

## BMW 730d Steptronic (DPF)

Fünftürige Stufenhecklimousine der Oberklasse (170 kW / 231 PS)

### ADAC Testergebnis

**Note 2,0**

Eigenwillig gestylte, mächtige Luxuslimousine mit maximal vier nutzbaren Sitzplätzen. Der erstklassige Fahrkomfort und die aufwendige Technik unterstreichen den Führungsanspruch der Marke BMW in dieser Klasse. Der 6-Zylinder-Dieselmotor hat genügend Kraft, um die schwere Limousine ordentlich in Schwung zu halten, braucht bei moderater Fahrweise auch nicht viel Kraftstoff. Hilfreich ist da die feine, ausgezeichnet harmonisierende 6-Gang-Automatik. Der 7er hat viele geschickte Details, allerdings ist die Bedienung mit dem "Controller" (i-Drive) und vielen unpraktischen Schaltern (z.B. Sitzeinstellung) eher verwirrend. Fazit: Eine Luxuslimousine für den Technikfreak. Recht teuer: 66.500 € plus Zubehör. **Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** Audi A8, Jaguar XJ, Mercedes S-Klasse, VW Phaeton.

- + gute Verarbeitung
- + viel Platz für vier Personen
- + ausgezeichnete Straßenlage
- + sehr hoher Fahrkomfort
- + leistungsstarke Heizung
- + hoher Sicherheitsstandard
- + großes Händlernetz
- Türen öffnen schwer und wenig
- i-Drive kompliziert zu bedienen
- nach hinten unübersichtlich
- teure Anschaffung



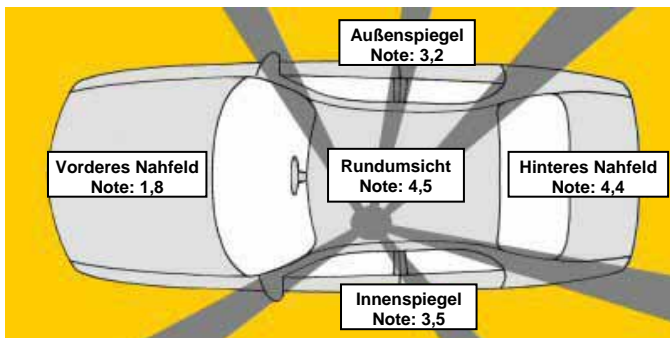
### Karosserie/Kofferraum

**Note 2,8**

#### Verarbeitung

**Note: 1,4**

- + Verarbeitung und Finish der Karosserie sind sehr gut (obwohl die Türen beim Schließen blechern klingen); der glattflächige Unterboden reduziert die Luftwirbel und den Verbrauch. Das Interieur wirkt gediegen, es dominieren hochwertige Kunststoffe, sauber vernähte Polster, die gegen Aufpreis aus Leder gefertigt sind. Holzapplikationen an Türen und Armaturenbrett sorgen für angemessene Noblesse. Ein vollwertiges Reserverad ist Serie.
- Die Karosseriefanken sind vor Beschädigungen durch dagegen schlagende Autotüren nicht geschützt. Die in Wagenfarbe lackierten Stoßfänger können leicht verkratzen. So sind teure Reparaturen bei Bagatellschäden vorprogrammiert.



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.

#### Sicht

**Note: 2,3**

- + Die große Karosserie ist nicht gerade übersichtlich, vorne kann man die Abmessungen noch erahnen, hinten wird's schwierig, denn die Hutablage ist hoch und das Ende nicht sichtbar. Das stört besonders beim rückwärts Einparken, so sind die optional erhältlichen Parksensoren fast schon ein Muss. Die Sicht nach schräg hinten ist auch mäßig, weil die C-Säulen breit und die Kopfstützen der Rückbank nicht versenkbar sind.
- + Die Rückspiegel blenden selbsttätig ab. Helle Bi-Xenon-Scheinwerfer mit Waschanlage sind Serie, gegen Aufpreis gibt es dazu dynamisches Kurvenlicht. Ein sinnvolles Extra ist das automatisch abblendende Fernlicht.

#### Kurvenlicht

Die Scheinwerfer schwenken (abhängig von Lenkradstellung und Geschwindigkeit) gemäß dem Straßenverlauf (rechtes Bild) in Fahrtrichtung und folgen so der Fahrbahn in Kurvenrichtung.



#### Ein-/Ausstieg

**Note: 3,0**

- + Vorn ist der Zustieg zufriedenstellend.
- + Türen, Fenster und das optionale Schiebedach lassen sich per Fernbedienung ent- und verriegeln bzw. öffnen und schließen. Nach dem Aussteigen bleiben die Scheinwerfer noch kurz an und beleuchten den Weg.
- Besonders die hinteren Türen öffnen schwer und nicht weit genug, außerdem stößt man sich beim Einsteigen leicht an. Deshalb, und wegen der außen wuchtigen Sitz-Polsterung, die es zu überwin-

den gilt, steigt man weniger bequem ein. Aussteigen ist noch beschwerlicher, besonders für kleine Personen.

### Kofferraum-Volumen\*

**Note: 3,3**

Der Kofferraum fasst durchschnittliche 440 l Gepäck.



Mit 440 l Volumen ist der Kofferraum des 7er geringfügig kleiner als der bei den Konkurrenten Audi A8 und Mercedes S-Klasse (455 l bzw. 460 l).

### Kofferraum-Zugänglichkeit

**Note: 3,2**

- + Die Kofferraumklappe schwingt nach Betätigung der Fernbedienung durch Federkraft selbsttätig auf; gegen Aufpreis öffnet und schließt sie elektromotorisch (leider nicht per Fernbedienung). Mit seinen glatten Flächen und dem praktischen Format ist der Kofferraum gut zu nutzen.
- Der hintere Bereich des Kofferraums ist wegen der enormen Tiefe und der kleinen Öffnung schlecht zu erreichen.

### Kofferraum-Variabilität

**Note: 4,8**

- Eine klappbare Rücksitzlehne ist nicht zu haben. Es fehlen Ablagemöglichkeiten für kleine Utensilien. In den optional erhältlichen Skisack passen nur zwei paar Ski. Für ein Snowboard ist die Öffnung in der Rücksitzlehne zu eng.

## Innenraum

**Note 2,2**

### Bedienung

**Note: 2,4**

Der Extra Druckknopf zum Starten ist eher hinderlich als praktisch, bringt nur Vorteile mit dem "Komfortzugang" für 1.170 € Gegen Aufpreis ist ein Tempomat mit Abstandsregelsystem erhältlich. Eine Wärmebildkamera findet sich auch in der Aufpreisliste, in dessen Bildschirm ist jedoch wenig zu erkennen und vergrößert die Ablenkung des Fahrers.

- + Die zum Fahren wichtigen Schalter und Hebel lassen sich mit wenig Kraft bewegen, vieles elektromotorisch unterstützt. Tacho



Der separate Starterknopf ist ohne den aufpreispflichtigen Komfortzugang lediglich ein Styling-Gag und bringt in der täglichen Praxis keinerlei Vorteile.

und Drehzahlmesser sind klar gezeichnet und für den Fahrer gut zu sehen. Fahrlicht und Wischer haben Sensorsteuerung. Die elektrischen Fensterheber funktionieren auch ohne Zündung.

- Beim Starten muss man an zu vielen Schaltern hantieren und überlegen, welcher der beiden rechts angebrachten Lenksäulenhebel für das Einlegen der Schaltstufe zuständig ist. Nebenfunktionen werden mit einem sogenannten Controller (i-drive) abgerufen und gespeichert. Dessen komplexen Schalt- und Einstellmöglichkeiten lenken den Fahrer zu sehr ab. Vor allem mit Navigation, dessen Einstellungen gelegentlich nur per Zufall glücken. Auch Sitzeinstellen lenkt ab, denn die Schalter sind "unsichtbar" seitlich am Ablagekasten zwischen den Sitzen angebracht. Dieser Ablagekasten ist aber auch sehr hoch, was dazu führt, dass der Fahrer nur eingeschränkt lenken kann. Es fehlt eine Kontrolle für das Fahrlicht. Das Handschuhfach ist klein, Halter für große Wasserflaschen fehlen.



Die hervorragende Verarbeitungsqualität und Materialanmutung stehen im Kontrast zu dem trotz mehrfacher Überarbeitung immer noch nicht intuitiv erfassbaren i-Drive-Bedienkonzept.

### Raumangebot vorne\*

**Note: 1,8**

- + Auf den Vordersitzen hat man ein großzügiges Raumgefühl. Der Fahrersitz lässt sich für fast 2,0 m Körpergröße einstellen.

### Raumangebot hinten\*

**Note: 1,9**

- + Auch hinten sitzen zwei Personen großräumig und haben viel Platz um sich. Selbst wenn die Vordersitze weiter zurückgestellt sind, reicht die Kniefreiheit noch für zwei 2,0 m große Mitfahrer.
- Der Mittelsitz ist alleine durch die ungünstige Sitzform und die schlechte Erreichbarkeit nur für Notfälle zu gebrauchen.

## Komfort

**Note 1,4**

### Federung

**Note: 1,3**

- Testwagen mit optionalem Adaptive Drive-Fahrwerk
- + Das Fahrwerk hat zwei Einstellungsmodi: Komfort und Sport, die allerdings mit dem komplizierten i-Drive eingestellt werden müssen. In der Komforteinstellung sind Federung und Dämpfung sehr ausgewogen und schlucken die meisten Unebenheiten tadellos. Dabei liegt der Aufbau ruhig auf der Straße, meist ohne zu sehr nachzuschwingen, selbst wenn das Tempo hoch ist. Nur kurze, kleine Erhebungen kommen stärker durch. Der automatische Wankausgleich eliminiert jegliche Seitenneigung in Kurven und der Niveaueausgleich sorgt für beibehaltene Bodenfreiheit bei Beladung.

### Sitze

**Note: 1,2**

- + Die großen Vorder- und Rücksitze sind straff im Unterbau und weich in der Auflage, deshalb sehr komfortabel. Sie sind besonders körpergerecht, haben individuell einstellbare Lordosenstützen (Aufpreis) und ermöglichen eine entspannte Körperhaltung. Gegen Aufpreis sind sie mit einem aktiven Belüftungssystem sowie hydraulisch bewegter Sitzfläche erhältlich, das gegen Verspannungen helfen soll.

### Innengeräusch

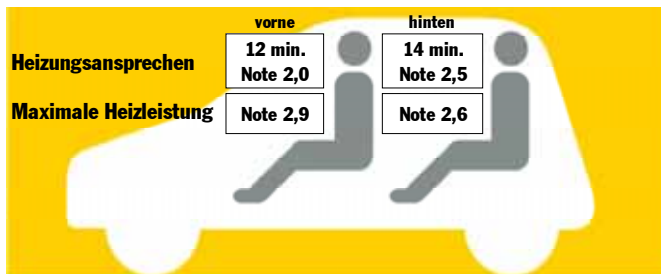
**Note: 0,7**

- + Der Geräuschpegel im Innenraum ist niedrig, der Motor kaum zu hören. Die Windgeräusche sind selbst bei hohem Tempo niedrig.

## Heizung, Lüftung

**Note: 2,3**

- + (Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer) Die kräftige Heizungsanlage erwärmt die Luft innerhalb kurzer Zeit auf ein angenehmes Niveau (Klimaautomatik). Temperatur und Gebläse lassen sich auf der Fahrer- und Beifahrerseite unabhängig voneinander regeln. Die Hintersitzenden haben eigene Einstellmöglichkeiten. Aktivkohle- und Mikrofilter sorgen für reine Innenluft. Gegen Aufpreis gibt es eine Klimaautomatik mit erweitertem Umfang. Das Rollo vor der Heckscheibe ist eine weitere Option.



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

## Motor/Antrieb

**Note 1,3**

### Fahrleistungen\*

**Note: 1,5**

- + Der Drei-Liter-Dieselmotor ist stark, hat aber mit dem hohen Fahrzeuggewicht ein wenig Mühe. So ist die Geschwindigkeitszunahme jenseits von Tempo 200 eher gemütlich.

### Laufkultur

**Note: 1,5**

- + Der Motor läuft in jedem Drehzahlbereich rund und kultiviert, selbst wenn hohe Leistung gefordert wird. Dass es sich um einen Dieselmotor handelt, ist nur akustisch wahrnehmbar.

### Schaltung

**Note: 1,0**

- + Das Automatikgetriebe wechselt die sechs Stufen ruckfrei, schaltet bei Kick-Down sofort zurück, um für bestmöglichen Vortrieb sorgen zu können.

### Getriebeabstufung

**Note: 1,0**

- + Die Abstufungen der sechs Fahrstufen passen sehr gut zur Leistungscharakteristik des Motors. Der kann einerseits sein volles Temperament entwickeln, andererseits die Drehzahlen so halten, dass der Verbrauch möglichst niedrig ist.

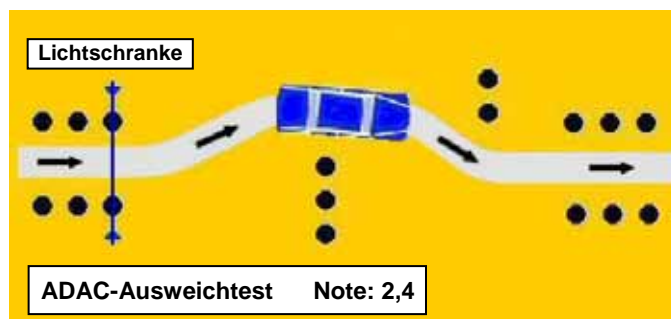
## Fahreigenschaften

**Note 1,5**

### Fahrstabilität

**Note: 1,7**

- + Der Wagen fährt sehr richtungsstabil und vermittelt enorme Sicherheit, selbst bei höchsten Autobahntempi. Das Reifendrucküberwachungssystem ist serienmäßig, pannensichere Run Flat Reifen kosten extra. ADAC-Ausweichtest: Reagiert etwas träge auf die Lenkung und antwortet mit starkem Überschieben. Das Antischleudersystem DSC hat seine liebe Mühe, den schweren Wagen halbwegs auf Kurs zu halten. Schleudern ist aber ausgeschlossen.



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 sehr sicher und untersteuernd ausgelegt, die

möglichen Querbeschleunigungen sind selbst auf nasser Straße enorm hoch. Wenn das Tempo doch einmal überhört sein sollte, hilft auch hier das DSC dem Fahrer, sorgt für Reduktion des Vortriebs und wirkt gegebenenfalls Schleuderbewegungen bereits im Ansatz entgegen.

### Lenkung\*

**Note: 2,2**

- + Die Lenkung spricht sensibel an, selbst wenn das Tempo hoch ist, der Wagen reagiert schnell und gleichmäßig. Dabei ist die Lenkung zielgenau und vermittelt enorm guten Fahrbahnkontakt. Sie ist jedoch beim Rangieren nicht allzu leichtgängig, und auch der Wendekreis ist nicht besonders klein.

### Bremse

**Note: 1,3**

- + Die Bremse spricht besonders schnell an und lässt sich ausgezeichnet dosieren, selbst aus höchstem Tempo. Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h sind gerade mal 37 m bis zum Stillstand erforderlich (Mittelwert aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Serienreifen).

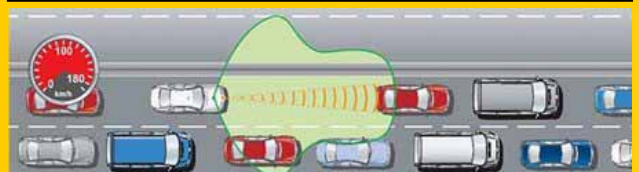
## Sicherheit

**Note 2,7**

### Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

**Note: 2,6**

#### Automatische Abstandsregelung



Mit Radarsensoren erkennt das System vorausfahrende Autos und reguliert bei aktivem Tempomat durch Gasgeben und -wegnehmen den Abstand zum Vordermann. Neuere Systeme regeln bis Stillstand (etwa im Stop-and-go-Verkehr) und warnen akustisch, optisch sowie mit leichtem Bremseneingriff vor Kollisionen.

- + Serienmäßig: Dynamische Stabilitäts-Control, Dynamisches-Brems-Control, Dynamische Traktions-Control, Park Distance-Control, automatische Fahrlichtsteuerung, Innenspiegel automatisch abblendbar, Regensensor. Optional: Adaptive Drive, Aktive Geschwindigkeitsregelung, Night-Vision, Adaptives Kurvenlicht, Fernlicht-Assistent, Navigationssystem Professional.

#### Nachtsicht-Assistent (BMW)

Eine Wärmebild-Kamera überträgt (bei eingeschaltetem Fahrlicht) ihre Informationen auf ein Display. Darauf erscheinen warme Gegenstände heller als kalte. Die Reichweite ist ähnlich der von Fernlicht.



### Passive Sicherheit - Insassen

**Note: 2,6**

- + Das Fahrzeug besitzt neben Frontairbags auch Seiten- und durchgehende seitliche Kopfairbags. Die Kopfstützen sind auch für große Personen hoch genug. An den stabilen, griffgerechten Türgriffen lässt sich hohe Zugkraft aufbringen. So kann man nach einem Unfall verklemmte Türen leichter öffnen.
- Für die hinten Sitzenden gibt es keine Angurt-Erinnerer. Wenn der Fahrer die Türen mit der Fernbedienung abgeschlossen hat, haben die eventuell im Wagen verbliebenen Personen keine Möglichkeit mehr auszusteigen.

### Kindersicherheit

**Note: 2,3**

- + Auf den beiden Außen-Rücksitzplätzen können maximal zwei Kindersitze und Babyschalen mit den vorhandenen Gurten schnell und stabil befestigt werden (Mittelsitz ungeeignet). Alle Fenster und auch die elektrisch schließende Kofferraumklappe (Aufpreis)

- haben Einklemmschutz.
- Auf dem Beifahrersitz dürfen nur Kinder-Rückhaltesysteme mitgenommen werden, wenn der Beifahrer-Airbag in der BMW-Vertretung deaktiviert wurde, denn einen Deaktivierungsschalter gibt es nicht. Isofix auf den hinteren Außensitzen ist nur gegen Aufpreis erhältlich.

### Fußgängerschutz

**Note: 4,0**

Fußgänger haben bei einem Zusammenstoß ein erhöhtes Verletzungsrisiko, weil sich unter der Motorhaube in geringen Abständen harte Bauteile befinden.

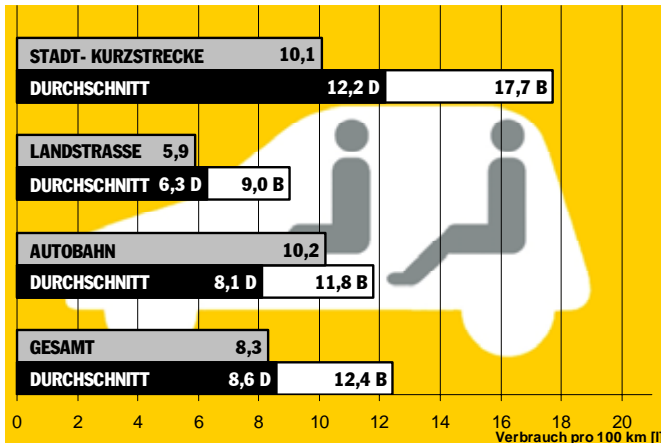
### Verbrauch/Umwelt

**Note 1,9**

#### Verbrauch\*

**Note: 2,4**

- + Innerorts beträgt der Verbrauch 10,9 l, außerorts 6,2 l und auf der Autobahn 10,2 l Diesel pro 100 km. Alle Verbräuche zusammen genommen errechnet sich ein Durchschnittswert von 8,3 Liter.



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

### Abgas

**Note: 1,4**

- + Die Schadstoffanteile im Abgas sind sehr gering. Der Partikelfilter soll verhindern, dass gesundheitsgefährdende Rußteilchen in die Umwelt gelangen. Bei moderater Fahrweise funktioniert das gut, nicht aber im Vollastbereich.

### Wirtschaftlichkeit\*

**Note 3,3**

#### Betriebskosten

**Note: 0,6**

- + Die Betriebskosten, die sich hauptsächlich aus dem Kraftstoffverbrauch ergeben, sind für ein Fahrzeug der Oberklasse sehr niedrig.

#### Werkstatt- und Reifenkosten

**Note: 1,4**

Der 7er 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 BMW auf eine Laufleistung von mindestens 200.000 km ausgelegt.

- + Die langen Inspektionsabstände versprechen weniger Werkstattaufenthalte. Es werden nach eigenen Angaben durchwegs langlebige und qualitativ hochwertige Wartungs- und Verschleißteile verbaut. Die Ausgaben für den Reifenersatz halten sich, bei Verwendung der Seriengröße, auf einem in dieser Klasse erfreulichen Niveau.
- Die Benotung würde noch besser ausfallen, wären die Preise für die Werkstattstunde nicht so teuer. Auch gewährt BMW immer noch keine Herstellergarantie (nur die gesetzlich vorgeschriebene Sachmängelhaftung).

#### Wertstabilität

**Note: 3,5**

Durch einen Generationswechsel, der sich innerhalb der vierjährigen Berechnungsdauer vollziehen wird, leidet die Wertbeständigkeit des 730d. Der sparsame Dieselmotor mit Rußpartikelfilter gibt jedoch Schützenhilfe für einen beständigen Restwertverlauf.

#### Kosten für Neuanschaffung

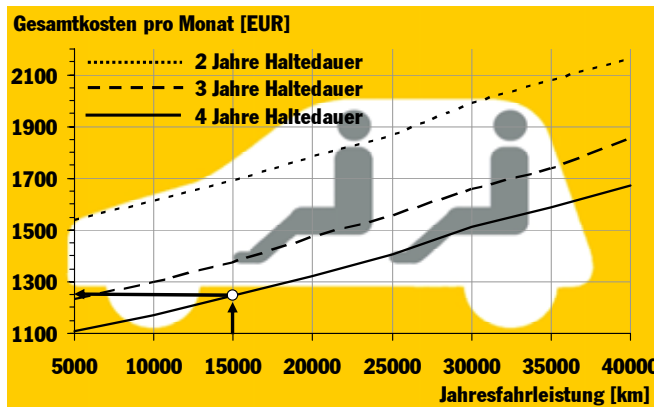
**Note: 4,2**

- Beim Neukauf zeigt sich der BMW allerdings nicht gerade von seiner Schokoladenseite. Über 66000 € müssen dafür berappt werden. Und die Aufpreisliste für die vielen, z.T. auch sinnvollen Extras ist lang.

#### Fixkosten

**Note: 4,5**

- Auch bei den fixen Kosten, also den Ausgaben für Steuer und Versicherung, verdient sich der 730d keine gute Note. Zur höheren Steuer für den Dieselmotor gesellt sich aufgrund der nicht gerade günstigen Typklasseneinstufungen auch noch eine sehr hohe Prämie für die Haftpflicht.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Autokosten (Beispiel: 1248 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

### Die Motorvarianten

#### in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	730i	740i	750i	760i	730d	745d
Aufbau/Türen	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4
Zylinder/Hubraum [ccm]	6/2996	8/4000	8/4799	12/5972	6/2993	8/4423
Leistung [kW(PS)]	190(258)	225(306)	270(367)	327(445)	170(231)	242(330)
Max.Drehmoment [Nm]bei U/min	300/2500	390/3700	490/3600	600/3950	520/2000	750/1900
0-100 km/h[s]	7,8	6,8	5,9	5,5	7,8	6,6
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	244	250	250	250	238	250
Verbrauch pro 100 km [l]	10,4SP	11,6SP	11,9SP	14,4SP	8,3D	9,8D
Versicherungsklassen KH/VK/TK	22/27/27	21/27/27	23/29/28	23/30/28	24/29/30	24/30/30
Steuer pro Jahr[Euro]	202	270	324	405	463	694
Monatliche Gesamt-Kosten[Euro]	1.304	1.410	1.586	2.303	1.248	1.639
Grundpreis[Euro]	66.200	72.900	81.500	121.000	66.500	85.000

#### 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-Haftpfll.

VK = Vollkasko

TK = Teilkasko

#### Kraftstoff:

N = Normalbenzin

S = Superbenzin

SP = SuperPlus

D = Diesel

## Daten und Messwerte

6-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro4
Hubraum	2993 ccm
Leistung	170 kW (231 PS)
bei	4000 U/min
Maximales Drehmoment	520 Nm
bei	2000 U/min
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	6-Gang-Automatikgetriebe
Reifengröße (Serie)	245/55R17W
Reifengröße (Testwagen)	<b>275/40R19Y</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	<b>12,6 m/12,45 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	238 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	7,8 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Stufe D)	<b>4,6 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	<b>37 m</b>
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	<b>8,3 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>10,1/5,9/10,2 l</b>
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Herstellerangabe/Test	210 g/km/ <b>220 g/km</b>
Innengeräusch 130 km/h	<b>64 dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	5039 mm/1902 mm/1491 mm
Leergewicht/Zuladung	<b>1990 kg/490 kg</b>
Kofferraumvolumen	<b>440 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/2100 kg
Dachlast	100 kg
Tankinhalt	88 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>147 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten	<b>82 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>170 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>849 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>1248 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	24/29/30
Grundpreis	66.500 Euro

## Ausstattung

### Technik

Abstandsregelung, elektronisch	1.850 Euro
Automatikgetriebe	Serie
Bremsassistent	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	670 Euro°
Parkhilfe, elektronisch (vorn und hinten)	810 Euro°
Reifendruckkontrolle	Serie
Runflat-Reifen	nicht erhältlich
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	Serie

### Innen

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	Serie
Isofix-Kindersicherungssystem	Serie
Klimaanlage/-automatik	Serie/650 Euro°
Navigationssystem	2.490 Euro°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	nicht erhältlich
Sitzbezüge, Leder (ab)	2.075 Euro°
Sitze, vorn, beheizbar (Serie mit Leder)	440 Euro
Skisack/Durchladeluke	350 Euro°

### Außen

Alarmanlage	Serie
Außenspiegel, automatisch abblendend	Serie
Lackierung Metallic	1.080 Euro°
Scheinwerfer-Reinigungsanlage	Serie
Schiebe-Hubdach	1.340 Euro

°im Testwagen vorhanden

## Testzeugnis

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

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

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 Februar 2008