ADAC Autotest

Stand: Januar 2007
Test und Text: M. Sippl

Dodge Caliber 2.0 CRD SXT (RPF offen)

Fünftürige Schrägheckklimousine der unteren Mittelklasse (103 kW / 140 PS)

ADAC Testergebnis — Note 2,7

Mit dem Caliber stellt Dodge ein völlig eigenständiges Fahrzeug vor, das durch eine bullige Frontpartie, kräftig ausgestellte Radhäuser und ein markantes Heck auffällt. Mit den großen Rädern und der hohen Karosserie tendiert der Wagen sehr in Richtung SUV. Von außen wirkt er solide, innen jedoch kann die billige, graue Plastiklandschaft nicht überzeugen. Die getestete Motorisierung war der brummige 2-Liter TDI von VW, der dem Wagen mit seinen 140 PS zu guten Fahrleistungen verhilft, dabei allerdings relativ viel verbraucht. Einen offenen Partikelfilter gibt es gegen Aufpreis. Fahrverhalten und Sicherheit sind recht ordentlich, die Ausstattung ist gut, der Preis mit ca. 21.000 Euro nicht wirklich günstig. **Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** Daihatsu Terios.

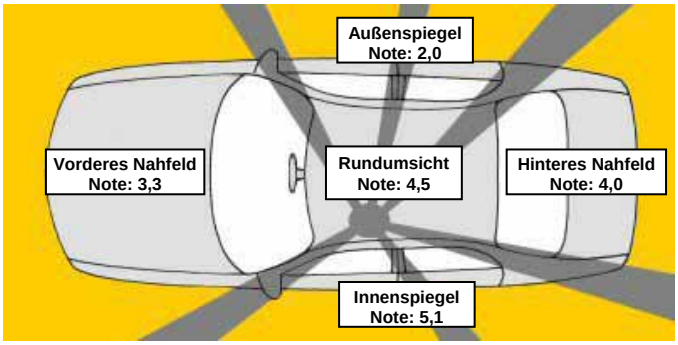
+ **robuste Karosserie**
+ **gute Ausstattung**
+ **kräftige Heizung**
+ **gute Fahrleistungen**
+ **ESP und Kopfairbags Serie**

– **billige Kunststoffe im Innenraum**
– **sehr unübersichtlich**
– **Seitenairbags und Partikelfilter gegen Aufpreis**
– **hoher Verbrauch**
– **hoher Wertverlust**

Karosserie/Kofferraum — Note 3,2

Verarbeitung — Note: 3,0

+ Die bullige und kantige, vom Design her eigenständige und SUV-ähnliche Karosserie macht in Bezug auf Verarbeitung und Qualität einen recht guten Eindruck. Dabei fallen überwiegend gleichmäßige Spaltabstände und eine glatte Lackierung auf. Positiv auch der nach unten geschlossene Motorraum, der weniger schnell verschmutzt und das Motorgeräusch nach außen dämpft.
– Im Innenraum hingegen stößt man auf eine triste Kunststoff-Landschaft, mit zweifarbigem Design und Applikationen im Alu-Look zwar etwas aufgelockert, in der Verarbeitung aber nicht auf europäischem Niveau. Unsaubere Pressnähte und nicht entschärfte Kunststoff-Kanten sowie mit wenig Liebe zum Detail gestaltete Anbauteile verbreiten nur wenig luxuriöses Flair. Man vermisst schützende Kunststoffleisten an den Stoßfängern und Seitenteilen. Bei Reifenpannen steht nur ein schmales Notrad zur Verfügung. Das Auswechseln der Scheinwerferlampen ist dem Laien mit Bordmitteln nicht zumutbar, ein Werkstattbesuch wird schnell erforderlich.



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.

Sicht — Note: 3,5

+ Die Außenspiegel sind recht groß und beheizbar, der Innenspiegel blendet automatisch ab. Die erhöhte Sitzposition gewährt einen besseren Überblick über das Verkehrsgeschehen.
– Übersichtlichkeit ist keinesfalls die Stärke des Dodge Caliber. Die bullige Frontpartie kann nicht überblickt werden und auch hinten lassen sich die Abmessungen der Karosserie nur schwer abschät-

Etwas beschwerlich ist der Ein- bzw. Ausstieg für die Fondpassagiere

zen. Hinzu gesellen sich sehr breite A-Säulen und hintere Kopfstützen, die nicht versenkbar sind. Insgesamt bietet der Wagen eine schlechte Rundumsicht, was sich auch in der Note bei der Messung nach ADAC-Verfahren niederschlägt. Einparkhilfe und Xenonscheinwerfer sind nicht erhältlich.

Ein-/Ausstieg — Note: 3,4

Trotz angenehmer Sitzhöhe ist das Ein- und Aussteigen im Caliber recht beschwerlich. Schuld daran sind insbesondere die breiten Schweller und die großen seitlichen Abstände zum Sitz. Vorne ist die Dachkante relativ niedrig, so dass man den Kopf einziehen muss. Hinten verhält es sich ähnlch, hier stören zusätzlich der vorgezogene Radkasten und der von innen besonders hohe Einstieg.

+ Eine Zentralverriegelung mit Fernbedienung ist Serie. Zum Öffnen aller Türen muss die Taste zweimal gedrückt werden. Die Möglichkeit, sich versehentlich auszusperren, ist extrem hoch; es gibt keinerlei Mechanismen, die dem entgegen wirken.

Kofferraum-Volumen* — Note: 3,3

– Das Kofferraumvolumen beträgt lediglich 265 l, ein für die Klasse niedriger Wert. Nach Umklappen der Rücksitzbank stehen 665 l Laderaum zur Verfügung.

Mit 265 l Volumen ist der Kofferraum des Caliber sehr klein ausgefallen. Ein VW Golf bietet mit 350 l Volumen wesentlich mehr Platz.

Kofferraum-Zugänglichkeit — Note: 2,8

+ Die Heckklappe lässt sich von hinten öffnen, der Zugang ist groß und durch die niedrige Bordwand ist der Kofferraum einfach zu beladen. Das Format ist zweckmäßig und kann gut genutzt werden.

– Zum Schließen der Heckklappe ist viel Kraft erforderlich, es muss umgegriffen bzw. von außen nachgedrückt werden.

Viel Platz für Kleinkram bieten die beiden separaten Handschuhfächer.

Kofferraum-Variabilität — Note: 2,1

+ Das Umklappen der Rücksitzlehnen ist einfach und unkompliziert, das gilt auch fürs Zurückklappen. Die Kopfstützen können dabei eingesteckt bleiben. Witziges Detail: Aus der geöffneten Heckklappe kann ein Lautsprecher-Board herausgeklappt werden - praktisch für Outdoor-Parties, sonst aber wenig hilfreich.

– Für kleine und lose Gegenstände fehlen geeignete Ablagemöglichkeiten.

Innenraum — Note 2,5

Bedienung — Note: 2,5

+ Die Bedienung des Dodge Caliber ist überwiegend einfach und verständlich. Das Lenkrad ist zwar nur in der Höhe einstellbar, hat aber eine angenehme Neigung und passt für die meisten Personen recht gut. Pedale und Schalthebel liegen normal; das Zündschloss ist allerdings etwas versteckt und der Schlüssel hakt beim Einführen. Für Nebelscheinwerfer und Scheibenwischer ist die Bedienung anfangs etwas ungewohnt, dann aber sinnfällig. Das Handschuhfach ist zweigeteilt, der obere Teil sehr klein, der untere groß und gekühlt aber unbeleuchtet. Ein Navigationssystem mit Farbdisplay gibt es gegen Aufpreis, es führt zuverlässig zum Ziel. Nur in der Bedienung ist es nicht optimal, insbesondere wegen des schlechten Kontrastes bei der Zieleingabe und ungewohnter Knöpfe. Auf einem Info-Display findet man nützliche Daten wie Kraftstoffverbrauch, Reichweite und Außentemperatur, leider ist es unpraktisch zu bedienen. Die Fenster lassen sich elektrisch betätigen (nur das Fahrerfenster mit Abwärtsautomatik), die Außenspiegel und das Glas-Schiebedach (Aufpreis) ebenso.

– Die weiß hinterlegten Instrumente sind bei ungünstigen Lichtverhältnissen nicht optimal ablesbar. Die Knöpfe für Heckscheibenheizung, Klimaanlage und Umluft sind sehr schlecht zu finden und zu betätigen. Ablagemöglichkeiten sind nicht in ausreichender Menge vorhanden, bzw. teils unpraktisch gestaltet, die Türfächer sind zu klein. Der Kasten zwischen den vorderen Sitzen stört beim Angurten, die Sitzhöheneinsteller unpraktisch hand zu haben. Die Heizungs-Drehknöpfe sind bisweilen vom Schalthebel verdeckt und insgesamt etwas zu tief angeordnet. Es dauert eine Weile, bis man sich mit dem Regler für die Scheibenwischer zu Recht findet.

Die Funktionalität des Fahrerplatzes ist weitgehend gut, enttäuschend hingegen ist die z.T. schlampige Verarbeitungsqualität des Innenraums. Hier bieten die Konkurrenten auch aus Korea inzwischen ein wesentlich höheres Niveau.

Raumangebot vorne* — Note: 2,3

+ Auf den vorderen Sitzen finden Personen bis zu einer Größe von 1,90 m bequem Platz. Auch die Innenbreite ist angenehm großzügig.

Raumangebot hinten* — Note: 3,0

Werden die vorderen Sitze für 1,85 m große Personen eingestellt, so reicht die Kniefreiheit hinten noch bis zu 1,90 m Körpergröße; die Kopffreiheit beginnt allerdings bereits schon etwas früher, knapp zu werden. Daher ist das subjektive Raumgefühl hinten nur durchschnittlich. Der schmale Mittelsitz ist nur für kurze Strecken zumutbar.

Innenraum-Variabilität — Note: 3,0

Die Beifahrersitzlehne lässt sich zu einem Tisch nach vorne klap-

pen, so können besonders lange Gegenstände transportiert werden. Die Lehnen der hinteren Sitze können geringfügig in der Neigung eingestellt werden.

Komfort — Note 2,6

Federung — Note: 3,1

Das Fahrwerk ist insgesamt befriedigend abgestimmt, es ist für ein US-Fahrzeug überraschend straff aber nur mäßig komfortabel. Einzelhindernisse werden ziemlich deutlich an die Insassen weitergegeben. Wellige Autobahnen können leichtes Stuckern verursachen und die Hinterachse poltert gelegentlich. Nicken und Seitenneigung halten sich in Grenzen.

Sitze — Note: 2,4

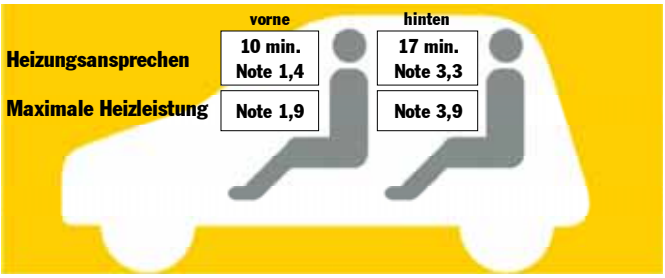
+ Die vorderen Sitze sind straff gefedert, körpergerecht geformt und bieten recht guten Seitenhalt. Der Fahrersitz ist in der Höhe einstellbar und besitzt zusätzlich eine einstellbare Lordosenstütze. Für den linken Fuß des Fahrers ist eine praktische Stütze vorhanden, die Sitzposition ist angenehm, auch auf längeren Strecken.
– Hinten sind die Sitze kaum konturiert, auf dem rutschigen Leder finden die Mitfahrer nur schwer Halt. Wegen des geringen Abstandes zwischen Sitzfläche und Boden müssen sie eine auf Dauer unangenehme Hockhaltung mit stark angewinkelten Beinen einnehmen.

Innengeräusch — Note: 2,5

Bis 130 km/h ist das Innengeräusch laut Messung noch relativ niedrig. Fährt man jedoch schneller, so werden Motor- und Windgeräusche recht laut.

Heizung, Lüftung — Note: 2,0

+ (Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer)
+ Die Heizwirkung ist vorne sehr gut, schnell werden im Winter angenehme Temperaturen erreicht; hinten hingegen ist die Heizwirkung allenfalls durchschnittlich. Eine serienmäßige Klimaanlage sorgt bei heißen Temperaturen für rasche Abkühlung.



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

Motor/Antrieb — Note 2,0

Fahrleistungen* — Note: 1,4

+ Der Zweiliter-VW-Diesel mit 140 PS verhilft dem Caliber zu respektablen Fahrleistungen, insbesondere in den ersten drei Gängen zieht der Wagen ordentlich durch. Aber auch auf der Autobahn ist man gut motorisiert und kann mit den anderen Verkehrsteilnehmern leicht mithalten. Für Schaltfaule optimal: der Motor zieht bereits aus niedrigen Drehzahlen gut durch, es kann auch ohne Schalten zügig beschleunigt werden.

Laufkultur — Note: 3,5

Die Laufkultur des VW-Triebwerks ist auch im Dodge nicht besser geworden und bewegt sich auf bekannt mittelmäßigem Niveau.

Schaltung — Note: 2,7

Die Vorwärtsgänge lassen sich recht gut schalten. Bein Einlegen des Rückwärtsganges kann es etwas in Getriebe krachen.

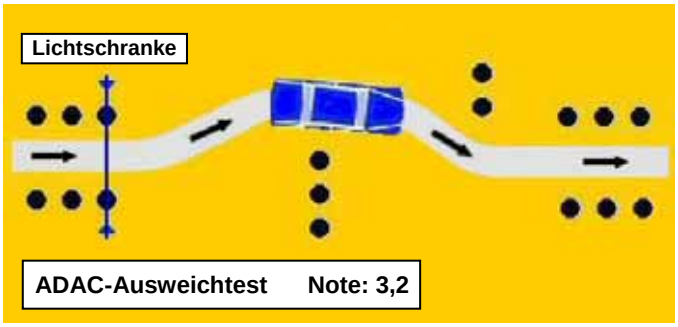
Getriebeabstufung — Note: 1,0

+ Die Abstufungen des serienmäßigen Sechsgang-Getriebes passen optimal zum Motor. Bei jeder Drehzahl und bei jedem Tempo steht ein passender Gang zur Verfügung, andererseits sind die Motordrehzahlen selbst bei hohem Autobahntempo moderat.

Fahreigenschaften — Note 3,0

Fahrstabilität — Note: 2,7

Bei einem plötzlichen Ausweichmanöver (ADAC-Ausweichtest) verhält sich der Wagen zwar gutmütig, allerdings stark untersteuernd und teils mit stark verhärtender Lenkung. Das heißt, man tut sich schwer, ein Hindernis zu umfahren, da der Wagen stark geradeaus drängt und nur zögerlich auf den Lenkbefehl reagiert. Übersteuern bzw. Schleudern tritt kaum auf bzw. wird zuverlässig von ESP unterdrückt.
+ Der Caliber ist serienmäßig mit dem elektronischen Stabilitätsprogramm ESP und einer Traktionskontrolle ausgestattet, nicht selbstverständlich für einen US-Hersteller. Er liegt relativ gut auf der Straße und zeigt keine überdurchschnittliche Empfindlichkeit bei Seitenwind und Spurrillen.



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: 2,0

+ Das Eigenlenkverhalten ist gutmütig untersteuernd und überfordert auch weniger geübte Fahrer nicht so schnell. In Gefahrensituationen greift auch hier ESP zuverlässig ein.

Lenkung* — Note: 3,5

Die Lenkung zeigt ein durchschnittliches Ansprechverhalten und eine mäßige Zielgenauigkeit. Dem Fahrer wird nur wenig Kontakt zur Fahrbahn vermittelt. Die Lenkung ist zwar leichtgängig, aber relativ indirekt ausgelegt; in Verbindung mit dem großen Wendekreis von fast 12 m und der unübersichtlichen Karosserie ergibt sich eine schlechte Handlichkeit.

Bremse — Note: 3,9

Mit 41 m ist der Bremsweg bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand durchschnittlich (Mittelwert aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Sonderräder der Dimension 215/55R18). Die Bremse spricht durchschnittlich gut an; der Bremsassistent stellt auch weniger geübten Mitfahrern das volle Potenzial zur Verfügung.
– Ab der zehnten Messung beginnt die Bremswirkung wegen Überhitzung nachzulassen (Fading).

Sicherheit — Note 2,8

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme — Note: 2,9

+ Der Dodge Caliber ist serienmäßig mit ESP und einem Bremsassistent ausgestattet. Damit erfüllt er die Mindestanforderung an aktive Sicherheit.
– Die Fahrerlehne kann beim Einstellen der Neigung versehentlich nach hinten wegklappen.

Passive Sicherheit - Insassen — Note: 2,4

+ Der Wagen ist serienmäßig mit Front- und Kopfairbags ausgerüstet. Gegen Aufpreis sind vorne Seitenairbags erhältlich. Der Fahrer wird an das Anlegen des Gurtes erinnert. Im EuroNCAP-Crashtest schaffte der Caliber 4 von 5 möglichen Sternen. Die vorderen Kopfstützen reichen in der Höhe für Insassen bis zu einer Größe von 1,80 m, hinten bis 1,75 m. An den stabilen Türgriffen lässt sich hohe Zugkraft aufbringen. So kann man nach einem Unfall verklemmte Türen leichter öffnen.

Kindersicherheit — Note: 2,8

Auf den hinteren Sitzen lassen sich Kindersitze weitgehend stabil befestigen, am besten mit dem Isofix-System, das auf den Außensitzen zur Verfügung steht (mit zusätzlichen Ankerhaken). Die losen Gurtschlösser erschweren das Angurten, die weiche Sitzkontur hinten verhindert eine 100% stabile Befestigung mit Hilfe

der der Gurte; daher die Empfehlung, nach Möglichkeit Isofix zu verwenden.

– Laut Gebrauchsanweisung ist das Befördern von Kindern auf dem Beifahrersitz generell verboten, abschaltbare Airbags etc. gibt es nicht.

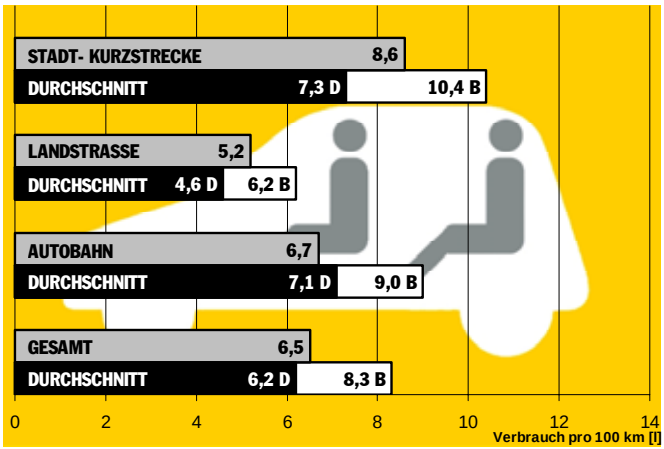
Fußgängerschutz — Note: 4,0

– Die bullige und aggressiv hohe Frontpartie lässt auf ein erhöhtes Verletzungsrisiko bei einem Unfall mit Fußgängern schließen.

Verbrauch/Umwelt — Note 2,7

Verbrauch* — Note: 3,6

Der Verbrauch des Dodge Caliber ist trotz VW-Technologie für einen Diesel recht hoch. Innerorts konsumiert der Wagen 8,6 l, außerorts 5,2 l und auf der Autobahn 6,7 Liter Diesel auf 100 km. Im Durchschnitt ergeben sich 6,5 l/100 km, ein im Klassenvergleich noch durchschnittlicher aber keinesfalls niedriger Wert.



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

Abgas — Note: 1,9

+ Der Ausstoß an gesundheitsgefährdenden Schadstoffen ist niedrig. Der Wagen ist mit einem Partikelfilter ausgestattet (offenes Nachrüst-System), der allerdings nicht so effektiv arbeitet, wie ein geschlossenes System und optional dazu bestellt werden muss (knapp 710 Euro).

Wirtschaftlichkeit* — Note 4,2

Betriebskosten — Note: 2,0

+ Der günstigere Preis für Dieselkraftstoff ist es, der dem nicht gerade sparsamen Dodge noch eine gute Note bei den Betriebskosten beschert.

Werkstatt- und Reifenkosten — Note: 0,7

Alle 15.000 km oder alle 12 Monate ist ein Service fällig. Der Zahnriemen muss nach 90.000 Kilometern ausgetauscht werden.

+ Von den meisten Dodge Händlern werden über das so genannte "5-STERNE-PREMIUM-PAKET" bis zu einem Zeitraum von vier Jahren oder max. 50.000 km nicht nur "sämtliche" Kosten für Wartung und Inspektion, sondern auch für Verschleiß- und Standardreparaturen übernommen. Vor allem für den Normal- und Wenigfahrer fallen in diesem Zeitraum somit nahezu keine Ausgaben dafür an. Die zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung bleibt hiervon unberührt.

Wertstabilität — Note: 5,5

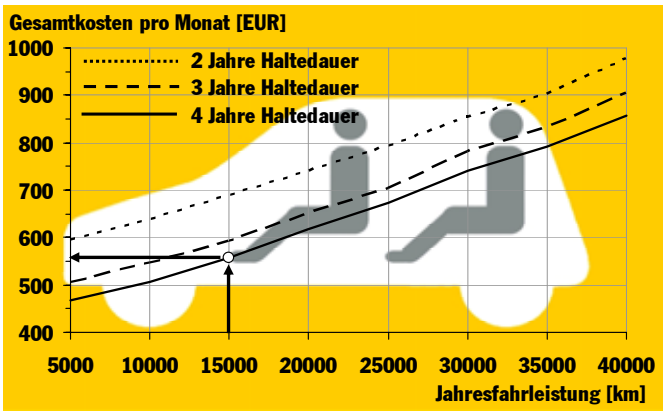
– Vor allem im zunehmendem Alter kann dem Dodge nur ein sehr mäßiger Restwertverlauf zugestanden werden. Erhöhte Abschläge beim Verkauf sind dann einzukalkulieren.

Kosten für Neuanschaffung — Note: 3,7

Nicht billig - nicht teuer: In den Anschaffungskosten erreicht der Caliber gerade noch eine durchschnittliche Benotung.

Fixkosten — Note: 5,5

– Den niedrigeren Betriebskosten stehen beim Diesel andererseits höhere Ausgaben für die Steuer gegenüber. Bei den Ausgaben für die Versicherung, die den Großteil der fixen Kosten beträgt, fordert der Dodge einen tiefen Griff in den Geldbeutel seines Besitzers.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Autokosten (Beispiel: 556 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

Die Motorvarianten — in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.8	2.0	2.4	2.0 CRD
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1798	4/1998	4/2359	4/1968
Leistung [kW(PS)]	110(150)	115(156)	125(170)	103(140)
Max.Drehmoment [Nm]bei U/min	168/5200	190/5100	220/4500	310/1750
0-100 km/h[s]	11,9	11,3	9,7	9,3
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	184	186	192	196
Verbrauch pro 100 km [l]	7,9N	8,7N	8,7N	6,5D
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/20/18	17/20/18	17/20/18	18/23/18
Steuerbefreiung [Euro](Monate)	-	-	-	-
Monatliche Gesamt-Kosten[Euro]	484	548	625	525
Grundpreis[Euro]	15.590	18.690	22.690	18.997

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

Mit * gekennzeichnete Kriterien und Noten beziehen sich auf die Fahrzeugklasse

Daten und Messwerte

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro4
Hubraum	1968 ccm
Leistung	103 kW (140 PS)
bei	4000 U/min
Maximales Drehmoment	310 Nm
bei	1750 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	215/60R17
Reifengröße (Testwagen)	***215/55R18H***
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	***11,9 m/11,75 m***
Höchstgeschwindigkeit	196 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,3 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3. Gang)	***5,7 s***
Bremsweg aus 100 km/h	***40,5 m***
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	***6,5 l***
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	***8,6/5,2/6,7 l***
CO_2-Ausstoß	***171 g/km***
Innengeräusch 130 km/h	***69 dB(A)***
Länge/Breite/Höhe	4415 mm/1800 mm/1535 mm
Leergewicht/Zuladung	***1530 kg/485 kg***
Kofferraumvolumen normal/geklappt	***265 l/665 l***
Anhängelast ungebremst/gebremst	450 kg/1120 kg
Dachlast	68 kg
Tankinhalt	51 l
Reichweite	***785 km***
Allgemeine Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	7 Jahre

ADAC-Testwerte ***kursiv***

Kosten

Monatliche Betriebskosten	***109 Euro***
Monatliche Werkstattkosten	***30 Euro***
Monatliche Fixkosten	***117 Euro***
Monatlicher Wertverlust	***300 Euro***
Monatliche Gesamtkosten	***556 Euro***
(vierjährige Haltung, 15000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/23/18
Grundpreis	21497 Euro

Ausstattung

Technik

Automatikgetriebe (nur für Benziner)	nicht erhältlich
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch (mit Bremsassistent)	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Parkhilfe, elektronisch	nicht erhältlich
Reifendruckkontrolle	Luxury-Paket°
Reserverad, vollwertig	nicht erhältlich
Tempomat	Serie
Xenonlicht	nicht erhältlich

Innen

Airbag, Seite vorne/hinten	380 Euro°/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Beifahrersitzlehne umklappbar	Serie
Fahrersitz, höhen-/neigungseinstellbar	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	Luxury-Paket°
Isofix-Kindersicherungssystem	Serie
Klimaanlage	Serie
Lenkrad, höhen-/längseinstellbar	Serie
Navigationssystem	2564 Euro°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar (60:40)	Serie
Sitzbezüge, Leder (mit Sitzheizung)	Luxury-Paket°
Zentralverriegelung (mit Fernbedienung)	Serie

Außen

Alarmanlage	Serie
Außenspiegel, elektrisch einstell-/beheizbar	Serie
Lackierung Metallic	470 Euro°
Leichtmetallfelgen (6,5 x 17")	Serie
Schiebe-Hubdach (elektrisch)	850 Euro

°im Testwagen vorhanden

Testzeugnis

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

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt. Die Einzelbewertungen gehen mit unterschiedlicher Wichtung in die Gesamtnote ein, mit * gekennzeichnete Kriterien und Noten beziehen sich auf die Fahrzeugklasse.

Notenskala:

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

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2006 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.03.2006 vergleichbar.

Alle Angaben (Daten, Ausstattung und Preise) entsprechen dem Stand Januar 2007

Nachdruck und gewerbliche Nutzung nur mit Genehmigung der Abteilung Test und Technik der ADAC-Zentrale