

## BMW M3 Coupé

Zweitüriges Coupe der Mittelklasse (309 kW / 420 PS)

### ADAC Testergebnis

**Note 2,1**

Traditionell gibt's den 3er auch als Coupé. Der neue sieht dynamisch aus und fährt auch so. Besonders als M3 mit dem extrastarken 8-Zylinder 4-Litermotor und 420 PS. Der sorgt bereits aus niedrigsten Drehzahlen für enormen Vorschub, der bis hin zur Höchstgeschwindigkeit von 280 km/h nicht enden will. Das ausgezeichnet abgestimmte Sportfahrwerk sorgt auch bei höchstem Tempo für exzellente Bodenhaftung, trotzdem kommt der Federungskomfort nicht zu kurz. Für 1.900 € Aufpreis gibt es Stoßdämpfer mit einstellbaren Kennlinien. Das Sechsgang-Getriebe ist für möglichst gute Fahrleistungen ausgelegt, also kurz. Dadurch sind die Motordrehzahlen stets ziemlich hoch, was sich im Verbrauch negativ niederschlägt. Demnächst gibt es gegen Aufpreis ein Automatik-Doppelkupplungs-Getriebe (SMG). Dass bei einem so hochkarätigen Sportgerät der Verbrauch hoch ist, dürfte niemanden verwundern. Unter 10 l auf 100 km ist der gut 1,6 Tonnen schwere BMW kaum zu bewegen - entsprechend hoch ist der CO<sub>2</sub>-Ausstoß. Fazit: Ein wirklicher Sportwagen, mit der Leistung eines 911 GT3 aber nur halb so teuer. Der Preis: 66.650 € plus einigem erforderlichen Zubehör. **Karosserievarianten:** Stufenheck-Limousine, Cabrio. **Konkurrenten:** Audi RS4, Chevrolet Corvette.

- + sehr gute Verarbeitung
- + leichte, funktionelle Bedienung
- + körpergerechte Sportsitze
- + sehr starker, laufruhiger Motor
- + ausgezeichnete Straßenlage
- + sehr handlich
- + großes Händlernetz
- hinten schlechte Sicht
- kein Reserverad
- hoher Verbrauch
- teuer im Unterhalt



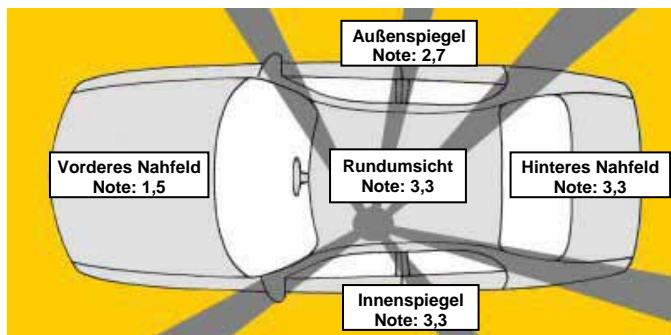
### Karosserie/Kofferraum

**Note 2,6**

#### Verarbeitung

**Note: 1,5**

- + Die sehr gut verarbeitete Karosserie ist besonders verwindungs-



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.

steif, Spaltbreiten an Türen und Klappen sind gleichmäßig und gering. Der geschlossene Unterboden ist glattflächig, das reduziert verbrauchserhöhende Luftwirbel. Im Innenraum gefallen hochwertige, haptisch angenehme Materialien und die besonders saubere Verarbeitung. Die Runflat-Reifen sind serienmäßig, bei Druckverlust kann mit ca. 80 km/h noch 100 bis 200 Kilometer weitergefahren werden.

- Die Karosseriefanken haben keinen Schutz vor Beschädigungen durch dagegenschlagende Autotüren. Ein vollwertiges Reserverad gibt es wegen der Runflat-Bereifung nicht.

#### Sicht

**Note: 2,3**

- Optional gibt es eine akustische Einparkhilfe für hinten sowie auch für vorn und hinten.
- + Der Fahrer sieht nach vorn gut, dafür sorgt die abfallende Front. Helle Xenonscheinwerfer sind serienmäßig, dynamisches Kurvenlicht kosten extra. Selbsttätig abblendende, außen auch beheizbare Rückspiegel sind eine weitere Option.
- Die Pfosten der Frontscheibe sind etwas breit, der linke stört beim Abbiegen. Nach schräg hinten sieht der Fahrer wenig, leicht kann es passieren, dass er einen Fußgänger oder Fahrradfahrer übersieht.

#### Ein-/Ausstieg

**Note: 3,6**

- + Mit der Fernbedienung zum Ent- und Verriegeln der Türen lassen sich auch die Fenster öffnen und schließen. Nach dem Aussteigen



*Für ein Coupé ist die Übersichtlichkeit noch relativ gut.*

bleiben die Scheinwerfer noch eine kurze Zeit eingeschaltet und beleuchten das Umfeld.

- Wie bei allen Coupé's ist auch beim 3er das Ein- und Aussteigen weniger bequem, weil sich die Sitze tief unten befinden und die Karosserie flach ist. Zudem sind die Schweller, die es zu überwinden gilt breit und es stören die seitlich hochgezogenen Wangen der Sportsitze. In engen Parklücken kommt hinzu, dass sich die breiten Türen nur wenig öffnen lassen. Für leichteres Einsteigen hinten lassen sich die Vordersitze elektrisch nach vorne fahren. Aussteigen ist aber trotzdem beschwerlich, weil man sich aus den tiefen Sitzmulden mühsam hoch wuchten muss. Steht man dann noch an einer Steigung, klappen die Türen einem entgegen, weil die Aufhalter schwach sind.

#### Kofferraum-Volumen\*

**Note: 2,7**

Der Kofferraum fasst 390 l Gepäck. Bei vorgeklappten Rücksitzlehnen sind es 710 Liter.



*Mit 390 l verfügt der Kofferraum um 30 l mehr Volumen als beim Vorgänger.*

#### Kofferraum-Zugänglichkeit

**Note: 2,9**

- + Der weitgehend glattflächige Kofferraum hat ein zweckmäßiges Format. Nach dem Losfahren sperrt sich die Heckklappe automatisch ab.
- Die Zugänglichkeit ist wegen der kleinen Öffnung schlecht. Beim Schließen der Kofferraumklappe verschmutzt man sich die Finger, weil sie von außen nachgedrückt werden muss.

#### Kofferraum-Variabilität

**Note: 2,4**

- + Die klappbare, asymmetrisch geteilte Rücksitzlehne ist serienmäßig, der Skisack kostet extra.
- Der Skisack ist in der Handhabung recht unpraktisch. Ablagefächer für kleine Utensilien und ein Gepäcknetz müssen extra bezahlt werden.

## Innenraum

**Note 2,4**

### Bedienung

**Note: 1,9**

- + Beim Anschnallen hilft ein elektrisch ausfahrenden "Gurtbringer". Schalter, Hebel und Kontrollen sind überwiegend griffgerecht und funktionell, man kommt mit ihnen schnell intuitiv zurecht. Die großen Rundinstrumente lassen sich gut ablesen, nur wenn das etwas zu flach stehende Lenkrad ganz tief gestellt ist, sind die oberen Zahlen verdeckt. Alle Fensterheber haben Tippkontakt. Die Audioanlage ist serienmäßig, ebenso der Bordcomputer, der u. a. über Momentan- und Durchschnittsverbräuche informiert. Optional ist der Fernlichtassistent, der automatisch auf- und abblendet. Das einfach einstellbare Navigationssystem kostet Aufpreis, ist aber nur mit "i-drive" zu haben. In Armaturenbrettmittte befindet sich ein großes, übersichtliches Display. Hinten gibt es gegen Aufpreis Leseleuchten (Lichtpaket).
- Das Starten des Motors per separatem Druckknopf ist eher umständlich. Bei Dunkelheit findet man den Schlitz zum Einstecken des "Schlüssels" schlecht. Meist kommt man mit dem optionalen "i-drive" gut zurecht. Es sollte aber wegen zu großer Ablenkung nicht vom Fahrer während der Fahrt bedienbar sein. Es fehlt eine gut sichtbare Kontrolle für das Fahrlicht. Das ist besonders unangenehm, wenn die Lichtautomatik aktiviert ist, und der Fahrer nicht erkennen kann, ob er das Licht ein- oder ausgeschaltet hat. Besonders hinten fehlt es an Ablagen. Die Fenster funktionieren nur mit Zündung.



*Neben der guten Funktionalität des Fahrerplatzes überzeugt das Coupé durch eine hervorragende Verarbeitungsqualität und hochwertige Materialien.*

### Raumangebot vorne\*

**Note: 1,9**

- + Vorn sitzt man geräumig, bei großer Innenbreite und Kopffreiheit. Der Fahrersitz lässt sich selbst noch für ca. 1,95 m große Personen zurückschieben.

### Raumangebot hinten\*

**Note: 3,9**

- Hinten geht es enger zu: Auf den beiden ausgeformten Plätzen haben nur Mitfahrer bis ca. 1,80 m Größe Platz, größere Personen stoßen mit dem Kopf am Dach an.

## Komfort

**Note 2,0**

### Federung

**Note: 2,5**

- + Das Fahrwerk ist sportlich straff abgestimmt. Die Unebenheiten der Straße werden sportwagengleich, aber bei einem gewissen Restkomfort passabel abgefedert. Der reicht meist aus, denn nur bei sehr groben Unebenheiten wird die Federung unkomfortabel. Angenehm ist die geringe Seitenneigung in Kurven. Gegen Aufpreis gibt es Dämpfer Control, dann kann man die Stoßdämpfung komfortabel, normal und sportlich einstellen. Auch mit dem optionalen "M Drive" ist das Fahrwerk härter einstellbar.

### Sitze

**Note: 1,7**

- + Die straff gefederten Sitze sorgen für hohen Sitzkomfort, sind groß

und bieten vorzüglichen Seitenhalt. Zur besseren Unterstützung im Lendenwirbelbereich gibt es optional eine pneumatische Rückenstütze, die auch in der Höhe verändert werden kann. Fahrer- und Beifahrersitz lassen sich in der Höhe und in der Neigung einstellen - so findet sich für jede Statur eine angenehme Sitzposition. Langbeinige Personen können sich die Sitzfläche zur Verlängerung herausziehen. Die beiden Rücksitzplätze sind körpergerecht ausgeformt.

- Hinten sind die Sitze wenig gefedert.

### Innengeräusch

**Note: 2,2**

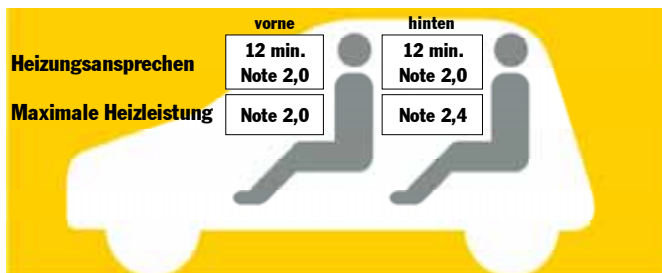
- + Trotz des sportlich klingenden Auspuffs und des leichten Dröhrens bei niedriger Drehzahl ist der Geräuschpegel im Innenraum nicht zu hoch. Bei hohem Tempo dominieren die Windgeräusche.

### Heizung, Lüftung

**Note: 1,6**

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

- + Die kräftige Heizung hat mit dem kleinen Innenraum leichtes Spiel. Bereits nach kurzer Fahrzeit ist die Luft angenehm erwärmt. Fahrer und Beifahrer können sich die Temperatur und Luftmengenverteilung individuell einstellen. Die sensibel agierende Klimaautomatik und der Feinfilter (gut für Allergiker) sind serienmäßig.



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

### Motor/Antrieb

**Note 1,5**

#### Fahrleistungen\*

**Note: 0,8**

- + Schon die Zahlen sagen alles: 8 Zylinder, vier-Liter-Hubraum und 420 PS bei 8300 Umdrehungen pro Minute. Das sorgt für atemberaubendes Spurtvermögen vom Stand weg, bis hin zur Höchstgeschwindigkeit von (abgeregelt) 250 km/h. Durch Umschalten auf "M-Drive" spricht der Motor noch unmittelbar aufs Gas an.

#### Laufkultur

**Note: 1,0**

- + Der Motor läuft seidenweich wie eine Turbine, selbst wenn sich die Nadel des Drehzahlmessers dem roten Bereich von 8300 Umdrehungen pro Minute nähert.

#### Schaltung

**Note: 2,0**

- + Die Gänge sind sehr präzise geführt und lassen sich bei wenig Kraft wechseln - manchmal jedoch mit einem leichten Kratzgeräusch.

#### Getriebeabstufung

**Note: 3,0**

Die Abstufung des Getriebes ist auf möglichst gute Fahrleistungen abgestimmt. Das hat jedoch zur Folge, dass die Motordrehzahlen bei schneller Fahrt hoch sind.

### Fahreigenschaften

**Note 1,1**

#### Fahrstabilität

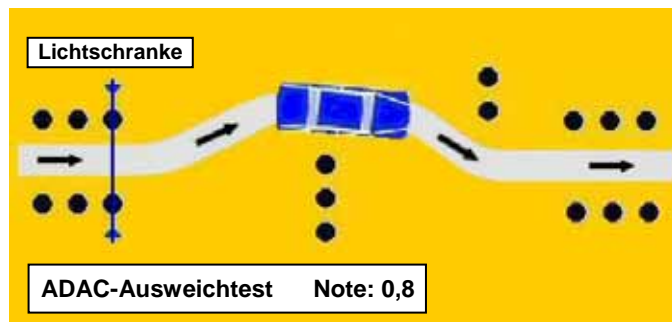
**Note: 1,1**

- + Der M3 fährt richtungsstabil und vermittelt dem Fahrer bei jedem Tempo ein sicheres Gefühl, nicht zuletzt durch die stramme Lenkung. Die Schlupfregelung (DTC) und das Sperrdifferential helfen, dass die Antriebsräder bei weniger griffigem Untergrund nicht so schnell durchrutschen. Eine Reifendruck-Kontrolle ist serienmäßig. ADAC Ausweichtest: Die Lenkung ist direkt und präzise, wie auf Schienen durchfährt der M3 den Parcours. Der Tendenz zum leichten Nachdrängen wirkt das elektronische Antischleuder-System DSC bereits im Ansatz entgegen.

#### Kurvenverhalten

**Note: 1,3**

- + Die Kurvenlage ist leicht untersteuernd, für jedermann gutmütig. Dabei sind sehr hohe Geschwindigkeiten möglich, ohne dass das



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.

Fahrzeug Anstalten macht, den eingeschlagenen Kurs zu verlassen. Ist das Tempo doch einmal zu hoch, greift auch hier das Antischleudersystem DSC ein, um Schleudern zu verhindern.

### Lenkung\*

**Note: 1,3**

- + Die Lenkung spricht sehr spontan an, ohne dass das Coupé deshalb nervös reagieren würde. Sie ist zielgenau und vermittelt guten Kontakt zur Fahrbahn. Der kleine Wendekreis sorgt dafür, dass auch bei wenig Platz leicht rangiert werden kann.

### Bremse

**Note: 0,7**

- + Die Bremse spricht schnell an und lässt sich fein dosieren. Bei Vollbremsungen aus 100 km/h sind gerade 35 m bis zum Stillstand erforderlich (Mittel aus 10 Bremsungen, halbe Zuladung, Serienreifen).

### Sicherheit

**Note 2,1**

#### Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

**Note: 2,1**

- + Folgendes Sicherheitszubehör ist serienmäßig: Tagfahrlicht, DSC (elektronische Stabilitätskontrolle), Bremsassistent und Bremslichter, die bei starker Bremsung das Leuchtfeld vergrößern. Dynamisches Kurvenlicht kostet extra.



#### Passive Sicherheit - Insassen

**Note: 1,7**

- + Die 3er Limousine erreichte beim Crashtest nach EuroNCAP fünf Sterne. Der M3 besitzt neben Frontairbags vorn auch Seiten- und durchgehende seitliche Kopfairbags. Der Seatbelt-Reminder erinnert den Fahrer und Beifahrer daran, sich anzuschnallen. Die Kopfstützen der Vordersitze bieten max. ca. 1,85 m großen Personen optimalen Schutz. Hinten sind sie niedriger, reichen aber für die meisten Mitfahrer aus, um für genügend Sicherheit zu sorgen. An den stabilen, griffgerechten Türgriffen lässt sich sehr hohe Zugkraft aufbringen. So kann man nach einem Unfall verklemmte Türen öffnen.

#### Kindersicherheit

**Note: 1,8**

- + Auf den Rücksitzplätzen lassen sich Kindersitz-Systeme stabil unterbringen - auch mittels Isofix-System. Gegen Aufpreis ist der Beifahrer-Frontairbag mit einem Schalter deaktivierbar. Dann dürfen auf dem Beifahrersitz Babyschalen gesichert werden. Die Fensterheber haben einen zuverlässig funktionierenden Einklemmschutz.

- Wegen der schlechten Zugänglichkeit der Rücksitzbank ist das Unterbringen der Sitze und Anschnallen der Kinder recht mühsam.

### Fußgängerschutz

**Note: 4,0**

- Fußgänger haben bei einem Zusammenstoß ein erhöhtes Verletzungsrisiko, weil sich unter der Motorhaube in geringen Abständen harte Bauteile befinden. Die Limousine erreichte beim Crashtest nur einen der vier möglichen Sterne.

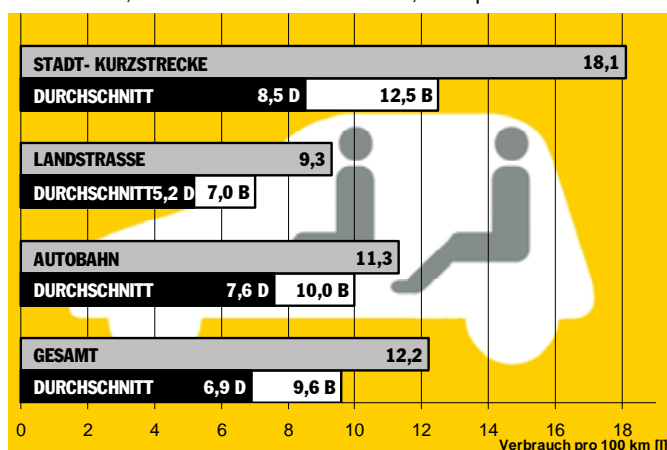
### Verbrauch/Umwelt

**Note 3,1**

#### Verbrauch\*

**Note: 5,4**

- Die Verbände sind hoch, alle Ergebnisse zusammen genommen, errechnen sich 12,2 l pro 100 km. Im einzelnen, innerorts 18,1 l, außerorts 9,3 l und auf der Autobahn 11,3 l SuperPlus auf 100 km.



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

### Abgas

**Note: 0,8**

- + Die Schadstoffanteile im Abgas sind sehr gering.

### Wirtschaftlichkeit\*

**Note 5,5**

#### Betriebskosten

**Note: 5,5**

- Naturgemäß kann ein Sportwagen dieser Klasse in den Betriebskosten nicht punkten. Der relativ hohe Verbrauch, kombiniert mit dem noch teureren SuperPlus Kraftstoff lässt nur den Tankwart lächeln.

#### Werkstatt- und Reifenkosten

**Note: 5,5**

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 langen Serviceabstände sorgen für weniger Werkstattaufenthalte. BMW verbaut nach eigenen Angaben durchwegs langlebige und qualitativ hochwertige Wartungs- und Verschleißteile.
- Die teuren Werkstattstundenpreise sowie die hohen Kosten für den Reifenersatz verhindern eine bessere Benotung, zudem gewährt BMW immer noch keine Herstellergarantie.

### Wertstabilität

**Note: 2,4**

- + Eine Stärke von BMW-Fahrzeugen ist ihr stabiler Restwertverlauf. Dies kann, trotz der extrem hohen Motorisierung, auch dem M3 Coupé attestiert werden.

### Kosten für Neuanschaffung

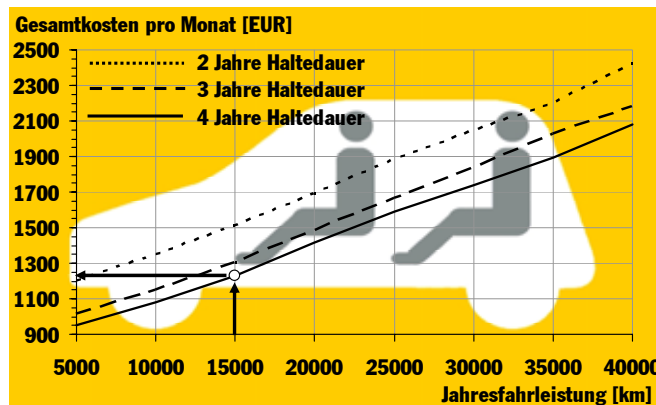
**Note: 5,5**

- Genau so wertstabil, wie der BMW seit jeher ist, bewegt sich auch sein Anschaffungspreis schon immer auf hohem Niveau. Mehr als 66.000 Euro müssen dafür bezahlt werden, somit nicht für jeden Geldbeutel. Dementsprechend hoch sind auch die monatlichen Aufwendungen für den Wertverlust.

### Fixkosten

**Note: 5,5**

- Auch bei den fixen Kosten, also den Ausgaben für Steuer und Versicherung, fordert der sportliche 3er einen tiefen Griff in den Geldbeutel seines Besitzers; die Versicherer lassen sich vor allem die Kaskoabsicherung dieser Variante üppig bezahlen und auch beim Erhalt des Kraftfahrzeugsteuerbescheids dürfte bei einem Hubraum von 4 Litern wenig Freude aufkommen.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Autokosten (Beispiel: 1227 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

### Weitere Motorvarianten

### in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	320i	325i	330i	335i	320d	325d	330d	335d
Aufbau/Türen	CP/2	CP/2	CP/2	CP/2	CP/2	CP/2	CP/2	CP/2
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1995	6/2996	6/2996	6/2979	4/1995	6/2993	6/2993	6/2993
Leistung [kW(PS)]	125(170)	160(218)	200(272)	225(306)	130(177)	145(197)	170(231)	210(286)
Max.Drehmoment [Nm]bei U/min	210/4250	270/2400	320/2750	400/1300	350/2000	400/1300	500/1750	580/1750
0-100 km/h[s]	8,1	6,6	6,0	5,5	7,9	7,3	6,6	6,1
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	230	250	250	250	232	238	250	250
Verbrauch pro 100 km [l]	6,8S	7,5S	7,6S	9,4S	5,4D	6,3D	6,5D	7,1D
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/19/25	15/21/25	16/25/25	16/25/25	17/22/24	18/24/26	18/24/26	20/27/26
Steuer pro Jahr[Euro]	135	202	202	202	308	463	463	463
Monatliche Gesamt-Kosten[Euro]	583	678	752	837	593	667	708	809
Grundpreis[Euro]	32.800	37.900	42.300	45.000	36.000	38.950	42.950	48.000

#### 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-Haftpf.  
VK = Vollkasko  
TK = Teilkasko

Kraftstoff:  
N = Normalbenzin  
S = Superbenzin  
SP = SuperPlus  
D = Diesel

## Daten und Messwerte

8-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro4
Hubraum	3999 ccm
Leistung	309 kW (420 PS)
bei	8300 U/min
Maximales Drehmoment	400 Nm
bei	3900 U/min
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	RF245/40R18ZR
Reifengröße (Testwagen)	<b>265/40R18Y</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	<b>11,45 m/11,25 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	250 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	4,8 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3. Gang)	<b>2,6 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	<b>35 m</b>
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (SuperPlus)	<b>12,2 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>18,1/9,3/11,3 l</b>
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Herstellerangabe/Test	295 g/km/ <b>290 g/km</b>
Innengeräusch 130 km/h	<b>68 dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	4615 mm/1804 mm/1424 mm
Leergewicht/Zuladung	<b>1615 kg/465 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>390 l/710 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	- / -
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	63 l
Reichweite	<b>515 km</b>
Allgemeine Garantie	keine*
Rostgarantie	12 Jahre
ADAC-Testwerte <i>kursiv</i>	* 2 Jahre gesetzliche Sachmängelhaftung

## Kosten

Monatliche Betriebskosten	<b>250 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten	<b>159 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>141 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>677 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>1227 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/29/30
Grundpreis	66.650 Euro

## Ausstattung

### Technik

Abstandsregelung, elektronisch	nicht erhältlich
Antriebsschlupf-Regelung	Serie
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Bremsassistent	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	450 Euro
Parkhilfe, elektronisch (hinten)	420 Euro°
Reifendruckkontrolle	Serie
Runflat-Reifen	nicht erhältlich
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	Serie

### Innen

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	Serie
Isofix-Kindersicherungssystem	Serie
Klimaautomatik	Serie
Navigationssystem	2.300 Euro°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	nicht erhältlich
Sitzbezüge, Leder (inkl. Heizung)	2.220 Euro°
Sitze, vorn, beheizbar	370 Euro
Skisack/Durchladeluke	Aufpreis

### Außen

Außenspiegel, automatisch abblendend	370 Euro
Lackierung Metallic	770 Euro
Scheinwerfer-Reinigungsanlage	Serie
Schiebe-Hubdach (ohne Aufpreis)	Serie

°im Testwagen vorhanden

## Testzeugnis

### Technik/Umwelt(Testergebnis)2,1

<b>Karosserie/Kofferraum</b>	<b>2,6</b>
Verarbeitung	1,5
Sicht	2,3
Ein-/Ausstieg	3,6
Kofferraum-Volumen*	2,7
Kofferraum-Zugänglichkeit	2,9
Kofferraum-Variabilität	2,4
<b>Innenraum</b>	<b>2,4</b>
Bedienung	1,9
Raumangebot vorne*	1,9
Raumangebot hinten*	3,9
Innenraum-Variabilität	4,0
<b>Komfort</b>	<b>2,0</b>
Federung	2,5
Sitze	1,7
Innengeräusch	2,2
Heizung, Lüftung	1,6
<b>Motor/Antrieb</b>	<b>1,5</b>
Fahrleistungen*	0,8
Laufkultur	1,0
Schaltung	2,0
Getriebeabstufung	3,0
<b>Fahreigenschaften</b>	<b>1,1</b>
Fahrstabilität	1,1
Kurvenverhalten	1,3
Lenkung*	1,3
Bremse	0,7
<b>Sicherheit</b>	<b>2,1</b>
Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme ...	2,1
Passive Sicherheit - Insassen	1,7
Kindersicherheit	1,8
Fußgängerschutz	4,0
<b>Umwelt</b>	<b>3,1</b>
Verbrauch*	5,4
Abgas	0,8
<b>Wirtschaftlichkeit*</b>	<b>5,5</b>
Betriebskosten*	5,5
Werkstatt-/Reifenkosten*	5,5
Wertstabilität*	2,4
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 Januar 2008