

## BMW 318d touring (DPF)

Fünftürige Kombilimousine der Mittelklasse (105 kW / 143 PS)

### ADAC Testergebnis

**Note 2,0**

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. Der Vierzylinder-Dieselmotor läuft angenehm ruhig, ist dabei kräftig genug, um stets sicher überholen zu können und auf der Autobahn hohe Durchschnittstempi zu realisieren. Natürlich mit Dieselpartikelfilter. Dazu läuft er verhältnismäßig sparsam. Während der Ampelstopps schaltet sich der Motor ab. Das Sechsgang-Handschriftgetriebe ist gut abgestuft und lässt sich leicht und präzise schalten, eine Automatik ist nicht erhältlich. Fazit: Ein solides, sicheres und praktisches Familienauto, kräftig motorisiert, dabei genügsam im Verbrauch. Der Anschaffungspreis ist hoch: 31.600 € plus Zubehör. **Karosserievarianten:** Stufenheck, Coupé. **Konkurrenten:** Alfa 159, Audi A4, Mazda 6, Mercedes C-Klasse, Peugeot 407, Saab 9-3, Skoda Octavia, Toyota Avensis, VW Passat.

- + sehr gute Verarbeitung
- + leichte, funktionelle Bedienung
- + sehr gute Sportsitze (Aufpreis)
- + kräftiger, laufruhiger Motor
- + gut gestuftes 6-Ganggetriebe
- + sehr gute Straßenlage
- + niedriger Verbrauch
- + großes Händlernetz
- unpraktische Heckschräge
- relativ teuer in Anschaffung



### 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 Geräusche nach außen und verbrauchserhöhende Luftwirbel. Im Innenraum gefallen hochwertige, haptisch angenehme Materialien und die besonders saubere Verarbeitung. Die Runflat-Reifen sind serienmäßig,

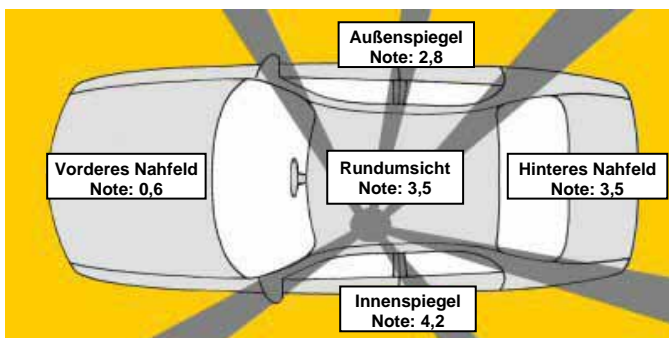
bei Druckverlust kann noch ca. 150 Kilometer weitergefahren werden. Die Dachreling und die dafür erforderlichen Streben und Halter kosten extra.

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

#### Sicht

**Note: 2,4**

Die Rundumsicht ist noch passabel, für bessere Sicht nach hinten



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.



Trotz der versenkbaren Rücksitzkopfstützen ist die Sicht nach hinten eingeschränkt.

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 eine 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**

- + 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.
- Die Heckklappe lässt sich schwer öffnen, bei kalter Witterung muss sie dann per Hand hochgestemmt werden.

### Kofferraum-Variabilität

**Note: 1,9**

Befestigungseinrichtungen für kleines Gepäck kosten extra.

- + Die asymmetrisch geteilte Rücksitzlehne lässt sich leicht vorklappen. 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.
- In den optional erhältlichen Skisack passen nur zwei Paar Ski.

## Innenraum

**Note 2,2**

### 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 etwas wenig steil stehende Lenkrad ganz tief gestellt ist, sind die oberen Zahlen verdeckt. Die Fensterheber haben Tippkontaktschalter. 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 Armaturenbrettmittte befindet sich ein großes, übersichtliches Display. Hinten gibt es gegen Aufpreis Leseleuchten (Lichtpaket). Geschwindigkeitsregelung sowie sensorgesteuerten Wischer und Fahrlicht.
- Das Starten des Motors per separatem Druckknopf ist umständlich. Bei Dunkelheit findet man den Schlitz zum Einstecken des "Schlüssels" schlecht. Mit dem "i-drive" sind zum Teil die einfachsten Funktionen umständlich zu bewerkstelligen. Mit "Komfortzugang" braucht man den Zündschlüssel nicht mehr einzustecken, kostet aber 600 € Aufpreis. 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 Fenster funktionieren nur mit Zündung, wenn die Fahrertür einmal geöffnet wurde.



Verarbeitung und Funktionalität befinden sich auf Premiumniveau. Lediglich das i-Drive-Bediensystem kann immer noch nicht überzeugen.

### 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: 2,8**

- 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 zu dritt 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 hebt 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 ist mit aufpreispflichtigem Sportsitz für Fahrer und Bei-



fahrer ausgestattet.

- + 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 verlängern. 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 die Füße.

### Innengeräusch

**Note: 1,6**

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

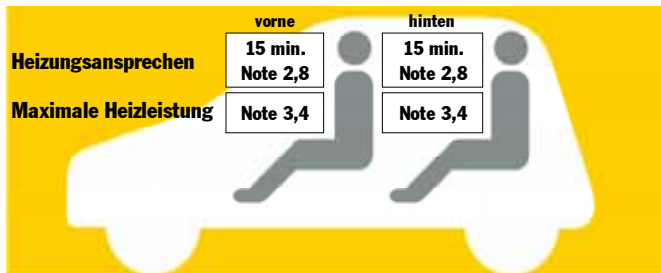
### Heizung, Lüftung

**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, Restwärmenutzung und temperierter Ablage kostet extra.
- Bei geöffnetem Fenster stört bereits bei niedrigem Tempo "Wummern". Die hinteren Seitenscheiben lassen sich nicht öffnen, was besonders im Kofferraum befindliche Hunde bedauerlich finden dürften.



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

### Motor/Antrieb

**Note 1,9**

#### Fahrleistungen\*

**Note: 2,0**

- + Der leistungsstarke 2,0 I-Vierzylinder-Motor reagiert gut aufs Gas, setzt ohne Verzögerung seine Kraft in Vortrieb um, bis in hohe Geschwindigkeitsbereiche. Wenn er warm gelaufen ist, schaltet er sich bei jedem Ampelstopp ab, um dann bei der nächsten Kupplungsbetätigung zuverlässig wieder anzuspringen.

#### Laufkultur

**Note: 2,0**

- + Der Motor läuft kultiviert, ist während der Fahrt kaum noch als Diesel auszumachen.

#### Schaltung

**Note: 1,0**

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

#### Getriebeabstufung

**Note: 2,5**

- + Die Abstufungen des Sechs-Gang-Getriebes sind eher lang ausgelegt, passen aber 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

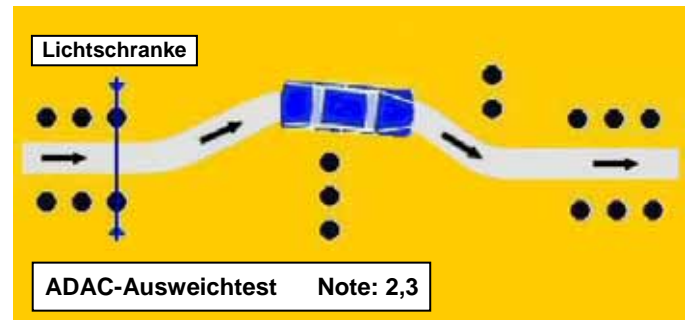
**Note 1,6**

#### Fahrstabilität

**Note: 2,0**

- + 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 ihm, 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-Auswichtest: Der Wagen lenkt präzise, leicht untersteuernd ein, willig dem Lenkbefehl folgend. Beim Gegenlenken übersteuert er stark, bricht leicht mit dem Heck aus. ESP regelt spät, aber dann effizient, um Schlimmes zu 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: 1,3**

- + 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: 1,9**

- + 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 geringe Kraftaufwand und der kleine Wendekreis sorgen dafür, dass man bei wenig Platz problemlos rangieren kann. Die Aktivlenkung ist mit dieser Motorisierung allerdings nicht zu haben.

### Bremse

**Note: 1,0**

- + Die Bremse spricht besonders schnell an und lässt sich ausgezeichnet dosieren, selbst wenn das Tempo hoch ist. Der Bremsweg ist mit 36 m kurz (Mittelwert aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Serienreifen).

### Sicherheit

**Note 2,5**

#### Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

**Note: 2,1**

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

#### Passive Sicherheit - Insassen

**Note: 2,6**

- + 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. Wenn der Fahrer durch Drücken der Fernbedienung oder der Verriegelungsknöpfe die Türen abgeschlossen hat, sind die Türöffner blockiert und es ist kein Aussteigen mehr möglich.

#### Kindersicherheit

**Note: 2,2**

- + Auf den beiden äußeren Rücksitzplätzen lassen sich Kindersitzsysteme unkompliziert und stabil unterbringen - auch mittels Isofix-System. 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.

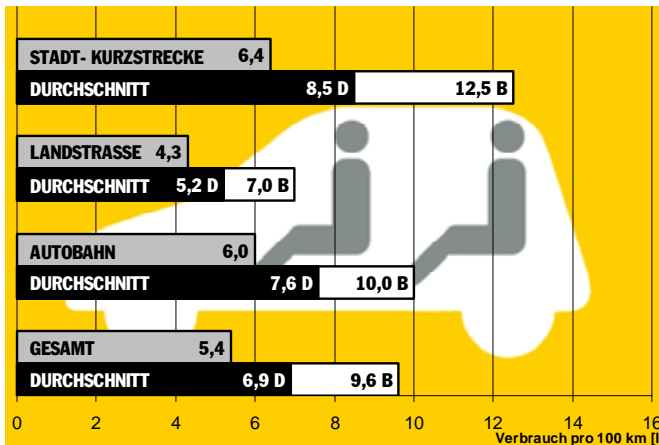
**Verbrauch/Umwelt**

**Note 1,5**

**Verbrauch\***

**Note: 1,4**

- + Mit dem EfficientDynamics-Paket sind umfangreiche Maßnahmen ergriffen worden, den Verbrauch noch weiter zu reduzieren. So ist der Einspritzdruck der Kraftstoffdüsen mit 1800 bar sehr hoch, schaltet sich der Motor beim Ampelstopp ab, 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 5,8 l, außerorts 4,2 l und auf der Autobahn 6,0 l Diesel auf 100 km. Daraus errechnet sich ein Durchschnitt von 5,4 l Diesel.



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

**Abgas**

**Note: 1,6**

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

**Wirtschaftlichkeit\***

**Note 2,1**

**Betriebskosten**

**Note: 0,6**

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

**Werkstatt- und Reifenkosten**

**Note: 2,4**

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.

- + Die langen Inspektionsabstände versprechen weniger Werkstattaufenthalte. BMW spendiert nach eigenen Angaben dem 3er durchwegs langlebige und qualitativ hochwertige Wartungs- und Verschleißteile. Bei Verwendung der günstigeren Seriengröße halten sich die Kosten für den Reifenersatz auf relativ niedrigem Niveau.
- Die teuren Werkstattstundenpreise verhindern eine noch bessere Benotung, zudem gewährt BMW immer noch keine Herstellergarantie.

**Wertstabilität**

**Note: 2,0**

- + Der 3er von BMW war schon immer besonders wertstabil. Vor allem mit dem überaus sparsamen Dieselmotor mit serienmäßigem Rußpartikelfilter werden gebraucht hohe Preise erzielt.

**Kosten für Neuanschaffung**

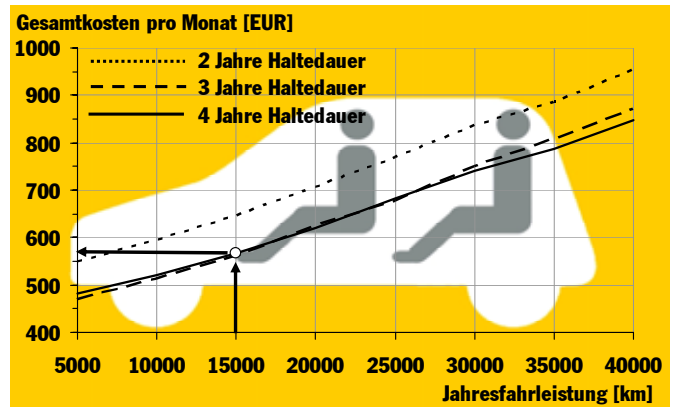
**Note: 3,7**

Mit einem Grundpreis von 31.600 Euro ist der BMW 318d touring alles andere als ein Schnäppchen, liegt klassenbezogen aber gerade noch im Schnitt. Doch die Aufpreisliste ist lang; ordert man noch einige weitere nützliche Extras hinzu, kann die 40.000 Euro Marke schnell überschritten werden.

**Fixkosten**

**Note: 3,7**

Auch bei den fixen Kosten bewegt sich der BMW gerade noch im Mittelfeld. Während die Beiträge für die Vollkaskoversicherung noch im Rahmen liegt, lassen sich die Assekuranzen dagegen die Haftpflichtabsicherung dieser Variante schon recht üppig bezahlen.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Autokosten (Beispiel: 565 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

**Weitere Motorvarianten**

**in der preisgünstigsten Modellversion**

Typ	318i	320i	325i	330i	335i	320d	325d	330d
Aufbau/Türen	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1995	4/1995	6/2996	6/2996	6/2979	4/1995	6/2993	6/2993
Leistung [kW(PS)]	105(143)	125(170)	160(218)	200(272)	225(306)	130(177)	145(197)	170(231)
Max.Drehmoment [Nm]bei U/min	190/4250	210/4250	270/2400	320/2750	400/1300	350/1750	400/1300	500/1750
0-100 km/h[s]	9,5	8,4	6,9	6,2	5,7	8,1	7,6	6,8
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	210	226	248	250	250	228	233	248
Verbrauch pro 100 km [l]	6,7S	6,8S	7,7S	8,1S	9,7S	5,6D	6,5D	6,8D
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/20/20	16/20/20	17/19/21	17/20/21	19/24/24	18/20/24	18/22/27	18/22/27
Steuer pro Jahr[Euro]	135	135	202	202	202	308	463	463
Monatliche Gesamt-Kosten[Euro]	564	596	699	767	856	586	669	714
Grundpreis[Euro]	28.950	31.150	36.250	40.650	42.950	34.350	37.300	41.300

**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-Haftplf.
- 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	105 kW (143 PS)
bei	4000 U/min
Maximales Drehmoment	300 Nm
bei	1750 U/min
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	RF205/55R16H
Reifengröße (Testwagen)	<b>205/55R16H</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	<b>10,45 m/10,75 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	210 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,6 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3. Gang)	<b>6,1 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	<b>36 m</b>
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	<b>5,4 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>6,4/4,3/6,0 l</b>
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Herstellerangabe/Test	125 g/km/ <b>138 g/km</b>
Innengeräusch 130 km/h	<b>66 dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	4520 mm/1817 mm/1418 mm
Leergewicht/Zuladung	<b>1585 kg/460 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>335 l/715 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/1600 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	61 l
Reichweite	<b>1130 km</b>
Allgemeine Garantie	keine*
Rostgarantie	12 Jahre
ADAC-Testwerte <i>kursiv</i>	* 2 Jahre gesetzliche Sachmängelhaftung

## Kosten

Monatliche Betriebskosten	<b>96 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten	<b>54 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>97 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>318 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>565 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/20/24
Grundpreis	31.600 Euro

## Ausstattung

### Technik

Abstandsregelung, elektronisch	nicht erhältlich
Antriebsschlupf-Regelung	Serie
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Bremsassistent	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht (nur bei Xenon)	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	ab 2.300 Euro°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie
Sitzbezüge, Leder	2.190 Euro
Sitze, vorn, beheizbar	370 Euro°
Skisack/Durchladeluke	180 Euro°

### Außen

Außenspiegel, automatisch abblendend (mit innen)	500 Euro°
Lackierung Metallic	770 Euro°
Panorama-Glasdach	1.440 Euro
Scheinwerfer-Reinigungsanlage (mit Xenon)	910 Euro°

°im Testwagen vorhanden

## Testzeugnis

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

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

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 März 2008