

## BMW 135i Coupé

Zweitüriges Coupe der unteren Mittelklasse (225 kW / 306 PS)

### ADAC Testergebnis

**Note 1,9**

Nach dem Facelift für den kompakten 1er bringt BMW nun die Coupé-Version seiner kleinsten Baureihe. Exklusiv für das Coupé wird auch der aus der 3er-Reihe bekannte 3-Liter-Biturbo-Reihenszylinder-Benziner angeboten. Die 306 PS und 400 NM Drehmoment haben mit den 1,5 Tonnen ein leichtes Spiel. Der 135i erreicht Fahrleistungen auf Sportwagenniveau, wird aber politisch korrekt bei 250 km/h eingebremst. Der Motor begeistert durch stets präsente Leistung im Überfluss und gehört zu den besten Motoren im Automobilbau. Beim Verbrauch kann man keine Wunder erwarten, er hängt stark vom Gasfuß des Fahrers ab. Über die Spritspartechiken des EfficientDynamic-Pakets verfügt natürlich auch das 135i Coupé: automatische Frontlüftungsklappen, Bremsenergie-Rückgewinnung, bedarfsgerechte Steuerung der Nebenaggregate, nur die Start-Stop-Automatik bleibt noch außen. Der Innenraum entspricht weitgehend der Kompakt-Limousine und hat die vom Facelift bekannte hohe Qualitätsanmutung - sie ist zweifelsohne auf Premiumniveau. Die ellenlange Aufpreisliste hat so manches Extra zu bieten, das man sonst eher aus höheren Klassen kennt. Das alles lässt sich BMW aber auch fürstlich bezahlen, das 135i Coupé startet bei knapp 39.000 Euro, wobei sogar eine Klimaautomatik noch extra kostet. Ein fahrdynamisch und qualitativ fast perfektes Auto und in seiner Klasse einmalig - wirklich vorwerfen kann man ihm nur den Preis. **Karosserievarianten:** mit diesem Motor nur Coupé. **Konkurrenten:** Alfa Romeo GT, Audi TT.



- + **sehr gute Verarbeitung**
- + **laufruhiger Motor mit tollem Sound**
- + **herausragende Fahrleistungen**
- + **sehr sicheres Fahrwerk**
- + **sehr gute Lenkung**
- + **innovative Spritspartechiken**
  
- **extrem teure Anschaffung**
- **magere Grundausstattung**
- **teure Extras**
- **teuer im Unterhalt**

### Karosserie/Kofferraum

**Note 2,6**

#### Verarbeitung

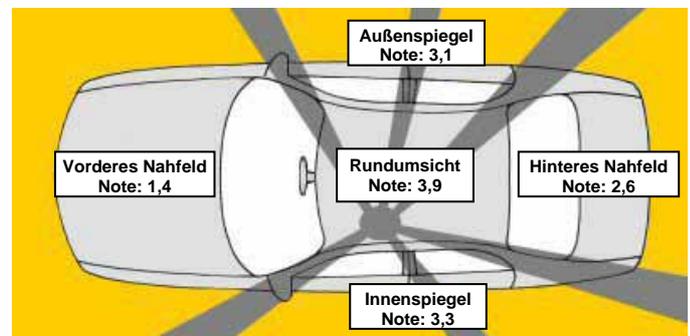
**Note: 1,7**

Mit der Run-Flat-Bereifung (Serie) darf bei Druckverlust höchstens 150 km weit und nur maximal 80 km/h bis zur Werkstatt gefahren werden. Ein vollwertiges Reserverad ist nicht erhältlich.

- + Die Verarbeitung der Karosserie macht einen guten Eindruck. Mit dem Facelift der Kompaktversion des BMW 1er hat vor allem der Innenraum sichtbar und spürbar mit den hochwertigen, haptisch angenehmen Materialien gewonnen; der Innenraum ist im Coupé fast gleich. Der Fahrzeugunterboden ist weitgehend glattflächig und im Bereich des Motors geschlossen. Das reduziert den Luftwiderstand und damit den Verbrauch, dem auch die elektrisch gesteuerten Lüftungsklappen in der Front zu Gute kommen. Auf dem Dach darf Gepäck bis 75 kg transportiert werden.
- Die Stoßfänger sind in Wagenfarbe lackiert und kratzempfindlich. Schutzleisten an den Seiten fehlen.

### Sicht

**Note: 2,3**



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.

- + Helle Xenonscheinwerfer, auf Wunsch auch mit dynamischem Kurven- und Abbiegelicht, sind gegen Aufpreis erhältlich - sie beleuchten die Straße bei Dämmerung und Dunkelheit optimal und sind daher sehr zu empfehlen, zudem diese Option mit Tagfahrlicht kombiniert ist. Die akustischen Parksensoren kosten ebenfalls Extra, sind aber bei engen Parklücken sehr hilfreich. Als weitere Option gibt es automatisch abblendende Innen- und Außenspiegel.
- Die Sicht wird nach rechts hinten durch die breite C-Säule und nach hinten durch die Kopfstützen behindert; klappbare Kopfstützen, die die Rücksicht weniger einschränken, kosten 30 Euro Aufpreis.



### Ein-/Ausstieg

**Note: 3,3**

- + Mit der Fernbedienung lassen sich die Türen ent- und verriegeln sowie die Fenster öffnen und schließen. Eine Besonderheit ist die optional erhältliche Umfeldbeleuchtung, die mittels heller LED's in den Außentürgriffen realisiert wird.
- Das Ein- und Aussteigen ist besonders nach hinten sehr beschwerlich, trotz elektrischer Einstiegshilfe an den Vordersitzen. Vorne stören zudem die seitlich hochgezogenen Sitzwangen der Sportsitze (Aufpreis). Hat man seitlich neben dem Auto viel Platz, sind die breiten Türen hilfreich, weil damit größere Türausschnitte zur Verfügung stehen; ist der Platz seitlich aber eingeschränkt, hat man nur einen schmalen "Spalt" zum Ein- und Aussteigen.

### Kofferraum-Volumen\*

**Note: 2,9**

Mit 325 l fällt der Kofferraum nicht besonders groß aus. Bei vorgeklappten Rücksitzlehnen stehen immerhin 650 l zur Verfügung (gemessen bis Fensterunterkante).



Mit 325 l Volumen ist der Kofferraum um 35 l größer als beim Pendant mit Schrägheck.

### Kofferraum-Zugänglichkeit

**Note: 2,8**

- Das Gepäck muss über eine 68 cm hohe Ladekante gehievt werden, innen beträgt die Höhe der Bordwand fast 17 cm.
- + Die Heckklappe lässt sich leicht öffnen. Das Format des Kofferraums ist zweckmäßig.
- Die Ladeluke ist beim Coupé eher knapp geschnitten. Der Boden ist durch die seitlichen Erhebungen nicht durchgehend eben, das stört vor allem beim Beladen mit Einkaufs- oder Getränkeboxen. Beim Schließen der Klappe muss man oft nachdrücken und macht sich dabei die Finger schmutzig.

### Kofferraum-Variabilität

**Note: 2,4**

- + Die Rücksitzlehne ist asymmetrisch geteilt, sie lässt sich leicht vorklappen, allerdings dürfen die Vordersitze dabei nicht weit nach hinten geschoben sein.
- Der Skisack (Aufpreis) ist in der Handhabung recht unpraktisch. Kleine Utensilien lassen sich kaum rutschsicher unterbringen, das spärliche Ablagenpaket (seitliches Netz) kostet extra.

### Innenraum

**Note 2,1**

### Bedienung

**Note: 1,3**

- + Das klar gestaltete Armaturenbrett wirkt aufgeräumt - die meisten Schalter sind übersichtlich angeordnet und lassen sich leicht betätigen. Das Lenkrad kann in Höhe und Reichweite eingestellt werden, der Schalthebel liegt sehr gut zur Hand. Die großen, klar gezeichneten Analog-Instrumente lassen sich sehr gut ablesen, ebenso die Displays, sogar bei direkter Sonneneinstrahlung - dann erhöht sich durch den ausgeklügelten Displayaufbau der Kontrast automatisch. Es gibt auch Anzeigen für Außentemperatur und Verbrauch sowie eine dynamische Schaltempfehlung für ökonomische Fahrweise. Gegen Aufpreis schalten sich die Wischer und das Fahrlicht sensorgesteuert ein und blenden die Innen- und Außenspiegel automatisch ab. Es gibt einige praktische Ablagen im Innenraum (Ablagenpaket gegen Aufpreis). Das Handschuhfach öffnet gedämpft und ist beleuchtet.
- Bei den optional erhältlichen Sportsitzen mit elektrischer Einstellung verwechselt man zu leicht die Knöpfe. Der separate Starterknopf ist eher unpraktisch, da zum Anlassen des Motors mehrere Handgriffe erforderlich sind. Es fehlt eine instrumentennahe Kon-



Verarbeitungsqualität und Funktionalität befinden sich auf hohem Niveau.

trollleuchte für das Fahrlicht (störend bei optionaler Fahrlichtautomatik) und eine Anzeige für die Kühlwassertemperatur; immerhin wird die Öltemperatur angezeigt. Einstellungen mit dem I-Drive (Aufpreis) lenken vom Fahren ab.



Das beleuchtete Handschuhfach ist ausreichend groß und fällt dank Dämpfungsmechanismus nicht sofort auf die Knie des Beifahrers.

### Raumangebot vorne\*

**Note: 1,8**

- + Vorn hat man angenehm Platz, die Vordersitze lassen sich für über 1,96 m große Personen zurückschieben. Auch die Innenbreite geht in Ordnung, wenngleich das subjektive Raumgefühl wegen der hohen Schulterlinie der Karosserie und des hohen und breiten Mittelunnels mehr Enge aufkommen lässt.

### Raumangebot hinten\*

**Note: 3,9**

Auf den beiden Rücksitzplätzen ist vor allem die Kniefreiheit gering, sie reicht nur für Personen bis 1,70 m, wenn die Vordersitze für 1,85 m große Personen eingestellt sind. Das 1er Coupé wird als Viersitzer ausgeliefert.

## Komfort

**Note 1,9**

### Federung

**Note: 2,6**

Das serienmäßige M-Sportfahrwerk ist eher etwas für harte Naturen, längere Fahrten sind aufgrund der Stuckerneigung anstrengend. Zum sportlichen Charakter des BMW 135i Coupé passt die Fahrwerksabstimmung, sie bietet insgesamt noch einen ausreichenden Federungskomfort; bei größeren Unebenheiten kommen die Stöße gelegentlich aber härter und unmittelbarer durch. Angenehm ist die sehr geringe Seitenneigung der Karosserie in Kurven.

### Sitze

**Note: 1,9**

- + Die nicht zu straff gepolsterten serienmäßigen Sport-Vordersitze sorgen für hohen Sitzkomfort. Sie bieten besonders gute Körperunterstützung und festen Seitenhalt in Kurven (Sitzwangenbreite elektrisch einstellbar). Höhe und Neigung sind individuell einstellbar. Langbeinige können sich für mehr Schenkelauflege den vorderen Teil der Sitzfläche herausziehen.
- Erwachsene sitzen hinten mit nach oben ragenden Knien und ohne Oberschenkelauflege, weil die Sitzfläche tief, kurz und zu wenig nach hinten geneigt ist. Hinten fehlen Haltegriffe am Dachhimmel.

### Innengeräusch

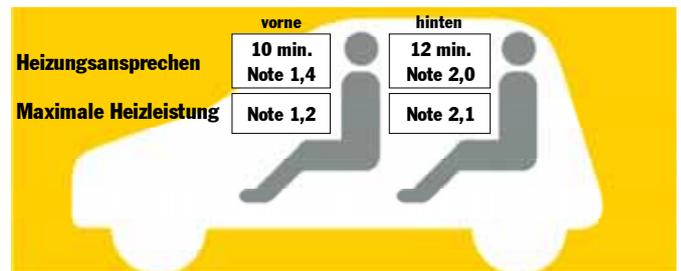
**Note: 1,6**

- + Der Geräuschpegel ist selbst bei hohem Tempo niedrig, der Motor bleibt aber stets dezent präsent mit seinem kernigen Sechszylindersound. Die Windgeräusche nehmen erst bei sehr hohen Geschwindigkeiten zu, ansonsten lassen sich entspannte Unterhaltungen führen.

### Heizung, Lüftung

**Note: 1,2**

- (Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer)
- + Vorne spricht die Heizung sehr rasch an und bringt den Innenraum schnell auf angenehme Temperaturen. Mit der aufpreispflichtigen Klimaautomatik lässt sich die Temperatur links und rechts unabhängig regulieren. Ein Pollenfilter ist serienmäßig.
- Bei 38.950 Euro Grundpreis absolut nicht nachvollziehbar: Nur eine normale Klimaanlage gibt es serienmäßig, die Klimaautomatik kostet 560 Euro Aufpreis.



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

## Motor/Antrieb

**Note 1,0**

### Fahrleistungen\*

**Note: 0,6**

- + Über jeden Zweifel erhaben sind die imposanten Fahrleistungen: 5,3 Sekunden von 0 auf 100 km/h sind einem echten Sportwagen würdig. Auch der Durchzug ist phänomenal, 2,7 Sekunden von 60 bis 100 km/h. Besonders hervorzuheben ist das spontane Ansprechen des Motors auf Gasbefehle, egal bei welcher Drehzahl. Schon ab Lehrlaufdrehzahl zieht der doppelt aufgeladene Reihen-sechszylinder mächtig an und marschiert ohne nachzulassen bis über 7.000 U/min. Dabei hinterlässt er den Eindruck eines großvolumigen Achtzylinders.

### Laufkultur

**Note: 1,0**

- + Die Reihensechszylinder von BMW sind bekannt für ihren seidenweichen Lauf. Mit der Einführung der Direkteinspritzung ist der Motorlauf zwar rauher geworden, dennoch kann er begeistern und glänzt durch weitgehende Abwesenheit von Vibrationen oder Brummgeräuschen.

### Schaltung

**Note: 1,0**

- + Das Getriebe lässt sich kurz und knackig schalten, die Gänge sind präzise geführt - eine typische BMW-Schaltbox. Bezüglich Schaltbarkeit und Präzision gehört diese Schaltung zum Besten, was es in Serienautos gibt.

### Getriebeabstufung

**Note: 2,0**

- + Die Gangabstufungen sind eng, insgesamt hat BMW eine kurze Gesamtübersetzung gewählt. Damit ist das Drehzahlniveau gerade auf der Autobahn etwas höher, für den hochdrehenden Motor aber kein Problem, zudem selbst im sechsten Gang jeder Gasbefehl in spontane und spürbare Beschleunigung umgesetzt wird.

Dank des ungemein elastischen Motors kann z.B. der sechste Gang von 50 bis 250 km/h genutzt werden, schaltfaules Fahren ist sehr gut möglich.

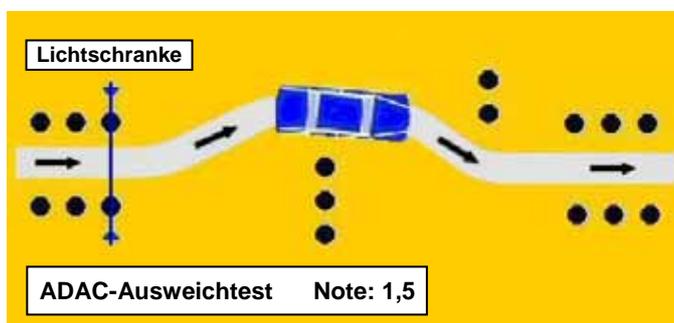
## Fahreigenschaften

Note 1,1

### Fahrstabilität

Note: 1,3

- + Der Einser fährt richtungsstabil, fast wie auf Schienen - der Fahrer hat ein sehr sicheres Gefühl. In kritischen Situationen, z. B. wenn bei hohem Tempo plötzlich ausgewichen werden muss, hilft das elektronische Stabilitätssystem (DSC), Schleudern zu unterdrücken und die Spur zu halten. Für guten Vortrieb, auch wenn die Fahrbahn weniger griffig ist, sorgt die elektronische Traktionskontrolle. Pannensichere Runflat-Reifen mit Reifendruck-Kontrolle sind serienmäßig. Beim ADAC-Ausweichtest schneidet der 1er sehr gut ab, er bleibt gut beherrschbar und meistert den Test als einer von wenigen Autotypen selbst bei hoher Geschwindigkeit einwandfrei.



Beim ADAC-Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei mindestens 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion, d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.

### Kurvenverhalten

Note: 1,0

- + Die Kurvenlage ist souverän, leicht untersteuernd, ohne erkennbare Lastwechsel, für jedermann gutmütig und beherrschbar. Auch hier springt das DSC ein, wenn das Tempo zu hoch sein sollte, um ein Schleudern zu verhindern.

### Lenkung\*

Note: 1,5

- + Die Lenkung des 1er zeigt sich sehr präzise und sehr direkt, bei schneller Autobahnfahrt fast schon nervös. Sie spricht bei schnellen Ausweichmanövern sehr gut an und vermittelt dem Fahrer auch sonst einen guten Kontakt zur Fahrbahn. Insgesamt trägt sie zum handlichen Eindruck des Kompaktklasse-Autos bei. Beim Rangieren zeigt sich die Lenkung etwas schwergängiger als bei den Vierzylinder-Versionen. Dennoch gehört die Lenkung des 1er Coupés mit zu den besten, die es in einem Auto zu kaufen gibt. Der Wendekreis beträgt 10,6 m.

### Bremse

Note: 0,7

- + Bei Vollbremsungen aus 100 km/h bis zum Stillstand braucht der BMW im Durchschnitt nur 35 m und zeigt dabei keinerlei Nachlassen der hervorragenden Bremswirkung (Mittel aus 10 Vollbremsungen mit Serienreifen, halbe Zuladung). Die Bremsanlage spricht spontan an und lässt sich ausgezeichnet dosieren, auch bei starken Bremsungen aus sehr hohen Geschwindigkeiten bleibt der das Fahrzeug einwandfrei beherrschbar. Dank der aufwendigen

gen Bremsanlage mit noch höherer Leistung als bei den schwächer motorisierten Varianten ergibt sich eine enorme Standfestigkeit auf Sportwagenniveau.

## Sicherheit

Note 1,9

### Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Note: 1,8

- + Der Einser-BMW verfügt serienmäßig über ein elektronisches Stabilitätsprogramm (DSC) mit Bremsassistent und Cornering Brake Control, das das Bremsen in Kurven unterstützt. Bei Druckverlust in den Reifen kann das Fahrzeug besser unter Kontrolle gehalten werden, weil Runflat-Reifen Serie sind. Gegen Aufpreis liefert BMW Xenonlicht, Aktivlenkung und adaptives Kurvenlicht (mit Abbiegelicht). Der Motor kann nur mit getretener Kupplung gestartet werden.
- Es sind weder Rückstrahler noch Rückleuchten vorhanden, die bei geöffneten Türen warnen.

### Passive Sicherheit - Insassen

Note: 1,4

- Vorn bieten die Kopfstützen Personen bis zu einer Größe von 1,85 m guten Schutz, hinten Personen bis 1,70 m; der Abstand zwischen Kopfstütze und Kopf ist hinten befriedigend.
- + Der kleinste BMW verfügt wie die großen über Front-, Seiten- und Kopfairbags. Für das Coupé liegt noch kein Crashtest vor, die hohe Sicherheitsausstattung lässt aber einen hohen Insassenschutz erwarten. Der Kopfstützenabstand auf den Vordersitzen zu den Köpfen der Insassen ist sehr gering. An den stabilen und griffgerechte Bügeltürgriffen lässt sich hohe Zugkraft anbringen, so dass man nach einem Unfall verklemmte Türen leichter öffnen kann.

### Kindersicherheit

Note: 1,9

- + Auf den Plätzen der Rücksitzbank lassen sich mit den vorhandenen Gurten Kindersitz-Systeme stabil unterbringen - noch besser mit Isofix. Gegen Aufpreis gibt es das Kindersitz-Befestigungspaket Isofix ebenso vorn, dann ist auch der Beifahrer-Airbag mit dem Schlüssel deaktivierbar und es dürfen vorne rückwärtsgerichtete Kindersitze installiert werden. Die beiden Fensterheber haben einen zuverlässigen Einklemmschutz.
- Die Airbag-Abschaltung per Schlüssel für die Beifahrerseite kostet 80 Euro Aufpreis (nachträglicher Einbau nicht möglich).

### Fußgängerschutz

Note: 4,0

- Beim simulierten Fußgängerunfall (EuroNCAP) schneidet der 1er BMW mit einem von vier Sternen schwach ab.

## Verbrauch/Umwelt

Note 2,8

### Verbrauch\*

Note: 5,1

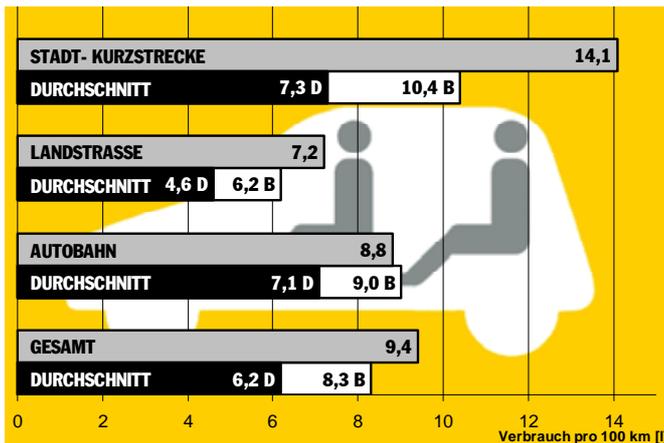
- Dass soviel Motorleistung ihren Tribut spätestens an der Tankstelle fordert, ist naheliegend. Hier kann BMW nicht zaubern, der 135i verbraucht durchschnittlich 9,4 l Super pro 100 km. Dieser Wert setzt sich zusammen aus üppigen 14,1 l innerorts, akzeptablen 7,2 l außerorts und 8,8 l/100 km auf der Autobahn. Wie meistens bestimmt der Gasfuß ganz erheblich den Verbrauch, man kann den 135i mit um die 8 l/100 km bewegen, aber auch über 16 l pro 100 km durch die Brennräume jagen.

### Abgas

Note: 0,6

- + Die Schadstoffanteile im Abgas sind sehr gering.

- Der gemessene CO<sub>2</sub>-Ausstoß von 222 g pro Kilometer liegt meilenweit weg vom angestrebten 130 g-Wert.



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

### Wirtschaftlichkeit\*

**Note 5,5**

#### Betriebskosten

**Note: 5,5**

- Da sich die Betriebskosten hauptsächlich aus dem Kraftstoffverbrauch ergeben und der 135i verhältnismäßig viel vom teuren Super-Benzin benötigt, schneidet er in diesem Kapitel sehr schlecht ab.

#### Werkstatt- und Reifenkosten

**Note: 5,5**

- Der BMW besitzt eine fahrabhängige Inspektionsanzeige. Gemäß Hersteller ist im Schnitt alle 25.000 km oder alle zwei Jahre ein kleiner - gar nur alle 50.000 km oder alle vier Jahre ein großer Service fällig.
- + Die langen Inspektionsabstände versprechen weniger Werkstattaufenthalte. BMW verbaut nach eigenen Angaben dem durchwegs langlebige und qualitativ hochwertige Wartungs- und Verschleißteile.
- Die Werkstattstundenpreise sind teuer und die Kosten für Reifenersatz sehr hoch. Zudem gewährt BMW immer noch keine Herstellergarantie.

### Wertstabilität

**Note: 4,3**

Dem 135i wird nur ein mäßiger Restwertverlauf prognostiziert. Das liegt zum einen an seiner starken Motorisierung und dem damit verbundenen hohen Neupreis, der sich später am Gebrauchtwagenmarkt nicht mehr in einem angemessenen Verkaufspreis erreichen lässt.

### Kosten für Neuanschaffung

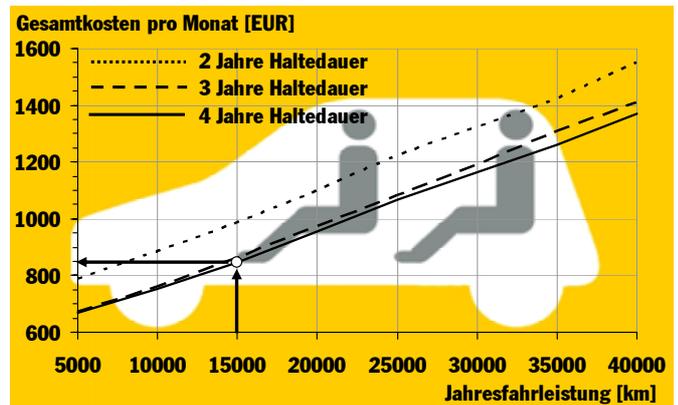
**Note: 5,5**

- Die Kosten für die Neuanschaffung sind extrem hoch: fast 39.000 Euro Grundpreis sind nur die halbe Wahrheit. Serienmäßig ist das Fahrzeug mit dem Notwendigen ausgestattet (u.a. breite Alufelgen, Sportsitze, Klimaanlage), weitere Annehmlichkeiten wie z.B. Klimaautomatik oder Regensensor müssen auch beim TOP-Modell der 1er Reihe teuer bezahlt werden.

### Fixkosten

**Note: 5,2**

- Haftpflicht teuer, Teilkasko teuer, Vollkasko teuer - in allen Bereichen ist der 135i für seinen Halter ungünstig eingestuft, entsprechend hoch sind die Forderungen der Assekuranzen. Nur der Staat hält sich bei der Besteuerung für den Benzinmotor noch ein wenig zurück, der hubraumstarke Motor aber treibt auch diesen Kostenfaktor in die Höhe.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Autokosten (Beispiel: 846 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

### Die Motorvarianten

### in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	135i	120d	123d
Aufbau/Türen	CP/2	CP/2	CP/2
Zylinder/Hubraum [ccm]	6/2979	4/1995	4/1995
Leistung [kW(PS)]	225(306)	130(177)	150(204)
Max.Drehmoment [Nm]bei U/min	400/1300	350/1750	400/2000
0-100 km/h[s]	5,3	7,6	7,0
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	250	228	238
Verbrauch pro 100 km [l]	9,4S	5,4D	5,3D
Versicherungsklassen KH/VK/TK	20/25/25	17/21/24	18/22/24
Steuer pro Jahr[Euro]	202	308	308
Monatliche Gesamt-Kosten[Euro]	846	552	633
Grundpreis[Euro]	38.950	28.750	32.500

#### 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

6-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro4
Hubraum	2979 ccm
Leistung	225 kW (306 PS)
bei	5800 U/min
Maximales Drehmoment	400 Nm
bei	1300 U/min
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	RF215/40R18Y
Reifengröße (Testwagen)	<b>245/35R18Y</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	<b>10,6 m/10,5 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	250 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	5,3 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3. Gang)	<b>2,7 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	<b>35 m</b>
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	<b>9,4 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>14,1/7,2/8,8 l</b>
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Herstellerangabe/Test	220 g/km/ <b>225 g/km</b>
Innengeräusch 130 km/h	<b>66 dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	4360 mm/1748 mm/1408 mm
Leergewicht/Zuladung	<b>1540 kg/385 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>325 l/650 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	- / -
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	53 l
Reichweite	<b>560 km</b>
Allgemeine Garantie	keine*
Rostgarantie	12 Jahre
ADAC-Testwerte <i>kursiv</i>	* 2 Jahre gesetzliche Sachmängelhaftung

## Kosten

Monatliche Betriebskosten	<b>181 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten	<b>95 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>106 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>464 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>846 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	20/25/25
Grundpreis	38.950 Euro

## Ausstattung

### Technik

Start-Stop-System	nicht erhältlich
Aktivlenkung	1300 Euro
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Bremsassistent	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	410 Euro°
Parkhilfe, elektronisch	ab 420 Euro°
Reifendruckkontrolle	Serie
Reserverad, vollwertig (Runflatreifen)	nicht erhältlich
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	820 Euro°

### Innen

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Audioanlage (mit CD-Player)	Serie
Fahrsitz, höhen-/neigungseinstellbar	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne	Serie
Isofix-Kindersicherungssystem	Serie
Klimaanlage-/automatik	Serie/560 Euro°
Navigationssystem	ab 1840 Euro°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar (geteilt)	Serie
Sitzbezüge, Leder (inkl. Sitzheizung)	1780 Euro
Skisack/Durchladeluke	160 Euro

### Außen

Außenspiegel, elektrisch anklappbar	240 Euro°
Außenspiegel, elektrisch einstell-/beheizbar	Serie
Lackierung Metallic	640 Euro°
Schiebe-Hubdach	980 Euro

°im Testwagen vorhanden

## Testzeugnis

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

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

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 Dezember 2007