

Ford Mondeo Turnier 2.0 TDCi DPF Titanium

Fünftürige Kombilimousine der Mittelklasse (85 kW / 115 PS)

ADAC Testergebnis

Note 1,9

Endlich hat auch Ford seinen eigenen unverwechselbaren Stil gefunden und so ist auch der neue Mondeo sofort als ein Produkt der aktuellen Linie zu erkennen. Nicht nur das, er ist auch noch etwas größer und natürlich in vielen Punkten perfekter geworden, als der Vorgänger. Es gibt ihn ab sofort in mehreren Karosserievarianten. Der hier Getestete hat den 115 PS Einstiegsdiesel (mit serienmäßigem Dieselpartikelfilter), der kultiviert läuft und leistungsmäßig durchaus zufrieden stellen kann. Auch der Verbrauch ist wohltuend niedrig. Das Handschalt-Getriebe hat sechs Gänge und ist ausgezeichnet abgestuft. Eine Automatik ist leider nicht erhältlich. Sicherheitstechnisch ist der neue Mondeo up to date, sogar mit Knie-Airbag, das sorgt für alle 5 Sterne beim genormten Europa-Crash. Fazit: Ein großer komfortabler Familien-Kombi der kaum Wünsche offen lässt. In der getesteten Version 28.750 € plus Parkpilot, Xenonscheinwerfer, Reserverad und Radio. **Karosserievarianten:** Schräg- und Stufenheck. **Konkurrenten:**

Alfa 159 Sportwagon, Audi A4 Avant, BMW 3er touring, Honda Accord Kombi, Jaguar X-Type Estate, Mazda 6 Kombi, Opel Vectra Kombi, Peugeot 407 SW, Renault Laguna Kombi, Saab 9-3 Kombi, Toyota Avensis Kombi, Volvo V50, VW Passat Kombi.

- + gute Verarbeitung
- + sehr großer Kofferraum
- + viel Platz im Innenraum
- + bequeme Sitze
- + niedriges Fahrgeräusch
- + kultivierter Dieselmotor
- + Dieselpartikelfilter
- + sehr sichere Straßenlage
- + großes Servicenetz
- hinten schlechte Sicht
- Frontscheibendrähne stören
- Xenon- nicht mit Kurvenlicht
- unübersichtliche Lenkradtasten



Karosserie/Kofferraum

Note 2,0

Verarbeitung

Note: 1,8

Gegen Aufpreis ist ein schmales Notrad oder ein vollwertiges Reserverad erhältlich, das Pannenset ist serienmäßig.

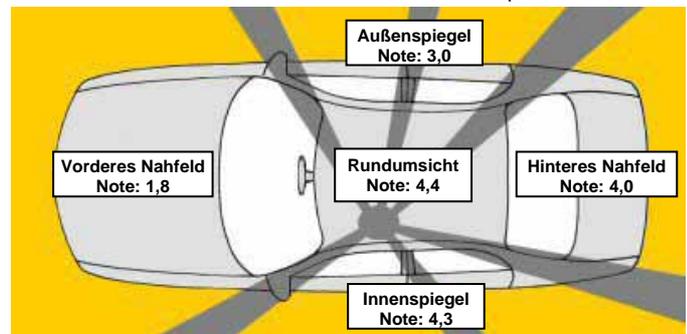
- + Die Verarbeitung der Karosserie macht einen guten Eindruck, Türen und Hauben sind exakt eingepasst, Spaltbreiten gering und gleichmäßig. Nicht nur die Karosserie ist aerodynamisch gestaltet, sondern auch der Unterboden, der weitgehend glattflächig ist. Das sorgt für reduzierte Luftwirbel und geringeren Verbrauch. Optisch erkennt man den Titanium am Kühlergrill im Metallic-Look. Im Innenraum setzt sich fast überall der Eindruck hoher Qualität fort, mit hochwertigen Kunststoffen und sauber gearbeiteten Polstern. "Gebürstetes Aluminium" und glänzender Chrom an Armaturenbrett und Türverkleidungen verstärken den Eindruck gediegener Qualität und verströmen einen Hauch von Noblesse. Die Dachreling plus Querstreben kostet extra, 75 kg sind auf ihr erlaubt.
- Die Nebelscheinwerfer sind bruchgefährdet im Stoßfänger untergebracht. Es gibt keine Flankenleisten, die beim Parken die Karosserie vor dagegen schlagenden Autotüren schützen würden.

Sicht

Note: 2,9

Helle Bi-Xenonscheinwerfer mit Abbiegelicht gibt es als Extras, nicht aber in Kombination mit dynamischem Kurvenlicht. Nach

vorn ist die Sicht der leicht abfallenden Front gut, zur Seite aber weniger, wegen der breiten B-Säulen. Hinten stören die ansteigende Gürtellinie und die sich dadurch verjüngenden Seitenscheiben. Die Kopfstützen der Rückbank sind versenkbar und behindern dann nicht mehr die Sicht. Akustische Einparkensoren für



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.

vorn und hinten kosten extra (für hinten allein nicht erhältlich).

- + Der Innenspiegel blendet automatisch ab, beide Außenspiegel sind beheizbar. Nebelscheinwerfer sind serienmäßig.
- Die feinen Heizdrähte der elektrischen Frontscheibenheizung erzeugen bei Dunkelheit störende Lichtreflexe. Das Lüftungsgitter auf der Armaturenbrettoberseite spiegelt sich in der Windschutzscheibe.

Ein-/Ausstieg

Note: 2,8

Für 460 € Aufpreis gibt es das Ford "KeyFree-System". Dann genügt es, zum Ent- und Verriegeln der vorderen Türen nur einen Knopf am Türgriff zu betätigen, sofern man den "Schlüssel" bei sich trägt.

- + Türen, Fenster und das aufpreispflichtige Schiebedach lassen sich per Fernbedienung ent- und verriegeln bzw. öffnen und schließen. Vorn steigt man recht bequem ein und aus, die hochgezogenen Flanken der sportlichen Sitze (Serie ab Titanium) stören jedoch etwas. Hinten ist der Zustieg deshalb fast leichter, weil es die Flanken nicht gibt. Die Scheinwerfer bleiben nach dem Aussteigen eine kurze Zeit eingeschaltet und beleuchten den Weg. Die Vorfeldbeleuchtung in den Außenspiegeln ist serienmäßig, sie sollen die Ein- und Aussteigenden davor bewahren, in eine Pfütze zu steigen.
- Die Türarretierungen sind etwas schwach, so klappen geöffnete Türen bereits an leichten Steigungen wieder zu.

Kofferraum-Volumen*

Note: 0,6

- + Der Kofferraum ist sehr groß, er fasst 530 Liter. Bei geklappten Rücksitzlehnen sind es sogar 950 l (gemessen bis zur Scheibenunterkante). Sperrige Gegenstände lassen sich Dank der zweckmäßigen Form gut unterbringen.



Mit 530 l Kofferraumvolumen ist der Mondeo in der Mittelklasse, wie schon sein Vorgänger, absolute Spitze.

Kofferraum-Zugänglichkeit

Note: 1,0

- + Die Heckklappe lässt sich leicht öffnen und schließen, die Hände bleiben sauber. Durch die riesige Heckklappenöffnung und den niedrigen Ladeboden ist der Kofferraum leicht zu beladen. Der Boden ist auch bei vorgeklappten Rücksitz durchgehend eben.
- Säubern des dunklen Teppichbodens erfordert viel Mühe.

Kofferraum-Variabilität

Note: 2,0

- + Die Rücksitzbank ist asymmetrisch geteilt, sie lässt sich mühelos vorklappen, die Kopfstützen können dabei eingesteckt bleiben. Trenngitter sowie verschiedene Befestigungssysteme sind gegen Aufpreis erhältlich. Das Gepäcknetz muss ebenfalls extra bezahlt werden.
- Es gibt keine Durchladelupe in der Rücksitzlehne. Auch ist das Angebot an Ablagen dürftig. Aus- und Einbauen der Gepäckabdeckung ist etwas schwierig.

Innenraum

Note 1,8

Bedienung

Note: 1,6

- + Der neue Mondeo ist funktionell und mit geringem Kraftaufwand zu handhaben. Fensterheber, Außenspiegeleinsteller und Sitzeinsteller (Fahrersitz) arbeiten elektromotorisch. Zum Starten des Motors

kann man den "Schlüssel" in der Hosentasche lassen oder irgendwo im Auto deponieren (bei der optionalen "FordPower-Startfunktion"). Selbsttätig einsetzende Wischer und bei Dämmerung automatisch einschaltendes Fahrlicht sind serienmäßig. Praktisches Zubehör für 100 € beim Halten an einer Steigung rollt der Wagen nicht zurück und lässt sich dadurch leichter wieder Anfahren. Das längs- und höhenstellbare Lenkrad ist optimal anpassbar, der Ganghebel liegt gut zur Hand. Das optionale Navigationssystem ist weitgehend intuitiv einstellbar und hat ein großes Display. Für alle wichtigen Funktionen sind Kontroll- u. Warn-einrichtungen vorhanden, der Bordcomputer zeigt u.a. Momentan- und Durchschnittsverbräuche an. Es gibt genügend Ablagen, das Türfach reicht in der Größe sogar für große Wasserflaschen.

- Fahrer und Beifahrer müssen sich zum Schließen voll geöffneter Türen weit aus dem Auto lehnen, weil die Griffe zu weit weg sind. Beim Drücken der Fensterschalter stört der darüberliegende Türgriff. Die in der Mittelkonsole untergebrachten Druckschalter mit den Piktogrammen darauf sind winzig und durch die ungünstige Farbgebung schlecht erkennbar. So lenkt Aufsuchen und Betätigen stark ab. Das Gleiche gilt für die Unmenge an Schaltern auf dem Lenkrad. Die Fensterheber funktionieren nach dem Aussteigen nicht mehr ohne Zündung, hinten öffnen die Scheiben nicht vollständig. Kühlung für das Handschuhfach kostet 35 € Aufpreis.



Der Fahrerplatz des neuen Mondeo bietet gute Verarbeitungsqualität und hohe Funktionalität.

Raumangebot vorne*

Note: 1,3

- + Große Innenbreite und große Kopffreiheit sorgen für ein üppiges Raumempfinden. Der Fahrersitz lässt sich selbst noch für ca. 2,0 m große Personen zurückschieben.

Raumangebot hinten*

Note: 2,0

- + Auch auf den beiden Außenplätzen der Rückbank ist enorm viel Platz vorhanden, erst zwei Mitfahrer von fast 2,0 m Größe stoßen mit dem Kopf am Dach bzw. mit den Knien an die Vordersitze (wenn vorn ca. 1,85 m große Personen sitzen).



Bis ca. 2,0 m Größe finden zwei Mitfahrer bequem Platz, selbst wenn die Vordersitze weit zurückgeschoben sind.

- Der Sitzplatz hinten in der Mitte ist für Erwachsene zu eng, am Boden stört der hohe Mitteltunnel, sodass er kaum erreichbar ist.

Komfort

Note 2,3

Federung

Note: 2,4

Testwagen mit aufpreispflichtigem IVDC (Interactive Vehicle Dynamics Control with Continuously Controlled Damping).

- + Federung und Stoßdämpfung sind gut abgestimmt, wenngleich kurze Fahrbahnvertiefungen Klappern verursachen kann. Es sind drei verschiedene Modi einstellbar - Normal, Komfort, Sport - wobei sich die Abstimmung "Normal" am ausgewogensten zeigt. In dieser Einstellung werden kleine wie große Unebenheiten souverän weggebügelt, sind die Relativbewegungen des Aufbaus gering, liegt der Wagen ruhig auf der Fahrbahn. Das ändert sich kaum, wenn die Belastung höher ist und vier Personen Platz nehmen. Angenehm gering ist auch die Seitenneigung in Kurven. Ohne dieses IVDC-System gibt es auch ein Sportfahrwerk mit tiefergelegter Karosserie sowie einen Niveau-Ausgleich für die Hinterachse.

Sitze

Note: 2,3

- + Die großen Sportsitze sind komfortabel gepolstert und bieten festen Halt, sie besitzen eine Lordosenstütze in der Lehne (leider nicht in der Höhe einstellbar). Der Fahrersitz ist serienmäßig elektrisch höhen einstellbar, für den Beifahrersitz kostet dies Aufpreis. Eine noch individuellere (elektrische) Einstellung für den Fahrer und den Beifahrersitz ist ebenfalls optional zu haben. Auf den beiden ausgeformten Plätzen der Rückbank sitzen die Mitfahrer auch bequem.
- In der Mitte sitzt man hinten ziemlich unbequem auf einem Höcker.

Innengeräusch

Note: 1,7

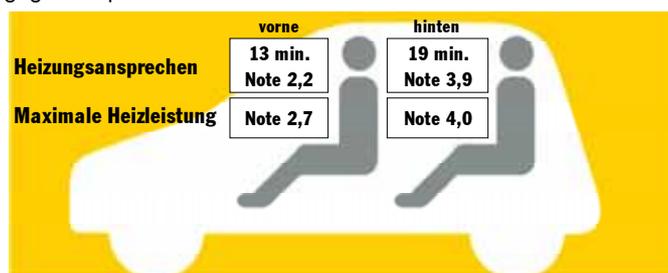
- + Der Motor läuft meist leise, wird erst bei ca. 3700 U/min durch Dröhngeräusche lauter. Bei hohem Autobahntempo nehmen die Windgeräusche zu.

Heizung, Lüftung

Note: 2,6

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

- + Die Klimaautomatik arbeitet feinfühlig und situationsangepasst, die Temperatur lässt sich fahrer- und beifahrerseitig unabhängig einstellen. Die Heizwirkung vorne ist gut, hinten nur etwas schwächer - schnell ist die Luft im Innenraum angenehm erwärmt. Ein Staub- und Pollenfilter ist serienmäßig vorhanden, der Luftgütesensor kostet 85 €.
- Die hintersten Seitenfenster sind nicht ausstellbar, auch nicht gegen Aufpreis.



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

Motor/Antrieb

Note 1,9

Fahrleistungen*

Note: 2,2

- + Der 2,0 I-Motor ist für das große und schwere Auto durchaus kräftig genug. Man kann schaltfaul fahren und wird dabei kein Verkehrshindernis. Auch die möglichen Tempi sind hoch, wenngleich die 260 km/h, die der Tacho verspricht, nicht erreicht werden.

Laufkultur

Note: 2,0

- + Der Motor läuft in jedem Drehzahlbereich ruhig und kultiviert, von dem harten Verbrennungsprinzip des Diesel-Direkteinspritzers bekommt man nur beim Start aber später kaum mehr etwas mit.

Schaltung

Note: 2,0

- + Das Sechsgang-Getriebe lässt sich leicht schalten, das leichte Hakeln stört kaum.

Getriebeabstufung

Note: 1,0

- + Die Abstufungen des Sechs-Gang-Getriebes passen sehr gut zur Leistungscharakteristik des Motors. Der kann sein mögliches Temperament entwickeln, denn die Anschlüsse passen gut. Trotzdem ist das Drehzahlniveau bei hohem Autobahntempo nicht zu hoch.

Fahreigenschaften

Note 1,6

Fahrstabilität

Note: 1,5

- + Die Richtungsstabilität ist gut, das Fahrgefühl sicher. Die elektronisch gesteuerte Traktionskontrolle sorgt für besseres Vorwärtkommen, wenn die Straße weniger griffig ist. Das Antischleudersystem ESP ist serienmäßig an Bord. Gegen Aufpreis sind eine Reifendruck-Kontrolle und Reifen mit Notlaufeigenschaften erhältlich. ADAC-Ausweichtest: Das Auto lenkt präzise, fährt beim ersten Ausweichen untersteuernd, beim anschließenden Gegenlenken neutral. Insgesamt liegt der Wagen sehr sicher, nicht zuletzt wegen des effizienten ESP-Eingriffs.

Kurvenverhalten

Note: 1,3

- + In Kurven verhält sich der Wagen untersteuernd, für Ungeübte sicher - die möglichen Querbeschleunigungen sind hoch. Wird eine Kurve doch einmal zu schnell angefahren, unterstützt auch hier das ESP den Fahrer, durch angepasstes Abbremsen und automatisches Gas wegnehmen die Spur zu halten.

Lenkung*

Note: 2,4

- + Selbst bei hohem Tempo reagiert das Fahrzeug schnell auf Kurskorrekturen am Lenkrad. Die relativ stark zurückstellende Lenkung ist präzise, vermittelt jedoch nicht allzu guten Kontakt zur Fahrbahn. Die direkte Auslegung und Leichtgängigkeit sorgen für eine gewisse Handlichkeit. Der Wendekreis beträgt knapp 12 m, was für die Fahrzeugklasse noch akzeptabel ist.

Bremse

Note: 1,3

- + Bei Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand sind durchschnittlich nur 37 m notwendig (Mittel aus 10 Messungen, halbe Beladung, Serienreifen). Die Bremse spricht besonders schnell an und lässt sich sehr fein dosieren.

Sicherheit

Note 2,0

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Note: 2,0

- + Das Fahrzeug ist serienmäßig mit dem elektronischen Stabilitätsprogramm ESP und einem Bremsassistent ausgestattet. Adaptiv mitlenkende Scheinwerfer kosten Aufpreis, genau so wie die Bi-Xenonscheinwerfer mit Abbiegelicht. Ein Reifenfülldruckkontrollsystem findet sich ebenfalls in der Aufpreisliste. Bei einer Notbremsung schaltet sich automatisch die Warnblinkanlage ein. Rückstrahler warnen in geöffneten Türen.

Kurven- und Abbiegelicht

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



Passive Sicherheit - Insassen

Note: 2,0

- + Beim EuroNCAP-Front- und Seitencrash sind es höchste Punktzahlen. Das bedeutet alle fünf Sterne für die Insassensicherheit. Das Ergebnis bei der Kindersicherheit ist mit vier Sternen ebenfalls gut. Das Fahrzeug besitzt neben Frontairbags auch Seiten- und durchgehende seitliche Kopfairbags. Den Fahrer schützt zudem ein Knieairbag. Akustische Gurt-Erinnerer warnen den Fahrer und den Beifahrer bei vergessenem Angurten. Vorne sind die Kopfstützen für ca. 1,85 m große Personen hoch genug, da sie reaktiv sind, schützen sie bei einem Heckaufprall optimal. An den sehr stabilen, griffgerechten Türgriffen lässt sich sehr hohe Zug-

kraft aufbringen. So kann man nach einem Unfall verklemmte Türen öffnen.

- Warndreieck und Verbandmaterial haben keine fest definierten Halter. Hinten sind die Kopfstützen zu niedrig, reichen höchstens für ca. 1,70 m große Mitfahrer. Außerdem fehlen für die hinteren Plätze Warnlampen bzw. ein akustisches Warnsignal, wenn Anschnallen vergessen wurde.

Kindersicherheit

Note: 1,6

Serienmäßig ist der beifahrerseitige Frontairbag nicht abschaltbar. Man kann sich aber beim autorisierten Fordhändler den Schalter nachrüsten lassen, dann sind auch auf diesem Sitz Babyschalen erlaubt.

- + Bis zu drei Kindersitze lassen sich auf der Rückbank mit den vorhandenen Gurten problemlos und sicher befestigen, auf den beiden äußeren Sitzplätzen auch mit dem Isofix-System. In der Mitte stört die höckerartige Erhebung geringfügig. Alle Fenster haben einen sensibel reagierenden Klemmschutz.

Fußgängerschutz

Note: 3,0

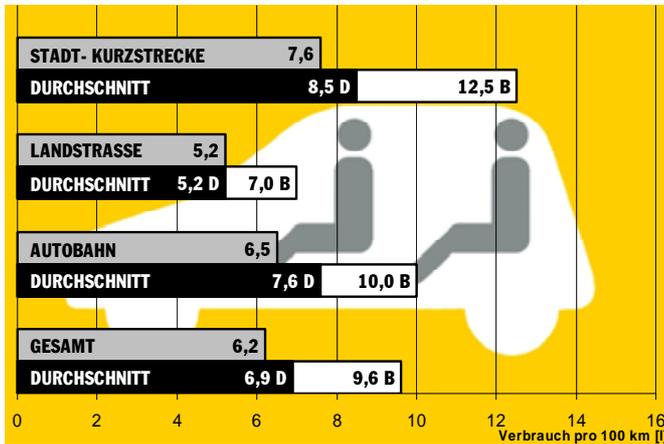
Beim simulierten Fußgängerunfall (EuroNCAP) schneidet der Wagen mit zwei von vier Sternen durchschnittlich ab.

Verbrauch/Umwelt **Note 1,9**

Verbrauch*

Note: 2,3

- + Der Durchschnittsverbrauch ist insgesamt niedrig: 6,2 l Diesel auf 100 km. Innerorts sind es 7,6 l, außerhalb 5,2 l und auf der Autobahn 6,5 l Diesel auf 100 km.



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

Abgas

Note: 1,4

- + Die Schadstoffanteile im Abgas sind sehr gering. Die gesundheits-

schädigenden Dieselruß-Partikel werden von einem geschlossenen Filtersystem sicher von der Umwelt fern gehalten.

Wirtschaftlichkeit* **Note 2,1**

Betriebskosten

Note: 1,4

- + Der Mondeo Turnier weist, selbst nur unter Dieseln verglichen, relativ günstige Verbrauchswerte aus. Dies beschert ihm eine sehr gute Note in den Betriebskosten.

Werkstatt- und Reifenkosten

Note: 4,0

Für eine Beurteilung liegen uns noch keine (endgültigen) Daten des Herstellers vor - die Berechnung der Werkstattkosten basiert auf Erfahrungswerte.

- + Seit September 2007 gewährt nun auch Ford eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

Wertstabilität

Note: 2,0

- + Der große Kombi ist nicht nur als Neufahrzeug sehr gefragt, sondern auch gebraucht. Hinzu kommt der Dieselmotor mit umweltfreundlichem Rußpartikelfilter, welcher die Wertstabilität nochmals erhöht.

Kosten für Neuanschaffung

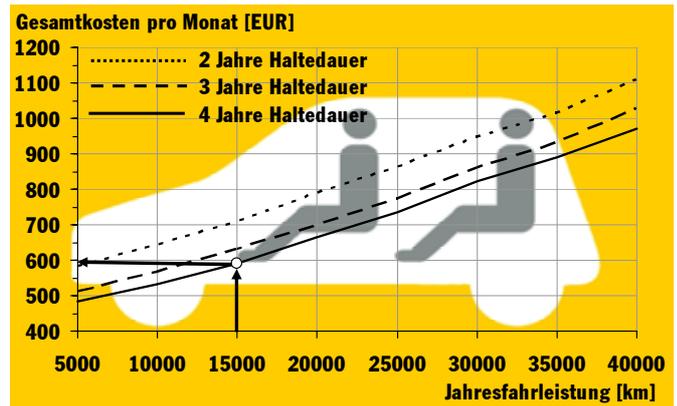
Note: 3,2

Zwar kein Schnäppchen aber noch auf akzeptablem Niveau: Die Kosten für die Neuanschaffung.

Fixkosten

Note: 3,7

Den niedrigeren Betriebskosten stehen beim Diesel höhere fixe Ausgaben für die Steuer gegenüber. Auch bei den Typklasseneinstufungen in der Versicherung leistet sich der flotte Lieferwagen keinen Ausrutscher und bleibt deshalb noch auf akzeptablem Niveau.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Autokosten (Beispiel: 590 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

Die Motorvarianten **in der preisgünstigsten Modellversion**

Typ	1.6	1.6	2.0	2.3	2.5 Turbo	2.0 TDCi	2.0 TDCi	2.2 TDCi
Aufbau/Türen	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1596	4/1596	4/1999	4/2261	5/2521	4/1997	4/1997	4/2198
Leistung [kW(PS)]	81(110)	92(125)	107(145)	118(160)	162(220)	85(115)	103(140)	129(175)
Max.Drehmoment [Nm]bei U/min	160/4100	160/4100	185/4500	208/4200	320/1500	300/1750	320/1750	400/2000
0-100 km/h[s]	12,9	12,6	10,3	10,5	7,7	11,4	9,8	8,9
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	185	190	205	207	240	187	205	218
Verbrauch pro 100 km [l]	7,3S	7,5S	7,9S	9,3S	9,2S	6,2D	6,1D	6,4D
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/17/18	16/17/18	17/18/20	17/18/20	17/22/23	18/20/21	18/20/21	19/23/24
Steuer pro Jahr[Euro]	108	108	135	155	175	308	308	339
Monatliche Gesamt-Kosten[Euro]	552	559	586	661	704	567	579	617
Grundpreis[Euro]	22.750	23.500	25.250	28.250	29.250	26.250	28.250	29.500

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	1997 ccm
Leistung	85 kW (115 PS)
bei	4000 U/min
Maximales Drehmoment	300 Nm
bei	1750 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	215/55R16
Reifengröße (Testwagen)	215/55R16H
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,85 m/12,05 m
Höchstgeschwindigkeit	187 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	11,4 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3. Gang)	6,6 s
Bremsweg aus 100 km/h	37 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	6,2 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	7,6/5,2/6,5 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test	159 g/km/ 162 g/km
Innengeräusch 130 km/h	67 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4830 mm/1886 mm/1466 mm
Leergewicht/Zuladung	1650 kg/625 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	530 l/950 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	1800 kg/750 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	70 l
Reichweite	1125 km
Allgemeine Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte *kursiv*

Kosten

Monatliche Betriebskosten	134 Euro
Monatliche Werkstattkosten(geschätzt)	68 Euro
Monatliche Fixkosten	97 Euro
Monatlicher Wertverlust	291 Euro
Monatliche Gesamtkosten	590 Euro
(vierjährige Haltung, 15000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/20/21
Grundpreis	28.750 Euro

Ausstattung

Technik

Abstandsregelung, elektronisch	1.230 Euro
Antriebsschlupf-Regelung	Serie
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Bremsassistent	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	465 Euro
Parkhilfe, elektronisch (vorn und hinten)	505 Euro°
Reifendruckkontrolle	205 Euro
Runflat-Reifen	715 Euro
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	960 Euro°

Innen

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	Serie
Isofix-Kindersicherungssystem	Serie
Klimaautomatik	Serie
Navigationssystem	1.615 Euro°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie
Sitzbezüge, Leder (Leder-Stoff-Polster)	900 Euro
Sitze, vorn, beheizbar	Serie
Skisack/Durchladeluke	nicht erhältlich

Außen

Außenspiegel, automatisch abblendend	nicht erhältlich
Lackierung Metallic	510 Euro°
Scheinwerfer-Reinigungsanlage	225 Euro°
Schiebe-Hubdach	815 Euro

°im Testwagen vorhanden

Testzeugnis

Technik/Umwelt(Testergebnis)1,9

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

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 Mai 2008.