

## Mitsubishi Pajero 3.2 DI-D Intense Automatik (DPF)

Fünftüriger Geländewagen der oberen Mittelklasse (125 kW / 170 PS)

### ADAC Testergebnis

**Note 2,9**

Der Mitsubishi Pajero erfreut seit nunmehr 25 Jahren die Allradgemeinde. In der vierten Generation wirkt er elegant und kraftvoll wie nie, ohne jedoch an Robustheit einzubüßen. Die Verarbeitung ist tadellos, der Innenraum wirkt solide und hochwertig, nichts erinnert an die triste Kunststofflandschaft früherer Generationen. Serienmäßig ist eine im Kofferraumboden versenkbare dritte Sitzreihe verbaut, welche allerdings nur für kleine Personen zumutbar ist. Mit dem Allrad-System Super-Select-4WD ist man sowohl im On- als auch im Offroad-Bereich für jede Situation gerüstet. Großzügige Rampen- und Böschungswinkel sowie die enorme Bodenfreiheit sorgen auch abseits befestigter Straßen für souveränes Vorankommen. Das serienmäßige Stabilitätsprogramm (MASC) unterstützt den Fahrer durch aktive Eingriffe in Gefahrensituationen. Das großvolumige Dieselaggregat harmoniert gut mit der 5-Stufen-Automatik und sorgt für akzeptable Fahrleistungen. Der Verbrauch dagegen ist alles andere als akzeptabel: 10,6 Liter Dieselkraftstoff auf 100 km sind selbst für einen Geländewagen zu viel. Immerhin werden die Abgase über einen serienmäßig verbauten, geschlossenen Rußpartikelfilter gereinigt. Für die Ausstattungsvariante Intense muss der Offroad-Freund rund 44.000 Euro berappen. Kein Schnäppchen, aber angesichts der guten Vereinigung von Gelände- und Alltagstauglichkeit trotzdem gerechtfertigt.

**Karosserievarianten:** 3-türer. **Konkurrenten:** Land Rover Discovery, Nissan Patrol, Toyota Land Cruiser.

- + hervorragende Geländeeigenschaften
- + gute Sicherheitsausstattung
- + sehr hohe Anhängelast
- + gute Verarbeitung
- + großer Kofferraum
- + sieben Sitze
- + Rußpartikelfilter
  
- sehr hoher Verbrauch
- Hecktür rechts angeschlagen
- sehr hohe Unterhaltskosten



### Karosserie/Kofferraum

**Note 2,6**

#### Verarbeitung

**Note: 2,8**

Die Karosserie des Pajero wirkt solide und ist überwiegend gut verarbeitet. Die rundum verlaufende Kunststoffbeplankung schützt zwar bei kleinen Remplern vor teuren Blechschäden, ist aber in Wagenfarbe lackiert und somit kratzempfindlich. Der Innenraum wirkt sachlich und sauber verarbeitet. Die verwendeten Materialien fühlen sich weitestgehend hochwertig an. Silberne Dekorelemente und die im Premium-Paket (Aufpreis) enthaltenen Ledersitze sorgen für ein angenehmes Ambiente.

- + Auf der stabilen Dachreling dürfen 100 kg Gepäck aufgeladen werden. Die Anhängelast bei einem gebremsten Anhänger beträgt stattliche 3300 kg (bei 12% Steigung).
- Die Tankklappe kann nur über einen schlecht erreichbaren Hebel, welcher unter dem Lenkrad positioniert ist, geöffnet werden. Das

vollwertige Reserverad ist an der Heckklappe angeschlagen und sehr umständlich zu demontieren.

#### Sicht

**Note: 2,7**

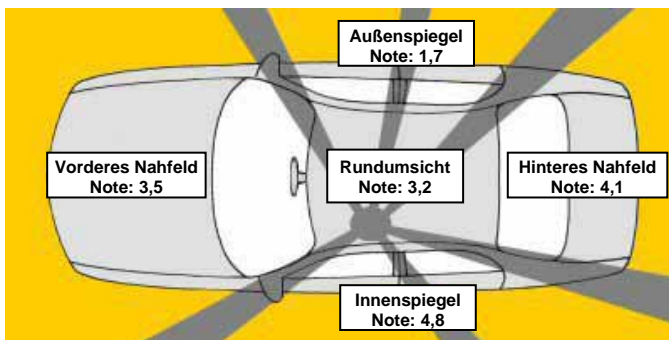
Die Rundumsicht des großen Geländewagens ist insgesamt durchschnittlich. Die vorderen Dachpfosten schränken die Sicht nur wenig ein, nach schräg hinten hat man aufgrund der großen Fenster ebenfalls einen guten Blick. Aus der Heckscheibe sieht man allerdings sowohl durch den Innenspiegel, als auch beim Zurückschauen nur wenig. Das an der Heckklappe montierte Ersatzrad und die nicht versenkbaren hinteren Kopfstützen decken einen Großteil der Heckscheibe ab.

- + Die hohe Sitzposition des Fahrers sorgt für eine gute Übersicht. Die großen elektrisch beheizbaren Außenspiegel sorgen für eine gute Sicht nach hinten. Die Scheibenwischerauflagen vorne sind beheizbar und verhindern somit das Festfrieren der Wischerblätter. Die serienmäßigen hellen Xenonscheinwerfer leuchten die



Besonders der Blick durch die Heckscheibe ist aufgrund der sehr hohen, nicht versenkbaren Kopfsützen extrem eingeschränkt. Zum Glück ist eine elektronische Parkhilfe serienmäßig an Bord.

Fahrbahn optimal aus, gleichzeitig verhindert der automatisch abblendende Innenspiegel störende Lichtreflexe des nachfolgenden Verkehrs. Die hintere akustische Einparkhilfe warnt beim Zurücksetzen vor Hindernissen.



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfsützen. 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: 3,4**

Die Türausschnitte sind großzügig bemessen, aufgrund der großen Bodenfreiheit gestaltet sich das Einsteigen aber recht mühevoll. Durch die montierten Trittbretter muss zum einen der große Abstand zwischen Fahrzeugaußenkante und Sitz überwunden werden, zum anderen muss man sich auf den hoch positionierten Sitz hieven. Haltegriffe an den A-Säulen können allerdings zum Hochziehen verwendet werden. Auf die hintere Sitzreihe gelangt man aufgrund der hohen Sitzfläche ebenfalls nur befriedigend. Aber auch hier sind Haltegriffe zum Hochziehen vorhanden.

- + Die Türen lassen sich mit einer Fernbedienung ver- und entriegeln. Wird beim Absperren die Taste der Fernbedienung zweimal betätigt, legen sich automatisch die Außenspiegel an. Die kleinen Tasten kann man im Dunkeln leicht verwechseln.
- Der Zugang zur dritten Sitzreihe ist stark eingeschränkt. Die Außensitze der zweiten Sitzreihe können zwar nach vorn geklappt werden, um nach hinten zu gelangen, müssen aber speziell große Mitfahrer den Kopf stark einziehen.

### Kofferraum-Volumen\*

**Note: 1,7**

- + Der Kofferraum des Pajero ist groß, auch wenn es in dieser Klasse auch Fahrzeuge mit deutlich größerem Heckabteil gibt. 510 l stehen zur Verfügung. Klappt man die Rücksitze um, entsteht ein 945 l großer Stauraum (gemessen bis Fensterunterkante). Der Kofferraum lässt sich über einen großen Bereich bis unter das Dach beladen.
- Bei hochgeklappter dritter Sitzreihe stehen noch spärliche 145 l Kofferraumvolumen zur Verfügung. Unter dem Kofferraumboden, dort wo normal die dritte Sitzreihe versenkt ist, entsteht allerdings ein zusätzlicher geringer Stauraum von ca. 75 l.



Mit 510 l Kofferraum bei zwei Sitzreihen bleiben auch auf großer Fahrt kaum Wünsche offen. Die ungünstig rechts angeschlagene Hecktür ist gerade in engen Parklücken ein Nachteil.

### Kofferraum-Zugänglichkeit

**Note: 2,9**

- Die äußere Ladekante ist mit rund 74 cm recht hoch.
- + Der Kofferraum ist sehr gut zugänglich, weil die Ladeöffnung sehr groß ist und keine lästige Bordwand stört. Durch die glattflächige Form lässt sich der Kofferraum sehr gut nutzen.
- Die Aufhalter der Hecktür sind zu schwach dimensioniert, an Steigungen kann die schwere Tür nicht offen gehalten werden; steht man im Schwenkbereich der Tür, besteht erhöhte Verletzungsgefahr, wenn diese zufällt.

### Kofferraum-Variabilität

**Note: 2,7**

- + Die dritte Sitzreihe lässt sich komplett versenken. Um Gewicht zu sparen und zusätzlichen Stauraum freizugeben, kann die dritte Sitzreihe auch komplett ausgebaut werden.
- Für kleine Utensilien fehlen Ablagefächer im Kofferraum.

## Innenraum

**Note 2,5**

### Bedienung

**Note: 2,6**

- Die Bedienelemente für Tempomat und Radio sind im Lenkradkranz untergebracht. Durch die Vielzahl der Schalter ist eine intuitive Bedienung nur nach langer Eingewöhnung möglich. Das Lenkrad ist nur in der Neigung einstellbar.
- + Ein Bordcomputer informiert den Fahrer über Durchschnittsverbrauch und Reichweite. Ein digitaler Kompass, sowie ein Barometer und Höhenanzeiger liefern wertvolle Informationen beim Offroad-Einsatz. Das Navigationssystem mit Touchscreen lässt sich recht simpel bedienen.
- Die Bedienelemente des Pajeros sind nicht alle praxisgerecht

angeordnet. Spiegeinsteller und Schalter für die Nebelleuchten sind zu tief platziert und schlecht zu erreichen. Der Schalter zur Deaktivierung der Stabilitätskontrolle liegt sehr ungünstig unterhalb des Lenkrades. Die Bedienelemente der Sitzheizung und der Differentialsperre werden vom Automatikwählhebel verdeckt. Hinten fehlen gänzlich Ablagefächer, vorne fehlen Flaschenhalter. Leseleuchten sind sowohl für die vorderen als auch für die hinteren Passagiere nicht vorhanden.



Während sich die Verarbeitungs- und Materialqualität im Innenraum auf Pkw-Niveau befindet, kann die Funktionalität nicht vollständig überzeugen.

### Raumangebot vorne\*

**Note: 2,1**

Personen bis über 2,10 m Körpergröße haben auf den vorderen Sitzen genügend Kopffreiheit; der Sitz lässt sich allerdings nicht weit genug zurückschieben, so dass nur für Person bis 1,85 m ausreichende Beinfreiheit vorhanden ist.

- + Durch die großzügig bemessene Innenbreite, fühlt man sich auf den vorderen Plätzen nicht eingengt.

### Raumangebot hinten\*

**Note: 2,4**

- + Sind die Vordersitze auf 1,85 m große Personen eingestellt, so reicht die Beinfreiheit auf den hinteren Sitzen für Insassen bis zu einer Größe von 1,90 m aus. Die Lehnenneigung der Rücksitze lässt sich variabel einstellen. Das Raumgefühl ist wie auch auf den vorderen Sitzplätzen sehr angenehm, die Innenbreite ausreichend groß.

- Das Platzangebot auf den hintersten Sitzplätzen ist knapp bemessen. Geradema Personen mit 1,70 m Körpergröße haben noch genügend Beinfreiheit. Man sitzt dort mit extrem angewinkelten Beinen; was nur für kurze Fahrten zumutbar ist.

## Komfort

**Note 2,8**

### Federung

**Note: 2,9**

Insgesamt spricht die Federung zufriedenstellend auf Fahrbahnebenheiten wie Kanaldeckel an, die schweren Reifen und Fahrwerkskomponenten des Geländewagens kann sie aber nicht kaschieren. Durch den langen Radstand der fünftürigen Version des Pajero werden Bodenwellen zufriedenstellend geschluckt.

- + Die Abstimmung des Fahrwerks passt gut zur Fahrzeugcharakteristik. Selbst bei schlechten Straßen ist der Federungskomfort angenehm.
- Bei Autobahntempo macht sich deutliches Stuckern der Karosse-

rie im Innenraum breit. Bei flotter Kurvenfahrt neigt sich der Aufbau spürbar. Beim Bremsen treten deutliche Vertikalschwingungen auf.

### Sitze

**Note: 2,7**

Die Rücksitze bieten wenig Seitenhalt, zudem sitzen Erwachsene in unbequemer Hockhaltung bei wenig Schenkelunterstützung, weil die Sitzflächen zu nah am Boden bzw. zu wenig nach hinten geneigt sind.

- + Die vorderen Sitze sind sowohl in der Höhe als auch in der Neigung einstellbar. In der Intensität elektrisch einstellbare Lordosenstützen für Fahrer- und Beifahrer sorgen für eine gute Lendenwirbelunterstützung. Durch die körpergerechte Sitzposition und die ausgewogene Federung der Sitze können auch lange Autofahrten komfortabel bewältigt werden. Haltgriffe sind im Überfluß vorhanden. Sowohl Dachgriffe an allen äußeren Sitzplätzen (inkl. dritter Sitzreihe), als auch Haltegriffe an A- und B-Säulen sorgen selbst bei Fahrten auf unbefestigtem Gelände für sicheren Halt.
- Der Fahrer kann seinen linken Fuß aufgrund der schmalen Stütze nur schlecht abstützen. Auf den luftundurchlässigen Ledersitzen schwitzt man im Sommer. Die dritte Sitzreihe ist schlecht gepolstert und wenig konturiert. Die Beinfreiheit ist stark eingeschränkt, dadurch muss man die Beine ungünstig anwinkeln.

### Innengeräusch

**Note: 2,4**

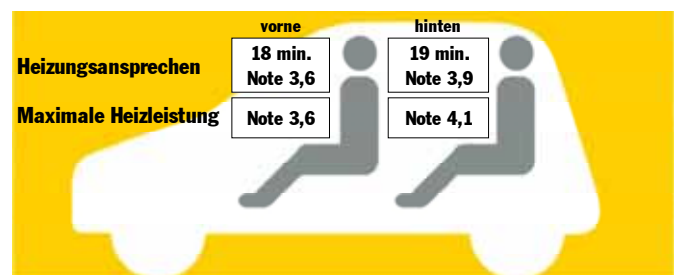
- + Der gemessene Geräuschpegel ist selbst bei Autobahntempo noch akzeptabel. Der Motor zeigt sich zwar ständig präsent, Wind- und Fahrgeräusche halten sich aber in Grenzen.

### Heizung, Lüftung

**Note: 2,9**

Die Heizung spricht vorn in akzeptabler Zeit an, die Heizwirkung ist zufriedenstellend. Hinten kann die Temperatur separat eingestellt werden, die Heizwirkung ist aber trotzdem nur mau. Es dauert lange, bis angenehme Temperaturen erreicht werden.

- + In der Ausstattungsvariante Intense gibt es serienmäßig eine Klimaautomatik vorn und eine getrennt regelbare Klimaanlage für die Fondpassagiere. Die gute Kühlwirkung sorgt selbst bei tropischen Außentemperaturen für einen angenehm temperierten Innenraum. Die manuell ausstellbaren hinteren Seitenscheiben sorgen für eine gute Durchlüftung des Innenraums.



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

## Motor/Antrieb

**Note 2,9**

### Fahrleistungen\*

**Note: 3,0**

Der große 3,2 Liter Turbodiesel benötigt trotz seiner stattlichen 373 Nm Drehmoment eine gewisse Zeit, um den 2,4 t schweren Geländewagen in Schwung zu bekommen. Die Elastizitätswerte gehen aber angesichts der Masse in Ordnung. Durch die etwas träge Automatik dauert ein Überholvorgang von 60 auf 100 km/h über acht Sekunden.



## Laufkultur

**Note: 4,0**

- Das Vibrationsverhalten des großen Vierzylinders ist gerade im Kaltlauf sehr aufdringlich. Das laute Nageln des Common-Rail-Diesel-Direkteinspritzers zeugt nicht gerade von Laufkultur.

## Schaltung

**Note: 2,3**

- Die Fünfstufen-Automatik im Pajero schaltet gerade unter Volllast nicht immer ruckfrei. Die richtige Schaltstufe wird aber stets gefunden, egal ob beim sanften Beschleunigen oder beim Kick-Down. Wird der Wählhebel nach rechts umgelegt, können die Schaltstufen manuell durch Tippen oder Ziehen des Hebels gewechselt werden.
- + Der Fullsize-Offroader verfügt über alle Raffinessen, welche einen richtigen Geländewagen ausmachen. Das bei Mitsubishi „Super-Select-4WD“ genannte Allrad-System bietet neben permanentem Allradantrieb (4H), auch die Wahl zwischen Heckantrieb (2H), Allradantrieb mit gesperrtem Mitteldifferential (4HLc) und einer zusätzlichen Getriebeuntersetzung (4LLc), sowie eine zuschaltbare Differentialsperre an der Hinterachse. Die Schaltvorgänge zwischen 2H und 4H sowie zwischen 4H und 4HLc können bis zu einer Geschwindigkeit von 100 km/h erfolgen.

## Getriebeabstufung

**Note: 2,0**

- + Die Abstufungen der Automatik passen optimal zum Motor. Bei jeder Drehzahl und bei jedem Tempo steht eine passende Schaltstufe zur Verfügung, andererseits sind die Motordrehzahlen selbst bei hohem Autobahntempo moderat.

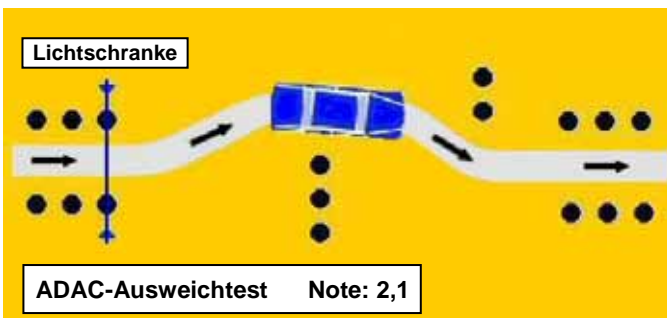
## Fahreigenschaften

**Note 2,9**

### Fahrstabilität

**Note: 2,3**

- Die Richtungsstabilität ist zufriedenstellend. Aufgrund des hohen Aufbaus muss bei Seitenwind aber oft durch korrigierende Lenkeingriffe das Fahrzeug in der Spur gehalten werden. Im Notfall greift das elektronische Stabilitätsprogramm (MASC) effizient ein.
- + Der Pajero meistert den ADAC-Ausweichtest erstaunlich souverän. Trotz des hohen Gewichts untersteuert das Fahrzeug nur leicht, das Stabilitätsprogramm bremst das Fahrzeug dabei deutlich ab, so dass das Fahrverhalten sehr stabil bleibt. Der Allradantrieb erlaubt sehr gute Traktion auch bei glatter Fahrbahn. Sollte doch einmal ein Rad den Halt verlieren, greift die Traktionskontrolle (MATC) wirkungsvoll ein. Die gute Geländegängigkeit des Pajero lässt einen auch abseits befestigter Straßen sicher unterwegs sein. Eine Wassertiefe von 50 cm lässt auch das Überqueren kleiner Wasserfurten zu. Durch einen Rampenwinkel von ca. 25° sowie



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.

einem Böschungswinkel von ca. 35° kann mit dem Pajero auch schwieriges Gelände befahren werden.

## Kurvenverhalten

**Note: 2,7**

- In schnell durchfahrenen Kurven untersteuert der Pajero - ein prinzipiell unproblematisches Verhalten, mit dem auch weniger geübte Fahrer zurecht kommen.
- + Bei plötzlichem Gaswegnehmen in der Kurve verändert sich das Eigenlenkverhalten nur wenig.

## Lenkung\*

**Note: 2,9**

Die Lenkung vermittelt dem Fahrer recht guten Kontakt zur Fahrbahn. Bei schnellen Ausweichmanövern spricht sie allerdings etwas zögerlich an. Die indirekte Übersetzung der Lenkung passt gut zu dieser Fahrzeugklasse. Beim Rangieren muss man dadurch viel kurbeln, was allerdings durch die leichtgängige Lenkung ohne großen Kraftaufwand möglich ist.

## Bremse

**Note: 3,6**

Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der Pajero durchschnittlich 43 m (Mittel aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Serienbereifung). Das ist noch nicht schlecht, aber auch keine rühmensewerte Leistung. Die Bremskraft lässt sich gut dosieren, das Ansprechen ist ebenfalls zufriedenstellend. Die groß dimensionierten Scheibenbremsen rundum zeigen keinerlei Fading, selbst bei extremer Beanspruchung.

## Sicherheit

**Note 2,7**

### Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

**Note: 3,0**

- + Der Pajero ist serienmäßig mit ABS und dem elektronischen Stabilitätsprogramm (MASC) ausgestattet.

### Passive Sicherheit - Insassen

**Note: 2,6**

- Ergebnisse vom EuroNCAP Crashtest liegen nicht vor. Front-, Seiten- und durchgehende Kopfairbags gehören zur Serienausstattung. Dadurch besitzt der Pajero das Potential, eine hohe Punktzahl beim Crashtest zu erreichen. Die Kopfstützenhöhe vorne und hinten ist nur durchschnittlich - vorne bieten sie Person bis zu 1,80 m Körpergröße ausreichenden Schutz, hinten bis 1,75 m.
- + An den stabilen, griffgerechten Türgriffen lässt sich hohe Zugkraft aufbringen. So kann man nach einem Unfall verklemmte Türen leichter öffnen.
  - Der Kopfstützenabstand auf den vorderen Plätzen ist gering. Nur der Fahrersitz ist mit einem Seatbelt-Reminder ausgestattet. Der Kopfstützenabstand hinten ist groß.

### Kindersicherheit

**Note: 1,7**

- + Auf den hinteren äußeren Sitzen können Kindersitze sicher befestigt werden. Dort befinden sich Isofix-Verankerungen mit zusätzlichen Ankerhaken. Die Isofix-Befestigungspunkte sind allerdings nach innen versetzt, so dass der Mittelsitz bei Benutzung nicht verwendet werden kann. Auf der Rückbank der dritten Sitzreihe können Kindersitze ebenfalls sicher befestigt werden. Der Beifahrerairbag lässt sich via Schlüsselschalter deaktivieren, so dürfen auch rückwärts gerichtete Kindersitze auf dem Beifahrersitz transportiert werden.
- Die Gurtschlösser der zweiten und dritten Sitzreihe sind nicht verwechslungssicher.

## Fußgängerschutz

**Note: 4,0**

Besonders kleinere Fußgänger haben bei einem Zusammenstoß ein erhöhtes Verletzungsrisiko, weil die Front ziemlich hoch ist. Ergebnisse von EuroNCAP liegen noch nicht vor.

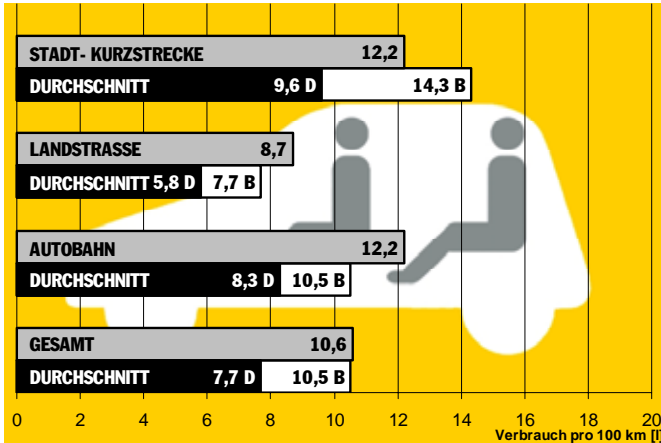
## Verbrauch/Umwelt

**Note 4,0**

### Verbrauch\*

**Note: 5,4**

- Der Verbrauch liegt im Durchschnitt bei 10,6 Liter Diesel. Das ist deutlich zu viel, selbst für einen schweren Geländewagen. Der Durchschnittsverbrauch setzt sich zusammen aus: 12,2 l innerorts, 8,7 l außerorts und 12,2 l auf 100 km auf der Autobahn.



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

### Abgas

**Note: 2,6**

Trotz des serienmäßigen geschlossenen Rußpartikelfilters sind Schadstoffanteile im Abgas vorhanden. 260 Gramm CO<sub>2</sub>-Ausstoß pro Kilometer sind nicht mehr zeitgemäß.

## Wirtschaftlichkeit\*

**Note 3,5**

### Betriebskosten

**Note: 3,8**

Der weniger teure Dieselmotor sorgt dafür, dass sich die Benutzung der Betriebskosten beim alles andere als sparsamen Mitsubishi Pajero gerade noch im Durchschnitt halten kann.

### Werkstatt- und Reifenkosten

**Note: 4,1**

Alle 15.000 km oder alle 12 Monate muss der Pajero zum Service

in die Werkstatt. Der große 3,2 Liter Diesel besitzt eine Steuerkette, die einen oftmals teuren Zahnriemenwechsel überflüssig macht.

- + Der Rußpartikelfilter ist gemäß Hersteller nahezu wartungsfrei und auf Lebensdauer ausgelegt. Nach Angaben des Herstellers werden langlebige Verschleißteile wie z.B. Auspuff oder Kupplung (bei Schaltgetriebe) verbaut. Mitsubishi gewährt eine dreijährige Herstellergarantie bis maximal 100.000 Kilometer. In Kombination mit der Seriengröße halten sich die Ausgaben für den Reifenersatz auf einem relativ niedrigen Niveau.
- Die sehr kurzen Serviceabstände verursachen häufigere Werkstattaufenthalte und dementsprechend höhere Kosten.

### Wertstabilität

**Note: 2,4**

- + Die nach wie vor hohe Beliebtheit von Geländewagen kommt der Wertstabilität entgegen.

### Kosten für Neuanschaffung

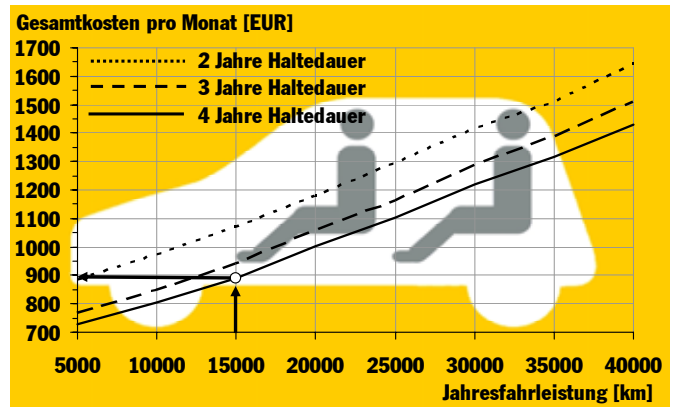
**Note: 3,9**

Die Kosten für die Neuanschaffung sind noch akzeptabel.

### Fixkosten

**Note: 5,5**

- Hier macht sich der Pajero wenig Freunde: Zu den höheren Steuern für den großen Dieselmotor gesellen sich sehr ungünstige Einstufungen in der Vollkasko und vor allem in der Haftpflichtversicherung.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Autokosten (Beispiel: 890 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

## Die Motorvarianten

### in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	3.8 V6	3.2 DI-D
Aufbau/Türen	GE/5	GE/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	6/3828	4/3200
Leistung [kW(PS)]	184(250)	118(160)
Max.Drehmoment [Nm]bei U/min	329/2750	381/2000
0-100 km/h[s]	10,8	12,8
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	200	177
Verbrauch pro 100 km [l]	13,9S	9,5D
Versicherungsklassen KH/VK/TK	23/25/26	23/27/26
Steuer pro Jahr[Euro]	263	532
Monatliche Gesamt-Kosten[Euro]	1.050	799
Grundpreis[Euro]	50.690	36.990

### Aufbau:

ST = Stufenheck	KB = Kombi	GE = Geländewagen
SR = Schrägheck	KT = Kleintransporter	PK = Pick-Up
CP = Coupe	TR = Transporter	
CA = Cabriolet	GR = Großraumlimousine	
RO = Roadster	BU = Bus	

### Versicherung:

KH = KFZ-Haftpf.
VK = Vollkasko
TK = Teilkasko

### Kraftstoff:

N = Normalbenzin
S = Superbenzin
SP = SuperPlus
D = Diesel

## Daten und Messwerte

4-Zylinder Diesel	.....	Schadstoffklasse Euro4 III
Hubraum	.....	3200 ccm
Leistung	.....	125 kW (170 PS)
bei	.....	3800 U/min
Maximales Drehmoment	.....	373 Nm
bei	.....	2000 U/min
Kraftübertragung	.....	permanenter Allradantrieb
Getriebe	.....	5-Gang-Automatikgetriebe
Reifengröße (Serie)	.....	265/60R18
Reifengröße (Testwagen)	.....	<b>265/60R18H</b>
Bremsen vorne/hinten	.....	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	.....	<b>12,2 m/12,35 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	.....	177 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	.....	14,0 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Stufe D)	.....	<b>8,2 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	.....	<b>42,5 m</b>
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	.....	<b>10,6 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	.....	<b>12,2/8,7/12,2 l</b>
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Herstellerangabe/Test	.....	280 g/km/ <b>283 g/km</b>
Innengeräusch 130 km/h	.....	<b>69 dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	.....	4900 mm/1875 mm/1900 mm
Leergewicht/Zuladung	.....	<b>2420 kg/610 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	.....	<b>510 l/945 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	.....	750 kg/3300 kg
Dachlast	.....	100 kg
Tankinhalt	.....	88 l
Reichweite	.....	<b>830 km</b>
Allgemeine Garantie	.....	3 Jahre / 100.000 km
Rostgarantie	.....	12 Jahre

ADAC-Testwerte *kursiv*

## Kosten

Monatliche Betriebskosten	.....	<b>194 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten	.....	<b>83 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	.....	<b>151 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	.....	<b>462 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	.....	<b>890 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15000 km/Jahr)		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	.....	23/27/26
Grundpreis	.....	43.890 Euro

## Ausstattung

### Technik

Abstandsregelung, elektronisch	.....	nicht erhältlich
Bremsassistent	.....	nicht erhältlich
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	.....	Serie
Kurvenlicht	.....	nicht erhältlich
Parkhilfe, elektronisch	.....	Serie
Reifendruckkontrolle	.....	nicht erhältlich
Tempomat	.....	Serie
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	.....	Serie
Xenonlicht	.....	Serie

### Innen

3.Sitzreihe voll versenkbar	.....	Serie
Airbag, Seite vorne/hinten	.....	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	.....	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	.....	Serie
Isofix-Kindersicherungssystem	.....	Serie
Klimaautomatik (hinten Klimaanlage)	.....	Serie
Navigationssystem (als Zubehör)	.....	Aufpreis°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	.....	Serie
Sitzbezüge, Leder (im Premium-Paket)	.....	2800 Euro°
Sitze, vorn, beheizbar (im Premium-Paket)	.....	2800 Euro°
Skisack/Durchladelupe	.....	nicht erhältlich

### Außen

Alarmanlage	.....	nicht erhältlich
Außenspiegel, automatisch abblendend	.....	nicht erhältlich
Nebelscheinwerfer	.....	Serie
Scheinwerfer-Reinigungsanlage	.....	Serie
Schiebe-Hubdach	.....	nicht erhältlich
Unterrahnschutz	.....	Serie

°im Testwagen vorhanden

## Testzeugnis

### Technik/Umwelt(Testergebnis)2,9

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