

## BMW 330d Cabriolet Steptronic (DPF)

Zweitüriges Cabriolet der Mittelklasse (170 kW / 231 PS)

### ADAC Testergebnis

**Note 2,1**

Traditionell gibt's den 3er auch als Cabrio. BMW hat sich entschlossen, dem Blechdachtrend zu folgen und das perfekt hinbekommen: Das erste viersitzige Blechdach-Cabrio, bei dem die Proportionen stimmen. Allerdings mit dem daraus entstandenen gewaltigen Nachteil, dass im Kofferraum so gut wie kein Platz vorhanden ist, wenn man offen fährt. Das Fahren ist aber BMW-gewohnt erfreulich. Es zieht wenig und der kraftvolle, recht ruhig laufende Sechs-Zylinder-Diesel steuert sein übriges bei. Dabei ist der Spritverbrauch ausgesprochen gering, sofern man sich mit dem Tempo etwas zurückhält. Das Sechs-Stufen-Automatikgetriebe ist perfekt abgestuft, schaltet weich und schnell. Serienmäßig ist das Sechsgang-Handschaltgetriebe. Fazit: Coupé und Cabrio in einem, perfekt bis ins Detail, sieht man vom fehlenden Kofferraum ab. Nichts aber für Puristen, für die ein Cabrio ohne Stoffdach kein richtiges Cabrio ist. Kein billiges Vergnügen: 49.450 € plus Überführung und viel Zusatzausstattung.

**Karosserievarianten:** Stufenheck, Kombi, Coupé.

**Konkurrenten:** Alfa Spider, Audi A4 Cabrio, Mercedes CLK, Saab 9-3 Cabrio, Volvo C70, VW Eos.

- + perfekter Verdeckmechanismus
- + mit Windschutz wenig Zug
- + starker, laufruhiger Motor
- + sehr handlich
- + großes Händlernetz
- kein Reserverad
- hohes Wagengewicht
- Dachfunktion nur im Stand
- kaum Kofferraum
- sehr hohe Anschaffung



### Karosserie/Kofferraum

**Note 3,1**

#### Verarbeitung

**Note: 1,4**

Das Verdeck öffnet und schließt jeweils in 27 Sekunden, was durchschnittlich ist. Serienmäßig sind Runflat-Reifen montiert, mit ihnen kann man bei Druckverlust mit ca. 80 km/h noch 100 bis 200 Kilometer weiterfahren. Ein vollwertiges Reserverad gibt es nicht.

- + Die sehr gut verarbeitete Karosserie ist besonders verwindungssteif, Spaltbreiten an Türen und Klappen sind gleichmäßig und

gering. Die Karosserie sehr verwindungssteif, selbst wenn das Dach offen ist schüttelt und klappert nichts. Der durchgehend glattflächige Unterboden reduziert verbrauchserhöhende Luftwirbel. Im Innenraum gefallen hochwertige, haptisch angenehme Materialien und die besonders saubere Verarbeitung.

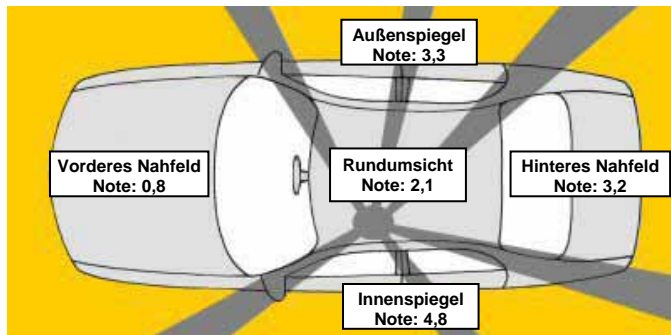
- Die Karosserieflanken haben keinen Schutz vor Beschädigungen durch dagegenschlagende Autotüren. Das Dach kann nur bei stehendem Fahrzeug geöffnet und geschlossen werden.

#### Sicht

**Note: 2,3**

Optional gibt es eine akustische Einparkhilfe für hinten sowie auch für vorn und hinten.

- + Der Fahrer sieht nach vorn gut, dafür sorgt die abfallende Front. Angenehm: es gibt keine B-Säulen, die die Sicht zur Seite versperren. Helle Xenonscheinwerfer sind serienmäßig, dynamisches Kurvenlicht kostet extra. Selbsttätig abblendende Außen- und Innen-Rückspiegel sind weitere Optionen.



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.

### Kurvenlicht

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



- Die Pfosten der Frontscheibe sind etwas breit, besonders der linke stört beim Abbiegen. Nach schräg hinten sieht der Fahrer bei geschlossenem Dach wenig, denn der Fensteranteil ist gering. Im Innenspiegel ist die Sicht ebenfalls mäßig. So kann es leicht passieren, dass ein Fußgänger oder Fahrradfahrer übersehen wird. Die beiden rückwärtigen Kopfstützen bilden ein starres Gebilde und sind sehr sichtbar behindernd.

### Ein-/Ausstieg

**Note: 3,0**

- + Mit der Fernbedienung zum Ent- und Verriegeln der Türen lässt sich auch das Verdeck öffnen und schließen. Nach dem Aussteigen bleiben die Scheinwerfer noch kurze Zeit eingeschaltet und beleuchten den Weg. Die Türaufhalter sind ausreichend kräftig.
- Wie bei den meisten Cabrios ist auch beim 3er das Ein- und Aussteigen weniger bequem, weil die Karosserie flacher ist und, daraus resultierend, sich die Sitze tiefer unten befinden. Zudem sind die Schweller, die es zu überwinden gilt breit. Mit aufpreispflichtigen Sportsitzen stören außerdem die hochgezogenen Wangen. In engen Parklücken kommt hinzu, dass sich die breiten Türen nur wenig öffnen lassen. Für leichteres Einsteigen hinten können die Vordersitze elektrisch nach vorne gefahren werden. Aussteigen ist aber trotzdem beschwerlich, zumindest bei geschlossenem Dach, weil man sich aus den tiefen Sitzmulden mühsam hoch wuchten muss.

### Kofferraum-Volumen\*

**Note: 5,0**

- Bei geschlossenem Dach passen dürftige 285 l Gepäck in den Kofferraum, die seitlichen Staubereiche dürfen nicht genutzt werden. Geöffnet lässt sich nur noch sehr wenig Gepäck mitnehmen 140 l. Und wird der wenige Platz auch noch vom Windschutz beansprucht, schwindet die Kofferraumgröße gegen null.



Bei geschlossenem Verdeck ist der Kofferraum des aktuellen Cabriolets mit 285 l Volumen annähernd so groß wie beim Vorgänger (290 l). Ist es jedoch geöffnet, stehen durch das Klappdach nur noch 140 l zur Verfügung (Vorgänger 250 l mit Stoffdach).

### Kofferraum-Zugänglichkeit

**Note: 4,1**

- + Bei geschlossenem Dach lässt sich das Gepäck mühelos einladen.
- Anders bei offenem Verdeck, dann liegen die Dachsegmente zusammengeklappt im Kofferraum und es bleibt zum Einladen des Gepäcks nur noch ein Schlitz übrig.

### Kofferraum-Variabilität

**Note: 2,8**

- + Die Rücksitzlehne kann vorgeklappt werden und dient dann als Ablagefläche. Gegen Aufpreis ist eine Durchladelupe mit Skisack zu haben.
- Extra Ablagen gibt es im Kofferraum keine.

## Innenraum

**Note 2,5**

### Bedienung

**Note: 1,9**

- + Optional gibt es den "Komfortzugang", und man braucht die Fernbedienung nur noch bei sich zu tragen. Die Türen öffnen und schließen dann ohne Schlüssel und auch der Motor kann ohne Schlüssel gestartet werden. Schalter, Hebel und Kontrollen sind überwiegend griffgerecht und funktionell, man kommt mit ihnen

schnell intuitiv zurecht. Die großen Rundinstrumente lassen sich gut ablesen, nur wenn das etwas zu flach stehende Lenkrad ganz tief gestellt ist, sind die oberen Zahlen verdeckt. Alle Fensterheber haben Tippkontakt, es gibt auch einen zentralen Schalter. Die Audioanlage ist serienmäßig, ebenso der Bordcomputer, der u.a. über Momentan- und Durchschnittsverbräuche informiert. Optional ist der Fernlichtassistent, der automatisch auf- und abblendet. Das Tagfahrlicht ist serienmäßig. Aufpreis kostet das Navigationssystem, das aber nur in Verbindung mit "iDrive" zu haben ist. Nach kurzer Eingewöhnung lässt es sich einfach einstellen. Das Display dafür befindet sich gut sichtbar in Armaturenbrettmitte.

- Das Starten des Motors per separaten Druckknopf ist ohne dem optional erhältlichen "Komfortzugang" umständlich. Bei Dunkelheit findet man den Schlitz zum Einstecken des "Schlüssels" schlecht. Mit dem "iDrive" sind zum Teil die einfachen 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 er das Licht ein- oder ausgeschaltet hat. Eine Anzeige für die Kühlwassertemperatur fehlt ebenso. Die Fenster funktionieren nur mit Zündung.



Der von der Limousine und Coupé bekannte Fahrerplatz überzeugt durch Materialauswahl, Verarbeitung und Funktionalität. Lediglich das iDrive-Bediensystem kann noch immer nicht überzeugen.

### Raumangebot vorne\*

**Note: 2,3**

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

### Raumangebot hinten\*

**Note: 4,0**

- Hinten geht es enger zu: Auf den beiden ausgeformten Plätzen haben nur Mitfahrer bis ca. 1,75 m Größe Platz (Vordersitze für ca. 1,85 m große Personen eingestellt). Größere Personen stoßen mit dem Kopf am Dach an.

## Komfort

**Note 1,9**

### Federung

**Note: 2,4**

- + Das Fahrwerk ist bereits in der serienmäßigen Version eher straff abgestimmt (ein härteres Sportfahrwerk gibt es gegen Aufpreis). Die Unebenheiten der Straße werden sportwagengleich, aber bei genügend Restkomfort abgefedert. Der reicht meist aus, denn nur bei sehr groben Unebenheiten wird die Federung unkomfortabel. Der Wagen liegt ruhig auf der Straße, die Relativbewegungen sind gering. Auch neigt sich Karosserie in Kurven nur wenig.

### Sitze

**Note: 1,7**

- + Die gut gepolsterten Vordersitze sorgen für hohen Sitzkomfort, sie sind groß und bieten genügend Seitenhalt. Zur besseren Unterstützung im Lendenwirbelbereich gibt es optional eine pneumatische Rückenstütze, die auch in vertikaler Richtung angepasst werden kann. Fahrer- und Beifahrersitz lassen sich in der Höhe und in der Neigung einstellen - so kann gut eine angenehme Sitzposition gefunden werden. Die beiden Rücksitzplätze sind körper-

gerecht ausgeformt, aber wenig gepolstert.

### Innengeräusch

**Note: 1,3**

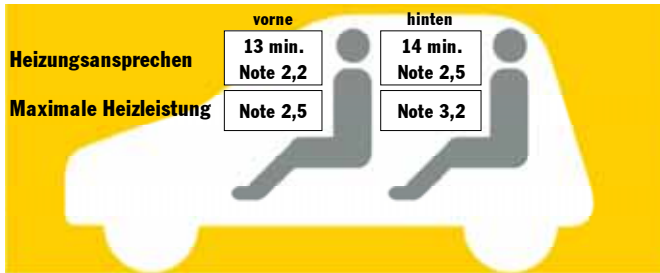
- + Trotz des kräftig klingenden Auspuffs ist der Geräuschpegel im Innenraum selbst bei hohem Tempo niedrig und wenig aufdringlich, es dominieren die Windgeräusche. Bei offenem Dach nehmen die Windgeräusche noch mal deutlich zu, sind aber für ein Cabrio noch moderat.

### Heizung, Lüftung

**Note: 2,0**

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

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



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

### Motor/Antrieb

**Note 1,2**

#### Fahrleistungen\*

**Note: 0,9**

- + Die Fahrleistungen sind ausgezeichnet, bereits aus niedrigen Drehzahlen zieht der Motor sehr kräftig durch, Überholvorgänge stellen selten ein Problem dar und sind in Kürze abgeschlossen.

#### Laufkultur

**Note: 2,0**

- + Der Motor läuft in jedem Drehzahlbereich ruhig und kultiviert, von dem harten Verbrennungsprinzip des Diesel-Direkteinspritzers bekommt man nur beim Start aber später nur noch wenig mit.

#### Schaltung

**Note: 1,0**

- + Das Automatikgetriebe wechselt die sechs Stufen spontan und ruckfrei - selbst dann, wenn es bei Kickdown schnell zurückschaltet.

#### Getriebeabstufung

**Note: 1,0**

- + Das Sechsgang-Automatikgetriebe ist sehr gut abgestuft, passend zum durchzugskräftigen Motor. Bei jeder Drehzahl und bei jedem Tempo steht eine passende Übersetzung zur Verfügung, andererseits sind die Motordrehzahlen selbst bei hohem Autobahntempo moderat.

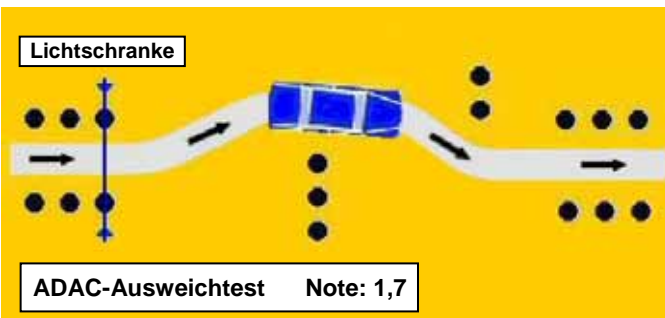
### Fahreigenschaften

**Note 1,4**

#### Fahrstabilität

**Note: 1,6**

- + Das Coupé fährt bis in hohe Geschwindigkeitsbereiche richtungsstabil, Seitenwind und Spurrillen machen sich nur wenig bemerkbar. Der Fahrer hat stets ein sicheres Gefühl. Die Schlupfregelung



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.

(DTC) hilft dabei, dass die Antriebsräder bei weniger griffigem Untergrund nicht so schnell durchrutschen, was auf Nässe nicht immer schnell genug gelingt. Die serienmäßigen Runflat-Reifen sorgen dafür, dass der Wagen bei plötzlichem Druckverlust den Kurs weitgehend beibehält. Eine Reifendruck-Kontrolle ist obligatorisch. ADAC-Ausweichtest: Der Wagen lässt sich präzise und spontan einlenken. Beim anschließenden Gegenlenken drängt das Heck leicht nach außen. Das Cabrio schleudert aber nicht, weil die elektronische Stabilitätskontrolle (DSC) schnell genug reagiert und durch Gaswegnahme und gezieltes Abbremsen der Räder dagegensteuert.

#### Kurvenverhalten

**Note: 1,3**

- + Die Kurvenlage ist leicht untersteuernd und gutmütig. Es sind sehr hohe Geschwindigkeiten möglich, ohne dass das Fahrzeug Anstalten macht, den eingeschlagenen Kurs zu verlassen. Ist das Tempo doch einmal zu hoch, greift das DSC ein, um Ausbrechen mit dem Heck oder gar Schleudern zu verhindern.

#### Lenkung\*

**Note: 1,6**

- + Die Lenkung spricht sehr schnell an, ohne deshalb nervös zu wirken. Sie ist zielgenau und vermittelt guten Kontakt zur Fahrbahn. Durch die ziemlich direkte Übersetzung bereitet Einparken und Wenden bei wenig Platz kaum Mühe. Gegen Aufpreis gibt es die Aktivlenkung, die bei langsamem Tempo erheblich direkter und spontaner arbeitet.

#### Bremse

**Note: 1,1**

- + Die Bremse spricht schnell an und lässt sich fein dosieren. Bei Vollbremsungen aus 100 km/h sind nur 36 m bis zum Stillstand erforderlich (Mittel aus 10 Bremsungen, halbe Zuladung, Serienreifen).

### Sicherheit

**Note 2,1**

#### Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

**Note: 2,0**

- + Das Fahrzeug ist mit folgendem Sicherheitszubehör ausgerüstet: DSC (elektronische Stabilitätskontrolle), Bremsassistent, aktive Geschwindigkeitsregelung, Runflat-Reifen, Xenon- und dynamischem Kurvenlicht (Aufpreis), Tagfahrlicht und zweistufigen Bremslichtern.



#### 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. Das Fahrzeug besitzt neben Frontairbags auch Seitenairbags mit kombiniertem Kopfschutz. Die Kopfstützen der Vordersitze bieten max. ca. 1,80 m großen Personen optimalen Schutz.
- Hinten sind die Kopfstützen sehr niedrig, reichen höchstens für ca. 1,65 m große Personen.

#### Kindersicherheit

**Note: 2,0**

- + Auf den beiden Rücksitzplätzen lassen sich Kindersitz-Systeme stabil unterbringen - auch mittels Isofix-System. Gegen Aufpreis sind am Beifahrersitz der Front- und der Seitenairbag mit einem Schalter deaktivierbar (in Kombination mit Isofix). Nur wenn diese Airbags abgeschaltet sind dürfen auch auf diesem Sitz Kinder-Rückhaltesysteme verwendet werden. Die Fensterheber haben einen zuverlässig funktionierenden Einklemmschutz.

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

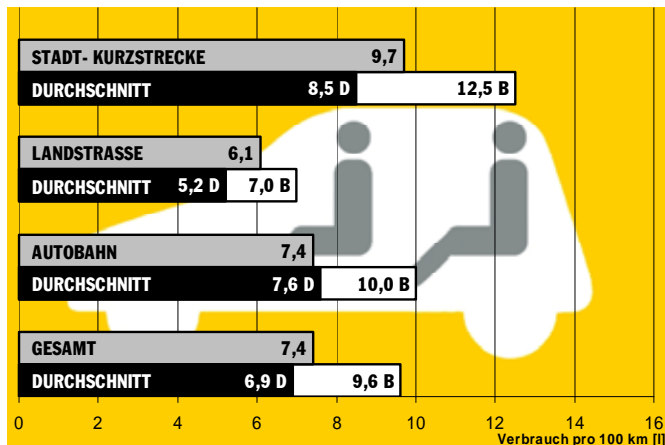
**Fußgängerschutz** **Note: 4,0**

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

**Verbrauch/Umwelt** **Note 2,8**

**Verbrauch\*** **Note: 3,7**

Innerorts beträgt der Verbrauch 9,7 l, außerorts 6,1 l und auf der Autobahn 7,4 l Diesel auf 100 km. Alle Ergebnisse zusammen genommen, errechnet sich ein Durchschnitt von 7,4 Litern.



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

**Abgas** **Note: 1,9**

- + Die Schadstoffanteile im Abgas sind gering. Die gesundheitsschädigenden Rußpartikel werden von einem geschlossenen Filtersystem aufgefangen und in Abständen verbrannt.

**Wirtschaftlichkeit\*** **Note 4,7**

**Betriebskosten** **Note: 2,1**

- + Beim Verbrauch kann sich der 330d unter den Dieseln nur im Mittelfeld platzieren. Bei den Kosten hingegen erhält er wegen des nicht ganz so teuren Preises für Dieselmotor sowie dem gegenüber Benzinern insgesamt geringeren Verbrauchsniveau noch eine gute Bewertung.

**Werkstatt- und Reifenkosten** **Note: 4,6**

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 sehr langen Serviceabstände versprechen weniger Werkstattaufenthalte. BMW verbaut nach eigenen Angaben durchwegs langlebige und qualitativ hochwertige Wartungs- und Verschleißteile.
- BMW schreibt für die Wartung ein spezielles, teures Motoröl vor. Die teuren Werkstattstundenpreise verhindern eine noch bessere Benotung, zudem wird immer noch keine Herstellergarantie gewährt (nur die gesetzlich vorgeschriebene Sachmängelhaftung).

**Wertstabilität** **Note: 1,5**

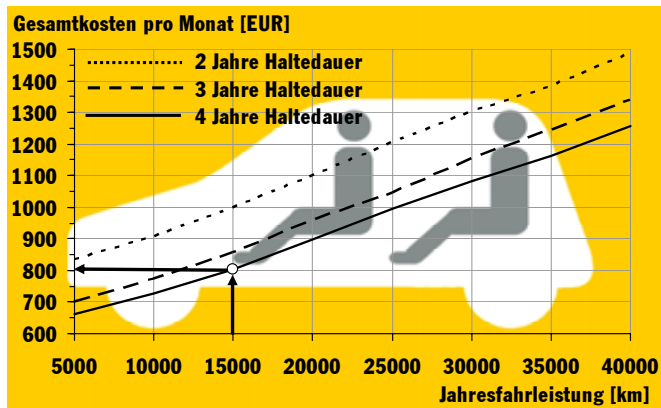
- + Die Fahrzeuge von BMW besitzen trotz starker Motorisierung traditionell eine sehr gute Wertbeständigkeit. Der 330d Cabriolet macht da keine Ausnahme.

**Kosten für Neuanschaffung** **Note: 5,5**

- Bei den Anschaffungskosten spielt der BMW mit dem großen Dieselmotor bereits in einer höheren Liga: Über 51000 Euro sind für diese Klasse extrem viel Geld, wobei sich der Preis mit den vielen, zum Teil auch sinnvollen Extras der Aufpreisliste in schwindelerregende Höhen schrauben lässt.

**Fixkosten** **Note: 5,1**

- Bei den fixen Kosten bereitet der 330d seinem Besitzer wenig Freude. Die höheren Ausgaben für die Steuer beim Diesel sowie hohe Typklasseneinstufungen in der Versicherung trüben die Kostenbetrachtung.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Autokosten (Beispiel: 802 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

**Die Motorvarianten** **in der preisgünstigsten Modellversion**

Typ	320i	325i	330i	335i	M3	320d	325d	330d
Aufbau/Türen	CA/2	CA/2	CA/2	CA/2	CA/2	CA/2	CA/2	CA/2
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1995	6/2996	6/2996	6/2979	8/3999	4/1995	6/2993	6/2993
Leistung [kW(PS)]	125(170)	160(218)	200(272)	225(306)	309(420)	130(177)	145(197)	170(231)
Max.Drehmoment [Nm]bei U/min	210/4250	270/2400	320/2750	400/1300	400/3900	350/2000	400/1300	500/1750
0-100 km/h[s]	9,1	7,6	6,5	5,8	5,3	8,6	7,9	7,0
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	228	245	250	250	250	223	235	245
Verbrauch pro 100 km [l]	7,3S	8,3S	8,6S	10,3S	13,7SP	5,8D	6,7D	7,0D
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/19/25	15/21/25	16/25/25	16/25/25	18/29/30	17/22/24	18/24/26	18/22/27
Steuer pro Jahr[Euro]	135	202	202	202	270	308	463	463
Monatliche Gesamt-Kosten[Euro]	653	743	828	911	1.280	662	735	778
Grundpreis[Euro]	40.300	45.400	48.800	51.500	73.950	43.500	46.450	49.450

**Aufbau:**

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

**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	170 kW (231 PS)
bei	4000 U/min
Maximales Drehmoment	500 Nm
bei	1750 U/min
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	6-Gang-Automatikgetriebe
Reifengröße (Serie)	RF225/45R17Y
Reifengröße (Testwagen)	<b>225/45R17Y</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	<b>11,2 m/11,1 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	243 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	7,1 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Stufe D)	<b>4,1 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	<b>36 m</b>
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	<b>7,4 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>9,7/6,1/7,4 l</b>
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Herstellerangabe/Test	181 g/km/ <b>200 g/km</b>
Innengeräusch 130 km/h	<b>65 dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	4580 mm/1782 mm/1384 mm
Leergewicht/Zuladung	<b>1860 kg/320 kg</b>
Kofferraumvolumen	<b>255 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/1800 kg
Dachlast	-
Tankinhalt	61 l
Reichweite	<b>820 km</b>
Allgemeine Garantie	keine*
Rostgarantie	12 Jahre
ADAC-Testwerte <i>kursiv</i>	* 2 Jahre gesetzliche Sachmängelhaftung

## Kosten

Monatliche Betriebskosten	<b>131 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten	<b>73 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>115 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>483 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>802 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/22/27
Grundpreis	51.610 Euro

## Ausstattung

### Technik

Abstandsregelung, elektronisch	1.180 Euro
Antriebsschlupf-Regelung	Serie
Automatikgetriebe	2.160 Euro°
Bremsassistent	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	450 Euro°
Parkhilfe, elektronisch (hinten)	420 Euro°
Reifendruckkontrolle	Serie
Runflat-Reifen	Serie
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	Serie

### Innen

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	nicht erhältlich
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	160 Euro°
Isofix-Kindersicherungssystem	Serie
Klimaanlage/-automatik	Serie/770 Euro°
Kopfstützen hinten	Serie
Navigationssystem	2.300 Euro°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	nicht erhältlich
Sitzbezüge, Leder (ab)	2.290 Euro°
Sitze, vorn, beheizbar	370 Euro°
Skisack/Durchladeluke	nicht erhältlich

### Außen

Außenspiegel, autom. abblendend (inkl. Innenspiegel)	500 Euro°
Lackierung Metallic	770 Euro
Scheinwerfer-Reinigungsanlage	Serie
°im Testwagen vorhanden	

## Testzeugnis

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

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

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 April 2008.