

## BMW 520d (DPF)

Viertürige Stufenhecklimousine der oberen Mittelklasse (130 kW / 177 PS)

### ADAC Testergebnis

**Note 2,0**

Der 5er von BMW ist ein besonders fahraktives Auto mit unkonventionellem Design. Für nochmals agileres Handling sind optional die aktive Wankstabilisierung Dynamic Drive, eine härtere Fahrwerksabstimmung und die Aktiv-Lenkung erhältlich, die bei langsamem Tempo noch direkter ist. Ebenfalls zu haben: die aktive Geschwindigkeitsregelung mit Stop&Go-Funktion, die bei Kolonnenfahrten Vorteile zeigt. Mit der "Spurverlassenswarnung" vibriert das Lenkrad beim Überfahren von Straßenmarkierungen, um den Fahrer bei Ablenkung zu sensibilisieren oder bei Sekundenschlaf zu wecken. Das Head-Up-Display ist eine sinnvolle Option, vor allem für Menschen mit Adaptionsproblemen der Augen. Das ebenfalls gegen Aufpreis erhältliche Night-Vision lenkt stark vom Fahren ab und zeigt oft nur unscharfe Bilder. Der neu entwickelte Vierzylinder-Motor ist auf Sparsamkeit getrimmt, was er auch im Alltagsbetrieb zeigt, denn ca. 6,5 l auf 100 km sind selbst bei flotter Fahrt realistisch. Der BMW Vierzylinder läuft ruhig, auch hat man stets das Gefühl gut motorisiert zu sein - der Ruß-Partikelfilter ist obligatorisch. Das Sechsgang-Getriebe schaltet butterweich und ist recht lang übersetzt, um Drehzahl und Verbrauch zu senken. Ein Automatikgetriebe kostet Aufpreis, Allradantrieb gibt's erst mit dem Drei-Liter-Motor. Fazit: Im Gesamtpaket ein gelungenes Auto, für den ökonomisch denkenden Familienvater mit hohem Anspruch. Kein Schnäppchen, der Preis liegt aber noch im Rahmen: 37.900 € plus Zubehör. **Karosserievarianten:** Kombi. **Konkurrenten:** Audi A6, Citroen C6, Jaguar S-Type, Mercedes E-Klasse, Volvo S80.



- + gute Verarbeitung
  - + großer Kofferraum
  - + sehr bequeme Sitze
  - + gute Fahrleistungen
  - + niedriger Verbrauch
  - + gut gestuftes 6-Gang-Getriebe
  - + sehr gute Fahreigenschaften
  - + viel Sicherheit
- hinten unübersichtlich
  - wenig Fußgängerschutz

### Karosserie/Kofferraum

**Note 2,6**

#### Verarbeitung

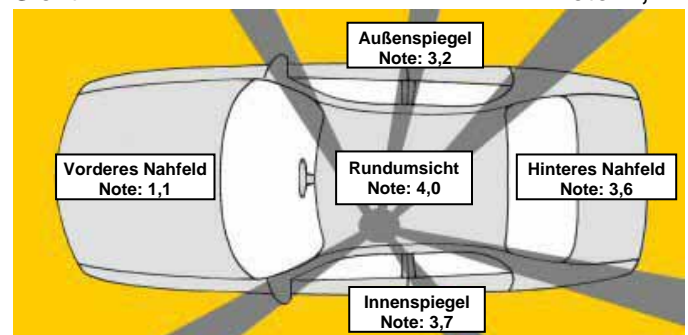
**Note: 1,7**

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 Karosserieflanken müssen ohne Seitenleisten auskommen, die z.B. vor Beschädigungen durch dagegen schlagende Autotüren schützen würden - so sind teure Reparaturen vorprogrammiert.

### Sicht

**Note: 2,4**



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.

- + Der Innen- und linke Außenspiegel (beheizt) blenden optional selbstständig ab. BMW bietet als Extra Bi-Xenon-Scheinwerfer an, zusätzlich ist dazu adaptives Kurven- und Abbiegelicht 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 sowie 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 vorher eingelegt hat. Auch warnen sie, obwohl noch großer Sicherheitsabstand vorhanden ist.



### Ein-/Ausstieg

**Note: 2,5**

Die Bequemlichkeit beim Ein- und Aussteigen ist für dieses große Auto "nur" durchschnittlich, obwohl sich das Lenkrad bei Abstellen des Motors nach oben bewegt, um den Freiraum zu vergrößern. 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 zwar von klassenüblicher Größe, reicht aber nicht ganz an die Konkurrenz, wie Audi A6, heran.

### Kofferraum-Zugänglichkeit

**Note: 3,4**

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

Hände bleiben weitgehend 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 der offenen Kofferraumklappe den Kopf stoßen.

### Kofferraum-Variabilität

**Note: 4,4**

- Kleines Einkaufsgepäck lässt sich in der Reserveradmulde unterbringen (wenn die aufpreispflichtigen Runflat-Reifen montiert sind).
- Nur gegen Aufpreis ist eine klappbare Rücksitzlehne mit Skisack für zwei Paar Ski erhältlich.

### Innenraum

**Note 2,0**

### Bedienung

**Note: 1,4**

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

- + Die klar gestalteten Instrumente lassen sich sehr gut ablesen; eine Außentemperatur- und Verbrauchsanzeige 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 sich mit dem System vertraut hat, verhältnismäßig einfach handzuhaben. 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" (Aufpreis) kann man sich das



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.

Schlüssel einstecken sparen, man muss den Schlüssel nur bei sich tragen. Zu leicht kann man den Blinker- und Tempomathebel verwechseln. Der Glatteiswarner arbeitet ungenau. Das I-Drivesystem 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.

### Raumangebot vorne\* Note: 1,9

- + Vorne sitzt man Dank großer 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 mittlere Platz hinten ist zum Sitzen zu schmal, auch stört der hohe Mittelunnel.



Auch für groß gewachsene Passagiere bis 1,90 m bietet der 5er auf den Rücksitzen ausreichend Platz.

## Komfort Note 1,7

### 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 Fahrbahnunebenheiten gut, lange Fahrbahnwellen sogar sehr gut ab. Der Wagen liegt ruhig auf der Straße, die vertikalen Bewegungen der Karosserie sind 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. Ein härter abgestimmtes "Sportfahrwerk" ist ebenfalls erhältlich.

### Sitze Note: 1,6

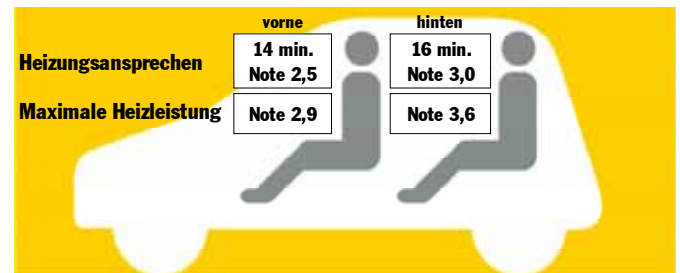
- + Die Sitze sind in der Oberfläche eher weich und haben einen festen Unterbau, das sorgt für hohe Bequemlichkeit und dennoch festen Halt. Sie haben hohe Lehnen und sind bereits in der Serienversion sehr gut konturiert. Gegen Aufpreis lässt sich bei den vorderen Sitzen die Wangenbreite einstellen, die 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 Vier-Zylinder-Motor läuft angenehm ruhig, die Windgeräusche halten sich dezent im Hintergrund. Nur nach dem Kaltstart macht sich der Selbstzünder akustisch stärker bemerk-



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

bar.

### Heizung, Lüftung Note: 2,1

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

Die Heizwirkung ist im vorderen Bereich recht gut, es dauert nicht lange, bis angenehme Temperaturen erreicht sind. Auch auf der Rückbank muss man nicht lange frieren.

- + Luftmenge und -Verteilung lassen sich individuell einstellen. Im Sommer kühlt die serienmäßige Klimaautomatik, die Anlage mit erweitertem Umfang (automatische Umluft, Aktivkohlefilter u.s.w.) kostet extra. Ein Pollenfilter für Allergiker ist vorhanden.

## Motor/Antrieb Note 1,8

### Fahrleistungen\* Note: 1,7

- + Der leistungsstarke 2,0 I-Vierzylinder-Motor reagiert gut aufs Gas, setzt nur ganz leicht verzögert seine Kraft in Vortrieb um, bis in hohe Geschwindigkeitsbereiche.

### Laufkultur Note: 2,0

- + Der Motor läuft in jedem Drehzahlbereich ruhig und kultiviert, von dem harten Verbrennungsprinzip des Diesel-Direkteinspritzers bekommt man nur beim Start aber später kaum mehr etwas mit.

### Schaltung Note: 1,0

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

### Getriebeabstufung Note: 2,5

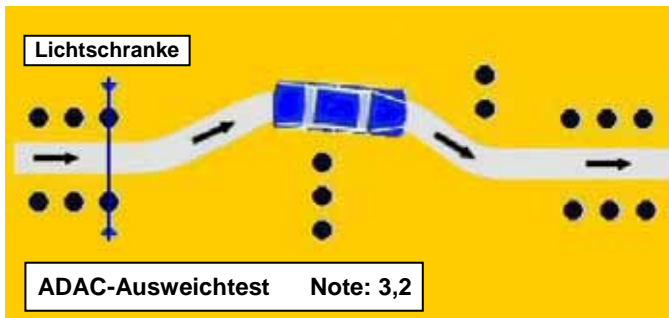
- + Die Abstufungen des Sechs-Gang-Getriebes sind lang ausgelegt, passt aber recht gut zur Charakteristik des Motors. Bei jedem Tempo und jeder Drehzahl steht eine günstige Übersetzung parat. Selbst bei schneller Fahrt ist das Drehzahlniveau angenehm niedrig, was das Geräusch und den Verbrauch gering hält.

## Fahreigenschaften Note 1,6

### Fahrstabilität Note: 2,4

- + Der 520d fährt bis zu hohem Tempo richtungsstabil, vermittelt ein Gefühl hoher Sicherheit. Beim zügigen Anfahren auf weniger griffigem Untergrund sorgt DTC (Dynamic Traction Control) für stabiles Vorwärtkommen, ohne dass die Räder gleich durchdrehen. Pannensichere Runflat-Reifen gibt es optional, die Reifendruck-

Kontrolle ist serienmäßig. ADAC-Ausweichtest: Das Auto lenkt beim ersten Ausweichen willig ein, beim anschließenden Gegenlenken versucht das Heck jedoch abrupt auszubrechen. Das DSC reagiert recht spät, dann aber vehement, kann starkes Schleudern aber 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 Querschleunigungen 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 gut den Kontakt zur Fahrbahn. Auch ohne Aktivlenkung ist sie ziemlich direkt. Zusammen mit dem kleinen Wendekreis sorgt dies für gute Handlichkeit.

### Bremse **Note: 1,6**

- + Die Bremse spricht sehr schnell an und ist fein dosierbar, selbst wenn das Tempo sehr hoch ist. Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h sind nur 37,5 m bis zum Stillstand erforderlich (Mittel aus 10 Messungen, halbe Zuladung, Serienreifen).

## Sicherheit **Note 2,0**

### Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme **Note: 1,8**

- + Das Antischleudersystem DSC und die zweistufigen Bremslichter (in Abhängigkeit der Verzögerung) sind serienmäßig. Head up Display, Run-Flat-Reifen, Aktivlenkung, adaptives Kurvenlicht, Radar gestützter Tempomat, Spurverlassenswarnung sowie ein



Nachtsichtsystem kosten Aufpreis.

- Die zu kleinen Reflektoren in den Türen sind so ungünstig platziert, dass sie bei ganz geöffneten Türen von den Türdichtungen verdeckt werden.



### Passive Sicherheit - Insassen **Note: 1,7**

- + Beim EuroNCAP-Front- und Seitencrash sind es vier von fünf möglichen Sternen. Dabei zeigen sich besonders beim Seitencrash die 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, besser noch 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. Gründe sind die höckerartige Sitzerhebung und das ungünstig angebrachte Gurtschloss. Airbag-Deaktivierung auf dem Beifahrersitz inkl. Isofix-Befestigung müssen extra bezahlt werden.

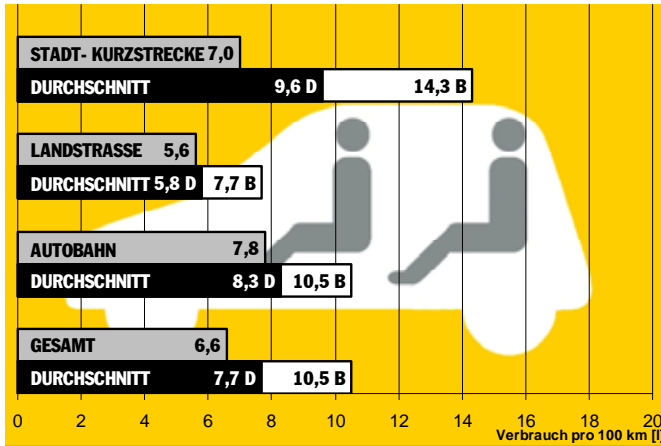
### Fußgängerschutz **Note: 4,0**

- Beim simulierten Fußgängerunfall (EuroNCAP) schneidet der Wagen mit einem von vier Sternen schlecht ab.

## Verbrauch/Umwelt **Note 2,0**

### Verbrauch\* **Note: 1,9**

- + Innerorts beträgt der Verbrauch 7,0 l, außerorts 5,6 l und auf der Autobahn 7,8 l Diesel auf 100 km. Aus allen Werten errechnet sich ein Durchschnittsverbrauch von 6,6 Liter.



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

### Abgas

Note: 2,0

- + Die Schadstoffanteile im Abgas sind gering. Der Rußpartikelfilter ist serienmäßig.

### Wirtschaftlichkeit\*

Note 1,9

#### Betriebskosten

Note: 0,6

- + Die Formel zum Sparen: Günstiger Kraftstoffverbrauch, kombiniert mit dem nicht ganz so teuren Dieselmotor ergeben niedrigere Betriebskosten.

#### Werkstatt- und Reifenkosten

Note: 2,2

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 spendiert nach eigenen Angaben dem 5er durchwegs besonders langlebige und qualitativ hochwertige Wartungs- und Verschleißteile.
- Die teuren Werkstattstundenpreise verhindern eine noch bessere Benotung, zudem gewährt BMW immer noch keine Herstellergarantie.

### Wertstabilität

Note: 2,9

Trotz eines Generationswechsels, der sich innerhalb der vierjährigen Berechnungsdauer vollziehen wird, schlägt sich der BMW 5er in puncto Wertstabilität wacker. Der sparsame Dieselmotor mit Rußpartikelfilter leistet hierzu seinen Beitrag.

### Kosten für Neuanschaffung

Note: 3,1

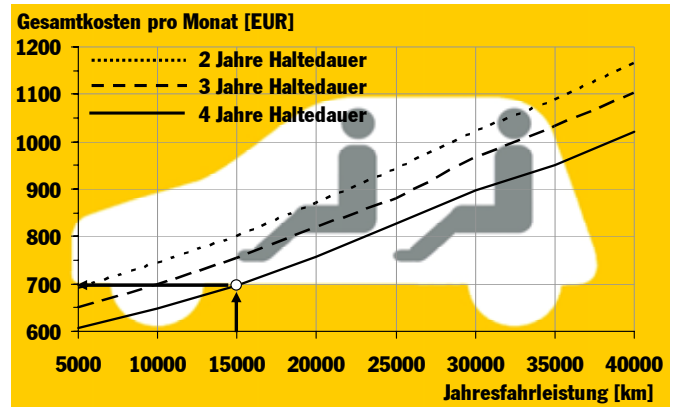
Wer hät's gedacht: Selbst bei den Anschaffungskosten bewegt sich der BMW 520d in dieser Fahrzeugklasse mit knapp 38.000 Euro noch gut im Schnitt.

### Fixkosten

Note: 3,0

Den niedrigeren Betriebskosten stehen beim Diesel höhere fixe Ausgaben für die Steuer gegenüber. Auch bei den Typklasseneinstufungen in der Haftpflicht- und Vollkaskoversicherung leistet sich der BMW keinen größeren Ausrutscher und bleibt deshalb noch auf akzeptablem Niveau.

- Sichert man den 520d anstelle mit Vollkasko jedoch nur mit einer Teilkasko ab, ist der Beitrag hierfür aufgrund einer sehr hohen Einstufung verhältnismäßig teuer.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Autokosten (Beispiel: 698 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

### Weitere Motorvarianten

### in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	520i	523i	525i	530i	540i	525d	530d	535d
Aufbau/Türen	ST/4	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	6/2993	6/2993	6/2993
Leistung [kW(PS)]	125(170)	140(190)	160(218)	200(272)	225(306)	145(197)	173(235)	210(286)
Max.Drehmoment [Nm]bei U/min	210/4250	235/3500	270/2400	320/2750	390/3500	400/1300	500/1750	580/1750
0-100 km/h[s]	8,7	8,2	7,1	6,3	6,1	7,6	6,8	6,4
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	224	237	248	250	250	237	250	250
Verbrauch pro 100 km [l]	7,4S	7,8S	7,9S	8,2S	11,0S	6,9D	7,0D	7,7D
Versicherungsklassen KH/VK/TK	19/24/24	19/24/24	19/24/24	19/25/24	18/26/24	19/25/28	23/28/28	23/28/28
Steuer pro Jahr [Euro]	135	168	202	202	270	463	463	463
Monatliche Gesamt-Kosten [Euro]	727	773	811	887	1.095	782	868	976
Grundpreis [Euro]	35.900	38.800	41.800	45.500	54.700	42.000	45.900	54.000

#### Aufbau:

ST = Stufenheck  
SR = Schrägheck  
CP = Coupe  
CA = Cabriolet  
RO = Roadster

#### KB = Kombi

KT = Kleintransporter  
TR = Transporter  
GR = Großraumlimousine  
BU = Bus

#### GE = Geländewagen

PK = Pick-Up

#### Versicherung:

KH = KFZ-Haftpflicht  
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	130 kW (177 PS)
bei	4000 U/min
Maximales Drehmoment	340 Nm
bei	1750 U/min
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	225/55R16W
Reifengröße (Testwagen)	<b>225/55R16V</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	<b>11,85 m/12,05 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	231 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,3 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3. Gang)	<b>5,1 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	<b>37,5 m</b>
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	<b>6,6 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>7,0/5,6/7,8 l</b>
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Herstellerangabe/Test	136 g/km/ <b>161 g/km</b>
Innengeräusch 130 km/h	<b>64 dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	4841 mm/1846 mm/1468 mm
Leergewicht/Zuladung	<b>1615 kg/435 kg</b>
Kofferraumvolumen	<b>455 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/1800 kg
Dachlast	100 kg
Tankinhalt	70 l
Reichweite	<b>1060 km</b>
Allgemeine Garantie	keine*
Rostgarantie	12 Jahre
ADAC-Testwerte <i>kursiv</i>	* 2 Jahre gesetzliche Sachmängelhaftung

## Kosten

Monatliche Betriebskosten	<b>101 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten	<b>65 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>114 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>418 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>698 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	19/25/28
Grundpreis	37.900 Euro

## Ausstattung

### Technik

Abstandsregelung, elektronisch	1.550 Euro
Aktivlenkung	1.200 Euro
Automatikgetriebe	2.160 Euro
Bremsassistent	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht (inkl. Abbligelicht)	450 Euro°
Parkhilfe, elektronisch (vorn u. hinten)	810 Euro°
Reifendruckkontrolle	Serie
Runflat-Reifen	ab 760 Euro
Spurassistent	520 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/-automatik	Serie/880 Euro
Navigationssystem	1.840 Euro°
Sitzbezüge, Leder (inkl. Sitzheizung)	2.380 Euro°
Skisack/Durchladeluke	500 Euro°

### Außen

Alarmanlage	460 Euro
Außenspiegel, aut. abblendend (inkl. Innenspiegel)	510 Euro°
Lackierung Metallic	930 Euro
Schiebe-Hubdach (Glas)	1.240 Euro
Tagfahrlicht	Serie

°im Testwagen vorhanden

## Testzeugnis

### Technik/Umwelt(Testergebnis)2,0

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

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 Januar 2008