

Saab 9-3 SportCombi 2.0t Biopower Vector

Fünftürige Kombilimousine der Mittelklasse (147 kW / 200 PS)

ADAC Testergebnis

Note 2,1

Angesichts der Forderung der EU-Kommission, den CO₂-Ausstoß bis 2012 fahrerseitig auf 130 g/km und durch ergänzende Maßnahmen auf 120 g/km zu senken, bietet Saab nun alle seine Modelle auch als Biopower-Version an. Die Motoren dieser Modelle können sowohl mit dem erneuerbaren Kraftstoff Bio-Ethanol (E85) als auch mit Superbenzin oder mit jeder beliebigen Mischung dieser Kraftstoffarten betrieben werden kann. Der 2,0 l Biopower-Motor ist laufruhig und kräftig genug, um für gute Fahrleistungen zu sorgen. Bedingt durch den um ca. 35 % geringeren Energiegehalt von Ethanol ergibt sich in der Praxis ein erhöhter Kraftstoffverbrauch gegenüber Superbenzin. Ansonsten bietet der 9-3 viel Platz und den bekannt hohen Nutzwert. Er verfügt über modernste Sicherheitstechnik und in dieser Version über eine umfangreiche Ausstattung. Großer Nachteil ist auch das extrem dünne Tankstellennetz.

Karosserievarianten: Limousine und Cabriolet. **Konkurrenten:** Ford Focus 1.8 FFV, Citroen C4 1.6 16V Bioflex.



- + gute Verarbeitung
- + variabler Kofferraum
- + gute Heizung u. Klimaanlage
- + sichere Straßenlage
- + sehr gute Fahrleistungen
- + guter Geräuschkomfort
- Traktionsschwächen
- dünnes Tankstellennetz

Karosserie/Kofferraum

Note 2,8

Verarbeitung

Note: 2,0

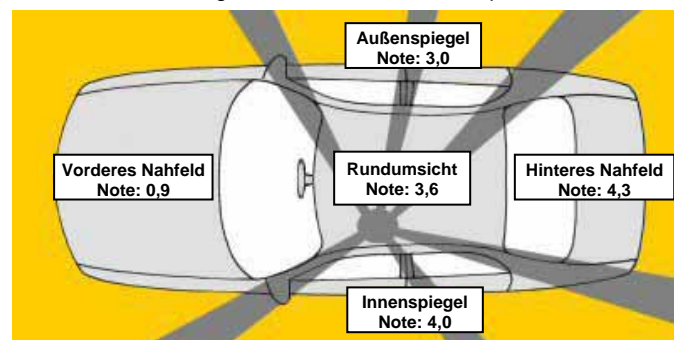
- + Die Verarbeitung der Karosserie macht einen sehr guten Eindruck, Spaltabstände sind gleichmäßig. Türschweller und -Ausschnitte sind gegen Schmutz von außen abgedichtet. Die Vector-Version umfasst Teillederpolster und Blenden in Aluminium, diese sollen den sportiven Charakter unterstreichen. In Materialanmutung und der Verarbeitungsqualität von diversen Kunststoffteilen kann der Schwede jedoch nicht voll überzeugen; das Spardiktat von Konzernmutter GM ist daran deutlich zu erkennen. Der Unterboden ist im vorderen Bereich glattflächig, das reduziert Kraftstoffverbrauch erhöhende Luftwirbel. Auf dem Dach sind bis zu 100 kg Last erlaubt. Gegen Aufpreis ist eine stabile Dachreling erhältlich.
- Um an das Reserverad zu kommen, muss der Kofferraum ausgeräumt werden. Als Reserverad ist nur ein schmales Notrad vorhanden, mit dem man mit höchstens 80 km/h bis zur nächsten Werkstatt fahren darf.

Sicht

Note: 2,6

- Bei der ADAC-Rundumsichtmessung schneidet der 9-3 SportCombi insgesamt mit noch durchschnittlicher Note ab. Nach vorne ist die Sicht gut. Die sehr schräg, weit nach vorne laufende A-Säule beeinträchtigt die Sicht in Kurven. Die Sicht nach schräg hinten wird durch die breiten Dachpfosten behindert. Schlecht sind auch der Bodenblick nach hinten, sowie die mäßige Sicht im Rückspiegel. Besonders nachts schränkt die starke Tönung der hinteren Scheiben die Erkennbarkeit von Hindernissen ein.
- + Die Außenspiegel sind beheizbar. Als Extra werden angeboten: Rückspiegel die automatisch abblenden bei störendem Scheinwer-

ferlicht, helle Bi-Xenonscheinwerfer mit dynamischen Kurvenlicht und für das Fahrzeugheck eine akustischen Einparkhilfe.



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen. Bei den Innen- und Außenspiegeln werden deren Sichtfelder aus dem Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem Fahrzeug erkennt.

Ein-/Ausstieg

Note: 3,3

- Vorne ist der Zustieg durchschnittlich: Die Türen haben zwar große Öffnungswinkel, die Sitze sind jedoch wegen der tief liegenden Karosserie weit unten. Hinten stört beim Ein- und Aussteigen der knappe Abstand zwischen den Vordersitzlehnen und der Rück Sitzfläche.
- + Mit der Fernbedienung lassen sich nicht nur die Türen ent- und verriegeln, sondern auch die Fenster öffnen und schließen. Der Einstiegsbereich an den Vordertüren ist beleuchtet.

- Die Türaufhalter sind etwas zu schwach ausgelegt. Geöffnete Türen klappen an Steigungen leicht wieder zu.

Kofferraum-Volumen*

Note: 3,8

Der Kofferraum ist mit 400 l durchschnittlich groß. Bei vorgeklapptem Rücksitz fasst er 685 l (gemessen bis zur Fensterunterkante). Außerdem befindet sich unter dem Kofferraumboden ein praktisches Staufach für kleineres Gepäck.

- Wegen der sehr schrägen Heckpartie kann man den Kofferraum nur in einem kleinen Bereich bis zur vollen Höhe beladen.



Mit 400 l Volumen ist der Kofferraum des Saab zwar von klassenüblicher Größe, kann aber z.B. dem auf derselben Plattform basierenden Opel Vectra (480 l) nicht das Wasser reichen.

Kofferraum-Zugänglichkeit

Note: 1,8

- + Der Kofferraum ist sehr gut zugänglich: Die große Heckklappe öffnet weit und der Ladeboden ist angenehm niedrig und vollkommen eben, selbst wenn die Rückbank vorgeklappt ist. Die Form des Kofferraums ist sehr zweckmäßig.

- Bei geöffneter Kofferraumklappe kann man sich an dem abstehenden Schloss den Kopf stoßen. Die Beleuchtung ist spärlich.

Kofferraum-Variabilität

Note: 1,4

- + Obwohl etwas knapp geschnitten, kann das Gepäckabteil des 9-3 SportCombi mit einigen Clever-Lösungen überzeugen. So ist die hintere Sitzbank serienmäßig im Verhältnis 60 zu 40 umlegbar. Nach dem Entriegeln lässt sie sich leicht vor und wieder zurückklappen. Zum Transport langer Gegenstände (Ski) befindet sich in der Rücksitzlehne eine Luke. Für besonders lange Fracht kann auf Wunsch noch der Beifahrersitz umklappt werden. Dann steht eine maximale Ladelänge von knapp drei Metern zur Verfügung.

- Eine Kofferraumbox und Gepäcknetze für kleine Utensilien kosten extra.

Innenraum

Note 2,3

Bedienung

Note: 1,4

- + Der Saab 9-3 ist sehr leicht zu bedienen, die wichtigsten Schalter sind griffgerecht. Bedienelemente und Anzeigen bilden logische Gruppen, sind gewohnt übersichtlich und im Blickfeld. Die elektrischen Fensterheber sind optimal zu bedienen und mit einer Antippschutzfunktion ausgestattet. Diese funktioniert auch ohne Zündung. Das Lenkrad, mit Tasten zur Bedienung der Audiosysteme (Serie) und Telefon, ist axial und vertikal verstellbar und kann dem Fahrer optimal angepasst werden. Die großen, klar gestylten Instrumente und das Informationsdisplay (SID) sind gut ablesbar. Die sanftgrüne Armaturenbeleuchtung mit Nachtlichtfunktion ist angenehm bei Dunkelheit. Das Zündschloss wie immer bei Saab auf der Mittelkonsole –alles wirkt gut durchdacht. Bordcomputer und viele Kontrollen informieren über Fahr- sowie Betriebszustände und den Verbrauch. Das Handschuhfach ist mit Kühlfunktion ausgestattet.

- Die Drehrichtung des Lichtschalters zum Licht einschalten ist

unlogisch – für das Fahrlicht fehlt eine Kontrollleuchte. Außer dem Handschuhfach gibt es keine größeren Ablagen, auch Flaschenhalter fehlen. Beim Lösen der Handbremse kann man sich den Daumen einzwicken.



Die außergewöhnlich gute Funktionalität des Fahrerplatzes kann auch höheren Ansprüchen standhalten.

Raumangebot vorne*

Note: 2,2

Das Raumgefühl vorne ist großzügig, besonders wegen der großen Kopffreiheit. Der Fahrersitz lässt sich für ca. 1,90 m große Personen nach hinten schieben.

Raumangebot hinten*

Note: 3,7

Im Fond haben zwei Mitfahrer reichlich Platz. Der dritte Platz auf der Rückbank dürfte in dieser Fahrzeugklasse zumeist leer bleiben. Innenbreite ist genügend vorhanden und auch an Kopffreiheit mangelt es nicht. Allerdings ist der Abstand zwischen der Rück Sitzfläche und den Vordersitzlehnen knapp, wenn vorne 1,85 m große Personen sitzen.

Komfort

Note 2,1

Federung

Note: 2,4

- + Beim 9-3 SportCombi ist die Abstimmung der Federung und Dämpfung straff ausgelegt, aber nicht unkomfortabel. So werden die meisten Unebenheiten der Fahrbahn gut geschluckt, nur bei holprigen Fahrbahnen geraten die Achsen ins Trampeln. Die Relativbewegungen der Karosserie sind gering, das gilt auch für die Seitenneigung in Kurven.

Sitze

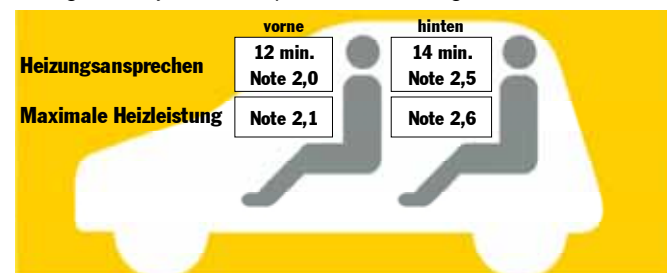
Note: 2,2

- + Die Sportsitze vorn sind körpergerecht geformt und haben hohe Lehnen, sie bieten auch in Kurven ordentlich Halt. Der Fahrersitz kann in der Höhe eingestellt werden, die Sitzposition ist sehr entspannt. Die wesentlich weichere Rücksitzbank hat ebenfalls eine hohe und sehr bequeme Lehne.
- Hinten sitzen Mitfahrer zu tief und Erwachsene mit steil nach oben ragenden Knien. Der mittlere Platz ist unbequem und schmal. Auf den luftundurchlässigen Ledersitzen schwitzt man im Sommer.

Innengeräusch

Note: 2,1

- + Der Geräuschpegel im Innenraum ist selbst bei hohem Tempo niedrig, im subjektiven Empfinden unaufdringlich.



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

Heizung, Lüftung

Note: 1,7

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

- + Die Heizung ist kräftig, es dauert nicht lange, bis die Luft auf angenehme Temperaturen erwärmt ist. Der Fahrer und der Beifahrer können sich die Temperatur separat einstellen. Für Allergiker ist ein Pollenfilter vorhanden. Die serienmäßige Klimatisierungsautomatik lässt sich fein einstellen und sorgt bei Sommertemperaturen für ein angenehmes Raumklima.

Motor/Antrieb

Note 1,4

Fahrleistungen*

Note: 1,4

- + Egal mit welchem Kraftstoff oder Mixtur der Motor betrieben wird, die Fahrleistungen sind gut bis sehr gut. Aufgrund der Betankung mit Bioethanol E 85 verfügt der 2,0-Litermotor um eine um 14 Prozent gesteigerte Leistung. Statt 129 kW/175 PS stellt der Motor aufgrund der höheren Oktanzahl (104 ROZ statt 95 ROZ) von Bioethanol 147 kW/200 PS zur Verfügung. Zugleich erhöht sich im Vergleich zum reinen Benzinbetrieb auch das Drehmoment von 265 auf 300 Nm.

Laufkultur

Note: 1,0

- + Der Motor läuft in jedem Drehzahlbereich sehr vibrationsarm und kultiviert.

Schaltung

Note: 2,0

- + Die Gänge lassen sich zügig und präzise geführt wechseln. Gegen Aufpreis wird auch ein Sechsgang-Automatik-Getriebe angeboten.

Getriebeabstufung

Note: 1,0

- + Die Abstufungen des 6-Gang-Getriebe passen sehr gut zur Charakteristik des Motors. Der kann sein volles Temperament entwickeln, trotzdem ist das Drehzahlniveau bei hohem Autobahntempo nicht zu hoch.

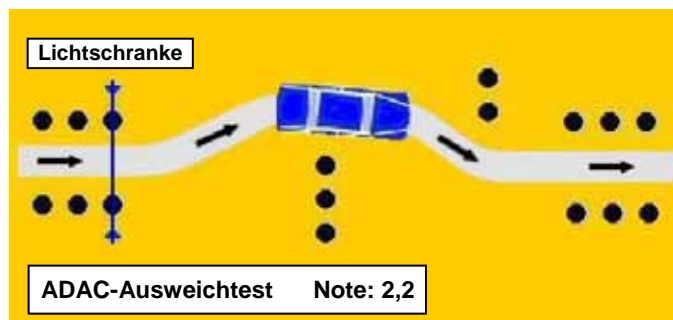
Fahreigenschaften

Note 1,8

Fahrstabilität

Note: 1,6

- + Das Fahrzeug verhält sich bei jedem Tempo richtungsstabil, der Fahrer hat ein sicheres Gefühl. In kritischen Situationen wenn z.B. der Fahrer bei hohem Autobahntempo plötzlich ausweichen muss, greift das Stabilitätssystem ESP korrigierend ein und hilft die Spur zu halten. Auch den ADAC-Ausweichtest meistert der Wagen spurtreu ohne erkennbare Tendenz zum schleudern. Die elektronisch gesteuerte Traktionskontrolle sorgt für sicheres Weiterkommen, auch wenn die Straße weniger griffig ist. Gegen Aufpreis ist eine Reifendruck-Kontrolle erhältlich.



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

Kurvenverhalten

Note: 2,0

- + Das Eigenlenkverhalten ist bei jedem Tempo untersteuernd, auch für Ungeübte sicher. Mit dem ausgewogenen Fahrwerk lässt sich der Kombi sehr direkt und stabil auch durch enge Kurven treiben. Das Heck zieht sauber mit, ohne zu übersteuern. Bei plötzlichem

Gaswegnehmen in der Kurve verändert sich das Eigenlenkverhalten nur wenig.

Lenkung*

Note: 2,4

Vor allem wer beim Beschleunigen aus Kurven runterschaltet, wird dann und wann die führende zweite Hand am Lenkrad vermissen. Bei Vollgas aus der Kurve kommt viel Bewegung in das Volant und genau dann werden beide Hände am Steuer gebraucht. Der Wendekreis ist durchschnittlich für die Größe des Fahrzeugs.

- + Die Lenkung spricht selbst bei hohem Tempo schnell an. Sie ist weitgehend zielgenau und vermittelt passablen Kontakt zur Fahrbahn. Der Kraftaufwand am Lenkrad ist beim Rangieren sehr gering.

Bremse

Note: 1,1

- + Die Bremswirkung ist sehr gut, bei Vollbremsungen aus 100 km/h sind nur ca. 36,0 m bis zum Stillstand erforderlich (Mittel aus 10 Messungen, halbe Zuladung, Reifen: 225/45ZR18). Die Bremse spricht spontan an und ist fein dosierbar.

Sicherheit

Note 2,3

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Note: 2,5

- + Das Fahrzeug ist serienmäßig mit ESP und mit einem Bremsassistenten ausgestattet. Rückstrahler warnen bei geöffneten Türen. Die hochgesetzten Rückleuchten sind von nachfolgenden Wagenlenkern sehr gut zu erkennen; die hellen LED-Rückleuchten sprechen beim Bremsen besonders schnell an.
- Der Warnblinkschalter ist farblich zu wenig abgesetzt, um ihn im Notfall schnell finden zu können.

Passive Sicherheit - Insassen

Note: 2,0

- + Die sehr umfangreiche Sicherheitsausstattung hievt den Saab auf einen guten Platz. Beim EuroNCAP- erzielte die 9-3 Limousine fünf Sterne. Das Ergebnis lässt sich auf den 9-3 SportCombi weitgehend übertragen. Die Kopfstützen sind selbst für vom Platzangebot größtmögliche Insassen ausreichend hoch. Durch die geringen Abstände zu den Köpfen (vorne aktive Kopfstützen) bieten sie höchsten Schutz bei einem Heckcrash
- Wenn der Fahrer versehentlich im Auto mit der Fernbedienung die Türen abgeschlossen hat ist kein Aussteigen mehr möglich, und auch die Fenster lassen sich nicht mehr öffnen. Warndreieck und Verbandkasten haben keine Halter.

Kindersicherheit

Note: 1,9

- + Auf den Rücksitzplätzen lassen sich mit den vorhandenen Sicherheitsgurten drei Kindersitz-Systeme stabil unterbringen. Auf den beiden äußeren Plätzen auch mit dem Isofix-System.
- Ein Schalter zur Deaktivierung der Beifahrer-Airbags, um vorne Babyschalen befestigen zu dürfen, ist nicht vorhanden. Hinten haben die elektrischen Seitenfenster zwar keine Antippsicherung, sollten aber dennoch mit einer Einklemmsicherung ausgestattet sein, besonders da sie mit viel Kraft schließen.

Fußgängerschutz

Note: 4,0

- Beim simulierten Fußgängerunfall (EuroNCAP) schneidet der Wagen mit einem von vier Sternen schwach ab.

Verbrauch/Umwelt

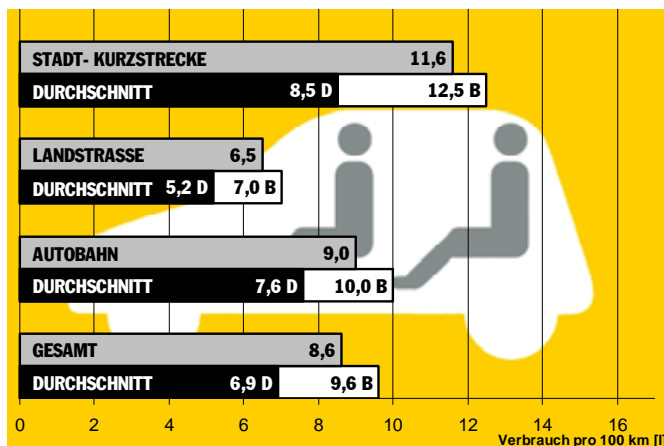
Note 1,7

Verbrauch*

Note: 2,8

Bei dem Kraftstoff Bio-Ethanol (E85) handelt es sich um eine Mischung aus 85 Prozent Bio-Ethanol und 15 Prozent Superbenzin, wobei der Benzinzusatz im Wesentlichen zur Verbesserung der Kaltstarteigenschaften erfolgt. Mit E85 liegt der Durchschnittsverbrauch bei 11,0 l auf 100 km im ADAC-Zyklus. Der Verbrauch im Einzelnen: innerorts 14,8 l, außerorts 8,5 l und auf der Autobahn 11,4 l. Das erscheint im ersten Moment hoch, relativiert sich aber und ergibt eine zufriedenstellende Gesamtnote, wenn man den CO₂-Ausstoß von 187 g/km betrachtet. Der entspricht etwa einem Benzinverbrauch von 7,8 l/100 km. Fährt man den Saab

9-3 Kombi mit Superbenzin liegt der Durchschnittsverbrauch bei 8,6 l pro 100 km im ADAC-Zyklus. Dieser errechnet sich aus dem Verbrauch: innerorts 11,6 l, außerorts 6,5 l und Autobahn 9,0 l.



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 sehr gering, vergleichbar mit modernen Benzinmotoren. Im Bioethanolbetrieb ist der Verbrauch zwar höher als im reinen Benzinbetrieb, der CO₂-Ausstoß ist aber geringfügig niedriger. Der besondere Vorteil von Bio-Ethanol (E85) ist seine CO₂-Neutralität. Das besagt, dass die bei der Verbrennung entstehenden Emissionen beim Wachstum von der Pflanze aufgenommen werden. Über die Fahrzeuglebensdauer betrachtet sinkt der CO₂-Ausstoß der FlexiFuel-Triebwerke im Vergleich zum Benzinbetrieb um bis zu 80 Prozent - Bio-Ethanolbetrieb vorausgesetzt. Die neue 129 kW/175 PS starke FlexiFuel-Variante wird im Modelljahr 2008 neben den Saab 9-3 auch für Saab 9-5 angeboten.

Wirtschaftlichkeit*

Note 3,7

Betriebskosten

Note: 3,6

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.

Werkstatt- und Reifenkosten

Note: 2,6

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: 4,1

- Der Saab 9-3 verspricht, vor allem auch wegen eines Generationswechsels, der sich innerhalb des vierjährigen Berechnungszeitraums vollziehen wird, nur einen durchschnittlichen bis mäßigen Restwertverlauf. Eine Wertsteigerung aufgrund des möglichen Ethanol-Betriebs kann auch beim Biopower nicht prognostiziert werden.

Kosten für Neuanschaffung

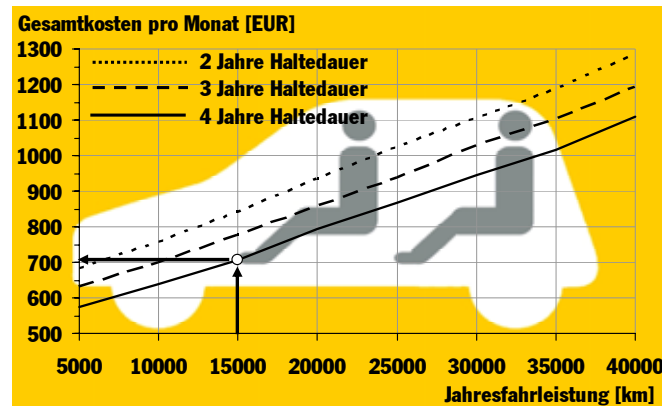
Note: 4,2

- Auch was die Kosten für den Neukauf angeht, ist der Saab mit einem Grundpreis von knapp 35.000 Euro alles andere als ein Schnäppchen.

Fixkosten

Note: 1,1

- + Bei den festen Kosten kann der Saab dagegen richtig punkten: Verhältnismäßig niedrige Haftpflicht-, Voll- und Teilkaskoeinstufungen machen es möglich; die Aufwendungen für die Versicherung bleiben damit sehr niedrig. Hinzu kommt die günstigere Besteuerung für Benzinmotoren. 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: 704 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

Die Motorvarianten

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.8i	1.8t	2.0t	2.0T	2.8 T V6	1.9 TiD	1.9 TiD	1.9 TTiD
Aufbau/Türen	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1796	4/1998	4/1998	4/1998	6/2792	4/1910	4/1910	4/1910
Leistung [kW(PS)]	90(122)	110(150)	129(175)	154(210)	188(255)	88(120)	110(150)	132(180)
Max.Drehmoment [Nm]bei U/min	167/3800	240/2000	265/2500	300/2500	350/2000	280/2000	320/2000	400/1850
0-100 km/h[s]	12,5	10,2	8,8	7,9	6,9	12,0	10,2	8,7
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	195	205	215	235	250	195	200	220
Verbrauch pro 100 km [l]	8,2S	8,5S	8,7S	8,9S	10,1S	6,2D	6,3D	6,5D
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/18/16	15/18/16	15/18/18	17/20/21	17/20/21	18/19/20	18/19/20	18/19/20
Steuer pro Jahr[Euro]	121	135	135	135	189	308	308	308
Monatliche Gesamt-Kosten[Euro]	624	631	672	737	891	606	620	646
Grundpreis[Euro]	27.250	29.450	31.250	35.900	40.550	29.350	31.050	32.750

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 Otto	Schadstoffklasse Euro4
Hubraum	1998 ccm
Leistung	147 kW (200 PS)
bei	5500 U/min
Maximales Drehmoment	300 Nm
bei	2500 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	215/55R16V
Reifengröße (Testwagen)	225/45R17W
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,55 m
Höchstgeschwindigkeit	225 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,1 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3. Gang)	4,4 s
Bremsweg aus 100 km/h	36,5 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (ET)	11,0 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	14,8/8,5/11,4 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test	k.A./ 187 g/km
Innengeräusch 130 km/h	68 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4670 mm/1762 mm/1498 mm
Leergewicht/Zuladung	1595 kg/505 kg
Kofferraumvolumen	405 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/1600 kg
Dachlast	100 kg
Tankinhalt	62 l
Reichweite	560 km
Allgemeine Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	10 Jahre

ADAC-Testwerte *kursiv*

Kosten

Monatliche Betriebskosten	156 Euro
Monatliche Werkstattkosten	55 Euro
Monatliche Fixkosten	72 Euro
Monatlicher Wertverlust	421 Euro
Monatliche Gesamtkosten	704 Euro
(vierjährige Haltung, 15000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	15V/18V/18V
Grundpreis	35.050 Euro

Ausstattung

Technik

Abstandsregelung, elektronisch	nicht erhältlich
Antriebsschlupf-Regelung	Serie
Automatikgetriebe	1950 Euro
Bremsassistent	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht (inkl. Bi-Xenon)	1240 Euro
Parkhilfe, elektronisch	430 Euro
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Runflat-Reifen	nicht erhältlich
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	880 Euro

Innen

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend (& Außenspiegel)	320 Euro
Isofix-Kindersicherungssystem	Serie
Klimaanlage	Serie
Navigationssystem (inkl. Audioanlage)	2730 Euro
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie
Sitzbezüge, Leder (inkl. Sitzheizung)	1295 Euro
Sitze, vorn, beheizbar	345 Euro

Außen

Außenspiegel, beheizbar	Serie
Dachreling	260 Euro
Lackierung Metallic	790 Euro
Scheinwerfer-Reinigungsanlage	260 Euro
Schiebe-Hubdach	995 Euro

°im Testwagen vorhanden

Testzeugnis

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

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 November 2007