

Mercedes C 220 CDI T-Modell Elegance (DPF)

Fünftürige Kombilimousine der Mittelklasse (125 kW / 170 PS)

ADAC Testergebnis

Note 1,9

Einige Monate nach Markteinführung der neuen Stufenheck-Limousine gibt es nun auch den viel praktischeren Kombi. Äußerlich noch eleganter, je nach Ausstattungsvariante ebenso mit unterschiedlichem Kühlergrill. Auch unter dem Blech hat sich einiges getan. Neue Dämpfersysteme und noch bessere Dämmung machen ein komfortables Reisen möglich. Der getestete Diesel ist kräftig und zusammen mit dem sehr gut abgestuften 6-Gang-Handschaftgetriebe in der Lage, für gute Fahrleistungen zu sorgen. Dabei liegt der Verbrauch niedrig. Leider läuft er (für Mercedesverhältnisse) ausgesprochen brummig, was den an sich guten Gesamtkomfort trübt. Lob verdient die gute bis sehr gute Verarbeitung und die relativ einfache Bedienbarkeit. Bei der Sicherheit lässt sich Mercedes nicht lumpen, bietet neben einem sicheren Fahrwerk und standfesten Bremsen eine umfangreiche Airbagausstattung. Auf Wunsch ist auch ein Pre-Safe-System, eine abgespeckte Variante aus der S-Klasse, zu haben. Das alles kostet natürlich Geld, und so beginnt der Einstieg in die Mercedes-Mittelklasse als Kombi mit dieser Motorisierung bei knapp 37.000 €.

Karosserievarianten: Stufenheck. **Konkurrenten:**

Alfa Romeo 159, Audi A4, BMW 3er, Citroen C5, Ford Mondeo, Honda Accord, Jaguar X-Type, Mazda 6, Opel Vectra, Peugeot 407, Renault Laguna, Toyota Avensis, VW Passat.

- + gute Verarbeitung
- + einfache Bedienung
- + komfortables Fahrwerk
- + sicheres Fahrverhalten
- + kräftige Bremse
- + hohe passive Sicherheit
- knappes Platzangebot hinten
- brummiger Motor
- teuer in der Anschaffung



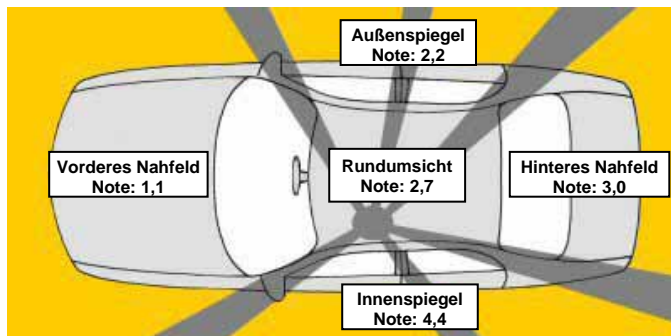
Karosserie/Kofferraum

Note 2,4

Verarbeitung

Note: 1,6

- + Die Karosserie ist sehr solide, sie überzeugt mit gleichmäßig schmalen Spaltabständen, fein verarbeiteten Kanten und satt



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.

schließenden Türen. Auch auf schlechten Straßen knarzt und klappert nichts, alles sitzt stabil und fest. Der weitgehend glattflächige Unterboden reduziert den Luftwiderstand und damit den Verbrauch. Die Türausschnitte sind nach außen vollständig abgedichtet und verschmutzen nicht. Der Tankverschluss ist in die zentrale Türverriegelung mit einbezogen. Im Innenraum setzt sich der hohe Qualitätseindruck mit den hochwertigen, präzise eingepassten Kunststoffen und sauber gearbeiteten Sitzen fort. Auf dem Dach dürfen bis 100 kg Gepäck befestigt werden, die Dachreling ist serienmäßig, die erforderlichen Querstreben kosten extra.

- Ein vollwertiges Ersatzrad ist nicht vorhanden, serienmäßig gibt es nur ein Reparaturset; ein Notrad kostet extra. In der kleinen Reserveradmulde ist kein Platz für ein defektes Rad. Die Karosserieflanken haben keine Leisten, die die Karosserie schützen könnten, wenn beim Parken die Türen des Nachbarautos dagegen schlagen.

Sicht

Note: 2,2

Bei der ADAC-Rundumsicht-Messung schneidet die neue

C-Klasse zufriedenstellend ab, mit der Tendenz zu gut, denn die Fenstersäulen sind allesamt nicht allzu breit. Die Kopfstützen der Rückbank sind leider weder versenk- noch wegklappbar. Einparkensoren sind gegen Aufpreis zu haben.

- + Die Außenspiegel sind groß und gegen Beschlagen beheizbar, gegen Aufpreis blenden der Linke und der Innenspiegel automatisch ab. Die besonders hellen und gleichmäßigen Xenon-Scheinwerfer mit Kurven-, Landstraßen-, Autobahn- und Abbiege-licht gibt's ebenso als Option. Die Scheibenwischer sind sehr wirksam, nur bei hohem Tempo etwas langsam. Der Bodenblick nach vorn ist sehr gut.



Die Sicht nach schräg hinten wird durch die nicht versenk- oder klappbaren Kopfstützen beeinträchtigt.

Ein-/Ausstieg

Note: 2,8

Vorn ist die Bequemlichkeit beim Ein- und Aussteigen insgesamt passabel, die Türen sind genügend groß und öffnen ausreichend weit, die Sitzflächen sind jedoch etwas zu niedrig.

- + Mit der Fernbedienung für die Türen lassen sich auch die Fenster und das Schiebedach (Aufpreis) öffnen und schließen. Bei Dunkelheit bleiben die Scheinwerfer nach dem Absperren noch kurze Zeit an, um den Weg zu beleuchten.
- Hinten steht man beim Öffnen der Türen sich selbst im Weg, weil die Türgriffe zu weit von der Türaußenkante entfernt sind. Beim Einsteigen stören die nach unten deutlich schmaler werdenden Türöffnungen.

Kofferraum-Volumen*

Note: 2,8

Der Kofferraum fasst 355 l Gepäck und liegt damit gerade noch im klassenüblichen Durchschnitt. In der Reserveradmulde kann Gepäck bis 55 l Volumen untergebracht werden (wenn kein Notrad vorhanden ist). Klappt man die Rückbank um, erweitert sich das Volumen auf 670 l (gemessen bis Fensterunterkante). Durch das Kombiheck lassen sich auch sperrige Dinge gut verstauen.

Kofferraum-Zugänglichkeit

Note: 1,7

- + Die Heckklappe lässt sich leicht und genügend weit öffnen, gegen Aufpreis auch elektromotorisch. Der niedrige Ladeboden und die große Öffnung erlauben bequemes Einladen des Gepäcks. Das Format des Kofferraums ist praktisch, auch wenn die Rücksitzlehnen vorgeklappt sind ist der Boden eben.
- Beim Schließen der Kofferraumklappe kann man sich durch die

ungünstige Anordnung der Innengriffe die die Hand stauchen.

Kofferraum-Variabilität

Note: 2,9

Vor- und Zurückklappen der Rücksitzlehne erfordert ziemlichen Kraftaufwand. Einhängen des Trennnetzes im Dach ist auch nicht ganz einfach. Kleine Utensilien können im Kofferraum so gut wie nicht befestigt werden, weil Ablagen fehlen. Gegen Aufpreis ist das ausgeklügelte Befestigungssystem "Easy-Pack" erhältlich. Einen Skisack sucht man in der Aufpreisliste vergebens.

- + Die klappbare Rücksitzlehne ist asymmetrisch geteilt.



Der Kofferraum des neuen T-Modells ist um 10 l gewachsen und liegt mit 355 l Volumen weiterhin im klassenüblichen Durchschnitt.

Innenraum

Note 2,1

Bedienung

Note: 1,3

- + Die Bedienung der meisten Schalter und Hebel ist funktionell und leicht verständlich. Das Lenkrad lässt sich in Höhe und Reichweite optimal anpassen, gegen Aufpreis auch elektrisch. Die großen Rundinstrumente sind klar gezeichnet, optimal im Kontrast und sehr gut ablesbar; es gibt Anzeigen u.a. für Durchschnittsverbrauch, Außentemperatur und Ölstand. Das Fahrlicht schaltet sich bei Dunkelheit automatisch ein; einen Regensensor für die Scheibenwischer gibt es auf Wunsch. Radio und Navigationssystem sind nach einer gewissen Eingewöhnungsphase recht einfach einstellbar (per zentralem Einstellrad, a lá iDrive bei BMW).



Der Fahrerplatz überzeugt durch gute Funktionalität sowie saubere Verarbeitungsqualität.

Optimal sind die als Sitz symbolisierten Sitzeinsteller. Angenehm ist die Anfahrhilfe an Steigungen, die für kurze Zeit die Handbremse überflüssig macht und sehr gut funktioniert. Vorn und hinten gibt es Leseleuchten. Das Handschuhfach ist ausreichend groß, beleuchtet und kühlbar.

- Die Klima-Bedienungseinheit sitzt zu weit unten, das gilt auch für den Schalter für die beheizbare Heckscheibe - Einstellen sorgt so für Ablenkung. Beim Lenken stößt man sich den Ellenbogen am hohen Ablagekasten zwischen den Sitzen (beim Schalten stört der Kasten auch). Die Kontrollen für Fahrlicht, Nebelscheinwerfer und -rücklicht sind versteckt neben dem Schalter untergebracht und werden teilweise vom Lenkradkranz verdeckt. Beim Vorgänger war der praktische Tempomat noch Serie, bei der neuen C-Klasse mit Handschaltung kostet er Aufpreis. Die Fensterheber funktionieren nur mit Zündung.

Raumangebot vorne*

Note: 2,0

- + Im vorderen Bereich ist gegenüber dem Vorgängermodell mehr Platz vorhanden, weil die Innenbreite deutlich zugenommen hat. Die Sitze lassen sich sehr weit zurückschieben und bieten so auch 1,95 m großen Personen bequem Platz.

Raumangebot hinten*

Note: 3,1

Dafür geht's hinten enger zu. Auf den Außenplätzen können Mitfahrer bis ca. 1,85 m Größe sitzen, sonst haben sie Kniekontakt zur Vordersitzlehne (Vordersitze für ca. 1,85 m große Personen eingestellt). Der Platz dazwischen ist viel zu schmal und unbequem, kann so nur als Notsitz gelten.

Komfort

Note 2,0

Federung

Note: 1,9

- + Die eher straffe Fahrwerksabstimmung ist ausgewogen, der Federungskomfort alles in allem gut, obwohl gröbere Bodenunebenheiten gelegentlich stärkere Stöße hervorrufen. Insgesamt aber liegt der Wagen ruhig auf der Straße, selbst wenn das Tempo sehr hoch ist. Angenehm gering ist die Seitenneigung in Kurven.

Sitze

Note: 1,9

- + Die gut konturierten Vordersitze bieten feste Unterstützung, die ausgeformten Wangen sorgen für guten Halt in Kurven. Obwohl die Polsterung recht straff ist, kommt der Komfort nicht zu kurz.



Die komfortablen Vordersitze bieten guten Seitenhalt und sind für lange Fahrten prima geeignet.

Beide Sitze lassen sich individuell einstellen, am Fahrersitz befindet sich eine regelbare Lendenwirbelstütze, die sich jedoch nur in der Ausformungsstärke, nicht aber in der Höhe einstellen lässt. Die Rücksitzbank ist straff gepolstert, die Lehne recht hoch.

- Die optional erhältlichen Ledersitze haben keine Perforierung, so dass man bei Sommerwetter schnell schwitzt. Hinten ist die Lehne etwas zu schräg; große Mitfahrer haben zu wenig Oberschenkelunterstützung, weil die Sitzfläche zu wenig nach hinten geneigt ist. Der Platz in der Mitte ist sehr unbequem, weil man wie auf einem Höcker sitzt.

Innengeräusch

Note: 2,2

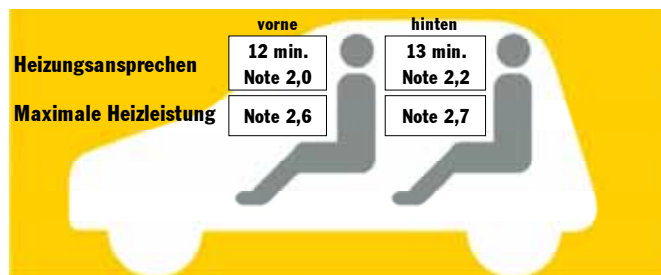
- + Nach außen ist das Motorgeräusch wirksam gekapselt. Obwohl das Messgerät durchwegs niedrige Werte anzeigt stört das aufdringliche Brummen des Motors nicht unerheblich.

Heizung, Lüftung

Note: 2,1

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

- + Auf allen Plätzen dauert es nicht lang, bis die Luft angenehm erwärmt ist; die Heizung spricht auch bei Minus-Graden schnell an und zeigt eine gute Wirkung. Die Klimaautomatik arbeitet fein und situationsangepasst. Fahrer- und Beifahrer können die Temperatur unabhängig voneinander einstellen.
- Die Luftmenge lässt sich nach oben oder unten nur grob einstellen. Die hintersten Seitenfenster sind nicht ausstellbar zu haben.



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

Motor/Antrieb

Note 1,7

Fahrleistungen*

Note: 1,3

- + Der Dieselmotor ist kräftig und sorgt bereits aus niedrigen Drehzahlen für kräftigen Schub. So ist man selbst mit dieser "Minimalmotorisierung" sehr flott unterwegs.

Laufkultur

Note: 3,0

Der Motor läuft ausreichend kultiviert, kann aber natürlich nicht mit dem geschmeidigen Lauf der Sechszylinder mithalten.

- Bei sehr niedertourigem Fahren Vibrieren im Antrieb.

Schaltung

Note: 1,7

- + Die Gänge lassen sich leicht und präzise wechseln, die Schaltwege sind jetzt kürzer als beim Vorgängermodell und auch das Schalt-Gefühl ist nicht mehr so gummiartig.

Getriebeabstufung

Note: 1,5

- + Das Sechsgang-Getriebe hat für jede Fahrsituation den passenden Gang parat, die Abstufungen und Ganganschlüsse passen perfekt. Der kräftige Motor kommt mit der eher langen Gesamtübersetzung gut zurecht, auch bei hohen Geschwindigkeiten bleibt das Drehzahlniveau moderat.

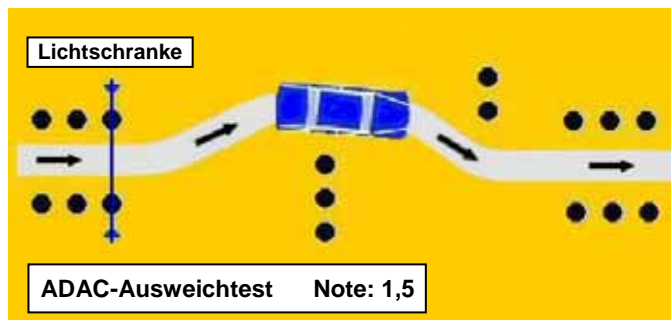
Fahreigenschaften

Note 1,3

Fahrstabilität

Note: 1,4

- + Der Wagen verhält sich bei jedem Tempo sehr richtungsstabil, Störungen durch Seitenwind oder schlechte Fahrbahnen bringen ihn kaum aus der Ruhe. Die Traktionskontrolle bremst durchdrehende Räder ein und verbessert die Seitenführung auf weniger griffigen Straßen. Gegen Aufpreis sind Reifen mit Notlaufeigenschaften erhältlich, dann wirkt sich ein plötzlicher Druckverlust nicht so dramatisch aus. Ein Reifendruckverlust-Warner ist ebenfalls gegen Aufpreis erhältlich. Im ADAC-Ausweichtest folgt die neue C-Klasse willig den Lenkbefehlen, beim Gegenlenken ist die Untersteuerneigung nur noch ganz leicht zu spüren, viel geringer (besser) als noch beim Vorgängermodell. Von Ausbrechen oder gar Schleudern keine Spur.



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: 1,0

- + In Kurven verhält sich der Wagen untersteuernd, das kommt weniger geübten Fahrern entgegen. Das mögliche Kurventempo ist hoch, der Grenzbereich kündigt sich frühzeitig an. Wird eine Kurve zu schnell angefahren, hilft auch hier ESP dem Fahrer, nicht ins Schleudern zu geraten.

Lenkung*

Note: 1,8

- + Die Lenkung spricht schnell und gleichmäßig an, auch wenn das Tempo hoch ist. Dank variabler Lenkunterstützung (Parameterlenkung) ist sie beim Rangieren sehr leichtgängig und bei höheren Geschwindigkeiten eher straff. Sie ist zielgenau und vermittelt guten Kontakt zur Fahrbahn. Die Leichtgängigkeit und die ziemlich direkte Auslegung sorgen für angenehme Handlichkeit, dazu trägt auch der kleine Wendekreis von 10,8 m bei.
- Das Lenkrad stellt verhältnismäßig stark zurück.

Bremse

Note: 1,0

- + Die Bremse spricht schnell an und lässt sich fein dosieren. Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand sind nur 36 m erforderlich (Mittel aus 10 Messungen, halbe Zuladung, Serienreifen). Dabei ist auch bei sehr hoher Beanspruchung keinerlei Nachlassen feststellbar.

Sicherheit

Note 2,0

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Note: 1,9

- + Die C-Klasse verfügt serienmäßig über ABS, das elektronische

Stabilitätssystem ESP und einen Bremsassistenten (BAS). In geöffneten Türen warnen vorne wie hinten Rückleuchten den rückwärtigen Verkehr. Gegen Aufpreis ist ein Pre-Safe-System erhältlich, das die Insassen der Vordersitze kurz vor einem Aufprall in eine günstige Sitzposition bringt, Gurte anspannt, Fenster und Schiebedach schließt. Ebenso als Option bietet Mercedes Runflat-Reifen sowie Xenon, dynamisches Kurven- und Abbiegelicht, das sich auch den unterschiedlichen Gegebenheiten in Ortschaften, auf der Landstraße und der Autobahn anpasst.

Kurven- und Abbiegelicht

Die Scheinwerfer schwenken (abhängig von Lenkstellung und Geschwindigkeit) gemäß dem Straßenverlauf (rechtes Bild) und leuchten in Kurven hinein. Beim Abbiegen vergrößern zusätzliche Lampen die seitliche Ausleuchtung.



Passive Sicherheit - Insassen

Note: 1,9

- + Beim EuroNCAP-Front- und Seitencrash gibt es höchste Punktzahlen. Das bedeutet alle fünf Sterne für die Insassensicherheit. Das Ergebnis bei der Kindersicherheit ist mit drei Sternen ebenfalls recht gut. Neben Frontairbags sind auch Seiten- und durchgehende seitliche Kopfairbags vorhanden. Am Fahrersitz befindet sich zudem ein Knieairbag. Seitenairbags hinten sind optional zu haben. Die Kopfstützen der Vordersitze sind "aktiv" und für ca. 1,8 m große Personen ausreichend hoch. Hinten (Außensitzplätze) bieten die Kopfstützen bis 1,75 m großen Personen guten Schutz. An den sehr stabilen, griffigen Türgriffen lässt sich sehr hohe Zugkraft aufbringen. So kann man nach einem Unfall verklemmte Türen leichter öffnen. Auf den Vorder- und Rücksitzen werden die Insassen optisch und akustisch zum Anschnallen ermahnt.

Kindersicherheit

Note: 1,8

- + Auf dem Beifahrersitz dürfen nur original Mercedes-Kinderrückhaltesysteme verwendet werden, da nur mit ihnen die Abschaltung des Frontairbags gewährleistet ist.
- + Auf der Rücksitzbank lassen sich bis zu zwei Kinderrückhaltesysteme stabil befestigen - gegen Aufpreis auch mit Isofix. Die Gurtlängen und die Abstände zwischen den Gurtanlenkpunkten sind großzügig dimensioniert. Alle Fensterheber verfügen über einen zuverlässigen Einklemmschutz.
- Der Platz hinten in der Mitte ist wegen der geringen Breite und der höckerartigen Erhebung für Kindersitze weniger geeignet.

Fußgängerschutz

Note: 3,0

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

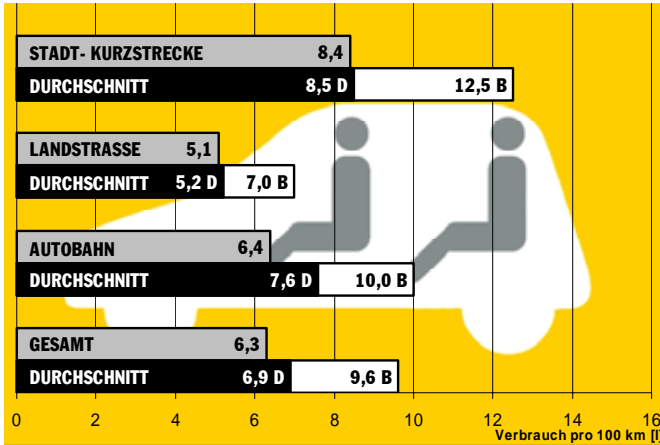
Verbrauch/Umwelt

Note 1,8

Verbrauch*

Note: 2,4

- + Der Durchschnittsverbrauch von 6,3 l Diesel pro 100 km ist niedrig. Innerorts beträgt der Verbrauch 8,1 l, außerorts 4,9 l und auf der Autobahn 6,4 l Diesel auf 100 km.



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

Abgas

Note: 1,2

- + Die Schadstoffanteile im Abgas sind sehr gering. Die gesundheitsschädlichen Rußpartikel werden von einem geschlossenen Filtersystem sicher aufgefangen.

Wirtschaftlichkeit*

Note 2,9

Betriebskosten

Note: 1,5

- + Obwohl der Verbrauch des C 220 CDI für ein Dieselfahrzeug nur im Mittelfeld liegt, erhält er aufgrund des weniger teuren Kraftstoffpreises eine gute Note bei den Betriebskosten.

Werkstatt- und Reifenkosten

Note: 3,6

Der Mercedes besitzt zwar eine fahrabhängige Serviceanzeige, muss jedoch fix alle 25.000 km oder alle 12 Monate zum Service in die Werkstatt. Bei einer Jahreslaufleistung bis maximal 10.000 km ist die Verwendung eines günstigeren Motoröls möglich.

- + Nach eigenen Angaben kommen ausschließlich qualitativ hochwertige und langlebige Verschleißteile zum Einsatz. So ist laut Mercedes auch der Rußpartikelfilter wartungsfrei und auf eine Lebensdauer von mehr als 200.000 km ausgelegt. Seit Erstzulassung September 2005 wird eine zweijährige Herstellergarantie

ohne Kilometerbegrenzung gewährt. Die Kosten für den Reifenersatz liegen bei Verwendung der Seriengröße auf einem erfreulichen Niveau.

- Vor allem für den Normal- und Wenigfahrer bedeutet der jährliche Service häufigere Werkstattaufenthalte. Die teuren Werkstattstundenpreise verhindern eine bessere Benotung.

Wertstabilität

Note: 0,7

- + Der Mercedes ist an Wertbeständigkeit kaum zu überbieten, vor allem als Diesel mit umweltfreundlichem Rußpartikelfilter. Beim Wiederverkauf sollten sich für den Gebrauchten schnell Interessenten finden lassen.

Kosten für Neuanschaffung

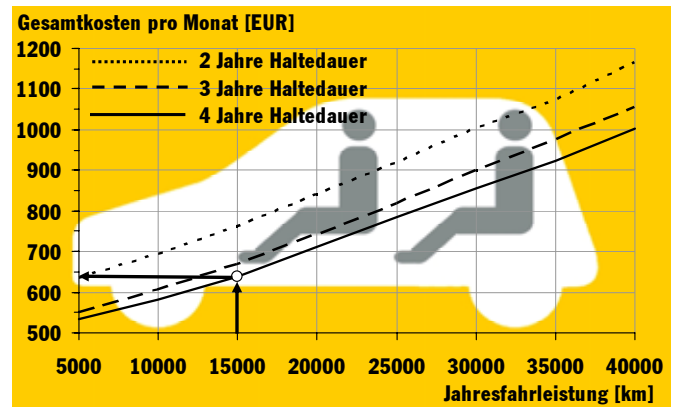
Note: 4,9

- Für die Anschaffungskosten beim Neukauf muss dagegen tief in die Tasche gegriffen werden, sie erfordern mit knapp 39.000 Euro eine dicke Geldbörse.

Fixkosten

Note: 5,5

- Bei den Fixkosten läuft der C 220 CDI vollends aus dem Ruder. Neben der höheren Steuer für Dieselfahrzeuge und einer hohen Prämie für die Haftpflichtversicherung sorgt eine sehr hohe Einstufung in der Vollkaskoversicherung für Ernüchterung.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Autokosten (Beispiel: 639 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

Weitere Motorvarianten

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	C 180 K.	C 200 K.	C 230	C 280	C 350	C 63 AMG	C 200 CDI	C 320 CDI
Aufbau/Türen	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1796	4/1796	6/2496	6/2996	6/3498	8/6208	4/2148	6/2987
Leistung [kW(PS)]	115(156)	135(184)	150(204)	170(231)	200(272)	336(457)	100(136)	165(224)
Max.Drehmoment [Nm]bei U/min	230/2800	250/2800	245/2900	300/2500	350/2400	600/5000	270/1600	510/1600
0-100 km/h[s]	9,8	8,8	8,6	7,5	6,5	4,6	10,8	7,9
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	218	228	232	242	250	250	208	245
Verbrauch pro 100 km [l]	8,7S	8,8S	10,2S	10,3S	10,8S	14,6SP	6,2D	7,8D
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/24/22	16/24/22	17/25/24	19/26/24	19/26/24	19/30/30	18/26/25	18/28/28
Steuer pro Jahr[Euro]	121	121	168	202	236	425	339	463
Monatliche Gesamt-Kosten[Euro]	600	623	711	757	891	1.342	600	751
Grundpreis[Euro]	32.814	34.837	37.217	38.407	47.094	70.448	34.718	43.524

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-Haftpfl.

VK = Vollkasko

TK = Teilkasko

Kraftstoff:

N = Normalbenzin

S = Superbenzin

SP = SuperPlus

D = Diesel

Daten und Messwerte

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro4
Hubraum	2148 ccm
Leistung	125 kW (170 PS)
bei	3800 U/min
Maximales Drehmoment	400 Nm
bei	2000 U/min
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	205/55R16V
Reifengröße (Testwagen)	205/55R16W
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	10,9 m/10,85 m
Höchstgeschwindigkeit	224 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,9 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3. Gang)	4,7 s
Bremsweg aus 100 km/h	36 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	6,3 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	8,4/5,1/6,4 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test	159 g/km/ 169 g/km
Innengeräusch 130 km/h	66 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4601 mm/1770 mm/1459 mm
Leergewicht/Zuladung	1665 kg/510 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	355 l/670 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/1800 kg
Dachlast	100 kg
Tankinhalt	66 l
Reichweite	1045 km
Allgemeine Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	30 Jahre

ADAC-Testwerte *kursiv*

Kosten

Monatliche Betriebskosten	118 Euro
Monatliche Werkstattkosten	64 Euro
Monatliche Fixkosten	120 Euro
Monatlicher Wertverlust	337 Euro
Monatliche Gesamtkosten	639 Euro
(vierjährige Haltung, 15000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/26/25
Grundpreis	38.978 Euro

Ausstattung

Technik

Abstandsregelung, elektronisch	nicht erhältlich
Antriebsschlupf-Regelung	Serie
Automatikgetriebe	2.225 Euro
Bremsassistent	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht (mit Xenon)	994 Euro°
Parkhilfe, elektronisch	821 Euro
Reifendruckkontrolle	Serie
Runflat-Reifen	298 Euro
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht (mit Kurvenlicht)	994 Euro°

Innen

Airbag, Seite vorne/hinten	vorne/399 Euro
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Innen- und Außenspiegel, automatisch abblendend	494 Euro°
Isofix-Kindersicherungssystem	Serie
Klimaanlage/Klimaautomatik	Serie/696 Euro°
Navigationssystem (ab)	1.499 Euro°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie
Sitzbezüge, Leder	1.940 Euro°
Sitze, vorn, beheizbar	369 Euro
Skisack/Durchladeluke	nicht erhältlich

Außen

Lackierung Metallic	881 Euro
Scheinwerfer-Reinigungsanlage	303 Euro
Schiebe-Hubdach	1.214 Euro

°im Testwagen vorhanden

Testzeugnis

Technik/Umwelt(Testergebnis)1,9

Karosserie/Kofferraum	2,4
Verarbeitung	1,6
Sicht	2,2
Ein-/Ausstieg	2,8
Kofferraum-Volumen*	2,8
Kofferraum-Zugänglichkeit	1,7
Kofferraum-Variabilität	2,9
Innenraum	2,1
Bedienung	1,3
Raumangebot vorne*	2,0
Raumangebot hinten*	3,1
Innenraum-Variabilität	4,0
Komfort	2,0
Federung	1,9
Sitze	1,9
Innengeräusch	2,2
Heizung, Lüftung	2,1
Motor/Antrieb	1,7
Fahrleistungen*	1,3
Laufkultur	3,0
Schaltung	1,7
Getriebeabstufung	1,5
Fahreigenschaften	1,3
Fahrstabilität	1,4
Kurvenverhalten	1,0
Lenkung*	1,8
Bremse	1,0
Sicherheit	2,0
Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme ...	1,9
Passive Sicherheit - Insassen	1,9
Kindersicherheit	1,8
Fußgängerschutz	3,0
Umwelt	1,8
Verbrauch*	2,4
Abgas	1,2
Wirtschaftlichkeit*	2,9
Betriebskosten*	1,5
Werkstatt-/Reifenkosten*	3,6
Wertstabilität*	0,7
Kosten für Neuanschaffung*	4,9
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 April 2008.