

Alfa Romeo GT 1.9 JTD 16V Q2 Progression (DPF)

Zweitüriges Coupé der Mittelklasse (110 kW / 150 PS)

ADAC Testergebnis

Note 2,4

Ein Alfa Romeo ist ein Auto, das das Herz betört und nicht an die Vernunft appelliert. Hier spielen Knarzen an manchen Stellen im Innenraum und eine teils unpraktische Bedienung keine Rolle, hier kommt es auf die Formen an. Und damit kann der GT von Alfa punkten. Aber auch beim Fahren macht er mit seinem sicheren Fahrwerk und seiner sehr direkten Lenkung anfangs viel Spaß; erst auf längeren Strecken nerven die teils bockige Federung und die unentschlossene Lenkung, die jeder Spurrille nachhechelt. Der Motor ist ein Sahnestück und steht dem GT gut, er läuft ruhig, ist kräftig und sparsam. Die Abgase reinigt zusätzlich ein geschlossener Partikelfilter. In der Q2-Version verfügt das italienische Coupe über ein Sperrdifferential an der Vorderachse, das die Traktion verbessert. Der Alfa GT, ein Auto mit Charakter, das gar nicht perfekt sein will. Ab 30.500 Euro in der getesteten Version mit ordentlicher Ausstattung, die sich natürlich noch erweitern lässt. **Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** BMW 3er Coupe, Mercedes CLK, Peugeot 407 Coupe.

- + laufiger und kräftiger Motor
- + sicheres Fahrwerk
- + standfeste Bremsen
- + günstiger Verbrauch
- + saubere Abgase (Partikelfilter Serie)
- mäßige Verarbeitung
- knappes Platzangebot
- unharmonische Lenkung
- sehr straffe Federung
- hohe Fixkosten



Karosserie/Kofferraum

Note 3,3

Verarbeitung

Note: 3,1

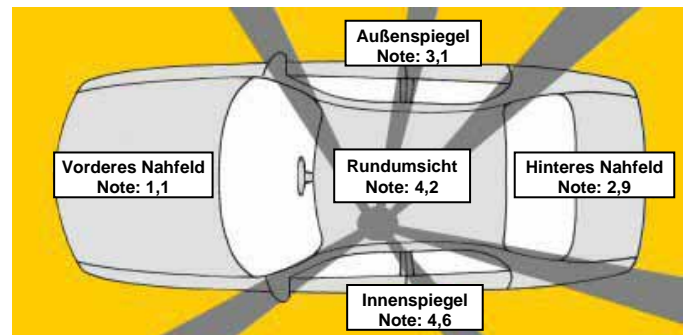
- + Die Karosserie macht insgesamt einen gut verarbeiteten Eindruck, die Qualität kann zufriedenstellen. Der Motor ist nach unten weitgehend abgedeckt, so dass sich Geräuschemissionen und Luftverwirbelungen und damit der Verbrauch reduzieren. Das Interieur wirkt durchweg solide, die verwendeten Materialien sind hochwertig, es dominiert schwarzes Leder. Mit gelegentlichem Knarzen an verschiedenen Stellen (Rücksitzlehne, Mittelarmlehne) ja nach Temperatur und Betriebszustand kann man sich als Alfa-Fahrer anfreunden.
- Die Karosseriefanken sind vor Beschädigungen durch dagegen schlagende Autotüren nicht geschützt. Die Türausschnitte sind kratzempfindlich, nach außen schlecht abgedichtet und verschmutzen schnell. Die Stoßfänger sind in Wagenfarbe lackiert und kratzempfindlich, und die Nebelscheinwerfer und Nebelrückleuchten sind bruchgefährdet in den Stoßfängern untergebracht. Der Tankdeckel wird per separatem Knopf entriegelt, der, selbst viel zu klein, zudem am Armaturenbrett versteckt ist. Bei einer Reifenpanne steht nur ein Reparaturset zur Verfügung, mit dem kleinste Risse notdürftig geflickt werden können. Die elektrischen Sicherungen sind sehr umständlich zugänglich (Verkleidung unter Lenkrad abschrauben) und unbeleuchtet. Auf dem Dach sind nur Lasten bis 50 kg erlaubt.

Sicht

Note: 3,2

Die Karosserie ist nicht besonders übersichtlich, gerade das Heck lässt sich vom Fahrerplatz aus schlecht abschätzen. Beim Bodensicht nach hinten und bei der durch die Rückspiegel abgebildeten

- Sicht nach hinten kann der GT nur zufriedenstellend abschneiden.
- + Gegen Aufpreis sind helle Xenonscheinwerfer mit recht homogener Lichtverteilung erhältlich. Gegenstände in Bodennähe können vorne schnell erkannt werden. Gegen Aufpreis gibt es hinten elektronische Parksensoren, die das Einparken erleichtern und daher sehr empfehlenswert sind. Die Kopfstützen der Rücksitzbank lassen sich fast vollständig versenken, so dass sie die Sicht nach hinten nicht einschränken.
- Die Sicht im Innenspiegel ist gerade noch ausreichend, das weit herunter gezogene Dach schränkt den Blick nach hinten soweit ein, dass man Fahrzeuge, die mehr als 100 m hinterher fahren,



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.

kaum noch erkennen kann. So ist es nicht verwunderlich, dass der Alfa GT bei der ADAC-Rundumsichtmessung nur ein bescheidenes Resultat erreicht.

Ein-/Ausstieg

Note: 3,1

Der Zustieg ist für ein Coupé passabel, jedoch nur, wenn seitlich genügend Abstand zum Nachbarauto vorhanden ist. Für leichteres Einsteigen hinten gibt es eine Einstieghilfe; das Aussteigen von der Rücksitzbank ist trotzdem beschwerlich, weil die vorgeklappte Vordersitzlehne und der vorgeschobene Sitz nicht arretiert sind und man sich nicht festhalten und nach vorne ziehen kann.

- + Die Türen lassen sich mit einer praktischen Fernbedienung ent- und verriegeln, allerdings verwechselt man die Tasten zu leicht im Dunklen. Nach dem Aussteigen bleiben die Scheinwerfer noch ein kurze Zeit eingeschaltet und beleuchten den Weg.
- Wegen des niedrigen Dachs muss man beim Einsteigen den Kopf einziehen. Die Türbremsen sind zu schwach ausgelegt, sie können die schweren und langen Türen an Steigungen nicht offen halten.

Kofferraum-Volumen*

Note: 3,9

Der Kofferraum ist mit 280 l Fassungsvermögen eher bescheiden dimensioniert. Allerdings lässt er sich durch Vorklappen der Rückbank auf 630 l vergrößern (gemessen bis Fensterunterkante).



Trotz platzsparendem Frontantrieb fasst der Kofferraum des GT nur 280 l Gepäck. Selbst ein BMW 3er-Coupe bietet mit 390 l Volumen wesentlich mehr Platz.

Kofferraum-Zugänglichkeit

Note: 3,4

- + Durch die große Ladeöffnung ist der Kofferraum prinzipiell gut zugänglich. Mit seiner glattflächigen Form kann er sehr gut genutzt werden.
- An der Kofferraumklappe ist kein Öffnungsknopf vorhanden, sie muss separat per Fernbedienung oder über einen Knopf an der Mittelkonsole entriegelt werden. Um die Klappe anzuheben fehlt ein Griff. Die Ladekante fällt außen mit 77 cm sehr hoch aus, innen stört die knapp 24 cm hohe Bordwand, über die das Gepäck beim Ausladen gehoben werden muss.

Kofferraum-Variabilität

Note: 2,4

- + Die klappbare Rücksitzbank ist asymmetrisch geteilt. Links und recht befinden sich praktische kleine Staufächer, an den Verzurrösen am Kofferraumboden kann ein Gepäcknetz gespannt werden. Auch eine 12V-Steckdose gibt es im Gepäckabteil.
- Das Umklappen der Rückbank ist nur vom Innenraum aus möglich und wegen der Schwere der Sitze kraftaufwändig. Die losen Gurtschlösser müssen beim Zurückklappen wieder eingefädelt werden.

Innenraum

Note 3,3

Bedienung

Note: 2,8

- + Der Alfa lässt sich bereits nach kurzer Eingewöhnungszeit routinert bedienen, die wichtigsten Funktionen sind in den Lenksäulenhebeln und in der Mittelkonsole untergebracht. Das Lenkrad kann in Höhe und Reichweite eingestellt werden, die Schaltung liegt gut zur Hand. Die Instrumente sind relativ klar gezeichnet und

weisen einen guten Kontrast auf, die Skalierung mit 0-km/h unten beginnend ist gewöhnungsbedürftig. Das CD-Radio ist serienmäßig und auch vom Lenkrad aus bedienbar, allerdings mit unpraktischen Tasten. Mit dem Bordcomputer sind u.a. Momentan- und Durchschnittsverbrauch abrufbar. Es sind Kontrollleuchten für praktisch alle Funktionen vorhanden (u.a. Fahrlicht). Das Angebot an Ablagen ist gut. Vorne befinden sich Leseleuchten.

- Die kleinen Druckschalter in der Mittelkonsole sind leicht zu verwechseln und haben sehr kleine Funktionssymbole, u.a. steuern sie Nebelscheinwerfer und -schlussleuchte. Die Schalter für die Sitzheizung sind unterhalb der Sitze versteckt und ohne klaren Druckpunkt - so kann man nur raten, ob die Heizung ein oder aus ist. Die Pedale sind zu weit unten und der Abstand zwischen Bremse und Kupplung ist zu gering. Vorne sind die weit hinten an der B-Säule angelegten Gurte sehr schwer zu erreichen. Die Heizungsbedienung ist etwas weit unten platziert; die Steuerung ist fummelig, unlogisch und funktioniert oft nicht wie gewollt, weil manche Luftaustrittskombinationen nicht möglich sind.



Der Innenraum verstrahlt zwar sportliches Flair, die Bedienung kann jedoch nicht in allen Punkten überzeugen.

Raumangebot vorne*

Note: 3,1

- + Der Fahrersitz lässt sich auch für über 1,90 m große Personen einstellen, es ist genug Bein- und Kopffreiheit vorhanden.
- Die Innenbreite ist verhältnismäßig gering. Dadurch ergibt sich ein subjektiv eher gedrungenes Raumgefühl vorne.

Raumangebot hinten*

Note: 5,0

- Hinten ist der Platz Coupé-üblich beengt, nicht nur subjektiv sehr gedrunge. Auf der für zwei Personen ausgeformten Rückbank sollten die Mitfahrer unter 1,75 m groß sein, wollen sie nicht an der Vordersitzlehne oder am Dach anstoßen. Auch die Innenbreite ist knapp bemessen.

Komfort

Note 2,5

Federung

Note: 2,8

Das Fahrwerk ist straff abgestimmt, und bietet brauchbaren Federungskomfort. Allerdings kommen kurze Unebenheiten in Form von harten Stößen gelegentlich wenig gefiltert durch. Querrillen und Fahrbahn-Vertiefungen schluckt es widerwillig, quitiert diese mit hartem Poltern.

Sitze

Note: 2,0

- + Die wichtigen Sportsitze bieten festen Halt und mit ihrer ausgewogenen Federung doch hohen Komfort; sie sind höhenstellbar und bieten sehr guten Seitenhalt, der Fahrersitz verfügt über eine einstellbare Lordosenstütze. Kleinere Mitfahrer sitzen auch hinten verhältnismäßig bequem, die Rückbank ist gut ausgeformt und bietet eine ausklappbare Mittelarmlehne. Für größere Passagiere ist die Oberschenkelunterstützung etwas gering.
- Mit Einstellen der Sitzhöhe verändert sich auch die Neigung. Es fehlen Haltegriffe am Dachhimmel.

Innengeräusch

Note: 2,9

Bis zur Autobahn-Richtgeschwindigkeit liegt der Geräuschpegel im

Rahmen. Bei schneller Fahrt dominieren die Windgeräusche. Der Motor hält sich stets dezent zurück.

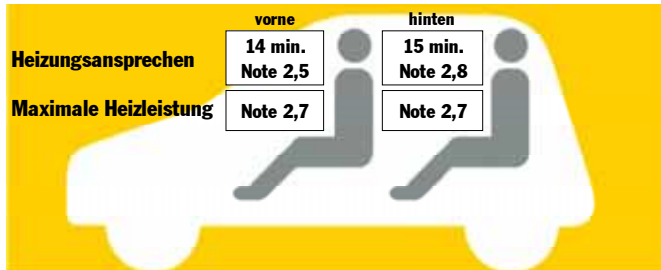
Heizung, Lüftung

Note: 2,7

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

Die Heizwirkung ist durchschnittlich.

- + Die Klimaanlage arbeitet voll automatisch und bietet für die Temperatur unterschiedliche Voreinstellungen für Fahrer und Beifahrer an (Zwei-Zonen). Ein Pollenfilter ist vorhanden. Die Ledersitze sind beheizbar. Die normale Heizung spricht zufriedenstellend an und bringt den Innenraum in kurzer Zeit auf angenehme Temperaturen.
- Die Luftmengenverteilung arbeitet oft nicht so wie gewünscht, weil die Elektronik bestimmte Kombination (z.B. oben und Mitte) unverständlicherweise nicht zulässt.



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

Motor/Antrieb

Note 1,6

Fahrleistungen*

Note: 1,5

- + Der besonders durchzugsstarke und dabei drehfreudige Vierzylinder-Dieselmotor sorgt für ausgezeichnete Fahrwerte. Meist ist auch ohne Zurückschalten dank des hohen Drehmoments von 305 Nm schnelles Überholen möglich.

Laufkultur

Note: 2,0

- + Der Motor läuft in jedem Drehzahlbereich ruhig und kultiviert, von dem harten Verbrennungsprinzip des Diesel-Direkteinspritzers bekommt man kaum mehr etwas mit. Es dringen praktisch keine Vibrationen in den Innenraum.

Schaltung

Note: 2,0

- + Die Schaltwege sind zwar etwas lang, die Gänge lassen sich aber leicht und relativ präzise wechseln. Der Rückwärtsgang ist durch einen Ring am Schaltknopf vor versehentlichem Einlegen gesichert.

Getriebeabstufung

Note: 1,0

- + Die Abstufungen des Sechsgang-Getriebes passen optimal zur Leistungscharakteristik des Motors. Die Ganganschlüsse sind stimmig, im sechsten Gang sind die Motordrehzahlen selbst bei hohem Tempo im annehmbaren Bereich.

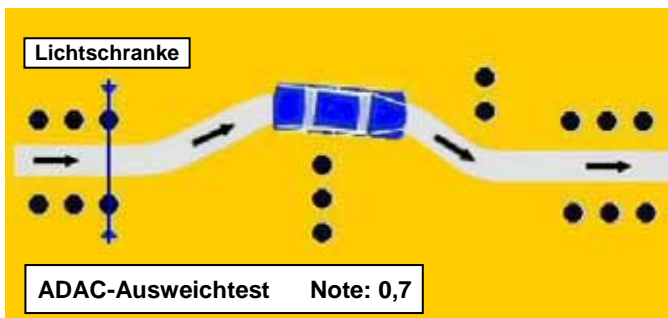
Fahreigenschaften

Note 2,0

Fahrstabilität

Note: 1,6

- + Das Fahrzeug verhält sich auf einwandfreier Straße richtungssta-



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.

bil. In Grenzsituationen, z. B. wenn man bei hohem Autobahntempo plötzlich ausweichen muss, greift die elektronische Stabilitätskontrolle (VDC) korrigierend ein und hilft, die Spur zu halten. Die elektronisch gesteuerte Traktionskontrolle sorgt dafür, dass die Antriebsräder auch auf rutschiger Fahrbahn kaum noch durchdrehen, wenn stark beschleunigt wird; zusätzlich verbessert das Sperrdifferenzial die Traktion. Beim ADAC-Ausweichtest erreicht der GT Bestnoten, er zeigt sich absolut gutmütig, lässt sich einwandfrei beherrschen und bleibt auch noch bei sehr hohen Geschwindigkeiten dank sehr effektiv regelndem VDC ohne nennenswertes Unter- oder gar Übersteuern sauber in der Spur.

- Wegen der teilweise mangelhaft zurückstellenden Lenkung (ungünstige Achsgeometrie vorn) läuft der Alfa GT mit 18-Zoll-Niederquerschnittsreifen (Option) jeder Spurrille hinterher und erfordert ständige Lenkkorrekturen - anstrengend besonders bei längeren Autobahnfahrten.

Kurvenverhalten

Note: 1,3

- + Der Wagen untersteuert in Kurven leicht - ein Verhalten, das auch weniger geübten Fahrern entgegen kommt. Hier hilft im Ernstfall das VDC (entspricht ESP), den Wagen zu stabilisieren, wenn das Tempo zu hoch ist. Auf trockener Straße funktioniert das recht gut, auf nasser sollte das System früher wirken. Beim Herausbeschleunigen aus Kurven sorgt das Sperrdifferenzial für bessere Traktion.

Lenkung*

Note: 3,5

Die Lenkung ist sehr direkt übersetzt, wodurch der GT im ersten Moment handlich wirkt. Allerdings ist ihre Präzision nur befriedigend. Während bei normalem "Dahin-Fahren" die Rückstellung ausreicht, fällt sie praktisch vollständig weg, wenn man bremst oder beschleunigt (selbst im 5. Gang). Sehr empfindlich reagiert sie auch auf Spurrillen, denen sie gerne folgt und den Fahrer zu ständigen Lenkkorrekturen zwingt, da es mit ihrer Empfindlichkeit sehr schwierig ist, einen klaren Kurs zu halten.

Bremse

Note: 1,6

- + Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h braucht der GT 37 m bis zum Stillstand (Mittel aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Serienreifen). Dabei zeigt sich die Bremsanlage standfest, es ist kein Fading feststellbar. Die Bremse spricht spontan an und ist fein dosierbar.

Sicherheit

Note 2,6

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Note: 2,6

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

Passive Sicherheit - Insassen

Note: 2,5

- Die Kopfstützen vorne bieten Personen bis zu einer Größe von 1,75 m guten Schutz. Hinten lassen sich die Kopfstützen zwar nur für Personen bis zu einer Größe von 1,60 m herausziehen, deren Abstand zum Dach ist aber so gering, dass auch die Köpfe von größeren Personen abgefangen werden.
- + Ergebnisse von EuroNCAP über die Crashesicherheit des GT liegen noch nicht vor. Er verfügt über zwei Front-, zwei Seiten und von vorne nach hinten durchgehende Kopfairbags. Auf den Vordersitzen werden die Insassen optisch und akustisch daran erinnert, die Gurte anzulegen. An den stabilen Bügel-Außentürgriffen lässt sich hohe Zugkraft anbringen, so können nach einem Unfall verklemmte Türen leichter geöffnet werden.

Kindersicherheit

Note: 1,8

- + Auf der Rückbank können Kindersitz-Systeme stabil befestigt werden - auch mittels Isofix. Der rechte Front-Airbag lässt sich mit dem Zündschlüssel deaktivieren. Dann dürfen ebenso auf dem Beifahrersitz rückwärts gerichtete Kindersitze installiert werden. Die Gurtlängen reichen auch für Kindersitze mit hohem Gurtbedarf aus, der Abstand zwischen den Gurtanlenkungen ist groß und somit für breite Sitze nicht hinderlich.
- Das Befestigen der Kindersitze auf der Rücksitzbank ist wegen der schlechten Zugänglichkeit umständlich, die Gurtschlösser sind zudem nicht fixiert, sondern an lockeren Riemen angebracht. Den sehr kräftig motorisierten Fensterhebern fehlt ein Einklemmschutz.

Fußgängerschutz

Note: 4,0

- Ergebnisse von EuroNCAP liegen noch nicht vor. Es ist anzunehmen, dass Fußgänger bei einem Zusammenstoß ein erhöhtes Verletzungsrisiko haben, da sich unter der Motorhaube in geringen Abständen harte Bauteile des Motors befinden.

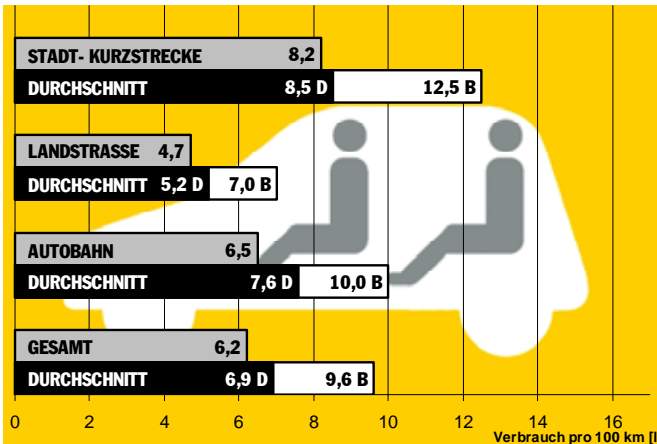
Verbrauch/Umwelt

Note 1,8

Verbrauch*

Note: 2,2

- + Der Alfa GT mit Dieselmotor zeigt sich von seiner sparsamen Seite, der Durchschnittsverbrauch beträgt 6,2 l Diesel pro 100 km und geht für ein Auto dieser Größe, mit diesem Gewicht und mit den sehr guten Fahrleistungen in Ordnung. Nur der Stadtverbrauch fällt mit 8,2 l/100 km etwas hoch aus, sonst ist der Motor sparsam, verbraucht außerorts 4,7 l und auf der Autobahn 6,5 l Diesel alle 100 km.



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

Abgas

Note: 1,5

- + Die Schadstoffanteile im Abgas sind erfreulich gering, ein serienmäßiger geschlossener Partikelfilter fängt zudem den größten Teil der Rußpartikel auf und verbrennt sie. Der CO₂-Ausstoß liegt bei durchschnittlich 163 g pro km.

Wirtschaftlichkeit*

Note 3,3

Betriebskosten

Note: 1,4

- + Die Kosten für den Betrieb, die sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff ergeben, sind für diese Fahrzeugklasse beim Alfa GT 1.9 JTD recht gering, weil er recht sparsam mit dem etwas weniger teuren Dieselmotor umgeht.

Werkstatt- und Reifenkosten

Note: 5,5

- + Alfa Romeo gewährt eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung. Wird das Fahrzeug beim Alfa Händler finanziert oder geleast, werden ab September 2006 sogar drei Jahre ohne Kilometerbegrenzung gewährt.
- Für die Beurteilung werden uns vom Hersteller keine Daten zur Verfügung gestellt - die Werkstattkosten sind deshalb geschätzt.

Wertstabilität

Note: 3,5

Trotz Dieselmotor mit moderner (Abgasreinigungs-)Technik wird dem GT nur ein durchschnittlicher Restwertverlauf prognostiziert. Das liegt auch daran, dass sich in dem vierjährigen Berechnungszeitraum ein Generationswechsel vollzieht, was den Wert des jetzigen GTs drücken wird.

Kosten für Neuanschaffung

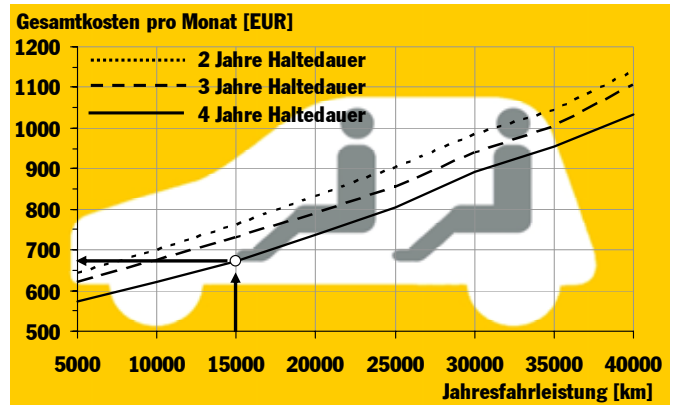
Note: 3,5

Auch bei den Anschaffungskosten liegt der GT für seine Fahrzeugklasse noch im zufriedenstellenden Bereich. Allerdings sind knapp 30.500 Euro Grundpreis nicht gerade wenig, wengleich die Ausstattung für die von uns getestete Progression-Version schon recht umfangreich ausfällt (u.a. Klimaautomatik).

Fixkosten

Note: 5,5

- Bei den festen Kosten bereitet der hübsche Alfa GT seinem Besitzer jedoch wenig Freude. Obwohl die Haftpflichtversicherung noch recht günstig ist, sorgen vor allem die extrem teuren Beiträge für die Vollkasko für dicke Beitragsrechnungen. Die Mehrausgaben für die Kraftfahrzeugsteuer aufgrund der höheren Dieselbesteuerung tun ein übriges dazu.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Autokosten (Beispiel: 671 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

Die Motorvarianten

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.8 16V T.S.	2.0 16V JTS	3.2 V6 24V	1.9 JTD 16V Multijet
Aufbau/Türen	CP/3	CP/3	CP/3	CP/3
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1747	4/1970	6/3179	4/1910
Leistung [kW(PS)]	103(140)	122(165)	177(240)	110(150)
Max.Drehmoment [Nm]bei U/min	163/3900	206/3250	300/4800	305/2000
0-100 km/h[s]	10,6	8,7	6,7	9,2
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	200	216	243	209
Verbrauch pro 100 km [l]	8,9S	9,1S	12,7S	6,2D
Versicherungsklassen KH/VK/TK	14/23/24	14/23/24	15/27/24	15/27/24
Steuer pro Jahr[Euro]	121	135	216	308
Monatliche Gesamt-Kosten[Euro]	625	687	963	629
Grundpreis[Euro]	24.550	28.300	38.250	27.250

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-Haftpflicht

VK = Vollkasko

TK = Teilkasko

Kraftstoff:

N = Normalbenzin

S = Superbenzin

SP = SuperPlus

D = Diesel

Daten und Messwerte

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro4
Hubraum	1910 ccm
Leistung	110 kW (150 PS)
bei	4000U/min
Maximales Drehmoment	320 Nm
bei	2000 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	225/40R18W
Reifengröße (Testwagen)	225/40R18Y
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,75 m/12,2 m
Höchstgeschwindigkeit	208 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,4 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3. Gang)	5,1 s
Bremsweg aus 100 km/h	37 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	6,2 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	8,2/4,7/6,5 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test	159 g/km/ 163 g/km
Innengeräusch 130 km/h	70 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4489 mm/1763 mm/1366 mm
Leergewicht/Zuladung	1405 kg/435 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	280 l/630 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	400 kg/1300 kg
Dachlast	50 kg
Tankinhalt	63 l
Reichweite	1015 km
Allgemeine Garantie	2 Jahre/3 Jahre bei Finanzierung o. Leasing
Rostgarantie	8 Jahre
ADAC-Testwerte	<i>kursiv</i>

Kosten

Monatliche Betriebskosten	111 Euro
Monatliche Werkstattkosten(geschätzt)	82 Euro
Monatliche Fixkosten	127 Euro
Monatlicher Wertverlust	351 Euro
Monatliche Gesamtkosten	671 Euro
(vierjährige Haltung, 15000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	15/27/24
Grundpreis	30.450 Euro

Ausstattung

Technik

Abstandsregelung, elektronisch	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Bremsassistent	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Parkhilfe, elektronisch	360 Euro°
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Runflat-Reifen	nicht erhältlich
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht (inkl. SW-Reinigung)	630 Euro°

Innen

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Audioanlage (mit CD-Player)	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Innenspiegel, automatisch abblendend	nicht erhältlich
Isofix-Kindersicherungssystem	Serie
Klimaautomatik	Serie
Navigationssystem	2900 Euro
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie
Sitzbezüge, Leder	2055 Euro°
Sitze, vorn, beheizbar	(im Paket) 330 Euro°
Skisack/Durchladelupe	Serie

Außen

Außenspiegel, automatisch abblendend	nicht erhältlich
Lackierung Metallic	680 Euro
Scheinwerfer-Reinigungsanlage	165 Euro°
Schiebe-Hubdach	nicht erhältlich

°im Testwagen vorhanden

Testzeugnis

Technik/Umwelt(Testergebnis)2,4

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

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 September 2007