

Saab 9-5 2.0t Biopower Vector

Fünftürige Kombilimousine der oberen Mittelklasse (132 kW / 180 PS)

ADAC Testergebnis

Note 2,2

Mit dem letzten Facelift hat Saab seinen 9-5 SportCombi optisch deutlich aufgewertet, besonders die Front mit ihren dunklen Scheinwerfern und den weitläufigen Chromumrandungen macht einen imposanten Eindruck. Der Innenraum ist Saab-traditionell - klare Instrumente, viele Knöpfe mit eigenwilliger Anordnung und ein Armaturenbrett wie eine Felswand - alles einwandfrei verarbeitet. Saab hat seinen bekannten 2,0 l-Turbo-Vierzylinder-Benziner modifiziert, damit er auch mit Bioethanol (E85: 85 Prozent Ethanol, 15 Prozent Normalbenzin) betrieben werden kann. Mit Super fährt der 9-5 sparsamer, aber spürbar langsamer. Bei Leistungsabforderung und Bio-Sprit im Tank steigt der Verbrauch deutlich an. Das Problem dabei: in Deutschland gibt es nur wenige E85-Zapfsäulen. Die Umweltbilanz von Bioethanol ist zumindest fragwürdig, denn die Produktion ist energieaufwendig, zudem benötigt man die Rohstoffe auch für die Nahrungsmittelproduktion. Unter finanziellen wie unter ökologischen Gesichtspunkten sollte eine Dieselmotorisierung auch in Erwägung gezogen werden. Wer dennoch auf Bioethanol setzt und die besonders niedrigen Schadstoffemissionen, kann den Saab 9-5 SportCombi 2.0t Biopower in der umfangreichen Vector-Ausstattung für knapp 38.000 Euro erwerben. **Karosserievarianten:** Limousine und Kombi. **Konkurrenten:** Volvo V70.

- + einfache Bedienung
- + gute Fahrleistungen im Bio-Betrieb
- + sicheres Fahrwerk
- + bequeme Sitze
- + gut zugänglicher Kofferraum
- + gute Rundumsicht
- Fading-empfindliche Bremse
- teuer in der Anschaffung
- hohe Betriebskosten



Karosserie/Kofferraum

Note 2,4

Verarbeitung

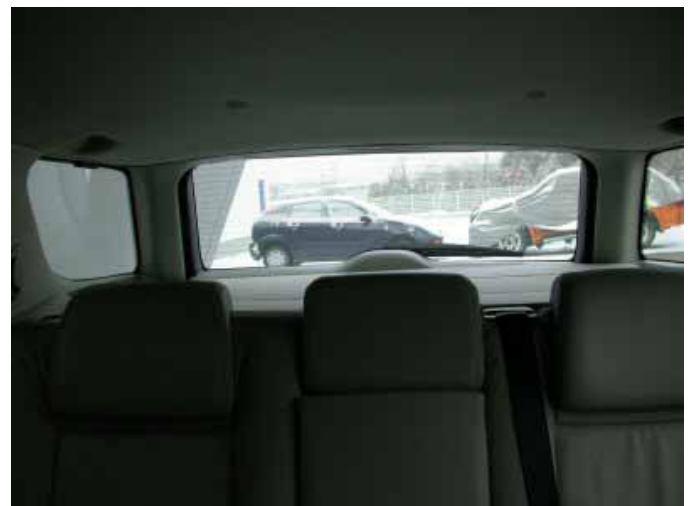
Note: 2,4

- + Die Verarbeitung macht insgesamt einen guten Eindruck. Die Spaltabstände der Karosserieteile sind schmal und gleichmäßig. Die Türen schließen leicht und satt. Die Türausschnitte sind nach außen gegen Verschmutzen abgedichtet. Der Tankdeckel ist in die zentrale Türverriegelung mit einbezogen. Auch der Innenraum zeigt sich sauber verarbeitet, die verbauten Materialien wirken hochwertig, die serienmäßigen Ledersitze verwöhnen mit angenehmer Haptik. Auf der stabilen Dachreling (Serie) dürfen 100 kg Gepäck befestigt werden.
- Der Motorraum ist nach unten fast ganz offen und damit kaum gegen eindringenden Schmutz geschützt; zudem erhöhen sich so die Luftverwirbelungen, was zusätzlich Kraftstoff kostet. Bei einer Reifenpanne steht nur ein Reparaturset zur Verfügung, ein Notrad kostet 50 Euro Aufpreis; unter dem Kofferraumboden wäre genug Platz für ein vollwertiges Ersatzrad. Die Frontscheinwerfer sind für einen Lampenwechsel sehr schlecht zugänglich.

Sicht

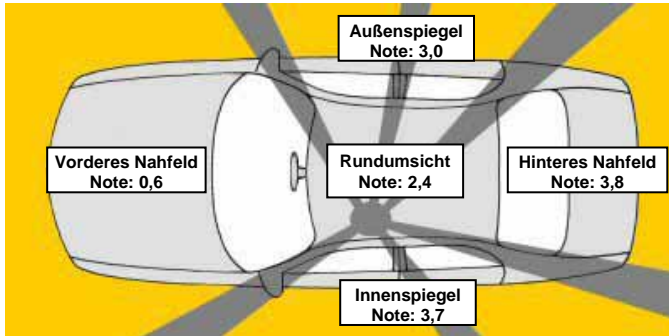
Note: 2,2

- + Die Abmessungen der Karosserie lassen sich recht gut abschätzen. Auch bei der ADAC-Rundumsicht-Messung schneidet der



Nach hinten ist die Sicht im 9-5 Kombi im Gegensatz zu vielen Konkurrenten recht gut.

Saab 9-5 SportKombi gut ab. Die abfallende Front sorgt dafür, dass man selbst niedrige auf der Fahrbahn befindliche Objekte schnell sehen kann. Die Kopfstützen der Rücksitzbank können zur Verbesserung der Sicht fast bündig mit der Rücksitzlehne nach unten geschoben werden. Beide Außenspiegel verfügen am Außenrand über einen gewölbten Bereich, der den Blick in den "Toten Winkel" erlaubt. Gegen Aufpreis sind eine akustische Einparkhilfe, die das rückwärts Einparken erheblich erleichtert, und helle Xenonscheinwerfer erhältlich. Um den Fahrer bei Nacht möglichst wenig zu blenden, kann per "Night Panel"-Knopf die Instrumenten- und Radiobeleuchtung abgeschaltet werden, es ist dann nur noch der Tacho zu sehen.



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: 2,9

Das Ein- und Aussteigen ist vorn wie hinten durchschnittlich bequem. Die Türbremsen funktionieren zufriedenstellend, sie können die Türen nur an leichten Steigungen gut halten.

- + Die Türen lassen sich mit einer praktischen Fernbedienung ent- und verriegeln. Vorne wird der Einstiegsbereich bei geöffneten Türen beleuchtet. Nach dem Aussteigen bleiben die Scheinwerfer noch eine kurze Zeit eingeschaltet und beleuchten den Weg (Follow-me-Home-Funktion).

Kofferraum-Volumen* Note: 2,7

Gemessen an der Fahrzeugklasse ist das Kofferraumvolumen



Mit 405 l Volumen ist der Kofferraum des 9-5 etwas kleiner als beim Konkurrenten Volvo V70 (445 l).

unter der Gepäckabdeckung mit 405 l durchschnittlich. Wenn die Rücksitzbank vorgeklappt ist, können 780 l Gepäck verstaut werden (gemessen bis Fensterunterkante). Wegen der schrägen Heckscheibe lassen sich sperrige Gegenstände nicht gut verstauen.

Kofferraum-Zugänglichkeit Note: 1,6

- + Die Heckklappe lässt sich leicht öffnen und schwingt weit nach oben, benötigt dafür aber etwas Nachdruck; die Ladeöffnung ist sehr groß und das Bodenniveau niedrig (58 cm über der Straße); das Format ist bis zur Fenster-Unterseite zweckmäßig. Auch bei vorgeklapptem Rücksitz ist der Boden durchgehend eben.
- Beim Zuklappen der Heckklappe mit dem Innengriff kann man sich die Finger stauchen.

Kofferraum-Variabilität Note: 2,0

- + Die klappbare Rücksitzbank ist asymmetrisch geteilt. Sie lässt sich leicht vorklappen, allerdings müssen die Kopfstützen vorher nach unten geschoben und die Vordersitze etwas vorgestellt werden. Zum Verstauen von Kleingepäck sind große Ablagefächer vorhanden. Ladegut-Sicherungsschienen im Gepäckboden sind serienmäßig.
- Eine Durchladeluke in der Rücksitzlehne ist nicht erhältlich.

Innenraum Note 2,5

Bedienung Note: 2,0

- + Der Saab ist insgesamt leicht und bereits nach kurzer Eingewöhnung zu bedienen. Vieles wird dabei elektrisch unterstützt, muss jedoch überwiegend extra bezahlt werden. Der Fahrer kann das Lenkrad (längs- und höhenstellbar) und den Sitz (elektrisch) sich optimal anpassen. Die großen, klar gezeichneten Instrumente verfügen auch nachts über einen ausgezeichneten Kontrast und lassen sich sehr gut ablesen. Die Helligkeit der Instrumentenbeleuchtung und des Navi-Bildschirms dimmt sich auch automatisch je nach Umgebungslicht. Wichtige Schalter sind beleuchtet; Bordcomputer und viele Kontrollen informieren über Fahr- und Betriebszustände. Erfreulich sind die helle Innenraumbeleuchtung mit verzögerter Abschaltung und die Leseleuchten. Der Innen- und der Außenspiegel fahrerseitig blendet bei störendem Scheinwerferlicht



Aufgrund der klar gegliederten, funktionellen Gestaltung und der guten Verarbeitungsqualität fühlt man sich auf dem Fahrerplatz sofort wohl.

selbsttätig ab. Das Betanken mit Bioethanol funktioniert genauso einfach wie mit Benzin, die beiden Kraftstoffsorten sind in ihren Eigenschaften sehr ähnlich.

- Der Abstand zwischen dem Gas- und dem Bremspedal ist zu gering gestaltet. Das Audio- und Navigationssystem hat zwar ein sehr großes Display, die Bedienung lenkt den Fahrer während der Fahrt jedoch zu stark vom Verkehrsgeschehen ab. Die Bedienung der Heizungs- und Lüftungsfunktionen ist teilweise umständlich, wünscht man mehrere Luftaustrittsrichtungen, muss man die Tasten gleichzeitig gedrückt werden. Bei den Sitzen sind die Lehneinsteller schlecht zugänglich. Nachts sind in den Lenkradspeichen die Tasten leicht zu verwechseln, es fehlt eine Beleuchtung. Die Schalter für die Fensterheber sind zwischen den Vordersitzen unpraktisch platziert. Die feste Gepäckraumabdeckung ist schwer, sperrig, unhandlich und umständlich zu bedienen - ein Rollo wäre eindeutig sinnvoller.

Raumangebot vorne*

Note: 2,7

Die Innenbreite vorne liegt im zufriedenstellenden Bereich der Fahrzeugklasse. So ergibt sich ein befriedigendes Raumgefühl.

- + Der Fahrersitz lässt sich für Personen bis zu einer Größe von etwa 1,90 m einstellen.

Raumangebot hinten*

Note: 2,7

Die Rücksitzbank ist für zwei Personen ausgeformt.

- + Die Kopffreiheit reicht für Personen bis ca. 1,90 m Größe. Die Kniefreiheit ist auch bei weit zurückgestellten Vordersitzen sehr großzügig bemessen.

Komfort

Note 2,1

Federung

Note: 2,3

- + Die Abstimmung des Fahrwerks ist insgesamt ausgewogen mit einer klaren Tendenz in Richtung komfortabel weich. Sie passt damit allerdings wenig zum Namen SportCombi. Kurze wie lange Bodenwellen sowie Fahrbahnnunebenheiten werden meist gut abgefedert; das Fahrzeug liegt ruhig auf der Straße. Wank- und Seitenneigung der Karosserie sind befriedigend. Bei Beladung ändert sich die Federung mit der aufpreispflichtigen Niveauregulierung kaum.

Sitze

Note: 1,8

- + Fahrer- und Beifahrersitz lassen sich durch Höhen- und Neigungseinstellungen unterschiedlichen Personengrößen anpassen. Alle Sitze sind bequem gefedert, sehr gut konturiert und bieten dem Rücken festen Halt. Für alle Außenplätze sind Haltegriffe am Dachhimmel vorhanden.
- Hinten sitzen Erwachsene mit steil nach oben ragenden Knien, weil die Sitzfläche zu nah am Boden bzw. zu wenig nach hinten geneigt ist.

Innengeräusch

Note: 2,1

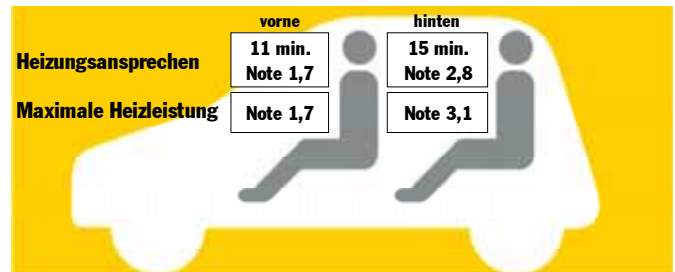
- + Bis Richtgeschwindigkeit auf der Autobahn ist der Geräuschpegel im Innenraum angenehm niedrig. Bei höheren Geschwindigkeiten nehmen die Wind- und Abrollgeräusche zu, auch der Motor ist akustisch stets präsent.

Heizung, Lüftung

Note: 2,1

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

- + Die Heizung spricht besonders vorn schnell an und erwärmt den Innenraum gleichmäßig schnell und kräftig. Die Temperatur kann links und rechts separat eingestellt werden. Serienmäßig sind eine Klimatisierungsautomatik und ein Innenraum-Luftfilter vorhanden. Praktisch im Sommer: das gekühlte Handschuhfach.



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

Motor/Antrieb

Note 2,2

Fahrleistungen*

Note: 1,8

- + Mit Super-Benzin betrieben leistet der 9-5 2.0t bereits respektable 150 PS und 240 Nm Drehmoment. Das verhilft dem Kombi zu guten Fahrleistungen, der Turbomotor hängt gut am Gas, macht rasche Überholvorgänge möglich und erlaubt auch schaltfaules Fahren. Tankt man E85 Bioethanol, steigt die Leistung spürbar an - auf 180 PS und 280 Nm Drehmoment. Damit lässt sich dann noch schneller beschleunigen und auch die Durchzugskraft nimmt deutlich zu, der Motor wirkt ein wenig wie "entfesselt".

Laufkultur

Note: 2,0

- + Am Vibrationsverhalten des Vierzylinder-Benziners gibt es wenig auszusetzen. Leichte Vibrationen in unteren Drehzahlenbereichen sind spürbar und auch bei höheren Drehzahlen kann man den etwas rauhen Motorlauf wahrnehmen - der 2,0 I-Motor ist eben kein Sechszylinder.

Schaltung

Note: 3,3

Die Fünfgang-Schaltung arbeitet nicht besonders präzise und könnte zudem leichtgängiger sein. Die Länge der Schaltwege bewegt sich im zufriedenstellenden Rahmen.

- Beim Einlegen des Rückwärtsganges muss das Auto stehen, sonst kracht es vernehmlich im Getriebe.

Getriebeabstufung

Note: 2,0

- + Die Abstufungen des Getriebes sind Saab gut gelungen. Sie ermöglichen zügiges Beschleunigen, die Ganganschlüsse passen einwandfrei. Die Übersetzung ist insgesamt eher länger ausgelegt, um auch sparsameres Fahren durch niedrigere Drehzahlen zu ermöglichen - der durchzugsstarke Motor kommt damit gut zu recht.

Fahreigenschaften

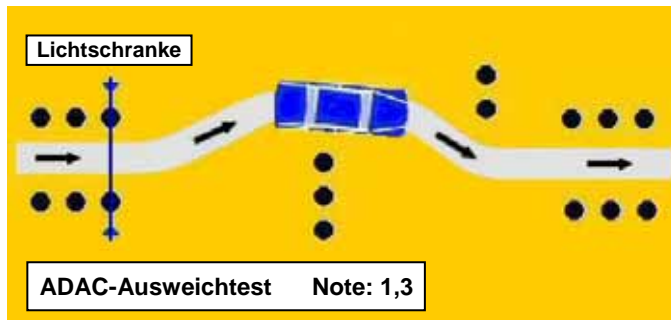
Note 2,3

Fahrstabilität

Note: 1,8

- + Das Fahrzeug verhält sich bei jedem Tempo richtungsstabil, der Fahrer hat ein sicheres Gefühl. In kritischen Situationen, wenn z.B. der Fahrer bei höherem Tempo plötzlich ausweichen muss, greift das Stabilitätssystem ESP korrigierend ein und hilft die Spur zu

halten. Auf trockener Straße bringt der Saab 9-5 seine Kraft gut auf den Asphalt; die elektronisch gesteuerte Traktionskontrolle sorgt für sicheres Weiterkommen, auch wenn die Straße weniger griffig ist. Beim ADAC-Ausweichtest schneidet der 9-5 gut ab, er bleibt spurstabil und gut beherrschbar, wenngleich die Lenkung ohne jede Rückmeldung arbeitet. Durch sein Untersteuern baut er viel Tempo ab und bleibt auch für weniger geübte Fahrer steuerbar, Übersteuern oder gar Schleudertendenzen sind nicht feststellbar.



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

Kurvenverhalten

Note: 1,3

- + In Kurven verhält sich der Wagen untersteuernd sicher; selbst bei plötzlichem Gaswegnehmen in der Kurve verändert sich dieses Eigenlenkverhalten nicht. Die elektronische Stabilitätskontrolle (ESP) sorgt auch hier dafür, dass der Wagen bei zu hohem Tempo eingebremst wird und nicht ins Schleudern kommt.

Lenkung*

Note: 3,0

Die Lenkung des 9-5 SportKombi zeigt sich nur ausreichend präzise und vermittelt dem Fahrer wenig Kontakt zur Fahrbahn. Auch die Rückstellung könnte deutlicher sein; störend ist das "Spiel" um die Mittellage vor allem bei Autobahnfahrten, weil es schwierig ist, einen genauen Kurs zu halten und somit ständiges Nachkorrigieren nötig wird.

Bremse

Note: 3,1

Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand werden durchschnittlich 41,5 m benötigt (Mittelwert aus zehn Bremsungen, halbe Zuladung, Serienbereifung). Bei zunehmender Beanspruchung zeigt die Bremsanlage deutlich nachlassende Wirkung, die Bremswege verlängern sich von anfänglich befriedigenden 38,9 m bis hin zu unzureichenden 44 m. Die Bremse spricht zufriedenstellend an und kann im Großen und Ganzen befriedigend dosiert werden.

Sicherheit

Note 2,3

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Note: 2,6

- + Das Fahrzeug ist serienmäßig mit ABS, einem elektronischem Stabilitätsprogramm (ESP) und einem Bremsassistenten ausgestattet. Rückleuchten warnen bei geöffneten Türen vorne und hinten den rückwärtigen Verkehr.

Passive Sicherheit - Insassen

Note: 2,0

- + Beim EuroNCAP-Frontcrash erzielt der Wagen hohe, beim Seitencrash die maximal möglichen Punktzahlen - so erhält der Saab 9-5 fünf von fünf möglichen Sternen. Vorne sind Front- und Seiten-Airbags vorhanden und die Gurte mit pyrotechnischen Straffern ausgestattet. Die Kopfstützen (vorne aktiv, Saab-Active-Head-Restraints) reichen in der Höhe für Personen bis zu einer Größe von ca. 1,85 m (vorne) bzw. 1,75 m (hinten) aus. Vorn wie hinten sind die horizontalen Abstände der Kopfstützen optimal, bieten bei einem Heckaufprall bestmöglichen Schutz vor Verletzungen. Die Gurtumlenkbeschläge passen sich in der Höhe den unterschiedlichen Personengrößen automatisch an. An den sehr stabilen, griffgerechten Türgriffen lässt sich sehr hohe Zugkraft aufbringen. So kann man nach einem Unfall verklemmte Türen öffnen.
- Für den Verbandkasten ist kein Halter vorhanden. Der Warnblinkschalter ist farblich zu wenig abgesetzt, um ihn im Notfall schnell finden zu können. Sind die Türen per Zentralverschluss verriegelt, ist kein Öffnen von innen mehr möglich.

Kindersicherheit

Note: 2,2

- Auf dem Beifahrersitz dürfen rückwärts gerichteten Kindersitze nur befestigt werden, wenn durch den Saab-Händler der Frontairbag deaktiviert ist.
- + Auf den äußeren Plätzen der Rücksitzbank lassen sich die unterschiedlichsten universellen Kinderrückhaltesysteme leicht und stabil befestigen, da die Gurtschlösser fest sitzen, die Gurtlängen großzügig dimensioniert sind und die Gurtanlenkpunkte optimal auseinander liegen.
- Kindersitze mit Isofix-System sind schlecht zu befestigen, weil die Befestigungsbügel zur Verankerung der Kindersitze zu tief unter dem Sitzkissen liegen. An den elektrischen Fensterhebern fehlt eine Einklemmsicherung.

Fußgängerschutz

Note: 3,0

Beim simulierten Fußgängerunfall (EuroNCAP) schneidet der Wagen mit zwei von vier Sternen durchschnittlich ab.

Verbrauch/Umwelt

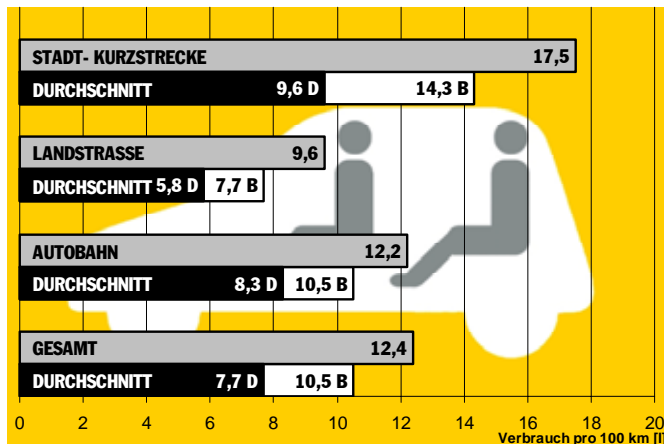
Note 1,7

Verbrauch*

Note: 2,8

Fährt man den Saab 9-5 mit Bioethanol, liegt der Verbrauch durchschnittlich bei 12,4 l pro 100 km. Der Wert erscheint im ersten Moment hoch, relativiert sich aber und ergibt eine zufriedenstellende Gesamtnote, wenn man den CO₂-Ausstoß von 211 g/km betrachtet. Das entspricht etwa einem Benzinverbrauch von 8,8 l/100 km. Beim aktuellen Preisgefüge von Bioethanol und Super-Benzin ergibt sich ein Preisvorteil von etwa 10 Prozent im Bioethanol-Betrieb. Das aber nur bei zurückhaltender Fahrweise - denn fordert man vom Motor viel Leistung, steigt der Verbrauch im Bio-Betrieb (dort hat er auch spürbar mehr Leistung) stärker an als im Super-Betrieb, so dass sich dann im Bio-Modus sogar ein Preisnachteil ergeben kann. Im Benzinbetrieb benötigt der 9-5 Kombi innerorts 12,6 l, außerorts 6,8 l und auf der Autobahn 9,1 l Super pro 100 km - damit ergibt sich ein zufriedenstellender Durchschnittsverbrauch von 9,0 l/100 km.

- + Der Verbrauch außerorts von 9,6 l und auf der Autobahn von 12,2 l Bioethanol alle 100 km ist gut für diese Fahrzeugklasse.
- 17,5 l pro 100 km innerorts sind auch bei Bioethanol zu viel; hier zeigt sich, dass der Verbrauch bei Leistungsabforderung sprunghaft ansteigt.



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

Abgas Note: 0,6

- + Die Schadstoffanteile im Abgas sind erfreulich gering. Im Bioethanolbetrieb ist der Verbrauch zwar höher als im reinen Benzinbetrieb, der CO₂-Ausstoß ist aber geringfügig niedriger.

Wirtschaftlichkeit* Note 2,6

Betriebskosten Note: 3,1

Trotz des günstigeren Preises für Ethanol schafft es der Saab 9-5 Biopower nur auf eine durchschnittliche Benotung bei den Betriebskosten. Den Preisvorteil beim Tanken macht der erhöhte Spritverbrauch im Ethanolbetrieb nahezu wieder wett.

Werkstatt- und Reifenkosten Note: 2,0

Für die Beurteilung werden uns vom Hersteller keine Daten zur Verfügung gestellt - die Werkstattkosten sind deshalb geschätzt.

- + Saab gewährt eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

Wertstabilität Note: 4,5

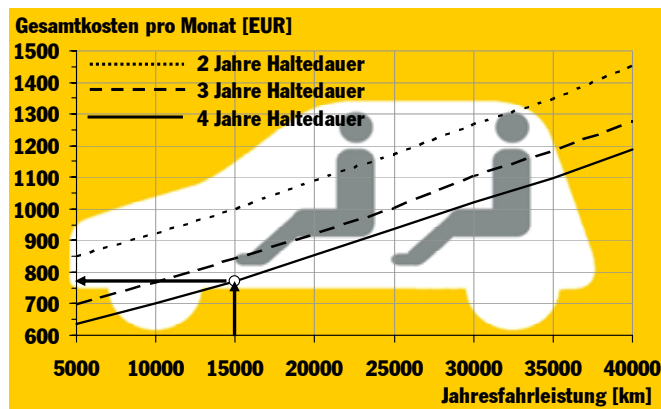
- Der 9-5 verspricht, auch wegen eines Generationswechsels, der sich innerhalb des vierjährigen Berechnungszeitraums vollziehen wird, nur einen mäßigen Restwertverlauf. Eine Wertsteigerung aufgrund des möglichen Ethanol-Betriebs kann auch beim Biopower nicht prognostiziert werden.

Kosten für Neuanschaffung Note: 2,9

Mit einem Grundpreis von 36.650 Euro zwar alles andere als ein Schnäppchen aber noch auf akzeptablem Niveau: Die Kosten für die Neuanschaffung des Saab 9-5 SportCombi 2.0t Biopower.

Fixkosten Note: 0,6

- + Erfreulich sind dagegen die Ausgaben für die fixen Kosten, also für Steuer und Versicherung. Neben der günstigeren Besteuerung für Otto-Motoren, sorgt vor allem die relativ niedrige Typklasseneinstufung in der Vollkaskoversicherung für eine gute Note. Die Haftpflichtversicherung liegt dagegen im Durchschnitt. Da zum Zeitpunkt des Tests noch keine offiziellen Typklassen vorlagen, bezieht sich unsere Berechnung und diese Beurteilung auf die Einstufung des entsprechenden Benzinmodells.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Autokosten (Beispiel: 769 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

Die Motorvarianten

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	2.0t	2.3t	2.3 Turbo	2.3 Turbo	1.9 TiD	2.0t Bio	2.3t Bio
Aufbau/Türen	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1985	4/2290	4/2290	4/2290	4/1910	4/1985	4/2290
Leistung [kW(PS)]	110(150)	136(185)	191(260)	220(300)	110(150)	132(180)	154(210)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	240/1800	280/1800	350/1900	400/2000	320/2000	280/1800	310/1800
0-100 km/h[s]	10,2	8,8	7,3	6,5	10,7	9,0	n.b.
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	210	225	245	260	205	210	225
Verbrauch pro 100 km [l]	9,6S	9,6S	9,9SP	10,1SP	6,5D	12,4ET	12,6ET
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/19/18	20/20/18	19/21/22	16/21/21	20/22/23	n.b.	n.b.
Steuer pro Jahr [Euro]	135	155	155	155	308	135	155
Monatliche Gesamt-Kosten [Euro]	723	761	901	1.052	707	727	773
Grundpreis [Euro]	33.150	35.200	42.850	54.450	34.500	34.150	36.200

Aufbau:

ST = Stufenheck	KB = Kombi	GE = Geländewagen
SR = Schrägheck	KT = Kleintransporter	PK = Pick-Up
CP = Coupe	TR = Transporter	
CA = Cabriolet	GR = Großraumlimousine	
RO = Roadster	BU = Bus	

Versicherung:

KH = KFZ-Haftpflicht	Kraftstoff:
VK = Vollkasko	N = Normalbenzin
TK = Teilkasko	S = Superbenzin
	SP = SuperPlus
	D = Diesel
	ET = Bioethanol

Daten und Messwerte

4-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro4
Hubraum	1985 ccm
Leistung	132 kW (180 PS)
bei	5500U/min
Maximales Drehmoment	280 Nm
bei	1800 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	225/45R17
Reifengröße (Testwagen)	225/45R17W
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,9 m/12 m
Höchstgeschwindigkeit	215 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h.....	8,5 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3. Gang)	4,7 s
Bremsweg aus 100 km/h.....	41,5 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (ET)	12,4 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB.....	17,5/9,6/12,2 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test.....	k.A./ 210 g/km
Innengeräusch 130 km/h.....	67 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4836 mm/1792 mm/1468 mm
Leergewicht/Zuladung.....	1590 kg/520 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	405 l/780 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/1800 kg
Dachlast	100 kg
Tankinhalt	68 l
Reichweite	545 km
Allgemeine Garantie	2 Jahre
Rostgarantie.....	6 Jahre

ADAC-Testwerte *kursiv*

Kosten

Monatliche Betriebskosten	161 Euro
Monatliche Werkstattkosten	62 Euro
Monatliche Fixkosten	77 Euro
Monatlicher Wertverlust	469 Euro
Monatliche Gesamtkosten.....	769 Euro
(vierjährige Haltung, 15000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	n.b.
Grundpreis	36.650 Euro

Ausstattung

Technik

Abstandsregelung, elektronisch	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	1950 Euro
Bremsassistent	nicht erhältlich
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Parkhilfe, elektronisch	430 Euro°
Regensensor.....	115 Euro°
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Runflat-Reifen	nicht erhältlich
Tempomat.....	Serie
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	1090 Euro°

Innen

Airbag, Seite vorne/hinten.....	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf	Serie
Audioanlage (mit CD-Player)	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend + Außenspiegel....	320 Euro°
Isofix-Kindersicherungssystem	Serie
Klimaautomatik (2 Zonen)	Serie
Navigationssystem	2805 Euro°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie
Sitzbezüge, Leder	Serie
Sitze, vorn, beheizbar	Serie
Skisack/Durchladeluke.....	nicht erhältlich

Außen

Alarmanlage	nicht erhältlich
Scheinwerfer-Reinigungsanlage	260 Euro°
Schiebe-Hubdach	1100 Euro

°im Testwagen vorhanden

Testzeugnis

Technik/Umwelt(Testergebnis)2,2

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

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