

Opel Antara 2.0 CDTI Edition (DPF)

Fünftüriger SUV der Mittelklasse (110 kW / 150 PS)

ADAC Testergebnis

Note 2,8

Der Opel Antara wurde zusammen mit dem koreanischen Hersteller Chevrolet entwickelt und ist mit dem Captiva praktisch baugleich. Entsprechend findet man hier und da Mängel in der Verarbeitung, alles in allem macht der Wagen aber einen soliden Eindruck. Der Zweiliter-Dieselmotor läuft - wenn er warm ist - recht ordentlich, verbraucht aber wegen des kurz ausgelegten 5-Gang-Getriebes insbesondere auf der Autobahn sehr viel Kraftstoff; ein Partikelfilter ist Serie. Abseits der Straße macht dieser Wagen dank des automatisch zuschaltbaren Allradantriebes kein schlechtes Bild. Nur wenn es arg rutschig wird, fehlen Differentialsperren. Aktive und passive Sicherheit entsprechen dem Stand der Technik. Fazit: Ein relativ preiswerter bedingt geländetauglicher SUV mit hohem Dieselverbrauch, gut geeignet als Zugfahrzeug.

Karosserievarianten: keine. **Konkurrenten:** BMW X3, Chevrolet Captiva, Nissan X-Trail, SsangYong Kyron, Toyota RAV4.

- + gute Ausstattung
- + permanenter Allradantrieb
- + ESP und Kopfairbags
- + Partikelfilter Serie
- + günstiger Anschaffungspreis
- zu kurzes Getriebe
- keine Sperren
- hoher Verbrauch
- teure Versicherungen



Karosserie/Kofferraum

Note 2,7

Verarbeitung

Note: 2,2

- + Die Verarbeitung der Karosserie macht einen guten Eindruck, Kunststoffverblendungen an den Stoßfängern und an den Seitenflanken schützen die Karosserie vor kleineren Beschädigungen. Im Innenraum gefällt die Optik des Armaturenbrettes, die Bedienelemente sind Opel-typisch gut verarbeitet, insgesamt deutlich besser als im verwandten Chevrolet Captiva. Im Detail ist jedoch ein gewisser Qualitätsunterschied zu den übrigen Opel-Modellen zu erkennen. Das fällt vor allem bei der Wahl der Kunststoffe an Türverkleidungen und Armaturenbrett auf. Auf der stabilen Dachreling dürfen 100 kg Gepäck aufgeladen werden. Die maximale

Anhängelast mit einem gebremsten Anhänger beträgt 2.000 kg. Ein interessantes, gegen Aufpreis erhältliches Feature: Aus dem hinteren Stoßfänger kann ein im Fahrzeug integrierter Fahrradträger für bis zu zwei Fahrräder herausgezogen werden, der in kürzester Zeit einsatzbereit und wieder verstaut ist.

- Unter der Kofferraum-Abdeckung befindet sich schwer zugänglich ein Notrad, mit dem im Falle einer Reifenpanne mit höchstens 80 km/h zur nächsten Werkstatt gefahren werden kann. Das beschädigte Rad kann nur im Innenraum mitgenommen werden. Der Motorraum ist von unten wenig gegen eintretenden Schmutz geschützt; der Unterboden ist stark zerklüftet, hat viele Hohlräume. Das Auswechseln der Scheinwerferlampen gestaltet sich wegen der engen Platzverhältnisse im Motorraum sehr schwierig.

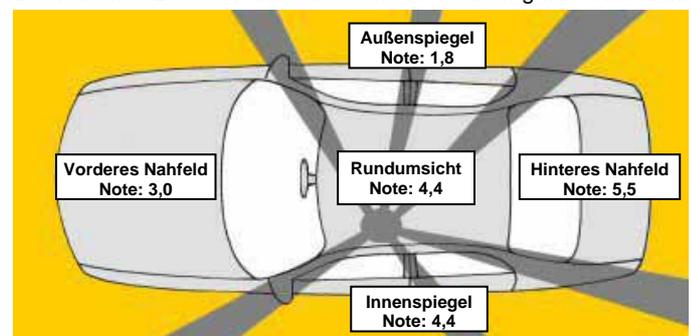
Sicht

Note: 3,2

- + Der Fahrer sitzt erhöht und hat nach vorne einen guten Überblick.



Leicht und unkompliziert lässt sich der integrierte Fahrradträger herausnehmen und bietet Platz für zwei Fahrräder.



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.

Die Außenspiegel sind groß und beheizbar. Das Fahrzeug ist vorne und hinten mit einer akustischen Einparkhilfe ausgestattet (Aufpreis).

- Das Blickfeld im Innenspiegel ist nicht besonders groß, eine automatische Abblendung ist nur im Topmodell NAVI erhältlich. Die voluminösen Dachpfosten im Fahrgastraum, die hinteren Kopfstützen und die hohe Unterkante der Heckscheibe stören bei der Sicht nach hinten; Hindernisse auf der Fahrbahn sind kaum zu erkennen. Insgesamt schneidet der Wagen daher in der ADAC-Rundumsichtmessung ziemlich schwach ab. Xenonscheinwerfer werden für den Opel Antara nicht angeboten.

Ein-/Ausstieg

Note: 3,1

Die großen, hohen Türen ermöglichen ein nahezu aufrechtes Einsteigen, nur die Beine müssen wegen des hohen Bodens weit angehoben werden.

- + Türen und Heckklappe lassen sich mit einer Fernbedienung ent- und verriegeln. Die Follow-me-Home-Funktion beleuchtet den Bereich vor dem Fahrzeug beim Auf- und Abschließen der Türen noch für einige Sekunden.
- Beim Parken an Steigungen sind die Türaufhalter zu schwach. Die Türschweller stehen vor, an ihnen kann man sich beim Ein- und Aussteigen leicht die Kleidung verschmutzen. Die praktische, separat zu öffnende Heckscheibe, die es im Chevrolet Captiva gibt, ist im Antara nicht vorhanden.

Kofferraum-Volumen*

Note: 2,6

- + Der Kofferraum fasst 345 l, bei vorgeklappter Rücksitzbank sind 825 l Gepäck möglich (gemessen bis zur Fensterunterkante). Der Kofferraum lässt sich auch über einen großen Bereich bis unter das Dach nutzen.



Der Antara bietet mit 345 l Volumen den kleinsten Kofferraum gegenüber den direkten Konkurrenten (z.B. BMW X3 mit 420 l oder Nissan X-Trail mit 450 l Volumen).

Kofferraum-Zugänglichkeit

Note: 2,1

- + Die Kofferraumklappe lässt sich sehr leicht öffnen und schließen; die Ladeöffnung ist groß. Innen stört keine Bordwand.
- Das Gepäck muss beim Einladen weit angehoben werden, weil der Kofferraumboden hoch ist.

Kofferraum-Variabilität

Note: 2,0

- + Die Rücksitzbank ist asymmetrisch geteilt, der Klappmechanismus lässt sich leicht bedienen; vorgeklappt entsteht ein durchgehender ebener Boden. Kleine Utensilien finden in den Staufächern unter dem Kofferraumboden und im Seitenfach Platz.
- Weder eine Durchladeluke noch ein Skisack sind erhältlich.

Innenraum

Note 2,1

Bedienung

Note: 1,8

- + Der Fahrerplatz ist funktionell gestaltet, der Opel Antara weitgehend leicht bedienbar. Das Lenkrad ist in Länge und Höhe einstellbar und liegt wie der Schalthebel gut zur Hand. Die Instrumente sind übersichtlich. Die Scheinwerfer schalten sich bei Bedarf mit Sensoren gesteuert automatisch ein und aus. Alle wichtigen Schalter und das Zündschloss sind beleuchtet. Das Navigationssystem (Aufpreis) beinhaltet einen 6-fach CD-/MP3-Wechsler sowie einen Bordcomputer und eine Telefon-Freisprechanlage mit

Bluetooth-Anbindung. Nach einer gewissen Eingewöhnungszeit kommt man damit recht gut klar. Die Außenspiegel und die Fensterheber (Opel-untypisch: nur das Fahrerfenster mit Antippautomatik) lassen sich elektrisch betätigen. Auch die Blinker besitzen eine automatische Tipp-Funktion und blinken nach kurzem Antippen drei Mal. Das Handschuhfach ist groß und lässt sich kühlen. Die Innenbeleuchtung ist hell; vorn sind Leseleuchten, beleuchtete Make-up-Spiegel, Brillenfächer und besonders viele kleinere, zum Teil praktische Ablagen vorhanden.

- Eine Kontrollleuchte für das eingeschaltete Abblendlicht fehlt. Die Bedienelemente der Klimautomatik inklusive beheizbarer Heckscheibe und Umluft liegen sehr tief. Es stört, dass das Display für Navigation, Radio und Bordcomputer viel weiter oben angeordnet ist, als die dafür vorgesehenen Schalter und Knöpfe. Zum Anlegen der Rücksitzgurte sind zwei Hände erforderlich, weil die Schösser nicht fixiert sind.



Die Funktionalität des Fahrerplatzes und die Verarbeitungsqualität im Innenraum sind gut und besser als im verwandten Chevrolet Captiva. Es bietet sich jedoch noch Raum für Verbesserungen.

Raumangebot vorne*

Note: 1,7

- + Auf den vorderen Sitzplätzen hat man ein großzügiges Raumgefühl, weil Kopf- und Schulterfreiheit großzügig bemessen sind. Der Fahrersitz lässt sich für Personen bis zu einer Größe von ca. 1,95 m zurückschieben.

Raumangebot hinten*

Note: 2,8

- Die Rücksitzbank ist für zwei Insassen ausgeformt, in der Mitte befindet sich ein schmaler Notsitz. Sind die Vordersitze auf 1,85 m große Personen eingestellt, reicht die Beinfreiheit auf den dahinter liegenden Sitzen ebenfalls für Mitfahrer bis zu einer Größe von 1,85 m aus.
- + Die große Innenraumbreite und die große Kopffreiheit bieten auch hier ein sehr großzügiges Raumangebot.

Innenraum-Variabilität

Note: 4,0

Lediglich die hinteren Sitzlehnen sind in der Neigung geringfügig variabel.

Komfort

Note 2,4

Federung

Note: 2,2

- + Die Feder-/Dämpferabstimmung ist eher straff und wirkt recht angenehm. Große Unebenheiten werden ordentlich geschluckt, wobei der Komfort insgesamt nicht zu kurz kommt. Das Fahrzeug liegt ruhig auf der Straße, Aufbaubewegungen sind gut gedämpft. Die Niveauregulierung sorgt für konstante Federwege, selbst wenn der Wagen beladen ist.
- Bei kurzweiliger Fahrbahn stößt die Federung.

Sitze

Note: 2,4

- + Die Sitzposition des Fahrers ist gut, er kann sich mit dem linken Bein fest abstützen. Sein Sitz lässt sich in der Höhe und der Neigung einstellen, er ist auch mit einer Lendenwirbelstütze ausgestattet, die aber in der Höhe fix ist. Die Vordersitze bieten ausreichend Körperhalt, so auch die Rücksitze. Sie sind straff, aber dennoch komfortabel gefedert. Die Mitfahrer verfügen dort über Haltegriffe im Dachbereich.
- Der Beifahrersitz hat keine Höheneinstellung. Für groß gewachse-

ne Personen ist die Sitzfläche zu nah am Boden, das führt zu einer unbequemen Hockhaltung, weil die Oberschenkel nicht aufliegen. Die Atmungsaktivität ist bei den synthetischen Sitzbezügen nur ausreichend; auf längeren Strecken kann man am Rücken ins Schwitzen kommen.

Innengeräusch

Note: 2,5

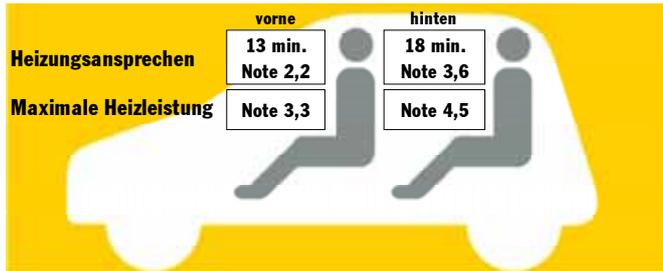
Bis 130 km/h ist der gemessene Geräuschpegel durchschnittlich laut. Mit zunehmender Geschwindigkeit wird das Innengeräusch lauter, wobei wegen der kurzen Getriebeabstufung besonders hohe Drehzahlen auffallen.

Heizung, Lüftung

Note: 2,7

(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer) Die Heizung ist mäßig kräftig; sie erwärmt die Luft vorne innerhalb durchschnittlicher Zeit auf angenehme Temperaturen. Hinten dauert es noch etwas länger, trotz serienmäßigem Quickheat-Zusatzheizer.

- + Die serienmäßige Klimaautomatik arbeitet fein und überwiegend situationsangepasst. Die Verteilung der Luftmengen auf die verschiedenen Düsen und Ausströmer ist individuell möglich.



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

Motor/Antrieb

Note 3,2

Fahrleistungen*

Note: 2,5

Der Motor verleiht dem Antara - nach Überwinden der Anfahrtschwäche unterhalb von 1.800 U/min - recht ordentliche Fahrleistungen. Das Durchzugsvermögen ist gut, Überholmanöver sind auch ohne Zurückschalten möglich. Noch deutlich besser wären die Fahrleistungen, wenn ein enger abgestuftes Sechsganggetriebe verwendet würde.

Laufkultur

Note: 3,0

Das Vibrationsverhalten des 2-Liter-Dieselmotors ist durchschnittlich, für einen Vierzylinder aber passabel.

Schaltung

Note: 3,7

Die Schaltung verbindet die typischen Schwächen von Opel mit denen von Chevrolet. So lässt sich der erste Gang sehr schwer einlegen, so lange der Wagen noch rollt. Auch die anderen Gänge haken oft und sind nicht so gut geführt, wie man es von Konkurrenzmodellen gewohnt ist. Schnelles Einlegen des Rückwärtsganges kann Krachgeräusche hervorrufen.

Getriebeabstufung

Note: 4,5

- Die Getriebeabstufung ist einer der größten Schwachpunkte des Antara 2.0 CDTI. Die ersten Gänge sind fast etwas zu lang ausgelegt, die Drehzahlsprünge sind daher groß und wenn man nicht hoch genug ausdreht, fällt die Drehzahl nach dem Schalten unter die magischen 1.800 U/min und man hat praktisch keine Leistung mehr. Der fünfte Gang hingegen ist viel zu kurz; ein sechster Gang könnte einfach am Ende draufgesetzt werden, dann würde man nicht bei 160 km/h bereits mit über 4.000 U/min fahren müssen. Die kurze Übersetzung des fünften Ganges hat in erster Linie einen sehr hohen Verbrauch bei langen Fahrten zur Folge, was durch einen sechsten Gang einfach zu verbessern wäre.

Fahreigenschaften

Note 2,7

Fahrstabilität

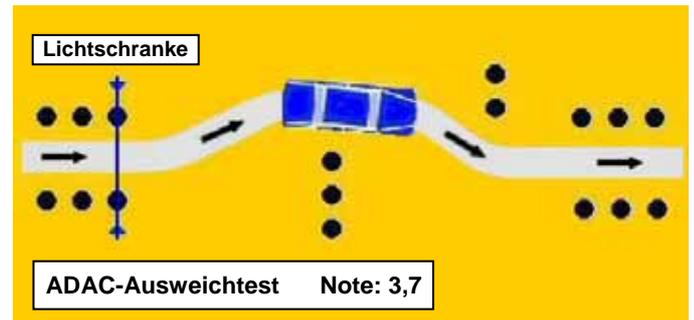
Note: 2,8

Der Antara hat durchaus passable Geländeeigenschaften. Lediglich die mäßige Kraftentfaltung beim Wideranfahren an steilen Passagen gibt Anlass zur Kritik. Dafür funktioniert der Bergabfahr-Assistent perfekt. Mit seinen großen Rädern lassen sich auch kleine Gräben gut überwinden. Für schweres Gelände fehlen sperrbare Achsdifferentiale und griffigere Reifen.

- + Das Fahrzeug verhält sich bei jedem Tempo richtungsstabil. Spurrillen und Fahrbahnverwerfungen bringen ihn nicht aus der Ruhe. Der permanente Allradantrieb sorgt für gute Traktion, auch

auf weniger griffiger Straße.

- Beim ADAC-Ausweichtest schiebt der Wagen zu kräftig über die Vorderräder und folgt nur widerwillig dem vorgegebenen Kurs. Das serienmäßige ESP verhindert zuverlässig Schleudern und hält den Wagen auf Spur, das ausgeprägte Überschieben kann es jedoch nicht verhindern.



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: 2,7

In Kurven untersteuert der Wagen - ein Verhalten, das auch weniger geübten Fahrern entgegen kommt. Bei plötzlichem Gaswegnehmen in der Kurve verändert sich das Eigenlenkverhalten nur wenig.

Lenkung*

Note: 2,7

Die Lenkung vermittelt dem Fahrer ausreichenden Kontakt zur Fahrbahn; bei schnellen Ausweichmanövern ist das Ansprechen etwas zu zögernd.

- + Der Kraftaufwand am Lenkrad ist beim Rangieren gering.
- Der Wendekreis ist mit knapp 12,5 m für die Fahrzeuggröße groß.

Bremse

Note: 2,6

Bei einer Vollbremsung mit 100 km/h werden 40 m bis zum Stillstand benötigt (Mittel aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Serienreifen).

- + Die Bremse spricht schnell an und ist fein dosierbar. Der Bremsassistent stellt auch in Notsituationen den vollen Bremsdruck zur Verfügung, selbst wenn der Fahrer nicht kräftig genug bremst.

Sicherheit

Note 2,6

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Note: 2,7

- + Das Fahrzeug ist serienmäßig mit ESP und mit einem Bremsassistent ausgestattet, weitere sicherheitsrelevante Fahrerassistenzsysteme werden nicht angeboten. Rückleuchten warnen bei geöffneten Vordertüren.
- Der Kraftstoff-Einfüllstutzen befindet sich auf der gefährlichen linken, dem Verkehr zugewandten Seite.

Passive Sicherheit - Insassen

Note: 2,5

- Die Höhe der Kopfstützen reicht vorne für Personen bis ca. 1,80 m Größe aus, hinten nur bis etwa 1,70 m.
- + Beim EuroNCAP-Front- und Seitencrash erreicht der praktisch baugleiche Chevrolet Captiva vier von fünf möglichen Sternen. Dabei zeigt er besonders beim Seitencrash seine Stärken, wobei sich der Kopfairbag beim Pfahlaufprall etwas zu spät entfaltet, was einen Punkt Abzug zur Folge hat. An den stabilen, griffigen Türgriffen lässt sich hohe Zugkraft aufbringen. So kann man nach einem Unfall verklemmte Türen leichter öffnen. Der Seatbelt-Reminder erinnert die beiden vorderen Insassen daran, sich anzuschallen.

Kindersicherheit

Note: 2,5

- Laut Fahrzeughersteller sind nur auf den beiden äußeren Rücksitzplätzen Kindersitze erlaubt.
- + Ein Isofix-System mit drittem Befestigungspunkt (top tether) zur Verankerung von Kindersitzen ist serienmäßig an den äußeren Rücksitzplätzen vorhanden. Auch die meisten konventionellen Kindersitze und Babyschalen lassen sich auf diesen Plätzen stabil befestigen.
- Den stark motorisierten Fensterhebern fehlt eine Einklemmsicherung. Auf dem Beifahrersitz dürfen keine rückwärts gerichteten

Kindersitze befestigt werden, weil sich der Frontairbag nicht deaktivieren lässt. Die Schösser der Rücksitzgurte sind an flexiblen Gurten befestigt. Dadurch ist es mühsam, konventionelle Kinder-Rückhaltesysteme zu befestigen.

Fußgängerschutz

Note: 3,0

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

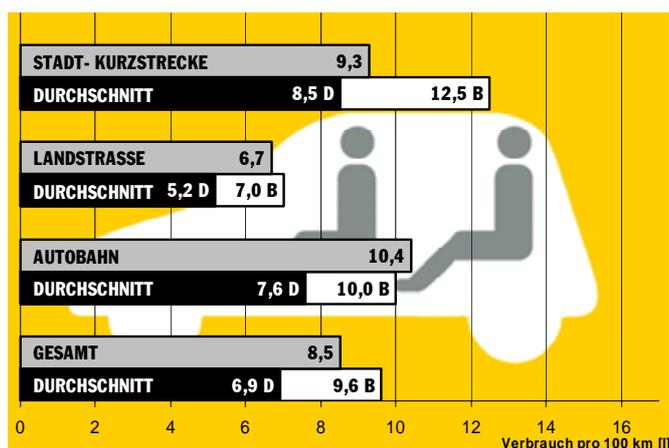
Verbrauch/Umwelt

Note 3,7

Verbrauch*

Note: 4,8

- Der Opel Antara, ausgestattet mit dem Zweiliter-Dieselmotor aus den Chevrolet-Modellen, hat insgesamt einen hohen Kraftstoffverbrauch, was insbesondere auf der Autobahn auf die sehr kurze Übersetzung des fünften Ganges zurückzuführen ist. Innerorts verbraucht der Wagen 9,3 l, außerorts 6,7 l und auf der Autobahn üppige 10,4 Liter Diesel auf 100 km. Der Durchschnittsverbrauch errechnet sich zu 8,5 l/100 km.



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

Abgas

Note: 2,7

Der Anteil an Schadstoffen im Abgas ist nur durchschnittlich. Der erhöhte Anteil an Stickoxiden bewirkt, dass der Wagen nur die Schadstoffklasse Euro 4 III einhält. Ein Partikelfilter reduziert aber wirkungsvoll den Ausstoß gefährlicher Diesel-Partikel.

Wirtschaftlichkeit*

Note 3,1

Betriebskosten

Note: 2,5

Der nicht ganz so teure Preis für Dieselmotor ist es, der die

Betriebskosten beim alles andere als sparsamen Antara gerade noch im günstigen Bereich halten kann.

Werkstatt- und Reifenkosten

Note: 5,5

Spätestens nach 30.000 km oder alle 12 Monate muss der Antara zur Inspektion in die Werkstatt. Der Rußpartikelfilter ist laut Hersteller wartungsfrei und auf Lebensdauer ausgelegt.

- + Opel spendiert dem Antara nach eigenen Angaben langlebige Verschleißteile und gewährt zudem eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung. Die Kosten für den Reifenersatz sind noch relativ günstig.
- Die jährliche Inspektion bedeutet vor allem für den Normal- oder Wenigfahrer mehr Werkstattaufenthalte. Der 2,0 Liter Diesel besitzt einen Zahnriemen, der bereits schon nach 60.000 km oder spätestens nach vier Jahren gewechselt werden muss.

Wertstabilität

Note: 1,9

- + Dem kompakten SUV von Opel, vor allem mit moderner Dieselmotor-technologie und serienmäßigem Rußpartikelfilter, kann durchaus ein beständiger Restwertverlauf prognostiziert werden.

Kosten für Neuanschaffung

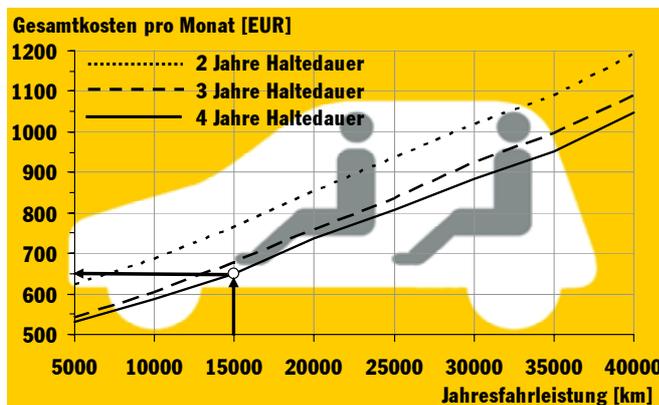
Note: 3,8

Mit über 32.000 Euro sicher kein Schnäppchen, in dieser Klasse jedoch gerade noch auf akzeptablem Niveau: Die Kosten für die Neuanschaffung des Opel Antara 2.0 CDTI Edition.

Fixkosten

Note: 4,5

- Die höheren Ausgaben für die Steuer beim Diesel sowie eine sehr hohe Typklasseneinstufung in der Haftpflichtversicherung lassen die monatlichen Ausgaben ansteigen. Auch die Prämienrechnung für die Vollkaskoabsicherung lässt keine Freude aufkommen.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Autokosten (Beispiel: 651 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

Die Motorvarianten

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	2.4	3.2 V6 Turbo	2.0 CDTI	2.0 CDTI
Aufbau/Türen	GE/5	GE/5	GE/5	GE/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/2405	6/3195	4/1991	4/1991
Leistung [kW(PS)]	103(140)	167(227)	93(127)	110(150)
Max.Drehmoment [Nm]bei U/min	220/2400	297/3200	295/2000	320/2000
0-100 km/h[s]	11,9	8,8	12,0	10,8
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	175	203	174	180
Verbrauch pro 100 km [l]	10,5S	12,5S	8,4D	8,5D
Versicherungsklassen KH/VK/TK	19/19/18	21/22/21	21/21/21	21/21/21
Steuer pro Jahr[Euro]	168	216	308	308
Monatliche Gesamt-Kosten[Euro]	636	857	623	651
Grundpreis[Euro]	27.750	40.455	29.660	32.080

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-Haftpf.
VK = Vollkasko
TK = Teilkasko

Kraftstoff:

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

Daten und Messwerte

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro4 III
Hubraum	1991 ccm
Leistung	110 kW (150 PS)
bei	4000U/min
Maximales Drehmoment	320 Nm
bei	2000 U/min
Kraftübertragung	permanenter Allradantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	235/60R17
Reifengröße (Testwagen)	235/65R17H
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	12,25 m/12,35 m
Höchstgeschwindigkeit	180 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,8 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3. Gang)	7,2 s
Bremsweg aus 100 km/h	40 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	8,5 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	9,3/6,7/10,4 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test	198 g/km/ 222 g/km
Innengeräusch 130 km/h	68 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4575 mm/1850 mm/1704 mm
Leergewicht/Zuladung	1925 kg/580 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	345 l/825 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/2000 kg
Dachlast	100 kg
Tankinhalt	65 l
Reichweite	765 km
Allgemeine Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte *kursiv*

Kosten

Monatliche Betriebskosten	135 Euro
Monatliche Werkstattkosten	84 Euro
Monatliche Fixkosten	113 Euro
Monatlicher Wertverlust	319 Euro
Monatliche Gesamtkosten	651 Euro
(vierjährige Haltung, 15000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	21/21/21
Grundpreis	32.080 Euro

Ausstattung

Technik

Abstandsregelung, elektronisch	nicht erhältlich
Antriebsschlupf-Regelung	Serie
Automatikgetriebe (5-Stufen)	1850 Euro
Bremsassistent	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Parkhilfe, elektronisch (nur im Edition-Paket)	1200 Euro°
Reifendruckkontrolle (nur im Cosmo-Paket)	nicht erhältlich
Tempomat (nur im Edition-Paket)	1200 Euro°
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer) (nur im Edit.-Paket)	1200 Euro°
Xenonlicht	nicht erhältlich

Innen

Airbag, Seite vorne	Serie
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Beifahrersitzlehne umklappbar (nur im Edition-Paket)	1200°
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, autom. abblend. (nur im Cosmo-Paket)	nicht erhältlich
Isofix-Kindersicherungssystem	Serie
Klimaautomatik	Serie
Navigationssystem (DVD 100 Navi)	1805 Euro°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar (60:40 geteilt)	Serie
Sitzbezüge, Leder (nur im Cosmo-Paket)	nicht erhältlich
Sitze, vorn, beheizbar	Serie
Zusatzheizung (Quickheat)	Serie

Außen

Anhängerkupplung/-stabilisierung (ESP) (abnehmbar)	524 Euro
Außenspiegel, autom. abblend. (nur im Cosmo-Pak.)	nicht erhältlich
Dachreling	Serie
Lackierung Metallic	570 Euro°

°im Testwagen vorhanden

Testzeugnis

Technik/Umwelt(Testergebnis)2,8

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

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 Oktober 2007