

Mitsubishi L200 2.5 DI-D Double Cab Intense

Viertüriger Pick-Up der oberen Mittelklasse (100 kW / 136 PS)

ADAC Testergebnis

Note 3,1

Mitsubishi hat den Pick-Up L200 komplett überarbeitet und dem Nutzfahrzeug ein deutlich sportlicheres Image verpasst. Die schwungvollen Linien und die der optisch abgesetzten Pritsche wirken freundlicher und eleganter, klassische Pickup-Tugenden wie Variabilität und Robustheit wurden beibehalten. Sein neu entwickelter 2,5 Liter Vierzylinder-Diesel mit Common-Rail-Technik erfüllt die Abgasnorm Euro 4, hat aber nur ein offenes Rußfiltersystem, das nur ca. 30% der Wirkung gegenüber einem geschlossenen System hat. Die Fahrleistungen sind gut, der Verbrauch jedoch ist hoch. In der Ausstattung Doppelkabine Intense ist alternativ ein 4-Stufen Automatikgetriebe erhältlich. In Deutschland führen die robusten "Pritschenwagen" noch ein Schattendasein, meist wird er hauptsächlich als Transportfahrzeug in landwirtschaftlichen Betrieben eingesetzt. Ganz billig sind sie aber in dieser Ausführung nicht, denn schon der günstigere L200 kostet als Doppelkabine mit Intense-Paket 30.290 Euro. **Karosserievarianten:** Der neue L200 wird in drei Karosserieversionen angeboten: Single Cab (Einzelkabine 2-Sitzer), Club Cab (verlängerte zweitürige Einzelkabine, 2+2-Sitzer) und als Double Cab (viertürige Doppelkabine, 5-Sitzer). Die Gesamtlänge ist immer gleich. **Konkurrenten:** Ford Ranger, Isuzu D-Max, Mazda BT-50, Nissan Navara, SsangYong Actyon Sports, Toyota Hilux.



- + Gelände- und Pritschenwagen in einem
- + ESP Serie
- + ordentliche Verarbeitung
- + einfache Bedienung
- + hohe Nutzlast
- unübersichtliche Karosserie
- langer Bremsweg
- großer Wendekreis

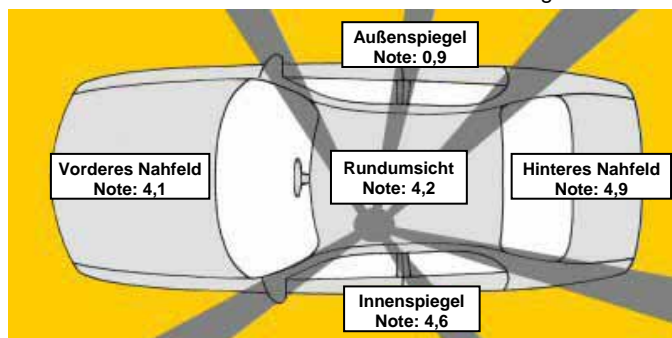
Karosserie/Ladefläche

Note 3,0

Verarbeitung

Note: 2,5

- + Der L200 ist als robustes Gelände- und Nutzfahrzeug konzipiert, hat einen stabilen Leiterraum. Die aufgesetzte Karosserie samt Ladefläche ist ordentlich gefertigt, der Motorbereich nach unten ist mit einer Stahlblech-Abdeckung geschützt. Als Auffahrschutz ist das Heck mit einem soliden Unterfahrschutz ausgestattet. Ein



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.

vollwertiges Ersatzrad findet man unter der Ladefläche; das Entnehmen und wieder einsetzen des Rades gestaltet sich relativ einfach. Die getestete Topversion Intense hat im Innenraum den grauen Kunststoff-Look des Vorgängers abgelegt und schafft Behagen. Das Interieur wirkt insgesamt solide, die verwendeten Materialien sind überwiegend hochwertig. Die Ladefläche ist passend für eine Euro-Palette. Als Nutzlast sind bis zu ca. 850 Kilogramm möglich, der L200 liegt damit aber unter der Tragkapazität von Konkurrenten. Die maximale Anhängelast kann bis zu 2,7 Tonnen - gebremst bei 12% Steigung - betragen. Das höchstzulässige Zuggesamtgewicht ist mit 5.500 kg angegeben. Durch die großzügige Bodenfreiheit lassen sich Fahrten abseits befestigter Straßen mit dem L200 leicht bewerkstelligen. Die Durchrostungsgarantie wurde von sechs auf zwölf Jahre erweitert.

- Für den Dachtransport ist der Pick-Up nicht sehr gut geeignet, die maximale Dachlast beträgt 50 kg. Eine Waschstraßendurchfahrt zur Reinigung der Karosserie ist mit offener Ladefläche nicht möglich. Der Tankdeckel ist nicht in die zentrale Türverriegelung mit einbezogen, der Entriegelungshebel befindet sich schlecht erreichbar im Fußraum des Fahrers.

Sicht

Note: 3,5

Eine akustische Einparkhilfe für hinten ist gegen Aufpreis erhältlich.

- + Die Außenspiegel sind sehr groß und beheizbar. Die erhöhte Sitzposition verleiht dem Fahrer einen guten Überblick über das vordere Verkehrsgeschehen
- Die ADAC-Rundumsichtmessung führt zu einem schlechten Ergebnis. Die Dach-Säulen sind verhältnismäßig breit, die Kopfstützen der Rücksitzbank sind nicht versenkbar, was besonders den Blick nach hinten erschwert. Vor und hinter der Karosserie sind Hindernisse im unmittelbaren Nahbereich nicht zu erkennen. Xenonscheinwerfer werden nicht angeboten.

Ein-/Ausstieg

Note: 3,5

Das Ein- und Aussteigen ist bei diesem Pick-Up nicht gerade bequem. Der Fahrzeugboden ist sehr hoch und verlangt, dass die Beine weit angehoben werden. Die vergleichsweise flache Dachkontur zwingt den Kopf einzuziehen. An dem vorstehenden Trittbrett und den breiten Karosserieschweller verschmutzt man sich leicht die Kleidung.

- + Für die Zentralverriegelung gibt es serienmäßig eine Fernbedienung.

Ladefläche-Volumen*

Note: 1,5

- + Das Fahrzeug besitzt an Stelle eines Kofferraumes eine Ladefläche mit einer leicht zu reinigenden Kunststoffwanne (Aufpreis), die zum Transport von vielerlei Materien ideal ist, denen es nichts ausmacht, den Witterungsverhältnissen ausgesetzt zu sein. Die Abmessungen vom Ladeboden ergeben eine Gesamtlänge von ca. 1,30 m bei einer Breite von ca. 1,0 m zwischen den vorstehenden Radkästen und ca. 1,30 m Breite auf ca. 0,80 m im Heckbereich. Dort reicht der Platz aus für eine Euro-Palette. Die Seitenwandhöhe beträgt 0,44 m bis 0,39 m (nach hinten fallend). Daraus errechnet sich ein Volumen von 645 Liter. Der L200 verkraftet beachtliche ca. 850 Kilogramm Zuladung unter Berücksichtigung der zulässigen Achslasten.



Die Ladefläche ist großzügig und bietet Platz für eine Euro-Palette. Die hohe Lage der Ladefläche erschwert allerdings die Beladung.

Ladefläche-Zugänglichkeit

Note: 3,6

- + Die sehr große Ladeöffnung und das praktische Format machen es möglich, selbst sperrige Gegenstände zu transportieren. Die Ladebordwand lässt sich nach hinten waagrecht klappen und ist mit 250 kg belastbar. Das ermöglicht auch eine Beladung mit dem Gabelstapler, zudem verlängert sie die nutzbare Ladefläche auf 1,80 m.
- Die Ladebordwand lässt sich nicht absperren. Mit dem Entriegeln klappt sie ungedämpft nach hinten. Das Anheben zum Schließen verlangt ziemlich viel Kraft. Wegen der insgesamt enormen Bordwandhöhe dieses Fahrzeuges von ca. 1,30 m liegt auch die Ladefläche bei heruntergeklappter Bordwand mit ca. 0,90 m sehr hoch über der Fahrbahn.

Ladefläche-Variabilität

Note: 4,5

- Ein Hardtop, sowie diverse Ladeflächenabdeckungen und Stauboxsysteme werden als Extras angeboten.
- Kleine Gebrauchsgegenstände können auf der Ladefläche so gut wie nicht befestigt werden, weil Ablagemöglichkeiten fehlen und die Befestigungsösen sich seitlich im oberen Bereich der Bordwand und nicht auf dem Ladeboden befinden.

Innenraum

Note 2,7

Bedienung

Note: 2,4

- + Das Cockpit des L200 präsentiert sich funktionell. Die Schalter der Heizung und der Getriebeschalthebel liegen gut zur Hand. Das Lenkrad ist zwar nur in der Höhe einstellbar, lässt sich aber den meisten Fahrern gut anpassen. Die Instrumente sind groß und einwandfrei ablesbar. Die Fenster- und Außenspiegelbedienung erfolgt elektrisch, alle Seitenfenster sind mit Öffnungs- und Schließautomatik ausgestattet, auch die Heckscheibe ist elektrisch versenkbar. Kontrollleuchten sind für viele Funktionen vorhanden, die gewählte Antriebsart wird angezeigt. Ein Display informiert über Außentemperatur, Kraftstoffverbrauch und Reichweite, sowie Uhrzeit, Außentemperatur und Audio-Einstellungen oder Barometer Höhenmesser und Kompass.
- Zum Schließen voll geöffneter Türen muss man sich weit aus dem Auto lehnen, weil die Griffe dann zu weit entfernt sind. Das Handschuhfach ist unbeleuchtet. Bei der Betätigung des Kupplungspedals stößt man mit dem Knie am Lenkrad an. Der Hebel zur FahrersitzhöhenEinstellung wirkt sehr instabil. Beim Angurten stören hinten die an flexiblen Gurten befestigten Gurtschlösser und es sind nur unpraktische, kleine Ablagen vorhanden.



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

Raumangebot vorne*

Note: 2,8

Der Fahrersitz lässt sich für Personen bis zu einer Größe von 1,90 m zurückschieben. Obgleich die Höhe des Innenraumes großzügig ist, wird die Bewegungsfreiheit beschränkt durch die Innenraumbreite.

Raumangebot hinten*

Note: 3,0

Sind die Vordersitze für 1,85 m große Personen eingestellt, reicht die Beinfreiheit auf den hinteren Sitzen für Insassen bis zu einer Größe von 1,90 m aus. Das Raumgefühl wirkt großzügig, für zwei Mitfahrer. Der dritte Sitz in der Mitte ist schmal und weniger bequem.

Komfort

Note 2,7

Federung

Note: 2,8

Mit vier Personen besetzt, wirkt die Federung auf besseren Stra-

ßen recht angenehm. Auch sind die Karosseriebewegungen gut gedämpft und halten sich beim Durchfahren von Wechselkurven in Grenzen. Kurze Unebenheiten werden dagegen weitgehend ungedämpft an die Insassen durchgereicht, die Federung wirkt stoßig. Bei voller Beladung verliert die Federung ihre Stoßigkeit, dann sind aber die Karosseriebewegungen ausgeprägt und werden als unangenehm empfunden

Sitze

Note: 2,9

Vorne sind die Sitze angenehm straff gepolstert, die Proportionen von Lehne und Flächen auch für Großgewachsene ausreichend, wenngleich sie mehr Seitenhalt bieten könnten.

- + Der Fahrersitz ist in der Höhe einstellbar. Der Fahrer kann sich mit dem linken Fuß fest abstützen. Haltegriffe im Dachbereich sind überall vorhanden.
- Der Sitzbezug mit dem Schaumgummiunterbau ist schweißtreibend. Die Rücksitzfläche ist zu weich und der Abstand von der Sitzfläche zum Fußraum zu gering. So sitzen die Insassen dort in einer unangenehmen Hockhaltung mit stark angewinkelten Beinen und fehlender Oberschenkelauflage.

Innengeräusch

Note: 3,5

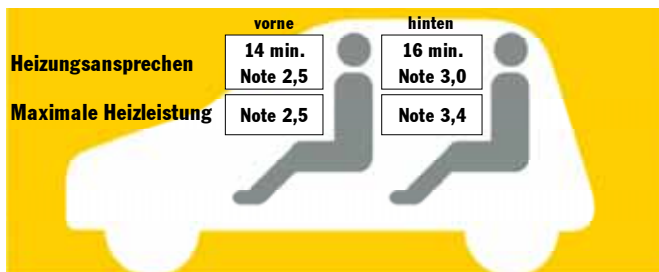
Beim Startvorgang ist das Diesel-Nageln deutlich wahrzunehmen, das Motorgeräusch dominant brummig, besonders bei 100 bis 110 km/h. Fährt man schneller, relativiert sich das Motorgeräusch und die Windgeräusche treten in den Vordergrund.

Heizung, Lüftung

Note: 2,3

(Heizungstest bei -10°C in der ADAC-Klimakammer) Ansprechzeit und Wirksamkeit der Heizung zum Erreichen der Wohlfühltemperatur sind auf den vorderen Sitzplätzen zufriedenstellend und auf den Rücksitzen ausreichend.

- + Eine Klimaanlage ist serienmäßig an Bord. Die Verteilung der Luftmengen zu den verschiedenen Düsen und Ausströmern ist individuell und einfach möglich.



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

Motor/Antrieb

Note 3,3

Fahrleistungen*

Note: 3,6

Der neue 2,5 DI-D mit Turbo und Ladeluftkühlung sowie moderner Common-Rail-Direkteinspritzung hat zwar mit dem hohen Fahrzeuggewicht zu kämpfen, besitzt jedoch genug Drehmoment, um ohne viel zu Schalten zügig vorwärts zu kommen.

Laufkultur

Note: 4,0

Der Dieselmotor vibriert nicht übermäßig stark, beim Startvorgang ist das Diesel-Nageln deutlich wahrzunehmen.

Schaltung

Note: 3,3

Die Gänge lassen sich ohne größeren Kraftaufwand schalten. Eine übermäßige Präzision ist der Schaltung mit den langen Schaltwegen nicht zu attestieren. 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).

- Beim Lastwechsel ist ein Rucken im Antriebsstrang feststellbar.

Getriebeabstufung

Note: 2,0

- + Die Auslegung des Fünfgang-Getriebes passt recht gut zur Drehmomentcharakteristik des Motors. Zwischen Heck- und Allradantrieb kann bis zu 100 km/h umgeschaltet werden. Die Kraftverteilung auf Vorder- und Hinterachse erfolgt variabel über die Viskokupplung im Mittendifferenzial. Unbefestigte Wege lassen sich mit Allradantrieb und gesperrtem Zentraldifferenzial im 4HLC-Modus bewältigen. Für extrem steile Anstiege oder schweres Gelände steht zusätzlich die Gelände-Untersetzung (4LLC) zur Verfügung.

Fahreigenschaften

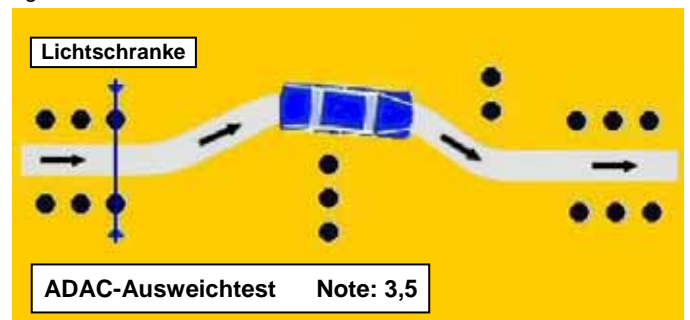
Note 3,7

Fahrstabilität

Note: 2,8

Beim ADAC- Ausweichtest muss wegen starkem Untersteuern viel am Lenkrad gekurbelt werden, plötzliche Ausweichmanöver lassen sich dadurch nicht realisieren. Da kann auch ESP nicht helfen. Der positive Effekt ist aber, dass Schleudern praktisch ausgeschlossen ist.

- + GELÄNDETAUGLICHKEIT: Der L200 hat eine große Geländetauglichkeit durch seine Bauart. Böschungswinkel vorn 33°4', Rampenwinkel 26°7', Böschungswinkel hinten 27°2', Watttiefe 500 mm, Bodenfreiheit 200 mm. Der L 200 Intense ist überwiegend richtungsstabil, selbst auf schlechten Straßen hält er gut seine Spur. Im Gegenzug verhilft der moderne Permanent-Allradantrieb „Super Select 4WD“, Traktionskontrolle und ESP zu gutmütigen Fahreigenschaften auf der Straße sowie kräftigem Vortrieb in unbefestigtem Gelände. Die elektronisch gesteuerte Traktionskontrolle sorgt dafür, dass die Antriebsräder auch auf rutschiger Fahrbahn kaum noch durchdrehen. Eine Geländeuntersetzung hilft, sich mit Kriechgeschwindigkeit besser durch schwieriges Gelände wühlen zu können.



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: 3,0

Der Grenzbereich liegt relativ hoch, man kann Kurven verhältnismäßig schnell durchfahren. Bei plötzlichem Gaswegnehmen in der Kurve verhält sich der Wagen untüchisch.

Lenkung*

Note: 3,7

Der L200 wartet mit einer indirekten aber leichtgängigen Lenkung auf und provoziert so ständige Lenkkorrekturen. Die Lenkung spricht bei schnellen Ausweichmanövern zufriedenstellend an, verhärtet aber spürbar bei schnellen Lenkradbewegungen.

- Fahrbahnebenheiten schlagen gelegentlich bis aufs Lenkrad durch. Der Wendekreis von ca. 13 m ist sehr groß und hat beim Wenden viel Kurbelei am Lenkrad zur Folge.

Bremse

Note: 5,5

- Ansprechzeit und Dosierbarkeit der Bremse sind passabel.
- Bei Vollbremsungen aus 100 km/h bis zum Stillstand sind 46

Meter notwendig (Mittelwert aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Reifen: 245/75 R 17 Michelin Cross Terrain - Ganzjahresreifen). Bei kalter Bremse sind Bremswege von etwa 43 m realisierbar. Im Verlauf der zehn Messungen verlängert sich der Bremsweg bereits ab der dritten Messung kontinuierlich. Nach der zehnten Bremsmessung steht der Mitsubishi erst nach 48,6 Metern. Das ist für ein Fahrzeug mit derart hoher Zuladung in der heutigen Zeit nicht mehr akzeptabel.

Sicherheit

Note 2,7

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme **Note: 3,0**

- + Der L200 Pick-Up Intense ist serienmäßig mit dem elektronischen Stabilitätssystem ESP ausgestattet. Rückleuchten warnen bei geöffneten Türen.
- 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: 2,4**

Das Fahrzeug besitzt neben Frontairbags auf den vorderen Plätzen Seitenairbags (optional für die Modelle XLT und XLT-Limited); sowie Gurtstraffer und Gurtkraftbegrenzer. Liegt damit auf dem Gebiet der aktiven Sicherheit im durchschnittlichen Standard von PKWs.

- + Die vorderen Kopfstützen sind für Personen bis ca. 1,85 m Größe ausreichend hoch. Auf den Rücksitzen reicht die Kopfstützhöhe für ca. 1,75 m große Mitfahrer aus. Auf allen Plätzen ist der Kopfstützen-Horizontalabstand gering. Das Fahrzeug ist mit Seatbelt-Reminder auf beiden vorderen Sitzen ausgestattet, der an die Gurtanlegepflicht erinnert. An den stabilen, griffgerechten Türgriffen lässt sich hohe Zugkraft aufbringen. So kann man nach einem Unfall verklemmte Türen leichter öffnen.
- Der Wagen verfügt über Fahrer- und Beifahrerairbags sowie Gurtstraffer und Gurtkraftbegrenzer vorn. Er liegt damit auf dem Gebiet der aktiven Sicherheit weit unter dem üblichen Standard von PKWs. Hinten verlaufen die Rückhaltegurte ungünstig hoch am Hals.

Kindersicherheit **Note: 2,1**

- + Ein Isofix-System mit drittem Befestigungspunkt (TOP Tether) zur Verankerung von Kindersitzen ist serienmäßig an den äußeren Rücksitzplätzen vorhanden. Dort reichen die Gurtlängen auch für

Kinderrückhaltesysteme mit besonders hohem Gurtbedarf aus. Der rechte Front-Airbag lässt sich (mit dem Zündschlüssel) deaktivieren. Dann dürfen auf dem Beifahrersitz auch rückwärts gerichtete Kindersitze befestigt werden. Die Fensterheber haben einen zuverlässig funktionierenden Einklemmschutz.

- Die Schösser der Rücksitzgurte sind an flexiblen Gurten befestigt. Dadurch ist es mühsam Kinder-Rückhaltesysteme zu befestigen. Auf der weichen Sitzfläche können Kindersitzsysteme nicht lagestabil befestigt werden.

Fußgängerschutz

Note: 4,0

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

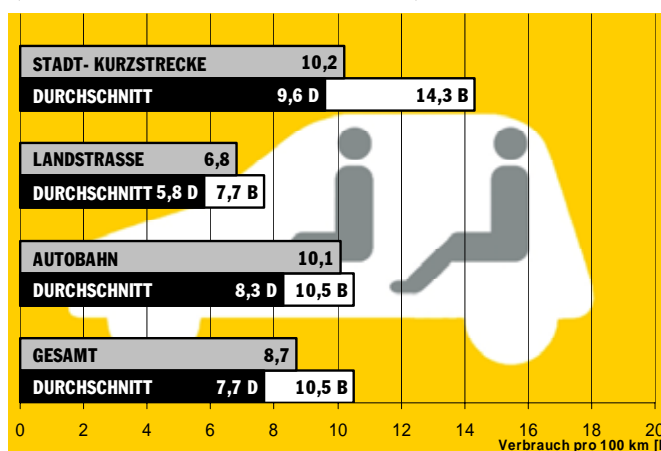
Verbrauch/Umwelt

Note 3,3

Verbrauch*

Note: 3,9

- Im Durchschnitt konsumiert der L200 8,7 Liter Diesel auf 100 km. Das errechnet sich aus dem Verbrauch, innerorts 10,2 l, außerorts 6,8 l und dem Autobahnverbrauch mit 10,1 l.



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

Abgas

Note: 2,8

Die Schadstoffanteile im Abgas liegen im Durchschnittsbereich. Der Filter reduziert höchstens 30% der Rußpartikel. Wirtschaftlichkeitsdaten liegen derzeit noch nicht vor.

Die Karosserievarianten

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	2.5 DI-D Single Cab	2.5 DI-D Club Cab	2.5 DI-D Double Cab
Aufbau/Türen	PK/2	PK/2	PK/4
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/2477	4/2477	4/2477
Leistung [kW(PS)]	100(136)	100(136)	100(136)
Max.Drehmoment [Nm]bei U/min	314/2000	314/2000	314/2000
0-100 km/h[s]	14,6	14,6	14,6
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	167	167	167
Verbrauch pro 100 km [l]	8,7D	8,7D	8,7D
Versicherungsklassen KH/VK/TK	n.b./n.b./n.b.	n.b./n.b./n.b.	n.b./n.b./n.b.
Steuer pro Jahr[Euro]	416	416	416
Monatliche Gesamt-Kosten[Euro]	k.A.	k.A.	k.A.
Grundpreis[Euro]	22.890	25.690	27.290

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	2477 ccm
Leistung	100 kW (136 PS)
bei	4000 U/min
Maximales Drehmoment	314 Nm
bei	2000 U/min
Kraftübertragung	permanenter Allradantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	265/65R17
Reifengröße (Testwagen)	245/75R17S
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Trommel
Wendekreis links/rechts	12,9 m/13,05 m
Höchstgeschwindigkeit	167 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	14,6 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3. Gang)	9,8 s
Bremsweg aus 100 km/h	45,5 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	8,7 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	10,2/6,8/10,1 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test	228 g/km/ 230 g/km
Innengeräusch 130 km/h	71 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	5075 mm/1800 mm/1780 mm
Leergewicht/Zuladung	1975 kg/875 kg
Ladeflächevolumen	645 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/2700 kg
Dachlast	50 kg
Tankinhalt	75 l
Reichweite	860 km
Allgemeine Garantie	3 Jahre / 100.000 km
Rostgarantie	12 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	30.290 Euro

Ausstattung

Technik

Allradantrieb (zuschaltbar)	Serie
Automatikgetriebe	1500 Euro
Bremsassistent	nicht erhältlich
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	nicht erhältlich
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Parkhilfe, elektronisch	139 Euro
Rußpartikelfilter (offenes System)	690 Euro°
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	2474 Euro
Sitze, vorn, beheizbar	Serie

Außen

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

°im Testwagen vorhanden

Testzeugnis

Technik/Umwelt(Testergebnis)**3,1**

Karosserie/Ladefläche	3,0
Verarbeitung	2,5
Sicht	3,5
Ein-/Ausstieg	3,5
Ladefläche-Volumen*	1,5
Ladefläche-Zugänglichkeit	3,6
Ladefläche-Variabilität	4,5
Innenraum	2,7
Bedienung	2,4
Raumangebot vorne*	2,8
Raumangebot hinten*	3,0
Innenraum-Variabilität	4,0
Komfort	2,7
Federung	2,8
Sitze	2,9
Innengeräusch	3,5
Heizung, Lüftung	2,3
Motor/Antrieb	3,3
Fahrleistungen*	3,6
Laufkultur	4,0
Schaltung	3,3
Getriebeabstufung	2,0
Fahreigenschaften	3,7
Fahrstabilität	2,8
Kurvenverhalten	3,0
Lenkung*	3,7
Bremse	5,5
Sicherheit	2,7
Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme ...	3,0
Passive Sicherheit - Insassen	2,4
Kindersicherheit	2,1
Fußgängerschutz	4,0
Umwelt	3,3
Verbrauch*	3,9
Abgas	2,8

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 Mai 2007