

Lexus GS 460 Luxury Automatik

Viertürige Stufenhecklimousine der oberen Mittelklasse (255 kW / 347 PS)

ADAC Testergebnis

Note 2,1

Das Facelift des Lexus GS beschränkt sich rein äußerlich auf kleine Retuschen an Stoßfängern und Kühlergrill. Komplett neu dagegen ist der aus dem Lexus LS bekannte 4,6 l Achtzylinder welcher den GS 430 ablöst. Die nun GS 460 genannte Top-Motorisierung wird erstmals in dieser Klasse mit einer Achtstufenautomatik angeboten. Die Kombination sorgt für sehr gute Fahrleistungen in jedem Drehzahlbereich. Allerdings konnte der Verbrauch gegenüber dem 430 nicht nennenswert verringert werden und fällt immer noch viel zu hoch aus. Der Preis für die Luxury Ausstattung liegt bei ca. 68.000 Euro. Wer auf den seidenweichen Lauf des V8 verzichten kann sollte auf den rund 3.000 Euro günstigeren GS 450h zurückgreifen. Bei ähnlichen Fahrleistungen kann durch die Hybrid-Technologie ein geringerer Kraftstoffverbrauch erzielt werden. **Konkurrenten:** Audi A6, BMW 5er, Mercedes E-Klasse.

- + sehr gute Verarbeitung
- + luxuriöse Ausstattung
- + leichte Bedienung
- + höchster Fahrkomfort
- + sehr gute Sitze
- + kräftiger, leiser Motor
- + gutes Getriebe
- dünnes Werkstattnetz
- hoher Verbrauch
- hohe Gesamtkosten



Karosserie/Kofferraum

Note 2,9

Verarbeitung

Note: 1,5

Der Tankverschluss ist nicht in die zentrale Türverriegelung mit einbezogen. Es befindet sich jedoch ein gut erreichbarer Schalter im Innenraum.

- + Der Lexus GS besticht durch seine gute Verarbeitungsqualität. Die Spaltmaße der Karosserie verlaufen gleichmäßig; das Finish ist makellos. Die Verarbeitung des Innenraums liegt ebenso auf sehr

hohem Niveau. Ledersitze und Holzpaneele sorgen für ein luxuriöses Ambiente. Auf dem Dach sind 75 kg Gepäck erlaubt.

- Die lackierten Stoßfänger verkratzen schon bei kleinen Parkremplern, teure Reparaturen sind somit vorprogrammiert. Auch die Türen sind nicht gegen fremde Autotüren geschützt. Hinten sind die Türausschnitte nicht vollständig gegen Verschmutzung abgedichtet. Mit der aufpreispflichtigen Runflat-Bereifung darf im Pannenfall mit maximal 90 km/h bis zu 160 km weit gefahren werden. Ein Reserverad gibt es nicht.



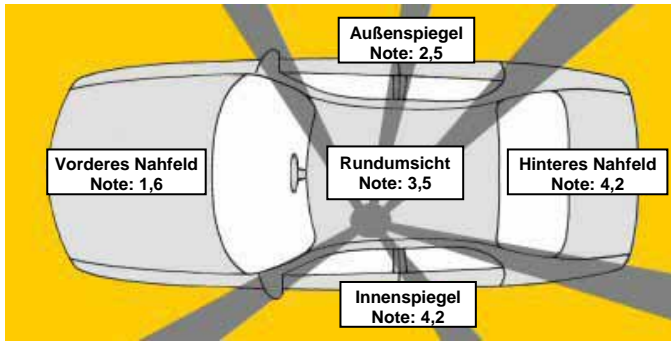
Praktisch: Die Rückfahrkamera mit Einparkhilfe erleichtert das Einparken und die Sicht nach hinten ungemein.

Sicht

Note: 2,3

- + Außen- und Innenspiegel blenden automatisch ab. Helle, sehr effiziente Xenon-Scheinwerfer mit dynamisch geregelter Kurvenlicht sind Serie. Eine akustische Einparkhilfe vorn und hinten sowie eine in der Kennzeichenmulde integrierte Heckkamera erleichtern das Einparken. Eine zusätzliche Einparkhilfe unterstützt den Fahrer beim seitlichen Einparken. Beim Einlegen des Rückwärtsgangs schwenkt automatisch der rechte Außenspiegel nach unten, um beim Einparken den Randstein nicht zu übersehen und sich die hochwertigen Aluminiumfelgen zu verkratzen.
- Die Sicht nach schräg hinten wird durch den breiten Fensterposten (rechts hinten) behindert. Die Fahrzeugenden lassen sich aufgrund der üppigen Proportionen nur erahnen. Die Kopfstützen der Rücksitze können weit nach unten gestellt werden, trotzdem ist die Sichtfläche im Innenspiegel klein. Ebenso ist die Sicht auf

hinter dem Fahrzeug befindliche Hindernisse stark eingeschränkt, was allerdings durch die Heckkamera relativiert werden kann.



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: 2,9

Die Türaufhalter funktionieren zufriedenstellend. Im Fond stört der niedrige Türausschnitt durch die abfallende Dachsilhouette beim Ein- und Aussteigen.

- + Durch das schlüssellose Zugangssystem "Smart Key" entriegeln die Türen automatisch, sobald man sich dem Fahrzeug nähert. Man kann das Fahrzeug aber auch mit der Fernbedienung ent- und verriegeln sowie die Fenster öffnen und schließen. Die Tasten werden allerdings im Dunkeln leicht verwechselt. Die Türen haben eine Einstiegsbeleuchtung. Vorn ist das Ein- und Aussteigen recht bequem. Die Türen sind breit und das Lenkrad stellt sich beim Abziehen des Zündschlüssels nach oben, um den Freiraum zum Sitz zu erhöhen.

Kofferraum-Volumen*

Note: 3,7

Das Kofferraumvolumen ist mit 395 l in dieser Fahrzeugklasse gerade mal durchschnittlich groß.



Mit nur 395 l Volumen ist der Kofferraum des Lexus deutlich kleiner als bei der Konkurrenz, wie z.B. Audi A6 (510 l) oder Mercedes E-Klasse (460 l).

Kofferraum-Zugänglichkeit

Note: 3,4

Die Nutzbarkeit ist eingeschränkt, weil die Radkästen weit vorstehen. Die Kofferraumbeleuchtung ist zu schwach, um den gesamten Kofferraum zu erhellen. Die äußere Ladekante ist angenehm

niedrig, die Bordwand innen allerdings mit rund 17 cm recht hoch.

- + Ab halber Öffnungshöhe der Kofferraumklappe wird der Schließvorgang elektrisch unterstützt.
- Die Zugänglichkeit ist schlecht, weil die Ladeöffnung des Kofferraums klein und die Tiefe sehr groß ist. Der hintere Bereich des Kofferraums ist kaum zugänglich ohne sich die Kleidung am Stoßfänger zu verschmutzen. Die Heckklappe kann nur mittels Schalter im Fahrzeuginnenraum oder Mitführen des Schlüssels (Smart Key) entriegelt werden. Selbst bei vollständiger Fahrzeugentriegelung durch einen Tastendruck auf der Fernbedienung bleibt sie verschlossen.

Kofferraum-Variabilität

Note: 4,8

- + Die Luke in der Rücksitzlehne lässt sich zum Durchladen langer Gegenstände leicht öffnen. Zudem ist diese separat abschließbar.
- Eine klappbare Rücksitzlehne ist nicht erhältlich. Kleine Utensilien rutschen auf dem Boden hin und her, weil Ablagefächer fehlen.

Innenraum

Note 2,5

Bedienung

Note: 1,5

Die Bedienung der hochwertigen Audio- und Klimaanlage, sowie des Navigationssystems - fünf Länder sind abgespeichert - mit "Touch-Screen"-Funktion erfordert eine gewisse Eingewöhnungszeit.



Eine herausragende Verarbeitung und eine Vielzahl von elektrischen Bedienhilfen kennzeichnen den Lexus GS, die Funktionalität bietet aber noch etwas Raum für Verbesserungen.

- + Die wichtigsten Schalter sind logisch in der Handhabung. Schlüssellos (Smart Key), nur mit der Starttaste erfolgt das Einschalten der Zündung und das Starten. Die großen Rundinstrumente mit der weißen Hintergrundbeleuchtung sind besonders klar gezeichnet und sehr gut ablesbar. Die Displaybeleuchtung wird über eine unter der dritten Bremsleuchte angebrachten Photozelle automatisch den Lichtverhältnissen angepasst. Das Fahrlicht und der Scheibenwischer können durch Sensoren automatisch gesteuert werden. Das adaptive Geschwindigkeitsregelsystem ACC bremst oder beschleunigt den GS selbsttätig, um den vorgewählten Abstand zum vorausfahrenden Fahrzeug zu halten. Die Vordersitze, die Außenspiegel und das Lenkrad lassen sich elektromotorisch einstellen und die Positionen dreifach mit der Memoryfunktion abspeichern. Die Innenraumbeleuchtung ist gleichmäßig hell, auch

die Make-up-Spiegel in den Sonnenblenden sind beleuchtet. Die Schalter für Kofferraum- und Tankklappenentriegelung sind nun nicht mehr im Schalterblock sondern gut erreichbar im Armaturenbrett untergebracht.



- Man muss sich zum Schließen voll geöffneter Türen weit hinauslehnen, weil die Griffe dann zu weit entfernt liegen. Der Ablagekasten zwischen den Vordersitzen stört beim Angurten, größere Ablagen fehlen. Die vielfachen elektrischen Helfer könnten in der Handhabung logischer sein. Die Schalter im versenkbaren Schalterblock links vom Fahrer sind unübersichtlich angeordnet und schlecht zu erreichen.



Unhandlich: Links auf Höhe der Lenksäule befindet sich ein ausziehbarer Schalterblock, der sich während der Fahrt schlecht bedienen lässt.

Raumangebot vorne* **Note: 2,7**

Vorne ist das Raumangebot durchschnittlich, Personen bis zu 1,90 m Körpergröße finden ausreichend Platz.

- + Obwohl die Innenbreite nur durchschnittlich ist, hat man subjektiv auf den vorderen Plätzen ein angenehmes Raumgefühl.

Raumangebot hinten* **Note: 3,7**

Auf den äußeren Rücksitzen finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,80 m ausreichend Platz.

- Die Innenbreite auf den hinteren Sitzen ist gering. Durch die abfallende Dachlinie fühlt man sich recht beengt. Für die Füße ist unter den Sitzen kein Platz, wenn die Vordersitze tiefgestellt sind.

Komfort **Note 1,8**

Federung **Note: 2,0**

Die Federung ist bei Autobahntempo bei einzelnen Hindernissen verhältnismäßig stößig.

- + Das adaptive Dämpfersystem versucht sich dem Fahrbahnzustand, den Karosseriebewegungen und dem Fahrstil ständig anzupassen. Unebenheiten werden souverän weggebügelt. Das Fahrzeug liegt ruhig auf der Straße, Seiten-, Wank- und Vertikalbewegungen der Karosserie sind gut gedämpft. Zur Wahl stehen ein komfortorientierter Normal-Modus und ein strafferer Sport-Modus.

Sitze **Note: 1,7**

- + Die großen Sitze bieten festen Körperhalt und sind dennoch sehr komfortabel. In den vorderen Lehnen befinden sich in der Intensität einstellbare Lendenwirbelstützen (leider nicht höheneinstellbar). Die Sitzposition des Fahrersitzes ist bis zu 1,80 m Personengröße sehr gut. Zwei Personen haben auf der ausgeformten Rücksitzbank bequem Platz. Die Ledersitze sind gegen Schwitzen perforiert; Sitzheizung und Sitzbelüftung sorgen für angenehm temperierte Sitze sowohl im Sommer als auch im Winter.
- Die Rücksitzfläche ist zu tief bzw. zu wenig nach hinten geneigt. Dadurch haben Personen über 1,70 m eine zu geringe Oberschenkelauflage. Auf dem mittleren Rücksitz sind nur kurze Strecken zumutbar.

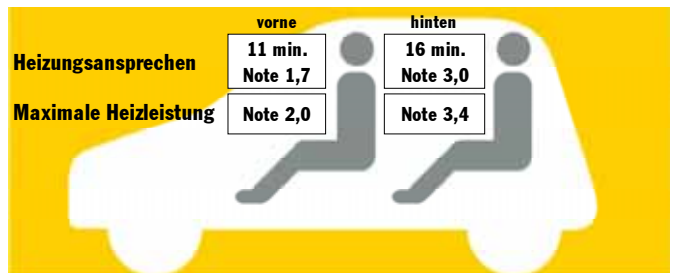
Innengeräusch **Note: 0,9**

- + Der Geräuschpegel ist selbst bei sehr hohem Autobahntempo niedrig, das Geräuschverhalten unaufdringlich (sehr leiser Motor, kaum Windgeräusche).

Heizung, Lüftung **Note: 2,0**

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

- + Die kräftige Heizung erwärmt die Luft innerhalb kurzer Zeit gleichmäßig auf angenehme Temperaturen. Fahrer und Beifahrer können sich die Temperatur separat einstellen. Die Klimaautomatik arbeitet vollautomatisch. Ein Staub- und Pollenfilter verbessert die Luftqualität. Bei Bedarf wird automatisch auf Innenluft-Zirkulation umgeschaltet (Luftgütesensor).



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

Motor/Antrieb **Note 1,0**

Fahrleistungen* **Note: 0,8**

- + Der 4,6 l-Motor zieht selbst beim Beschleunigen aus niedriger Drehzahl sehr kräftig durch. Die Fahrleistungen sind für das 1,8 Tonnen schwere Flaggschiff beachtlich. Ein Torsen-

Sperrdifferential sorgt für gute Traktion auch auf wenig griffiger Fahrbahn. Sollten die Hinterräder doch mal den Halt verlieren, bremst eine Traktionskontrolle diese zuverlässig ein.

Laufkultur

Note: 1,0

- + Der Acht-Zylinder-Motor läuft bei jeder Drehzahl kultiviert und seidenweich.

Schaltung

Note: 1,5

- + Erstmals in dieser Klasse setzt Lexus eine Achtstufen-Automatik ein. Die Schaltvorgänge verlaufen seidenweich und harmonisch. Die intelligente, elektronische Schaltkontrolle passt die Schaltvorgänge automatisch dem Fahrstil an.
- Wird das Gaspedal, z.B. beim Überholvorgang, voll durchgedreht (Kick-Down) findet die Automatik nicht immer auf Antrieb die passende Schaltstufe.

Getriebeabstufung

Note: 1,0

- + Die acht Fahrstufen erlauben eine gute Spreizung der Gänge. Die kurz übersetzten unteren Gänge sorgen für gute Beschleunigung, die höheren Fahrstufen sind lang und damit drehzahlensenkend übersetzt. Es stehen drei Fahrprogramme zur Wahl.

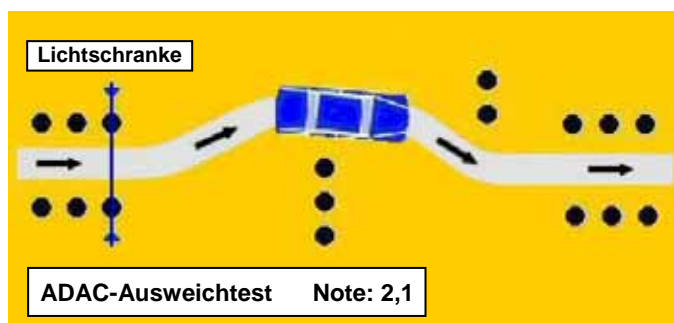
Fahreigenschaften

Note 1,7

Fahrstabilität

Note: 1,6

- + Die hohe Fahrstabilität wird durch die elektronische Stabilitätshilfe "VSC" nochmals verbessert. Bei plötzlichen Ausweichmanövern hilft es dem Fahrer, Schleudern zu unterdrücken und die Spur zu halten. Eine Reifendruck-Kontrolle ist serienmäßig an Bord. Der ADAC-Ausweichtest stellt für den Lexus GS nur wenig Probleme dar. Wird nach dem Einfahren gegengelenkt, schiebt der GS aufgrund des hohen Gewichts über die Vorderräder. Das Stabilitätsprogramm regelt aber zuverlässig, so dass sich das Fahrzeug im weiteren Verlauf völlig unkritisch verhält.



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: 1,3

- + Das Kurvenverhalten ist sehr gut. In sehr schnell gefahrenen Kurven reagiert der Wagen gutmütig und stellt selbst ungeübte Fahrer kaum vor Probleme. Die elektronisch geregelte Traktionskontrolle verhindert Durchdrehen der Antriebsräder bei zu viel Gas und somit schlupfbedingtes Ausbrechen. Beim Lastwechsel drängt das Heck leicht nach außen, was aber frühzeitig vom Stabilitätsprogramm ausgeglichen wird.

Lenkung*

Note: 1,9

- + Die Lenkung spricht bei schnellen Ausweichmanövern gut an. Die variable Lenkübersetzung passt das Übersetzungsverhältnis der Lenkung der Fahrgeschwindigkeit an. Beim Rangieren ist die Lenkung angenehm direkt und leichtgängig. Bei hohem Autobahntempo oder flotter Kurvenfahrt vermittelt die Lenkung dem Fahrer guten Fahrbahnkontakt. Der Wendekreis ist für diese Fahrzeugklasse mit 11 m angenehm klein.

Bremse

Note: 2,2

- + Der Bremsweg beträgt 39 m (zehn Vollbremsungen aus 100 km/h, halbe Beladung, Serienbereifung). Der Bremsassistent stellt im Falle einer Notbremsung das volle Potential der Bremsanlage zur Verfügung. Pedalgefühl und Ansprechverhalten gehen in Ordnung.

Sicherheit

Note 1,9

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Note: 1,8

- + Der GS 460 verfügt serienmäßig über ein elektronisches Stabilitätsprogramm sowie eine Traktionskontrolle. Das aufpreispflichtige Pre-Collision Sicherheits-System PCS erfasst mittels eines im Kühlergrill integrierten Radarsensors Hindernisse vor dem Fahrzeug. Im Falle einer bevorstehenden Kollision werden automatisch die reversiblen Gurtstraffer und der Bremsassistent aktiviert. Das dynamisch geregelte Kurvenlicht leuchtet die Straße bei Kurvenfahrt optimal aus. Durch die optional erhältlichen Runflat-Reifen wird die Gefahr, bei einem Reifenschaden die Kontrolle über das Fahrzeug zu verlieren, auf ein Minimum reduziert. Ein Reifendruckkontrollsystem warnt den Fahrer bei einem Druckverlust frühzeitig. Die LED-Rückleuchten sind von nachfolgenden Fahrzeuglenkern besonders gut zu erkennen. Die Aktivlenkung hilft in einer Gefahrensituation durch aktive Lenkeingriffe, das Fahrzeug zu stabilisieren. Durch Rückleuchten in allen vier Türen sind geöffnete Türen besonders gut zu erkennen.
- Der Kraftstoff-Einfüllstutzen befindet sich auf der gefährlichen linken, dem Verkehr zugewandten Seite. Die links vom Fahrer angeordnete Fuß-Feststellbremse kann im Notfall vom Beifahrer nicht erreicht werden.

Kurvenlicht

Die Scheinwerfer schwenken (abhängig von Lenkradstellung und Geschwindigkeit) gemäß dem Straßenverlauf (rechtes Bild) in Fahrtrichtung und folgen so der Fahrbahn in Kurvenrichtung.



Passive Sicherheit - Insassen

Note: 1,8

- Die Kopfstützenhöhe vorn reicht für Personen bis zu einer Größe von 1,80 m. Da die vorderen Kopfstützen aktiv sind, schützen sie bei einem Heckaufprall optimal. Hinten reicht die Höhe der Kopfstützen für Personen bis zu 1,70 m Größe, der Kopfstützenabstand dort ist aber zu groß.
- + Der Lexus GS erreicht beim Crash nach EuroNCAP-Verfahren fünf

Sterne. Dazu tragen nicht zuletzt die acht Airbags inklusive Knieairbags für Fahrer und Beifahrer bei. An den stabilen, griffgerechten Türgriffen lässt sich hohe Zugkraft aufbringen. So kann man nach einem Unfall verklemmte Türen leichter öffnen.

- Die hinteren Sitze sind nicht mit Seatbelt-Reminder ausgestattet.

Kindersicherheit **Note: 1,7**

Auf dem mittleren Rücksitz können Kinderrückhaltesysteme aufgrund der ungünstigen Sitzkontur nicht immer standfest befestigt werden. Bei besonders breiten Kindersitzen ist der Abstand der unteren Gurtpunkte gering.

- + Für die Kindersicherheit (EuroNCAP) erreichte der Lexus vier von fünf Sternen. Kindersitze lassen sich problemlos und sicher befestigen, mit den vorhandenen Gurten oder auf den beiden äußeren Rücksitzplätzen auch mit Isofix. Der rechte Front-Airbag lässt sich mit dem Zündschlüssel deaktivieren. Dann dürfen auf dem Beifahrersitz auch rückwärts gerichtete Kindersitze befestigt werden. Alle Fenster haben einen Einklemmschutz.

Fußgängerschutz **Note: 3,0**

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

Verbrauch/Umwelt **Note 2,8**

Verbrauch* **Note: 4,6**

- Der große V8 ist durstig. Der Konsum an Superkraftstoff beträgt innerorts 16,1 l, außerorts 8,1 l und auf der Autobahn 11,4 l. Das ergibt einen überdurchschnittlich hohen Gesamtverbrauch von 11,1 l auf 100 km.

Abgas **Note: 1,0**

Die Schadstoffanteile im Abgas sind sehr gering.

Wirtschaftlichkeit* **Note 5,5**

Betriebskosten **Note: 5,1**

- Die hohen Betriebskosten sind hauptsächlich auf den hohen Verbrauch von Superkraftstoff zurückzuführen.

Werkstatt- und Reifenkosten **Note: 5,5**

Für die Beurteilung liegen uns vom Hersteller noch keine Daten

vor. Die Berechnung der Werkstattkosten beruht deshalb auf Erfahrungswerten.

- + Lexus gewährt eine dreijährige Herstellergarantie bis maximal 100.000 km (im ersten Jahr ohne Kilometerbegrenzung).

Wertstabilität **Note: 5,4**

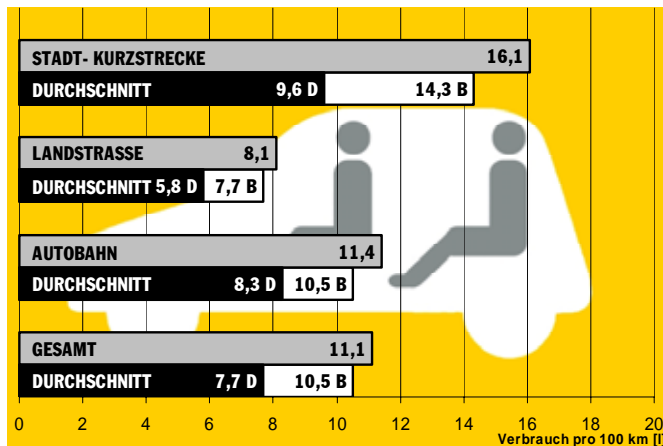
- Dem Lexus kann aufgrund der starken Motorisierung sowie seines fehlenden Images nur eine niedrige Wertstabilität prognostiziert werden. Er wird sich nur schwer wieder an den Mann bringen lassen.

Kosten für Neuanschaffung **Note: 5,5**

- Der Grundpreis ist mit rund 68.000 Euro sehr hoch. Allerdings muss man bedenken, dass man in der Ausstattungsvariante Luxury ein weitestgehend vollausgestattetes Fahrzeug der oberen Mittelklasse erhält. Bei den direkten Konkurrenten sind viele Extras in der Aufpreisliste zu finden, welche beim Lexus obligatorisch sind.

Fixkosten **Note: 5,5**

- Die fixen Ausgaben für die Versicherung sind aufgrund der ungünstig hohen Typklasseneinstufungen in der Haftpflicht-, sowie Teil- und Vollkaskoversicherung sehr teuer.



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

Die Motorvarianten **in der preisgünstigsten Modellversion**

Typ	GS 300	GS 460	GS 450h
Aufbau/Türen	ST/4	ST/4	ST/4
Zylinder/Hubraum [ccm]	6/2995	8/4608	6/3456
Leistung [kW(PS)]	183(249)	255(347)	254(345)
Max.Drehmoment [Nm]bei U/min	310/3500	460/4100	368/4800
0-100 km/h[s]	7,2	5,8	5,9
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	240	250	250
Verbrauch pro 100 km [l]	9,7S	11,1S	8,0S
Versicherungsklassen KH/VK/TK	20/25/24	20/29/27	20/29/27
Steuer pro Jahr[Euro]	202	317	236
Monatliche Gesamt-Kosten[Euro]	940	1.331	1.118
Grundpreis[Euro]	45.200	62.200	58.650

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

8-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro4
Hubraum	4608 ccm
Leistung	255 kW (347 PS)
bei	6400 U/min
Maximales Drehmoment	460 Nm
bei	4100 U/min
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	8-Gang-Automatikgetriebe
Reifengröße (Serie)	245/40R18W
Reifengröße (Testwagen)	245/40R18Z
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,05 m/11,2 m
Höchstgeschwindigkeit	250 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	5,8 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Stufe D)	3,4 s
Bremsweg aus 100 km/h	38,5 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	11,1 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	16,1/8,1/11,4 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test	258 g/km/ 259 g/km
Innengeräusch 130 km/h	65 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4825 mm/1820 mm/1430 mm
Leergewicht/Zuladung	1820 kg/340 kg
Kofferraumvolumen	395 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/2000 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	71 l
Reichweite	640 km
Allgemeine Garantie	3 Jahre / 100.000 km
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte *kursiv*

Kosten

Monatliche Betriebskosten	212 Euro
Monatliche Werkstattkosten(geschätzt)	135 Euro
Monatliche Fixkosten	148 Euro
Monatlicher Wertverlust	914 Euro
Monatliche Gesamtkosten	1409 Euro
(vierjährige Haltung, 15000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	20/29/27
Grundpreis	68.200 Euro

Ausstattung

Technik

Abstandsregelung, elektronisch (inkl. Pre-Crash)	3500 Euro°
Aktivlenkung	Serie
Automatikgetriebe	Serie
Bremsassistent	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	Serie
Parkhilfe, elektronisch (inkl. Heckkamera)	Serie
Reifendruckkontrolle	Serie
Runflat-Reifen (inkl. aktive Fahrwerksstabilisatoren)	3100 Euro°
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	Serie

Innen

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	Serie
Isofix-Kindersicherungssystem	Serie
Keyless Entry	Serie
Klimaautomatik	Serie
Knieairbag (Fahrer und Beifahrer)	Serie
Navigationssystem	Serie
Sitzbezüge, Leder	Serie
Sitze, vorn, beheizbar (inkl. Sitzbelüftung)	Serie
Skisack/Durchladeluke	Serie
Telefonfreisprechanlage (Bluetooth)	Serie

Außen

Außenspiegel, automatisch abblendend	Serie
Lackierung Metallic	830 Euro°
Scheinwerfer-Reinigungsanlage	Serie

°im Testwagen vorhanden

Testzeugnis

Technik/Umwelt(Testergebnis)2,1

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