

BMW X3 2.0d Steptronic (DPF)

Fünftüriger SUV der Mittelklasse (130 kW / 177 PS)

ADAC Testergebnis

Note 2,1

Der BMW X3 ist der kleine Bruder des länger bekannten X5. Trotz der kompakteren Abmessungen ist der Innenraum kaum kleiner aber der Kofferraum sogar größer. Das hoch entwickelte xDrive-System garantiert auch abseits befestigter Straßen optimalen Vortrieb. Mit seinem sportlich abgestimmten Fahrwerk fährt sich der Geländewagen (SUV) zudem fast so dynamisch wie ein PKW, nur der Komfort bleibt dabei ein wenig auf der Strecke. Mit dem 2,0 Liter Dieselmotor ist das Fahrzeug bestens motorisiert, die optionale Sechsstufen-Automatik harmonisiert ausgezeichnet. Dazu liegt der Verbrauch noch im durchschnittlichen Rahmen, solange man geruhsam fährt und nicht im Gelände. Und in puncto Zuverlässigkeit übertrifft ihn so schnell kein anderes Auto. Fazit: Wer einen Geländewagen braucht, z.B. Boot und Pferde im Anhänger mitnehmen möchte, dabei einen noch einigermaßen handlichen Allradler sucht, für den ist der X3 der absolut Richtige. Er fährt fast wie ein PKW, ist auch nicht so hoch, sodass man beim Einsteigen nicht weit hochklettern muss. Gerade diese Motor-/Getriebe-kombination ist sehr gelungen - auch aus ökologischer Sicht. Das einzige Minus ist der Preis: 40.060 € plus einigem Zubehör. **Karosserievarianten:** keine.

Konkurrenten: Chevrolet Captiva, Dodge Nitro, Ford Kuga, Honda CR-V, Kia Sportage, Land Rover Freelander, Nissan X-Trail, Suzuki Grand Vitara, Toyota RAV 4, Opel Antara, VW Tiguan.

- + sehr gute Verarbeitung
- + gute Motor/Getriebekombination
- + intelligenter Allradantrieb
- + hohe aktive/passive Sicherheit
- + sehr zuverlässig
- + gute Wertstabilität
- nur Notreserverad
- unkomfortable Federung
- hinten unbequemer Zustieg
- wenig Fußgängerschutz
- Teuer in der Anschaffung



Karosserie/Kofferraum

Note 2,1

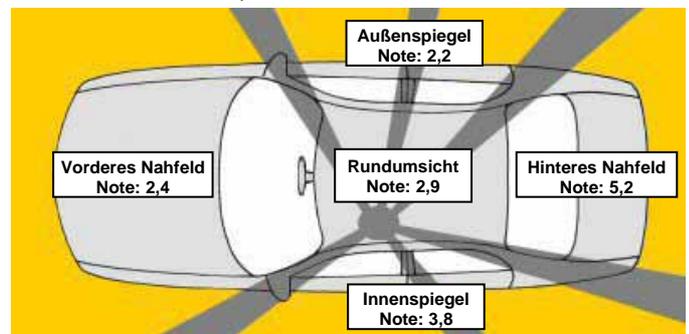
Verarbeitung

Note: 1,1

Die Anhängelast für einen gebremsten Anhänger beträgt maximal 1700 kg. Das langt für ein Pferd oder ein nicht zu großes Boot.

- + Verarbeitung und Finish der Karosserie machen einen sehr guten Eindruck, Türen schließen leicht. Die Stoßfänger (im unteren Bereich), die Kotflügelkanten und die seitlichen Stoßleisten sind aus mattschwarzem Kunststoff gefertigt. Das schützt die Karosserie bei leichtem Auffahren bzw. seitlichem Anstoßen fremder Autotüren. Der Unterboden ist weitgehend glattflächig (auch unter dem Motorraum), was den Luftwiderstand reduziert und damit den Verbrauch. Für den Dachtransport ist gegen Aufpreis eine schwarze Reling erhältlich - 75 kg dürfen aufgeladen werden. Auch das Interieur wirkt hochwertig. Die Kunststoffteile sind passgenau zusammengefügt, muten edel an und sind von angenehmer Haptik.

- Bei einer Reifenpanne steht nur ein dünnes Notrad zur Verfügung. Das defekte Rad hat keinen Platz im Reserveradfach und muss dann im Kofferraum deponiert werden.



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.

Sicht

Note: 2,1

Die Rundumsicht ist insgesamt passabel, nur der Blick zur rechten Seite und nach schräg hinten wird durch breitere Fensterpfosten und Kopfstützen behindert.

- + Der Fahrer hat durch die erhöhte Sitzposition und die leicht abfallende, gut überschaubare Frontpartie gute Sicht nach vorn. Optional sind der Innenspiegel und der linke Außenspiegel selbst-abbblendend. Auch Xenonscheinwerfer, die sehr hell und gleichmäßig leuchten, sowie das adaptive Kurvenlicht finden sich in der Aufpreisliste.
- Hinten ist die Übersicht schlecht, hier stören der hohe Heckabschluss und auch die Kopfstützen der Rückbank, die sich nicht versenken lassen. Die optional erhältliche Einparkhilfe ist da eine große Hilfe. Vorne funktioniert sie jedoch erst, wenn man wieder rückwärts fährt und sich vom Objekt entfernt.



Lediglich die hinteren Dachpfosten behindern die ansonsten gute Übersichtlichkeit im X3.

Ein-/Ausstieg

Note: 2,7

Die große Fahrzeug- und damit Türhöhe erlaubt relativ aufrechtes Ein- und Aussteigen. Vorn haben zudem die Sitze eine angenehme Höhe zur Straße, außerdem ist der Fahrzeugboden nicht ganz so hoch, wie oft bei anderen Geländewagen, sodass man die Beine nicht ganz so weit anheben muss. Nachteilig ist nur, dass der Türschweller, den es zu übersteigen gilt, ziemlich breit ist und man sich dabei auch leicht die Hosen verschmutzt. Hinten sind die Gegebenheiten zwar ähnlich, die vorgezogenen Innenkotflügel stören jedoch besonders beim Aussteigen sehr und verlangen eine gewisse körperliche Fitness.

- + Die Zentralverriegelung lässt sich mit einer praktischen Fernbedienung mit verwechslungssicheren Tasten betätigen. Mit der Fernbedienung lassen sich nicht nur die Türen ver- und entriegeln, sondern auch die Fenster öffnen und schließen.

Kofferraum-Volumen*

Note: 2,1

- + Der Kofferraum ist groß. Er fasst 420 l und damit fast so viel, wie der größere X5. Bei komplett umgeklappter Rücksitzlehne stehen 765 l Laderaum zur Verfügung (gemessen bis zur Fensterunterkante).

Kofferraum-Zugänglichkeit

Note: 2,1

- + Die Heckklappe lässt sich leicht und weit öffnen, sie gibt eine große Öffnung frei. Das Bodenniveau ist nicht gerade niedrig, es stört aber keine Bordwand beim Einladen des Gepäcks. Auch sperrige Gegenstände lassen sich gut unterbringen.
- Personen über 1,85 m Größe können sich bei geöffneter Heckklappe am vorstehenden Schlosskasten den Kopf stoßen. Zum Schließen muss man die Klappe von außen nachdrücken, wobei man sich die Hand verschmutzt.



Mit 420 l Volumen ist der Kofferraum des X3 nur unwesentlich kleiner als beim großen Bruder X5 (430 l).

Kofferraum-Variabilität

Note: 1,9

- + Die asymmetrisch geteilte Rücksitzlehne lässt sich leicht vorklappen, die Kopfstützen können eingesteckt bleiben. Der Ladeboden steigt dann nur leicht nach vorne an. Gegen Aufpreis ist ein Skisack erhältlich. Serienmäßig sind nur wenige Ablagen vorhanden; optional ist ein hochwertiges Schienensystem erhältlich, in dem massive Zurrösen an variabler Position befestigt werden können. So können kleine aber auch schwere Gegenstände sicher und lagestabil transportiert werden. Außerdem gibt es ein Gepäcknetz und zudem jeweils bei vor- und zurückgeklappter Rücksitzlehne einhängbare Trennnetze.
- Der optional erhältliche Skisack hat nur Platz für zwei paar Ski. Für Snowboards ist er zu eng.

Innenraum

Note 2,0

Bedienung

Note: 1,8

- Die Drucktasten für Radio und Klimaanlage liegen zwar recht gut im Blick, sind aber optisch nicht klar in Funktionsebenen getrennt und sind durch die Gleichförmigkeit verwechselbar. Es gibt verschiedene Navigationssysteme im Angebot, wobei die Bedienungen unterschiedlich sind. In der hier getesteten einfachsten Version ist das Display etwas klein und befindet sich zu weit außerhalb der direkten Sichtebene des Fahrers. Die Vordersitze sind gegen Aufpreis elektrisch einstellbar und mit Memory-Funktion ausgestattet. Ein Lenkrad mit vielen Funktionstasten ist eine weitere Option.
- + Bedienung und Ergonomie sind beim X3 meist gut, man kommt schnell zurecht. Das längs- und höheneinstellbare Lenkrad lässt sich dem Fahrer optimal anpassen. Pedale und Schalthebel sind

einwandfrei angeordnet. Optional sind die Scheibenwischer und Fahrscheinwerfer sensorgesteuert. Die großen, klar gezeichneten Instrumente sind sehr gut abzulesen; ein Bordcomputer informiert unter anderem über Momentan- und Durchschnittsverbrauch. Die Fensterheber sind optimal angeordnet und haben Tippkontakt für auf- und abwärts. Für alle Mitfahrer sind Leseleuchten vorhanden.

- Es gibt wenige Ablagemöglichkeiten. Der Kasten (Aufpreis) zwischen den Vordersitzen stört beim Angurten. Die Fenster lassen sich nur mit Zündung öffnen und schließen. Es fehlt eine Kontrolle für das Fahrlicht. Die Rändelräder für die Luftausströmer sind unbeleuchtet. Das Handschuhfach ist klein und unübersichtlich, weil es sehr weit unten angebracht ist. Die Türfenster funktionieren nur mit Zündung.



Der Fahrerplatz überzeugt durch hervorragende Verarbeitung und ausgezeichneter Funktionalität.

Raumangebot vorne*

Note: 1,7

- + Vorne reicht die Sitzeinstellung für Personen bis zu einer Größe von 1,95 m. Wegen der großen Innenbreite und Kopffreiheit hat man ein großzügiges Raumgefühl, allerdings schränken der breite Mitteltunnel und der Ablagekasten in der Mitte die Bewegungsfreiheit doch ein wenig ein.

Raumangebot hinten*

Note: 2,6

- + Für zwei Mitfahrer ist auch hinten ordentlich Platz vorhanden, die Kniefreiheit reicht für bis zu 1,90 m Körpergröße (Vordersitze für 1,85 m große Personen zurück gestellt). Zu dritt sitzt man aber beengt (falls man körperlich in der Lage ist, den Platz zu erklettern, weil der Mitteltunnel sehr hinderlich ist).

Komfort

Note 2,3

Federung

Note: 2,6

Das Fahrwerk ist straff abgestimmt, so werden die Insassen auf schlechten Straßen häufig harten Stößen ausgesetzt, die auch die komfortablen Sitze kaum mildern können. Gegen Aufpreis gibt es ein noch härteres Sportfahrwerk, dann wird von den Mitfahrern wirkliche Nehmerqualität verlangt. Angenehm ist die verhältnismäßig geringe Kurvenneigung der Karosserie.

Sitze

Note: 1,8

- + Bereits die serienmäßigen Sitze sind ausgezeichnet konturiert, bieten so festen Halt im Rücken (man vermisst keine variable

Lordosenstütze) sowie für die Oberschenkel. Auch der Seitenhalt kommt nicht zu kurz. Serienmäßig sind die beiden Vordersitze höhen einstellbar, die Neigungseinstellung kostet extra (Sitzeinstellung dann elektrisch). Besonders mit dieser Einstellmöglichkeit sitzen Fahrer wie Beifahrer sehr entspannt auf den straffen, doch hochkapazitiv gefederten Sesseln. Auch hinten sitzt man sehr komfortabel mit ordentlichem Rückenhalt. Nur sehr große Mitfahrer vermissen ein wenig Auflage für die Oberschenkel. Im Dach befinden sich vier Haltegriffe.

Innengeräusch

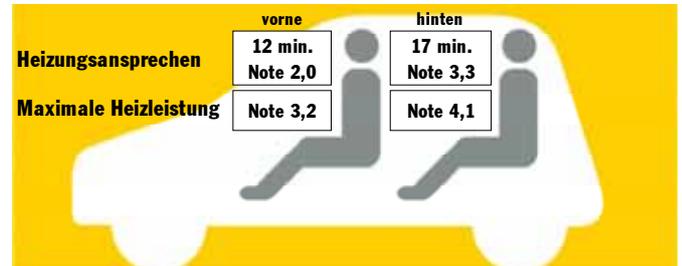
Note: 1,9

- + Das Innengeräusch ist bis in höchste Geschwindigkeitsbereiche niedrig und subjektiv unaufdringlich, die Klangfarbe des Dieselmotors sehr angenehm.

Heizung, Lüftung

Note: 2,7

- (Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer) Die Heizung ist ausreichend kräftig und erwärmt die Luft vorne in kurzer Zeit. Hinten dauert es länger, bis die Mitfahrer wohlige Wärme umfächelt.
- + Die Klimaautomatik (Aufpreis) arbeitet fein und situationsangepasst, braucht nur selten von Hand nachreguliert werden. Eine manuelle Klimaanlage ist serienmäßig an Bord. Neben den optional beheizten Vordersitzen gibt es gegen weiteren Aufpreis auch hinten eine Sitzheizung für die beiden äußeren Sitzplätze.
- Der Luftstrom oben/unten lässt sich nur grob einstellen. Es sind keine ausstellbaren Seitenfenster im Bereich des Kofferraums erhältlich.



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

Motor/Antrieb

Note 1,5

Fahrleistungen*

Note: 1,8

- + Mit dem 2,0 Liter Vierzylinder-Dieselmotor ist der X3 ordentlich motorisiert. Er bewegt das schwere Fahrzeug vom Stand weg kräftig los, bis hin zur erstaunlich hohen Endgeschwindigkeit von 205 km/h.

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 kaum mehr etwas mit.

Schaltung

Note: 1,0

- + Das Automatikgetriebe wechselt die sechs Stufen spontan und ruckfrei - selbst dann, wenn sie bei Kick-down zurückschaltet. Es lässt sich auch manuell schalten.

Getriebeabstufung

Note: 1,0

- + Die Abstufungen der sechs Fahrstufen passen sehr gut zur

Charakteristik des Motors. Bei jedem Tempo und jeder Drehzahl steht die optimale Übersetzung parat, um möglichst sparsam zu fahren oder das volle Temperament des Motors in Vortrieb umzusetzen. Andererseits sind selbst bei höchstem Tempo die Motor-drehzahlen moderat.

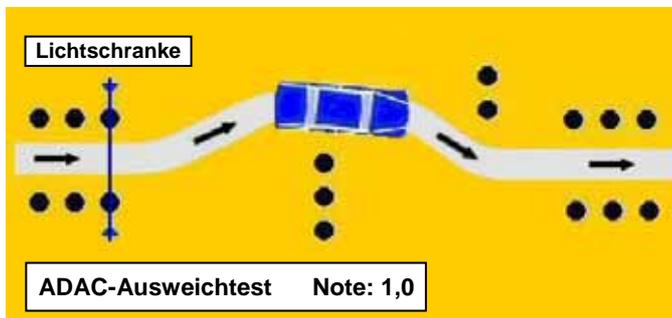
Fahreigenschaften

Note 1,8

Fahrstabilität

Note: 1,1

- + Der BMW X3 hat durch das Zusammenwirken des xDrive-Systems mit der serienmäßigen Stabilitätskontrolle DSC ein hohes Maß an Fahrstabilität. Je nach Fahrsituation werden Antriebskräfte und Bremsengriffe so gesteuert, dass in Rahmen der physikalischen Grenzen Schleudern zuverlässig unterdrückt wird. Dazu kommen die elektrisch zuschaltende Differenzialsperre sowie Traktionskontrolle und ein zusätzliches System zum sicheren und automatisierten Bergabfahren (HDC). Eine Reifendruckkontrolle warnt, wenn ein Reifen Luft verliert. ADAC-Ausweichtest: Bei heftigem Ausweichen bleibt der Wagen sehr stabil, bleibt gut lenkbar. Beim anschließenden Gegenlenken untersteuert der X3 ganz leicht. Das DSC arbeitet früh, dabei weich und effizient. Schleudern oder gar Ausbrechen ist ziemlich unwahrscheinlich. ADAC-Geländetest: Der X3 mit dem kompakten Format ist ein wahrer Geländekraxler. Kaum ein Berg ist ihm zu steil, nur auf glattem Wiesengrund rutschen die wenig profilierten Reifen durch. Mit seinen großen Rädern und den kleinen Überhängen meistert er auch Graben-durchfahrten, ohne mit dem Boden aufzusetzen.



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: 1,7

- + Die Kurvenlage ist untersteuernd ausgelegt - ein Verhalten, das weniger geübten Fahrern entgegen kommt. Die möglichen Querbeschleunigungen sind für einen Geländewagen erstaunlich hoch. Auch hier hilft DSC dem Fahrer, kritische Situationen zu meistern.

Lenkung*

Note: 2,7

- + Die Lenkung spricht recht schnell an und ist zielgenau. Sie vermittelt passablen Kontakt zur Fahrbahn. Sie ist eher indirekt ausgelegt und auch der Wendekreis ist nicht gerade klein, was beim Wenden bei wenig Platz etwas mehr Kurbelei am Volant verlangt.

Bremse

Note: 1,7

- + Die Bremse spricht schnell an und lässt sich fein dosieren. Bei

Vollbremsungen aus 100 km/h sind bis zum Stillstand nur 37,5 m erforderlich, ein Wert, der einer guten Limousine kaum nachsteht (Mittel aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Serienreifen).

Sicherheit

Note 2,4

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Note: 2,3

- + Das Fahrzeug ist mit folgenden Einrichtungen ausgestattet, um die aktive Fahrsicherheit zu erhöhen: Elektronisches Stabilitätssystem DSC, Bremsassistent. Die Helligkeit der Bremsleuchten steigert sich mit zunehmender Stärke der Verzögerung und deutet so dem nachfolgenden Verkehr an, wenn es sich um eine Gefahrenbremsung handelt. Xenonscheinwerfer und dynamisches Kurvenlicht kosten extra.



Passive Sicherheit - Insassen

Note: 2,6

- + Beim EuroNCAP-Front- und Seitencrash erreicht der Wagen vier von fünf möglichen Sternen. Dabei zeigt er besonders beim Seitencrash seine Stärken. Das Ergebnis bei der Kindersicherheit ist mit vier Sternen ebenfalls gut. Neben Frontairbags sind auch Seiten- und durchgehende seitliche Kopfairbags vorhanden, Seiten-Airbags hinten kosten Aufpreis. Vorne sind die Kopfstützen hoch und lassen sich vertikal für einen optimalen Abstand einstellen. An den stabilen Türgriffen lässt sich sehr hohe Zugkraft aufbringen. So kann man nach einem Unfall verklemmte Türen leichter öffnen.
- Hinten sind die Kopfstützen etwas kurz und liegen zu weit entfernt von den Köpfen (besonders am Mittelsitz). Es gibt keine Erinnerung für einen nicht angelegten Gurt, ungewöhnlich für ein Auto dieser Klasse.

Kindersicherheit

Note: 1,3

- + Auf den hinteren Sitzplätzen lassen sich verschiedene Kindersitzsysteme unkompliziert und lagestabil befestigen, auf den Außensitzen auch mittels Isofix + Ankerhaken. Ausreichende Gurtlängen und feste Gurtschlösser vereinfachen die Montage. Gegen Aufpreis gibt es auch am Beifahrersitz Isofix und lässt sich der Frontairbag abschalten. Dann ist auch dort ein Kindersitz bzw. eine Babyschale erlaubt.

Fußgängerschutz

Note: 4,0

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

Verbrauch/Umwelt

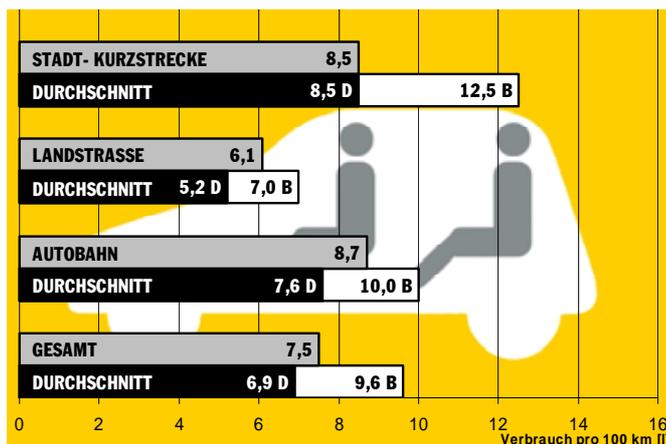
Note 2,9

Verbrauch*

Note: 3,8

- Der Verbrauch mit dem 2,0 Liter Dieselmotor noch im Durch-

schnittsbereich. Innerorts konsumiert er 8,5 l, außerorts 6,1 l und auf der Autobahn 8,7 Liter Diesel auf 100 km. Im Durchschnitt aller Werte errechnet sich ein Verbrauch von 7,5 l/100 km.



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

Abgas

Note: 2,0

- + Die Anteile an Schadstoffen im Abgas sind gering.
- Die gesundheitsgefährdenden Rußpartikel werden von einem geschlossenen System aufgefangen.

Wirtschaftlichkeit*

Note 3,2

Betriebskosten

Note: 1,9

- + Der nicht so teure Preis für Dieselmotor ist es, die dem nicht gerade sparsamen X3 eine gute Note bei den Betriebskosten beschert.

Werkstatt- und Reifenkosten

Note: 2,3

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 überaus langen Inspektionsabstände versprechen weniger Werkstattaufenthalte. BMW verbaut nach eigenen Angaben durchwegs langlebige und qualitativ hochwertige Wartungs- und Verschleißteile. Bei Verwendung der Seriengröße halten sich die Ausgaben für den Reifenersatz noch auf erfreulichem Niveau.

- Die teuren Werkstattstundenpreise verhindern eine noch bessere Benotung, zudem gewährt BMW immer noch keine Herstellergarantie (nur die gesetzlich vorgeschriebene Sachmängelhaftung).

Wertstabilität

Note: 1,5

- + Der Gelände-4x4 ist nicht nur als Neufahrzeug sehr gefragt, sondern auch gebraucht. Hinzu kommt der Dieselmotor mit umweltfreundlichem Rußpartikelfilter, welcher die Wertstabilität nochmals erhöht.

Kosten für Neuanschaffung

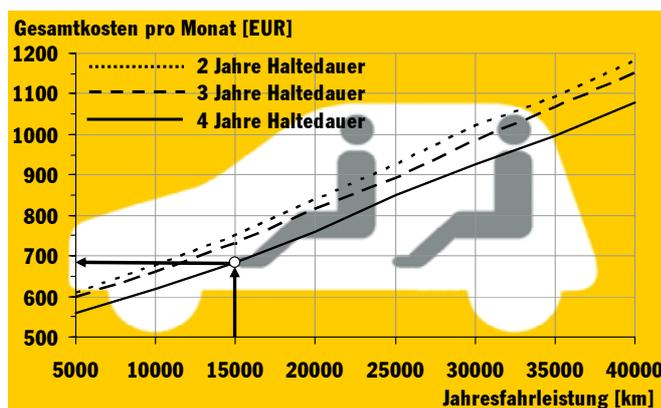
Note: 5,1

- Für die Anschaffungskosten beim Neukauf muss dagegen tief in die Tasche gegriffen werden, sie erfordern mit gut 40.000 € eine dicke Geldbörse.

Fixkosten

Note: 4,1

- Den niedrigen Betriebskosten stehen beim Diesel höhere fixe Ausgaben für Steuer und Versicherung gegenüber.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Autokosten (Beispiel: 684 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

Die Motorvarianten

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	2.0i	2.5si	3.0si	2.0d	3.0d	3.0sd
Aufbau/Türen	GE/5	GE/5	GE/5	GE/5	GE/5	GE/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1995	6/2497	6/2996	4/1995	6/2993	6/2993
Leistung [kW(PS)]	110(150)	160(218)	200(272)	130(177)	160(218)	210(286)
Max.Drehmoment [Nm]bei U/min	200/3750	250/2750	315/2750	350/1750	500/1750	580/1750
0-100 km/h[s]	11,5	8,5	7,2	8,9	7,4	6,4
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	198	210	210	206	210	240
Verbrauch pro 100 km [l]	9,3SP	9,7SP	10,1SP	7,5D	7,8D	8,1D
Versicherungsklassen KH/VK/TK	19/19/25	19/19/25	19/22/25	21/20/25	21/21/25	24/23/27
Steuer pro Jahr[Euro]	135	168	202	308	463	463
Monatliche Gesamt-Kosten[Euro]	674	769	824	660	768	899
Grundpreis[Euro]	34.900	41.800	44.400	37.900	44.900	52.500

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-Haftpfl.
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	130 kW (177 PS)
bei	4000 U/min
Maximales Drehmoment	350 Nm
bei	1750 U/min
Kraftübertragung	permanenter Allradantrieb
Getriebe	6-Gang-Automatikgetriebe
Reifengröße (Serie)	235/55R17H
Reifengröße (Testwagen)	235/50R18V
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	12,1 m/11,8 m
Höchstgeschwindigkeit	205 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,2 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Stufe D)	5,6 s
Bremsweg aus 100 km/h	37,5 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	7,5 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	8,5/6,1/8,7 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test	178 g/km/ 198 g/km
Innengeräusch 130 km/h	67 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4569 mm/1853 mm/1674 mm
Leergewicht/Zuladung	1850 kg/415 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	420 l/765 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	720 kg/1700 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	67 l
Reichweite	890 km
Allgemeine Garantie	keine*
Rostgarantie	12 Jahre
ADAC-Testwerte <i>kursiv</i>	* 2 Jahre gesetzliche Sachmängelhaftung

Kosten

Monatliche Betriebskosten	148 Euro
Monatliche Werkstattkosten	53 Euro
Monatliche Fixkosten	103 Euro
Monatlicher Wertverlust	380 Euro
Monatliche Gesamtkosten	684 Euro
(vierjährige Haltung, 15000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	21/20/25
Grundpreis	40.060 Euro

Ausstattung

Technik

Abstandsregelung, elektronisch	nicht erhältlich
Antriebsschlupf-Regelung	Serie
Automatikgetriebe	2.160 Euro°
Bremsassistent	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht (nur mit Xenon-Licht)	450 Euro°
Parkhilfe, elektronisch (vorn/hinten)	720 Euro°
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Runflat-Reifen	nicht erhältlich
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	940 Euro°

Innen

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/330 Euro°
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	220 Euro°
Isofix-Kindersicherungssystem	Serie
Klimaanlage/Klimaautomatik	Serie/550 Euro°
Navigationssystem (ab)	1.770 Euro°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie
Sitzbezüge, Leder (inkl. Sitzheizung)	2.170 Euro°
Sitze, vorn, beheizbar (inkl. Ledersitze)	2.170 Euro°
Skisack/Durchladeluke	180 Euro

Außen

Außenspiegel, autom. abblendend (inkl. Innenspiegel)	510 Euro°
Lackierung Metallic	790 Euro°
Scheinwerfer-Reinigungsanlage (inkl. Xenon-Licht)	940 Euro°
Schiebe-Hubdach	1.440 Euro

°im Testwagen vorhanden

Testzeugnis

Technik/Umwelt(Testergebnis)2,1

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

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 Mai 2008.