

## KIA Opirus 3.8 Automatik

Viertürige Stufenhecklimousine der oberen Mittelklasse (196 kW / 266 PS)

### ADAC Testergebnis

**Note 2,7**

Das Angebot klingt auf den ersten Blick verlockend: unter 40.000 Euro für eine fünf Meter lange Limousine mit weitgehend kompletter Ausstattung. Diese umfasst neben Leder, Sitzlüftung, Schiebedach, Navigationssystem und allerlei elektrischen Helferlein auch Xenonlicht und Parksensoren. Die Aufpreisliste besteht nur aus einem Posten - der Metalliclackierung. Der Innenraum erfreut mit großzügigem Platzangebot und guter Verarbeitung. Betrachtet man den Opirus aber genauer, relativiert sich das Angebot. Denn es fehlt an Feinabstimmung an allen Ecken und Enden. Das Automatikgetriebe macht, was es will, die Lenkung ist schwammig und bei Autobahntempo bisweilen furchterregend indirekt und die Bremsen geben schon bei mittlerer Beanspruchung langsam auf. Das Fahrwerk ist unterdämpft und damit die Karosserie mit ständigem Schwingen beschäftigt. Schluss mit lustig ist aber beim Ausweichen, hier hilft ESP praktisch gar nicht, die große Limousine dreht sich. Betrachtet man also die Summe der Eigenschaften, sind 40.000 Euro dann doch nicht gerade günstig, trotz der luxuriösen Ausstattung. **Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** Citroen C6, Hyundai Grandeur, Peugeot 607, Renault Vel Satis.

- + gute Verarbeitung
- + bequemer Ein- und Ausstieg
- + großzügiges Platzangebot
- + umfangreiche Ausstattung
- + umfangreiches Garantiepaket
- schlecht abgestimmte Schaltung
- schlechte Lenkung
- schlechte Bremsen
- Fahrwerksschwächen bei Komfort und Sicherheit
- kaum wirksames ESP
- hoher Verbrauch



### Karosserie/Kofferraum

**Note 2,6**

#### Verarbeitung

**Note: 2,1**

- + Die Verarbeitung der Karosserie ist überwiegend gut, nur im Finish sind ein paar Schwächen erkennbar. Die Türschweller sind nach außen gegen Verschmutzen abgedichtet. Der Innenraum ist sauber verarbeitet, das Material von hoher Qualität. Holzpaneele und feines Leder unterstreichen das luxuriöse Ambiente. Der Unterboden ist relativ glattflächig, um Luftwirbelungen zu verringern. Auf dem Dach darf Gepäck bis zu einem Gewicht von 100 kg mitgenommen werden. Zwar sind die Stoßfänger in Wagenfarbe lackiert, sie verfügen aber über breite Leisten (wie auch an den Fahrzeugseiten), die kostengünstiger nach kleinen Remplern repariert werden können.
- In der Oberklasse sollten Spaltabstände exakt und alle Bleche lackiert sein, hier kann der Opirus nicht ganz mithalten. Das Wechseln der Scheinwerferlampen gestaltet sich schwierig. Die elektrischen Sicherungen sind schlecht zugänglich und unbeleuchtet.

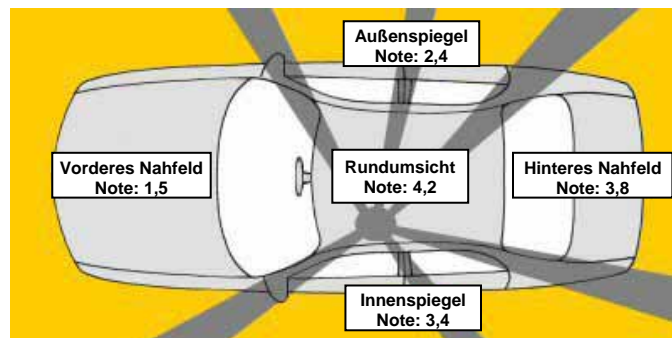
#### Sicht

**Note: 2,9**

Die Karosserie des Opirus ist insgesamt nicht sehr übersichtlich, insbesondere beim Heck muss man als Fahrer das Ende eher erraten - da helfen die Parksensoren vorn und hinten sehr, die aber auch gern mal Fehlalarm geben. Dies spiegelt sich auch in der ADAC-Rundumsichtmessung wieder, bei der der Opirus nur ein ausreichendes Ergebnis erzielt. Die Sicht nach hinten im In-

nenspiegel könnte auch besser sein.

- + Helle Xenonscheinwerfer sind Serie. Die Außenspiegel sind groß und beheizt, der rechte schwenkt beim rückwärts Einparken nach unten, um den Blick zum Randstein zu zeigen. Die akustische Einparkhilfe unterstützt den Fahrer zusätzlich. Der Innenspiegel blendet bei störendem Scheinwerferlicht automatisch ab. Der Bodenblick nach vorn ist sehr gut.
- Die Außenspiegel verkleinern links und rechts unterschiedlich.



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten 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: 2,1**

- + Die Türen lassen sich per praktischer Fernbedienung ver- und entriegeln. Das Ein- und Aussteigen ist vorne und hinten recht bequem, da die Schweller niedrig und nicht zu breit sind und die Türen weit öffnen. Die Türaufhalter sind ausreichend kräftig ausgelegt, so dass sie die Türen auch an Steigungen geöffnet halten können. Helle Leuchten an den Türunterseiten beleuchten die Straße beim Ein- und Aussteigen.

## Kofferraum-Volumen\*

**Note: 2,5**

- + Das Kofferraumvolumen fällt mit 490 l groß aus, lässt sich aber nicht erweitern.



Mit 490l Volumen ist der Kofferraum des Opirus deutlich größer als bei der deutschen Konkurrenz von Mercedes oder BMW.

## Kofferraum-Zugänglichkeit

**Note: 2,7**

Mit 70 cm fällt die Ladekante recht hoch aus, zudem stört innen eine Bordwand von 18 cm, über die das Gepäck gehievt werden muss.

- + Die Kofferraumklappe lässt sich leicht anheben und gibt eine ausreichend große Ladeöffnung frei. Das Kofferraumformat ist zweckmäßig, so kann man das Gepäckabteil gut nutzen.
- Der hintere Bereich ist wegen der großen Tiefe des Kofferraums schlecht zu erreichen, man verschmutzt sich am Stoßfänger leicht die Kleidung.

## Kofferraum-Variabilität

**Note: 4,6**

An den seitlichen Haken im Kofferraum können Einkaufstaschen befestigt werden. Eine herausnehmbare praktische Kunststoffwanne befindet sich unter dem Kofferraumboden, in ihren Fächern kann man kleines Gepäck verstauen.

- Eine klappbare Rücksitzlehne ist nicht erhältlich.

## Innenraum

**Note 2,2**

### Bedienung

**Note: 2,2**

- + Die wichtigsten Bedienelemente sind funktionell und griffgerecht, die Eingewöhnungszeit ist dadurch sehr kurz. Auch nach kurzem Üben ist die serienmäßige Audioanlage mit Navigationssystem (exakte Sprachführung) zu beherrschen. Zahlreiche Komfortfunktionen erleichtern das Fahren. So schalten sich zum Beispiel das Außenlicht und die Wischer selbsttätig ein. Für konstante Geschwindigkeit sorgt der Tempomat. Außenspiegel und Fenster (Antippautomatik) sowie die Vordersitze (Memory-Funktion) lassen sich elektrisch bedienen. Der Innenspiegel blendet bei störendem Scheinwerferlicht selbsttätig ab. Vorn und hinten befinden sich Leseleuchten und praktische Ablagen, das Handschuhfach ist groß und beleuchtet. Ein Fach in der Mittelablage ist gekühlt und mit LEDs beleuchtet. Sowohl die Position als auch die Bedienbarkeit der Tasten für die Klimaautomatik können zufriedenstellen, eine höhere Anordnung wäre besser.
- Zum Schließen der Vordertüren muss man sich weit aus dem Auto lehnen, weil die Griffe weit weg sind. Vorne sind die Gurtschlösser beim Anschnallen wegen der breiten Mittelablage schlecht zu-

gänglich. Eine Kontrollleuchte für das Abblendlicht fehlt, die für die Nebelschlussleuchte befindet sich im dazugehörigen Schalter am Armaturenbrett und ist damit schlecht zu sehen. Das Navigationssystem kann nur umständlich über die separate Fernbedienung gesteuert werden, für die es keine vorgesehene Befestigung gibt.



Wenig Kritik lässt der Fahrerplatz des Opirus aufkommen. Die Bedienung ist weitgehend funktionell, die Verarbeitung auf hohem Niveau.

## Raumangebot vorne\*

**Note: 2,1**

- + Die Vordersitze lassen sich für Personen bis zu einer Größe von ca. 1,90 m einstellen. Man hat vorne ein großzügiges Raumgefühl, weil auch die Innenbreite üppig ausfällt.

## Raumangebot hinten\*

**Note: 1,8**

- + Auf den hinteren Sitzplätzen haben zwei Personen bis zu einer Größe von 1,95 m sehr viel Platz. Auch hier ist die Innenbreite großzügig bemessen.



Viel Platz bietet der Opirus im Fond.

## Komfort

**Note 2,3**

### Federung

**Note: 3,2**

Der Fahrer hat die Möglichkeit, zwischen einer komfortablen und einer sportlicheren Auslegung des Fahrwerks zu wählen. Der Fahrwerksdämpfung (ECS) fehlt in beiden Programmen der Feinschliff.

- Im komfortablen Modus schwingt die Karosserie bei langen Bodenwellen deutlich nach; kurze Unebenheiten werden an die Insassen durchgereicht. Im sportlichen Modus ist die Dämpfung zu straff, der Vorderwagen neigt zum Stucken, selbst wenn die Fahrbahn einen ebenen Eindruck macht. Die Achsen klappern auf schlechten Strassen. Die Seitenneigung der Karosserie in Kurven und die Wankbewegungen bei schnellen Richtungsänderungen sollten geringer sein.

## Sitze

**Note: 1,9**

- + Die Vordersitze sind bequem und unterstützen den Körper ausreichend. Die Sitzposition des Fahrers ist gut, er kann sich mit dem linken Bein fest abstützen. Besonders bequem und entspannt sitzt man auf den weich gefederten Sitzen im Fond. Um im Sommer Schwitzen zu unterbinden, kann man die serienmäßige Sitzlüftung einschalten (nur vorne). An kalten Tagen wärmt die Sitzheizung vorne und hinten. Am Dachhimmel gibt es für alle Außenplätze Haltegriffe.
- Bei Kurvenfahrten bieten die Vordersitze wenig Seitenhalt.

## Innengeräusch

**Note: 2,1**

- + Bis 130 km/h ist der Geräuschpegel sehr niedrig und das Fahren entsprechend entspannt. Bei höherem Tempo machen sich aber Windgeräusche zunehmend bemerkbar. Beschleunigt man, dringt das kernige Motorgeräusch deutlich in den Innenraum.

## Heizung, Lüftung

**Note: 1,7**

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

- + Die Temperatur lässt sich auf der Fahrer- und Beifahrerseite, sowie im Fond unabhängig regeln. Alle Sitze sind beheizbar. Die Klimaautomatik arbeitet sehr effektiv, Sensoren kontrollieren Luftqualität und Luftfeuchtigkeit. Die Heizung spricht besonders vorne schnell an und zeigt eine gute Wirkung. Hinten arbeitet die Heizung nicht so effizient.
- Auf langen Strecken kann die Elektronik die Temperatur nicht halten, sie beginnt nach einer Weile zu kühlen - der Fahrer muss durch Erhöhen der Temperaturvoreinstellung dem entgegenwirken.

|                       | vorne               | hinten              |
|-----------------------|---------------------|---------------------|
| Heizungsansprechen    | 11 min.<br>Note 1,7 | 15 min.<br>Note 2,8 |
| Maximale Heizleistung | Note 2,0            | Note 3,0            |

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

## Motor/Antrieb

**Note 2,3**

### Fahrleistungen\*

**Note: 1,7**

- + Der V6-Motor wurde im Hubraum von 3,5 auf 3,8 l vergrößert. Damit zeigt er sich recht durchzugsstark und kann so die schwere und große Limousine flott antreiben. Bei Beschleunigung und Elastizität braucht er sich vor der Konkurrenz nicht verstecken, Überholvorgänge sind im Handumdrehen erledigt.

### Laufkultur

**Note: 2,0**

- + Der Motor läuft in weiten Drehzahlbereichen recht kultiviert, nur gelegentlich sind unter Vollast Vibrationen zu spüren. Insgesamt macht er gerade unter Last einen rauhen Eindruck.

### Schaltung

**Note: 3,3**

Die Automatik schaltet beim plötzlichen Beschleunigen bisweilen recht hart. Sie ist eher auf komfortables Gleiten und ruhigen, defensiven Fahrstil ausgelegt.

- Denn schon kleine Beschleunigungswünsche setzt die Getriebesteuerung mit kurzer Verzögerung sofort durch (mehrmaliges) zurückschalten um. Das hohe Drehmoment des Motors wird dabei nicht genutzt. Stattdessen heult der Motor auf, gleich darauf wird wieder hochgeschaltet und es ergibt sich eine unangenehme Hektik. Mit manuellem Eingreifen mittels der Tip-Funktion des Getriebes kann man dieser Problematik, die zudem sinnlos den Verbrauch erhöht, etwas abhelfen. Insgesamt ist die Getriebeelektronik schlecht abgestimmt.

### Getriebeabstufung

**Note: 3,0**

Die Abstufung des Getriebes ist auf möglichst günstigen Verbrauch abgestimmt, um den durstigen V6 etwas auf Diät zu setzen. Das hat jedoch zur Folge, dass zum Beschleunigen oft

zurückgeschaltet werden muss. Besonders der 5. Gang ist zu lang übersetzt, dadurch wird schon bei geringster Beschleunigung auf der Landstraße oder Autobahn ein ständiges Zurückschalten nötig.

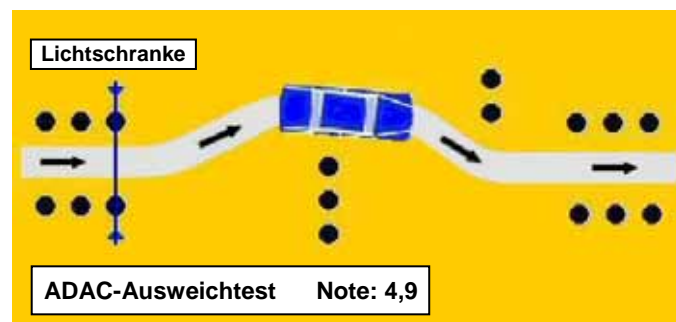
## Fahreigenschaften

**Note 3,8**

### Fahrstabilität

**Note: 3,8**

- + Der Opirus hält bei Längsrinnen und Fahrbahnverwerfungen gut seine Spur. Die Richtungsstabilität des Fahrwerks sowie die Traktion sind zufriedenstellend - auf rutschigem Untergrund greift die Traktionskontrolle ein und bremst die Vorderräder.
- Alles andere als zufriedenstellend zeigt sich der Opirus bei Ausweichmanövern: fällt bei normalen Kurvenfahrten bereits die deutliche Untersteuerneigung auf, gibt es beim ADAC-Ausweichtest kein Halten mehr. Schon beim Einlenken aus der 1. Gasse folgt die große Limousine dem Lenkbefehl kaum, um dann beim Versuch, das Hindernis in Phase 2 zu umfahren, hoffnungslos über alle vier Räder zu schieben und sich langsam und unkontrollierbar zu drehen - und das trotz ESP! Die 3. Gasse kann man praktisch nicht mehr erreichen, auch bei vollem Gegenlenken nicht.



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: 3,3**

In Kurven untersteuert der Wagen deutlich - prinzipiell ein Verhalten, das auch weniger geübten Fahrern entgegen kommt. Auf trockener Straße funktioniert die Traktionskontrolle gut, auf nasser sollte das System früher wirken und der Eingriff weicher erfolgen.

- Allerdings liegt der Grenzbereich recht niedrig. Ist das Tempo in der Kurve zu hoch, schiebt der Opirus über alle vier Räder - das ESP regelt hier nicht mehr effektiv genug. Es fehlt an der nötigen Feinabstimmung.

### Lenkung\*

**Note: 4,1**

- + Der Kraftaufwand beim Rangieren ist sehr gering.
- Bei schnellen Ausweichmanövern spricht die Lenkung zögernd an. Sie ist nicht besonders präzise und vermittelt auch deshalb dem Fahrer kaum Kontakt zur Fahrbahn. Es sind deutliche Antriebseinflüsse in der Lenkung feststellbar. Der Wendekreis fällt mit fast 12,90 m groß aus.

### Bremse

**Note: 3,7**

Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der Opirus durchschnittlich 40 m (Mittel aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Serienbereifung). Zwar spricht die Bremse zunächst recht gut an und kann gut dosiert werden. Bei zunehmender Belastung aber stellt sich starkes Bremsfading ein. Für die Fahrzeugklasse und das Gewicht ist die Bremsanlage bezüglich ihrer Standfestigkeit unterdimensioniert.

## Sicherheit

**Note 2,5**

### Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

**Note: 2,8**

- + Der Oberklasse-Koreaner verfügt serienmäßig über ABS, das elektronische Stabilitätsprogramm ESP und einen Bremsassistenten. In geöffneten Türen warnen rote Leuchten den rückwärtigen Verkehr.

- Der Kraftstoff-Einfüllstutzen befindet sich auf der gefährlichen linken, dem Verkehr zugewandten Seite. Die links vom Fahrer angeordnete Fuß-Feststellbremse kann im Notfall vom Beifahrer nicht erreicht werden.

### Passive Sicherheit - Insassen

**Note: 2,3**

- + Ergebnisse vom EuroNCAP-Crashtest liegen noch nicht. Der Opirus verfügt über Frontairbags, Seitenairbags vorne und hinten sowie seitliche, von vorn nach hinten durchgehende Windowbags. Auf den Vordersitzen werden die Insassen optisch und akustisch zum Anschnallen ermahnt. Die Kopfstützen der Vordersitze bieten bis 1,85 m großen Personen optimalen Schutz, sie sind zusätzlich aktiv ausgelegt, um das Risiko eines Schleudertraumas besonders bei einem Heckcrash zu reduzieren. An den stabilen Bügel-Türgriffen lässt sich hohe Zugkraft aufbringen, so dass man nach einem Unfall verklemmte Türen leichter öffnen kann.
- Hinten reichen die Kopfstützen nur für Personen bis zu einer Größe von 1,65 m. Zudem ist dort der Abstand zwischen Kopf und Kopfstütze zu groß, so dass sich bei einem Unfall ein erhöhtes Risiko eines Schleudertraumas ergibt.

### Kindersicherheit

**Note: 2,1**

- + Das Isofixsystem zur Verankerung von Kindersitzen ist serienmäßig an den hinteren Außensitzplätzen vorhanden. Die Fensterheber haben einen zuverlässig funktionierenden Einklemmschutz. Die Gurtlängen reichen auch für Kinderrückhaltesysteme mit hohem Gurtbedarf aus. Die Gurtschlösser sind so kurz, dass auch Kinderrückhaltesysteme mit sehr flach gehaltenen Aufnehmern lagestabil befestigt werden können. Der rechte Front-Airbag lässt sich mit dem Zündschlüssel deaktivieren; dann dürfen auf dem Beifahrersitz auch rückwärts gerichtete Kindersitze befestigt werden.
- Auf der weichen Sitzfläche können Kindersitzsysteme nicht immer lagestabil befestigt werden.

### Fußgängerschutz

**Note: 3,0**

Ergebnisse von EuroNCAP liegen noch nicht vor, bisher wurde kein Fußgänger-Crashtest durchgeführt. Die Karosserie ist im vorderen Bereich weitgehend glattflächig und direkt unter der Motorhaube befinden sich keine besonders harten Bauteile (z.B. Domstrebe) - so ist davon auszugehen, dass das Gefahrenpotenzial bei Unfällen mit Fußgängern eher moderat ausfällt.

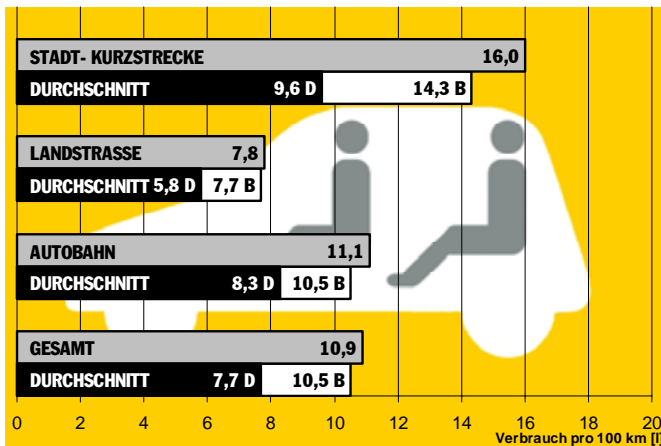
## Verbrauch/Umwelt

**Note 2,9**

### Verbrauch\*

**Note: 4,3**

- Das Kapitel Kraftstoffverbrauch ist nicht die Stärke des Opirus. 16,0 l innerorts, 7,8 l außerorts und 11,1 l Normalbenzin pro 100 km auf der Autobahn ergeben einen Durchschnittsverbrauch von 10,9 l/100 km. Das ist auch für die Fahrzeugklasse und die Leistung kein akzeptabler Wert mehr. Zudem bei flotterer Fahrweise der Verbrauch auf über 17 l/100 km ansteigt. Hier macht sich die simple Motorentechnik und die schlechte Abstimmung der Auto-



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

matik deutlich bemerkbar, denn moderne Motoren benötigen erheblich weniger Kraftstoff.

### Abgas

**Note: 1,4**

- + Die Schadstoffanteile im Abgas sind erfreulich niedrig, der Opirus erfüllt ohne Probleme die Euro-4-Abgasnorm.

## Wirtschaftlichkeit\*

**Note 4,1**

### Betriebskosten

**Note: 4,8**

- Da sich die Kosten für den Betrieb hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff ergeben, kann der Opirus hier verständlicherweise nicht gut abschneiden; sein Verbrauch von teurem Normalbenzin ist sehr hoch, damit die Kosten ebenfalls.

### Werkstatt- und Reifenkosten

**Note: 3,9**

- Aufgrund fehlender Herstellerdaten wurden die Werkstattkosten geschätzt!
- + KIA gewährt auf den Opirus sogar eine fünfjährige Herstellergarantie - ohne Kilometerbegrenzung.

### Wertstabilität

**Note: 5,4**

- In dieser Klasse, in der der Opirus Fuß zu fassen versucht, zählt in erheblichem Maße das Image. Und dieses fehlt dem KIA einfach. Insofern verwundert die schlechte Restwertprognose nach vierjähriger Haltedauer auch kaum.

### Kosten für Neuanschaffung

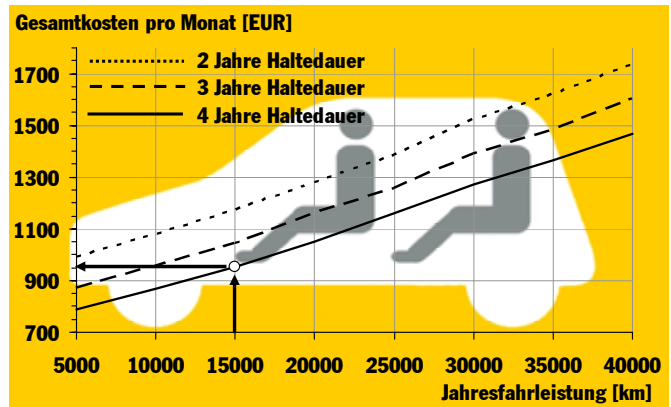
**Note: 3,3**

Knapp 40.000 Euro für einen neuen KIA Opirus sind eine Menge Geld, für die obere Mittelklasse betrachtet aber noch im durchschnittlichen Bereich. Als Käufer muss man jedoch bedenken, dass das Auto beim Wiederverkauf erheblich an Wert verliert.

### Fixkosten

**Note: 3,3**

- Den höheren Betriebskosten stehen beim Benziner zwar niedrigere fixe Ausgaben für die Steuer gegenüber.
- Die ungünstigen Typklasseneinstufungen in der Vollkasko- und vor allem in der Haftpflichtversicherung lassen dagegen keine Freude beim Erhalt der Beitragsrechnung aufkommen.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Autokosten (Beispiel: 954 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

## Daten und Messwerte

|   |                           |
|---|---------------------------|
| 6-Zylinder Otto .....                               | Schadstoffklasse Euro4    |
| Hubraum .....                                       | 3778 ccm                  |
| Leistung .....                                      | 196 kW (266 PS)           |
| bei .....   | 6000U/min                 |
| Maximales Drehmoment .....                          | 353 Nm                    |
| bei .....   | 4500 U/min                |
| Kraftübertragung .....                              | Frontantrieb              |
| Getriebe .....                                      | 5-Gang-Automatikgetriebe  |
| Reifengröße (Serie) .....                           | 235/55R17V                |
| Reifengröße (Testwagen) .....                       | <b>235/55R17V</b>         |
| Bremsen vorne/hinten .....                          | Scheibe/Scheibe           |
| Wendekreis links/rechts .....                       | <b>12,35 m/12,85 m</b>    |
| Höchstgeschwindigkeit .....                         | 230 km/h                  |
| Beschleunigung 0-100 km/h.....                      | 7,5 s                     |
| Überholvorgang 60-100 km/h (in Stufe D) .....       | <b>5,1 s</b>              |
| Bremsweg aus 100 km/h.....                          | <b>40 m</b>               |
| Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Normal) .....     | <b>10,9 l</b>             |
| Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB.....        | <b>16,0/7,8/11,1 l</b>    |
| CO <sub>2</sub> -Ausstoß Herstellerangabe/Test..... | 258 g/km/ <b>251 g/km</b> |
| Innengeräusch 130 km/h.....                         | <b>66 dB(A)</b>           |
| Länge/Breite/Höhe .....                             | 5000 mm/1850 mm/1485 mm   |
| Leergewicht/Zuladung.....                           | <b>1800 kg/465 kg</b>     |
| Kofferraumvolumen.....                              | <b>490 l</b>              |
| Anhängelast ungebremst/gebremst .....               | 750 kg/2100 kg            |
| Dachlast .....                                      | 100 kg                    |
| Tankinhalt .....                                    | 70 l                      |
| Reichweite .....                                    | <b>640 km</b>             |
| Allgemeine Garantie .....                           | 5 Jahre                   |
| Rostgarantie.....                                   | 6 Jahre                   |

ADAC-Testwerte *kursiv*

## Kosten

|   |                 |
|---|-----------------|
| Monatliche Betriebskosten .....             | <b>208 Euro</b> |
| Monatliche Werkstattkosten(geschätzt) ..... | <b>82 Euro</b>  |
| Monatliche Fixkosten .....                  | <b>119 Euro</b> |
| Monatlicher Wertverlust .....               | <b>545 Euro</b> |
| Monatliche Gesamtkosten.....                | <b>954 Euro</b> |
| (vierjährige Haltung, 15000 km/Jahr)        |                 |
| Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK .....     | 21/26/22        |
| Grundpreis .....                            | 39.900 Euro     |

## Ausstattung

### Technik

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

### Innen

|   |                  |
|---|------------------|
| Airbag, Seite vorne/hinten.....           | Serie            |
| Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten .....    | Serie            |
| Innenspiegel, automatisch abblendend..... | Serie            |
| Isofix-Kindersicherungssystem .....       | Serie            |
| Klimaautomatik (2 Zonen) .....            | Serie            |
| Navigationssystem.....                    | Serie            |
| Rücksitzlehne und -bank umklappbar .....  | nicht erhältlich |
| Sitzbezüge, Leder .....                   | Serie            |
| Sitze beheizbar, vorn/hinten,.....        | Serie            |
| Sitzlüftung vorn .....                    | Serie            |
| Skisack/Durchladelupe.....                | nicht erhältlich |

### Außen

|                                     |           |
|-------------------------------------|-----------|
| Alarmanlage.....                    | Serie     |
| Lackierung Metallic .....           | 415 Euro° |
| Scheinwerfer-Reinigungsanlage ..... | Serie     |
| Schiebe-Hubdach .....               | Serie     |

°im Testwagen vorhanden

## Testzeugnis

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