

BMW 320d touring xDrive (DPF)

Fünftürige Kombilimousine der Mittelklasse (130 kW / 177 PS)

ADAC Testergebnis

Note 1,9

Der 320d touring xDrive besticht auch nach dem Facelift durch die hervorragende Verarbeitung und funktionelle Bedienung. Das trifft ebenso auf das deutlich überarbeitete iDrive-System zu, welches sich nun intuitiver und mit geringerem Gewöhnungsaufwand bedienen lässt. Rein äußerlich erkennt man den gelifteten Kombi an geänderten Leuchten und Stoßfänger. Die modifizierte Motorhaube lässt den 3er touring noch dynamischer erscheinen. Der 2,0 l Diesel mit intelligentem Allradantrieb sorgt für gute Fahrleistungen bei einem angenehm niedrigen Verbrauch. Insgesamt ein sehr gelungenes Paket aus Sportlichkeit, Sparsamkeit und gleichzeitig hohem Nutzwert. Mit einem Grundpreis von knapp 38.000 Euro ist der 320d touring xDrive allerdings sehr teuer, durch die ellenlange Sonderausstattungsliste kann schnell die 50.000 Euro Marke überschritten werden.

- + sehr gute Verarbeitung
- + leichte, funktionelle Bedienung
- + sehr gute Sportsitze (Aufpreis)
- + kräftiger, lauffruhiger Motor
- + gut gestuftes 6-Ganggetriebe
- + guter Allradantrieb
- + sehr gute Straßenlage
- + niedriger Verbrauch

- unpraktische Heckschräge
- teuer in Anschaffung



Karosserie/Kofferraum

Note 2,3

Verarbeitung

Note: 1,5

- + Äußerlich erkennt man das Facelift an geänderten Stoßfängern und Leuchten, sowie kleineren Retuschen an Motorhaube und Seitenschwellern. Die nach wie vor sehr gut verarbeitete Karosserie zeigt sich besonders verwindungssteif, Spaltbreiten an Türen und Klappen verlaufen gleichmäßig und gering. Der glattflächige

Unterboden reduziert Geräusche nach außen und verbrauchserhöhende Luftwirbel. Im Innenraum gefallen hochwertige, haptisch angenehme Materialien und die saubere Verarbeitung. Die Dachreling und die dafür erforderlichen Streben und Halter kosten extra. Serienmäßig wird der 3er Touring mit Runflat-Bereifung ausgeliefert, mit denen bei Druckverlust noch ca. 150 Kilometer weitergefahren werden kann.

- Ein Reserverad ist nicht lieferbar. Die Karosseriefanken haben keinen Schutz vor Beschädigung durch dagegenschlagende Autotüren.

Sicht

Note: 2,1

Die Rundumsicht ist noch passabel, für bessere Sicht nach hinten können gegen Aufpreis klappbare Kopfstützen an der Rückbank



Ganz passabel ist die Sicht nach schräg hinten im touring.

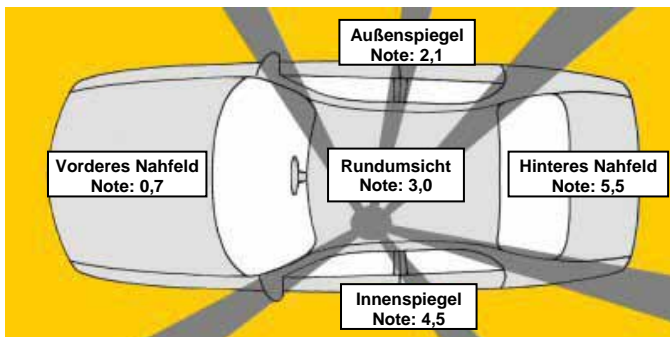
Kurvenlicht

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



geordert werden. Optisch-akustische Einparkensoren, wahlweise vorn und hinten oder nur hinten, sind ebenfalls in der Aufpreisliste zu finden.

- + Der Fahrer sieht nach vorn gut, dafür sorgt die abfallende Front. Gegen Aufpreis sind helle Xenonscheinwerfer und dynamisches Kurvenlicht erhältlich. Automatisch abblendende Innen- und Außenspiegel vermindern die Blendgefahr durch das Scheinwerferlicht nachfolgender Fahrzeuge (Aufpreis, im Testwagen vorhanden). Seit dem Facelift sind nun die Außenspiegel serienmäßig beheizbar. Der optionale Fernlichtassistent schaltet verkehrabhängig das Fernlicht ein und aus und entlastet somit den Fahrer. Ein Bildsensor an der Innenseite des Vorderspiegels überwacht den Verkehr und die Lichtverhältnisse. Anhand der Sensorbilder entscheidet der Assistent, ob das Fernlicht eingeschaltet werden kann. Bei vorausfahrendem und entgegenkommendem Verkehr sowie bei ausreichenden Lichtverhältnissen wird das Fernlicht automatisch ausgeschaltet.



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

Durch die hohen Seitenwangen der aufpreispflichtigen Sportsitze und die niedrige Sitzposition fällt der Einstieg auf die vorderen Plätze etwas schwer. Hinten stören die hochgezogenen seitlichen Sitzpolster und der breite Schweller speziell beim Aussteigen. Die Türaufhalter sind gerade noch ausreichend kräftig um die Türen auch bei Steigungen sicher offen zu halten.

- + Mit der Fernbedienung zum Ent- und Verriegeln der Türen lassen sich auch die Fenster öffnen und schließen. Nach dem Aussteigen bleiben die Scheinwerfer noch eine kurze Zeit eingeschaltet und beleuchten den Weg.
- Wenn der Fahrer durch Drücken der Fernbedienung oder der Verriegelungsknöpfe die Türen abgeschlossen hat, sind die Türöffner blockiert und für eingeschlossene Personen ist kein Aussteigen mehr möglich.

Kofferraum-Volumen* Note: 3,0

Mit 335 l Stauvolumen bewegt sich die Kofferraumgröße für einen Kombi nur auf mittelmäßigem Niveau (gemessen bis Gepäckraumabdeckung). Mit umgeklappter Rücksitzbank lässt sich der Stauraum auf immerhin akzeptable 715 l erweitern (gemessen bis Fensterunterkante). Durch die schräge Heckklappe kann der Kof-

ferraum nicht über den ganzen Bereich bis zum Dach beladen werden.

Kofferraum-Zugänglichkeit Note: 1,5

- + Der Kofferraum kann durch die große Öffnung und das niedrige Bodenniveau bequem beladen werden. Bis zur Fensterunterkante ist das Format zweckmäßig. Das Heckfenster lässt sich separat öffnen. Die Heckklappe besitzt eine Öffnungshöhe von knapp 1,85 m.



Mit nur 335 l Volumen ist der Kofferraum des touring um 70 l kleiner als bei der Limousine. Die Beladbarkeit ist dagegen ungleich besser.

Kofferraum-Variabilität Note: 1,4

- + Die asymmetrisch geteilte Rücksitzlehne lässt sich sehr leicht vorklappen. Unter dem Abdeckrollo befindet sich ein Halter für den Regenschirm. Ein Skisack kostet Aufpreis, es passen allerdings nur zwei paar Skier in den Sack. Ebenfalls gegen Aufpreis ist ein Laderaum-Trennnetz erhältlich (Gepäckraumpaket). Es kann bei aufgestellter sowie bei vorgeklappter Rücksitzlehne zum Dach gespannt werden (Skisack und Gepäckraumpaket im Testwagen vorhanden).

Innenraum Note 2,1

Bedienung Note: 1,6

- + Das in Länge und Weite einstellbare Lenkrad lässt sich optimal positionieren. Schalthebel und Pedale sind sehr gut angeordnet. Die großen Rundinstrumente können gut abgelesen werden, nur wenn das Lenkrad ganz tief gestellt ist, sind die oberen Zahlen verdeckt. Mit dem aufpreispflichtigen schlüssellosen Komfortzugang kann das Fahrzeug einfach über den gut erreichbaren Startknopf angelassen werden. Das im Facelift deutlich überarbeitete i-drive lässt sich nun nach kurzer Eingewöhnung einfach und sinnfällig bedienen. Die um den Dreh-Drück-Regler angeordneten Schnellzugriff-Tasten erleichtern das Anwählen wichtiger Funktionen des Systems. Insgesamt konnte die Komplexität des Systems durch neue Menüführung und weniger verschachtelte Untermenüs deutlich reduziert werden. Der Bordcomputer, der u.a. über Momentan- und Durchschnittsverbräuche informiert ist serienmäßig an Bord und lässt sich einfach bedienen. Hinten gibt es gegen Aufpreis Leseleuchten (Lichtpaket). Der ebenfalls aufpreispflichti-

ge Tempomat lässt sich gut bedienen, der Hebel ist allerdings zu weit unten angeordnet und kann leicht mit dem Blinkerhebel verwechselt werden. Die optionalen Sensoren für Fahrlicht und Scheibenwischer reagieren feinfühlig und situationsgerecht. Die Fensterheber haben eine Auf-Abwärtsautomatik.

- Es fehlt immer noch eine gut sichtbare Kontrolle für das Fahrlicht. Das ist besonders unangenehm, wenn die Lichtautomatik aktiviert ist, und der Fahrer nicht erkennen kann, ob er das Licht ein- oder ausgeschaltet hat (nur eine schlecht erkennbare LED neben dem Lichtschalter zeigt es an). Auch gibt es keine Anzeige für die Kühlwassertemperatur. Besonders hinten fehlt es an Ablagen. Die Türgriffe sind bei voll geöffneter Tür zu weit weg, man muss sich stark aus dem Fahrzeug lehnen um ihn zu erreichen.



Die Bedienbarkeit ist bis auf wenige Ausnahmen vorbildlich, die Verarbeitungsqualität verdient die Bezeichnung Premium.

Raumangebot vorne*

Note: 1,9

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

Raumangebot hinten*

Note: 2,7

Auf den beiden ausgeformten Plätzen der Rückbank haben Mitfahrer bis knapp 1,90 m Größe Platz, ohne mit dem Kopf oder den Knien anzustoßen (Vordersitze für ca. 1,85 m große Insassen zurückgeschoben). Sitzt noch jemand auf dem höckerartigen Platz in der Mitte wird es zu dritt eng.

Komfort

Note 2,1

Federung

Note: 2,1

- + Die Federung und die Stoßdämpfung sind tendenziell straff abgestimmt. Unebenheiten der Straße werden meist recht gut geschluckt, bei geringen Relativbewegungen des Aufbaus. Nur Vertiefungen werden weniger souverän gemeistert und verursachen ein gewisses Poltern. Bei sehr schneller Fahrt hebt die Karosse bei großen Bodenwellen etwas weit aus den Federn. Sehr angenehm ist die geringe Seitenneigung in Kurven.

Sitze

Note: 1,8

- + Das Fahrzeug ist mit aufpreispflichtigen Sportsitzen ausgestattet.
- + Die straff gefederten Vordersitze sorgen für hohen Sitzkomfort und bieten feste Körperunterstützung, dabei ist auch der Seitenhalt in

Kurven sehr gut. Die Wangenbreite der Lehnen lässt sich individuell anpassen, Langbeinige können sich für noch mehr Oberschenkelunterstützung die Sitzfläche verlängern. Beide Sitze lassen sich zudem in der Höhe und gegen weiteren Aufpreis auch in der Neigung einstellen. Einstellbare Lordosenstützen sind eine weitere Option (nicht im Testwagen vorhanden). Die sehr straff gepolsterte Rückbank besitzt eine wohlkonturierte, hohe Lehne. Vorn und hinten befinden sich im Dach Haltegriffe.

- Hinten sitzt man weniger bequem, weil die Sitzfläche so gut wie keine Unterstützung für die Oberschenkel bietet. Bei tiefgestellten Vordersitzen wird der Platz darunter stark reduziert und es bleibt kaum mehr Platz für die Füße.

Innengeräusch

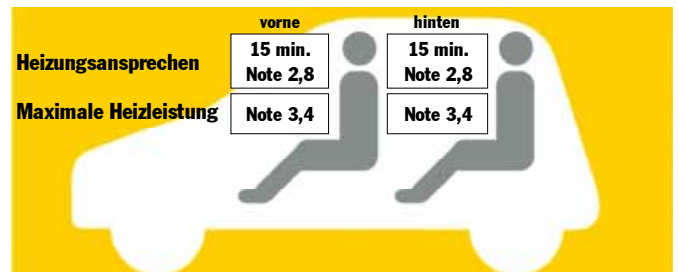
Note: 1,9

- + Der Geräuschpegel im Innenraum ist selbst bei hohem Tempo niedrig und unaufdringlich, es dominieren die Windgeräusche. Vom harten Verbrennungsablauf des Dieselmotors mit Direkteinspritzung bekommt man kaum etwas mit.

Heizung, Lüftung

Note: 2,4

- (Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer)
- Die Heizung erwärmt die Luft in passabler Zeit auf ein angenehmes Niveau, die maximal möglichen Temperaturen sind vorne und hinten ausreichend.
- + Die Klimaanlage und der Innenraumfilter sind serienmäßig. Die Klimaautomatik mit für den Fahrer- und Beifahrer getrennt regelbarer Temperatur inkl. automatischer Umluftschaltung, Aktivkohlefilter, Solar- und Beschlagsensor, Restwärmenutzung und temperiertem Ablagefach in der Mittelkonsole kosten extra.
- Die hintersten Seitenscheiben lassen sich nicht öffnen.



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

Motor/Antrieb

Note 1,6

Fahrleistungen*

Note: 1,6

- + Der leistungsstarke 2,0 I-Vierzylinder-Motor reagiert spontan auf Gasbefehle, setzt ohne Verzögerung seine Kraft in Vortrieb um, bis in hohe Geschwindigkeitsbereiche. Überholmanöver lassen sich auch ohne wilde Gangwechsel sehr schnell vollziehen.

Laufkultur

Note: 2,0

- + Der Motor läuft kultiviert, ist während der Fahrt kaum noch als Diesel auszumachen.

Schaltung

Note: 1,3

- + Die straffe Schaltung erlaubt durch die kurzen Schaltwege sehr schnelle Schaltvorgänge. Die Präzision ist gut, auch wenn bei Schaltmanövern vom ersten in den zweiten Gang leichtes haken vorhanden sein kann.

Getriebeabstufung

Note: 1,5

- + Die Abstufungen des Sechsgang-Getriebes sind eher lang ausgelegt, passen aber gut zur Charakteristik des Motors. Bei jedem Tempo und jeder Drehzahl steht eine günstige Übersetzung parat. Selbst bei schneller Fahrt ist das Drehzahlniveau angenehm niedrig, was das Geräusch und den Verbrauch gering hält.

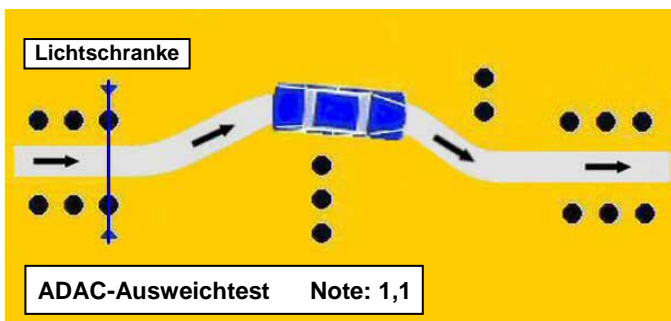
Fahreigenschaften

Note 1,2

Fahrstabilität

Note: 1,2

- + Der 3er fährt richtungsstabil und vermittelt dem Fahrer bei jedem Tempo ein sicheres Fahrgefühl, nicht zuletzt wegen der sich straff anführenden Lenkung. Durch den Allradantrieb xDrive verliert der Mittelklassekombi selbst auf rutschiger Fahrbahn nicht die Traktion. Die serienmäßigen Runflat-Reifen sorgen dafür, dass der Wagen bei plötzlichem Druckverlust den Kurs weitgehend beibehält. Eine Reifendruck-Kontrolle ist serienmäßig. ADAC-Ausweichtest: Der Wagen lenkt präzise, leicht untersteuernd ein, willig dem Lenkbefehl folgend. Beim Gegenlenken drängt das Heck nach. Durch effektive Eingriffe der elektronischen Stabilitätskontrolle und durch die gezielte Verteilung des Antriebsmoments zwischen Vorder- und Hinterachse wird die Übersteuerneigung des Fahrzeugs verringert. Dadurch verhält sich der Wagen auch dank des xDrives sehr sicher beim Ausweichtest.



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: 1,2

- + Auch beim Kurvenverhalten zeigt sich der 3er mit intelligentem Allradantrieb sehr souverän. Die tendenzielle Untersteuerneigung kommt auch wenig geübten Fahrern zugute. Lastwechselreaktionen sind kaum vorhanden. Die möglichen Kurvengeschwindigkeiten sind auch dank des sehr guten Fahrwerks hoch.

Lenkung*

Note: 1,5

- + Die präzise Lenkung spricht um die Mittellage schnell an und bietet sehr guten Fahrbahnkontakt. Der Kraftaufwand könnte allerdings speziell beim Rangieren etwas geringer sein. Der Wendekreis ist mit nur knapp 11 m für diese Fahrzeugklasse sehr klein. Eine Aktivlenkung ist bei dieser Motorisierung nicht erhältlich.

Bremse

Note: 0,8

- + Die Bremse spricht besonders schnell an und lässt sich ausgezeichnet dosieren, selbst wenn das Tempo hoch ist. Der Brems-

weg ist mit 36 m kurz (Mittelwert aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Serienreifen).

Sicherheit

Note 2,2

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Note: 1,9

- + Beim 3er Touring gehören die elektronische Stabilitätskontrolle, ein Bremsassistent und Runflatreifen inkl. Reifendruckkontrolle zum Serienumfang. Das aufpreispflichtige dynamische Kurvenlicht sorgt für bessere Ausleuchtung des Kurvenverlaufs (nur in Verbindung mit Bi-Xenon-Scheinwerfern. Neu beim Facelift: Bei einer Gefahrenbremsung werden nicht wie bisher die Leuchtfelder der Bremslichter vergrößert. Die seit dem Facelift verbauten sehr schnell reagierenden LED-Bremslichter blinken bei einer Vollbremsung und warnen somit den nachfolgenden Verkehr. Wird das Fahrzeug bis zum Stillstand stark verzögert, schaltet sich automatisch die Warnblinkanlage ein.

Passive Sicherheit - Insassen

Note: 2,1

- + An den stabilen, griffgerechten Türgriffen lässt sich sehr hohe Zugkraft aufbringen. So kann man nach einem Unfall verklemmte Türen öffnen. Beim EuroNCAP-Front- und Seitencrash gibt es für die Limousine höchste Punktzahlen. Das bedeutet alle fünf Sterne für die Insassensicherheit. Der Touring sollte ein ähnlich gutes Ergebnis erzielen. Das Ergebnis bei der Kindersicherheit ist mit vier Sternen ebenfalls gut. Neben Frontairbags vorn sind auch Seiten- und durchgehende seitliche Kopfairbags installiert. Die serienmäßigen aktiven Kopfstützen der Vordersitze bieten max. ca. 1,80 m großen Personen optimalen Schutz. Hinten sind sie niedriger, reichen aber für die meisten Mitfahrer aus, um für genügend Sicherheit zu sorgen.
- Für die Rücksitzplätze fehlen Gurtwarner.

Kindersicherheit

Note: 1,9

- + Auf den beiden äußeren Rücksitzplätzen lassen sich Kindersitzsysteme unkompliziert und stabil unterbringen - auch mittels Isofix-System und Ankerhaken. Die Fensterheber haben einen zuverlässig funktionierenden Einklemmschutz.
- Der Sitz hinten in der Mitte ist für Kindersitze weniger geeignet, wegen der Sitzform und des kurzen Gurtes. Der Beifahrer-Airbag ist nur gegen Aufpreis deaktivierbar, dann ist auch der Beifahrersitz mit einer Isofix-Befestigung ausgestattet.

Fußgängerschutz

Note: 4,0

- Beim simulierten Fußgängerunfall (EuroNCAP) schneidet der Wagen mit einem von vier Sternen schwach ab. Das EuroNCAP-Ergebnis stammt noch vom Modell vor dem Facelift. Das Ergebnis sollte allerdings trotz der geänderten vorderen Stoßstange und Motorhaube ähnlich schlecht ausfallen.

Verbrauch/Umwelt

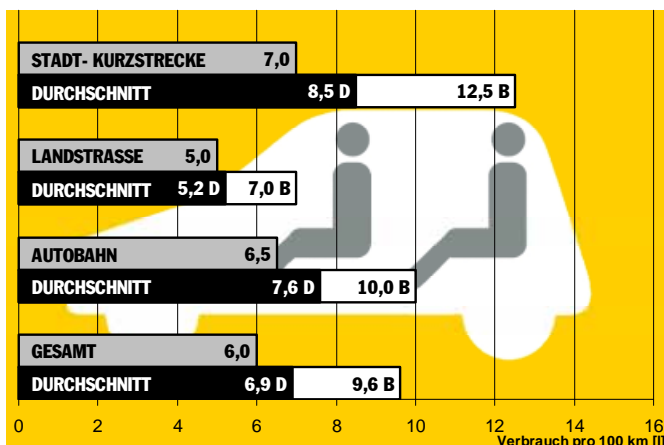
Note 1,9

Verbrauch*

Note: 2,1

- + Das EfficientDynamics-Paket beinhaltet neben der Start-Stop-Automatik und der Schaltpunktanzeige auch Lamellen im Kühlgitter, welche bei kaltem Fahrzeug geschlossen sind und somit die Kaltstartphase verringern. Zudem werden die Nebenaggregate bei

Nichtgebrauch abgekoppelt und die Batterie bei Bremsvorgängen geladen. Das spiegelt sich auch beim Verbrauch wieder: innerorts sind es gerade 7,0 l, außerorts 5,0 l und auf der Autobahn 6,5 l Diesel auf 100 km. Daraus errechnet sich ein Durchschnitt von 6,0 l Diesel.



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

Abgas

Note: 1,8

+ Die Schadstoffanteile im Abgas sind gering. Ein Partikelfilter verhindert, dass gesundheitsgefährdende Rußteilchen in die Umwelt gelangen.

Wirtschaftlichkeit*

Note 3,3

Betriebskosten

Note: 1,7

+ Die Betriebskosten halten sich auch dank des geringen Verbrauchs in Grenzen.

Werkstatt- und Reifenkosten

Note: 2,6

Der BMW besitzt eine fahrabhängige Inspektionsanzeige. Gemäß Hersteller ist im Schnitt spätestens 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 langen Inspektionsabstände versprechen weniger Werkstattaufenthalte. BMW verbaut nach eigenen Angaben durchwegs langlebige und qualitativ hochwertige Wartungs- und Verschleißteile.

- Die teuren Werkstattstundenpreise verhindern eine noch bessere Benotung, zudem gewährt BMW immer noch keine Herstellergarantie.

Wertstabilität

Note: 2,4

+ Das gute Markenimage gepaart mit dem sparsamen Dieselmotor und dem innovativen Allradantrieb sorgt für eine noch gute Note bei der Wertstabilität.

Kosten für Neuanschaffung

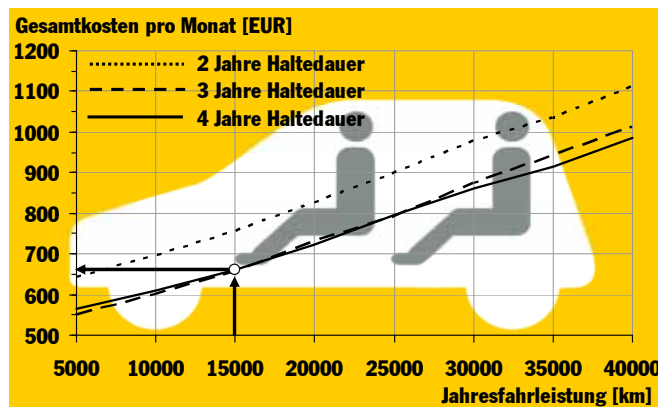
Note: 4,7

- Der mit knapp 38.000 Euro ohnehin nicht günstige Grundpreis für den 320d Touring xDrive kann mit der ellenlangen Sonderausstattungsliste in schwindelerregende Höhen getrieben werden.

Fixkosten

Note: 4,1

- Die hohen Steuern für den Dieselmotor und die ungünstigen Einstufungen in den Versicherungsklassen sorgt für ein wenig berauschendes Ergebnis bei den fixen Kosten.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Autokosten (Beispiel: 662 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

Die Motorvarianten

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	325i xDrive	330i xDrive	335i xDrive	320d xDrive	330d xDrive
Aufbau/Türen	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	6/2996	6/2996	6/2979	4/1995	6/2993
Leistung [kW(PS)]	160(218)	200(272)	225(306)	130(177)	180(245)
Max.Drehmoment [Nm]bei U/min	270/2400	320/2750	400/1300	350/1750	520/1750
0-100 km/h[s]	7,7	6,4	5,6	8,5	6,0
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	242	250	250	222	245
Verbrauch pro 100 km [l]	8,6SP	8,7SP	10,0SP	6,0D	7,2D
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/20/21	16/21/21	19/23/24	18/22/23	19/23/27
Steuer pro Jahr [Euro]	202	202	202	308	463
Monatliche Gesamt-Kosten [Euro]	759	844	927	662	822
Grundpreis [Euro]	39.500	43.750	46.100	37.650	44.700

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-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	RF205/55R16V
Reifengröße (Testwagen)	205/55R16W
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	10,45 m/10,75 m
Höchstgeschwindigkeit	222 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,5 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3. Gang)	5,1 s
Bremsweg aus 100 km/h	35,5 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	6,0 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	7,0/5,0/6,5 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test	146 g/km/ 157 g/km
Innengeräusch 130 km/h	67 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4527 mm/1817 mm/1418 mm
Leergewicht/Zuladung	1670 kg/460 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	335 l/715 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/1600 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	61 l
Reichweite	1015 km
Allgemeine Garantie	keine*
Rostgarantie	12 Jahre
ADAC-Testwerte <i>kursiv</i>	* 2 Jahre gesetzliche Sachmängelhaftung

Kosten

Monatliche Betriebskosten	112 Euro
Monatliche Werkstattkosten	56 Euro
Monatliche Fixkosten	102 Euro
Monatlicher Wertverlust	392 Euro
Monatliche Gesamtkosten	662 Euro
(vierjährige Haltung, 15000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/22/23
Grundpreis	37.650 Euro

Ausstattung

Technik

Abstandsregelung, elektronisch (ab Sechszylinder) ... nicht erhältlich	
Automatikgetriebe	2.160 Euro
Bremsassistent	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch (inkl. ASR)	Serie
Fernlichtassistent	150 Euro°
Kurvenlicht (nur bei Xenon)	410 Euro°
Parkhilfe, elektronisch (nur hinten 450)	750 Euro°
Regen- und Lichtsensor	130 Euro°
Reifendruckkontrolle	Serie
Runflat-Reifen	Serie
Tempomat	270 Euro°
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	970 Euro°

Innen

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Beifahrerairbag deaktivierbar (inkl. Isofix)	90 Euro
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	170 Euro°
Isofix-Kindersicherungssystem (hintere Außensitze)	Serie
Klimaautomatik (Klimaanlage Serie)	770 Euro°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie
Sitzbezüge, Leder (inkl Sitzheizung)	2.190 Euro°
Sitze, vorn, beheizbar	370 Euro°
Skisack/Durchladelupe	180 Euro°

Außen

Außenspiegel, automatisch abblendend (mit innen)	500 Euro°
Panorama-Glasdach	1.440 Euro
°im Testwagen vorhanden	

Testzeugnis

Technik/Umwelt(Testergebnis)1,9

Karosserie/Kofferraum	2,3
Verarbeitung	1,5
Sicht	2,1
Ein-/Ausstieg	3,1
Kofferraum-Volumen*	3,0
Kofferraum-Zugänglichkeit	1,5
Kofferraum-Variabilität	1,4
Innenraum	2,1
Bedienung	1,6
Raumangebot vorne*	1,9
Raumangebot hinten*	2,7
Innenraum-Variabilität	4,0
Komfort	2,1
Federung	2,1
Sitze	1,8
Innengeräusch	1,9
Heizung, Lüftung	2,4
Motor/Antrieb	1,6
Fahrleistungen*	1,6
Laufkultur	2,0
Schaltung	1,3
Getriebeabstufung	1,5
Fahreigenschaften	1,2
Fahrstabilität	1,2
Kurvenverhalten	1,2
Lenkung*	1,5
Bremse	0,8
Sicherheit	2,2
Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme ...	1,9
Passive Sicherheit - Insassen	2,1
Kindersicherheit	1,9
Fußgängerschutz	4,0
Umwelt	1,9
Verbrauch*	2,1
Abgas	1,8
Wirtschaftlichkeit*	3,3
Betriebskosten*	1,7
Werkstatt-/Reifenkosten*	2,6
Wertstabilität*	2,4
Kosten für Neuanschaffung*	4,7
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 Oktober 2008