

Toyota Hilux 3.0 D-4D Double Cab Executive 4x4

Viertüriger Pick-Up der oberen Mittelklasse (126 kW / 171 PS)

ADAC Testergebnis

Note 3,5

Toyota spielt ebenfalls in der Liga der leichten Nutzfahrzeuge mit und bietet in diesem Segment den Hilux als Pick-Up mit einer großen Ladefläche. In der getesteten Version "Double Cab" sind zwei vollwertige Sitzreihen vorhanden, auf denen bis zu fünf Personen Platz finden. Qualitativ auf für das Einsatzgebiet angemessenem Niveau und als "Executive" sehr gut ausgestattet, wird der Pritschenwagen von einem Drei-Liter-Dieselmotor angetrieben. Die 171 PS verleihen dem nicht gerade leichten Fahrzeug erstaunlich gute Fahrleistungen, allerdings bei hohem Verbrauch und unzeitgemäß hohem Schadstoffausstoß; einen Partikelfilter bietet Toyota für dieses Fahrzeug nicht an. Optional ist der Hilux mit einer Kunststoff-Wanne als Schutz für den Laderaum, sowie einem großen Hardtop zu haben. Was die aktive und passive Sicherheit angeht, so befindet sich der Wagen nicht auf dem Stand der Technik, es gibt weder ESP noch Seiten- und Kopf-airbags; hier ist die Konkurrenz bereits weiter. **Karosserievarianten:** Single Cab, Extra Cab. **Konkurrenten:** Ford Ranger, Mazda BT-50, Mitsubishi L200, Nissan Navara, SsangYong Actyon.

- + geräumige Ladefläche
- + hohe Nutzlast
- + Platz für fünf Personen
- + gute Fahrleistungen
- + zuschaltbarer Allradantrieb mit Gelände-Reduktion
- erschwerter Zustieg
- schwache Bremsen
- kein ESP
- hoher Verbrauch
- kein Partikelfilter
- geringe aktive und passive Sicherheit



Karosserie/Ladefläche

Note 2,8

Verarbeitung

Note: 3,3

Der Toyota Hilux ist als robustes Gelände- und Nutzfahrzeug konzipiert - entsprechend einfacher fällt die Verarbeitung aus. Die auf den robusten Leiterrahmen aufgesetzte Karosserie und Ladefläche sind ordentlich gefertigt, der Unterboden allerdings zerklüftet und nur im vorderen Bereich mit einer Stahlblech-Abdeckung geschützt. Auch der Korrosionsschutz macht einen eher mäßigen Eindruck. Im Innenraum fallen zwar hochwertige Ledersitze auf, die Kunststoffe sind aber eher einfach verarbeitet und machen keinen sehr soliden Eindruck. Ein vollwertiges Ersatzrad findet man unter der Ladefläche; das Abschrauben gestaltet sich jedoch relativ aufwändig. Elektrische Sicherungen findet man an drei verschiedenen Stellen, die in der Anleitung recht gut beschrieben sind. Das Auswechseln ist nicht immer ganz einfach.

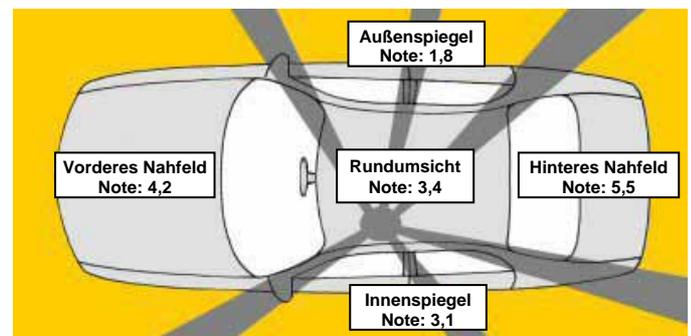
- + Kunststoff-Verkleidungen schützen die Radläufe (in Wagenfarbe lackiert). Das Heck ist mit einem soliden Unterfahrschutz ausgestattet. Die maximale Anhängelast beträgt 2250 kg für einen gebremsten Anhänger.
- Für den Dachtransport ist der Pick-Up nicht besonders gut geeignet, die maximale Dachlast beträgt nur 50 kg. Die maximale Zuladung von 770 kg ist ziemlich wenig im Vergleich zu den Konkurrenten. Das getestete Fahrzeug kam ohne Kunststoff-Wanne auf der blechernen Ladefläche, so dass diese nach kürzester Zeit stark verkratzt sein dürfte. Gegen einen Aufpreis von 339 Euro

kann diese extra geordert werden. Ein Kunststoff-Hardtop mit Heckscheibe ist für 1577 Euro zu haben.

Sicht

Note: 3,1

Die ADAC-Rundumsichtmessung führt beim Toyota Hilux zu einem insgesamt durchschnittlichen Ergebnis. A- und B-Säulen sind verhältnismäßig breit, die C-Säulen jedoch sind vergleichsweise schmal, so dass man nach hinten eine recht gute Sicht hat. Dies gilt allerdings wegen des hohen Hecks (Ladekante) nicht für den hinteren Nahbereich.



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.

- + Die erhöhte Sitzposition verleiht dem Fahrer einen guten Überblick über das Verkehrsgeschehen. Insbesondere das Heck lässt sich sehr gut abschätzen, bei der Front sieht das nicht ganz so gut aus. Die großen Außenspiegel sind beheizbar.
- Eine akustische Einparkhilfe oder Xenonscheinwerfer sucht man vergeblich in der Aufpreisliste.

Ein-/Ausstieg

Note: 3,8

- + Für die Zentralverriegelung gibt es serienmäßig eine Fernbedienung.
- Das Ein- und Aussteigen ist bei diesem Pick-Up sehr beschwerlich. Schuld daran ist der besonders hohe Schweller, man muss förmlich zu den Sitzen hinaufklettern. Dabei stört dann auch noch die vergleichsweise flache Dachkante, wegen der man den Kopf einziehen muss. Der massive Chrom-Schutzbügel (optionales Zubehör) vor dem Schweller erschwert zudem den Zustieg.

Ladefläche-Volumen*

Note: 0,7

- + Das Fahrzeug besitzt an Stelle eines Kofferraumes eine praktische Ladefläche, die mit einer Länge von 1,54 m und einer Breite von 1,52 m recht groß ist und zum Transport von Gegenständen ideal ist, denen es nichts ausmacht, den Witterungsverhältnissen ausgesetzt zu sein. Im Bereich der Radkästen schrumpft die Breite auf etwa 1,15 m, was dennoch genug ist für eine Euro-Palette. Das Gesamtvolumen beträgt etwas mehr als 1000 Liter.



Der Toyota Hilux bietet mit 1000 l Gesamtvolumen die größte Ladefläche gegenüber seinen Konkurrenten.

Ladefläche-Zugänglichkeit

Note: 2,7

- Die Klappe der Ladefläche kann leicht von hinten entriegelt und waagrecht umgeklappt werden. Sie ist massiv und kann dann z.B. auch als zusätzliche Ladefläche dienen.
- + Wegen der fast uneingeschränkt großen, nach oben offenen Ladeöffnung können auch sperrigste Gegenstände problemlos transportiert werden, z.B. mit einem Gabelstapler.
- Wegen der insgesamt enormen Höhe dieses Fahrzeuges liegt auch die Ladekante bei heruntergeklappter Bordwand entsprechend sehr hoch. Die Ladebordwand klappt beim Öffnen ungedämpft nach unten. Sie ist nicht abschließbar.

Ladefläche-Variabilität

Note: 4,5

- Optional sind ein Kunststoff-Hardtop sowie eine Wanne zum Schutz für die Ladefläche erhältlich.
- Auf der glatten Metall-Ladefläche finden lose Gegenstände praktisch keinen Halt.

Innenraum

Note 2,8

Bedienung

Note: 2,5

- + Die Bedienung des Toyota Hilux ist überwiegend einfach. Das Lenkrad ist zwar nur in der Höhe einstellbar, passt aber den meisten Personen recht gut. Pedale und Schalthebel sind optimal angeordnet, das Zündschloss ist beleuchtet. Die Fensterheber

funktionieren elektrisch (nur das Fahrerfenster mit Antippautomatik), die Außenspiegel ebenfalls. Die großen Instrumente sind gut ablesbar, Kontrollleuchten sind für viele Funktionen vorhanden, so auch für das Fahrlicht. Ein Info-Display informiert u.a. über Außentemperatur, Kraftstoffverbrauch und Reichweite. Das Radio-Navigationssystem mit großem Farbdisplay gibt es bei diesem Modell serienmäßig; durch den Touchscreen lässt es sich einfach bedienen, zudem ist die Anordnung optimal. Das Angebot an Ablagen und Getränkehaltern ist vorne und hinten gut. Die Heizung lässt sich einfach manuell einstellen.

- Die Schalter für die beheizbare Heckscheibe und die Sitzheizung liegen sehr ungünstig tief und hinter den beiden Gangschalthebeln. Man vermisst einen Tempomat, den es nur für das Modell mit Automatikgetriebe gibt. Das Handschuhfach ist unbeleuchtet und Leseleuchten sucht man vergeblich; stattdessen gibt es in der Mitte des Dachhimmels eine zentrale Leuchte. Beim Angurten stören vorne der Ablagekasten und hinten die an flexiblen Gurten befestigten Gurtschlösser.



Die Verarbeitungsqualität im Innenraum und die Funktionalität des Fahrerplatzes sind durchschnittlich und bieten noch Raum für Verbesserungen.

Raumangebot vorne*

Note: 2,8

- + Obgleich die Höhe des Innenraumes großzügig ist, wird die maximale Personengröße durch die Kniefreiheit von 1,85 m begrenzt. Das subjektive Raumgefühl ist aber auch wegen der großen Innenbreite recht bequem.

Raumangebot hinten*

Note: 3,1

- Der Hilux Double Cab besitzt hinten eine vollwertige Sitzreihe mit drei Sitzplätzen. Sind die Vordersitze ganz zurück geschoben, dann reicht die Kniefreiheit hinten noch für Insassen bis 1,85 m



Die vollwertige hintere Sitzreihe bietet für zwei Personen ein großzügiges Raumgefühl auf den äußeren Sitzplätzen. Der mittlere Sitzplatz dagegen ist eher schmal und unbequem.

Größe aus. Auch hier sind die Innenbreite und daher auch das subjektive Raumgefühl großzügig, wenn dort zwei Personen mitfahren. Der dritte Sitz in der Mitte ist schmal und weniger bequem.

Komfort

Note 3,2

Federung

Note: 3,4

Die Federung mit der blattgederten Hinterachse ist Geländewagen-typisch relativ weich und doch nicht besonders komfortabel gedämpft. Auf welliger Autobahn befindet man sich in ständiger Auf- und Abbewegung und lang gezogene Unebenheiten bringen den Aufbau ins Aufschwingen. In Kurven ist die Seitenneigung recht ausgeprägt.

Sitze

Note: 2,7

- + Vorne sind die Sitze angenehm straff gepolstert, Lehnen und Flächen gut konturiert, die Sitzposition ist einwandfrei. Hinten ist die Federung weicher aber auch komfortabel, die Lehnen sind etwas höher als vorne. Haltegriffe sind für alle Mitfahrer vorhanden, der Beifahrer besitzt sogar zwei, einen vorne an der A-Säule und einen wie gewohnt am Dach, letzterer fehlt am Fahrerplatz.
- Weniger gut ist die Tatsache, dass nicht einmal der Fahrersitz in der Höhe einstellbar ist. Die vorderen Lehnen könnten etwas höher sein. Hinten ist der Abstand von der Sitzfläche zum Fußraum zu gering. So sitzen die Insassen dort in einer unangenehmen Hochhaltung mit stark angewinkelten Beinen und fehlender Oberschenkelauflage.

Innengeräusch

Note: 3,7

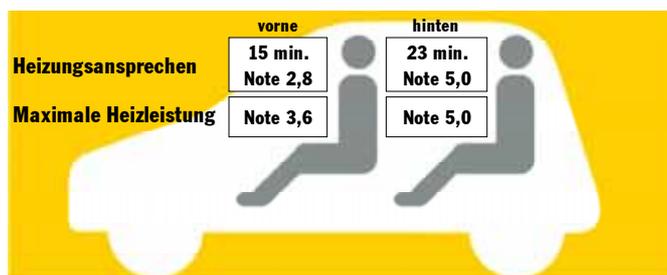
- Das Innengeräusch ist bereits bei 130 km/h recht hoch. Führt man noch schneller, werden Motor- und Windgeräusche störend laut.

Heizung, Lüftung

Note: 3,4

(Heizungstest bei -10°C in der ADAC-Klimakammer) Die Heizwirkung ist vorne durchschnittlich, hinten dagegen sehr schlecht; es vergeht viel Zeit bis sich angenehme Temperaturen im Innenraum einstellen.

- + Eine manuell einstellbare Klimaanlage ist serienmäßig an Bord. Um die generell schwache Heizwirkung des Dieselmotors auszugleichen, ist der Hilux mit einer elektrischen Zusatzheizung ausgestattet, die manuell mit einem Schalter bei Bedarf zugeschaltet werden kann.



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

Motor/Antrieb

Note 3,0

Fahrleistungen*

Note: 2,8

Der Motor ist recht durchzugsstark und besitzt bereits bei niedrigen Drehzahlen genug Drehmoment, um ohne viel zu Schalten zügig vorwärts zu kommen.

- + Auf der Autobahn überrascht das schwere und aerodynamisch nicht unbedingt optimierte Fahrzeug mit guten Fahrleistungen und einer Höchstgeschwindigkeit, die man dem Wagen nicht zugetraut hätte. So sind 190 km/h laut Tacho kein Problem und man kann mit dem übrigen Verkehr spielend mithalten.

Laufkultur

Note: 4,0

- Die Laufkultur des 3-Liter-Vierzylinder-Dieselmotors ist nicht die beste, der Wagen vibriert überdurchschnittlich und das Diesel-Nageln ist auch bei betriebswarmem Motor noch deutlich wahrzunehmen.

Schaltung

Note: 3,3

Die Gänge lassen sich durchschnittlich schalten. Eine übermäßige Präzision ist der Schaltung mit den langen Schaltwegen nicht zu attestieren, aber problematisch ist sie auch nicht. Nur beim Einlegen des Rückwärtsganges kann es ein wenig im Getriebe krachen. Ein zweiter, kleinerer Schalthebel dient dazu, zwischen Zweirad- (2H) und Allradantrieb (4H) zu wechseln. Auch eine Gelände-Reduktion ist damit zuschaltbar (4L).

Getriebeabstufung

Note: 2,0

- + Die Abstufung der fünf Gänge passt gut zur Leistungscharakteristik des Motors. Bei aktivierter Geländereduktion kann der Vortrieb auch in mittelschwerem Offroad-Terrain sicher gewährleistet werden.

Fahreigenschaften

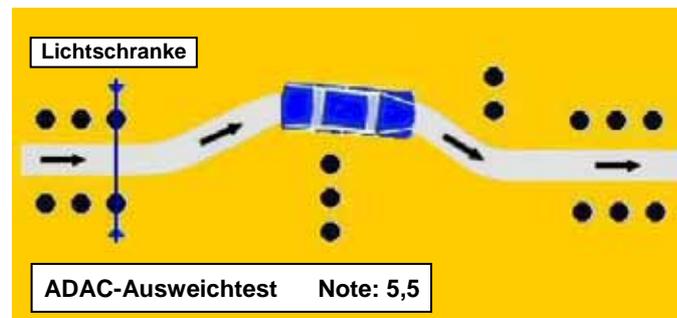
Note 4,4

Fahrstabilität

Note: 4,4

GELÄNDETAUGLICHKEIT: Die Geländetauglichkeit des Hilux ist sehr gut, es gibt nichts, was den Hilux vor nennenswerten Problemen stellt. Das Hinterachsdifferenzial hat eine selbsttätige Ausgleichsperre mit Schlupfbegrenzung, vorne gibt es Freilaufnaben. Die Geländeuntersetzung, die hohe Bodenfreiheit von 292 mm und eine ordentliche Wattiefe von 70 Zentimetern machen die Offroad-Tauglichkeit perfekt. Der Böschungswinkel vorn beträgt 30 Grad, der Rampenwinkel 23 Grad.

- + Der zuschaltbare Allradantrieb mit Reduktionsgetriebe und Differentialsperre garantiert optimale Traktion in allen Lebenslagen. Voraussetzung ist, dass dieser auch zugeschaltet wurde. Führt man im üblichen 2WD-Modus auf rutschigem Untergrund, so ist die Traktion sehr schlecht.
- Die Richtungsstabilität bei Ausweichmanövern ist - verglichen mit modernen PKW - sehr schlecht. Bereits bei etwas zu viel Gas in Kurven droht das Heck auszubrechen. Weicht man einem Hindernis schnell aus, so verliert man leicht die Kontrolle über das Fahrzeug und gerät ins Schleudern. Auch die Gefahr, dabei umzukippen ist tendenziell vorhanden. Ein elektronisches System zur Stabilisierung der Fahrt in kritischen Situationen (ESP) ist nicht erhältlich. Gerade Fahrzeuge dieser Art sollten auf solche Systeme nicht verzichten.



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: 3,7

- Das Eigenlenkverhalten in schnell gefahrenen Kurven ist prinzipiell unkritisch untersteuernd. Bei Lastwechsel in Kurven jedoch bricht dann schnell das Heck aus und man droht ins Schleudern zu geraten. ESP, das hier helfen könnte, ist für den Toyota Hilux nicht erhältlich.

Lenkung*

Note: 3,9

Die Lenkung ist indirekt und spricht nicht besonders agil an (typisch für Fahrzeuge dieser Art). Sie ist relativ unpräzise und vermittelt wenig Fahrbahnkontakt. Beim Rangieren ist sie aber leichtgängig.

- Der Wendekreis von über 13 m ist sehr groß und hat beispielsweise beim Wenden zur Folge, dass man viel rangieren muss. Von Handlichkeit kann hier keine Rede sein.

Bremse

Note: 5,5

- Die Bremswirkung ist zunächst noch mäßig, Bremswege von etwa 45 m sind bei kalter Bremse realisierbar (ohnehin kein guter Wert). Im Verlauf der zehn Messungen jedoch verlängert sich der Weg bereits ab der zweiten Messung bis hin zu über 60 m, was für ein Fahrzeug in der heutigen Zeit nicht mehr akzeptabel ist. Man spricht hier von starkem Fading durch viel zu schnell überhitzende Bremsen.

Sicherheit

Note 4,0

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme **Note: 5,1**

- Der Toyota Hilux besitzt keine Systeme zur Verbesserung der aktiven Fahrsicherheit (z.B. ESP). Der Kraftstoff-Einfüllstutzen befindet sich auf der gefährlichen linken, dem Verkehr zugewandten Seite. Die Fahrerlehne kann beim Einstellen der Neigung versehentlich nach hinten wegklappen.

Passive Sicherheit - Insassen **Note: 3,5**

- Die Kopfstützen reichen vorne in der Höhe für Insassen bis 1,80 m Größe aus, hinten nur bis 1,65 m. Für den Fahrer ist ein Seatbelt-Reminder vorhanden, der an einen vergessenen Gurt erinnert.
- Der Wagen ist lediglich mit Frontairbags ausgestattet. Im Falle eines Unfalles liegt der Hilux damit auf dem Gebiet der passiven Sicherheit weit unter dem heute üblichen Standard.

Kindersicherheit **Note: 3,5**

- Auf den beiden äußeren Rücksitzen ist die Montage verschiedener Kindersitze überwiegend problemlos möglich - es fehlt jedoch an Isofix-Befestigungspunkten. Das Angurten ist wegen der festen Gurtschlösser zwar einfach, für Sitze mit besonders hohem Gurtbedarf könnten die Gurte jedoch zu kurz sein.
- Auf dem Mittelsitz ist eine lagestabile Befestigung von Kindersitzen kaum möglich, da nur ein Zweipunktgurt vorhanden ist. Auf dem Beifahrersitz dürfen keine rückwärts gerichteten Kindersitze

befestigt werden, weil sich dort der Airbag nicht deaktivieren lässt.

Fußgängerschutz

Note: 4,0

- Die hohe und bullige Frontpartie lässt auf ein erhöhtes Risiko bei Unfällen mit Fußgängern schließen.

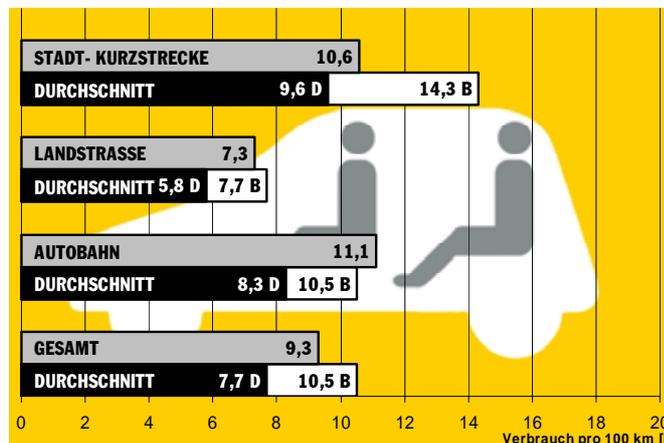
Verbrauch/Umwelt

Note 4,1

Verbrauch*

Note: 4,5

- Der Toyota Hilux hat einen recht hohen Kraftstoffverbrauch. Innerorts sind es 10,6 l, außerorts 7,3 l und auf der Autobahn 11,1 Liter Diesel auf 100 km. Der Durchschnittsverbrauch beträgt 9,3 l/100 km.



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

Abgas

Note: 3,8

Die Anteile an Schadstoffen im Abgas sind beim Hilux relativ hoch, insgesamt gerade noch durchschnittlich. Ein Diesel-Partikelfilter ist für dieses Fahrzeug nicht erhältlich.

Die Motorvarianten

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	2.5 D-4D Double Cab	3.0 D-4D Double Cab
Aufbau/Türen	PK/4	PK/4
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/2494	4/2982
Leistung [kW(PS)]	88(120)	126(171)
Max.Drehmoment [Nm]bei U/min	325/2000	343/1400
0-100 km/h[s]	15,2	12,0
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	155	170
Verbrauch pro 100 km [l]	9,2D	9,3D
Versicherungsklassen KH/VK/TK	n.b./n.b./n.b.	n.b./n.b./n.b.
Steuer pro Jahr[Euro]	416	499
Monatliche Gesamt-Kosten[Euro]	k.A.	k.A.
Grundpreis[Euro]	26.656	30.821

Aufbau:

ST = Stufenheck
SR = Schrägheck
CP = Coupe
CA = Cabriolet
RO = Roadster

KB = Kombi
KT = Kleintransporter
TR = Transporter
GR = Großraumlimousine
BU = Bus

GE = Geländewagen
PK = Pick-Up

Versicherung:
KH = KFZ-Haftpfl.
VK = Vollkasko
TK = Teilkasko

Kraftstoff:
N = Normalbenzin
S = Superbenzin
SP = SuperPlus
D = Diesel

Daten und Messwerte

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro4 III
Hubraum	2982 ccm
Leistung	126 kW (171 PS)
bei	3600 U/min
Maximales Drehmoment	343 Nm
bei	1400 U/min
Kraftübertragung	zuschaltbarer Allradantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	255/65R16
Reifengröße (Testwagen)	255/65R16H
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Trommel
Wendekreis links/rechts	13,1 m/13,45 m
Höchstgeschwindigkeit	170 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	12,0 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3. Gang)	7,7 s
Bremsweg aus 100 km/h	57 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	9,3 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	10,6/7,3/11,1 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test	219 g/km/ 244 g/km
Innengeräusch 130 km/h	72 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	5255 mm/1760 mm/1810 mm
Leergewicht/Zuladung	1965 kg/770 kg
Kofferraumvolumen	1017 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/2250 kg
Dachlast	50 kg
Tankinhalt	80 l
Reichweite	860 km
Allgemeine Garantie	3 Jahre / 100.000 km
Rostgarantie	6 Jahre

ADAC-Testwerte *kursiv*

Kosten

Monatliche Betriebskosten	k.A.
Monatliche Werkstattkosten(geschätzt)	k.A.
Monatliche Fixkosten	k.A.
Monatlicher Wertverlust	k.A.
Monatliche Gesamtkosten	k.A.
(vierjährige Haltung, 15000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	n.b./n.b./n.b.
Grundpreis	35.224 Euro

Ausstattung

Technik

Allradantrieb (zuschaltbar)	Serie
Automatikgetriebe	1785 Euro
Bremsassistent	nicht erhältlich
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	nicht erhältlich
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Parkhilfe, elektronisch	nicht erhältlich
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Rußpartikelfilter	nicht erhältlich
Tempomat	nicht erhältlich
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	nicht erhältlich

Innen

Airbag, Seite vorne/hinten	nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	nicht erhältlich
Innenspiegel, automatisch abblendend	nicht erhältlich
Isofix-Kindersicherungssystem	nicht erhältlich
Klimaanlage	Serie
Navigationssystem (Colour-Touchscreen)	Serie
Rücksitzlehne und -bank umklappbar (zusammenklappbar)	Serie
Sitzbezüge, Leder (Sitzheizung vorne)	Serie

Außen

Alarmanlage	nicht erhältlich
Anhängerkupplung (starrer Kugelkopf)	452 Euro
Außenspiegel, automatisch abblendend	nicht erhältlich
Hardtop (mit Heckscheibe)	1577 Euro
Lackierung Metallic	595 Euro°
Leichtmetallfelgen (16 Zoll)	Serie
Nebelscheinwerfer	Serie
Schiebe-Hubdach	nicht erhältlich

°im Testwagen vorhanden

Testzeugnis

Technik/Umwelt(Testergebnis)3,5

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

Für dieses Fahrzeug liegen aufgrund der LKW-Zulassung keine Wirtschaftlichkeitsdaten vor.

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 September 2007