ADAC

Autotest

BMW X6 xDrive30d Steptronic

Fünftüriges SUV der oberen Mittelklasse (190 kW / 258 PS)

EcoTest ★★★☆☆

Der neue BMW X6 - ein SUV, das sich auch in zweiter Generation mit einer Coupé-artigen und imposanten Karosserie präsentiert. Sowohl Karosserie- als auch Innenraumverarbeitung liegen auf hohem Niveau. Die Materialien sind hochwertig, Edelholzapplikationen oder einen mit Leder überzogenen Instrumententräger lässt sich BMW extra bezahlen. Der X6 wird mit den optionalen Sportsitzen, dem leisen Innenraum, der serienmäßigen Zwei-Zonen-Klimaautomatik und dem adaptiven Fahrwerk auch hohen Komfortansprüchen gerecht, auch wenn der X6 nicht ganz so sanft federt wie die Limousinen und Kombis aus dem Hause. Vorn können sich die Insassen über großzügige Platzverhältnisse freuen, im Fond fällt das Platzangebot angesichts der Fahrzeuggröße enttäuschend aus. Der im Testwagen verbaute Sechszylinder-Basisdiesel mit einem Hubraum von drei Litern sorgt in Verbindung mit der Achtgang-Sportautomatik für sehr gute Fahrleistungen - und das bei einem Leergewicht von 2,2 Tonnen. Das Fahrverhalten ist sicher und agil, die Traktion durch den serienmäßigen xDrive-Allradantrieb mustergültig. Allerdings fällt der im EcoTest ermittelte Durchschnittsverbrauch mit 7,9 l/100 km hoch aus. Nichts zu mäkeln gibt es beim Sicherheitsniveau. Xenonscheinwerfer und den Driving Assistant mit Spurverlassenswarner und Kollisionswarnung inkl. City-Notbremsfunktion gibt es ab Werk. Weitere sinnvolle Assistenzsysteme müssen leider extra bezahlt werden. Der Grundpreis des X6 xDrive30d beginnt bei 65.900 Euro. Wer allerdings fleißig in der Sonderausstattungsliste abhakt, treibt den Preis weiter kräftig nach oben. **Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** Mercedes GLE Coupé.

ADAC-URTEIL

2,1	AUTOTEST
4,3	AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

2,5	Familie
4,5	Stadtverkehr
2,8	Senioren
1,7	Langstrecke
2,2	Transport
1,9	Fahrspaß
3,2	Preis/Leistung

⊕ sehr gute Verarbeitung, hohe Anhängelast, sehr gutes optionales Lichtsystem (LED), sichere Fahreigenschaften, kräftiger Motor

⊖ extrem unübersichtliche Karosserie, zu hohe Kofferraumladekante, sehr großer Wendekreis, hoher Kraftstoffverbrauch

Stand: September 2015
Text: Martin Brand

2,6 KAROSSERIE/KOFFERRAUM

1,5 Verarbeitung

⊕ Die Verarbeitung und das Finish des Coupé-SUV können vollkommen überzeugen. Die Anbauteile sind sorgfältig eingepasst und die Spaltmaße fallen gleichmäßig aus, könnten insgesamt aber etwas schmaler sein. Das Ladeabteil ist mit robustem Stoff ausgekleidet, nur die Heckklappenverkleidung besteht aus kratzempfindlichem Kunststoff. Die Türöffnungen sind gut gegen Schmutz von außen abgedichtet, die lackierten Schweller könnten aber besser vor Kratzern geschützt sein. Der Eindruck sehr guter Qualität setzt sich im Innenraum fort. Das Interieur wirkt auch dank optionaler Holz-, sowie Aluminium-Applikationen und Leder sehr hochwertig. Gegen Aufpreis sind darüber hinaus mit Keramik eingefasste Bedienelemente erhältlich (nicht im Testwagen). Der Motorraum ist vollständig von unten verkleidet und verschmutzt dadurch nicht so schnell - auch der restliche Unterboden ist großflächig verkleidet. Die Tankklappe ist in die Zentralverriegelung einbezogen. Dank speziellem Fehlbetankungsschutz ist ein versehentliches Befüllen mit falschem Kraftstoff nicht möglich.

⊖ Die Stoßfänger sind mehrteilig ausgeführt, aber nahezu vollständig lackiert. Das kann bei kleinen Remplern teure Reparaturen nach sich ziehen. Die Fahrzeugflanken besitzen nur an den Kotflügeln unlackierte Elemente. An den Türen fehlen Stoßleisten, die den Lack bei unvorsichtig geöffneten Türen benachbarter Fahrzeuge schützen.

1,8 Alltagstauglichkeit

⊕ Der X6 xDrive30d gibt ein gutes Bild bei der Alltagstauglichkeit ab. Vier Insassen nehmen auf vollwertigen Sitzen Platz, der Fondmittelsitz ist allerdings schmal und eignet sich nur für Kurzstrecken. Dank eines Tankvolumens von 85 Litern sind auf Basis des EcoTest-Verbrauchs Reichweiten von 1.075 km möglich. Die maximale Zuladung fällt mit 565 kg großzügig aus. Die zulässige Dachlast beträgt 100 kg, eine Dachreling gibt es aber nur gegen Aufpreis (nicht am Testwagen). Gebremste Anhänger dürfen bis zu einer Gesamtmasse von 2.700 kg und ungebremste bis 750 kg gezogen werden. Die Stützlast fällt mit 140 kg äußerst großzügig aus, zwei schwere E-Bikes lassen sich damit problemlos mittels Heckträger transportieren. Der X6 ist serienmäßig mit Runflat-Reifen ausgerüstet, mit denen bei einer Reifenpanne aus einer Gefahrensituation gefahren werden kann. Sie bieten dann aber nur eine begrenzte Mobilität.

⊖ Ein Reserverad ist nicht lieferbar, Wagenheber und Radmutternschlüssel sucht man an Bord vergebens. Die große Karosserie macht das SUV vor allem in der Stadt sehr unhandlich.

2,6 Sicht

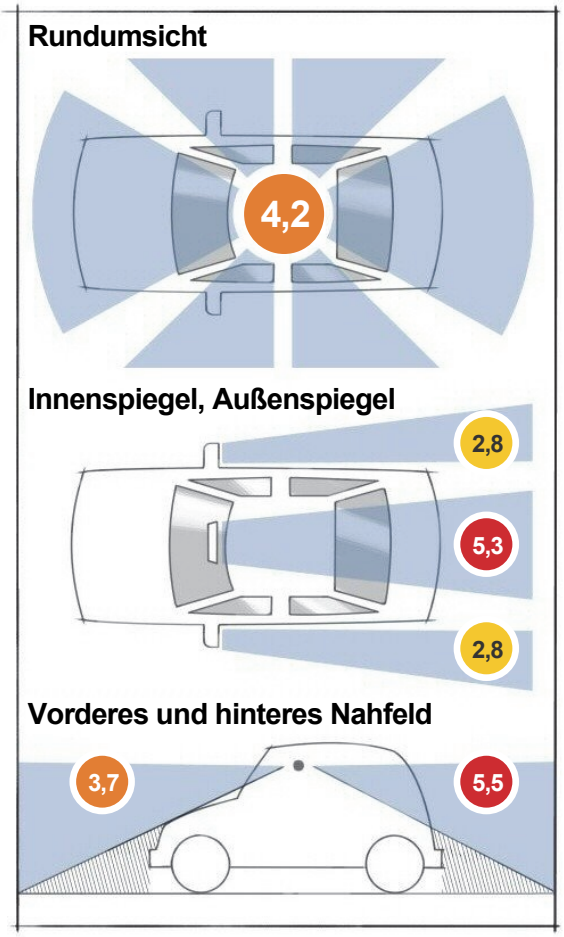
Die Karosserie des X6 zeigt sich insgesamt sehr unübersichtlich. Während das vordere Ende noch akzeptabel abschätzbar ist, entzieht sich das Heck vollkommen dem Blick des Fahrers. Niedrige Hindernisse werden vor dem Fahrzeug zufriedenstellend wahrgenommen. Die Außenspiegel haben ein zufriedenstellendes Format, beide besitzen einen zusätzlichen asphärischen Bereich, der den toten Winkel verkleinert. Optional blenden sowohl der Innen- als auch die Außenspiegel bei störendem Scheinwerferlicht anderer Fahrzeuge automatisch ab (im Testwagen).

Breite Dachsäulen und nicht versenkbare Kopfstützen verhindern eine akzeptable Sicht nach hinten.

© ADAC e.V.

⊕ Durch die hohe Sitzposition kann man das Verkehrsgeschehen sehr gut überblicken. Unterstützung beim Rangieren erhält man durch Parksensoren an Front (Option) und Heck (Serie) sowie durch die aufpreispflichtige Rückfahrkamera. Gegen weiteren Aufpreis kann ein Parkassistent geordert werden, der das Fahrzeug in parallel zur Fahrbahn liegende Lücken lenkt (im Testfahrzeug). Zudem ist das Surround View erhältlich (im Testwagen). Es bietet ein 360° Bild aus der Vogelperspektive, das ebenfalls beim Rangieren und Herausfahren aus engen Lücken hilft. Serienmäßig leuchten Xenonscheinwerfer die Fahrbahn aus. Optional gibt es diese mit Kurvenlichtfunktion, dem blendfreien Fernlichtassistenten, der andere Verkehrsteilnehmer ausblendet und nur noch in seltenen Fällen das Fernlicht abschaltet, und Abbiegelicht. Alternativ sind gegen Aufpreis adaptive LED-Scheinwerfer erhältlich, die eine dem Tageslicht nachempfundene Lichtfarbe bieten. Diese gibt es ebenfalls mit Kurven- und Abbiegelicht sowie dem blendfreien Fernlichtassistenten. Dann gibt es auch LED-Nebelscheinwerfer.

⊖ Bei der Rundumsichtmessung schneidet der X6 schlecht ab. Vor allem nach hinten und nach schräg hinten wird die Sicht stark eingeschränkt. Die sehr breiten Dachsäulen und die nicht versenkbaren Kopfstützen sind maßgeblich dafür verantwortlich. Auch das Sichtfeld des Innenspiegels ist sehr klein. Hindernisse hinter dem Fahrzeug sind so gut wie nicht zu sehen, die Rückfahrkamera sollte deshalb unbedingt mitbestellt werden.



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen. Bei den Innen- und Außenspiegeln werden deren Sichtfelder aus dem Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem Fahrzeug erkennt.

3,1 Ein-/Ausstieg

Das Ein- und Aussteigen klappt beim X6 insgesamt zufriedenstellend. Der Fahrersitz ist hoch über der Fahrbahn positioniert und daher nicht besonders bequem erreichbar. In den Fond gelangt man ebenfalls nur durchschnittlich. Hier stören die massive äußere Sitzwulst, der hohe und breite Schweller sowie der in den Einstiegsbereich hineinragende Radlauf. Die Türen besitzen vorn drei, hinten aber nur zwei Rastungen - insgesamt sind die Türen bereits in der ersten Position weit geöffnet - das ist in engen Parklücken sehr ungünstig. Die Feststeller sind kräftig dimensioniert und halten die Türen auch an Steigungen zuverlässig offen. Gegen Aufpreis gibt es eine Soft-Close-Automatik für die Türen (nicht im Testwagen). Dann werden die Türen automatisch zugezogen, wenn man sie anlehnt.

⊕ Der X6 ist serienmäßig mit einer Zentralverriegelung mit Funkfernbedienung ausgestattet, optional ist der im Testwagen verbaute Komfortzugang erhältlich. Dann kann der Schlüssel in der Tasche bleiben, das Fahrzeug lässt sich mittels Sensoren in den Türen und an der Heckklappe öffnen. Nachts wird das komplette Umfeld des SUV beleuchtet (bei optionalem Komfortzugang).

⊖ Vorn treten vor allem der hohe Türschweller und der große Abstand vom Sitz zur Schwelleraußenkante negativ in Erscheinung. Man muss förmlich in das Fahrzeug hineinklettern. Haltegriffe über den Türen, die das Ein-/Aussteigen erleichtern, gibt es nicht.

© ADAC e.V.

3,4 Kofferraum-Volumen*

Das Kofferraum-Volumen fällt im Klassenvergleich durchschnittlich aus. Bis zur Kofferraumabdeckung passen 355 Liter in das Ladeabteil. Baut man die Abdeckung aus und belädt den Kofferraum bis unters Dach, fasst er 475 Liter. Dann passen bis zu elf handelsübliche Getränkekisten hinein. Nach dem Umlegen der Rücksitzlehnen fasst das Ladeabteil bis zur Fensterunterkante 765 Liter. Belädt man den Kofferraum bis unters Dach, finden bis zu 1.255 Liter Platz. Unter dem Kofferraumboden können weitere 110 Liter verstaut werden.

Der Kofferraum mit 355 Liter Volumen ist ausreichend für das Reisegepäck.

2,9 Kofferraum-Zugänglichkeit

Die Kofferraum-Zugänglichkeit des X6 ist zufriedenstellend. Die Heckklappe öffnet und schließt ab Werk elektrisch und bietet Personen bis zu einer Körpergröße von 1,85 m genügend Platz darunter. Die Öffnungshöhe der Heckklappe kann im Menü eingestellt werden. Dadurch soll vermieden werden, dass die Klappe z. B. an der Garagendecke anstößt. Praktisch ist, dass man die Klappe (in Verbindung mit dem schlüssellosen Zugangssystem) auch öffnen kann, indem man seinen Fuß unter die Stoßstange hält, wenn man die Hände gerade nicht frei hat (nur wenn der Schlüssel mitgeführt wird). Die Ladeöffnung ist sehr hoch, weist aber nur eine durchschnittliche Breite auf. Das Ladeabteil selbst besitzt eine durchschnittliche Breite, fällt aber niedrig aus. Zum Ausladen muss das Gepäck nicht weit angehoben werden, da sich der Ladeboden nur knapp neun Zentimeter unter der Ladekante befindet. Nach dem Umlegen der Rücksitzlehnen ist der Ladeboden nahezu eben und kann gut genutzt werden. Das Ladeabteil ist mit zwei Lampen an der Heckklappeninnenseite ausreichend beleuchtet.

⊖ Die Ladekante liegt 85 Zentimeter über der Fahrbahn, wodurch das Ladegut zum Einladen sehr weit angehoben werden muss. Große Personen sollten beim Einladen darauf achten, sich nicht den Kopf am abstehenden Schlossbügel zu stoßen.

2,1 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Rücksitzlehnen lassen sich einfach und ohne großen Kraftaufwand dreigeteilt nach vorn umklappen, dabei entsteht ein ebener Ladeboden. Kleine Gegenstände können unter dem Kofferraumboden untergebracht werden. Wählt man das aufpreispflichtige Ablagenpaket (nicht im Testwagen), findet man einige Möglichkeiten zum Aufbewahren von losen Gegenständen. Dann gibt es Spannbänder und vier Verzurrösen, die sich auf einem Schienensystem verschieben lassen. Gegen weiteren Aufpreis ist ein Ski-Sack erhältlich (nicht im Testwagen).

⊖ Ab Werk gibt es keine Möglichkeit, die Ladung im Kofferraum gegen Verrutschen zu sichern.

1,8 INNENRAUM

1,4 Bedienung

Das Cockpit des X6 ist übersichtlich und die Bedienelemente liegen günstig, auch wenn die Schalter zum Teil größer ausfallen dürften. Mit den Grundfunktionen kommt man nach kurzer Eingewöhnung zurecht, da das iDrive Bediensystem jedoch viele Einstellmöglichkeiten bietet, ist hierfür eine intensivere Eingewöhnung notwendig und es herrscht eine große Ablenkungsgefahr während der Fahrt.

© ADAC e.V.

Mit dem optionalen Navigationspaket ConnectedDrive (im Testwagen), werden auch Onlinedienste angeboten. Diese sind ab Erstzulassung für zwei Jahre verfügbar, dann wird die Laufzeit automatisch um ein Jahr verlängert, wenn diese nicht gekündigt wird. Zu den ConnectedDrive Services gehören unter anderem: Zugriff auf E-Mails, Wetterinformationen, Routenplanung sowie eine Einbindung von Smartphones mit entsprechenden BMW Apps. Im Paket inbegriffen ist zudem ein telefonischer Auskunftsdienst (Concierge Services). Darüber hinaus ist gegen weiteren Aufpreis ein Internetzugriff mittels iDrive-Controller möglich (im Testfahrzeug). Dieser Dienst ist ab Erstzulassung allerdings nur ein Jahr verfügbar und muss dann kostenpflichtig verlängert werden (keine automatische Verlängerung).

Die Bedienbarkeit ist absolut vorbildlich, die Verarbeitungsqualität verdient auch hier die Bezeichnung Premium.

⊕ Das Lenkrad und die Sitze sind elektrisch einstellbar und mit der Memory-Funktion verknüpft (Option). Die Pedale sind optimal angeordnet, das stehende Gaspedal erlaubt eine sensible Bedienung. Der Wählhebel liegt ebenfalls gut zur Hand. Der Start-Knopf wird etwas vom Lenkrad verdeckt, ist aber beleuchtet und dadurch auch im Dunkeln gut zu finden. Das Licht wird mittels Drehschalter links vom Lenkrad oder alternativ vom serienmäßigen Lichtsensor aktiviert. Gegen Aufpreis blendet das Fernlicht sensorgesteuert auf und ab. Die Nebellampen werden durch separate, beim Lichtschalter positionierte Tasten eingeschaltet - der Status wird im Kombiinstrument angezeigt. Auch die Scheibenwischer vorn sind serienmäßig sensorgesteuert - der Sensor kann über eine Taste im rechten Lenkstockhebel aktiviert und deaktiviert werden. Bleibt er aus, gibt es eine einstellbare Intervallschaltung. Die Rundinstrumente (Vollgrafik-Display) liegen gut im Sichtfeld des Fahrers und sind klar gegliedert. Der Bordcomputer informiert über wichtige Betriebszustände wie den Momentan- und Durchschnittsverbrauch. Sind Türen, die Motorhaube oder die Heckklappe offen, wird der Fahrer gewarnt. Die serienmäßige Geschwindigkeitsregelanlage wird am Lenkrad aktiviert, die gewählte Geschwindigkeit im Kombiinstrument und im optionalen Head-up-Display angezeigt. Das optionale ACC-System hält automatisch Abstand zum Vordermann und entlastet somit den Fahrer auf längeren Strecken. Darüber hinaus werden dem Fahrer auch Navigations- und Tempodaten im Head-up-Display angezeigt, um weniger vom Verkehr abzulenken. Die Fahrerassistenzsysteme werden alle zentral über eine Taste in der Mittelkonsole gesteuert. Eine Statusleuchte zeigt an, ob sie alle in Betrieb oder einzelne Systeme deaktiviert sind. Nach dem Motorstart werden sie automatisch wieder alle eingeschaltet. Das 10,2-Zoll-Farbdisplay des optionalen Navigationssystems (Professional) ist optimal angeordnet. Gesteuert wird das Audio-/Navigationssystems mittels iDrive System, das auch eine Touch-Oberfläche besitzt - Buchstaben und Zahlen lassen sich handschriftlich eingeben. Darüber hinaus gibt es acht frei belegbare Stationstasten - Radiosender, Telefonnummern oder auch Navigationsziele können hier gespeichert werden - die Stationstasten liegen inklusive der Lautstärkenregelung unterhalb des Klimaanlagenbedienteils. Das optionale HiFi-Lautsprechersystem liefert einen guten Klang. Gegen deutlichen zusätzlichen Aufpreis werden ein Harman Kardon- und ein Bang & Olufsen-Sound System angeboten. Die Klima-Bedienelemente liegen gut in der Höhe und geben keine Rätsel bei der Bedienung auf, wenn auch die Schalter etwas klein geraten sind. Die Heckscheibenheizung wird nach einer bestimmten Zeit automatisch deaktiviert, und die Frisch-/Umluftfunktion ist sensorgesteuert. Die elektrischen Fensterheber haben eine Ab-/Aufwärtsautomatik und lassen sich auch ohne Zündung und bei geöffneter Türe noch bedienen. Die Außenspiegel lassen sich elektrisch einstellen und anklappen (Anklappfunktion im Umfang Innen- und Außenspiegel automatisch abblendend). Alle Bedienelemente sind einwandfrei beleuchtet. Eine Ambientebeleuchtung, deren Farbe im System ausgewählt werden kann, sorgt für ein angenehmes Raumgefühl bei Nacht. Für alle Mitfahrer gibt es Leseleuchten. Auch das Angebot an sinnvollen Ablagen vorn und hinten ist groß. In den Türtaschen finden auch große Flaschen ihren Platz. Die Cupholder und der Aschenbecher können mit einem durchgehenden Rollo abgedeckt werden, das wiederum eine rutschfreie Ablage für´s Handy etc. darstellt.

© ADAC e.V.

⊖ Sind die vorderen Türen voll geöffnet, so können sie von angeschnallten Passagieren kaum erreicht werden. Die Gurtschlösser können neben der wuchtigen Mittelkonsole schlecht erreicht werden. Das Handschuhfach ist klein dimensioniert.

1,8 Raumangebot vorne*

⊕ Vorn fällt das Raumangebot großzügig aus, Personen bis zu einer Körpergröße von 1,90 m haben genügend Beinfreiheit - die Kopffreiheit fällt noch etwas großzügiger aus. Die Innenbreite ist im Klassenvergleich sehr großzügig bemessen. Das subjektive Raumempfinden ist angenehm, wenn es auch durch die wuchtige Mittelkonsole etwas geschmälert wird.

2,7 Raumangebot hinten*

Im Fond fallen die Platzverhältnisse für ein SUV dieser Klasse nicht besonders großzügig aus. Es finden maximal Passagiere bis zu einer Größe von 1,85 m Platz. Die Innenbreite ist auch im Fond sehr großzügig bemessen. Das Raumgefühl ist jedoch aufgrund der flachen Dachlinie nur durchschnittlich.

Auf den hinteren Sitzplätzen finden Personen bis 1,85 m Körpergröße ausreichend Platz vor.

4,0 Innenraum-Variabilität

Für den X6 werden keine Sitzvarianten angeboten, daher ist die Innenraum-Variabilität nur ausreichend.

1,7 KOMFORT

2,1 Federung

Für den X6 ist neben dem Standardfahrwerk optional das adaptive Fahrwerkspaket Comfort erhältlich, das neben einstellbaren Stoßdämpfern (Comfort, Sport, Sport+) eine Luftfederung mit Niveauregulierung an der Hinterachse beinhaltet. Alternativ wäre das adaptive Fahrwerkspaket Dynamic erhältlich, das u. a. einen Wankausgleich besitzt. Als dritte Option gibt es das adaptive Fahrwerkspaket Professional, das alle zuvor genannten Ausstattungen vereint (im Testwagen vorhanden).

⊕ Die adaptiven Dämpfer passen sich individuell an die Fahrbahn an, sie besitzen aber eine recht straffe Grundabstimmung. Lange Bodenwellen bringen den X6 nicht aus der Ruhe, diese pariert er ohne Nachschwingen. Im Comfort-Modus schluckt das SUV einzelne kurze Wellen recht ordentlich, bei regelmäßiger Anregung wirkt der BMW aber etwas nervös. Kleinere Querfugen dringen nicht zu stark zu den Insassen durch, gröbere sind hingegen deutlicher im Innenraum spürbar. Einzelhindernisse wie z. B. Kanaldeckel absorbiert die Federung ordentlich, auch Kopfsteinpflaster schüttelt die Insassen nicht zu stark durch. Selbst im Komfortmodus fallen die Karosserieneigungen gering aus, was auch am Wankausgleich liegt. Bei hohen Geschwindigkeiten ist der Sport-Modus eine gute Wahl, da die Karosserie dann noch ein Stück stabiler auf der Straße liegt. Dann spricht die Federung allerdings auf feine Unebenheiten etwas ruppiger an.

© ADAC e.V.

1,9 Sitze

Neben den Standardsitzen werden für den X6 Komfortsitze vorn sowie die im Testwagen verbauten Sportledersitze angeboten. Gegen weiteren Aufpreis sind die Vordersitze elektrisch einstellbar (im Testwagen) und es gibt in der Höhe und Intensität einstellbare Lordosenstützen (nicht im Testwagen).

⊕ Die optionalen Sportsitze lassen sich in der Höhe und in der Neigung einstellen. Zudem kann die Sitzfläche manuell verlängert werden. Dadurch finden Personen unterschiedlicher Statur eine angenehme Sitzposition. Die körpergerecht gestalteten Sitze bieten eine gute Rückenunterstützung und sind angenehm gepolstert. Die hohen Lehnen zeigen sich stark konturiert, wodurch auch der Seitenhalt in schnell durchfahrenen Kurven gut ist. Der Fahrer kann seinen linken Fuß dank eines stabilen Trittbretts sehr gut abstützen. Im Fond zeigen sich die Sitze zufriedenstellend konturiert, die Lehnen sind auch hier hoch. Die Polsterung ist auf den äußeren Plätzen straff aber nicht unbequem. Die Sitzposition geht in Ordnung, man wünscht sich aber etwas mehr Oberschenkelauflage.

⊖ Auf den luftundurchlässigen Ledersitzen kommt man bei sommerlichen Temperaturen schnell ins Schwitzen.

1,3 Innengeräusch

⊕ Die Geräuschkulisse fällt beim X6 angenehm niedrig aus. Bei 130 km/h wurde im Innenraum ein Pegel von nur 65,3 dB(A) gemessen. Reifen- und Fahrwerksgeräusch werden kaum im Innenraum wahrgenommen. Das Aggregat arbeitet im Hintergrund, wird aber präsenter, wenn man es fordert. Windgeräusche fallen selbst bei hohen Geschwindigkeiten kaum auf.

1,1 Klimatisierung

Der ADAC Heizungstest konnte aufgrund der technischen Voraussetzungen beim BMW X6 xDrive30d nicht durchgeführt werden.

⊕ Mit der serienmäßigen Zwei-Zonen-Klimaautomatik haben Fahrer und Beifahrer die Möglichkeit, sowohl die Temperatur als auch die Luftverteilung getrennt einzustellen. Die Intensität der Auto-Funktion lässt sich in fünf Stufen einstellen. Darüber hinaus besitzt die Klimaautomatik einen Aktivkohlefilter, einen Luftgüte- und Beschlagsensor, der bei Bedarf die Umluftfunktion aktiviert bzw. wieder deaktiviert. Gegen Aufpreis ist auch eine Vier-Zonen-Klimaautomatik erhältlich (nicht im Testwagen vorhanden).

1,4 MOTOR/ANTRIEB

1,5 Fahrleistungen*

⊕ Bei den Fahrleistungen gibt der X6 xDrive30d Steptronic mit einer Maximalleistung von 190 kW/258 PS (bei 4.000 1/min) und einem früh anliegenden maximalen Drehmoment von 560 Nm (bei 1.500 1/min) ein sehr gutes Bild ab. Den simulierten Überholvorgang (60 auf 100 km/h) absolviert der BMW in 4,1 Sekunden.

1,7 Laufkultur

⊕ Die Laufkultur des Dreiliter-Sechszylinder-Dieselmotors ist gut, wenn auch unter Last leichte Vibrationen am Lenkrad spürbar sind. Unangenehmes Dröhnen verkneift sich der Diesel weitgehend, das ist nur unter Last bei sehr niedrigen Drehzahlen leicht zu vernehmen.

1,1 Schaltung

⊕ Der X6 ist serienmäßig mit der Achtgang-Sportautomatik ausgestattet. Die Automatik spricht spontan an und schaltet die Gänge zügig und weitgehend ruckfrei durch. Alternativ können die Schaltstufen auch mittels Schaltpaddel am Lenkrad und am Wählhebel gewechselt werden. Im EcoPro-Modus schaltet die Automatik früh und wählt Übersetzungen, die möglichst niedrige Drehzahlen mit sich bringen. Für den Schubbetrieb gibt es eine Segelfunktion. Geht man vom Gas, wird der Motor ausgekuppelt und man rollt mit Leerlaufdrehzahl dahin (zw. 50 und 160 km/h). Im Sport-Modus nutzt die Automatik das gesamte Drehzahlband des Motors und schaltet spät hoch. Der BMW ist serienmäßig mit einer Auto-Hold-Funktion ausgestattet. Dadurch wird beim Halten an Steigungen ein Zurückrollen des Fahrzeugs zeitlich unbegrenzt vermieden, betätigt der Fahrer das Gaspedal, wird die Bremse gelöst. Das serienmäßige Start-Stopp-System funktioniert tadellos.

1,3 Getriebeabstufung

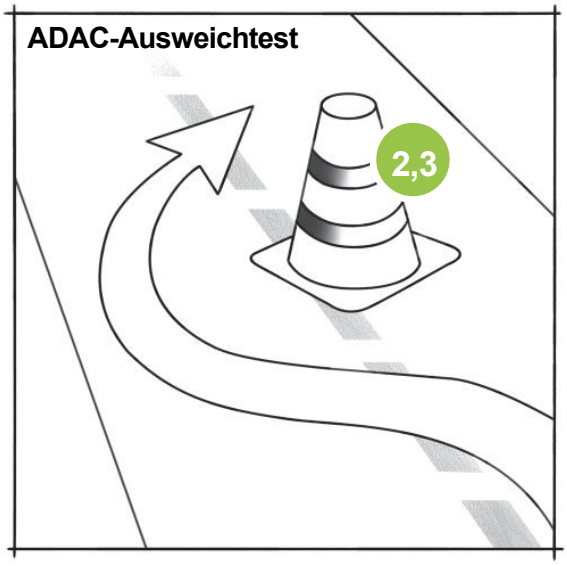
⊕ Die Abstufungen des Achtgang-Automatikgetriebes passen sehr gut zur Leistungscharakteristik des Dieselmotors, es steht für jede Geschwindigkeit eine geeignete Übersetzung zur Verfügung. Dank der langen Übersetzung dreht der Motor im größten Gang bei 130 km/h mit nur 1.900 Umdrehungen pro Minute.

2,1 FAHREIGENSCHAFTEN

2,1 Fahrstabilität

Die Fahrstabilität des X6 ist insgesamt gut, allerdings zeigt sich das SUV sehr spurrillenempfindlich und läuft diesen deutlich nach.

⊕ Der X6 besitzt nicht zuletzt dank des xDrive-Antriebs ein sicheres und agiles Fahrverhalten. Der BMW stabilisiert sich auch nach plötzlichen Lenkimpulsen schnell wieder und folgt der ursprünglichen Richtung. Dafür ist auch die optionale und im Testwagen verbaute aktive Wankstabilisierung verantwortlich (Fahrwerkspaket Dynamic - Dynamic Drive), wodurch die Seitenneigung gering ausfällt. Nur das Lenkrad könnte etwas besser in der Mittellage gedämpft sein, da dieses nicht sofort wieder zentriert wird. Mit dem Fahrwerkspaket Dynamic gibt es zudem die Dynamic Performance Control. Das System regelt das Antriebsmoment zwischen den Hinterrädern und wirkt sich auch stabilisierend auf das Fahrzeug aus, wenn man das Gaspedal in Kurven hebt. Im ADAC Ausweichtest fährt der BMW ein gutes Ergebnis ein. Der X6 reagiert ordentlich auf den ersten Lenkbefehl und lässt sich weitgehend neutral durch den Parcours fahren.



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 Beherrschbar-keit beim anschließenden Ausweichen.

© ADAC e.V.

Im Bedarfsfall regelt das elektronische Stabilitätsprogramm (DSC) zuverlässig, eine Schleuder- oder Kippgefahr besteht zu keinem Zeitpunkt. Dank des Allradantriebs mit variabler Drehmomentverteilung besitzt der X6 auch auf rutschigen Untergründen eine gute Traktion.

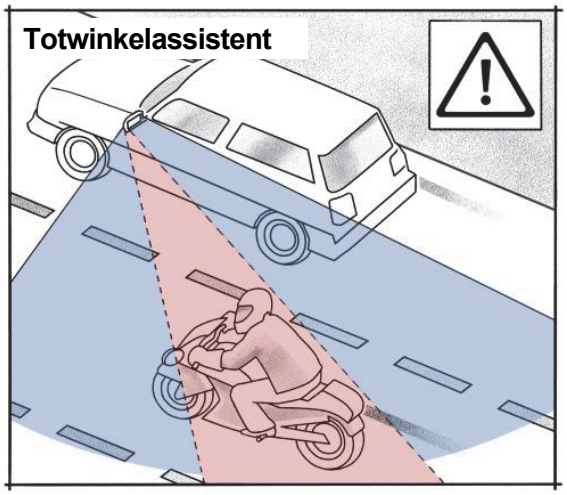
2,7 Lenkung*

⊕ Der X6 ist serienmäßig mit der Servotronic inkl. geschwindigkeitsabhängiger Lenkkraftunterstützung ausgestattet. Optional ist eine Aktivlenkung mit variabler Lenkübersetzung erhältlich (nicht im Testwagen). Die Lenkunterstützung der serienmäßigen Lenkung lässt sich mit dem Fahrerlebnisschalter anpassen. Im Comfort-Modus ist die Lenkung leichtgängiger, bietet dem Fahrer aber auch weniger Rückmeldung - besonders bei kleineren Lenkwinkeln. Im Sport-Modus ist der erforderliche Kraftaufwand etwas höher, die Rückmeldung aber auch besser. Die Lenkung spricht ordentlich an, wenn auch an der Hinterachse leicht verzögert Seitenführungskräfte aufgebaut werden. Die Zielgenauigkeit ist gut, bei langgezogenen Kurven sind aber gelegentlich Korrekturen notwendig. Der Kurbelaufwand fällt beim Rangieren durchschnittlich aus. Von Anschlag bis Anschlag sind drei Lenkradumdrehungen notwendig. Dabei ist kein großer Kraftaufwand erforderlich.

⊖ Der Wendekreis fällt mit 12,9 Metern selbst im Klassenvergleich zu groß aus.

1,8 Bremse

⊕ Die Bremse des X6 erweist sich als standfest und belastbar. Der BMW steht nach einer Vollverzögerung aus 100 km/h nach 35,6 Metern (Mittelwert aus 10 Einzelmessungen, halbe Zuladung, Reifen: Dunlop SP Sport Maxx GT (Runflat); Größe: vo: 275/40 R20 106W, hi: 315/35 R20 110W). Die Bremse spricht gut an und lässt sich einwandfrei dosieren. Bei Vollbremsungen in Kurven zeigt der X6 eine gute Spurtreue, im Grenzbereich schiebt er über die Vorderräder.

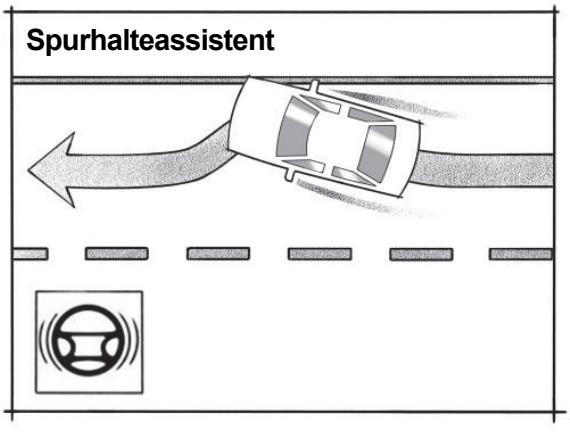


Mit Hilfe von Radarsensoren wird das seitliche Umfeld überwacht. Beabsichtigt der Fahrer, die Fahrspur zu wechseln, während sich Fahrzeuge im toten Winkel befinden, erfolgt eine optische Warnung.

1,5 SICHERHEIT

0,6 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der X6 bietet eine Reihe an aktiven Sicherheitssystemen, viele sind jedoch nur gegen Aufpreis erhältlich. Ab Werk gibt es das elektronische Stabilitätsprogramm (DSC) und einen Bremsassistenten. Letzterer hilft dem Fahrer, bei Notbremsungen das volle Bremspotenzial zu nutzen. Die serienmäßigen reaktionsschnellen LED-Bremsleuchten blinken bei einer starken Verzögerung. Dadurch wird dem nachfolgenden Verkehr frühzeitig eine Gefahrensituation signalisiert. Zudem wird nach dem Stillstand des Fahrzeugs automatisch die Warnblinkanlage aktiviert.

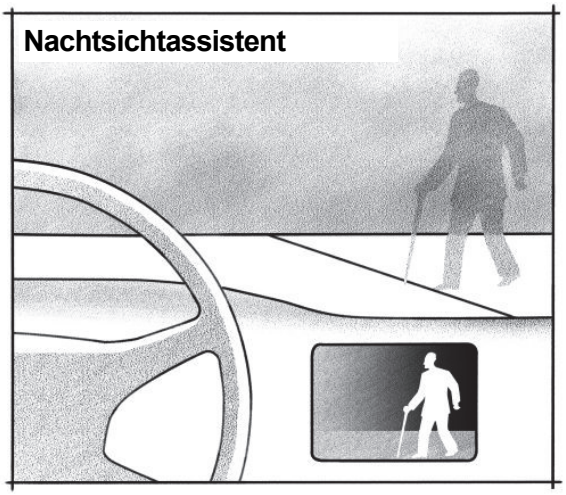


Infrarotsensoren oder Kameras erkennen die Fahrbahn-Markierungen. Verlässt der Fahrer seine Spur ohne zu Blinken (etwa wegen Unachtsamkeit oder Sekundenschlaf), erfolgt eine optische, akustische oder haptische Warnung.

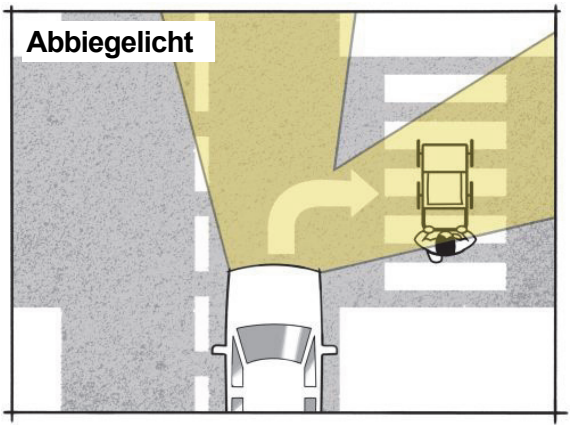
© ADAC e.V.

Zur Serienausstattung gehören zudem ein Reifendruckkontrollsystem, das mit Sensoren jedes Rad einzeln überwacht, sowie Reifen mit Notlaufeigenschaften. Die Runflat-Bereifung bietet ein Plus an Sicherheit für den Fall einer Reifenpanne während der Fahrt. Ab Werk ist der X6 mit einer Kollisionswarnung inkl. Personenerkennung und City-Notbremsfunktion sowie einem Spurverlassenswarner ausgestattet. Gegen Aufpreis gibt es den Driving Assistant Plus. Dann löst der BMW auch bei höheren Geschwindigkeiten nach einer Kollisionswarnung im Bedarfsfall selbständig eine Bremsung aus, wenn der Fahrer nicht reagiert. Bremst der Fahrer nicht stark genug, erkennt dies der adaptive Bremsassistent und erhöht dann die Bremskraft entsprechend, um eine Kollision möglichst zu verhindern. Zum Umfang gehören zudem eine adaptive Geschwindigkeitsregelung, die den Abstand zu Vorausfahrenden regelt, sowie der Stauassistent. Dieser hält auf Autobahnen bis 60 km/h den Abstand zum Vordermann und das Fahrzeug durch Lenkeingriffe mittig in der Spur. Gegen Aufpreis ist eine Aktivlenkung erhältlich, die durch den geringen Lenkwinkelbedarf in Gefahrensituationen ein Plus an Sicherheit darstellen kann. Optional gibt es einen Spurwechsel-Assistenten, der den Fahrer vor Autos im toten Winkel warnt. Ebenfalls gegen Aufpreis ist ein Nachtsichtassistent an Bord, der dem Fahrer ein Wärmebild ausgibt, Personen und Tiere markiert und diese mit einem separaten Spot beleuchtet. Dadurch werden Fahrer und Fußgänger auf die Gefahrensituation hingewiesen. Xenonscheinwerfer (Serie) mit dynamischem Kurven- und Abbiegelicht (Aufpreis) verbessern die Sicht bei Nacht erheblich. Ebenso die optionalen adaptiven LED-Scheinwerfer. Das optionale 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. Gegen Aufpreis liest die Frontkamera Verkehrszeichen ab und signalisiert dem Fahrer die wichtigsten Informationen per Monitor oder Head-up-Display. Serienmäßig ist ein Speedlimiter an Bord, mit dem die maximale Fahrgeschwindigkeit begrenzt und somit Tempolimits besser eingehalten werden können. Gegen Aufpreis gibt es den Aufmerksamkeitsassistenten, der den Fahrer bei Müdigkeitsanzeichen ermahnt, eine Pause zu machen.

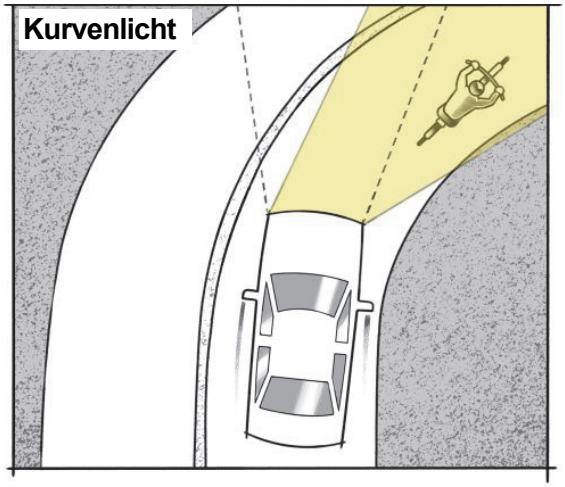
⛔ In den Türinnenverkleidungen fehlen Rückleuchten, die herannahende Verkehrsteilnehmer auf offene Türen hinweisen würden.



Der Fahrer sieht auf einem Display im Cockpit das elektronisch aufgehellte Bild einer nach vorn blickenden Kamera.



Zusätzliche Lampen (oder angepasste Nebelscheinwerfer) leuchten im Stadtverkehr beim Abbiegen die betreffende Seite besser aus. So wird das Risiko, an Kreuzungen und Einmündungen Fußgänger zu übersehen, erheblich vermindert.



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

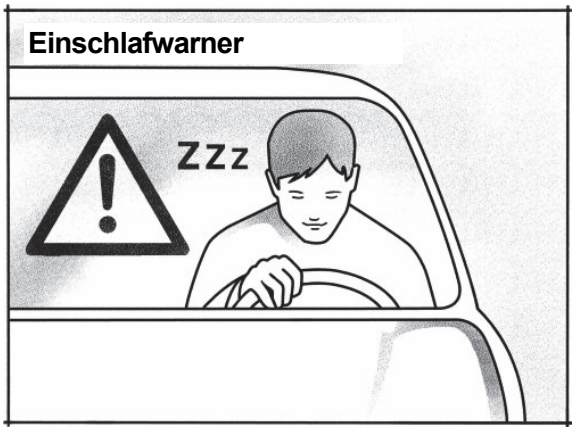
1,5 Passive Sicherheit - Insassen

Ein ADAC Crashtest lag zum Zeitpunkt der Veröffentlichung nicht vor. Dem X6 wird aber ein guter Insassenschutz prognostiziert.

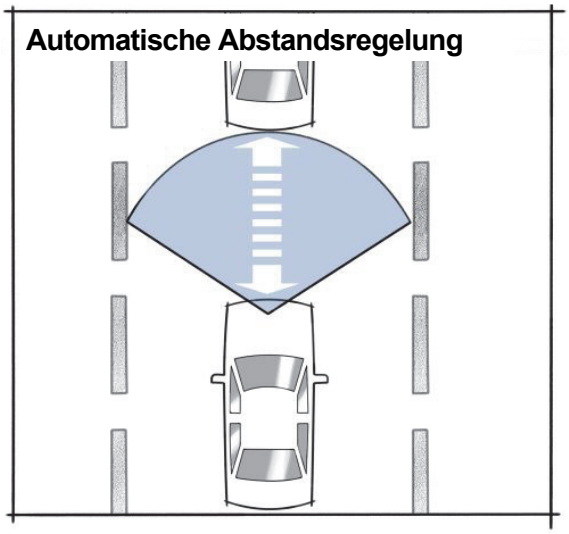
© ADAC e.V.

⊕ 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. Darüber hinaus besitzen alle Gurte (außer Fondmittelplatz) Gurtstraffer und Kraftbegrenzer. Die vorderen Kopfstützen reichen in der Höhe für Personen bis zu einer Größe von 1,90 Meter und bieten dank geringem Abstand zum Kopf einen guten Schutz bei einem Heckaufprall. Vorn werden die Passagiere optisch und akustisch ermahnt, sich anzuschnallen. Von den hinteren Plätzen bekommt der Fahrer den Anschnallstatus signalisiert. An den stabilen Türgriffen kann nach einem Unfall hohe Zugkraft aufgebracht werden. Der X6 besitzt serienmäßig ein automatisches Notrufsystem, das bei Airbagauslösung oder Tastendruck (am Dachhimmel angebrachte Notruftaste) automatisch eine Sprechverbindung zur BMW Service-Zentrale herstellt. Bei Bedarf sendet diese einen Notruf an die Rettungsleitstelle weiter und hält eine Sprechverbindung mit den verletzten Insassen aufrecht, bis die Rettungskräfte eintreffen. Wählt man die Option Active Protection, werden bei einem drohenden Unfall unter anderem die Gurte gestrafft und die Fenster geschlossen. Zudem wird nach einem Aufprall das Fahrzeug automatisch bis zum Stillstand abgebremst und somit das Risiko von Folgekollisionen verringert.

⊖ Die hinteren Kopfstützen reichen in der Höhe nur für kleine Personen bis ca. 1,55 m, zudem sind die Kopfstützen recht weit vom Kopf entfernt, um optimal wirken zu können. Eine gewisse Stützfunktion kann auch das Dach übernehmen. Warndreieck und Verbandskasten sind links im Kofferraum hinter dem Seitenfach untergebracht und dadurch bei voll beladenem Kofferraum unter Umständen nicht optimal erreichbar.



Ungewöhnliche Fahrerreaktionen aufgrund von Müdigkeit werden erkannt und führen zu einer Warnung.



Mit Radarsensoren erkennt das System vorausfahrende Autos und reguliert bei aktivem Tempomat durch Gasgeben und -wegnehmen den Abstand zum Vordermann. Neuere Systeme regeln bis Stillstand (etwa im Stop-and-go-Verkehr) und warnen akustisch, optisch sowie mit leichtem Bremseneingriff vor Kollisionen.

2,1 Kindersicherheit

Ein Crashtest-Ergebnis liegt derzeit nicht vor. Im Fond finden nur zwei Kindersitze nebeneinander genügend Platz. Auf den äußeren Fondplätzen und vorn rechts lassen sich hohe Kindersitze nicht ideal montieren, da sich die Kopfstützen nicht ausbauen lassen.

⊕ Laut Bedienungsanleitung eignen sich der Beifahrerplatz und die äußeren Fondsitze zur Befestigung von universellen Kinderrückhaltesystemen aller Altersgruppen. Der Beifahrerairbag lässt sich serienmäßig deaktivieren. Auf den äußeren Fondplatzen können Kindersitze mit dem Isofix-System lagestabil befestigt werden. Alternativ ist auch eine sichere Montage mit den langen Gurten möglich. Die Gurtschlösser sind kurz und fest, das erleichtert die Montage. Die Abstände zwischen den Schlössern und den Gurten sind dort groß, der Gurtanlenkpunkt befindet sich aber etwas ungünstig unter dem Polster. Der Einklemmschutz der elektrischen Fensterheber setzt früh ein und funktioniert zuverlässig.

⊖ Der Fondmittelplatz eignet sich laut Bedienungsanleitung nicht zur Montage von Kindersitzen. Zudem liegen hier die Gurtanlenkpunkte ungünstig und das Polster hat eine schlechte Kontur, was eine lagestabile Montage von Kindersitzen nur bedingt ermöglicht. Das Isofix-System lässt sich nur mit Einsteckhilfen problemlos nutzen. Die Kindersicherung der hinteren Türen kann von Kindern leicht deaktiviert werden.

© ADAC e.V.

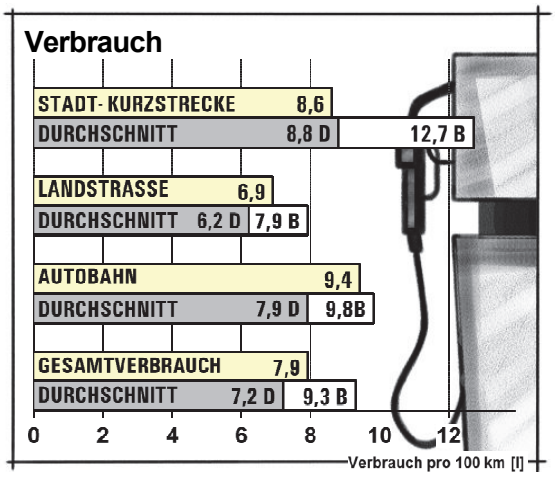
2,5 Fußgängerschutz

Ein Crashtestergebnis liegt nicht vor, beim X6 wird aber aufgrund der hohen Front ein durchschnittlicher Fußgängerschutz erwartet. Positiv wirkt sich die aktive Motorhaube aus, die bei einem Zusammenstoß mit einem Fußgänger/Radfahrer im hinteren Bereich automatisch angehoben wird und somit den Abstand zu harten Teilen unter der Motorhaube vergrößert.

3,0 UMWELT/ECOTEST

4,5 Verbrauch/CO2*

⊖ Der X6 xDrive30d Steptronic schneidet mit einer CO2-Bilanz von 253 g/km in diesem Kapitel schlecht ab - dafür gibt es nur 15 Punkte. Aus der Messung resultiert ein Durchschnittsverbrauch von 7,9 Liter Diesel auf 100 km. Im Innerortsteil verbraucht der BMW trotz Start-Stopp-System 8,6 l/100 km und im Außerortsteil 6,9 l/100 km. Auf der Autobahn genehmigt sich das SUV hohe 9,4 l/100 km.



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

1,5 Schadstoffe

⊕ Der Schadstoffausstoß fällt niedrig aus. Dafür erhält der X6 im ADAC EcoTest gute 45 von 50 Punkten. Insgesamt muss sich das große SUV mit 60 Punkten und somit drei von fünf Sternen im EcoTest begnügen.

4,3 AUTOKOSTEN

2,8 Betriebskosten*

Die Betriebskosten ergeben sich zu weiten Teilen aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der X6 damit zwar nicht sehr sparsam umgeht, aber den nicht ganz so teuren Diesel benötigt, schneidet er zufriedenstellend ab.

5,5 Werkstatt- / Reifenkosten*

Der BMW besitzt eine fahrabhängige Inspektionsanzeige. Gemäß Hersteller ist im Schnitt alle 30.000 km oder alle zwei Jahre ein Service fällig.

⊕ BMW spendiert nach eigenen Angaben dem X6 durchwegs langlebige und qualititativ hochwertige Wartungs- und Verschleißteile.

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

© ADAC e.V.

1,2 Wertstabilität*

⊕ Da es sich beim X6 um ein völlig neues Modell handelt und sich Fahrzeuge dieser Art großer Beliebtheit erfreuen, wird dem BMW ein sehr guter Restwertverlauf prognostiziert.

5,5 Kosten für Anschaffung*

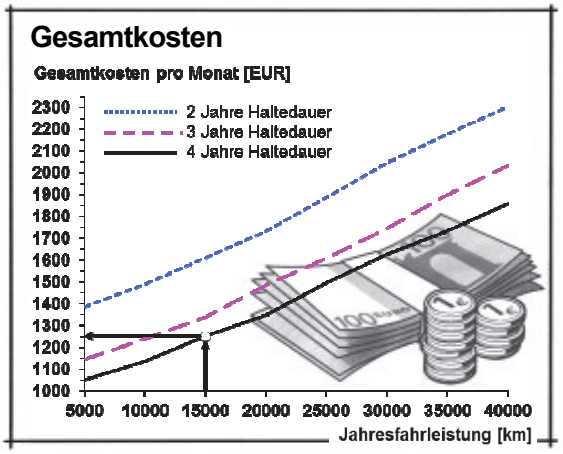
⊖ Mit einem Grundpreis von 65.900 Euro ist der X6 xDrive30d Steptronic nicht gerade ein Schnäppchen. Xenonscheinwerfer, eine Zwei-Zonen-Klimaautomatik sowie der Allradantrieb sind zwar schon im Preis enthalten, die Liste der optionalen Extras ist aber dennoch sehr lang. Viele empfehlenswerte sicherheitsrelevante Optionen lassen den Kaufpreis stark steigen.

5,5 Fixkosten*

⊖ Die Fixkosten liegen sehr hoch. Allein die jährliche Kfz-Steuer schlägt mit 409 Euro zu Buche. Doch auch die Versicherungskosten liegen aufgrund ungünstiger Einstufungen hoch (KH: 24; TK: 31; VK: 30).

4,6 Monatliche Gesamtkosten*

⊖ Die monatlichen Gesamtkosten sind hoch. Auch wenn dem X6 ein sehr guter prozentualer Restwertverlauf prognostiziert wird, fallen die Kosten in den anderen Kapiteln hoch aus. Nur die Betriebskosten liegen im durchschnittlichen Bereich.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 1250 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	xDrive35i Steptronic	xDrive50i Steptronic	xDrive30d Steptronic	xDrive40d Steptronic	M50d Steptronic	M Steptronic
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	6/2979	8/4395	6/2993	6/2993	6/2993	8/4395
Leistung [kW (PS)]	225 (306)	330 (450)	190 (258)	230 (313)	280 (381)	423 (575)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	400/1200	650/2000	560/1500	630/1500	740/2000	750/2200
0-100 km/h[s]	n.b.	4,8	6,7	n.b.	5,2	4,2
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	n.b.	250	230	n.b.	250	250
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	8,5 l SP	9,7 l SP	6,0 l D	6,2 l D	6,6 l D	11,1 l SP
CO2 [g/km]	198	225	157	163	174	258
Versicherungsklassen KH/VK/TK	23/30/31	23/30/31	24/30/31	24/30/31	24/30/31	25/33/32
Steuer pro Jahr [Euro]	266	348	409	421	443	414
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	1366	1632	1242	1321	1478	2142
Preis [Euro]	66.400	82.700	65.900	72.100	87.500	117.700

Aufbau
ST = Stufenheck
SR = Schrägheck
CP = Coupe
C = Cabriolet
RO = Roadster
KB = Kombi
GR = Van
KT = Kleintransporter
HKB = Hochdachkombi
TR = Transporter
BU = Bus
SUV = Sport Utility Vehicle
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
E = Strom

© ADAC e.V.

DATEN UND MESSWERTE

6-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro6
Hubraum	2993 ccm
Leistung	190 kW (258 PS)
bei	4000 1/min
Maximales Drehmoment	560 Nm
bei	1500 1/min
Kraftübertragung	Allrad permanent
Getriebe	8-Gang-Automatikgetriebe
Reifengröße (Serie)	RF255/50R19W
Reifengröße (Testwagen)	**275/40R20W**
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	**12,8/12,85 m**
Höchstgeschwindigkeit	230 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	6,7 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	**4,1 s**
Bremsweg aus 100 km/h	**35,6 m**
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	6,0 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	**7,9 l**
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	**8,6/6,9/9,4 l**
CO2-Ausstoß Herstellerangabe	157 g/km
CO2-Ausstoß Test(*WTW)	**253 g/km**
Innengeräusch 130km/h	**65,3 dB(A)**
Länge/Breite/Höhe	4909/1989/1702 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	**2175 mm**
Leergewicht/Zuladung	**2212 kg/568 kg**
Kofferraumvolumen normal/geklappt	**355 l/765 l**
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/2700 kg
Dachlast	100 kg
Tankinhalt	85 l
Reichweite	**1075 km**
Garantie	Keine
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	**117 Euro**
Monatliche Werkstattkosten	**119 Euro**
Monatliche Fixkosten	**233 Euro**
Monatlicher Wertverlust	**781 Euro**
Monatliche Gesamtkosten	**1.250 Euro**
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	24/30/31
Grundpreis	65.900 Euro

NOTENSKALA

Sehr gut	0,6 – 1,5	Ausreichend	3,6 – 4,5
Gut	1,6 – 2,5	Mangelhaft	4,6 – 5,5
Befriedigend	2,6 – 3,5		

Der ADAC-Autotest beinhaltet rund 350 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC Autotest ist nach dem ab 01.01.2015 gültigen ADAC Testprotokoll erstellt. Die Testergebnisse sind daher nur bedingt mit den Autotests vor dem 01.01.2015 vergleichbar.

Die Angaben zu Kfz-Steuer und Autokosten basieren auf zum Veröffentlichungszeitpunkt aktuellen Daten. Die Autokosten wurden mit dem seit 01.01.2015 gültigen Berechnungsmodell erstellt. Diese sind daher nicht mit den Autokosten früherer Tests vergleichbar. Die aktuellsten Kostenberechnungen aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten.

*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO2-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO2-Emissionen auch die CO2-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich.

Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr.

Weitere Autotests finden Sie unter www.adac.de/autotest

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbiegelicht (Adapt. Kurvenlicht)	600 Euro°
Abstandsregelung, elektronisch	1.550 Euro°
Allradantrieb	Serie
Automatikgetriebe	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent (Adapt. Kurvenlicht)	600 Euro°
Head-Up-Display	1.390 Euro°
Kollisionswarnung	Serie
Kurvenlicht (Adapt. Kurvenlicht)	600 Euro°
LED-Abblendlicht (LED-Scheinwerfer)	1.990 Euro°
Müdigkeitserkennung (Active Protection)	350 Euro°
Parkhilfe, elektronisch (hinten)	Serie
Regen- und Lichtsensor	Serie
Reifendruckkontrolle	Serie
Spurassistent (Warner)	Serie
Tempomat	Serie
Totwinkelassistent	620 Euro°
Xenonlicht	Serie

INNEN

Airbag, Seite vorne	Serie
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	Serie
Klimaautomatik	Serie
Knieairbag	nicht erhältlich
Nachtsicht-Assistent	2.100 Euro
Navigationssystem	3.400 Euro°

AUSSEN

Anhängerkupplung	1.200 Euro
Lackierung Metallic	990 Euro°

° im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST[1] **2,1**

KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	**2,6**
Verarbeitung	1,5
Alltagstauglichkeit	1,8
Sicht	2,6
Ein-/Ausstieg	3,1
Kofferraum-Volumen*	3,4
Kofferraum-Zugänglichkeit	2,9
Kofferraum-Variabilität	2,1
Innenraum	**1,8**
Bedienung	1,4
Raumangebot vorne*	1,8
Raumangebot hinten*	2,7
Innenraum-Variabilität	4,0
Komfort	**1,7**
Federung	2,1
Sitze	1,9
Innengeräusch	1,3
Klimatisierung	1,1
Motor/Antrieb	**1,4**
Fahrleistungen*	1,5
Laufkultur	1,7
Schaltung	1,1
Getriebeabstufung	1,3

KATEGORIE	NOTE
Fahreigenschaften	**2,1**
Fahrstabilität	2,1
Lenkung*	2,7
Bremse	1,8
Sicherheit	**1,5**
Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	0,6
Passive Sicherheit - Insassen	1,5
Kindersicherheit	2,1
Fußgängerschutz	2,5
Umwelt/EcoTest	**3,0**
Verbrauch/CO2*	4,5
Schadstoffe	1,5

AUTOKOSTEN **4,3**

Betriebskosten*	2,8
Werkstatt- / Reifenkosten*	5,5
Wertstabilität*	1,2
Kosten für Anschaffung*	5,5
Fixkosten*	5,5
Monatliche Gesamtkosten*	4,6

[1]ohne Wirtschaftlichkeit *Werte klassenbezogen

© ADAC e.V.