

BMW 123d Coupé (DPF)

Zweitüriges Coupé der unteren Mittelklasse (150 kW / 204 PS)

ADAC Testergebnis

Note 1,9

Nach dem Facelift für den kompakten 1er bringt BMW nun die Coupé-Version seiner kleinsten Baureihe. Als Top-Diesel ist die stärkste Ausbaustufe des beliebten 2,0 l-Vierzylinderdieselmotors im Programm: der 123d mit Registeraufladung (zwei Tubolader in Reihe geschaltet). Merkwürdiger als sein kleiner Bruder 120d 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 Spritspartechiken des Efficient Dynamic-Pakets verfügt natürlich auch das 123d Coupé: automatische Frontlüftungsklappen, Bremsenergie-Rückgewinnung, bedarfsgerechte Steuerung der Nebenaggregate und die unkomplizierte und praxistaugliche Start-Stopp-Automatik. Der Innenraum entspricht weitgehend der Kompakt-Limousine und hat die vom Facelift bekannte hohe Qualitätsanmutung - sie ist zweifelsohne 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, das 123d Coupé startet bei 32.500 Euro, wobei sogar elektrisch beheizbare Außenspiegel noch extra kosten.

Ein fahrdynamisch und qualitativ fast perfektes Auto und in seiner Klasse einmalig - aber zu welchem Preis.

Karosserievarianten: Dreitürer, Fünftürer, Coupe. **Konkurrenten:** Alfa GT, Audi TT.

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



Karosserie/Kofferraum

Note 2,6

Verarbeitung

Note: 1,7

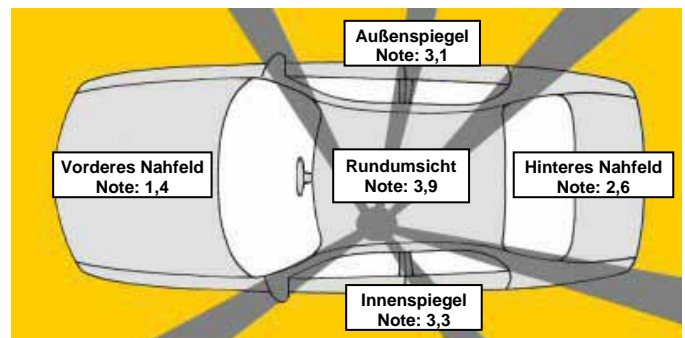
Mit der Run-Flat-Bereifung (Serie) darf bei Druckverlust höchstens 150 km weit und nur maximal 80 km/h bis zur Werkstatt gefahren werden. Ein vollwertiges Reserverad ist nicht erhältlich.

- + 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



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten 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.

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.

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: 2,9

Mit 325 l fällt der Kofferraum nicht besonders groß aus. Bei vorgeklappten Rücksitzlehnen stehen immerhin 650 l zur Verfügung (gemessen bis Fensterunterkante).



Mit 325 l Volumen ist der Kofferraum um 35 l größer als beim Pendant mit Schrägheck.

Kofferraum-Zugänglichkeit

Note: 2,8

Das Gepäck muss über eine 68 cm hohe Ladekante gehievt werden, innen beträgt die Höhe der Bordwand fast 17 cm.

- + Die Heckklappe lässt sich leicht öffnen. Das Format des Kofferraums ist zweckmäßig.
- Die Ladeluke ist beim Coupé eher knapp geschnitten. Der Boden ist durch die seitlichen Erhebungen nicht durchgehend eben, das stört vor allem beim Beladen mit Einkaufs- oder Getränkekisten. Beim Schließen der Klappe muss man oft nachdrücken und macht sich dabei die Finger schmutzig.



Das beleuchtete Handschuhfach ist ausreichend groß und fällt dank Dämpfungsmechanismus nicht sofort auf die Knie des Befahrers.

Kofferraum-Variabilität

Note: 2,4

- + Die Rücksitzlehne ist asymmetrisch geteilt, sie lässt sich 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: 1,3

- + 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



Verarbeitungsqualität und Funktionalität befinden sich auf hohem Niveau.

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.

Raumangebot vorne*

Note: 1,9

- + Vorn hat man angenehm Platz, die Vordersitze lassen sich für über 1,96 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 Mittelunnels mehr Enge aufkommen lässt.

Raumangebot hinten*

Note: 4,0

- 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. Das 1er Coupé wird als Viersitzer ausgeliefert.

Komfort

Note 1,8

Federung

Note: 2,0

- + Das straffe Serien-Fahrwerk passt gut zum sportlichen Charakter des BMW 1er Coupé. Der Federungskomfort ist passabel, bei größeren Unebenheiten kommen die Stöße gelegentlich aber härter und unmittelbarer 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: 1,9

Testfahrzeug 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 Schenkelauflege den vorderen Teil der Sitzfläche herausziehen.
- Erwachsene sitzen hinten mit nach oben ragenden Knien und ohne Oberschenkelauflege, weil die Sitzfläche tief, kurz und zu wenig nach hinten geneigt ist. Hinten fehlen Haltegriffe am Dachhimmel.

Innengeräusch

Note: 1,9

- + 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.

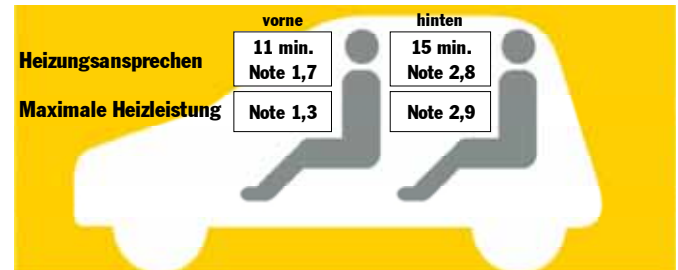
Heizung, Lüftung

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 32.500 Euro Grundpreis nicht nachvollziehbar: Nur eine normale Klimaanlage gibt es serienmäßig, die Klimaautomatik kostet 560 Euro Aufpreis.



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.

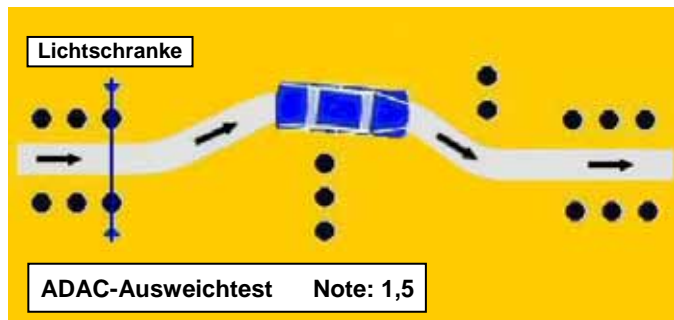
Fahreigenschaften

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: 1,2

- + 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. Damit gehört die Lenkung des 1er Coupés mit zu den besten, die es in einem Auto zu kaufen gibt. Der Wendekreis beträgt 10,9 m.

Bremse

Note: 1,0

- + Bei Vollbremsungen aus 100 km/h bis zum Stillstand braucht der BMW im Durchschnitt nur 36 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 2,1

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 unterstützt. Bei Druckverlust in den Reifen kann das Fahrzeug besser unter Kontrolle gehalten werden, weil Runflat-Reifen Serie sind. Gegen Aufpreis liefert BMW Xenonlicht Aktivlenkung und adaptives Kurvenlicht (mit Abbiegelicht). Der Motor kann nur mit getretener Kupplung gestartet werden.

- Es sind weder Rückstrahler noch Rückleuchten vorhanden, die bei geöffneten Türen warnen.

Kurven- und Abbiegelicht

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



Passive Sicherheit - Insassen

Note: 1,9

Vorn bieten die Kopfstützen Personen bis zu einer Größe von 1,85 m guten Schutz, hinten Personen bis 1,70 m; der Abstand zwischen Kopfstütze und Kopf ist vorne wie hinten befriedigend.

- + Der kleinste BMW verfügt wie die großen über Front-, Seiten- und Kopfairbags. Für das Coupé liegt noch kein Crashtest vor, die hohe Sicherheitsausstattung lässt aber einen hohen Insassenschutz erwarten. An den stabilen und griffgerechte Bügeltürgriffen lässt sich hohe Zugkraft anbringen, so dass man nach einem Unfall verklemmte Türen leichter öffnen kann.

Kindersicherheit

Note: 1,9

- + Auf den 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 ebenso 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).

Fußgängerschutz

Note: 4,0

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

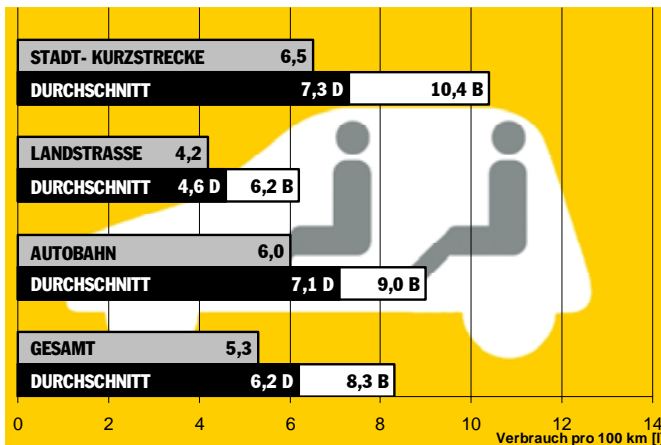
Verbrauch/Umwelt

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. 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.



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

Abgas

Note: 1,6

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

Wirtschaftlichkeit*

Note 5,0

Betriebskosten

Note: 1,3

- + Da der 123d Coupé recht sparsam mit dem noch etwas günstigeren Dieselmotorkraftstoff umgeht, ergeben sich erfreulich niedrige Kosten für den Betrieb.

Werkstatt- und Reifenkosten

Note: 5,5

Der BMW besitzt eine fahrabhängige Inspektionsanzeige. Gemäß Hersteller ist 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 gemäß Hersteller 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 Werkstattstundenpreise sind teuer und die Kosten für Reifen-

ersatz sehr hoch. Zudem gewährt BMW immer noch keine Herstellergarantie, sondern nur die gesetzlich vorgeschriebene Sachmängelhaftung.

Wertstabilität

Note: 2,1

- + Wie schon der Limousine kann auch dem 1er Coupé eine gute Wertbeständigkeit prognostiziert werden. Die moderne Dieselmotorisierung mit umweltfreundlichem Rußpartikelfilter gibt zudem Schützenhilfe für einen guten Wiederverkauf.

Kosten für Neuanschaffung

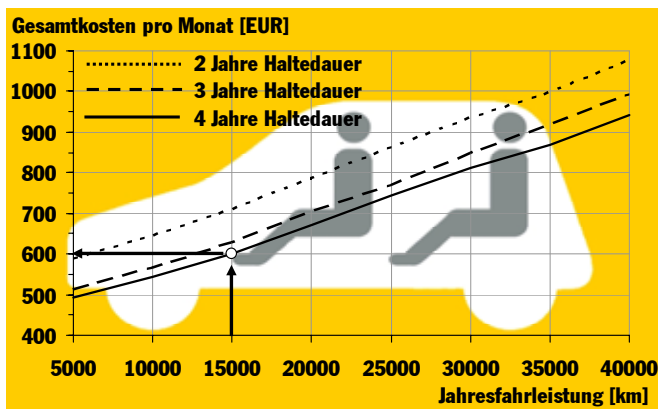
Note: 5,5

- Auch wenn das BMW 123d Coupé von der technischen Seite her ein Meisterstück ist, lässt sich ein Grundpreis von 32.500 Euro für ein relativ mager ausgestattetes Kompaktklasse-Auto nicht rechtfertigen. Nur eine einfache Klimaanlage gibt es serienmäßig.

Fixkosten

Note: 4,8

- Die hohe Steuer bei Dieselfahrzeugen ist bekannt - hinzu kommen beim 1er Coupé aber auch sehr hohe Beiträge für Haftpflicht-, Voll- und Teilkaskoversicherung. Das macht den BMW nicht nur bei der Anschaffung, sondern auch bei den festen Kosten zu einem sehr teuren Vergnügen.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Autokosten (Beispiel: 601 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

Die Motorvarianten

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	135i Coupé	120d Coupé	123d Coupé
Aufbau/Türen	CP/2	CP/2	CP/2
Zylinder/Hubraum [ccm]	6/2979	4/1995	4/1995
Leistung [kW(PS)]	225(306)	130(177)	150(204)
Max.Drehmoment [Nm]bei U/min	400/1300	350/1750	400/2000
0-100 km/h[s]	5,3	7,6	7,0
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	250	228	238
Verbrauch pro 100 km [l]	9,4S	5,4D	5,3D
Versicherungsklassen KH/VK/TK	20/25/25	17/21/24	18/22/24
Steuer pro Jahr[Euro]	202	308	308
Monatliche Gesamt-Kosten[Euro]	826	531	601
Grundpreis[Euro]	38.950	28.750	32.500

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

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)	RF205/50R17W
Reifengröße (Testwagen)	205/50R17W
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	10,6 m/10,5 m
Höchstgeschwindigkeit	238 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	7,0 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3. Gang)	4,0 s
Bremsweg aus 100 km/h	36 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	67 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4360 mm/1748 mm/1423 mm
Leergewicht/Zuladung	1505 kg/355 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	325 l/650 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	100 Euro
Monatliche Werkstattkosten	73 Euro
Monatliche Fixkosten	102 Euro
Monatlicher Wertverlust	326 Euro
Monatliche Gesamtkosten	601 Euro
(vierjährige Haltung, 15000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/22/24
Grundpreis	32.500 Euro

Ausstattung

Technik

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
Start-Stop-System	Serie
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, elektrisch anklappbar	240 Euro°
Außenspiegel, elektrisch einstell-/beheizbar	Serie
Lackierung Metallic	640 Euro°
Schiebe-Hubdach	980 Euro

°im Testwagen vorhanden

Testzeugnis

Technik/Umwelt(Testergebnis)1,9

Karosserie/Kofferraum	2,6
Verarbeitung	1,7
Sicht	2,3
Ein-/Ausstieg	3,1
Kofferraum-Volumen*	2,9
Kofferraum-Zugänglichkeit	2,8
Kofferraum-Variabilität	2,4
Innenraum	2,2
Bedienung	1,3
Raumangebot vorne*	1,9
Raumangebot hinten*	4,0
Innenraum-Variabilität	4,0
Komfort	1,8
Federung	2,0
Sitze	1,9
Innengeräusch	1,9
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*	1,2
Bremse	1,0
Sicherheit	2,1
Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme ...	1,8
Passive Sicherheit - Insassen	1,9
Kindersicherheit	1,9
Fußgängerschutz	4,0
Umwelt	1,8
Verbrauch*	2,0
Abgas	1,6
Wirtschaftlichkeit*	5,0
Betriebskosten*	1,3
Werkstatt-/Reifenkosten*	5,5
Wertstabilität*	2,1
Kosten für Neuanschaffung*	5,5
Fixkosten*	4,8

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 November 2007