

BMW 325d (DPF)

Viertürige Stufenhecklimousine der Mittelklasse (145 kW / 197 PS)

ADAC Testergebnis

Note 2,0

Der 3er - dynamisch und perfekt bis ins Detail, im Format erfreulicher Weise noch handlich. Das serienmäßige EfficientDynamics-Paket sorgt mittels technischer Kunstgriffe dafür, dass der Motor noch weniger Kraftstoff verbraucht. Sinnvolles Sicherheits-Zubehör, wie u.a. Reifen mit Notlaufeigenschaften und Bremslichter, die bei einer Notbremsung durch ein größeres Leuchtfeld auffälliger werden, sind weitere Feinheiten. Darüber hinaus lässt die lange Aufpreisliste kaum Wünsche unerfüllt. Der technisch aufwändige Sechszylinder-Diesel ist mit 145 kW stark genug, um für überaus flotte Fortbewegung zu sorgen, das bei moderatem Verbrauch. Der Ruß-Partikelfilter ist Serie. Ein Automatik-Getriebe kann gegen Aufpreis geordert werden, Allradantrieb ist ebenfalls zu haben. Fazit: Interessantes Angebot für sportlich orientierte Fahrer, mit Hang zum Perfektionismus sowie Freude am Fahren. Der Preis: 35.650 € plus Zubehör. **Karosserievarianten:** Kombi, Coupé. **Konkurrenten:** Alfa 159, Audi A4, Lexus IS, Mercedes C-Klasse, Peugeot 407, Saab 9-3, Skoda Oktavia, Toyota Avensis, VW Passat.



- + **sehr gute Verarbeitung**
- + **leichte, funktionelle Bedienung**
- + **recht gute Federung**
- + **sehr gute Sportsitze (Aufpreis)**
- + **kräftiger, sparsamer Motor**
- + **gute Straßenlage (DSC)**
- + **Ruß-Partikelfilter Serie**
- + **großes Händlernetz**
- **hinten unübersichtlich**
- **kleine Kofferraumöffnung**
- **wenig Fußgängerschutz**
- **kein Reserverad**
- **hoher Anschaffungspreis und Fixkosten**

Karosserie/Kofferraum

Note 2,6

Verarbeitung

Note: 1,5

- + Die sehr gut verarbeitete Karosserie ist besonders verwindungssteif, Spaltbreiten an Türen und Klappen sind gleichmäßig und gering. Der geschlossene Unterboden ist glattflächig, das reduziert die Geräusche nach außen und verbrauchserhöhende Luftwirbel. Im Innenraum gefallen hochwertige, haptisch angenehme Materialien und die saubere Verarbeitung. Die Runflat-Reifen sind serienmäßig, bei Druckverlust kann noch einige Kilometer weitergefahren werden.
- Die Karosserieflanken haben keinen Schutz vor Beschädigungen durch dagegenschlagende Autotüren. Ein Reserverad gibt es nicht.

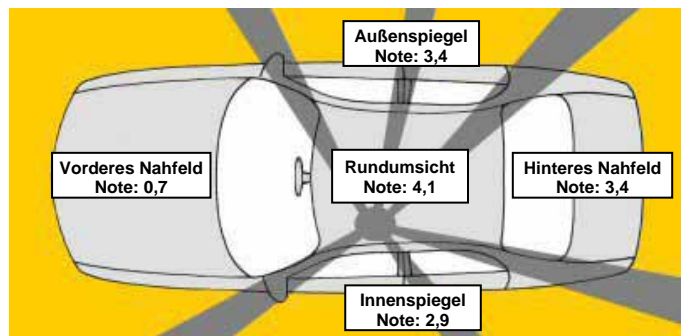
Sicht

Note: 2,5

- Die seitlichen und hinteren Fensterpfosten sind recht breit und sichtbehindernd, das erschwert das Abbiegen. Beim rückwärts Einparken ist das hohe, unübersichtliche Heck hinderlich, außerdem stören die Kopfstützen der Rückbank (umklappbare Kopfstützen kosten extra). Die akustisch-/optische Einparkhilfe ist eine weitere Option der Aufpreisliste. Für noch höheren Aufpreis gibt es die Einparksensoren auch vorn, die funktionieren aber nur, wenn vorher rückwärts gefahren oder der Aktivierungsschalter betätigt wurde.
- + Der Fahrer sieht nach vorn gut, dafür sorgt die abfallende Front. Gegen Aufpreis sind Xenonscheinwerfer und Kurvenlicht erhältlich.

lich. Selbsttätig abblendende, außen auch beheizbare Rückspiegel sind eine weitere Option.

- Beheizung für die Außenspiegel kostet Aufpreis.



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

Ein-/Ausstieg

Note: 3,3

- Vorn ist der Ein- und Ausstieg noch passabel, mit Sportsitzen (Aufpreis) durch die hochgezogenen Wangen etwas schlechter.
- + Mit der Fernbedienung zum Ent- und Verriegeln der Türen lassen

sich auch die Fenster öffnen und schließen. Nach dem Aussteigen bleiben die Scheinwerfer noch eine kurze Zeit eingeschaltet und beleuchten den Weg. Gegen Aufpreis gibt es beleuchtete Außentürgriffe.

- Hinten ist der Ausstieg durch die hochgezogenen seitlichen Sitzpolster unbequem. Die Türaufhalter sind recht schwach.

Kofferraum-Volumen*

Note: 2,4

Der Kofferraum fasst 405 l Gepäck. Unter der Bodenplatte befindet sich weiterer Stauraum.



Mit 405 l Volumen ist der Kofferraum von klassenüblicher Größe. Gegen Aufpreis gibt es ein Gepäckraumpaket mit praktischen Gepäckraumnetzen und einer ausziehbaren Schublade unter der Hutablage.

Kofferraum-Zugänglichkeit

Note: 3,5

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

Kofferraum-Variabilität

Note: 2,2

- + Gegen Aufpreis ist eine asymmetrisch geteilte Rücksitzlehne erhältlich, die sich schnell und unkompliziert umklappen lässt. Außerdem ist dann ein Skisack vorhanden.
- In den Skisack passen nur zwei paar Ski und für ein Snowboard ist die Luke zu eng. Ablagen für kleine Utensilien müssen extra bezahlt werden.

Innenraum

Note 2,3

Bedienung

Note: 1,9

- + 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 Lenkrad ganz tief gestellt ist, sind die oberen Ziffern verdeckt. Die Fensterheber haben Tippkontakt. Die Audioanlage ist serienmäßig, ebenso der Bordcomputer, der u.a. über Momentan- und Durchschnittsverbräuche informiert. Das einfach einstellbare Navigationssystem kostet Aufpreis, ist aber nur mit "i-drive" zu haben. In Armaturenbrettmitteln befindet sich ein großes, übersichtliches Display. Hinten gibt es gegen Aufpreis Leseleuchten (Lichtpaket). Geschwindigkeitsregelung sowie sensorgesteuerter Wischer und Fahrlicht sind als Extras zu haben.
- Das Starten des Motors per separatem Druckknopf ist umständlich. Bei Dunkelheit findet man den Schlitz zum Einstecken des "Schlüssels" schlecht. Mit "Komfortzugang" braucht man den Zündschlüssel nicht mehr einzustecken, der kostet aber 600 €. 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. Auch gibt es keine Anzeige für die Kühlwassertemperatur. Besonders hinten fehlt es an Ablagen, die Netze hinter den Vor-

dersitzlehnen sind sehr klein. Die Fenster funktionieren nur mit Zündung, wenn die Fahrertür einmal geöffnet wurde.



Die Bedienbarkeit ist bis auf wenige Ausnahmen vorbildlich, die Verarbeitungsqualität verdient die Bezeichnung Premium.

Raumangebot vorne*

Note: 2,0

- + 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: 3,1

Auf den beiden ausgeformten Plätzen der Rückbank haben Mitfahrer bis ca. 1,85 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 eng.

Komfort

Note 2,1

Federung

Note: 2,4

- + Die Federung und die Stoßdämpfung sind ziemlich straff abgestimmt. Unebenheiten in der Straße werden meist recht gut geschluckt, bei geringen Relativbewegungen des Aufbaus. Nur Vertiefungen werden weniger souverän gemeistert und verursachen ein gewisses Poltern. Und bei sehr schneller Fahrt hebelt die Karosserie bei großen Bodenwellen etwas weit aus den Federn (gegen Aufpreis gibt es ein härteres M Sportfahrwerk). Angenehm ist die geringe Seitenneigung in Kurven.

Sitze

Note: 1,7

- Fahrzeug mit aufpreispflichtigem Sportsitz für Fahrer und Beifahrer.
- + Die straff gefederten Vordersitze sorgen für hohen Sitzkomfort und bieten feste Körperunterstützung, dabei ist auch der Seitenhalt in Kurven sehr gut. Die Wangenbreite der Lehnen lässt sich individuell anpassen, Langbeinige können sich für noch mehr Oberschenkelunterstützung die Sitzfläche weiter herausziehen. Beide Sitze lassen sich zudem in der Höhe und gegen weiteren Aufpreis auch in der Neigung einstellen. Einstellbare Lordosenstützen sind eine weitere Option. Die sehr straff gepolsterte Rückbank hat eine wohlkonturierte, hohe Lehne. Vorn und hinten befinden sich im Dach Haltegriffe.
- Hinten sitzt man weniger bequem, weil die Sitzfläche so gut wie keine Unterstützung für die Oberschenkel bietet. Bei tiefgestellten Vordersitzen wird der Platz darunter stark reduziert und es bleibt kaum mehr Platz für die Füße.

Innengeräusch

Note: 1,5

- + Der Geräuschpegel im Innenraum ist selbst bei hohem Tempo niedrig und unaufdringlich, es dominieren die Windgeräusche. Vom harten Verbrennungsablauf des Dieselmotors mit Direkt einspritzung bekommt man dann nur unterschwellig etwas mit.

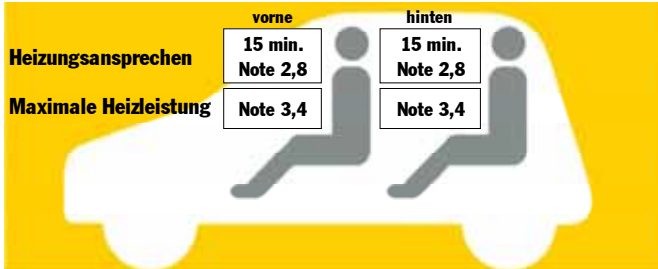
Heizung, Lüftung

Note: 2,5

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

Die Heizung erwärmt die Luft in passabler Zeit auf ein angenehmes Niveau, die maximal möglichen Temperaturen reichen aus.

- + Fahrer und Beifahrer können die Temperatur und die Luftmenge individuell regeln. Die Klimaanlage und der Innenraumfilter (gut für Allergiker) sind serienmäßig. Die Klimaautomatik inkl. Automatischer Umluftschaltung, Aktivkohlefilter, Solar- und Beschlagssensor, Restwärmemetaste und temperierter Ablage kostet extra.
- Bei geöffnetem Fenster stört bereits bei niedrigem Tempo "Wummern".



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

Motor/Antrieb **Note 1,5**

Fahrleistungen* **Note: 1,2**

- + Der leistungsstarke 3,0 I-Sechszylinder-Dieselmotor reagiert gut aufs Gas, setzt vehement seine Kraft gewaltig in Vortrieb um, bis in hohe Geschwindigkeitsbereiche.

Laufkultur **Note: 2,0**

- + Der Motor läuft nicht ganz so kultiviert, wie man das von dieser Marke erwartet. Wird vermutlich aber als Tribut an die aufwändige Kraftstoffspartechnik gerne hingenommen.

Schaltung **Note: 1,0**

- + Die Gänge lassen sich sehr leicht und präzise schalten, der Kraftaufwand ist gering.

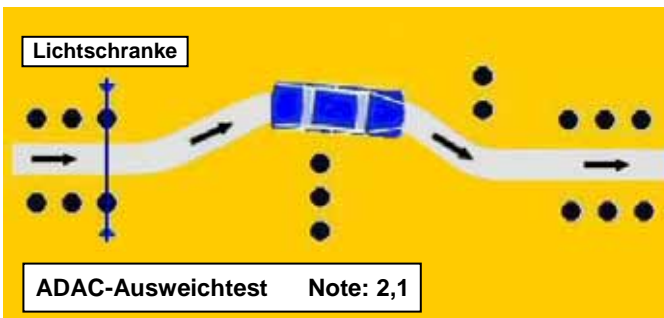
Getriebeabstufung **Note: 2,0**

- + Die Abstufungen des Sechsgang-Getriebes sind eher lang ausgelegt, passen aber sehr 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 1,4**

Fahrstabilität **Note: 1,9**

- + Der 3er fährt richtungsstabil und vermittelt dem Fahrer bei jedem Tempo ein weitgehend sicheres Fahrgefühl, nicht zuletzt wegen der sich straff anfühlenden Lenkung. Die Schlupfregelung (DSC) hilft, dass die Antriebsräder bei weniger griffigem Untergrund nicht so schnell durchrutschen. Die serienmäßigen Runflat-Reifen sorgen dafür, dass der Wagen bei plötzlichem Druckverlust den Kurs weitgehend beibehält. Eine Reifendruck-Kontrolle ist serienmäßig. ADAC-Ausweichtest: Der Wagen verhält sich erst absolut spur-



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.

treu, lenkt präzise ein. Beim Gegenlenken neigt er ganz leicht zum Übersteuern, schleudert aber nicht, denn das DSC regelt früh und effizient. Insgesamt ein sicheres Ausweichen.

Kurvenverhalten **Note: 1,3**

- + Die Kurvenlage ist leicht untersteuernd, für jedermann gutmütig - hier ist der 3er in seinem Element. Dabei sind sehr hohe Geschwindigkeiten möglich, ohne dass das Fahrzeug Anstalten macht, den eingeschlagenen Kurs zu verlassen. Ist das Tempo doch einmal zu hoch, greift auch hier das DSC ein, um Schleudern zu verhindern.

Lenkung* **Note: 1,6**

- + Die Lenkung spicht schnell an, der Wagen folgt gleichmäßig, ohne Überreaktionen, die Zielgenauigkeit ist tadellos. Dem Fahrer wird gut das Gefühl zur Fahrbahn vermittelt. Der kleine Wendekreis hilft beim Wenden auf kleinem Raum.

Bremse **Note: 0,8**

- + Die Bremse spricht besonders schnell an und lässt sich ausgezeichnet dosieren, selbst wenn das Tempo hoch ist. Der Bremsweg ist mit 35,5 m sehr kurz (Mittelwert aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Serienreifen).

Sicherheit **Note 2,2**

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme **Note: 2,1**

- + Folgendes Sicherheitszubehör ist serienmäßig: DSC (elektronische Stabilitätskontrolle), Bremsassistent und Bremslichter, die bei Vollbremsung das Leuchtfläche vergrößern. Xenon-, Dynamisches Kurvenlicht und Tagfahrlicht kosten extra.



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

- + An den stabilen, griffgerechten Türgriffen lässt sich sehr hohe Zugkraft aufbringen. So kann man nach einem Unfall verklemmte Türen öffnen. Beim EuroNCAP-Front- und Seitencrash gibt es höchste Punktzahlen. Das bedeutet alle fünf Sterne für die Insassensicherheit. Das Ergebnis bei der Kindersicherheit ist mit vier Sternen ebenfalls gut. Neben Frontairbags vorn sind auch Seiten- und durchgehende seitliche Kopfairbags installiert. 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.
- Für die Rücksitzplätze fehlen Angurt-Erinnerer. Es ist nicht sicher gewährleistet, dass die Rücksitzlehnen beim Zurückklappen richtig einrasten (Aufpreis).

Kindersicherheit **Note: 2,2**

- + Auf den beiden äußeren Rücksitzplätzen lassen sich Kindersitzsysteme mit den Sicherheitsgurten unkompliziert und stabil unterbringen. Auch die Befestigung mittels Isofix-System ist möglich. Gegen Aufpreis ist der Beifahrer-Airbag mit einem Schalter deaktivierbar, kombiniert mit einer Isofix-Befestigung. Dann ist das Sichern von Kindern auf dem Beifahrerplatz erlaubt. Die Fensterheber haben einen zuverlässig funktionierenden Einklemmschutz.
- Der Sitz hinten in der Mitte ist für Kindersitze weniger geeignet, wegen der Sitzform und des kurzen Gurtes.

Fußgängerschutz **Note: 4,0**

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

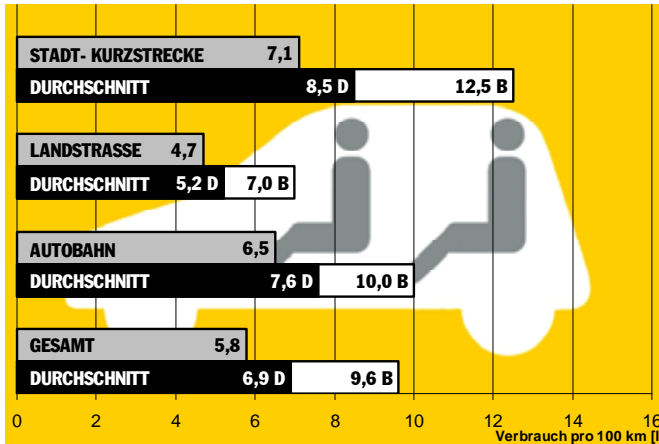
Verbrauch/Umwelt

Note 1,8

Verbrauch*

Note: 1,9

- + Mit dem EfficientDynamics-Paket sind umfangreiche Maßnahmen ergriffen worden, den Verbrauch noch weiter zu reduzieren. So ist der Einspritzdruck sehr hoch, werden die Nebenaggregate bei Nichtgebrauch abgekoppelt, gibt es an der Front aktive Belüftungskappen und wird durch Bremsvorgänge die Batterie geladen. So lässt sich der Verbrauch auch sehen: innerorts sind es gerade 7,8 l, außerorts 4,8 l und auf der Autobahn bei 6,5 l Diesel auf 100 km. Daraus errechnet sich ein Durchschnitt von 5,9 l Diesel.



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

Abgas

Note: 1,7

- + Die Schadstoffanteile im Abgas sind gering. Ein Spezialfilter verhindert, dass gesundheitsgefährdende Rußpartikel in die Umwelt gelangen.

Wirtschaftlichkeit*

Note 3,2

Betriebskosten

Note: 1,4

- + Trotz des starken Motors kann der 325d relativ günstige Verbrauchswerte vorweisen. Dies und die nicht so hohen Preise für Dieselmotor beschenken der Limousine eine sehr gute Note in den Betriebskosten.

Werkstatt- und Reifenkosten

Note: 4,0

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 3er durchwegs langlebige und qualitativ hochwertige Wartungs- und Verschleißteile.
- Die Werkstattstundenpreise sind teuer und die Kosten für den Reifenersatz erhöht. Zudem gewährt BMW immer noch keine Herstellergarantie (nur die gesetzlich vorgeschriebene Sachmängelhaftung).

Wertstabilität

Note: 2,2

- + Der 3er BMW ist nicht nur als Neufahrzeug gefragt, sondern auch gebraucht. Hinzu kommt der Dieselmotor mit umweltfreundlichem Rußpartikelfilter, welcher die Wertstabilität nochmals erhöht.

Kosten für Neuanschaffung

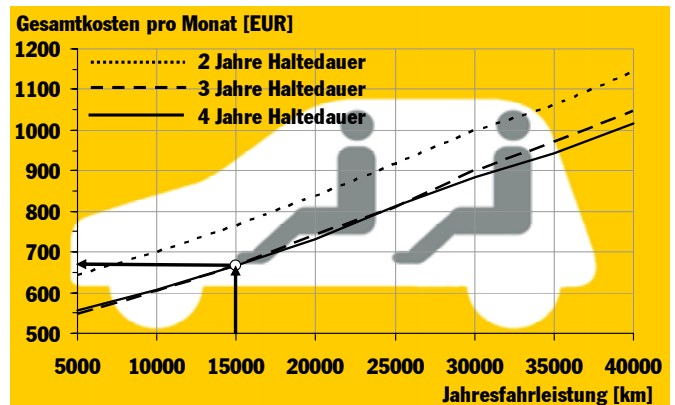
Note: 4,4

- Für die Anschaffungskosten beim Neukauf muss dagegen tief in die Tasche gegriffen werden, sie erfordern mit knapp 36000 Euro eine dicke Geldbörse. Und die Aufpreisliste für die vielen sinnvollen Extras ist lang.

Fixkosten

Note: 5,3

- Auch bei den fixen Kosten, also den Ausgaben für Steuer und Versicherung, verdient sich der BMW keine gute Note. Zur höheren Steuer für den Dieselmotor gesellen sich aufgrund der nicht gerade günstigen Typklasseneinstufungen auch noch relativ teure Versicherungsprämien.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Autokosten (Beispiel: 665 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

Die Motorvarianten

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	318d	320d	325d	330d	335d
Aufbau/Türen	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1995	4/1995	6/2993	6/2993	6/2993
Leistung [kW(PS)]	105(143)	130(177)	145(197)	170(231)	210(286)
Max.Drehmoment [Nm]bei U/min	300/1750	350/1750	400/1300	500/1750	580/1750
0-100 km/h[s]	9,3	7,9	7,4	6,7	6,2
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	210	230	235	250	250
Verbrauch pro 100 km [l]	5,4D	5,5D	5,8D	6,8D	7,4D
Versicherungsklassen KH/VK/TK	18/22/24	18/22/24	18/23/27	18/23/27	19/26/29
Steuer pro Jahr[Euro]	308	308	463	463	463
Monatliche Gesamt-Kosten[Euro]	562	584	665	710	796
Grundpreis[Euro]	29.950	32.700	35.650	39.650	44.350

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 Diesel	Schadstoffklasse Euro4
Hubraum	2993 ccm
Leistung	145 kW (197 PS)
bei	4000 U/min
Maximales Drehmoment	400 Nm
bei	1300 U/min
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	RF225/45R17W
Reifengröße (Testwagen)	225/45R17W
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	10,45 m/10,75 m
Höchstgeschwindigkeit	235 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	7,4 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3. Gang)	4,7 s
Bremsweg aus 100 km/h	35,5 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	5,8 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	7,1/4,7/6,5 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test	155 g/km/ 156 g/km
Innengeräusch 130 km/h	66 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4520 mm/1817 mm/1421 mm
Leergewicht/Zuladung	1660 kg/385 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	350 l/700 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/1800 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	61 l
Reichweite	1050 km
Allgemeine Garantie	keine*
Rostgarantie	12 Jahre
ADAC-Testwerte <i>kursiv</i>	* 2 Jahre gesetzliche Sachmängelhaftung

Kosten

Monatliche Betriebskosten	116 Euro
Monatliche Werkstattkosten	67 Euro
Monatliche Fixkosten	118 Euro
Monatlicher Wertverlust	364 Euro
Monatliche Gesamtkosten	665 Euro
(vierjährige Haltung, 15000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/23/27
Grundpreis	35.650 Euro

Ausstattung

Technik

Abstandsregelung, elektronisch	1.180 Euro
Antriebsschlupf-Regelung	Serie
Automatikgetriebe	2.600 Euro
Bremsassistent	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	410 Euro°
Parkhilfe, elektronisch	420 Euro°
Reifendruckkontrolle	Serie
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 (mit Skisack)	360 Euro°
Sitzbezüge, Leder	2.190 Euro
Sitze, vorn, beheizbar (bei Leder enthalten)	370 Euro
Skisack/Durchladeluke (mit Lehneklappen)	360 Euro°

Außen

Außenspiegel, automatisch abblendend (mit innen)	500 Euro°
Lackierung Metallic	770 Euro°
Scheinwerfer-Reinigungsanlage (ohne Xenon)	nicht erhältlich
Schiebe-Hubdach	980 Euro

°im Testwagen vorhanden

Testzeugnis

Technik/Umwelt(Testergebnis)2,0

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

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