

Fiat Scudo 140 Multijet DPF Panorama Executive lang

Fünftürige Großraumlimousine der Mittelklasse (100 kW / 136 PS)

ADAC Testergebnis

Note 2,5

Wenn man für acht Personen und deren Gepäck ein großes Auto sucht, wird die Auswahl an PKWs schon recht übersichtlich. Einen solchen Großraum-Van hat Fiat mit dem Scudo Kombi Panorama im Angebot. Er bietet neben viel Platz in der getesteten Top-Ausstattung Executive auch allerlei Luxus wie Klimaautomatik, Tempomat und Luftfederung an der Hinterachse. Trotz zahlreicher Funktionen bleibt die Bedienung übersichtlich (Ausnahme: aufpreispflichtiges Navisystem). Auch an den sicheren Fahreigenschaften gibt es nichts auszusetzen - ESP ist Serie. Der kräftige Motor schlägt sich wacker in dem schweren Auto, hält sich im Verbrauch noch zurück und lässt seine Abgase durch den Partikelfilter weitgehend rußfrei in die Umwelt. Während das Konzept im Innenraum gut gefällt, lässt die Umsetzung an einigen Punkten sehr zu Wünschen übrig: die Armlehnen sind so instabil, dass die Gelenke schnell kaputt gehen. Ansonsten ein feines Großraum-Auto, das für seinen Luxus aber auch seinen Preis fordert, in Anschaffung wie in Unterhalt. **Karosserievarianten:** Kurz- und Langversion. **Konkurrenten:** Citroen Jumpy Kombi, Chrysler Grand Voyager, Peugeot Expert Tepee, Renault Grand Espace.

- + großzügiges Raumangebot
- + riesiger Kofferraum
- + einfache Bedienung
- + sichere Fahreigenschaften
- + ESP Serie
- + laufruhiger Motor
- + gut geeignet für Kindersitze
- + Partikelfilter Serie
- teilweise zu instabile Materialien
- hohe Anschaffungskosten
- teuer im Unterhalt



Karosserie/Kofferraum

Note 2,4

Verarbeitung

Note: 3,0

Die Verarbeitung und das Finish der Karosserie machen insgesamt einen zufriedenstellenden Eindruck. Im Innenraum setzt sich dieser aber nicht ganz fort; einerseits sorgen die ansprechenden Kunststoffe und die weiche Velourpolsterung für ein angenehmes Ambiente jenseits eines Lieferwagenflairs, von dem der Scudo Kombi eigentlich abstammt. Andererseits zeigt sich so manches Detail wie die Armlehnen wenig haltbar - sie sind so gebrechlich gebaut, dass sie schnell kaputt gehen und abfallen.

- + Die Türausschnitte und die Schweller sind nach außen gegen eindringenden Schmutz abgedichtet. Der Motorraum ist nach unten gut gekapselt, so reduzieren sich Lärmemissionen und Luftverwirbelungen, die den Verbrauch erhöhen würden. Auf dem Dach dürfen sogar 170 kg (!) Gepäck transportiert werden. Es gibt ein vollwertiges Reserverad, das leider ungeschützt hinten unten am Fahrzeugboden hängt; ein großer Vorteil ist aber, dass es verwendet werden kann, ohne eventuelles Gepäck aus dem Kofferraum nehmen zu müssen. Breite Kunststoffstoßstangen und

Seitenleisten schützen vor kleinen Remplern; sie sind zwar aus optischen Gründen lackiert, können aber kostengünstig repariert werden.

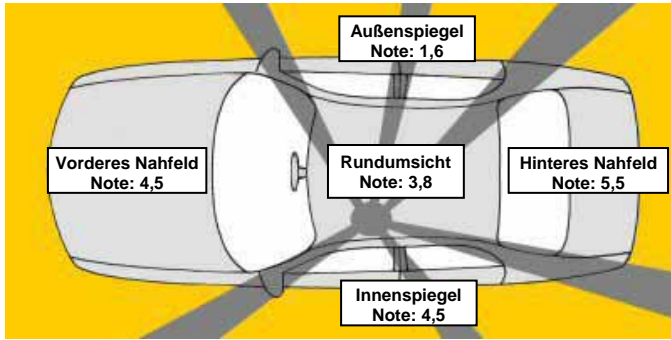
- Der Tankdeckel muss umständlich mit dem Zündschlüssel aufgesperrt werden. Die elektrischen Sicherungen im Armaturenbrett sind trotz Bedienungsanleitung kaum auffindbar und extrem schlecht zugänglich.

Sicht

Note: 3,4

Bei der ADAC-Rundumsicht-Messung schneidet der Scudo nur recht mäßig ab.

- + Durch die erhöhte Sitzposition hat der Fahrer eine gute Übersicht und einen guten Überblick über den Verkehr. Die Außenspiegel sind groß, elektrisch einstell-, beheiz- und anklappbar. Über dem Innenspiegel (leider nur mäßige Sicht nach hinten) befindet sich zusätzlich ein kleiner Spiegel, der das Geschehen auf den Rücksitzen dem Fahrer zeigt, ohne dass der sich umdrehen muss.
- Die Sicht nach vorn und nach hinten auf die Fahrbahn ist aber schlecht, das heißt, niedrige Hindernisse können nicht so leicht erkannt werden. Hinten hilft immerhin die serienmäßige Einparkhilfe.



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.

Ein-/Ausstieg

Note: 2,8

Vorne steigt man zufriedenstellend bequem ein, da die Sitzfläche recht hoch über der Straße liegt und man deshalb etwas nach oben steigen muss. Die Türaufhalter sind ausreichend kräftig, können aber an Steigungen die schweren Vordertüren kaum halten; die Schiebetüren dagegen rasten bei kompletter Öffnung fest ein und werden gut gehalten.

- + Die Türen lassen sich mit einer praktischen Fernbedienung ent- und verriegeln, allerdings verwechselt man die Tasten zu leicht im Dunklen. Zur 2. Sitzreihe ist das Ein- und Aussteigen durch die breiten Schiebetüren sehr bequem.
- Die 3. Sitzreihe erreicht man nicht so leicht, wobei das Hauptproblem der umständliche und fummelige Mechanismus zum Vorklappen der mittleren Sitze darstellt, um einen Zugang nach hinten zu haben.

Kofferraum-Volumen*

Note: 0,6

- + Der Kofferraum ist riesig, selbst wenn man alle acht Sitzplätze nutzt, stehen noch 688 l Stauraum hinter der 3. Sitzreihe zur Verfügung. Baut man die 3. Sitzreihe aus, hat man 1607 l Gepäckraum, das sich mit zusätzlichem Ausbau der 2. Sitzreihe auf üppige 2792 l erweitern lässt (gemessen bis Fensterunterkante).



Der Scudo hat beim Kapitel Kofferraum seinen großen Auftritt. Die üppigen Abmessungen lassen selbst bei Urlaubsfahrten keine Wünsche offen.

Kofferraum-Zugänglichkeit

Note: 1,3

- + Die Kofferraumklappe lässt sich leicht anheben und gibt eine sehr

große Ladeöffnung frei. Die Klappe öffnet mit fast 1,90 m Höhe weit. Per Knopfdruck kann man die Bodenfreiheit hinten reduzieren oder erhöhen: die Ladehöhe beträgt so zwischen sehr niedrigen 48 cm und 62 cm (normal 55 cm). Innen stört keine Bordwand oder Kante, über die das Gepäck gehoben werden müsste. Der Kofferraum ist eben und lässt sich so sehr gut nutzen; zwar ist er auf Grund seiner schieren Größe recht tief, aber durch die große Öffnung gut zugänglich.

Kofferraum-Variabilität

Note: 2,6

Der Klappmechanismus der Rückbänke könnte einfacher funktionieren, zudem sind die Bänke so schwer, dass man in der Regel zwei Personen zum Aus- und Einbauen benötigt.

- + Die Lehnen der Rücksitze können einzeln herunter geklappt werden. Nach vorne klappen oder ausbauen kann man die 2. und 3. Sitzreihe nur im Verhältnis 1/3 und 2/3.
- Für kleine Utensilien fehlen Unterbringungsmöglichkeiten, man kann ein paar Dinge hinter der Seitenverkleidung verstauen, dies ist aber umständlich. Ansonsten gibt es nur kleine Netze hinten an den Sitzlehnen.

Innenraum

Note 1,8

Bedienung

Note: 1,8

- + Der neue Fiat Scudo ist einfach und ohne lange Eingewöhnungszeit beherrschbar. Die Positionen von Lenkrad (höhen- und längseinstellbar) sowie Pedalen sind gut, der Schalthebel ist optimal am Armaturenbrett untergebracht, so dass man leicht von der Fahrer zur Beifahrerseite "durchrutschen" kann. Alle wichtigen Schalter haben einen sinnvollen Platz. Die Bedienelemente der serienmäßigen Klimaautomatik sind etwas tief platziert, aber verständlich und gut bedienbar gestaltet. Das Radio ist gut zu erreichen, mit Tasten aber überfrachtet und mit eigener Logik, die sich nicht immer gleich erschließt (mit aufpreispflichtigen Navi-System). Licht- und Regensensor sowie Tempomat sind serienmäßig und funktionieren einwandfrei. Der Bordcomputer zeigt u.a. Momentan- und Durchschnittsverbrauch an. Das Handschuhfach ist groß sowie beleuchtet und verfügt sogar über Cinch-Eingänge für Video und Audio. Am Dachhimmel befinden sich drei Leuchten (vorn, mitte, hinten), vorne zusätzlich Leselampen. Die Instrumente sind klar gegliedert und gut ablesbar, durch ihren hellen Hintergrund aber nicht optimal im Kontrast. Kontrollleuchten sind für die meis-



So müssen Handschuhfächer aussehen.

ten Funktionen vorhanden (u.a. Abblendlicht). Vorne gibt es zahlreiche Ablagen, auch über den Vordersitzen am Dach, hinten stehen nur kleine Netze an den Lehnenrücken zur Verfügung.

- Der Handbremshebel befindet sich links neben dem Fahrersitz an einer ungewöhnlichen Stelle und ist zudem schlecht zugänglich. Die Seitenschiebefenster in den Schiebetüren sind recht fummelig zu bedienen.



Der Fahrerplatz präsentiert sich funktionell, die Verarbeitungsqualität zeigt sich jedoch punktuell verbesserungsbedürftig. Das Design kann die Herkunft des Scudo aus dem Nutzfahrzeugbereich nicht verleugnen.

Raumangebot vorne*

Note: 1,8

- + Auf den Vordersitzen finden bis zu 1,90 m große Personen bequem Platz. Dabei steht ihnen eine üppige Innenbreite zur Verfügung. Das subjektive Raumempfinden ist sehr angenehm, man hat ein großzügiges Raumgefühl.

Raumangebot hinten*

Note: 1,3

- + Auf der 2. und 3. Sitzreihe finden bis zu sechs Personen problemlos Platz, auch wenn sie über 1,90 m groß sind. Ihnen steht immer eine üppige Kopffreiheit zur Verfügung, und auch durch die Innenbreite wird man nicht eingeschränkt. Das Raumgefühl ist auf allen Plätzen großzügig.

Innenraum-Variabilität

Note: 3,0

Da die Sitzbänke jeweils nur eine feste Position im Fahrzeugboden haben, beschränkt sich die Variabilität des Innenraums auf das schrittweise Umklappen und Herausnehmen der zwei Sitzreihen in Teilen oder komplett.

Komfort

Note 2,7

Federung

Note: 2,4

Das Fahrwerk federt kurze Fahrbahnebenheiten (z.B. Gullydeckel) zufriedenstellend ab (leer), beladen wird das Ansprechverhalten komfortabler. Bei schnellen Richtungsänderungen zeigt die Karosserie eine durchschnittlich starke Seitenneigung.

- + Insgesamt ist die Feder-/Dämpferabstimmung eher straff und ausgewogen abgestimmt - leer wie beladen ein gelungener Kompromiss. Lange wie kurze Fahrbahnwellen werden gut pariert, der Scudo zeigt keine Stuckerneigung. So liegt das Fahrzeug ruhig auf der Straße, Aufbaubewegungen sind gut gedämpft. Durch die serienmäßige Luftfederung mit Niveauregulierung an der Hinterachse bleiben die Federwege auch bei hoher Beladung fast gleich.

Sitze

Note: 2,5

- + Der Sitzkomfort der eher weich gefederten Vordersitze ist gut, allerdings verfügt nur der Fahrersitz über eine Höheneinstellung. Für alle Außenplätze, vorne wie hinten, sind Haltegriffe am Dachhimmel vorhanden. Auch auf den hinteren Sitzen kann man recht gut sitzen; sie sind zwar deutlich dünner und straffer gepolstert als die vorderen, aber die Sitzposition ist einwandfrei, zudem ist die Lehnenneigung einstellbar.
- Der Seitenhalt ist besonders auf den hinteren Plätzen unzureichend, bei zügiger Kurvenfahrt muss man sich abstützen.

Innengeräusch

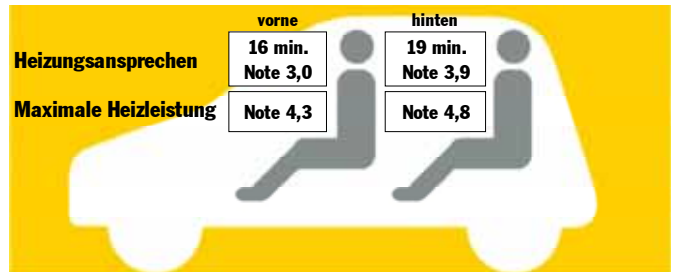
Note: 2,2

- + Der Geräuschpegel im Innenraum hält sich auch bei schneller Fahrt in angenehmen Grenzen, entspannte Gespräche zwischen den Insassen sind ohne Weiteres möglich. Der Motor bleibt stets im Hintergrund und angenehm leise, ebenso werden auch bei hohen Geschwindigkeiten die Windgeräusche nicht störend.

Heizung, Lüftung

Note: 3,6

(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer)



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

Die Heizung spricht vorn in zufriedenstellender Zeit an und zeigt eine befriedigende Heizwirkung.

- + Eine Klimaautomatik sowie ein Pollenfilter sind serienmäßig. Temperatur, Lüftungsintensität und -einstellungen lassen sich fein und situationsangepasst regeln.
- Hinten tut sich die Heizung schwer, den großen Innenraum angemessen zu erwärmen.



Die separaten Belüftungsdüsen hinten schaffen es nicht, den Innenraum zu erwärmen.

Motor/Antrieb

Note 2,4

Fahrleistungen*

Note: 2,9

Beim Beschleunigen schlägt sich der Motor wacker und erreicht befriedigende Werte, trotz des hohen Fahrzeuggewichts von

2.080 kg. Das hohe Drehmoment des Turbodiesel erlaubt auch schaltfaules Fahren auf Landstraßen und Autobahnen, an leichten Steigungen muss trotz der langen Getriebeübersetzung nicht zurückgeschaltet werden.

Laufkultur

Note: 2,0

- + Der Vierzylinder-CommonRail-Diesel läuft recht ruhig, es dringen kaum Vibrationen in den Innenraum. Brummfrequenzen sind ihm ebenso weitgehend fremd. Dieses Verhalten zeigt sich fast über den gesamten Drehzahlbereich.

Schaltung

Note: 2,3

- + Die 6-Gang-Handschtaltung arbeitet ausreichend präzise und verfügt über relativ kurze Schaltwege. Bisweilen zeigt sie sich aber etwas hakelig. Den Rückwärtsgang kann man problemlos und meist ohne Geräusche einlegen.

Getriebeabstufung

Note: 2,0

- + Es wurde eine eher lange Gesamtübersetzung gewählt, die das Drehzahlniveau bei Autobahntempo senkt. Dennoch kann man flott unterwegs sein, weil der drehmomentstarke Turbodieselmotor ausreichend kräftig anschiebt und so mit der langen Übersetzung gut zurecht kommt. Die Ganganschlüsse sind passend gewählt.

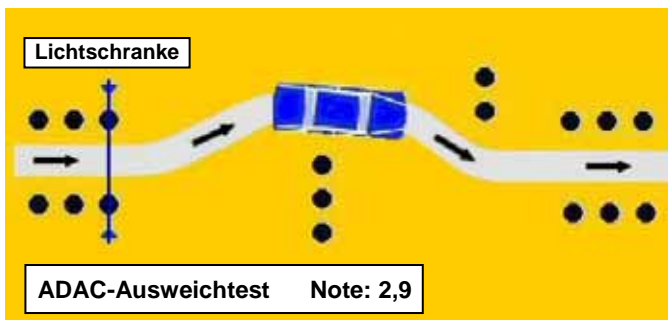
Fahreigenschaften

Note 2,6

Fahrstabilität

Note: 2,4

- + Der Fiat Scudo verhält sich bei jedem Tempo weitgehend richtungsstabil und hält auch bei Längsrillen und Fahrbahnverwerfungen sicher seine Spur. Wenn die Fahrbahn weniger griffig ist, reagiert die Traktionskontrolle schnell und zuverlässig. Insgesamt ist die Traktion aber auch bei Nässe gut, so dass die Elektronik selten eingreifen muss. Beim ADAC-Ausweichtest zeigt sich der Scudo sicher und gut beherrschbar. Das ESP regelt effizient und verhindert ein Ausbrechen des Hecks, dem Fahrer wird ein sicheres Fahrgefühl vermittelt.



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

- + Der lange Scudo zeigt sich auch in schnell durchfahrenen Kurven unproblematisch. Tendenziell untersteuernd ausgelegt kann er auch von weniger geübten Fahrern problemlos beherrscht werden. Bei plötzlichem Gaswegnehmen in der Kurve verändert sich sein Eigenlenkverhalten kaum. Schätzt man eine Kurve falsch ein und fährt zu schnell, unterstützt das serienmäßige ESP den Fahrer, das große Auto auf Kurs zu halten.

Lenkung*

Note: 3,3

Die Lenkung zeigt sich recht präzise und vermittelt dem Fahrer einen zufriedenstellenden Kontakt zur Fahrbahn. Bei schnellen Ausweichmanövern spricht sie befriedigend an. Der Kraftaufwand am Lenkrad ist beim Rangieren nicht groß, die Übersetzung der Lenkung fällt klassenüblich aus.

- Der Wendekreis fällt mit fast 13,3 m recht groß aus, ein Tribut an die Fahrzeuglänge von fast 5,15 m.

Bremse

Note: 2,6

Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der lange Scudo etwa 40 m (Mittelwert aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Serienreifen). Dabei zeigt sich seine Bremsanlage standfest, es ist praktisch kein Fading feststellbar. Das Ansprechen der Bremse ist aufgrund des etwas "teigig" wirkenden Bremspedals nur passabel, die Dosierbarkeit aber in Ordnung.

Sicherheit

Note 2,4

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Note: 2,8

- + Der Scudo in der getesteten Version verfügt serienmäßig über ABS, das elektronische Stabilitätsprogramm ESP und einen Bremsassistenten.
- Die links vom Fahrer angeordnete Handbremse kann im Notfall vom Beifahrer nicht erreicht werden. Rückstrahler oder Rückleuchten in den Türen fehlen, sie könnten den herannahenden Verkehr auf geöffnete Türen hinweisen.

Passive Sicherheit - Insassen

Note: 2,2

- + Crashtest-Ergebnisse von EuroNCAP liegen noch nicht vor. Der Scudo verfügt über Front-, vordere Seiten- und von vorn nach hinten durchgehende Kopfairbags. Die Kopfstützen vorne reichen für Personen bis zu einer Größe von 1,85 m. Gurtanschnallwarner gibt es für die beiden Vordersitze. An den stabilen Bügel-Türgriffen lässt sich hohe Zugkraft anbringen, so dass man nach einem Unfall verklemmte Türen leichter öffnen kann.
- Die Kopfstützen hinten bieten nur Personen bis 1,65 m Größe guten Schutz. Die Abstände der Kopfstützen zu den Köpfen sind vorne wie hinten nicht optimal.

Kindersicherheit

Note: 1,6

- + Auf allen sechs Rücksitzen sowie auf dem Beifahrersitz lassen sich Kindersitz-Systeme unkompliziert und stabil befestigen, auch mittels Isofix-System. Per Zündschlüssel kann der Beifahrer-Airbag deaktiviert werden, dann kann man dort auch rückwärtsgerichtete "Baby-Schalen" anbringen. Die Gurtlängen reichen auch für Kinderrückhaltesysteme mit hohem Gurtbedarf aus. Die Gurtschlösser sind so kurz, dass auch Kindersitze mit flach gehaltenen Aufnehmern lagestabil befestigt werden können. Die Gurtanlenkpunkte sind auch für breite Kindersitze weit genug auseinander.

Fußgängerschutz

Note: 3,0

Ergebnisse vom simulierten Fußgängerunfall (EuroNCAP) liegen noch nicht vor. Es ist aber mit einem durchschnittlich gutem Ergebnis zu rechnen, da keine harten Motorteile oder Domstreben direkt unter der Motorhaube liegen und somit die Haube und die Front des Scudo etwas nachgeben können.

Verbrauch/Umwelt

Note 3,0

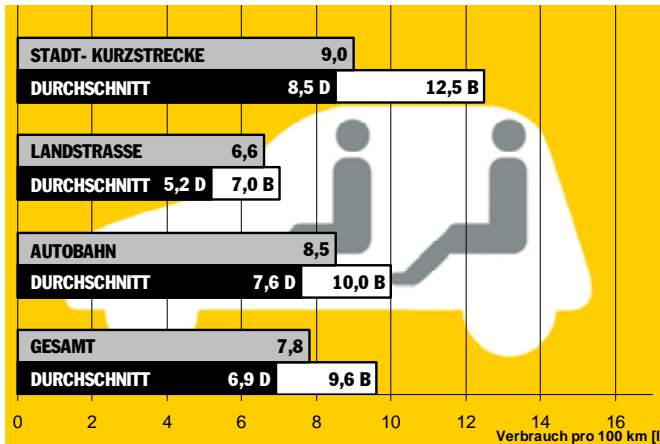
Verbrauch*

Note: 4,1

Innerorts verbraucht der Scudo mit 140 PS Dieselmotor 9,0 l und

auf der Autobahn 8,5 l pro 100 km.

- Außerorts liegt der Verbrauch bei 6,6 l/100 km. So ergibt sich ein recht hoher Durchschnittsverbrauch von 7,8 l Diesel pro 100 km. Allerdings ist der Verbrauch angesichts des Gewichts und der großen Stirnfläche durchaus angemessen, insbesondere wenn man bedenkt, dass bis zu acht Personen samt Gepäck im langen Scudo problemlos reisen können.



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

Abgas

Note: 1,8

- + Die Schadstoffanteile im Abgas sind recht gering, ein geschlossenes Filtersystem fängt Rußpartikel aus dem Abgas heraus.

Wirtschaftlichkeit*

Note 3,5

Betriebskosten

Note: 2,4

- + Der nicht so teure Preis für Dieselmotorkraftstoff ist es, die dem nicht gerade sparsamen Scudo gerade noch eine gute Note bei den Betriebskosten beschert.

Werkstatt- und Reifenkosten

Note: 4,4

- + Fiat gewährt eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.
- Für die Beurteilung werden uns vom Hersteller keine Daten zur Verfügung gestellt - die Werkstattkosten sind deshalb geschätzt.

Wertstabilität

Note: 3,7

Der Panorama-Version des Fiat Scudo kann noch ein beständiger Restwertverlauf prognostiziert werden. Dazu trägt auch der serienmäßige Rußpartikelfilter bei.

Kosten für Neuanschaffung

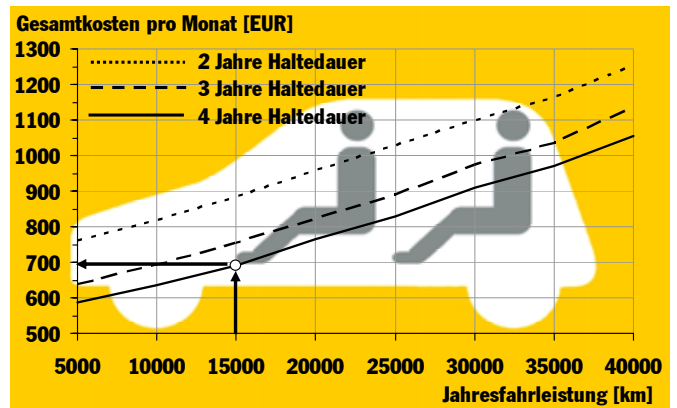
Note: 4,0

- Dagegen ist ein Grundpreis von mehr als 33.000 Euro schon ziemlich teuer, auch wenn die Ausstattung der von uns getesteten Executive-Variante sehr umfangreich ausfällt.

Fixkosten

Note: 3,3

- Den niedrigeren Betriebskosten stehen beim Diesel höhere fixe Ausgaben für die Steuer gegenüber.
- + Der Beitrag für die Kaskoversicherung ist dank einer niedrigen Typklasseneinstufung sehr günstig.
- Dagegen kommt beim Beitrag für die Haftpflichtversicherung keine Freude auf - die ist sehr teuer.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Autokosten (Beispiel: 690 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

Die Motorvarianten

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	90 Multijet	120 Multijet	140 Multijet DPF
Aufbau/Türen	GR/4	GR/4	GR/4
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1560	4/1997	4/1997
Leistung [kW(PS)]	66(90)	88(120)	100(136)
Max.Drehmoment [Nm]bei U/min	180/1750	300/2000	320/2000
0-100 km/h[s]	n.b.	n.b.	n.b.
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	145	160	170
Verbrauch pro 100 km [l]	7,7D	7,7D	7,8D
Versicherungsklassen KH/VK/TK	21/15/19	21/15/19	21/15/19
Steuer pro Jahr[Euro]	266	332	308
Monatliche Gesamt-Kosten[Euro]	644	653	647
Grundpreis[Euro]	25.228	26.656	28.203

Aufbau:

ST = Stufenheck
 SR = Schrägheck
 CP = Coupe
 CA = Cabriolet
 RO = Roadster
 KB = Kombi
 KT = Kleintransporter
 TR = Transporter
 GR = Großraumlimousine
 BU = Bus

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	.....	1997 ccm
Leistung	.....	100 kW (136 PS)
bei	.....	4000U/min
Maximales Drehmoment	.....	320 Nm
bei	.....	2000 U/min
Kraftübertragung	.....	Frontantrieb
Getriebe	.....	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	.....	215/60R16
Reifengröße (Testwagen)	.....	215/60R16T
Bremsen vorne/hinten	.....	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	.....	12,9 m/13,25 m
Höchstgeschwindigkeit	.....	170 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	.....	n.b.
Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3. Gang)	.....	8,5 s
Bremsweg aus 100 km/h	.....	40 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	.....	7,8 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	.....	9,0/6,6/8,5 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test	.....	196 g/km/ 206 g/km
Innengeräusch 130 km/h	.....	69 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	.....	5135 mm/1895 mm/1880 mm
Leergewicht/Zuladung	.....	2080 kg/725 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	.....	1607 l/2792 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	.....	750 kg/2000 kg
Dachlast	.....	170 kg
Tankinhalt	.....	80 l
Reichweite	.....	1025 km
Allgemeine Garantie	.....	2 Jahre
Rostgarantie	.....	8 Jahre

ADAC-Testwerte *kursiv*

Kosten

Monatliche Betriebskosten	.....	131 Euro
Monatliche Werkstattkosten(geschätzt)	.....	71 Euro
Monatliche Fixkosten	.....	99 Euro
Monatlicher Wertverlust	.....	389 Euro
Monatliche Gesamtkosten	.....	690 Euro
(vierjährige Haltung, 15000 km/Jahr)		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	.....	21/15/19
Grundpreis	.....	33.201 Euro

Ausstattung

Technik

Abstandsregelung, elektronisch	.....	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	.....	nicht erhältlich
Bremsassistent	.....	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	.....	Serie
Kurvenlicht	.....	nicht erhältlich
Luftfederung (hinten)	.....	Serie
Parkhilfe, elektronisch	.....	Serie
Reifendruckkontrolle	.....	nicht erhältlich
Runflat-Reifen	.....	nicht erhältlich
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	.....	Serie
Xenonlicht	.....	nicht erhältlich

Innen

Airbag, Seite vorne/hinten	.....	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	.....	357 Euro°
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	.....	Serie/nicht erhältlich
Innenspiegel, automatisch abblendend	.....	nicht erhältlich
Isofix-Kindersicherungssystem	.....	Serie
Klimaautomatik	.....	Serie
Navigationssystem	.....	ab 1428 Euro°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar (geteilt)	.....	Serie
Sitzbezüge, Leder	.....	nicht erhältlich
Sitze, vorn, beheizbar	.....	298 Euro
Skisack/Durchladeluke	.....	nicht erhältlich

Außen

Lackierung Metallic	.....	417 Euro°
Nebelscheinwerfer	.....	Serie
Scheinwerfer-Reinigungsanlage	.....	nicht erhältlich
Schiebe-Hubdach	.....	nicht erhältlich

°im Testwagen vorhanden

Testzeugnis

Technik/Umwelt(Testergebnis)**2,5**

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

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 August 2007