

BMW 125i Cabriolet

Zweitüriges Cabriolet der unteren Mittelklasse (160 kW / 218 PS)

ADAC Testergebnis

Note 2,1

Auch in der kleinsten Baureihe bietet BMW ein schickes Cabriolet an, das mit einem Zweiliter-Dieselmotor und verschiedenen Benzinern bestellt werden kann. Hier im Test der 125i, der mit einem Dreiliter-Sechszylinder und 218 PS zügig an den Start geht. Die Fahrleistungen hauen einen subjektiv nicht vom Hocker und der Verbrauch kann in Abhängigkeit der Fahrweise recht hoch sein. Über die Spritspartechiken des EfficientDynamic-Pakets verfügt jedoch auch das Cabrio: Bremsenergie-Rückgewinnung, bedarfsgerechte Steuerung der Nebenaggregate, nur die Start-Stopp-Automatik bleibt noch außen vor. Die Freiluft-Eigenschaften sind erstklassig, das Stoffverdeck öffnet vollautomatisch, auch per Fernbedienung und macht einen hochwertigen Eindruck. Offen halten sich Zugscheinungen auch bei hohem Tempo im Rahmen. Fahrverhalten sowie aktive und passive Sicherheit liegen auf höchstem Niveau und der Fahrspaß kommt auch nicht zu kurz. Das alles hat seinen Preis: mindestens 36.000 Euro und da fehlen noch viele sinnvolle Extras. **Karosserievarianten:** Limousine und Coupé. **Konkurrenten:** Audi A3 Cabrio.

- + sehr gute Verarbeitung
- + vollautomatisches Verdeck
- + laufruhiger Motor mit kernigem Sound
- + gute Fahrleistungen
- + sehr sicheres Fahrwerk
- + sehr gute Lenkung
- + innovative Spritspartechiken
- kleiner Kofferraum
- hoher Verbrauch
- teure Extras
- teuer in Anschaffung und Unterhalt



Karosserie/Kofferraum

Note 3,1

Verarbeitung

Note: 1,7

Mit der Run-Flat-Bereifung darf bei Druckverlust höchstens 50 bis 250 km weit (in Abhängigkeit der Beladung) und nur mit maximal



Die Sicht ist bei geschlossenem Verdeck gerade nach schräg hinten extrem eingeschränkt.

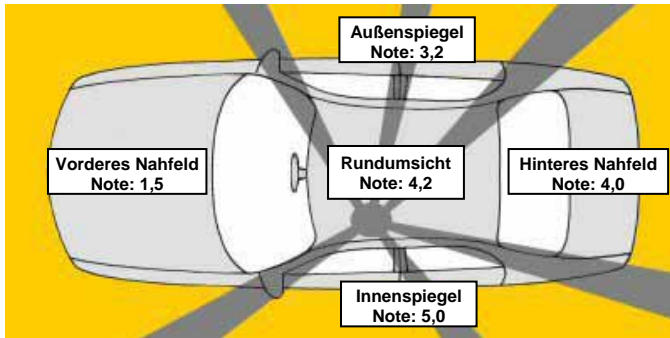
80 km/h gefahren werden. Ein vollwertiges Reserverad ist nicht erhältlich.

- + Die Verarbeitung der Karosserie macht einen sehr guten Eindruck, das elektrische Stoffverdeck ist ordentlich gefertigt, es ist isoliert und beinhaltet eine beheizbare Glas-Heckscheibe. Per Knopfdruck (auch mit der Fernbedienung) lässt es sich vollautomatisch in 25 Sekunden im Heck versenken (auch während der Fahrt bis ca. 40 km/h), die Öffnung wird durch eine mit der Karosserielinie bündigen Blechschürze abgedeckt. Im Innenraum gefällt eine hochwertige Qualitätsanmutung der verwendeten Materialien, Zierblenden im anthrazitfarbenen Edeldholz-Look (Aufpreis) sorgen für ein nobles Ambiente, der BMW wirkt wie gewohnt solide. Der Fahrzeugunterboden ist glattflächig und im Bereich des Motors geschlossen. Das reduziert den Luftwiderstand und damit den Verbrauch.
- Man vermisst Schutzleisten an den Stoßfängern und Karosserieflanken. So können bereits kleinere Parkrempler teure Reparaturen zur Folge haben.

Sicht

Note: 2,4

- + Helle Xenonscheinwerfer, auf Wunsch auch mit dynamischem Kurven- und Abbiegelicht, sind gegen Aufpreis erhältlich - sie



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.

beleuchten die Straße bei Dämmerung und Dunkelheit optimal und sind daher sehr zu empfehlen, zudem diese Option mit Tagfahrlicht kombiniert ist. Die akustischen Parksensoren kosten ebenfalls extra, sind aber bei engen Parklücken sehr hilfreich. Als weitere Option gibt es automatisch abblendende Innen- und Außenspiegel.

- Bei geschlossenem Verdeck wird die Sicht nach hinten durch die extrem breiten C-Säulen behindert, durch die winzige Heckscheibe sieht man kaum etwas. Offen ist die Sicht natürlich fast uneingeschränkt gut, wie bei den meisten Cabriolets.

Kurven- und Abbiegelicht

Die Scheinwerfer schwenken (abhängig von Lenkradstellung und Geschwindigkeit) gemäß dem Straßenverlauf (rechtes Bild) und leuchten in Kurven hinein. Beim Abbiegen vergrößern zusätzliche Lampen die seitliche Ausleuchtung.



Ein-/Ausstieg

Note: 3,3

Bei geöffnetem Verdeck ist der Zustieg zu den vorderen Sitzen recht angenehm.

- + Mit der Fernbedienung lassen sich die Türen ent- und verriegeln sowie die Fenster öffnen und schließen. Auch das Verdeck kann damit geöffnet und verschlossen werden. Mit der Sonderausstattung "Komfortzugang" genügt es, die Fernbedienung bei sich zu tragen; Ver- und Entriegeln der Türen geschieht durch Berühren der Türgriffe. Eine optional erhältliche Umfeldbeleuchtung wird mittels heller LED's in den Außentürgriffen realisiert.
- Das Ein- und Aussteigen ist besonders nach hinten sehr beschwerlich, trotz elektrischer Einstiegshilfe an den Vordersitzen. Vorne stören zudem die flach verlaufende Dachlinie sowie die hochgezogenen Sitzwangen der Sportsitze (Aufpreis). Hat man seitlich neben dem Auto viel Platz, sind die breiten Türen hilfreich, weil damit größere Türausschnitte zur Verfügung stehen; ist der Platz seitlich aber eingeschränkt, hat man nur einen schmalen "Spalt" zum Ein- und Aussteigen.

Kofferraum-Volumen*

Note: 4,4

- Mit 265 l fällt der Kofferraum sehr klein aus, er ist noch um etwa 60 l kleiner als der des 1er Coupé. Die hinteren Sitze sind fest installiert, eine Klappmöglichkeit ist nicht gegeben. Bei geöffnetem Verdeck reduziert sich das nutzbare Volumen durch den Verdeckkasten weiter. Im Verhältnis zum 3er Cabrio mit dem elektrischen Hardtop fällt das Kofferraumvolumen aber deutlich größer aus, wenn das Verdeck geöffnet ist.



Mit nur 265 l Volumen ist der Kofferraum des 1er Cabrios wesentlich kleiner als die der Konkurrenten mit Stahl-Klappdach VW Eos und Opel Astra Twintop.

Kofferraum-Zugänglichkeit

Note: 3,2

Das Gepäck muss über eine 68 cm hohe Ladekante gehievt werden, innen beträgt die Höhe der Bordwand fast 17 cm.

- + Die Heckklappe lässt sich leicht öffnen.
- Die Ladeluke ist beim Cabrio ähnlich wie beim Coupé sehr knapp geschnitten, durch den Verdeckkasten wird sie zusätzlich flacher, was für den gesamten Gepäckraum gilt. Der Boden ist durch die seitlichen Erhebungen nicht durchgehend eben, das stört vor allem beim Beladen mit Einkaufs- oder Getränkeboxen. Beim Schließen der Klappe muss man von außen nachdrücken und macht sich dabei die Finger schmutzig.

Kofferraum-Variabilität

Note: 4,6

- + Eine Durchladeluke mit integriertem Transportsack ermöglicht das Befördern von längeren Gegenständen (z.B. Ski).
- Die Rücksitze sind beim Cabrio nicht klappbar, somit ist der Kofferraum nicht in der Größe zu verändern bzw. zu erweitern. Der Skisack (Aufpreis) ist in der Handhabung recht unpraktisch. Kleine Utensilien lassen sich kaum rutschsicher unterbringen, das spärliche Ablagenpaket (seitliches Netz) kostet extra.

Innenraum

Note 2,2

Bedienung

Note: 1,2

Mit dem aufpreispflichtigen Komfortzugang wird der Motor einfach per Knopfdruck gestartet, dies ist besonders leicht in der Handhabung. Verzichtet man auf dieses Extra, muss der Zündschlüssel zunächst in den dafür vorgesehenen Schacht eingeführt werden, dies ist dann umständlicher, als bei einem herkömmlichen Zündschloss.

- + Das klar gestaltete Armaturenbrett wirkt aufgeräumt - die meisten Schalter sind übersichtlich angeordnet und lassen sich leicht betätigen. Das Lenkrad kann in Höhe und Reichweite eingestellt werden, der Schalthebel liegt sehr gut zur Hand. Die großen, klar gezeichneten Analog-Instrumente lassen sich sehr gut ablesen, ebenso die Displays, sogar bei direkter Sonneneinstrahlung - dann erhöht sich durch den ausgeklügelten Displayaufbau der Kontrast automatisch. Es gibt auch Anzeigen für Außentemperatur und Verbrauch sowie eine dynamische Schalterempfehlung für ökonomische Fahrweise. Gegen Aufpreis schalten sich die Wischer und das Fahrlicht sensorgesteuert ein und blenden die Innen- und Außenspiegel automatisch ab. Es gibt einige praktische Ablagen im Innenraum (Ablagenpaket gegen Aufpreis). Das Handschuhfach öffnet gedämpft und ist beleuchtet. Das Cabriolet besitzt vier elektrisch zu betätigende Seitenfenster. Diese lassen sich einzeln (mit Antippautomatik) oder gemeinsam über einen Schalter öffnen und schließen. Das Verdeck kann mit Hilfe zweier Tasten am Armaturenbrett sowie der Fernbedienung geöffnet und geschlossen werden, dies geschieht vollautomatisch und auch während der Fahrt bis ca. 40 km/h.
- Es fehlt eine instrumentennahe Kontrollleuchte für das Fahrlicht (störend bei optionaler Fahrlichtautomatik) und eine Anzeige für die Kühlwassertemperatur; immerhin wird die Öltemperatur angezeigt. Einstellungen mit dem I-Drive (Aufpreis) lenken vom Fahren ab.



Verarbeitungsqualität und Funktionalität befinden sich auf hohem Niveau.

Raumangebot vorne*

Note: 1,9

- + Vorn hat man angenehm Platz, die Vordersitze lassen sich für 1,95 m große Personen zurückschieben. Auch die Innenbreite geht in Ordnung, wenngleich das subjektive Raumgefühl wegen der hohen Schulterlinie der Karosserie und des hohen und breiten Mitteltunnels mehr Enge aufkommen lässt.

Raumangebot hinten*

Note: 4,7

- Das 1er Cabrio wird als reiner Viersitzer angeboten. Auf den beiden Rücksitzplätzen des kleinen Cabriolets ist nicht nur die Kniefreiheit gering, sie reicht nur für Personen bis 1,75 m, wenn die Vordersitze für 1,85 m große Personen eingestellt sind. Auch

in der Breite ist der Raum sehr knapp bemessen, nur kleineren Personen sind hier längere Strecken zuzumuten.

Komfort

Note 2,0

Federung

Note: 2,3

- + Die Federung des 1er Cabrio ist weicher abgestimmt, als die des Coupé, dennoch ist die Tendenz straff aber nicht unkomfortabel. Nur einzelne, größere Hindernisse dringen härter zu den Insassen durch, insgesamt ist der Fahrkomfort recht gut. Die verwindungssteife Karosserie zeigt keine Anzeichen zum Schütteln, wie sonst oft bei Cabrios festzustellen. Sehr angenehm ist auch die geringe Seitenneigung der Karosserie in Kurven.

Sitze

Note: 2,0

- + Die nicht zu straff gepolsterten Sport-Vordersitze sorgen für hohen Sitzkomfort. Sie bieten besonders gute Körperunterstützung und festen Seitenhalt in Kurven. Höhe und Neigung sind individuell einstellbar. Langbeinige können sich für mehr Schenkelaufgabe den vorderen Teil der Sitzfläche herausziehen.
- Erwachsene sitzen hinten mit nach oben ragenden Knien und ohne Oberschenkelaufgabe, weil die Sitzfläche tief, kurz und zu wenig nach hinten geneigt ist. Beim Cabrio fehlen Haltegriffe am Dachhimmel für alle Insassen.

Innengeräusch

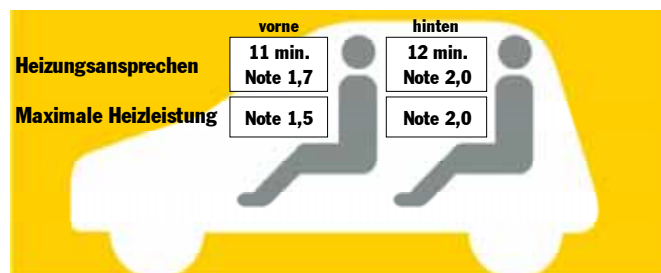
Note: 3,0

- Motorgeräusche bleiben überwiegend im Hintergrund. Bei langsamer, untertouriger Fahrt gefällt der dezent kernige Auspuffsound.
- Bei schnellerer Autobahnfahrt ist es vorbei mit der Stille im 1er Cabrio. Das Verdeck weist nur eine mäßige Geräuschdämmung auf, so dass Unterhaltungen nur noch mit lauter Stimme möglich sind.

Heizung, Lüftung

Note: 1,3

- (Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer)
- + Vorne spricht die Heizung sehr rasch an und bringt den Innenraum schnell auf angenehme Temperaturen. Mit der aufpreispflichtigen Klimautomatik lässt sich die Temperatur links und rechts unabhängig regulieren. Ein Pollenfilter ist serienmäßig. Bei offener Fahrt schaltet sich die Heizung auf einen speziellen Cabrio-Modus, so dass man auch bei relativ niedrigen Außentemperaturen komfortabel offen fahren kann. Zugerscheinungen sind sehr gut gedämpft, selbst bei Geschwindigkeiten oberhalb von 160 km/h. Das optionale Windschott sollte allerdings verwendet werden, sonst zieht es doch verstärkt.



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

Motor/Antrieb

Note 1,3

Fahrleistungen*

Note: 1,2

- + Der 218 PS starke 3-Liter-Benziner sorgt im 125i für sehr gute Fahrleistungen und hohe Endgeschwindigkeiten. Allerdings benötigt der Motor hohe Drehzahlen, im unteren Drehzahlbereich wirkt er in Anbetracht der Motorleistung etwas träge.

Laufkultur

Note: 1,0

- + Die Reihensechszylinder von BMW sind bekannt für ihren seidenweichen Lauf. Mit der Einführung der Direkteinspritzung ist der Motorlauf zwar rauer geworden, dennoch kann er begeistern und glänzt durch weitgehende Abwesenheit von Vibrationen oder Brummgeräuschen.

Schaltung

Note: 1,0

- + Das Getriebe lässt sich kurz und knackig schalten, die Gänge sind präzise geführt - eine typische BMW-Schaltbox. Bezüglich Schaltbarkeit und Präzision gehört diese Schaltung zum Besten, was es in Serienautos gibt.

Getriebeabstufung

Note: 2,0

- + Die Abstufungen der sechs Gänge sind eng, insgesamt hat BMW eine kurze Gesamtübersetzung gewählt. Damit ist das Drehzahlniveau gerade auf der Autobahn etwas höher, für den hochdrehenden Motor aber kein Problem, eher schon für Geräusch und Verbrauch.

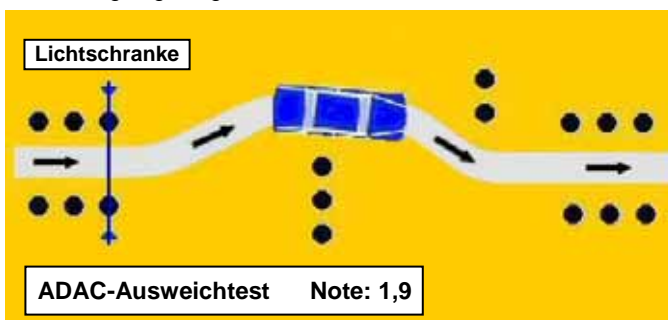
Fahreigenschaften

Note 1,3

Fahrstabilität

Note: 1,5

- + Der Einser fährt richtungsstabil, fast wie auf Schienen - der Fahrer hat ein sehr sicheres Gefühl. In kritischen Situationen, z. B. wenn bei hohem Tempo plötzlich ausgewichen werden muss, hilft das elektronische Stabilitätssystem (DSC), Schleudern zu unterdrücken und die Spur zu halten. Für guten Vortrieb auf weniger griffiger Fahrbahn sorgt die elektronische Traktionskontrolle. Pannensichere Runflat-Reifen mit Reifendruck-Kontrolle sind serienmäßig. Beim ADAC-Ausweichtest schneidet das 1er Cabrio gut ab, es bleibt gut beherrschbar und zeigt sich stets richtungsstabil und sicher. Nur eine leichte Tendenz zum Übersteuern ist beim Zurücklenken in die Ausfahrgasse festzustellen, was jedoch von DSC zuverlässig abgefangen wird.



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 souverän, leicht untersteuernd, ohne erkennbare Lastwechsel, für jedermann gutmütig und beherrschbar. Auch hier springt das DSC ein, wenn das Tempo zu hoch sein sollte, um ein Schleudern zu verhindern.

Lenkung*

Note: 1,5

- + Die Lenkung des 1er zeigt sich sehr präzise und sehr direkt, bei schneller Autobahnfahrt fast schon nervös. Sie spricht bei schnellen Ausweichmanövern sehr gut an und vermittelt dem Fahrer auch sonst einen guten Kontakt zur Fahrbahn. Insgesamt trägt sie zum handlichen Eindruck des Kompaktklasse-Autos bei. Beim Rangieren ist die Lenkung etwas schwergängiger, gehört aber dennoch mit zu den besten seiner Klasse. Der Wendekreis ist mit 10,6 m klein.

Bremse

Note: 1,0

- + Bei Vollbremsungen aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt das Cabriolet im Durchschnitt nur 36 m und zeigt dabei keinerlei Nachlassen der hervorragenden Bremswirkung (Mittel aus zehn Einzelmessungen mit Serienreifen und halbe Zuladung). Die Bremse spricht spontan an und lässt sich ausgezeichnet dosieren, auch bei starken Bremsungen aus sehr hohen Geschwindigkeiten bleibt der das Fahrzeug einwandfrei beherrschbar.

Sicherheit

Note 1,9

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Note: 1,9

- + Das 1er Cabrio verfügt serienmäßig über ein elektronisches Stabilitätsprogramm (DSC) mit Bremsassistent und Cornering Brake Control, wodurch das Bremsen bei einer Notbremsung und in Kurven unterstützt wird. Bei Druckverlust in den Reifen kann das Fahrzeug besser unter Kontrolle gehalten werden, weil Runflat-Reifen Serie sind. Gegen Aufpreis liefert BMW Xenonlicht, Aktivlenkung und adaptives Kurvenlicht (mit Abbiegelicht). Um eine Fehlbedienung zu vermeiden, kann der Motor nur mit getretener Kupplung gestartet werden.
- Es sind weder Rückstrahler noch Rückleuchten vorhanden, die bei geöffneten Türen warnen.

Passive Sicherheit - Insassen

Note: 1,4

- Wie bei Cabrios üblich, gibt es auch für den Einser keine separaten Kopfairbags; die Seitenairbags verfügen aber über einen zusätzlichen Kopfschutz. Vorn bieten die Kopfstützen Personen bis zu einer Größe von 1,80 m guten Schutz, hinten Personen bis 1,70 m.
- + Front- und Seitenairbags, Seatbelt-Reminder für die vorderen Insassen sowie Gurtstraffer und Gurtkraftbegrenzer sind standardmäßig verbaut beim kleinen Cabrio von BMW. Der Kopfstützenabstand auf den Vordersitzen zu den Köpfen der Insassen ist sehr gering, das sorgt für ein geringes Verletzungsrisiko bei einem Heckaufprall. Blitzschnell hinter den Fond-Kopfstützen ausfahrende Überrollbügel schützen die Insassen bei einem drohenden Überschlag. An den stabilen und griffgerechte Bügeltürgriffen lässt sich hohe Zugkraft anbringen, so dass man nach einem Unfall verklemmte Türen leichter öffnen kann.

Kindersicherheit

Note: 2,1

- + Auf den beiden Plätzen der Rücksitzbank lassen sich mit den vorhandenen Gurten Kindersitz-Systeme stabil unterbringen - noch besser mit Isofix. Gegen Aufpreis gibt es das Kindersitz-Befestigungspaket Isofix ebenso vorn, dann ist auch der Beifahrer-Airbag mit dem Schlüssel deaktivierbar und es dürfen vorne rückwärtsgerichtete Kindersitze installiert werden. Die Fensterheber haben einen zuverlässigen Einklemmschutz.
- Die Airbag-Abschaltung per Schlüssel für die Beifahrerseite kostet 80 Euro Aufpreis (nachträglicher Einbau nicht möglich).

Fußgängerschutz

Note: 4,0

- Beim simulierten Fußgängerunfall (EuroNCAP) schneidet der 1er BMW mit einem von vier Sternen schwach ab (Ergebnis von der Schräghecklimousine).

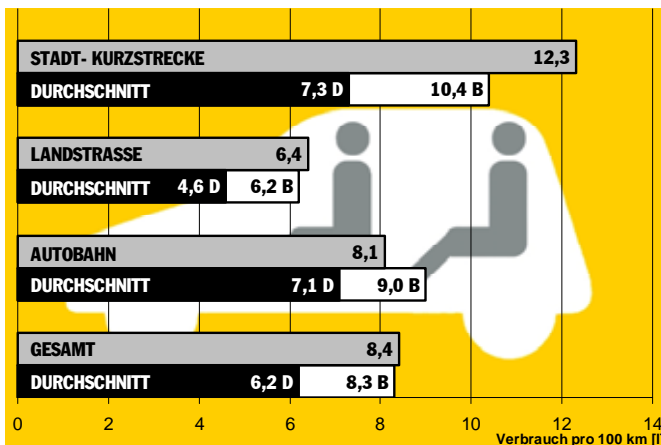
Verbrauch/Umwelt

Note 2,5

Verbrauch*

Note: 4,4

- Das BMW 125i Cabriolet verbraucht für die Fahrzeugklasse viel Kraftstoff. Insbesondere innerorts ist der Wagen sehr durstig, hier sind es 12,3 l, außerorts 6,4 l und auf der Autobahn moderate 8,1 l Super auf 100 km. Im Durchschnitt ergibt sich ein Verbrauch von 8,4 l/100 km.



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

Abgas

Note: 0,6

- + Die Schadstoffanteile im Abgas sind sehr gering.

Wirtschaftlichkeit*

Note 5,5

Betriebskosten

Note: 4,7

- Da sich die Betriebskosten hauptsächlich aus dem Kraftstoffverbrauch ergeben, schneidet der 125i in diesem Kapitel schlecht ab.

Werkstatt- und Reifenkosten

Note: 5,5

- Für eine Beurteilung liegen uns noch keine Daten des Herstellers vor - deshalb beruhen die Werkstattkosten auf Erfahrungswerten.
- Die Werkstattstundenpreise sind teuer. Zudem gewährt BMW immer noch keine Herstellergarantie (nur die gesetzlich vorgeschriebene zweijährige Sachmängelhaftung).

Wertstabilität

Note: 3,5

- Trotz der starken Motorisierung kann für den 125i Cabriolet noch ein durchschnittlicher Werterhalt prognostiziert werden.

Kosten für Neuanschaffung

Note: 5,5

- Die Kosten für die Neuanschaffung sind extrem hoch: über 36.000 Euro Grundpreis sind nur die halbe Wahrheit. Serienmäßig ist das Fahrzeug mit dem Notwendigen ausgestattet, weitere Annehmlichkeiten wie z.B. Klimaautomatik oder Regensensor müssen teuer bezahlt werden.

Fixkosten

Note: 4,9

- Haftpflicht relativ teuer, Vollkasko teuer, Teilkasko teuer - in allen Bereichen ist das Cabriolet für seinen Halter ungünstig eingestuft, entsprechend hoch sind die Forderungen der Assekuranzen. Nur der Staat hält sich bei der günstigeren Besteuerung für den schadstoffarmen Benzinmotor ein wenig zurück; der große Hubraum von 3 Litern aber macht auch diesen kleinen Vorteil wieder zunichte.

Die Motorvarianten

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	118i	120i	125i	135i	120d
Aufbau/Türen	CA/2	CA/2	CA/2	CA/2	CA/2
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1995	4/1995	6/2996	6/2979	4/1995
Leistung [kW(PS)]	105(143)	125(170)	160(218)	225(306)	130(177)
Max.Drehmoment [Nm]bei U/min	190/4250	210/4250	270/2500	400/1300	350/1750
0-100 km/h[s]	9,3	8,4	6,8	5,6	8,1
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	210	220	238	250	222
Verbrauch pro 100 km [l]	6,6S	6,9S	8,4S	9,5S	5,4D
Versicherungsklassen KH/VK/TK	14/18/24	16/21/24	17/23/27	17/25/27	18/22/24
Steuer pro Jahr[Euro]	135	135	202	202	308
Monatliche Gesamt-Kosten[Euro]	542	610	733	844	594
Grundpreis[Euro]	28.550	32.000	36.200	43.700	33.500

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-Haftpflicht
VK = Vollkasko
TK = Teilkasko

Kraftstoff:

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

Daten und Messwerte

6-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro4
Hubraum	2996 ccm
Leistung	160 kW (218 PS)
bei	6100 U/min
Maximales Drehmoment	270 Nm
bei	2500 U/min
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	RF205/50R17W
Reifengröße (Testwagen)	205/50R17W
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	10,6 m/10,5 m
Höchstgeschwindigkeit	238 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	6,8 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3. Gang)	4,2 s
Bremsweg aus 100 km/h	36 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	8,4 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	12,3/6,4/8,1 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test	195 g/km/ 198 g/km
Innengeräusch 130 km/h	69 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4360 mm/1748 mm/1411 mm
Leergewicht/Zuladung	1600 kg/350 kg
Kofferraumvolumen	265 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	700 kg/1200 kg
Dachlast	-
Tankinhalt	53 l
Reichweite	630 km
Allgemeine Garantie	keine*
Rostgarantie	12 Jahre
ADAC-Testwerte <i>kursiv</i>	* 2 Jahre gesetzliche Sachmängelhaftung

Kosten

Monatliche Betriebskosten	162 Euro
Monatliche Werkstattkosten(geschätzt)	71 Euro
Monatliche Fixkosten	95 Euro
Monatlicher Wertverlust	406 Euro
Monatliche Gesamtkosten	734 Euro
(vierjährige Haltung, 15000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/23/27
Grundpreis	36.200 Euro

Ausstattung

Technik

adaptives Bremslicht (LED)	Serie
Aktivlenkung	1300 Euro
Automatikgetriebe (6-Stufen)	2050 Euro
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch (und Bremsassistent)	Serie
Kurvenlicht	410 Euro
Parkhilfe, elektronisch	ab 420 Euro°
Regensensor (und Lichtsensor)	Serie
Reifendruckkontrolle	Serie
Tempomat	260 Euro°
Überroll-Schutz	Serie
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	820 Euro°

Innen

Airbag, Seite vorne (Kopf-/Thoraxairbags)	Serie
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	nicht erhältlich
Fahrer- Beifahrersitz, höhenstellbar	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	160 Euro°
Isofix-Kindersicherungssystem (vorne 80 Euro)	Serie
Keyless Entry	600 Euro°
Klimaanlage/-automatik	Serie/560 Euro°
Lenkrad, höhen-/längseinstellbar	Serie
Navigationssystem	ab 1840 Euro°
Sitzbezüge, Leder (incl. Sitzheizung)	1880 Euro°
Sitze, vorn, beheizbar	330 Euro°
Skisack/Durchladelupe	260 Euro°

Außen

Außenspiegel, elektrisch einstell-/beheizbar	Serie
Nebelscheinwerfer	Serie
°im Testwagen vorhanden	

Testzeugnis

Technik/Umwelt(Testergebnis)2,1

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

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt. Die Einzelbewertungen gehen mit unterschiedlicher Wichtigkeit in die Gesamtnote ein, mit * gekennzeichnete Kriterien und Noten beziehen sich auf die Fahrzeugklasse.

Notenskala:

Sehr gut	0,6 - 1,5
Gut	1,6 - 2,5
Befriedigend	2,6 - 3,5
Ausreichend	3,6 - 4,5
Mangelhaft	4,6 - 5,5

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2006 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.03.2006 vergleichbar.

Alle Angaben (Daten, Ausstattung und Preise) entsprechen dem Stand März 2008