

BMW 330xi touring Steptronic

Fünftürige Kombilimousine der Mittelklasse (200 kW / 272 PS)

ADAC Testergebnis

Note 1,9

Der 3er - auch als Kombi dynamisch und perfekt bis ins Detail, im Format erfreulicher Weise noch handlich. Er hat viel sinnvolles Sicherheits-Zubehör, wie u.a. Reifen mit Notlaufeigenschaften und Bremslichter, die bei einer starken Bremsung durch ein größeres Leuchtfeld auffälliger sind. Dank Allradantrieb ist man der König auf verschneiten Bergstraßen, kaum ein Hügel der nicht erklommen werden kann. Und in Kombination mit der weich schaltenden Automatik macht er das noch souveräner. Dass der 3 Liter-Sechszylinder mit 272 PS dabei recht ordentlich schluckt darf nicht verwundern, im Schnitt sind es 8,8 l Super auf 100 km. Da helfen auch technische Kunststückchen, wie die "Brake Energy Regeneration" oder die Luftklappensteuerung am Kühler nicht allzu viel. Wer will, kann seinen 330xi touring noch mit vielen interessanten Details aufrüsten, denn die Aufpreisliste ist ellenlang. Fazit: Interessantes Angebot für sportlich orientierte Fahrer, mit hohem Anspruch an Leistung und Perfektionismus, die viel auf verschneiten Pässen unterwegs sind und zudem auch mal etwas transportieren möchten. Der Anschaffungspreis ist hoch: 45.410 € plus Zubehör. **Karosserievarianten:** Stufenheck. **Konkurrenten:** Audi A4 Avant 3.2 FSI quattro.



- + sehr gute Verarbeitung
- + leichte, funktionelle Bedienung
- + sehr gute Sportsitze (Aufpreis)
- + starker, laufruhiger Motor
- + ausgezeichnete Automatik
- + sehr gute Straßenlage
- + durch Allrad sehr gute Traktion
- + großes Händlernetz
- unpraktisch schräges Heck
- recht hoher Verbrauch
- Anschaffung/Unterhalt teuer

Karosserie/Kofferraum

Note 2,5

Verarbeitung

Note: 1,5

- + Die sehr gut verarbeitete Karosserie ist besonders verwindungssteif, Spaltbreiten an Türen und Klappen sind gleichmäßig und gering. Der glattflächige Unterboden reduziert die Geräusche nach außen und verbrauchserhöhende Luftwirbel. Im Innenraum gefallen hochwertige, haptisch angenehme Materialien und die besonders saubere Verarbeitung. Die Runflat-Reifen sind serienmäßig, bei Druckverlust kann noch ca. 150 Kilometer weitergefahren werden. Die Dachreling und die dafür erforderlichen Streben und

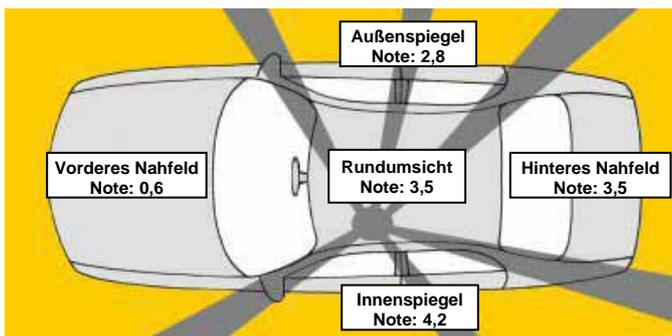
Halter kosten extra.

- Die Karosserieflanken haben keinen Schutz vor Beschädigung dagegenschlagender Autotüren. Ein Reserverad gibt es nicht.

Sicht

Note: 2,4

Die Rundumsicht ist noch passabel, für bessere Sicht nach hinten



Trotz der versenkbaren Rücksitzkopfstützen ist die Sicht nach hinten eingeschränkt.

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

können die Kopfstützen der Rückbank umgeklappt werden (Aufpreis). Optisch-akustische Einparksensoren, wahlweise vorn und hinten oder nur hinten, sind ebenfalls in der Aufpreisliste zu finden.

- + Der Fahrer sieht nach vorn gut, dafür sorgt die abfallende Front. Gegen Aufpreis sind helle Xenonscheinwerfer und dynamisches Kurvenlicht erhältlich. Selbsttätig abblendende Rückspiegel sind eine weitere Option.
- Beheizung für die Außenspiegel kostet extra.



Ein-/Ausstieg

Note: 3,3

- + Mit der Fernbedienung zum Ent- und Verriegeln der Türen lassen sich auch die Fenster öffnen und schließen. Nach dem Aussteigen bleiben die Scheinwerfer noch ein kurze Zeit eingeschaltet und beleuchten den Weg.
- Mit aufpreispflichtigen Sportsitzen steigt man wegen der Seitenwangen etwas schwierig ein und aus. Hinten ist besonders das Aussteigen durch die hochgezogenen seitlichen Sitzpolster unbequem. Die Türaufhalter sind recht schwach.

Kofferraum-Volumen*

Note: 3,2

- Der Kofferraum fasst 335 l Gepäck. Bei vorgeklappten Rücksitzlehnen sind es 715 Liter.
- Sperriges lässt sich wegen der schrägen Heckpartie nicht sehr gut verstauen.



Mit nur 335 l Volumen ist der Kofferraum des touring kleiner als bei einem herkömmlichen VW Golf.

Kofferraum-Zugänglichkeit

Note: 1,4

- + Die Heckklappe entriegelt elektrisch unterstützt und lässt sich dann leicht öffnen. Der Kofferraum kann durch die große Öffnung und das niedrige Bodenniveau bequem beladen werden. Bis zur Fensterunterkante ist das Format zweckmäßig. Das Heckfenster lässt sich separat öffnen. Nach dem Losfahren sperrt sich die Heckklappe automatisch ab.

Kofferraum-Variabilität

Note: 1,9

- + Befestigungseinrichtungen für kleines Gepäck kosten extra.
- + Die asymmetrisch geteilte Rücksitzlehne lässt sich leicht vorklappen, einen Skisack für zwei Paar Ski gibt es als Extra. Unter dem Abdeckrollo befindet sich ein Halter für den Regenschirm. Das serienmäßige Laderaum-Trennnetz kann bei aufgestellter sowie bei vorgeklappter Rücksitzlehne zum Dach gespannt werden.

Innenraum

Note 2,1

Bedienung

Note: 1,8

- + Das Starten des Motors per separatem Druckknopf ist eher umständlich, auch findet man bei Dunkelheit den Schlitz zum Einstecken des Schlüssels nicht gleich. Für 600 € gibt es den "Komfortzugang", dann ist Starten ohne Schlüssel einstecken möglich. Mit dieser Option kann es passieren, dass man eine längere Strecke ohne Zündschlüssel fährt, weil den ein Mitfahrer eingesteckt hatte und vorher ausgestiegen ist. Ärgerlich, wenn man viele Kilometer später tanken muss und dann den Motor nicht mehr starten kann.
- + Schalter, Hebel und Kontrollen sind überwiegend griffgerecht und funktionell, man kommt mit ihnen schnell intuitiv zurecht. Die großen Rundinstrumente können gut abgelesen werden, nur wenn das etwas zu wenig steil stehende Lenkrad ganz tief gestellt ist, sind die oberen Zahlen verdeckt. Die Fensterheber haben Tippkontakt. Die Audioanlage ist serienmäßig, ebenso der Bordcomputer, der u.a. über Momentan- und Durchschnittsverbräuche informiert. Fahrlicht und Wischer schalten sich gegen Aufpreis bei Dunkelheit bzw. Regen automatisch ein. Das einfach einstellbare Navigationssystem kostet Aufpreis, ist aber nur mit "i-drive" zu haben. Dann befindet sich in Armaturenbrettmitteln ein großes, übersichtliches Display. Hinten gibt es gegen Aufpreis Leseleuchten (Lichtpaket).
- Mit dem i-Drive sind gelegentlich die einfachsten Funktionen umständlich zu bewerkstelligen. 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 das Licht ein- oder ausgeschaltet ist. Auch gibt es keine Anzeige für die Kühlwassertemperatur. Besonders hinten fehlt es an Ablagen. Die Fensterheber lassen sich nach Abziehen des Zündschlüssels und einmaligem Öffnen und Schließen der Fahrertür nicht mehr betätigen.

Raumangebot vorne*

Note: 1,9

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

Raumangebot hinten*

Note: 2,8

- + Auf den beiden ausgeformten Plätzen der Rückbank haben Mitfahrer bis fast 1,90 m Größe Platz, ohne mit dem Kopf oder den Knien anzustoßen (Vordersitze für ca. 1,85 m große Insassen zurückgeschoben). Sitzt noch jemand auf dem höckerartigen Platz in der Mitte, wird es für die Personen sehr eng.
- Unter den tiefgestellten Vordersitzen bleibt kaum mehr Platz für die Füße der Mitfahrer.

Komfort

Note 1,9

Federung

Note: 2,5

- + Das Fahrwerk ist eher straff abgestimmt. Meist werden die Unebenheiten der Straße gut abgefedert, liegt der Wagen ruhig auf der Fahrbahn. Nur auf sehr schlechter Straße zeigt sich das Fahrwerk ziemlich ruppig. Angenehm ist die geringe Seitenneigung der Karosserie in Kurven.

Sitze

Note: 1,6

- + Fahrzeug mit aufpreispflichtigen Sportsitzen.
- + Die recht straff gefederten Sitze sorgen für hohen Komfort, sind groß und bieten vorzüglichen Seitenhalt, nicht zuletzt, weil sich die Weite der Sitzwangen einstellen lässt. Auch die Rückenunterstützung kommt nicht zu kurz, vor allem, wenn man die Lordosenstütze mitbestellt hat, die sich in Ausformung und Höhe individuell anpassen lässt. Angenehm auch, dass die Sitzfläche ein Stück herausgezogen werden kann, um noch mehr Auflage für die Oberschenkel zu bieten. Beide Vordersitze lassen sich zudem in der Höhe (elektrisch) einstellen. Die Rückbank ist ebenfalls straff gepolstert und hat eine hohe Lehne mit angenehmer Schräge. Für die Mitfahrer befinden sich im Dach Haltegriffe.
- Die Sitzfläche ist hinten ziemlich tief am Boden, deshalb finden große Menschen kaum Unterstützung für ihre Oberschenkel.

Innengeräusch

Note: 1,6

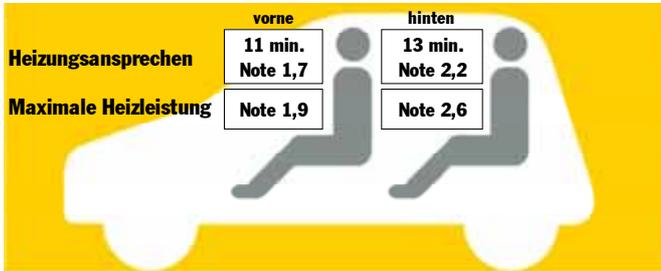
- + Der Geräuschpegel im Innenraum ist selbst bei hohem Tempo niedrig und unaufdringlich, es dominieren die Windgeräusche.

Heizung, Lüftung

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

Note: 1,6

- + Der große Motor produziert selbst bei klirrender Kälte schnell viel Abwärme, was dafür sorgt, dass in kurzer Zeit genügend Warmluft in den Innenraum geblasen wird. Fahrer und Beifahrer können sich die Temperatur und Luftmengenverteilung individuell einstellen. Die Klimaanlage und der Feinfilter, den vor allem Allergiker zu schätzen wissen, sind serienmäßig.
- Ganz hinten lassen sich die Seitenfenster nicht ausstellen. Ein Manko, das vor allem im Laderaum untergebrachte Hunde stören dürfte.



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

Motor/Antrieb

Note 1,2

Fahrleistungen*

Note: 1,3

- + Die Fahrleistungen sind sehr gut. Vor allem in Verbindung mit der Automatik legt der Wagen vom Stand weg enorm los, bis hin zur Höchstgeschwindigkeit von 250 km/h. Dank Allradantrieb sind dabei auch durchrutschende Räder so gut wie ausgeschlossen.

Laufkultur

Note: 1,5

- + Der Motor läuft in jedem Drehzahlbereich ziemlich ruhig und kultiviert, durch die Direkteinspritzung jedoch nicht mehr ganz so geschmeidig wie die BMW-Sechszylinder vergangener Tage.

Schaltung

Note: 1,0

- + Das Automatikgetriebe wechselt die sechs Stufen spontan und ruckfrei - selbst dann, wenn sie bei Kick-Down zurückschaltet.

Getriebeabstufung

Note: 1,0

- + Die Sechsgang-Automatik ist sehr gut abgestuft, passend zum starken Motor. Bei jeder Drehzahl und bei jedem Tempo steht ein passender Gang zur Verfügung, andererseits sind die Motordrehzahlen selbst bei hohem Autobahntempo moderat.

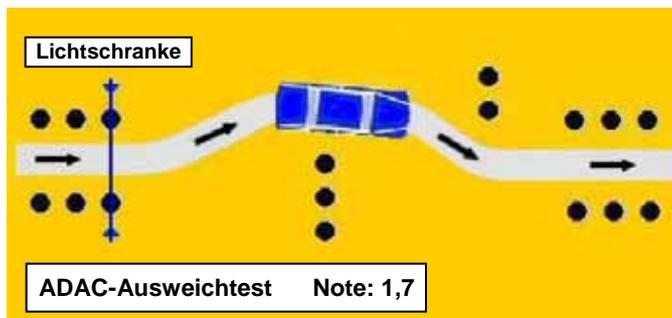
Fahreigenschaften

Note 1,3

Fahrstabilität

Note: 1,6

- + Der 3er fährt richtungsstabil und vermittelt dem Fahrer bei jedem Tempo ein sicheres Gefühl, nicht zuletzt durch die straffe Lenkung. Der variable Allradantrieb garantiert sicheres Weiterkommen an glatten Steigungen. Die serienmäßigen Runflat-Reifen sorgen dafür, dass der Wagen bei plötzlichem Druckverlust den Kurs weitgehend beibehält. Eine Reifendruck-Kontrolle ist serienmäßig. ADAC-Ausweichtest: Der 3er BMW mit Allradantrieb reagiert sofort



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.

auf die präzise Lenkung, die Querbeschleunigung ist hoch. Selbst bei heftigstem Ausweichen ist die Spurhaltung einwandfrei, ohne jede Schleuderneigung. Das elektronische Fahrstabilitätsprogramm (DSC) setzt weich und doch effizient ein.

Kurvenverhalten

Note: 1,3

- + Die Kurvenlage ist leicht untersteuernd, für jedermann gutmütig. Dabei sind sehr hohe Geschwindigkeiten möglich. Selbst wenn voll beschleunigt wird, macht das Fahrzeug keine Anstalten, den eingeschlagenen Kurs zu verlassen. Ist das Tempo doch einmal zu hoch, greift auch hier das DSC ein, um Schleudern zu verhindern.

Lenkung*

Note: 1,4

- + Die direkte Lenkung spricht spontan an und ist zielgenau. Sie vermittelt guten Kontakt zur Fahrbahn. Obwohl sie sich nicht gerade leicht drehen lässt, fährt sich der 3er handlich. Insbesondere wegen der direkten Auslegung und des kleinen Wendekreises, der auch Wenden auf kleinem Raum problemlos möglich macht.

Bremse

Note: 0,9

- + Die Bremse spricht besonders schnell an und lässt sich ausgezeichnet dosieren, auch wenn das Tempo hoch ist. Die Bremswirkung ist sehr gut, bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand sind nur 35,5 m notwendig (Mittel aus 10 Messungen, halbe Zuladung, Serienreifen).

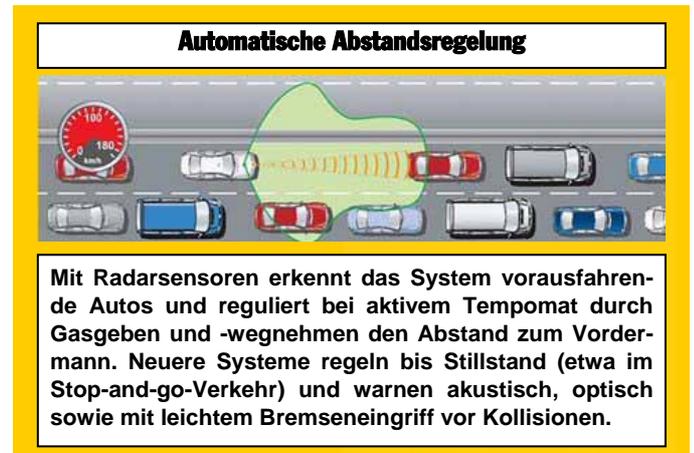
Sicherheit

Note 2,1

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Note: 2,0

- + Der 3er ist mit allen wichtigen Sicherheitsfunktionen ausgerüstet, um in kritischen Fahrsituationen gewappnet zu sein. Darunter fallen der Bremsblockierverhinderer ABS, die elektronische Stabilitätshilfe DSC, der Bremsassistent DBC, Kurvenlicht sowie Tempomat mit Abstandsregelung. Die hellen LED-Rückleuchten sprechen beim Bremsen besonders schnell an, bei Gefahrenbremsung vergrößert sich das Leuchtfeld.



Passive Sicherheit - Insassen

Note: 2,2

- + Beim EuroNCAP-Front- und Seitencrash gibt es höchste Punktzahlen. Das bedeutet alle fünf Sterne für die Insassensicherheit. Auch beim Pfahltest zeigt sich die widerstandsfähige Ganzstahlkarosserie von ihrer besten Seite. Das Airbagsystem umfasst Front-, vorne Seitenairbags sowie durchgehende seitliche Kopfairbags. Die Kopfstützen haben einen geringen Abstand zu den Köpfen der Insassen und können so optimal wirken. Vorn sind sie für ca. 1,85 m große Personen hoch genug ausziehbar. Hinten reicht die Höhe für die vom Platzangebot größtmöglichen Mitfahrer. Eine Sicherheitsklemme trennt bei einem Unfall automatisch die Batterie vom Bordnetz ab und verhindert so einen eventuellen Kurzschluss.
- Die Fond-Kopfstützen lassen sich für bessere Sicht wegklappen (Aufpreis). Vergessen hinten zugestiegene Personen sind wieder aufzurichten, befindet sich die harte schmale Seite der Kopfstütze in Halshöhe. Für hinten gibt es keinen Gurtwarmer.

Kindersicherheit

Note: 1,7

- + Auf den beiden äußeren Rücksitzplätzen lassen sich Kindersitzsysteme unkompliziert und stabil unterbringen - auch mittels Isofix-System. Gegen Aufpreis ist der Beifahrer-Frontairbag mit einem Schalter deaktivierbar. Dann dürfen auf dem Beifahrersitz Baby-

schalen gesichert werden. Die Fensterheber haben einen zuverlässig funktionierenden Einklemmschutz.

- Der Sitz hinten in der Mitte ist für Kindersitze weniger geeignet, weil das Gurtschloss zu lang ist.

Fußgängerschutz

Note: 3,0

Beim simulierten Fußgängerunfall (EuroNCAP) schneidet der Wagen mit zwei von vier Sternen durchschnittlich ab.

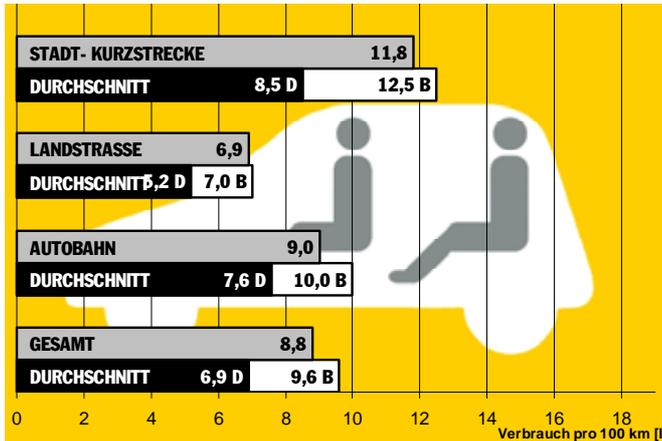
Verbrauch/Umwelt

Note 2,3

Verbrauch*

Note: 4,0

- Innerorts liegt der Verbrauch bei 11,8 l, außerorts bei 6,9 l und auf der Autobahn bei 9,0 l Super auf 100 km. Im Durchschnitt errechnen sich 8,8 l Super.



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

Abgas

Note: 0,6

- + Die Schadstoffanteile im Abgas sind sehr gering.

Wirtschaftlichkeit*

Note 5,2

Betriebskosten

Note: 3,6

Für ein Fahrzeug dieser Leistung kann der BMW 330xi - nur unter Benzinern verglichen - sogar noch relativ akzeptable Verbrauchswerte vorweisen. Dies verhilft ihm trotz der höheren Spritpreise für Benzin Kraftstoff noch zu einer durchschnittlichen Benotung der Betriebskosten.

Werkstatt- und Reifenkosten

Note: 4,9

Der BMW besitzt eine fahrabhängige Inspektionsanzeige. Gemäß Hersteller ist dabei im Schnitt alle 25.000 km oder alle zwei Jahre

ein kleiner (Ölservice) - gar nur alle 50.000 km oder alle vier Jahre ein großer Service fällig.

- + Die langen Serviceabstände versprechen weniger Werkstattaufenthalte. BMW spendiert nach eigenen Angaben dem 3er durchwegs langlebige und qualitativ hochwertige Wartungs- und Verschleißteile.

- Die langen Ölwechselintervalle sind jedoch nur mit einem speziellen, sehr teuren Motoröl möglich. Die Werkstattstundenpreise sind teuer und auch die Kosten für den Reifenersatz sehr hoch. Zudem gewährt BMW immer noch keine Herstellergarantie.

Wertstabilität

Note: 3,5

Trotz eines Generationswechsels, der sich noch innerhalb der vierjährigen Berechnungsdauer vollziehen wird, schlägt sich der 3er - auch in einer derart starken Motorisierung in puncto Wertstabilität gewohnt wacker.

Kosten für Neuanschaffung

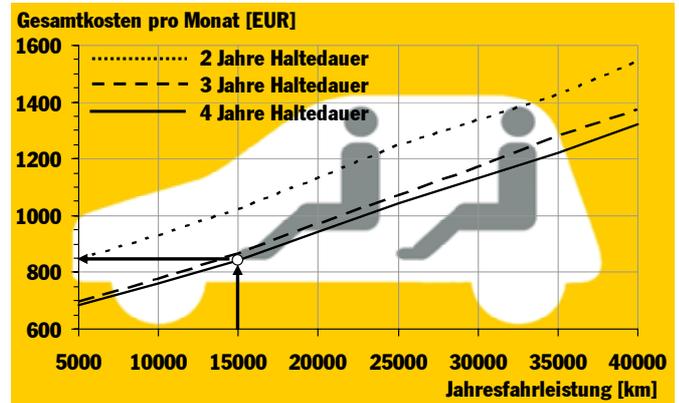
Note: 5,5

- Ebenso klassisch aber auch das gewohnt hohe Niveau beim Anschaffungspreis: Mit mehr als 45.000 Euro lässt sich BMW seinen noblen Mittelklassekombi teuer bezahlen, was sich dementsprechend negativ auch auf die monatlichen Aufwendungen für den absoluten Wertverlust auswirkt.

Fixkosten

Note: 2,9

Bei den fixen Kosten leistet sich der BMW keinen Ausrutscher und verpasst, neben der günstigeren Besteuerung für Otto-Motoren sowie angemessenen Typklasseneinstufungen in der Versicherung, nur knapp die Note GUT in diesem Kapitel.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Autokosten (Beispiel: 843 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

Die Motorvarianten mit Allradantrieb

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	325xi	330xi	335xi	330xd
Aufbau/Türen	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	6/2996	6/2996	6/2979	6/2993
Leistung [kW(PS)]	160(218)	200(272)	225(306)	170(231)
Max.Drehmoment [Nm]bei U/min	270/2400	320/2750	400/1300	500/1750
0-100 km/h[s]	7,7	6,4	5,6	6,7
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	242	250	250	238
Verbrauch pro 100 km [l]	8,6S	8,7S	10,0S	7,2D
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/19/21	17/20/21	19/24/24	18/22/27
Steuer pro Jahr[Euro]	202	202	202	463
Monatliche Gesamt-Kosten[Euro]	748	818	903	758
Grundpreis[Euro]	38.850	43.250	45.550	43.900

Aufbau:

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

Versicherung:

- KH = KFZ-Haftpfl.
- VK = Vollkasko
- TK = Teilkasko

Kraftstoff:

- N = Normalbenzin
- S = Superbenzin
- SP = SuperPlus
- D = Diesel

Daten und Messwerte

6-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro4
Hubraum	2996 ccm
Leistung	200 kW (272 PS)
bei	6700 U/min
Maximales Drehmoment	320 Nm
bei	2750 U/min
Kraftübertragung	permanenter Allradantrieb
Getriebe	6-Gang-Automatikgetriebe
Reifengröße (Serie)	RF225/45R17Y
Reifengröße (Testwagen)	225/45R17Y
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	10,45 m/10,75 m
Höchstgeschwindigkeit	250 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	6,6 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Stufe D)	3,8 s
Bremsweg aus 100 km/h	35,5 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	8,8 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	11,8/6,9/9,0 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test	194 g/km/ 208 g/km
Innengeräusch 130 km/h	66 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4520 mm/1817 mm/1418 mm
Leergewicht/Zuladung	1765 kg/435 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	335 l/715 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/1800 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	63 l
Reichweite	715 km
Allgemeine Garantie	keine*
Rostgarantie	12 Jahre
ADAC-Testwerte <i>kursiv</i>	* 2 Jahre gesetzliche Sachmängelhaftung

Kosten

Monatliche Betriebskosten	162 Euro
Monatliche Werkstattkosten	76 Euro
Monatliche Fixkosten	87 Euro
Monatlicher Wertverlust	518 Euro
Monatliche Gesamtkosten	843 Euro
(vierjährige Haltung, 15000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/20/21
Grundpreis	45.410 Euro

Ausstattung

Technik

Abstandsregelung, elektronisch	1.180 Euro
Allradantrieb	2.600 Euro°
Automatikgetriebe	2.160 Euro
Bremsassistent	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent	130 Euro°
Kurvenlicht	410 Euro°
Parkhilfe, elektronisch (hinten)	420 Euro°
Runflat-Reifen	Serie
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	910 Euro°

Innen

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	160 Euro°
Isofix-Kindersicherungssystem	Serie
Klimaanlage/-automatik	Serie/770 Euro°
Navigationssystem	2.300 Euro°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie
Sitzbezüge, Leder (mit Heizung)	2.190 Euro°
Sitze, vorn, beheizbar	370 Euro
Skisack/Durchladeluke (Skisackl)	180 Euro°

Außen

Außenspiegel, aut. abblendend (mit Innenspiegel)	500 Euro
Lackierung Metallic	770 Euro°
Scheinwerfer-Reinigungsanlage (mit Xenon)	Aufpreis
Schiebe-Hubdach	1.440 Euro

°im Testwagen vorhanden

Testzeugnis

Technik/Umwelt(Testergebnis)1,9

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

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 Wichtigkeit 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 Februar 2008