

## Chrysler Sebring 2.0 CRD Limited

Viertürige Stufenhecklimousine der oberen Mittelklasse (103 kW / 140 PS)

### ADAC Testergebnis

**Note 2,6**

Der neue Sebring ist in seinen Abmessungen geringfügig gewachsen, wirkt aber dennoch kompakter als sein Vorgänger. Äußerlich macht er einen soliden Eindruck, im Detail findet man aber Mängel in der Verarbeitung und Materialqualität. Erstmals ist dieses Fahrzeug nun mit einem Dieselmotor erhältlich; das 140 PS starke VW-Pumpe-Düse-Aggregat sorgt für gute Fahrleistungen bei niedrigem Verbrauch. Allerdings fehlt es der Applikation des Triebwerks in die US-Limousine etwas an Feinschliff; auch der Partikelfilter ist nur als offene Nachrüstlösung erhältlich. Auf dem Gebiet der aktiven und passiven Sicherheit liegt der Wagen auf dem Stand der Technik, weist aber keine besonderen Innovationen auf. Insgesamt eine komfortable Reiselimousine, nicht bis ins Detail ausgefeilt und mit über 30.000 Euro auch nicht ganz billig. **Karosserievarianten:** Cabriolet. **Konkurrenten:** Citroen C6, Hyundai Grandeur, Kia Opirus, Lancia Thesis, Peugeot 607.

- + gutes Raumangebot
- + leichter Zustieg
- + ordentliche Ausstattung
- + gute Fahrleistungen
- + kräftige Heizung
- + niedriger Verbrauch
- Mängel in der Verarbeitung
- schlecht zugänglicher Kofferraum
- unkultivierter Motor
- unpräzise Lenkung
- unpräzise Lenkung



### Karosserie/Kofferraum

**Note 3,3**

#### Verarbeitung

**Note: 3,0**

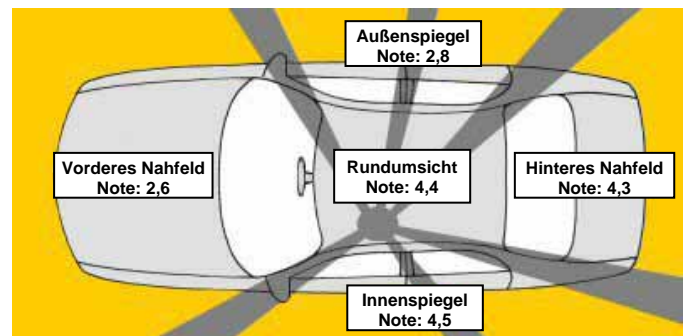
Die Karosserie zeigt sich auf den ersten Blick hochwertig und gut verarbeitet. Sieht man genauer hin, fallen teils schlampige Lackierungen und nicht immer gleichmäßige Übergänge und Spaltmaße zwischen Blech- und Kunststoffteilen auf. Im Innenraum verhält es sich ähnlich, das Interieur wirkt hochwertig; Ledersitze und Holzapplikationen an Türverkleidungen, Lenkrad und Armaturenbrett sorgen für einen Hauch von Luxus. An manchen Stellen jedoch ist die Materialauswahl nicht besonders hochwertig, Kunststoffe wirken teils billig. Das offen verlaufende Kabel zum automatisch

abblendenden Innenspiegel ist ein weiteres Beispiel fehlender Perfektion im Finish.

- + Der Motorraum ist nach unten vollständig geschlossen und glattflächig; das verhindert starkes Verschmutzen des Motors und wirkt sich auf den Kraftstoffverbrauch positiv aus. Schmale Seitenleisten schützen die Fahrzeugflanken vor Beschädigungen durch dagegenschlagende Türen benachbarter Fahrzeuge.
- Der Tankdeckel muss umständlich mit dem Zündschlüssel aufgesperrt werden. Bei Reifenpannen steht nur ein Notrad zur Verfügung. Bei einer defekten Scheinwerferlampe ist meist ein Werkstattbesuch erforderlich, da die Scheinwerfer von innen schlecht zugänglich sind. Der primitive Haltestab für die Motorhaube wirkt in dieser Fahrzeugklasse etwas billig.



Die breite C-Säule beeinträchtigt die Sicht nach schräg hinten sehr.



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.

## Sicht

**Note: 3,5**

- + Die Außenspiegel haben eine vernünftige Größe und sind elektrisch beheizbar; der Innenspiegel blendet bei störendem Licht von hinten automatisch ab.
- Der Chrysler ist nicht besonders übersichtlich, dafür sorgen relativ breite Dachsäulen und die schwer abschätzbaren Karosseriemaße. Im Innenspiegel ist das Sichtfeld durch die voluminösen hinteren Kopfstützen eingeschränkt, so auch beim Blick nach hinten. Weder Xenonscheinwerfer noch eine akustische Einparkhilfe sind für den Sebring erhältlich.

## Ein-/Ausstieg

**Note: 3,3**

- Der Zustieg ist vorne und hinten durchschnittlich bequem. Positiv wirken sich die angenehme Sitzhöhe und die relativ breiten Türöffnungen aus. Negativ hingegen fällt der große Abstand vom Türschweller zum Sitz auf, das stört insbesondere hinten beim Aussteigen.
- + Die Zentralverriegelung ist mit einer Fernbedienung ausgestattet, deren Tasten man durch unterschiedliche Oberflächenbeschaffenheit auch im Dunkeln gut unterscheiden kann. Die glatten Leder Sitzbezüge erleichtern das Einsteigen.
  - Die Türaufhalter sind besonders vorne sehr schwach, so dass Türen bei kleinsten Steigungen oder Wind leicht wieder von selbst zufallen können.

## Kofferraum-Volumen\*

**Note: 3,0**

Der Kofferraum fasst 380 l, für die Klasse ein noch durchschnittliches Volumen. Nach dem Umklappen der Rücksitzlehnen stehen 735 l Laderaum zur Verfügung.



Mit 380 l Volumen ist der Kofferraum des Sebring um 55 l kleiner als beim Vorgänger.

## Kofferraum-Zugänglichkeit

**Note: 4,0**

- Zum Öffnen des Kofferraumes gibt es zwei Möglichkeiten, die beide nicht optimal sind. Es befindet sich zum einen ein Taster links neben dem Lenkrad, der die Klappe entriegelt. Die zweite Variante ist die Taste auf der Fernbedienung. Es fehlt aber eine Öffnungsmöglichkeit von hinten. Zudem existiert kein vernünftiger Griff zum Anheben, die Klappe muss an der unteren, oft verschmutzten Blechkante angehoben werden. Beim Schließen verhält es sich ähnlich, auch hier fehlt ein Griff, so dass man sich leicht dabei die Hände schmutzig machen kann. Das Format des Kofferraumes ist zwar prinzipiell praktisch, allerdings schränken die geringe Höhe (Lautsprecher in der Hutablage), sowie die weit nach innen ragenden Radkästen die Nutzbarkeit ein. Außen und innen fällt die hohe Ladekante bzw. Bordwand auf, das Gepäck muss daher weit angehoben werden.

## Kofferraum-Variabilität

**Note: 3,2**

- + Der Sebring verfügt über eine Rücksitzlehne, die im Verhältnis 60 zu 40 geteilt umklappbar ist; das ist für eine Stufenheck-Limousine nicht selbstverständlich und ermöglicht auch den Transport längerer Gegenstände.
- Zum Entriegeln der einzelnen Lehnenteile dienen kleine Gurtschlaufen seitlich der Sitze, die man schlecht findet. Nach dem

Umklappen verläuft der Gurt des Mittelsitzes quer über den Durchladerraum und schränkt so die Nutzbarkeit ein. Durch das Umklappen entsteht eine unpraktische Stufe im Laderaum. Man vermisst Ablagen für lose Gegenstände.

## Innenraum

**Note 2,6**

### Bedienung

**Note: 1,9**

- + An der Bedienung des Chrysler Sebring gibt es insgesamt wenig auszusetzen. Lenkrad (höhen- und längseinstellbar), Pedale, Schalthebel und Zündschloss liegen günstig. Auch das Radio mit integriertem Navigationssystem (Aufpreis) ist sehr günstig angeordnet; der Touchscreen vereinfacht die Bedienung. Ein USB- und AUX-Anschluss ermöglicht den Betrieb externer Speichermedien oder Abspielgeräte. Die Bedienelemente der Klimaautomatik liegen zwar etwas tief, sind in ihrer Funktionsweise aber logisch und einfach aufgebaut. Alle Fenster sind elektrisch zu betätigen, an den vorderen Plätzen mit Auf- und Abwärtsautomatik. Ein Bordcomputer informiert über Kraftstoffverbrauch und Reichweite. Der Tempomat lässt sich über einen praktischen Schalter am Lenkrad einfach einstellen.
- Die beige hinterlegten Instrumente sind bei Dämmerung nicht optimal ablesbar. Für das Fahrlicht fehlt eine Kontrollleuchte. Man vermisst über einen Sensor gesteuerte Scheinwerfer und Scheibenwischer, diese gibt es auch nicht gegen Aufpreis. Das Handschuhfach ist unbeleuchtet. Hinten gibt es nur eine zentrale Leuchte am Himmel, die sich nur von vorne einschalten lässt (über den Blinkerhebel). Das Angurten ist hinten schwierig, da die Gurtschlösser an flexiblen Gurten befestigt sind; man braucht beide Hände.



Der Innenraum des neuen Sebring präsentiert sich übersichtlich und funktionell.

### Raumangebot vorne\*

**Note: 2,6**

Vorne finden Insassen bis zu einer Größe von 1,85 m bequem Platz; bei größeren Insassen wird es zuerst knapp mit den Beinen, dann erst mit der Kopffreiheit. Das subjektive Raumgefühl ist aber großzügig.

### Raumangebot hinten\*

**Note: 3,2**

Hinten können Mitfahrer bis zu einer Körpergröße von 1,80 m bequem sitzen, wenn die Vordersitze ganz zurückgeschoben wurden. Zwei Personen sitzen dort großzügig, bei dreien wird es seitlich etwas eng.

## Komfort

**Note 2,5**

### Federung

**Note: 2,6**

- + Die Federung ist tendenziell straff abgestimmt, durch eine nur mittelmäßige Dämpfung kann es trotzdem zum Nachschwingen der Karosserie kommen. Kleine Einzelhindernisse wie Kanaldeckel oder Querfugen dringen ziemlich direkt zu den Insassen durch. Insgesamt ist der Fahrkomfort aber in Ordnung.

### Sitze

**Note: 2,6**

- + Die Sitze sind allesamt sehr straff gepolstert, was aber nicht unangenehm ist. Vorne sind die Lehnen und Sitzflächen recht gut

konturiert und bieten gute Körperunterstützung. Allerdings sind die Seitenwangen zu schwach ausgebildet; in Verbindung mit den besonders glatten Ledersitzen fehlt es somit an Seitenhalt. Die Sitze sind groß genug dimensioniert und bieten den vorderen Insassen eine angenehme Sitzposition. Hinten sind die Konturen von Lehne und Fläche ebenfalls in Ordnung, allerdings ist hier der Seitenhalt noch schwächer. Hier gibt es wenigstens Griffe am Dach.

- Wegen der zu flach angeordneten hinteren Sitzfläche und des zu geringen Abstandes zum Boden sitzen die hinteren Insassen bei unangenehmer Hockhaltung und geringer Oberschenkelaufgabe. Leider fehlen vorne Haltegriffe am Dach, selbst auf der Beifahrerseite.

### Innengeräusch

**Note: 2,0**

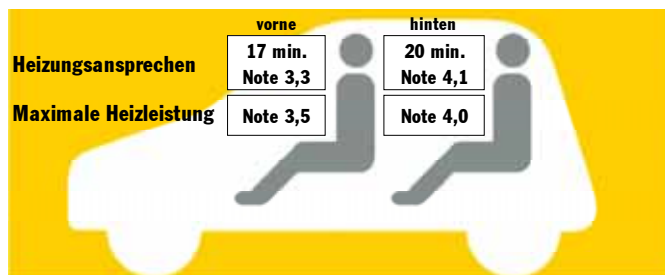
- + Der Geräuschpegel im Innenraum des Chrysler Sebring ist bis 130 km/h relativ niedrig und wird bis zu diesem Tempo auch subjektiv nicht als unangenehm empfunden. Allerdings ändert sich das Motorgeräusch bei hoher Leistungsabforderung, höheren Drehzahlen und auch besonders bei kaltem Motor; in diesen Situationen ist das Innengeräusch laut und dröhnig.

### Heizung, Lüftung

**Note: 2,5**

(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer) Vorne und auch hinten spricht die Heizung recht schnell an, insbesondere für einen Diesel kann sich das sehen lassen. Die maximale Heizwirkung nach längerer Zeit ist hingegen nur durchschnittlich.

- + Die Klimaautomatik ist serienmäßig, sie arbeitet situationsangepasst und lässt sich einfach bedienen. Die in dieser Ausstattungsvariante standardmäßig verbauten Ledersitze sind vorne beheizbar.



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

### Motor/Antrieb

**Note 2,7**

#### Fahrleistungen\*

**Note: 2,1**

- + Der 2-Liter-Pumpe-Düse-Dieselmotor mit einer Leistung von 140 PS stammt aus dem Hause Volkswagen. Er sorgt im Chrysler Sebring für recht ordentliche Fahrleistungen. Hat er erst einmal seine (im Sebring deutlicher als bei VW feststellbare) Anfahrschwäche überwunden, schiebt er auch aus niedrigen Drehzahlbereichen gut an und zeigt auch eine recht gute Drehfreudigkeit.
- Solange der Motor noch nicht betriebswarm ist, nimmt er das Gas schlecht an und stirbt beim Anfahren leicht ab.

#### Laufkultur

**Note: 4,0**

- Der ohnehin nicht als besonders laufruhig bekannte VW-Diesel (Pumpe-Düse) fällt im Chrysler besonders unkultiviert auf. Nach dem Kaltstart läuft er sehr rau und wenig kultiviert und auch wenn er betriebswarm ist, kann von Laufruhe keine Rede sein. Insbesondere bei Vollgas dröhnt er und klingt unharmonisch.

#### Schaltung

**Note: 3,0**

Die Schaltung kann gelegentlich etwas haken, besonders bei schnellen Gangwechseln. Insgesamt aber ist sie nicht schlecht.

#### Getriebeabstufung

**Note: 2,0**

- + Die Abstufung der sechs Gänge passt recht gut zur Leistungscharakteristik des Motors. Seine Leistung kann der Motor optimal entfalten, auch auf der Autobahn; dort allerdings würde man sich für weitere Reisen einen etwas längeren sechsten Gang wünschen.

## Fahreigenschaften

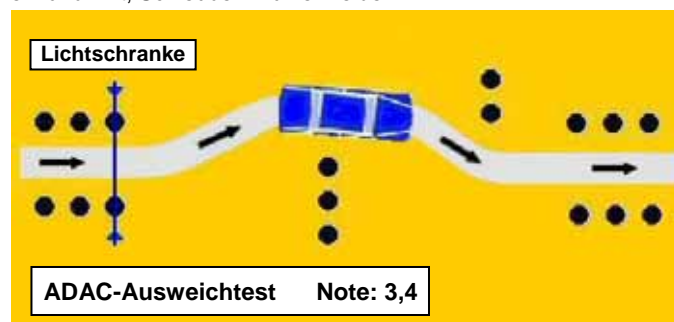
**Note 2,8**

### Fahrstabilität

**Note: 2,8**

Beim ADAC-Ausweichtest fällt besonders die deutliche Tendenz zum Untersteuern auf. Der Wagen neigt zwar nicht zum Ausbrechen mit dem Heck oder Schleudern. Das ausgeprägte Schieben über die Vorderräder bei schnellen Richtungsänderungen führt aber dazu, dass der Parcours nur relativ langsam durchfahren werden kann, ohne Pylonen zu berühren. ESP greift zwar ein, kann dies aber auch nicht verhindern. Auch die indirekte und gefühllose Lenkung verhindert eine höhere Agilität. Daher eine insgesamt nur mittelmäßige Bewertung. Die Traktionskontrolle greift spät ein, die Räder drehen daher beim Anfahren auf weniger griffiger Fahrbahn stark durch.

- + Der Wagen ist richtungsstabil und zeigt weder bei Spurrillen und Fahrbahnverwerfungen, noch bei abschüssiger Fahrbahn oder Seitenwind negative Reaktionen. ESP greift in Extremsituationen ein und hilft, Schleudern zu vermeiden.



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: 2,3**

- + Bei Kurvenfahrten ist der Sebring gutmütig untersteuernd und bleibt wegen des breiten Grenzbereiches lange Zeit beherrschbar. Lastwechselreaktionen halten sich in Grenzen und ESP verhindert in vielen Fällen ein Abkommen von der Fahrbahn bei zu hoher Geschwindigkeit in Kurven.

### Lenkung\*

**Note: 3,5**

Die Lenkung im Sebring spricht etwas zögerlich an und zeigt nur eine ausreichende Zielgenauigkeit. Der Fahrer würde sich mehr Gefühl zur Fahrbahn wünschen. Die Lenkung ist zwar relativ indirekt ausgelegt, dafür aber leichtgängig, so dass die Handlichkeit als durchschnittlich bezeichnet werden kann. Der Wendekreis von 12,3 m ist für die Klasse noch akzeptabel.

### Bremse

**Note: 2,7**

Der Bremsweg bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand ist mit 40 m recht ordentlich, damit verfehlt der Wagen nur knapp die Note Gut. Das Ansprechverhalten der Bremse ist gut, sie kann fein dosiert werden. In Gefahrensituationen steht ein Bremsassistent zur Verfügung, der wertvolle Meter Bremsweg einsparen kann.

## Sicherheit

**Note 2,5**

### Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

**Note: 2,7**

Das Fahrzeug ist serienmäßig mit ESP und einem Bremsassistenten ausgestattet; damit erfüllt es die Mindestanforderung an die aktive Sicherheit.

- + Unbeabsichtigtes Anfahren ist nicht möglich, weil der Motor nur bei gedrücktem Kupplungspedal gestartet werden kann.
- Der Kraftstoff-Einfüllstutzen befindet sich auf der gefährlichen linken, dem Verkehr zugewandten Seite.

### Passive Sicherheit - Insassen

**Note: 2,3**

Die Kopfstützen reichen vorne in der Höhe für Insassen bis 1,80 m Körpergröße, hinten bis 1,70 m. Ein Seatbelt-Reminder, der bei

nicht angelegtem Gurt akustisch mahnt, ist nur für den Fahrer vorhanden.

- + Der Sebring ist mit Front-, Seiten- und durchgehenden Kopfairbags ausgestattet. Anhand der Sicherheitsausstattung besitzt der Wagen das Potenzial zu vier Sternen bei EuroNCAP (ein Test wurde bisher nicht durchgeführt). An den stabilen Türgriffen lässt sich hohe Zugkraft aufbringen. So kann man nach einem Unfall verklemmte Türen leichter öffnen.

**Kindersicherheit** **Note: 2,6**

- + Kindersitze können auf der Rücksitzbank weitgehend stabil und sicher befestigt werden. An den beiden Außensitzen sind Isofix-Verankerungen vorhanden. Zusätzliche "Top-Tether"-Befestigungsösen sind für alle drei hinteren Sitze in der Hutablage untergebracht. Die Gurte sind auch für Kindersitze mit besonderem hohem Gurtbedarf lang genug, die Gurtschlösser kurz, so dass ein stabiler Halt gewährleistet ist.
- Wegen der an losen Gurten befestigten Gurtschlösser ist das Befestigen der Kindersitze mühsam. Auf dem Beifahrersitz dürfen keine rückwärts gerichteten Kindersitze montiert werden, weil sich der Frontairbag nicht deaktivieren lässt.

**Fußgängerschutz** **Note: 3,0**

Die Karosserie ist im vorderen Bereich weitgehend glattflächig, das Gefahrenpotenzial bei Unfällen mit Fußgängern moderat.

**Verbrauch/Umwelt** **Note 2,1**

**Verbrauch\*** **Note: 1,8**

- + Der Chrysler Sebring ist mit dem 2-Liter-Dieselmotor für seine Klasse sehr sparsam. Innerorts kommt er mit 8,4 l aus, außerorts mit 5,3 l und auf der Autobahn mit 6,8 Litern Diesel auf 100 km. Der Durchschnittsverbrauch beträgt 6,6 l/100 km.

**Abgas** **Note: 2,3**

Die Anteile an Schadstoffen im Abgas liegen insgesamt auf recht niedrigem Niveau. Allerdings besitzt der Wagen keinen Rußpartikelfilter, was heute nicht mehr zeitgemäß ist.

**Wirtschaftlichkeit\*** **Note 1,6**

**Betriebskosten** **Note: 0,8**

- + Der Sebring 2.0 CRD weist, selbst nur unter Dieseln verglichen, relativ günstige Verbrauchswerte auf. Dies beschert ihm in Verbindung mit den nicht ganz so teuren Kraftstoffpreisen eine sehr gute Note in den Betriebskosten.

**Werkstatt- und Reifenkosten** **Note: 0,6**

Für eine detaillierte Beurteilung liegen uns noch keine Daten des Herstellers vor - die Werkstattkosten sind deshalb geschätzt.

- + Über das so genannte "5-STERNE-PREMIUM-PAKET", welches

bei Kauf des Fahrzeugs inklusive ist, werden bis zu einem Zeitraum von vier Jahren oder max. 50.000 km "sämtliche" Kosten für Wartung und Inspektion sowie Verschleiß- und Standardreparaturen übernommen, so dass - vor allem für den Normal- und Wenigfahrer - nahezu keine Ausgaben in diesem Zeitraum dafür anfallen. Die zweijährige Herstellergarantie "ohne Kilometerbegrenzung" bleibt hiervon unberührt.

**Wertstabilität** **Note: 4,7**

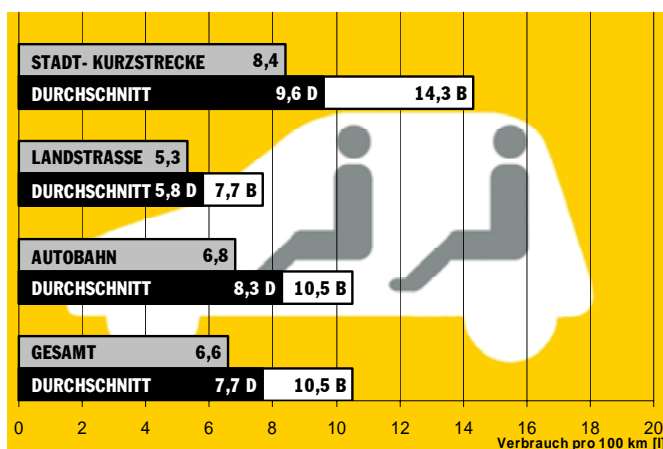
- Auf dem deutschen Markt nicht gerade die Domäne des amerikanischen Autobauers ist die Wertbeständigkeit. So kann auch dem Sebring 2.0 CRD, vor allem auch wegen des fehlenden Dieselpartikelfilters, nur ein mäßiger Restwertverlauf prognostiziert werden.

**Kosten für Neuanschaffung** **Note: 2,0**

- + Bei den Anschaffungskosten dagegen spielt der Chrysler wiederum seine Trümpfe aus: 30.490 Euro sind für ein Auto dieser Klasse sowie Ausstattung relativ günstig.

**Fixkosten** **Note: 2,8**

Die Beiträge für die Versicherung machen den Großteil der fixen Kosten aus. Hier bewegt sich der Chrysler Sebring 2.0 CRD durch seine für diese Klasse noch durchschnittlichen Typklasseneinstufungen auf akzeptabler Höhe.



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

**Die Motorvarianten** **in der preisgünstigsten Modellversion**

Typ	2.0	2.0 CRD
Aufbau/Türen	ST/4	ST/4
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1998	4/1968
Leistung [kW(PS)]	115(156)	103(140)
Max.Drehmoment [Nm]bei U/min	190/5100	310/1750
0-100 km/h[s]	12,0	11,8
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	190	203
Verbrauch pro 100 km [l]	8,3N	6,6D
Versicherungsklassen KH/VK/TK	18/21/21	19/24/21
Steuer pro Jahr[Euro]	135	332
Monatliche Gesamt-Kosten[Euro]	606	614
Grundpreis[Euro]	24.890	26.990

- |                 |                        |                   |                   |                  |
|-----------------|------------------------|-------------------|-------------------|------------------|
| Aufbau:         |                        |                   | Versicherung:     | Kraftstoff:      |
| ST = Stufenheck | KB = Kombi             | GE = Geländewagen | KH = KFZ-Haftpfl. | N = Normalbenzin |
| SR = Schrägheck | KT = Kleintransporter  | PK = Pick-Up      | VK = Vollkasko    | S = Superbenzin  |
| CP = Coupe      | TR = Transporter       |                   | TK = Teilkasko    | SP = SuperPlus   |
| CA = Cabriolet  | GR = Großraumlimousine |                   |                   | D = Diesel       |
| RO = Roadster   | BU = Bus               |                   |                   |                  |

## Daten und Messwerte

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro4
Hubraum	1968 ccm
Leistung	103 kW (140 PS)
bei	4000 U/min
Maximales Drehmoment	310 Nm
bei	1750 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	215/55R18
Reifengröße (Testwagen)	<b>215/60R17H</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	<b>12,2 m/12,35 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	203 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	11,8 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3. Gang)	<b>5,7 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	<b>40 m</b>
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	<b>6,6 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>8,4/5,3/6,8 l</b>
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Herstellerangabe/Test	170 g/km/ <b>174 g/km</b>
Innengeräusch 130 km/h	<b>68 dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	4850 mm/1843 mm/1497 mm
Leergewicht/Zuladung	<b>1630 kg/410 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>380 l/735 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	450 kg/1500 kg
Dachlast	n.b. kg
Tankinhalt	63 l
Reichweite	<b>955 km</b>
Allgemeine Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	7 Jahre

ADAC-Testwerte *kursiv*

## Kosten

Monatliche Betriebskosten	<b>114 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten(geschätzt)	<b>37 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>111 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>401 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>663 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	19/24/21
Grundpreis	30.490 Euro

## Ausstattung

### Technik

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

### Innen

Airbag, Seite vorne/hinten	nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Beifahrersitzlehne umklappbar	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	Serie
Isofix-Kindersicherungssystem	Serie
Klimaautomatik	Serie
Navigationssystem	1670 Euro°
Rücksitzlehne, umklappbar (60:40 geteilt)	Serie
Sitzbezüge, Leder (Teilleider)	Serie
Sitze, vorn, beheizbar	Serie

### Außen

Alarmanlage	Serie
Außenspiegel, elektrisch einstellbar/beheizbar	Serie
Lackierung Metallic	580 Euro°
Leichtmetallfelgen (18 Zoll)	Serie
Schiebe-Hubdach (Glas, elektrisch)	Serie

°im Testwagen vorhanden

## Testzeugnis

### Technik/Umwelt(Testergebnis)**2,6**

#### Karosserie/Kofferraum **3,3**

Verarbeitung	3,0
Sicht	3,5
Ein-/Ausstieg	3,3
Kofferraum-Volumen*	3,0
Kofferraum-Zugänglichkeit	4,0
Kofferraum-Variabilität	3,2

#### Innenraum **2,6**

Bedienung	1,9
Raumangebot vorne*	2,6
Raumangebot hinten*	3,2
Innenraum-Variabilität	4,0

#### Komfort **2,5**

Federung	2,6
Sitze	2,6
Innengeräusch	2,0
Heizung, Lüftung	2,5

#### Motor/Antrieb **2,7**

Fahrleistungen*	2,1
Laufkultur	4,0
Schaltung	3,0
Getriebeabstufung	2,0

#### Fahreigenschaften **2,8**

Fahrstabilität	2,8
Kurvenverhalten	2,3
Lenkung*	3,5
Bremse	2,7

#### Sicherheit **2,5**

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme ...	2,7
Passive Sicherheit - Insassen	2,3
Kindersicherheit	2,6
Fußgängerschutz	3,0

#### Umwelt **2,1**

Verbrauch*	1,8
Abgas	2,3

#### Wirtschaftlichkeit\* **1,6**

Betriebskosten*	0,8
Werkstatt-/Reifenkosten*	0,6
Wertstabilität*	4,7
Kosten für Neuanschaffung*	2,0
Fixkosten*	2,8

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 Januar 2008.