

## BMW X6 xDrive35d Sport-Automatic (DPF)

Fünftüriger SUV der oberen Mittelklasse (210 kW / 287 PS)

### ADAC Testergebnis

**Note 1,9**

Die ungewöhnliche Mischung aus SUV und Coupé, die von BMW mit dem Namen X6 präsentiert wurde, macht es einem nicht leicht, die richtigen Worte zu finden: genial oder protzig, super-kraftvoll oder dekadent? Tatsache ist, der Wagen steckt voller technischer Highlights. Er wird von einem innovativen und kraftvollen Dieselmotor mit zwei Turboladern angetrieben, das xDrive-Allradkonzept verteilt die Antriebskräfte individuell auf alle Räder und sorgt so für perfekten Vortrieb und hohe Fahrstabilität. Die Luftfederung mit dynamischem Wankausgleich verhindert Seitenneigungen, der Wagen fährt sich super-agil, fast schon spielerisch und hält die Spur wie auf Schienen, egal in welcher Fahrsituation. Aktive und passive Sicherheit liegen auf höchstem Niveau. Der Rußfilter schont die Umwelt, allerdings ist der X6 trotz Diesel nicht sparsam. Und er ist teuer, der Grundpreis liegt bei knapp 62.000 Euro. Dafür bietet er innen wenig Platz, vor allem hinten. Ein Fahrzeug, bei dem Perfektion und Wahnsinn nahe zusammen liegen. **Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** keine.

- + sehr gute Verarbeitung
- + vorne viel Platz
- + intuitive Bedienung
- + kräftige Heizung
- + gute Straßenlage
- + kräftiger Dieselmotor
- + hohes Maß an aktiver und passiver Sicherheit
- unübersichtlich
- schlechter Zustieg
- hoher Verbrauch
- teuer



### Karosserie/Kofferraum

**Note 2,5**

#### Verarbeitung

**Note: 1,3**

Mit der Run-Flat-Bereifung darf bei Druckverlust höchstens 100 km weit und nur sehr langsam gefahren werden. Ein vollwertiges Reserverad ist nicht erhältlich.

- + Der BMW X6 ist perfekt verarbeitet, das gilt für die hochwertige Karosserie, teilweise aus Kunststoff und Aluminium gefertigt. Aber auch das Interieur ist bis ins Detail sehr edel verarbeitet, Zierleisten und Verkleidungen aus geschliffenem Aluminium (Aufpreis) verleihen dem Innenraum eine edel-sportliche Note. Nur der etwas windige Dachhimmel entspricht nicht ganz dem sonst hohem Qualitätsniveau. Der Unterboden ist völlig glattflächig, der Motorraum gekapselt, das sorgt für optimale Aerodynamik und reduziert Motorgeräusche nach außen. Die Sicherungen liegen gut zugänglich hinter einer Abdeckung im Kofferraum. Auf dem Dach können bis zu 100 kg Gepäck transportiert werden, optional auch auf einer Dachreling. Die Anhängelast beträgt 2700 kg, für 80 Euro aufgelastet sogar 3500 kg bis 12% Steigung. Das macht den X6 perfekt als Zugfahrzeug.
- Die untere Karosseriekante ist zwar ringsum mit einer dünnen, schwarzen Kunststoffschutzleiste umgeben, ein wirklicher Schutz gegen kleine Parkrempler geht aber nicht davon aus. Die Türen

sind völlig ungeschützt. Arbeiten im Motorraum (z.B. Lampenwechsel) sind stets Werkstattsache, da alles extrem verbaut ist.

#### Sicht

**Note: 2,5**

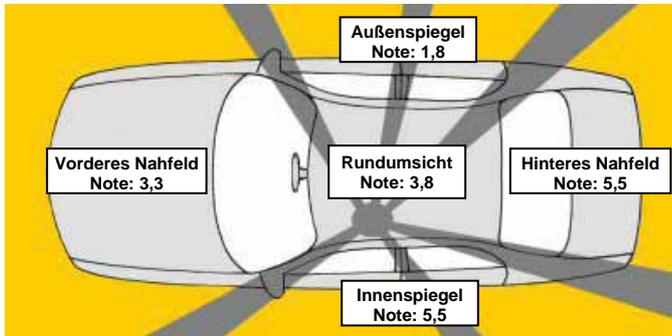
Man sitzt im X6 zwar erhöht, was die Übersicht über das Verkehrsgeschehen verbessert. Durch die schlecht überschaubare Karosserie, deren Enden man nur erahnen kann, wird dieser Vor-



Trotz der erhöhten Sitzposition ist der X6 äußerst unübersichtlich.

teil jedoch wieder wettgemacht.

- + Der Wagen ist serienmäßig mit Xenonscheinwerfern ausgestattet, optional auch im Kombination mit dynamischem Kurven- und Abbiegelicht. Parksensoren hinten sind standard, vorne gibt es sie gegen Aufpreis. Innen- und Außenspiegel blenden automatisch ab.
- In der Rundumsicht ist der X6 relativ schlecht. Insbesondere nach hinten ist die Sicht stark eingeschränkt, da die Heckscheibe sehr flach ist. Dachsäulen sind ringsum sehr massiv und breit.



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.

### Ein-/Ausstieg

**Note: 3,1**

- + Das schlüssellose Komfortzugangssystem ermöglicht den Zugang zum Fahrzeug durch einfaches Mitführen des Schlüssels; gestartet wird per Knopfdruck.
- Das Ein- und Aussteigen ist nicht die Stärke des BMW X6. Vorne treten der hohe Türschweller, der große Abstand vom Sitz zur Schwelleraußenkante sowie das flach verlaufende Dach negativ in Erscheinung. Hinten ist es noch schlimmer. Insbesondere beim Aussteigen muss man regelrecht vom Wagen herabklettern, der Sitz liegt weit innen und der vorstehende Radkasten stört zusätzlich. An dem noch flacher als vorne verlaufenden Dach stößt man sich leicht den Kopf. Es fehlen Haltegriffe am Dach, die das Aussteigen erleichtern könnten.

### Kofferraum-Volumen\*

**Note: 2,7**

Der Kofferraum hat ein für die Klasse durchschnittliches Volumen. Es beträgt im normalen Zustand 405 Liter und kann durch Um-



Mit nur 405 l Volumen bietet der Kofferraum des X6 weniger Platz für das Gepäck als der kleinere BMW X3.

klappen der Rücksitzlehnen auf 740 Liter erweitert werden (gemessen bis zur Fensterunterkante). Wegen der sehr flach verlaufenden Heckpartie können sperrige Gegenstände nur bedingt transportiert werden.

### Kofferraum-Zugänglichkeit

**Note: 2,8**

Der Kofferraum lässt sich von hinten entriegeln und leicht öffnen. Die Gasfedern lassen sich dabei in zwei Betriebsarten einstellen: Entweder herkömmlich, so dass die Heckklappe sehr weit nach oben öffnet; oder in einem zweistufigen Modus, in dem sie zunächst auf halber Höhe stehen bleibt und erst durch kurzes nach unten drücken ganz aufschwingt. Dies soll vermeiden, dass die Klappe oben an der Decke (Garage etc.) anstößt, was wegen der enormen Höhe sonst leicht passieren könnte. Das Format des Kofferraums ist praktisch, allerdings ist er sehr tief und da das Niveau sehr weit oben liegt, ist es schwierig Gegenstände, die weit vorne liegen, noch zu erreichen.

- Die Ladekante liegt auf 88 cm Höhe vom Boden aus. Das ist sehr hoch, daher ist es mühsam, schwere Dinge (Getränkekisten etc.) einzuladen.

### Kofferraum-Variabilität

**Note: 2,0**

- + Die Rücksitzlehnen lassen sich einfach und ohne großen Kraftaufwand nach vorne umlegen, dabei entsteht ein ebener Ladeboden. Für lose Gegenstände befinden sich seitlich am Kofferraum Haltebänder und ein kleines Netz. Unter der Bodenplatte, die mit Hilfe einer Gasfeder komfortabel hochgeklappt werden kann, liegt ein weiteres, ziemlich großes Staufach. Dort findet eine beachtliche Menge an kleinen Gepäckstücken oder Utensilien Platz.

## Innenraum

**Note 1,8**

### Bedienung

**Note: 1,1**

Viele Fahrzeugfunktionen werden über das iDrive-System angesteuert. Das benötigt eine gewisse Eingewöhnung und lenkt während der Fahrt vom Verkehr ab, auch wenn es in sich überwiegend logisch und übersichtlich aufgebaut ist.

- + Fast alle Bedienelemente des BMW X6 sind vorbildlich angeordnet die Bedienkonzepte einwandfrei gelöst. Lenkrad und Sitze sind elektrisch einstellbar und mit der Memory-Funktion verknüpft. Der Scheibenwischer wird über einen Regensensor gesteuert, das Fahr- und sogar das Fernlicht (Aufpreis) wird auf Wunsch automatisch ein- und ausgeschaltet. Die Instrumente sind übersichtlich gegliedert und klar gestaltet, die Ablesbarkeit ist sehr gut. Um den



Bedienung und Verarbeitung genügen beim X6 auch höchsten Ansprüchen.

Fahrer weniger vom Verkehr abzulenken, informiert ein Head-up-Display (Aufpreis) über die Geschwindigkeit und zahlreiche weitere Details, wie Navigation und Tempomat. Die Bedienelemente der Klimaanlage sind gut angeordnet und einfach in der Handhabung. Für alle vier Mitfahrer gibt es Leseleuchten am Dach, auch ist das Angebot an sinnvollen Ablagen vorne und hinten groß, teils sind diese verschlossen oder können abgedeckt werden. Insgesamt ist die Ergonomie im BMW X6 sehr gut. Das Navigationssystem (Aufpreis) ist einfach in der Handhabung (mittels iDrive), könnte aber etwas weniger träge bei der Zieleingabe sein.

- Das Handschuhfach ist etwas klein geraten. Es fehlt eine Kontrollleuchte für das Abblendlicht. So weiß man bei aktiver Fahrlichtautomatik nie, ob das Licht nun eingeschaltet ist, oder nicht.

### Raumangebot vorne\* Note: 1,6

- + Vorne finden Personen bis 1,90 m Größe ausreichend Platz, bei größeren Leuten wird es eng mit den Beinen. Wegen der enormen Innenbreite wird das Raumgefühl subjektiv als sehr angenehm empfunden.

### Raumangebot hinten\* Note: 3,3

- Hinten ist der riesige BMW X6 wahrlich kein Raumwunder. Obgleich die Kniefreiheit auch für größere Personen ausreicht, stoßen Mitfahrer bereits ab 1,85 m Größe mit dem Kopf am Dach an. Die flach verlaufende Dachlinie und die relativ weit nach innen ragenden Dachholme bewirken ein eher beengendes Raumgefühl auf den hinteren Sitzen.
- Der Wagen ist ein reiner Viersitzer, in der Mitte gibt es Staufächer, dort kann und darf niemand sitzen.

## Komfort Note 1,4

### Federung Note: 1,7

- + Der BMW X6 besitzt an der Hinterachse serienmäßig eine Luftfederung, die auch als Niveauregulierung fungiert. Der dynamische Wankausgleich verhindert zu starke Seitenneigung in Kurven, dadurch bleibt diese stets sehr niedrig, auch bei scharfer Fahrweise. Das Fahrwerk ist straff und dennoch komfortabel gefedert. Auf Wunsch lässt sich ein Sportmodus wählen, dann dringen Stöße deutlicher zu den Insassen durch, dafür ist der Wagen noch fahrdynamischer. Insgesamt ein sehr guter Fahrkomfort in der normalen Betriebsart. Gegen Aufpreis ist eine elektronische Dämpferkontrolle erhältlich (Adaptive Drive), damit kann das Fahrwerk noch individueller auf die Fahrbedingungen angepasst werden.

### Sitze Note: 1,6

- + Die voluminösen Sitze im X6 sind erstklassig, sie sind traff und dennoch bequem gepolstert und bieten den Insassen eine sehr gute Körperunterstützung. Beide vorderen Sitze sind vielfach elektrisch einstellbar, die Einstellungen lassen sich für drei Personen individuell abspeichern (Memory-Funktion). Dabei können auch Länge und Neigung der Sitzfläche, sowie Position und Intensität der Lendenwirbelstütze optimal den Bedürfnissen angepasst werden. Hinten sind die Sitze auch gut konturiert, allerdings liegen sie zu nah am Boden, so dass die Insassen in einer weniger bequemen Hockhaltung sitzen.
- Unverständlich: Es fehlen Haltegriffe am Dach für alle Insassen.

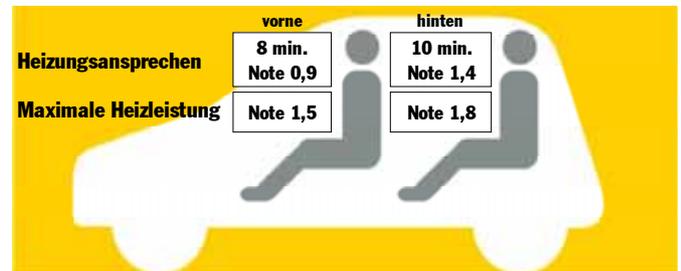
### Innengeräusch Note: 1,2

- + Das Fahrgeräusch ist bestens gedämmt. Selbst bei hohem Tempo ist es angenehm ruhig im BMW X6, man kann sich problemlos unterhalten.

## Heizung, Lüftung Note: 0,9

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

- + Die Heizung ist sehr kräftig und sorgt vorne wie hinten in kürzester Zeit für sehr angenehme Temperaturen. Diese können vorne und hinten jeweils links und rechts separat eingestellt werden (hinten gegen Aufpreis). So lässt sich das Klima allen Reisenden im Fahrzeug individuell anpassen. Die serienmäßige Klimaautomatik sorgt auch bei heißer Witterung für rasche Abkühlung. Ein Luftgütesensor schaltet automatisch auf Umluftbetrieb, wenn die Qualität der Außenluft schlechter wird.



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

## Motor/Antrieb Note 1,2

### Fahrleistungen\* Note: 1,2

- + Der aus dem BMW 535d bekannte, doppelt aufgeladene 3-Liter-Dieselmotor bewegt den schweren X6 mit seinen 286 PS sehr gut. Der Wagen ist zwar wegen des hohen Leergewichts von fast 2,3 Tonnen dennoch nicht gerade eine Rakete, aber die Fahrleistungen sind in allen Lebenslagen mehr als ausreichend, sowohl beim Sprint aus dem Start (wo zunächst eine leichte Anfahrtschwäche überwunden werden muss), wie auch bei zügiger Fahrt auf der Autobahn. Wer einen richtigen Hammer will, muss den 5-Liter-V8-Biturbo wählen, der mit über 400 PS Power im Überfluss liefert, dafür aber eine ökologische Katastrophe darstellt.

### Laufkultur Note: 1,5

- + Die Laufkultur des Sechszylinder-Dieselmotors ist sehr gut, Vibrationen treten so gut wie nicht auf bzw. sind perfekt gedämpft.

### Schaltung Note: 1,0

- + Die ausgefeilte Sechs-Stufen-Automatik schaltet die Gänge butterweich, fast unbemerkt und sorgt in jeder Fahrsituation spontan für eine passende Übersetzung. Es gibt einen zuschaltbaren Sport-Modus sowie die Möglichkeit, die Fahrstufen mit Hilfe des Joysticks oder der serienmäßigen Schalttasten am Lenkrad, manuell zu wechseln.

### Getriebeabstufung Note: 1,0

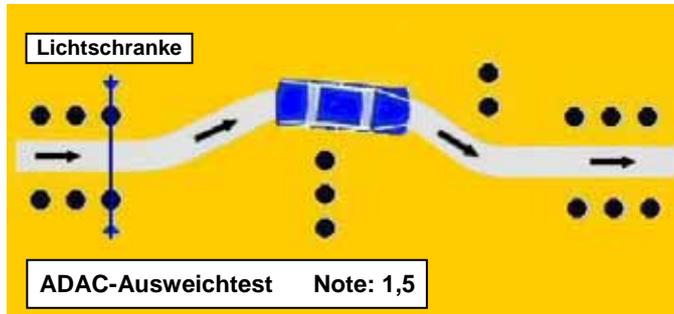
- + Die sechs Gänge sind perfekt aufeinander und auf die Charakteristik des Motors abgestimmt, so dass stets die richtige Übersetzung zur Verfügung steht.

## Fahreigenschaften Note 1,2

### Fahrstabilität Note: 1,1

- + Der BMW X6 besitzt Dank des ausgeklügelten xDrive-Antriebs und einer besonders gelungenen Fahrwerksabstimmung und des dynamischen Wankausgleichs mit Luftfederung an der Hinterachse ein erstklassig sicheres und agiles Fahrverhalten, das man diesem Koloss niemals zugetraut hätte. Fast wie auf Schienen folgt der Wagen spontan den Lenkbewegungen und zeigt auch in schnelleren Kurven eine sportlich solide Straßenlage, fast ohne Seitenneigung. Entsprechend sehr gut schneidet der Wagen im

ADAC-Ausweichtest ab, wo er den Parcours fast schon spielerisch bei recht hohem maximal möglichem Tempo neutral durchfährt, ohne Tendenz zum Unter- oder Übersteuern, geschweige denn Schleudern oder Kippen. Sehr richtungsstabil und sicher. Der intelligente Allradantrieb verteilt die Antriebskräfte individuell je nach Fahrsituation auf alle vier Räder, dies kann sogar während der Fahrt im Display graphisch angezeigt werden. Dadurch werden Traktionsprobleme fast zu 100% vermieden.



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**

- + Auch in schnell gefahrenen Kurven verhält sich der X6 kursstabil und neutral. Gelangt man an die physikalischen Grenzen, schiebt das Fahrzeug leicht über alle vier Räder, der Grenzbereich liegt dabei auf sehr hohem Niveau und ist dennoch breit genug, um noch reagieren zu können. Der BMW ist dadurch perfekt beherrschbar und wird zudem vom elektronischen Stabilitätssystem DTC unter Kontrolle gehalten.

### Lenkung\*

**Note: 2,2**

- + Die Lenkung spricht sehr schnell an, ist zielgenau und vermittelt guten Fahrbahnkontakt. Die Lenkübersetzung wird den Fahrzuständen automatisch angepasst (optionale Aktivlenkung mit variabler Übersetzung). Sie passt zu dem Fahrzeug, ist insgesamt nicht zu direkt aber dennoch gut an das Fahrverhalten des großen Wagens angepasst. Beim Rangieren ist sie zudem leichtgängig, was den Kraftaufwand im Rahmen hält.
- Mit knapp 13 m ist der Wendekreis allerdings sehr groß, selbst für ein Fahrzeug dieser Klasse.

### Bremse

**Note: 0,7**

- + Die großzügig dimensionierte Bremsanlage verzögert den Koloss in sage und schreibe 34 m von 100 auf 0 km/h, ein besonders gutes Ergebnis, vor allem für einen SUV (Mittelwert aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Reifen der Sondergröße 275/40R20 vorne und 315/35R20 hinten). Ansprechen und Dosierbarkeit sind sehr gut, der Bremsassistent sorgt auch bei zaghaftem Tritt aufs Pedal für den nötigen Bremsdruck in Gefahrensituationen.

## Sicherheit

**Note 2,0**

### Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

**Note: 2,0**

- + Der Wagen ist mit der Stabilitätskontrolle DSC ausgestattet, zudem mit einem elektronischen Bremsassistent. Die Runflat-Bereifung bietet ein Plus an Sicherheit für den Fall einer Reifenpanne während der Fahrt. Xenonscheinwerfer (Serie) mit dynamischem Kurvenlicht (Aufpreis) verbessern die Sicht bei Nacht er-

## Head-Up-Display

In die Windschutzscheibe werden Geschwindigkeit, Navigationshinweise und andere Informationen eingespiegelt. Dadurch muss der Blick nicht mehr so stark von der Straße nach unten auf den Tacho gesenkt werden, außerdem entfällt die Anpassung der Augen (Akkommodation) auf die unterschiedlichen Entfernungen von Fahrbahn und Kombiinstrument.



heblich. Die Bremsleuchten vergrößern ihre Leuchtfläche, wenn stark verzögert wird - dies signalisiert dem nachfolgenden Verkehr eine Gefahrensituation. Das Head-up-Display projiziert die Geschwindigkeit sowie weitere wichtige Informationen in die Windschutzscheibe und verringert dadurch die Zeiten, in denen der Fahrer den Blick vom Verkehr abwenden muss.

## Kurvenlicht

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



## Passive Sicherheit - Insassen

**Note: 1,6**

- + Der X6 besitzt allein schon aufgrund seines hohen Eigengewichts und der soliden Karosserie ein hohes Maß an Insassenschutz. Dieser wird noch verbessert durch Front-, Seiten- und durchgehende Kopfairbags. Die vorderen, aktiven Kopfstützen schützen Insassen bis zu einer Größe von 1,90 m vor einem Schleudert trauma bei einem Heckaufprall. Vorne werden die Passagiere optisch und akustisch daran erinnert, sich anzuschnallen, hinten fehlt dieses Feature.

## Kindersicherheit

**Note: 1,9**

- + Der X6 eignet sich auf den beiden hinteren Sitzplätzen sehr gut für die sichere und lagestabile Befestigung von Kindersitzen - auch Mittels Isofix mit zusätzlichen Ankerhaken. Auch Sitze mit besonders hohem Gurtbedarf können sicher montiert werden, kurze und feste Gurtschlösser sorgen für eine leichte Montage und verbessern den Halt.
- Auf dem Beifahrersitz dürfen keine rückwärts gerichteten Kindersitze befestigt werden, weil sich der Frontairbag nicht deaktivieren lässt.

## Fußgängerschutz

**Note: 3,5**

Die bullig hohe Frontpartie kann bei Unfällen mit Fußgängern ein erhöhtes Verletzungsrisiko darstellen.

## Verbrauch/Umwelt

**Note 3,1**

### Verbrauch\*

**Note: 4,0**

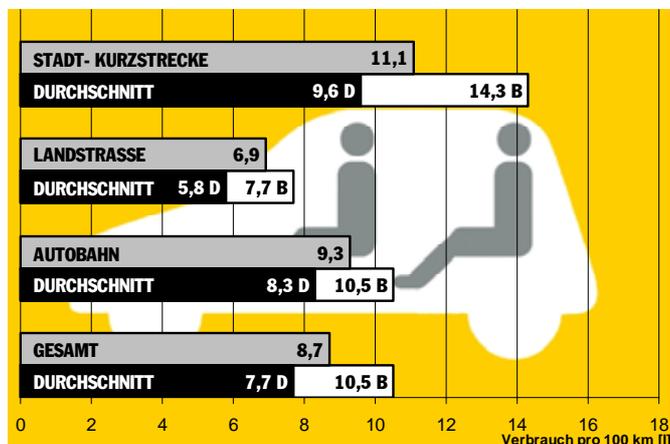
- Obwohl wir für unseren Test einen möglichst CO<sub>2</sub>-verträglichen X6 mit Dieselmotor ausgewählt haben, erweist sich dieser nicht

wirklich als Spritsparer. Innerorts konsumiert er 11,1 Liter, außerorts 6,9 l und auf der Autobahn 9,3 Liter Diesel auf 100 km. Daraus ergibt sich ein Durchschnittsverbrauch von 8,7 l/100 km.

### Abgas

**Note: 2,1**

- + Die Abgase des Dieselmotors werden über verschiedene Systeme gereinigt. Auch gibt es einen geschlossenen Partikelfilter, der den Ausstoß von Diesel-Partikeln auf ein Minimum reduziert. Der hohe CO<sub>2</sub>-Ausstoß wird bei der schlechten Note für den Kraftstoff-



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

verbrauch berücksichtigt.

### Wirtschaftlichkeit\*

**Note 4,4**

#### Betriebskosten

**Note: 3,5**

Der hohe Verbrauch an Diesel-Kraftstoff, der kaum noch günstiger als Super ist, führt insgesamt zu noch durchschnittlichen Betriebskosten.

#### Werkstatt- und Reifenkosten

**Note: 5,5**

Für eine Beurteilung liegen uns noch keine Daten des Herstellers vor - die Berechnung der Werkstattkosten beruht deshalb auf Erfahrungswerten.

- Die Werkstattstundenpreise sind teuer und die Kosten für den Reifenersatz aufgrund der extrem üppigen Seriengröße sehr hoch. Zudem gewährt BMW immer noch keine Herstellergarantie (nur

die gesetzlich vorgeschriebene Sachmängelhaftung).

### Wertstabilität

**Note: 1,3**

- + Dem technisch aufwändigen und soliden Fahrzeug mit moderner Diesel-Technologie wird eine gute Wertbeständigkeit prognostiziert.

### Kosten für Neuanschaffung

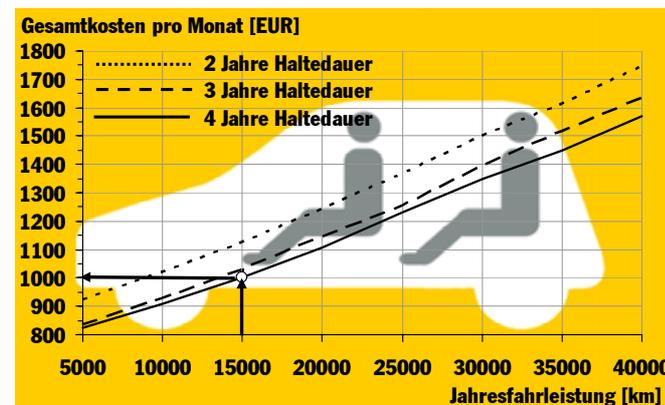
**Note: 5,5**

- In den Anschaffungskosten liegt der Wagen innerhalb seiner Fahrzeugklasse am oberen Ende der Skala, ein Grundpreis von knapp 62.000 Euro ist viel, wobei man dafür ein mit modernster Antriebstechnik voll gestopft Paket erstklassiger Autobaukunst bekommt.

### Fixkosten

**Note: 5,5**

- Der Wagen ist in den Fixkosten richtig teuer. Haftpflicht teuer, Teilkasko teuer, Vollkasko teuer. Hinzu kommt der 3-Liter-Diesel, der auch noch bei der Steuer ordentlich zulant. Also nichts für Leute mit eingeschränktem Budget.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Autokosten (Beispiel: 1000 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

### Die Motorvarianten

### in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	xDrive35i	xDrive50i	xDrive30d	xDrive35d
Aufbau/Türen	GE/5	GE/5	GE/5	GE/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	6/2979	8/4395	6/2993	6/2993
Leistung [kW(PS)]	225(306)	300(407)	173(235)	210(286)
Max.Drehmoment [Nm]bei U/min	400/1300	600/1750	520/2000	580/1750
0-100 km/h[s]	6,7	5,4	8,0	6,9
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	240	250	210	236
Verbrauch pro 100 km [l]	12,1SP	13,7SP	9,7D	10,2D
Versicherungsklassen KH/VK/TK	23/25/30	23/29/30	24/25/30	24/27/30
Steuer pro Jahr[Euro]	202	297	463	463
Monatliche Gesamt-Kosten[Euro]	1.018	1.311	911	1.001
Grundpreis[Euro]	56.800	73.800	55.800	61.800

#### 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 III
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)	RF255/50R19V
Reifengröße (Testwagen)	<b>315/35R20W</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	<b>13,05 m/12,45 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	236 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	6,9 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Stufe D)	<b>4,4 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	<b>34,5 m</b>
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	<b>8,7 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>11,1/6,9/9,3 l</b>
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Herstellerangabe/Test	220 g/km/ <b>235 g/km</b>
Innengeräusch 130 km/h	<b>65 dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	4877 mm/1983 mm/1690 mm
Leergewicht/Zuladung	<b>2280 kg/480 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>405 l/740 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/2700 kg
Dachlast	100 kg
Tankinhalt	85 l
Reichweite	<b>975 km</b>
Allgemeine Garantie	keine*
Rostgarantie	12 Jahre
ADAC-Testwerte <i>kursiv</i>	* 2 Jahre gesetzliche Sachmängelhaftung

## Kosten

Monatliche Betriebskosten	<b>178 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten	<b>103 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>151 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>568 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>1000 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	24/27/30
Grundpreis	61.800 Euro

## Ausstattung

### Technik

Berganfahrhilfe (und Abfahrhilfe)	Serie
Abstandsregelung, elektronisch	nicht erhältlich
Aktivlenkung	1300 Euro°
Allradantrieb (xDrive)	Serie
Automatikgetriebe	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch (+ Bremsassistent)	Serie
Fernlichtassistent	130 Euro°
Kurvenlicht (und Abbiegelicht)	450 Euro°
Niveauregulierung (Luftfederung hinten)	Serie
Parkhilfe, elektronisch (vorne 340 Euro extra)	Serie
Runflat-Reifen (+ TPMS)	Serie
Rußpartikelfilter	Serie
Tempomat	Serie
Xenonlicht	Serie

### Innen

Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Isofix-Kindersicherungssystem	Serie
Keyless Entry	950 Euro°
Klimaautomatik	Serie
Navigationssystem	3180 Euro°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar (asymmetrisch geteilt)	Serie
Sitzbezüge, Leder (incl. Sitzheizung)	ab 2160 Euro°
Sitze, vorn, höhen-/neigungsverstellbar (elektrisch m. Memory)	Serie

### Außen

Anhängerkupplung (abnehmbar + Stabilisierung)	830 Euro
Außenspiegel, elektrisch anklappbar (aut. abblendend)	320 Euro°
Dachreling	ab 260 Euro
Glas-Hubdach (auch Schiebefunktion)	1240 Euro
Lackierung Metallic	930 Euro°

°im Testwagen vorhanden

## Testzeugnis

### Technik/Umwelt(Testergebnis)1,9

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