



## BMW Z4 sDrive28i

Zweitüriger Roadster der Mittelklasse (180 kW / 245 PS)

Der BMW Z4 ist ein Publikumsmagnet. Wo er auftaucht werden ihm gerne neugierige Blicke zugeworfen. Aber nicht nur das Design überzeugt. Die Karosserie ist hervorragend verarbeitet und verwindet sich auch bei widrigen Straßenverhältnissen kaum. Beim Innenraum haben sich die BMW-Ingenieure Mühe gegeben eine Wohlfühlatmosphäre zu schaffen. Der Zweiliter-Turbobenziner mit 180 kW/245 PS sorgt für einwandfreie Fahrleistungen und begeistert vor allem mit seiner Durchzugskraft. Der Testverbrauch von durchschnittlich 7,1 Liter auf 100 km liegt nur im Mittelfeld seiner Klasse. Das Zusammenspiel aus der optionalen Servotronic-Lenkung und dem ebenfalls optionalen adaptiven Fahrwerk sorgt für ein sehr sicheres und agiles Fahrverhalten ohne zu viel an Komfort einzubüßen. Der jugendlich angehauchte Roadster dürfte allerdings von jungen Leuten kaum bezahlbar sein. Der Grundpreis beträgt 43.600 Euro. Darüber hinaus lässt sich das Auto mit einigen tausend Euro individuell ausstatten. **Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** Audi TT Roadster, Porsche Boxster, Mercedes SLK, Nissan 370 Z Roadster.

**+** sehr gute Verarbeitung, einfache Bedienung, gute Sitze, sehr gute Fahrleistungen, sichere Fahreigenschaften, standfeste Bremsanlage

**-** ohne optionale Airbag-Deaktivierung keine Kindersitze möglich, hohe Betriebskosten, teure Anschaffung



### ADAC-URTEIL

2,5 AUTOTEST

4,2 AUTOKOSTEN

### Zielgruppencheck

4,5 Familie

2,6 Stadtverkehr

2,9 Senioren

2,1 Langstrecke

4,4 Transport

1,2 Fahrspaß

3,3 Preis/Leistung

## 3,5

## KAROSSERIE/KOFFERRAUM

## 2,1

## Verarbeitung

⊕ Der BMW Z4 ist mit einem Stahldach ausgerüstet, welches in ca. 20 Sekunden vollelektrisch geöffnet und geschlossen wird. Das Verdeck kann bis 40 km/h bedient werden. Die Verarbeitung zeigt sich sowohl bei der Karosserie, als auch im Innenraum tadellos und erreicht Premiumniveau. Auch auf sehr schlechten Wegen verwindet sich die Karosserie kaum. Die serienmäßige Lederausstattung kann optional erweitert werden, dann ist das komplette Armaturenbrett mit feinstem Leder überzogen. Der Unterboden ist fast vollständig glattflächig, der Motorraum ist gegen eintretenden Schmutz geschützt. Die Tankklappe wird per Zentralverriegelung verschlossen. Die Türausschnitte sind ordentlich abgedichtet, großzügige Schutzleisten schützen die Schweller vor Kratzern. Das Windschott sorgt für einen zugfreien Innenraum bis in hohe Geschwindigkeiten.

⊖ Die Stoßfänger und die Karosserieflanken sind nicht gegen kleine Rempler oder dagegenschlagende Autotüren geschützt.

## 3,9

## Alltagstauglichkeit

⊕ Mit einer Tankfüllung kann eine Reichweite von 775 Kilometer realisiert werden. Der Z4 steht serienmäßig auf Runflat-Reifen, mit denen im Falle einer Reifenpanne mit reduzierter Geschwindigkeit bis zur Werkstatt weiter gefahren werden kann.

⊖ Es dürfen maximal nur 250 kg zugeladen werden. Der Z4 ist weder mit Radmutternschlüssel noch mit Wagenheber ausgestattet.

## 2,5

## Sicht

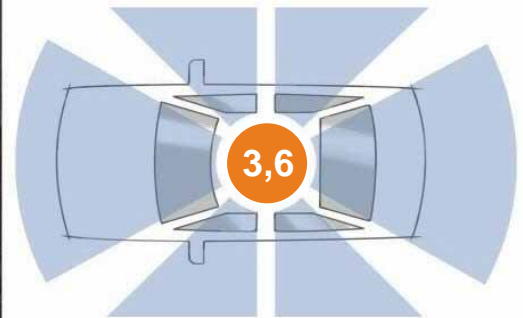
Die ADAC Rundumsicht-Messung liefert ein durchschnittliches Ergebnis.

⊕ Durch die flachen Karosserieenden fällt der Bodenblick vorne wie hinten gut aus. Der Roadster ist serienmäßig mit hellen Bixenon-Scheinwerfern ausgestattet, welche auch eine Tagfahrlichtfunktion besitzen. Kurvenlicht ist gegen Aufpreis erhältlich. Der optionale Fernlichtassistent schaltet verkehrsabhängig das Fernlicht ein und aus und entlastet somit den Fahrer (im Testwagen nicht verbaut). 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.

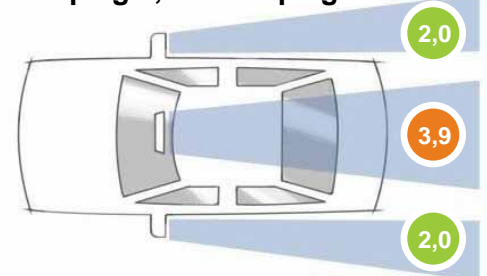


Für einen Roadster ist der Z4 sogar im geschlossenen Zustand erstaunlich übersichtlich.

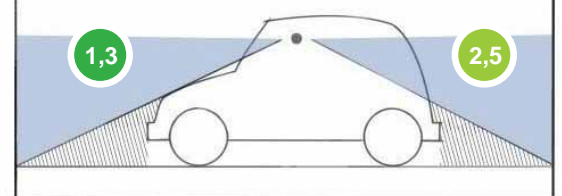
## Rundumsicht



## Innenspiegel, Außenspiegel



## Vorderes und hinteres Nahfeld



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten 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 automatisch abblendender Innenspiegel, sowie automatisch abblendende Außenspiegel sind ebenfalls optional erhältlich. Beide Außenspiegel haben einen asphärischen Bereich, so dass Objekte im toten Winkel besser erkannt werden können. Für weiteren Aufpreis sind für vorne und hinten Einparksensoren erhältlich.

⊖ Das vordere Fahrzeugende lässt sich durch die sehr lange Motorhaube kaum abschätzen. Durch die Überrollbügel wird die Sicht nach hinten eingeschränkt, das Sichtfeld im Innenspiegel ist ebenfalls nur ausreichend. Wegen der tiefen Sitzposition ist die Sicht auf den Verkehr nicht besonders gut. Vor allem bei geschlossenem Verdeck ist der Schulterblick behindert.

3,4

## Ein-/Ausstieg

⊕ Mit dem optionalen "Komfortzugang" muss man die Fernbedienung nur noch bei sich tragen, um in das Fahrzeug zu gelangen. Ent- und Verriegelt wird durch Berühren der Türgriffe. Die Schweller sind flach gehalten. Nach dem Aussteigen bleiben die Scheinwerfer noch kurze Zeit eingeschaltet und beleuchten den Weg.

⊖ Wie bei den meisten Roadstern ist auch beim Z4 das Ein- und Aussteigen wenig bequem, weil die Karosserie flach ist und sich die Sitze tief unten befinden. Bei geschlossenem Verdeck stört das flach verlaufende Dach, wodurch man den Kopf weit einziehen muss, bei geöffnetem Verdeck kollidiert man leicht mit dem Frontscheiben-Rahmen. In engen Parklücken kommt hinzu, dass sich die breiten Türen nur wenig öffnen lassen. Haltegriffe am Dach, die vor allem das Aussteigen erleichtern könnten, gibt es nicht.

5,1

## Kofferraum-Volumen\*

⊖ Das Kofferraumvolumen beträgt 250 l (gemessen bei geschlossenem Dach). Wird das Stahldach geöffnet, stehen im Kofferraum nur noch 150 l Stauraum zur Verfügung. Stahldach-Roadster stellen meist keinen größeren Gepäckraum zur Verfügung, wodurch das Volumen des Z4 akzeptiert werden kann.

3,3

## Kofferraum-Zugänglichkeit

⊕ Der Griff zum Öffnen der Heckklappe ist im BMW-Emblem integriert. Dieses lässt sich klappen und kann dann auch zum Aufziehen der Heckklappe verwendet werden. Beim Schließen wird die Klappe elektrisch ins Schloss gezogen. Durch die geringe Tiefe des Gepäckraums können alle Bereiche gut erreicht werden.

⊖ Der Kofferraum lässt sich nur schlecht nutzen, da das Format zerklüftet ist. Bei geöffnetem Dach erreicht man das Gepäck durch den kleinen Schlitz kaum noch. Das Gepäck muss weit angehoben werden, um es über die hohe Ladekante zu hieven. Von innen müssen 29 cm, von außen 70 cm überwunden werden. Der Gepäckraum ist nur schwach ausgeleuchtet.



Mit 250 l Volumen stellt der Kofferraum des Z4 ausreichend Platz für das Gepäck zur Verfügung. Ist das Verdeck geöffnet wird's deutlich enger.

---

## 4,8 Kofferraum-Variabilität

- + Gegen Aufpreis ist eine Durchladeluke mit Skisack und einem speziellen Skihalter erhältlich.
- Der Kofferraum bietet keinerlei Variabilität. Kleine Gegenstände können im Kofferraum nicht rutschsicher verstaut werden, da kein Netz oder ähnliches vorhanden ist. Einzig zwei Gummibänder sind am Kofferraumboden vorhanden.

---

## 2,5 INNENRAUM

---

### 1,4 Bedienung

- + Der BMW Z4 lässt sich sehr einfach und mit geringem Gewöhnungsaufwand bedienen. Die Pedale und das Lenkrad sind optimal angeordnet. Mit dem schlüssellosen Komfortzugang wird per Startknopf angelassen, der Schlüssel kann in der Tasche verbleiben. Die großen Rundinstrumente sind gut angeordnet und einwandfrei ablesbar. Die Motortemperatur wird per Ölthermometer überwacht. Durchschnittsverbrauch, Reichweite etc. kann im Bordcomputer abgerufen werden. Das Bedienteil der Klimaautomatik ist gut angeordnet. Alle Funktionen lassen sich einfach anwählen und einstellen, wenn auch das Design vor der Übersichtlichkeit Priorität hatte. Das aufpreispflichtige Navigationssystem lässt sich gut per iDrive bedienen. Das Soundsystem (Hifi-Professional) vermittelt einen sehr guten Klang. Alle Fensterheber haben eine Antippautomatik. Es gibt auch einen zentralen Schalter, wodurch alle Fenster gleichzeitig betätigt werden können. Licht- und Regensensor sind serienmäßig an Bord. Der aufpreispflichtige Tempomat kann einfach über einen Hebel unter dem Blinkerhebel bedient werden, die gewählte Geschwindigkeit wird im Display angezeigt. Die Außenspiegel werden mit einem praktikablen Schalter eingestellt und können angeklappt werden.
- Es fehlt in den Instrumenten eine Kontrollleuchte für das Fahrlicht, die Funktion wird nur im Lichtschalter signalisiert. Das Handschuhfach ist recht klein.



**Außergewöhnlich gute Verarbeitung des Innenraums und Funktionalität des Fahrerplatzes kennzeichnen den Z4. Hier ist alles Premium.**

---

### 3,6 Raumangebot vorne\*

Bei vollständig zurückgefahrenem Fahrersitz finden Personen bis 1,85 m bequem Platz. Die Kopffreiheit bei geschlossenem Dach würde auch für größere Personen ausreichen.

- Die Innenbreite ist recht gering, wodurch man sich, vor allem bei geschlossenem Dach, etwas beengt fühlt.

---

## 5,0 Innenraum-Variabilität

- Erwartungsgemäß erlaubt der Innenraum des Roadsters keinerlei Variabilität.

## 2,2 KOMFORT

### 2,4 Federung

Testwagen mit aufpreispflichtigem adaptivem Fahrwerk.

**+** Das Fahrwerk zeigt eine ausgewogenere Feder/Dämpfer-Abstimmung. Beim adaptiven Sportfahrwerk lässt sich die Dämpfrate einstellen. Im Normalmodus werden Bodenwellen gut abgefedert. Im Sportmodus dringen diese etwas deutlicher durch, die ohnehin geringe Seitenneigung wird nochmals reduziert. Selbst im Sportmodus fühlt sich das Fahrwerk nicht kompromisslos sportlich an, etwas Restkomfort ist immer vorhanden, was man auf Sport+ nicht mehr behaupten kann. In dieser Einstellung zeigt sich der Z4 ausschließlich sportlich.

**-** Grobe Einzelhindernisse dringen deutlich bis zu den Insassen durch. Es sind dann auch laute Poltergeräusche vorhanden. Fährt man bei schneller Kurvenfahrt über grobe Bodenwellen, quittiert das Fahrwerk mit deutlichen Vibrationen und Schlägen.

### 1,9 Sitze

**+** Fahrer- und Beifahrersitz lassen sich in der Höhe und in der Neigung einstellen. Die Kontur der Lehnen und Flächen ist einwandfrei, der Rücken wird von den hohen Lehnen gut gestützt. Der Seitenhalt in Kurven geht noch in Ordnung. Die straffe Polsterung sorgt für einen guten Sitzkomfort auch auf langen Reisen. Der Fahrer sitzt entspannt, die Beine finden genügend Auflage. Gegen Aufpreis sind Sportsitze erhältlich (nicht im Testwagen verbaut).

**-** Auf den luftundurchlässigen Ledersitzen schwitzt man im Sommer.

### 3,0 Innengeräusch

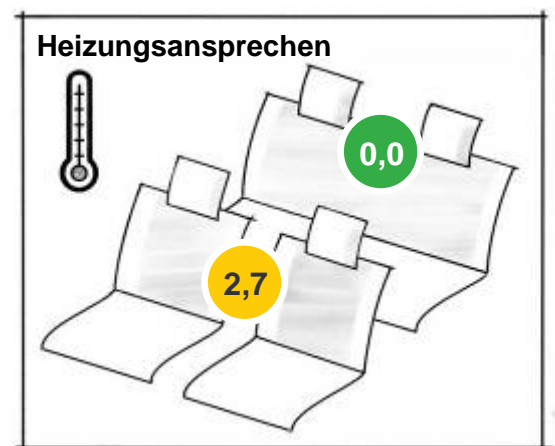
Im geschlossenen Z4 wird bei 130 km/h ein Geräuschpegel von 71,4 dB(A) gemessen. Den Motor hört man unter Last schon deutlich knurren. Windgeräusche fallen nicht übermäßig auf. Öffnet man das Dach steigt der Geräuschpegel natürlich deutlich an, was den Cabrio-Fahrer aber im Allgemeinen kaum stören wird.

### 1,9 Klimatisierung

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

Das Ansprechen der Fahrzeugheizung geht in Ordnung. Die Luftverteilung wird für Fahrer und Beifahrer gemeinsam vorgenommen.

**+** Fahrer- und Beifahrer können sich unabhängig voneinander die Temperatur einstellen. Das Cabrioprogramm der Klimaautomatik passt bei geöffnetem Dach die Luftmenge automatisch der Fahrgeschwindigkeit an. Die automatische Umluftsteuerung mittels Luftgütesensor sorgt stets für gute Atemluft im Innenraum.



Heizungstest bei -10°C in der ADAC-Klimakammer.

---

## 1,7 MOTOR/ANTRIEB

---

### 1,1 Fahrleistungen\*

⊕ Der Zweiliter-Turbomotor mit 180 kW/245 PS sorgt für überzeugende Fahrleistungen. Den simulierten Überholvorgang von 60 auf 100 km/h absolviert er in 3,2 Sekunden. Bei den Elastizitätsmessungen im vierten bis im sechsten Gang begeistert er mit seiner Durchzugskraft.

---

### 2,2 Laufkultur

⊕ Die Laufkultur des Reihen-Vierzylinders ist einwandfrei. Weder Vibrationen noch störende Brummfrequenzen sind in großem Maß vorhanden. Der Motor läuft kernig, aber nicht unkultiviert.

---

### 1,6 Schaltung

Das Anfahren an Steigungen erfordert wegen des lang übersetzten ersten Gangs manchmal etwas Fingerspitzengefühl.

⊕ Das manuelle Sechsgang-Getriebe ist an Präzision kaum zu übertreffen. Auch wenn etwas erhöhte Schaltkräfte nötig sind, die Gänge lassen sich knackig einlegen, die Wege sind dabei kurz. Der Rückwärtsgang ist synchronisiert und kann deswegen auch bei ausrollendem Fahrzeug geräuschlos eingelegt werden. Eine Schaltanzeige unterstützt den Fahrer dabei, den optimalen Gang zu finden und somit Kraftstoff zu sparen.

---

### 2,5 Getriebeabstufung

⊕ Auch wenn der erste Gang etwas lang gewählt wurde, im Allgemeinen passen die Übersetzungen der sechs Gänge gut. Die lange Gesamtübersetzung spart auf langen Reisen mit hohen Geschwindigkeiten Kraftstoff, macht den Z4 im sechsten Gang aber auch etwas müde.

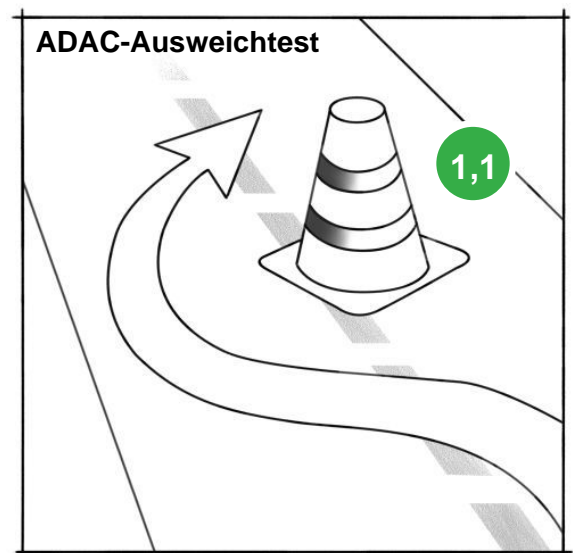
---

## 1,5 FAHREIGENSCHAFTEN

---

### 1,4 Fahrstabilität

⊕ Der BMW Z4 reagiert sehr spontan und sicher auf plötzliche Lenkbefehle. Bei Spurrillen und Fahrbahnverwerfung hält das Fahrzeug gut die Spur, es muss nur selten leicht korrigierend eingegriffen werden. Beim ADAC Ausweichtest zeigt der Roadster ein nahezu neutrales Fahrverhalten und lässt sich bei 90 km/h souverän um den Parcours fahren, nur in der Ausfahrgasse drängt das Heck leicht nach, was aber aufgrund sehr früher ESP-Eingriffe nie kritisch wird. Die Traktion ist dank des Sperrdifferenzials gut.



**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.**

Auf nasser Fahrbahn greift die Traktionskontrolle früh und feinfühlig ein, um beim Anfahren oder beim Beschleunigen aus Kurven durchdrehende Hinterräder zu vermeiden. Diese lässt sich aber komplett abschalten oder auch reduzieren, um Schlupf an der Hinterachse zu erlauben, aber trotzdem im Grenzbereich kontrolliert zu werden. Ich schnell gefahrenen Kurven untersteuert der Z4 deutlich und bleibt deswegen gut kontrollierbar. Lastwechselreaktionen sind kaum vorhanden.

## 1,6 Lenkung\*

Testwagen mit aufpreispflichtiger Servotronic.

⊕ Die Servotronic passt die Lenkunterstützung je nach Geschwindigkeit und Fahrsituation an. Dadurch sind beim Rangieren nur geringe Lenkkräfte erforderlich, während auf der Autobahn die Lenkkräftenunterstützung verringert und somit das Lenkgefühl erhöht wird. In der Praxis funktioniert dies sehr gut. Die Lenkung spricht bereits bei kleinen Lenkwinkeln fast verzögerungsfrei an und vermittelt sehr guten Fahrbahnkontakt. Der geringe Wendekreis von nur knapp 11 m unterstützt die Handlichkeit.

## 1,5 Bremse

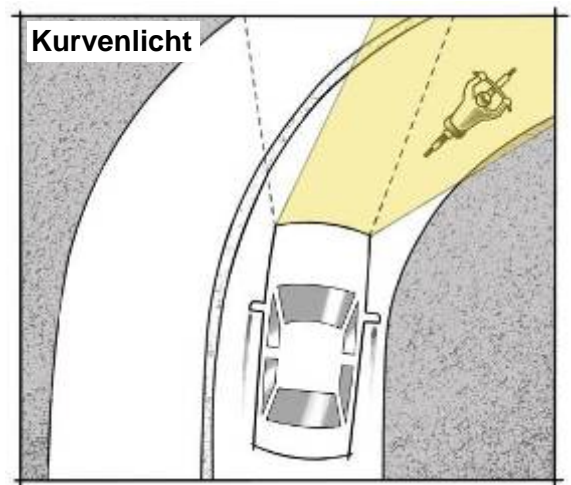
⊕ Der durchschnittliche Bremsweg aus 100 km/h bis zum Stillstand beträgt nur 35,4 m (Mittelwert aus 10 Messungen, halbe Zuladung, Reifengröße Vorderachse: 225/45 R17, Hinterachse: 255/45 R17, Bridgestone Potenza 91W). Das Ansprechverhalten, die Spurtreue und die Dosierbarkeit der Bremse sind hervorragend.

## 2,8 SICHERHEIT

### 2,5 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der Z4 ist serienmäßig mit dem elektronischen Stabilitätsprogramm DSC und einem Bremsassistenten ausgestattet. Reifen mit Notlaufeigenschaften (Run-Flat-Reifen) und ein indirekt messendes Reifendruckkontrollsystem, welches über Raddrehzahlvergleich ein Druckverlust an einem Rad erkennt, sind ebenfalls serienmäßig an Bord. Dynamisches Kurvenlicht ist gegen Aufpreis lieferbar. Bei einer Notbremsung blinken die Bremsleuchten in erhöhter Frequenz. Nach Stillstand wird die Warnblinkanlage aktiviert. Der Motor kann nur mit gedrücktem Kupplungspedal gestartet werden, wodurch ein unbeabsichtigtes Anrollen verhindert wird. Die LED-Rückleuchten werden vom nachfolgenden Verkehr hervorragend wahrgenommen.

⊖ Nur wenige Fahrassistenzsysteme werden angeboten. Es sind weder Rückstrahler noch Rückleuchten vorhanden, die bei geöffneten Türen warnen.



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

## 1,8 Passive Sicherheit - Insassen

+ Das Fahrzeug ist mit Front- und Thorax-Seitenairbags inklusive Kopfschutz ausgestattet. Dadurch sollten gute Crashtestergebnisse erreicht werden (Crashtest nach EuroNCAP liegt nicht vor). Die in die Lehnen integrierten Kopfstützen reichen für Personen bis zu einer Körpergröße von 1,83 m, bei geringem Abstand zum Kopf. Seatbelt-Reminder auf beiden Sitzplätzen ermahnen zum Anschnallen. Das Überrollschutzsystem hinter den Kopfstützen schützt die Insassen bei einem Überschlag. An den stabilen Türgriffen lässt sich im Falle eines Unfalls hohe Zugkraft aufbringen. Im Fall einer Airbag-Auslösung oder per Knopfdruck wird ein Notruf abgesetzt und der Kontakt zu den Fahrzeuginsassen gehalten, wodurch die Rettungskette effizient eingeleitet werden kann.

## 5,0 Kindersicherheit

- Die Beifahrerairbags sind nicht abschaltbar. Isofix und ein Schlüsselschalter zur Deaktivierung des Beifahrerairbags sind nur gegen Aufpreis erhältlich (nicht im Testwagen vorhanden). Kindersitze können zwar lagestabil befestigt werden, laut Betriebsanleitung ist die Verwendung von Kindersitzen ohne Beifahrerairbag-Deaktivierung aber nicht erlaubt.

## 3,0 Fußgängerschutz

Die Karosserie ist im vorderen Bereich weitgehend glattflächig, das Gefahrenpotenzial bei Unfällen mit Fußgängern sollte moderat sein.

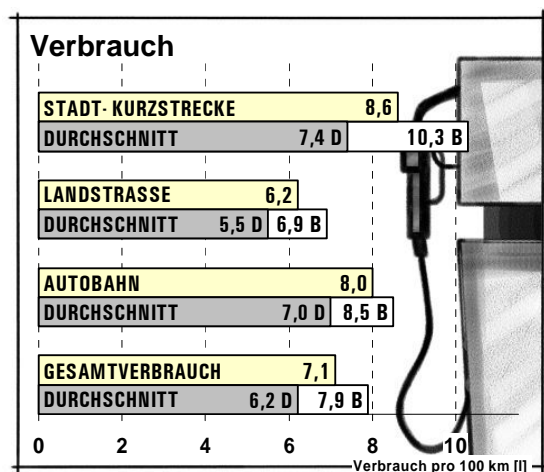
## 2,6 UMWELT/ECOTEST

### 3,5 Verbrauch/CO2\*

Der BMW Z4 sDrive 28i mit Schaltgetriebe verbraucht im Schnitt 7,1 l auf 100 km. Mit einem CO<sub>2</sub>-Ausstoß von 194 g/km erhält das Fahrzeug beim ADAC-EcoTest nur 25 Punkte in diesem Kapitel. Außerorts beträgt der Verbrauch 6,2l/100km, auf der Autobahn 8,0l/100km. Der innerstädtische Verbrauch liegt bei 8,6 l/100km.

### 1,7 Schadstoffe

+ Die geringen Schadstoffanteile im Abgas sorgen beim ADAC-EcoTest für 43 Punkte im Kapitel Schadstoffe. Insgesamt erhält der Z4 mit 68 Punkten drei Sterne beim ADAC-EcoTest.



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



---

## 4,2 AUTOKOSTEN

### 5,1 Betriebskosten\*

– Zum nicht gerade günstigen Verbrauch des Z4 sDrive28i gesellen sich auch noch die teureren Preise für Super Plus-Kraftstoff, welche die Ausgaben in die Höhe schnellen lassen.

### 4,6 Werkstatt- / Reifenkosten\*

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.

+ BMW spendiert nach eigenen Angaben dem Z4 durchwegs langlebige und qualitativ hochwertige Wartungs- und Verschleißteile. Der Vierzylinder-Ottomotor besitzt eine Steuerkette, die einen oftmals teurer Zahnriemenwechsel überflüssig macht.

– Die Werkstattstundenpreise sind teuer und die Kosten für Reifenersatz sehr hoch. Zudem gewährt BMW immer noch keine Herstellergarantie (nur die gesetzlich vorgeschriebene Sachmängelhaftung).

### 2,9 Wertstabilität\*

Im Klassenvergleich lässt der Z4 nur einen durchschnittlichen bis mäßigen Restwert erwarten.

### 4,9 Kosten für Anschaffung\*

– Schade - beim Neukauf kommt keine Freude auf: Mit einem Grundpreis von 43.600 Euro dürfte der BMW Z4 sDrive28i vor allem bei den jüngeren Fahrern oftmals nur ein Wunschtraum bleiben. Um das ADAC Standard-Ausstattungs niveau zu erreichen müssen Optionen im Wert von über 4.000 Euro bestellt werden.

### 2,9 Fixkosten\*

Die Fixkosten bewegen sich noch im akzeptablen Bereich. Die KFZ-Steuer beträgt 138 Euro im Jahr.

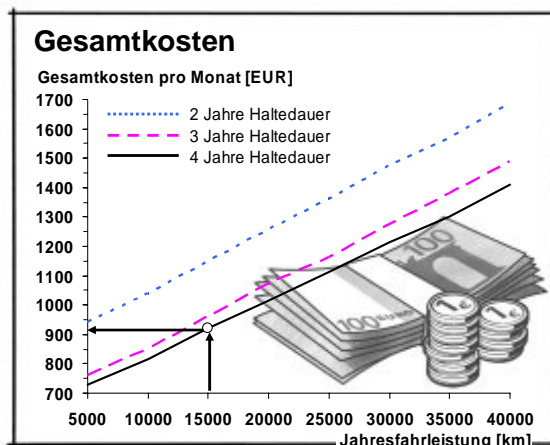
+ Die HaftpflichtEinstufung ist sehr günstig.

– Anders sieht es bei den Kaskoversicherungen aus. Die Teil- und Vollkaskoversicherung ist sehr ungünstig eingestuft.

4,3

## Monatliche Gesamtkosten\*

➔ Teuer in der Anschaffung, hohe Betriebskosten und die dazu nur durchschnittliche Wertstabilität sorgen für sehr hohe absolute monatliche Gesamtkosten.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 920 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

## DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	sDrive20i	sDrive28i	sDrive35i	sDrive35is Sport-Automatic (7-Gang-DKG)
Aufbau/Türen	RO/2	RO/2	RO/2	RO/2
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1997	4/1997	6/2979	6/2979
Leistung [kW(PS)]	135(184)	180(245)	225(306)	250(340)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	270/1250	350/1250	400/1300	450/1500
0-100 km/h[s]	6,9	5,7	5,2	4,8
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	235	250	250	250
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	6,8 SP	6,8 SP	9,4 SP	9,0 SP
CO <sub>2</sub> [g/km]	159	159	219	210
Versicherungsklassen KH/VK/TK	13/19/20	13/24/25	13/24/25	13/24/25
Steuer pro Jahr [Euro]	138	138	278	260
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	822	920	1096	1187
Preis [Euro]	36.600	43.600	49.300	57.300

### Aufbau

ST = Stufenheck  
SR = Schrägheck  
CP = Coupe  
C = 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  
FG = Flüssiggas  
G = Erdgas

## DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder B	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1997 ccm
Leistung	180 kW (245 PS)
bei	5000 U/min
Maximales Drehmoment	350 Nm
bei	1250 U/min
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	RF225/45R17W
Reifengröße (Testwagen)	<b>225/45R17W</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	<b>10,9/10,85 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	250 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	5,7 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2.Gang)	<b>3,2 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	<b>35,4 m</b>
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	6,8 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (SuperPlus)	7,1 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>8,6/ 6,2/ 8,0 l</b>
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	159g/km / <b>194g/km</b>
Innengeräusch 130km/h	<b>71,4dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	4239/1790/1291 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	<b>1955 mm</b>
Leergewicht/Zuladung	<b>1480 kg/250 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>250 l/250 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	- kg/- kg
Dachlast	- kg
Tankinhalt	55 l
Reichweite	<b>770 km</b>
Garantie	Keine
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

## KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	<b>166 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten	<b>79 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>91 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>584 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>920 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	13/24/25
Grundpreis	43.600 Euro

## NOTENSKALA

<span style="color: green;">●</span> Sehr gut	0,6 – 1,5	<span style="color: orange;">●</span> Ausreichend	3,6 – 4,5
<span style="color: lightgreen;">●</span> Gut	1,6 – 2,5	<span style="color: red;">●</span> Mangelhaft	4,6 – 5,5
<span style="color: yellow;">●</span> Befriedigend	2,6 – 3,5		

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2012 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Umwelt und Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.05.2012 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.05.2012 gültigen Steuergesetzgebung.

Weitere Autotests finden Sie unter [www.adac.de/autotest](http://www.adac.de/autotest)

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK

Abbieglicht	nicht erhältlich
Abstandsregelung, elektronisch	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	2.350 Euro
elektronische Dämpferkontrolle	1.230 Euro <sup>o</sup>
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent	150 Euro
Head-Up-Display	nicht erhältlich
Kurvenlicht	450 Euro <sup>o</sup>
Parkhilfe, elektronisch (vorn und hinten)	790 Euro <sup>o</sup>
Regen- und Lichtsensor	Serie
Reifendruckkontrolle	Serie
Runflat-Reifen	Serie
Spurassistent	nicht erhältlich
Tempomat	340 Euro <sup>o</sup>
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Xenonlicht	Serie

### INNEN

Airbag, Seite vorne (Kopf/Thorax)	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	220 Euro <sup>o</sup>
Isofix-Kindersicherungssystem (inkl. Beifahrerairbag)	90 Euro
Klimaanlage/Klimaautomatik	Serie/580 Euro <sup>o</sup>
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	ab 3.000 <sup>o</sup>
Sitzbezüge, Leder	Serie
Skisack/Durchladeluke	210 Euro <sup>o</sup>
Windschott	290 Euro <sup>o</sup>

### AUSSEN

Anhängerkupplung	nicht erhältlich
Lackierung Metallic	690 Euro <sup>o</sup>

<sup>o</sup> im Testwagen vorhanden

## TESTURTEIL

AUTOTEST<sup>1</sup>

**2,5**

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
<b>Karosserie/Kofferraum</b>	<b>3,5</b>	<b>Fahreigenschaften</b>	<b>1,5</b>
Verarbeitung	2,1	Fahrstabilität	1,4
Alltagstauglichkeit	3,9	Lenkung*	1,6
Sicht	2,5	Bremse	1,5
Ein-/Ausstieg	3,4	<b>Sicherheit</b>	<b>2,8</b>
Kofferraum-Volumen*	5,1	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,5
Kofferraum-Zugänglichkeit	3,3	Passive Sicherheit - Insassen	1,8
Kofferraum-Variabilität	4,8	Kindersicherheit	5,0
<b>Innenraum</b>	<b>2,5</b>	Fußgängerschutz	3,0
Bedienung	1,4	<b>Umwelt/EcoTest</b>	<b>2,6</b>
Raumangebot vorne*	3,6	Verbrauch/CO2*	3,5
Raumangebot hinten*	0,0	Schadstoffe	1,7
Innenraum-Variabilität	5,0		
<b>Komfort</b>	<b>2,2</b>		
Federung	2,4	<b>AUTOKOSTEN</b>	<b>4,2</b>
Sitze	1,9	Betriebskosten*	5,1
Innengeräusch	3,0	Werkstatt- / Reifenkosten*	4,6
Klimatisierung	1,9	Wertstabilität*	2,9
<b>Motor/Antrieb</b>	<b>1,7</b>	Kosten für Anschaffung*	4,9
Fahrleistungen*	1,1	Fixkosten*	2,9
Laufkultur	2,2	Monatliche Gesamtkosten*	4,3
Schaltung	1,6		
Getriebeabstufung	2,5		

<sup>1</sup>ohne Wirtschaftlichkeit \*Werte klassenbezogen