

BMW X3 3.0sd Steptronic (DPF)

Fünftüriger SUV der Mittelklasse (210 kW / 286 PS)

ADAC Testergebnis

Note 2,1

Der BMW X3 ist der kleine Bruder des länger bekannten X5. Trotz der kompakten Abmessungen ist der Kofferraum größer und auch der Innenraum kaum kleiner. 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 3,0 Liter Dieselmotor ist das Fahrzeug bestens motorisiert, das sorgt für sportwagenähnliche Fahrleistungen. Die serienmäßige Sechsstufen-Automatik harmonisiert ausgezeichnet. Der Verbrauch ist jedoch ziemlich hoch, vor allem wenn man schneller fährt oder sich gar im Gelände bewegt. In puncto Zuverlässigkeit übertrifft ihn so schnell kein anderes Auto. Fazit: Wer einen Geländewagen braucht, z.B. Boot und Pferde im Anhänger mitnehmen möchte, im Solobetrieb aber zu den Schnellen auf der Autobahn gehören möchte, für den ist der X3 der absolut Richtige. Das kostet allerdings einiges: 52.200 € plus manch Zubehör. **Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** keine mit der hohen Leistung.



- + sehr gute Verarbeitung
- + gute Motor/Getriebekombination
- + intelligenter Allradantrieb
- + hohe passive Sicherheit
- + sehr zuverlässig
- nur Notreserverad
- unkomfortable Federung
- hinten unbequemer Zustieg
- recht hoher Verbrauch
- Anschaffung/Unterhalt teuer

Karosserie/Kofferraum

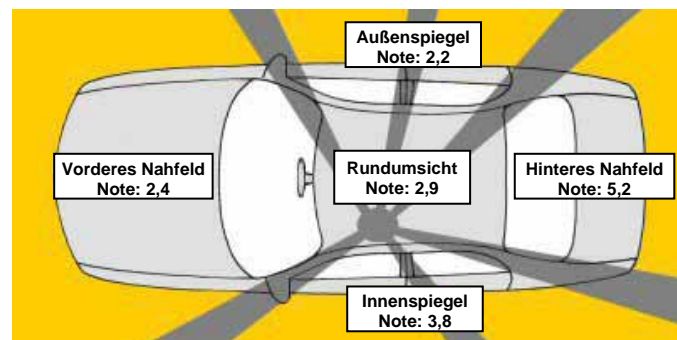
Note 2,1

Verarbeitung

Note: 1,1

Die Anhängelast für einen gebremsten Boots- oder Pferde-Anhänger beträgt maximal 2000 kg.

- + Verarbeitung und Finish der Karosserie machen einen sehr guten



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.

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.

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.



Die hinteren Dachpfosten und die Kopfstützen im Fond behindern die ansonsten gute Übersichtlichkeit im X3.

Optional sind der Innenspiegel und der linke Außenspiegel selbst- abblendend. Auch Xenonscheinwerfer, die sehr hell und gleich- mäßig leuchten, sowie das adaptive Kurvenlicht finden sich in der Aufpreisliste.

- Hinten ist die Übersicht schlecht, hier stören der hohe Heckab- schluss 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, sich also dem Hindernis wieder entfernt.

Kurvenlicht

Die Scheinwerfer schwen- ken (abhängig von Lenk- radstellung und Geschwin- digkeit) gemäß dem Stra- ßenverlauf (rechtes Bild) in Fahrtrichtung und folgen so der Fahrbahn in Kur- venrichtung.

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. 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 Gegenbenheiten zwar ähnlich, die vorgezogenen Innen- kotfügel stören jedoch besonders beim Aussteigen sehr und ver- langen eine gewisse körperliche Fitness.

- + Die Zentralverriegelung lässt sich mit einer praktischen Fernbe- dienung mit verwechslungssicheren Tasten betätigen. Mit ihr 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 Fensterunter- kante).



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

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 Hecktür am vorstehenden Schlosskasten den Kopf stoßen. Zum Schließen muss man die Klappe von außen nachdrücken, wobei man sich die Hand verschmutzt.

Kofferraum-Variabilität

Note: 1,9

- + Die asymmetrisch geteilte Rücksitzlehne lässt sich leicht vorklap- pen, die Kopfstützen können eingesteckt bleiben. Der Ladeboden steigt dann nur unwesentlich nach vorne an. Gegen Aufpreis ist ein Skisack erhältlich. Serienmäßig sind nur wenig Ablagen vor- handen; optional ist ein hochwertiges Schienensystem zu haben, bei dem massive Zurrösen an variabler Position befestigt werden können. So lassen sich kleine aber auch schwere Gegenstände sicher und lagestabil transportieren. Außerdem gibt es optional ein Gepäcknetz und ein am Dach an zwei Positionen einhängbares Trennnetz.
- 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 durch die Gleichförmigkeit verwechselbar. Es gibt verschiede- ne Navigationssysteme im Angebot, wobei die Bedienungen in der Einfachheit unterschiedlich sind. In der hier getesteten einfachsten Version ist das Display etwas klein und befindet sich zu weit au- ßerhalb der direkten Sichtebe- ne des Fahrers. Die Vordersitze sind gegen Aufpreis elektrisch einstellbar und mit Memory-Funktion ausgestattet. Ein Lenkrad mit vielen Funktionstasten ist eine weite- re Option.



Der Fahrerplatz überzeugt durch hervorragende Verarbeitung und ausgezeichneter Funktionalität.

- + 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 Scheibenwischer und Fahr-scheinwerfer sensor gesteuert. 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 Anippautomatik 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 Armaturenbret-tausströmer sind unbeleuchtet. Das Handschuhfach ist klein und unübersichtlich, weil es sehr weit unten angebracht ist.

Raumangebot vorne*

Note: 1,5

- + 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 Mittel-tunnel 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). Obwohl auch die Innenbreite verhältnismäßig groß ist, sitzt man zu dritt doch ziemlich beengt (falls man den Platz in der Mitte überhaupt erreicht, weil der hohe Kardantunnel 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. 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 höheneinstellbar, die Neigungseinstellung kostet extra (Sitzeinstellung elektrisch). Besonders mit dieser Einstellmöglichkeit sitzen Fahrer wie Beifahrer sehr entspannt auf den straffen, doch hochkapazitiv gefederten Sesseln. Auch hinten sitzt man sehr kommod mit ordentlichem Rückenhalt. Nur sehr große Mitfahrer vermissen ein wenig Auflage für die Oberschenkel. Im Dach befinden sich vier Haltegriffe.
- Hinten haben die Insassen nicht genug Oberschenkelunterstützung, weil der Abstand zwischen Sitzfläche und Boden zu gering ist.

Innengeräusch

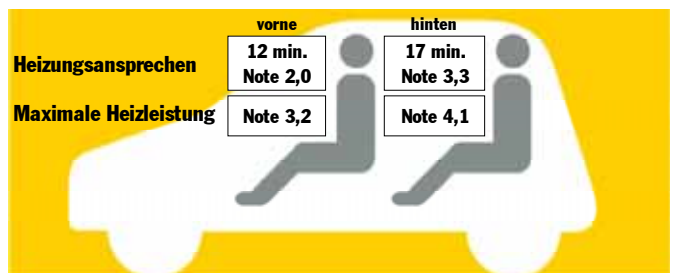
Note: 1,9

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

Heizung, Lüftung

Note: 2,7

- (Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer)
- Die Heizung ist vorn ausreichend kräftig und erwärmt die Luft in kurzer Zeit auf angenehme Temperaturen. Hinten ist sie nur wenig schwächer.
- + 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 Plätze.
 - 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 1,1

Fahrleistungen*

Note: 0,8

- + Mit dem 3,0 Liter Sechszylinder-Dieselmotor ist der X3 sehr stark motorisiert. Er bewegt das schwere Fahrzeug vom Stand weg mit Urgewalt los, mit überragendem Schub bis hin zur Höchstgeschwindigkeit von 240 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 Motordrehzahlen moderat.

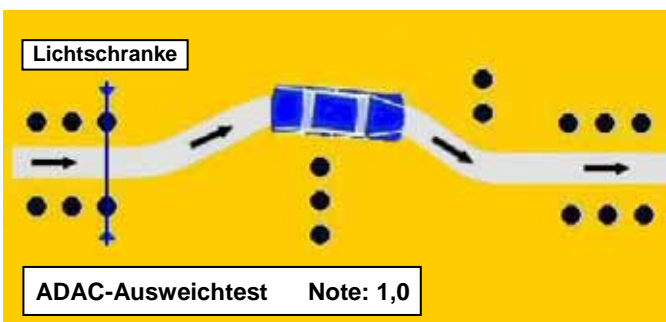
Fahreigenschaften

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: Das Auto fährt in allen drei Phasen stabil und lässt sich exakt lenken. Das ESP regelt frühzeitig und effizient, dadurch kein Überschieben und keinerlei Tendenz zum Ausbrechen oder gar Schleudern. 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 Grabendurchfahrten, 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 ausge-

legt und auch der Wendekreis ist nicht gerade klein, was beim Wenden auf kleinem Raum etwas mehr Kurbelei verlangt.

Bremse

Note: 1,5

- + Die Bremse spricht schnell an und lässt sich fein dosieren. Bei Vollbremsungen aus 100 km/h sind bis zum Stillstand nur 37 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: 2,5

- + Beim EuroNCAP-Front- und Seitencrash erreicht der X3 mit Rechtslenkung 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 für optimalen Abstand vertikal einstellbar. 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. Nur 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 3,1

Verbrauch*

Note: 4,4

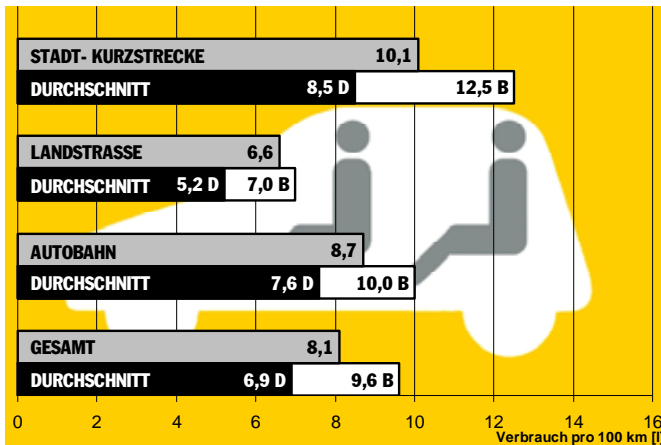
- Der Verbrauch ist im Mittel mit 8,1 l Diesel auf 100 km ziemlich hoch. Innerorts konsumiert der X3 10,1 l, außerorts 6,6 l und auf der Autobahn 8,7 Liter auf 100 km.

Abgas

Note: 1,8

- + Die Anteile an Schadstoffen im Abgas sind gering. Ein geschlossenes Filtersystem sorgt dafür, dass möglichst wenig gesund-

heittschädigende Diesel-Rußpartikel in die Umwelt gelangen.



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

Wirtschaftlichkeit*

Note 5,5

Betriebskosten

Note: 2,7

Der X3 zeigt sich hier, vor allem nur unter Dieseln verglichen, von passabler, fast guter Seite.

Werkstatt- und Reifenkosten

Note: 5,5

Der BMW besitzt eine fahrabhängige Inspektionsanzeige. Laut BMW 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 soll nach eigenen Angaben auf eine Laufleistung von mindestens 200.000 km ausgelegt sein.

- + Die sehr langen Inspektionsabstände versprechen weniger Werkstattaufenthalte. BMW verbaut nach eigenen Angaben durchwegs langlebige und qualitativ hochwertige Wartungs- und Verschleißteile.
- Die Werkstattstundenpreise sind teuer und die Kosten für Reifenersatz sehr hoch, was auch der Grund für die schlechte Benotung ist. Zudem gewährt BMW immer noch keine Herstellergarantie (nur die gesetzlich vorgeschriebene Sachmängelhaftung).

Wertstabilität

Note: 2,0

- + Der Geländekraxler 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

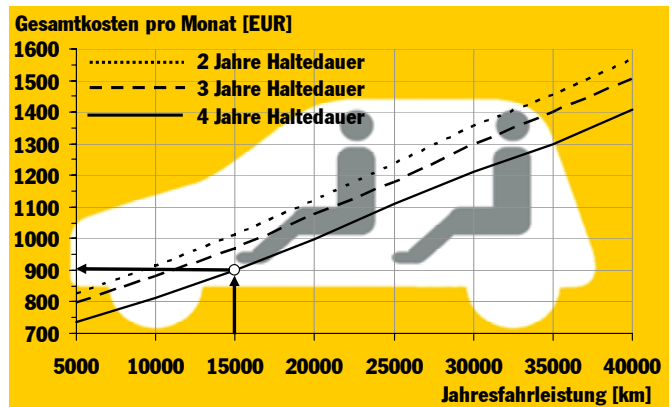
Note: 5,5

- Genau so wertstabil, wie der X3 seit jeher ist, bewegt sich auch sein Anschaffungspreis schon immer auf hohem Niveau. Mehr als 50.000 Euro müssen dafür berappt werden, somit nicht für jeden Geldbeutel.

Fixkosten

Note: 5,5

- Haftpflicht relativ teuer, Vollkasko teuer, Teilkasko teuer - in allen Bereichen ist der Platzhirsch für seinen Halter ungünstig eingestuft, entsprechend hoch sind die Forderungen der Assekuranzen.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Autokosten (Beispiel: 898 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]	663	757	812	644	749	879
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

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	210 kW (286 PS)
bei	4400 U/min
Maximales Drehmoment	580 Nm
bei	1750 U/min
Kraftübertragung	permanenter Allradantrieb
Getriebe	6-Gang-Automatikgetriebe
Reifengröße (Serie)	235/50R18V
Reifengröße (Testwagen)	235/50R18V
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	12,1 m/11,8 m
Höchstgeschwindigkeit	240 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	6,4 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Stufe D)	3,8 s
Bremsweg aus 100 km/h	37 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	8,1 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	10,1/6,6/8,7 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test	208 g/km/ 221 g/km
Innengeräusch 130 km/h	68 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4569 mm/1853 mm/1674 mm
Leergewicht/Zuladung	1950 kg/435 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	420 l/765 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/2000 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	67 l
Reichweite	825 km
Allgemeine Garantie	keine*
Rostgarantie	12 Jahre
ADAC-Testwerte <i>kursiv</i>	* 2 Jahre gesetzliche Sachmängelhaftung

Kosten

Monatliche Betriebskosten	169 Euro
Monatliche Werkstattkosten	83 Euro
Monatliche Fixkosten	131 Euro
Monatlicher Wertverlust	515 Euro
Monatliche Gesamtkosten	898 Euro
(vierjährige Haltung, 15000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	24/23/27
Grundpreis	52.500 Euro

Ausstattung

Technik

Abstandsregelung, elektronisch	nicht erhältlich
Antriebsschlupf-Regelung	Serie
Automatikgetriebe	Serie
Bremsassistent	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht (nur mit Xenon)	450 Euro°
Parkhilfe, elektronisch	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
Klimaautomatik	Serie
Navigationssystem	ab 1.770 Euro°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie
Sitzbezüge, Leder (inkl. Sitzheizung)	2.170 Euro°
Skisack/Durchladelupe	180 Euro

Außen

Außenspiegel, aut. abblendend (inkl. Innenspiegel)	510 Euro°
Lackierung Metallic	790 Euro
Scheinwerfer-Reinigungsanlage (inkl. Xenon)	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*	1,5
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	1,1
Fahrleistungen*	0,8
Laufkultur	2,0
Schaltung	1,0
Getriebeabstufung	1,0
Fahreigenschaften	1,8
Fahrstabilität	1,1
Kurvenverhalten	1,7
Lenkung*	2,7
Bremse	1,5
Sicherheit	2,4
Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme ...	2,3
Passive Sicherheit - Insassen	2,5
Kindersicherheit	1,3
Fußgängerschutz	4,0
Umwelt	3,1
Verbrauch*	4,4
Abgas	1,8
Wirtschaftlichkeit*	5,5
Betriebskosten*	2,7
Werkstatt-/Reifenkosten*	5,5
Wertstabilität*	2,0
Kosten für Neuanschaffung*	5,5
Fixkosten*	5,5

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