Gang beispielsweise kann man von 60 km/h bis knapp 240 km/h nutzen.

Laufkultur

Note: 3,0

Für einen Diesel mit nur vier Zylindern läuft der Motor vibrationsarm und kultiviert, nur bei Drehzahlen unter 1700 U/min sind unter Last am Lenkrad Vibrationen spürbar. An die Laufruhe des kleineren Bruders 118d kommt diese Ausführung des Zweiliter-Motors aber nicht heran, hier wirkt sich unter anderem der von 1.600 auf 2.000 bar gesteigerte Einspritzdruck aus.

Schaltung

Note: 1,3

- + Das Getriebe lässt sich kurz und knackig schalten, die Gänge sind präzise geführt - eine typische BMW-Schaltbox. Für eine glatte Note eins reicht es nicht ganz, da der erste Gang nicht immer optimal einrastet.

Getriebeabstufung

Note: 3,0

Die Ganganschlüsse des Sechsgang-Getriebes passen prinzipiell gut, insgesamt wurde aber eine zu kurze Gesamtübersetzung gewählt. Dadurch ergibt sich bei Autobahntempo ein recht hohes Drehzahlniveau und auch ein höherer Verbrauch als dies nötig wäre. Denn der bärestarke Motor käme ohne Probleme mit der längeren Übersetzung des 118d zurecht. Zudem machen die engen Abstufungen eigentlich wenig Sinn, da der Motor über einen weiten Drehzahlbereich von über 3.000 U/min sehr viel Kraft hat.

So fährt man bei Höchstgeschwindigkeit in den Drehzahlbegrenzer.

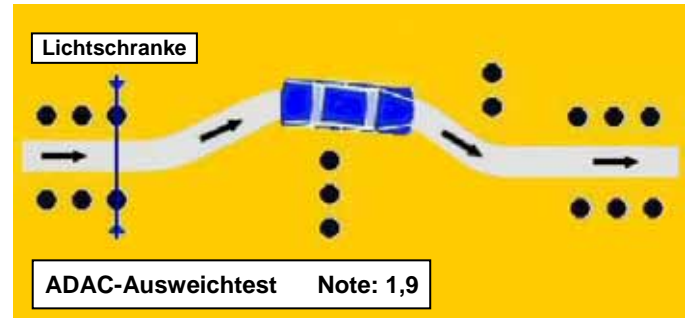
Fahreigenschaften

Note 1,1

Fahrstabilität

Note: 1,1

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



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

- + 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 des 1er zeigt sich sehr präzise, sie spricht bei schnellen Ausweichmanövern sehr gut an und vermittelt dem Fahrer auch sonst einen guten Kontakt zur Fahrbahn. Insgesamt trägt sie zum handlichen Eindruck des Kompaktklasse-Autos bei. Angenehm ist auch die variable Lenkunterstützung, die ein sicheres Fahren auf der Autobahn möglich macht, gleichzeitig aber auch leichtgängiges Rangieren erlaubt. Der Wendekreis beträgt 10,9 m.

Bremse

Note: 1,1

- + Bei Vollbremsungen aus 100 km/h bis zum Stillstand braucht der BMW im Durchschnitt nur 36,5 m und zeigt dabei keinerlei Nachlassen der hervorragenden Bremswirkung (Mittel aus 10 Vollbremsungen mit Serienreifen, halbe Zuladung). Die Bremsanlage spricht spontan an und lässt sich ausgezeichnet dosieren, auch bei starken Bremsungen aus sehr hohen Geschwindigkeiten bleibt der das Fahrzeug einwandfrei beherrschbar.

Sicherheit

Note 2,2

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Note: 1,8



Zusätzliche Lampen (oder angepasste Nebelscheinwerfer) leuchten im Stadtverkehr beim Abbiegen die betreffende Seite besser aus. So wird das Risiko, an Kreuzungen und Einmündungen Fußgänger zu übersehen, erheblich vermindert.

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

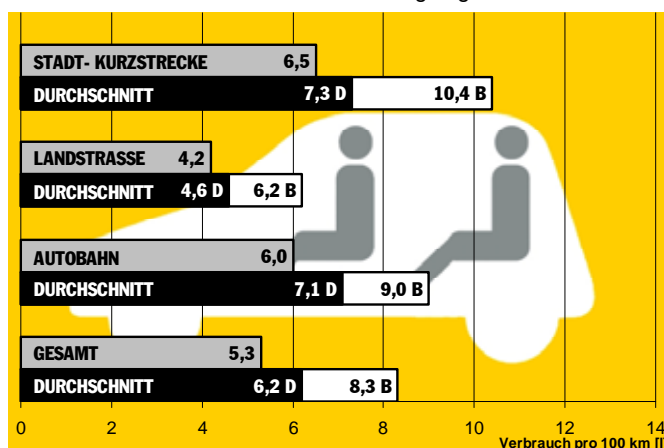
Passive Sicherheit - Insassen Note: 1,9

Vorn bieten die Kopfstützen Personen bis zu einer Größe von 1,80 m guten Schutz, hinten Personen bis 1,70 m; der Abstand zwischen Kopfstütze und Kopf ist vorne wie hinten befriedigend.

- + Beim Front- und Seitencrashtest nach EuroNCAP erreicht der BMW alle fünf möglichen Sterne und zeigt sich als besonders sicheres Auto für die Insassen. Auch der Kinderschutz ist noch gut. An den stabilen und griffgerechte Bügeltürgriffen lässt sich hohe Zugkraft anbringen, so dass man nach einem Unfall verklemmte Türen leichter öffnen kann.

Kindersicherheit Note: 2,5

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



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

schlösser hinten erschweren das Angurten von Kindersitzen.

Fußgängerschutz Note: 4,0

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

Verbrauch/Umwelt Note 1,8

Verbrauch* Note: 2,0

- + Beim Spritkonsum liegt der 123d für seine Klasse im guten Bereich, er verbraucht durchschnittlich 5,3 l Diesel pro 100 km. Innerorts liegt der Verbrauch bei 6,5 l, außerorts bei 4,2 l und auf der Autobahn bei 6,0 l Diesel alle 100 km. Das sind bei zurückhaltender Fahrweise praxisnahe Werte, die für ein über 200 PS starkes Auto sehr beachtlich sind. Auch bei sehr flotter Fahrweise bleiben die Werte in der Regel unter 8 l/100 km.

Abgas Note: 1,6

- + Die Schadstoffanteile im Abgas sind sehr gering, zudem filtert ein geschlossenes Partikelfiltersystem Rußteilchen fast vollständig heraus und verbrennt diese.

Wirtschaftlichkeit* Note 5,0

Betriebskosten Note: 1,2

- + Da der 123d recht sparsam mit dem weniger teuren Dieselmotorkraftstoff umgeht, ergeben sich so erfreulich niedrige Kosten für den Betrieb.

Werkstatt- und Reifenkosten Note: 4,7

- Für eine Beurteilung liegen uns noch keine Daten des Herstellers vor - die Werkstattkosten sind deshalb geschätzt!
- Noch immer gewährt BMW keine Herstellergarantie.

Wertstabilität Note: 2,9

- Durch einen Generationswechsel, der sich noch innerhalb der vierjährigen Berechnungsdauer vollziehen wird, leidet die Wertbeständigkeit des 123d. Die moderne Dieselmotorisierung mit umweltfreundlichem Rußpartikelfilter gibt jedoch Schützenhilfe für einen zufriedenstellenden Restwertverlauf.

Kosten für Neuanschaffung Note: 5,5

- Auch wenn der Motor des BMW 123d ein Meisterstück ist, lässt sich ein Grundpreis von knapp 31.000 Euro für ein relativ mager ausgestattetes Kompaktklasse-Auto nicht rechtfertigen. Nur eine Klimaanlage gibt es serienmäßig, selbst die beheizten Außenspiegel kosten Aufpreis.

Fixkosten Note: 5,5

- Die hohe Diesel-Steuer ist bekannt - hinzu kommen aber auch sehr hohe Beiträge für Haftpflicht-, Vollkasko- und Teilkaskoversicherung. Das macht den BMW nicht nur bei der Anschaffung, sondern auch bei den festen Kosten zu einem sehr teuren Vergnügen.

Die Motorvarianten

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	116i	118i	120i	130i	118d	120d	123d
Aufbau/Türen	SR/3	SR/3	SR/3	SR/3	SR/3	SR/3	SR/3
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1597	4/1995	4/1995	6/2996	4/1995	4/1995	4/1995
Leistung [kW(PS)]	90(122)	105(143)	125(170)	195(265)	105(143)	130(177)	150(204)
Max.Drehmoment [Nm]bei U/min	160/4250	190/4250	210/4250	315/2750	300/2000	350/2000	400/2000
0-100 km/h[s]	10,1	8,7	7,7	6,0	8,9	7,5	6,9
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	204	210	224	250	210	228	238
Verbrauch pro 100 km [l]	6,4S	6,5S	6,8S	8,7S	5,8D	5,7D	5,3D
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/18/21	17/19/22	17/20/23	20/25/25	18/20/24	17/21/24	18/22/24
Steuer pro Jahr[Euro]	108	135	135	202	308	308	308
Monatliche Gesamt-Kosten[Euro]	481	508	559	752	498	534	601
Grundpreis[Euro]	21.350	23.000	25.400	33.500	24.550	26.800	30.950

Aufbau:

ST = Stufenheck	KB = Kombi	GE = Geländewagen
SR = Schrägheck	KT = Kleintransporter	PK = Pick-Up
CP = Coupe	TR = Transporter	
CA = Cabriolet	GR = Großraumlimousine	
RO = Roadster	BU = Bus	

Versicherung:

KH = KFZ-Haftpf.	N = Normalbenzin
VK = Vollkasko	S = Superbenzin
TK = Teilkasko	SP = SuperPlus
	D = Diesel

Daten und Messwerte

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro4
Hubraum	1995 ccm
Leistung	150 kW (204 PS)
bei	4400U/min
Maximales Drehmoment	400 Nm
bei	2000 U/min
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	205/50R17W
Reifengröße (Testwagen)	205/50R17W
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	10,65 m/10,85 m
Höchstgeschwindigkeit	238 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	6,9 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3. Gang)	3,9 s
Bremsweg aus 100 km/h	36,5 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	5,3 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	6,5/4,2/6,0 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test	138 g/km/ 136 g/km
Innengeräusch 130 km/h	66 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4239 mm/1748 mm/1421 mm
Leergewicht/Zuladung	1475 kg/435 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	290 l/595 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	740 kg/1200 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	51 l
Reichweite	960 km
Allgemeine Garantie	keine*
Rostgarantie	12 Jahre
ADAC-Testwerte <i>kursiv</i>	* 2 Jahre gesetzliche Sachmängelhaftung

Kosten

Monatliche Betriebskosten	99 Euro
Monatliche Werkstattkosten	60 Euro
Monatliche Fixkosten	109 Euro
Monatlicher Wertverlust	332 Euro
Monatliche Gesamtkosten	600 Euro
(vierjährige Haltung, 15000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/22/24
Grundpreis	30.950 Euro

Ausstattung

Technik

Start-Stop-System	Serie
Aktivlenkung	1300 Euro
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Bremsassistent	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	410 Euro°
Parkhilfe, elektronisch	ab 420 Euro°
Reifendruckkontrolle	Serie
Reserverad, vollwertig (Runflatreifen)	nicht erhältlich
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	820 Euro°

Innen

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Audioanlage (mit CD-Player)	Serie
Fahrsitz, höhen-/neigungseinstellbar	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne	Serie
Isofix-Kindersicherungssystem	Serie
Klimaanlage/-automatik	Serie/560 Euro°
Navigationssystem	ab 1840 Euro°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar (geteilt)	Serie
Sitzbezüge, Leder (inkl. Sitzheizung)	1780 Euro
Skisack/Durchladeluke	160 Euro°

Außen

Außenspiegel, beheizbar/elektrisch anklappbar	240 Euro°
Außenspiegel, elektrisch einstellbar	Serie
Lackierung Metallic	640 Euro°
Schiebe-Hubdach	980 Euro

°im Testwagen vorhanden

Testzeugnis

Technik/Umwelt(Testergebnis)1,9

Karosserie/Kofferraum	2,6
Verarbeitung	1,5
Sicht	2,3
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	1,8
Federung	2,0
Sitze	1,8
Innengeräusch	1,6
Heizung, Lüftung	1,5
Motor/Antrieb	1,7
Fahrleistungen*	0,7
Laufkultur	3,0
Schaltung	1,3
Getriebeabstufung	3,0
Fahreigenschaften	1,1
Fahrstabilität	1,1
Kurvenverhalten	1,0
Lenkung*	1,4
Bremse	1,1
Sicherheit	2,2
Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme ...	1,8
Passive Sicherheit - Insassen	1,9
Kindersicherheit	2,5
Fußgängerschutz	4,0
Umwelt	1,8
Verbrauch*	2,0
Abgas	1,6
Wirtschaftlichkeit*	5,0
Betriebskosten*	1,2
Werkstatt-/Reifenkosten*	4,7
Wertstabilität*	2,9
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 September 2007