

Hyundai i30cw 1.6 CRDi Comfort (DPF)

Fünftürige Kombilimousine der unteren Mittelklasse (85 kW / 116 PS)

ADAC Testergebnis

Note 2,2

Hyundai bietet sein Kompaktauto i30 jetzt auch in einer Kombi-Version an und nennt ihn kurz i30cw. Wer einen preisattraktiven Kompaktklasse-Kombi sucht, sollte sich das Hyundai-Angebot einmal näher ansehen: er bietet gerade für seine Insassen ordentlich Platz, auch Erwachsene sitzen hinten bequem. An Platz für Gepäck fehlt es auch nicht, der Kofferraum ist praktisch (u.a. mit kleinen Fächern und Haken) und gut nutzbar gestaltet. An der guten Ausstattung gibt's wenig auszusetzen, sogar eine Klimaautomatik ist serienmäßig an Bord. Eine echte Empfehlung ist der 1,6 l Dieselmotor, er zieht oberhalb von 1.500 U/min. kräftig durch. Weniger Drehzahlen meidet man aber freiwillig, weil sich der Selbstzünder dann sehr brummig zeigt - darüber begeistert er mit Laufruhe und zurückhaltender Geräusentwicklung. Vorbildlich: seine Abgase werden mit einem geschlossenen Partikelfiltersystem gereinigt. Zudem geht das Triebwerk genügsam mit dem teuren Sprit um. Ein rundum gelungenes Angebot ohne nennenswerte Schwächen, aber mit zahlreichen Stärken. Preislich jedoch nicht mehr auf Discount-Niveau - gute Eigenschaften haben eben ihren Preis, in diesem Falle fast 21.000 Euro. **Karosserievarianten:** Schrägheck und Kombi. **Konkurrenten:** Chevrolet Nubira Kombi, Ford Focus Kombi, KIA Cee'd Sporty Wagon, Opel Astra Caravan, Volvo V50, VW Golf Variant.



- + **gutes Raumangebot vorne und hinten**
- + **Praktischer und variabler Kofferraum**
- + **kräftiger und sparsamer Motor**
- + **geschlossener Partikelfilter Serie**
- + **Sicheres Fahrverhalten**
- + **gute Sicherheitsausstattung**
- + **niedrige Betriebskosten**
- **schlechte Sicht nach schräg hinten**
- **schwache Heizung**
- **hohe Fixkosten**

Karosserie/Kofferraum

Note 2,4

Verarbeitung

Note: 2,3

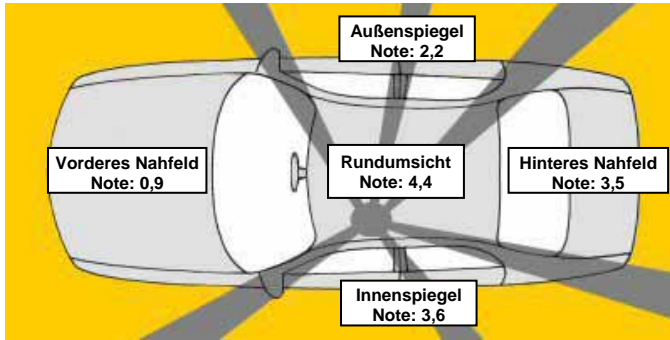
- + Die Verarbeitung des Hyundai i30cw ist tadellos, die Karosserie gefällt mit gleichmäßig schmalen Spaltabständen und einer sauberen Lackierung. Auch der Innenraum gibt keinen Anlass zur Kritik, die verwendeten Materialien sind von recht guter Qualität und sauber verbaut. Die Türausschnitte sind nach außen ordentlich gegen Verschmutzen abgedichtet. Der Motorraum ist nach unten verkleidet, dadurch entstehen weniger Luftverwirbelungen, die den Verbrauch erhöhen. Auf dem Dach darf Gepäck bis 80 kg transportiert werden. Für den Fall einer Reifenpanne steht ein vollwertiges Ersatzrad zur Verfügung.
- Gänzlich ungeschützt gegen Parkrempler und fremde Autotüren zeigen sich die Stoßfänger und Flanken des i30cw, sie sind durchgehend lackiert und müssen ohne Leisten auskommen - so

führen schon kleine Missgeschicke zu teuren Reparaturen. Der Wechsel der Scheinwerferlampen gestaltet sich aufwändig und zwingt den Laien zu einem teuren Werkstattbesuch.

Sicht

Note: 2,9

- + Die Außenspiegel sind elektrisch einstell-, beheiz- und anklappbar, sie bieten eine gute Sicht nach schräg hinten. Die Kopfstützen der Rückbank lassen sich versenken und behindern so die Sicht nach hinten nicht. Die Abmessungen der Karosserie kann man insgesamt gut abschätzen.
- Die Rundumsicht fällt nicht gut aus, vor allem die breiten C-Säulen schränken die Sicht deutlich ein. Xenonscheinwerfer gibt es auch nicht gegen Aufpreis. Ein automatisch abblendender Innenspiegel, sowie Regen- und Lichtsensoren sind für diese Ausstattungsvariante nicht erhältlich (erst ab Style bzw. Premium mit stärkerem Motor). Parksensoren sind nur für das Modell Premium verfügbar,



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.

hier serienmäßig.



Die versenkbaren Kopfstützen verbessern die Sicht nach hinten, die breiten C-Säulen beeinträchtigen aber den Blick nach schräg hinten sehr.

Ein-/Ausstieg Note: 2,4

- + Mit einer praktischen Fernbedienung lassen sich die Türen ent- und verriegeln. Günstig für den Zustieg vorn ist der sehr niedrige Schweller, auch die Sitzhöhe ist mit 56 cm über der Straße zufriedenstellend. Hinten kann man gut ein- und aussteigen. Die Türbremsen sind kräftig und können die Türen auch an Steigungen zuverlässig halten.
- Wenn der Schlüssel nicht im Zündschloss steckt, kann man sich leicht versehentlich aussperren.

Kofferraum-Volumen* Note: 2,2

- + Das Gepäckabteil des i30cw fasst im Normalfall zufriedenstellende 360 l. Legt man die Rücksitzlehnen um, erweitert sich der Stauraum auf gute 770 l (gemessen bis Fensterunterkante).

Kofferraum-Zugänglichkeit Note: 1,6

- Personen mit einer Größe über 1,85 m können sich leicht den Kopf an der geöffneten Heckklappe stoßen.
- + Die Kofferraumklappe lässt sich leicht öffnen und schließen, die Griffmulde ist günstig in der Kofferraumklappenverkleidung untergebracht. Die Klappe gibt eine große Ladeöffnung frei, wobei dies der Bruder KIA Cee'd Sporty Wagon mit seiner ins Dach gezog-

nen Heckklappe etwas besser kann. Das Gepäckabteil ist insgesamt zweckmäßig und mit seinem rechteckigen Format gut nutzbar.



Mit 360 l Kofferraumvolumen liegt der cw klar vor seinem Pendant mit Schrägheck (275 l).

Kofferraum-Variabilität Note: 1,6

- + Zum Verstauen von Kleingepäck sind einige Fächer im Kofferraumboden vorhanden, an den Verzurrösen am Kofferraumboden kann man das Gepäcknetz anhängen, das kleine Gegenstände festhält; an der Seitenverkleidung gibt es kleine Haken für Einkaufstaschen. Klappt man die asymmetrisch geteilte Rücksitzlehne um, entsteht eine fast ebene Fläche, der Klappmechanismus funktioniert sehr einfach und kann mit einer Hand bedient werden.

Innenraum Note 2,0

Bedienung Note: 2,0

- + Insgesamt lässt sich der i30cw einfach und ohne lange Eingewöhnung bedienen. Schalthebel und Lenkrad liegen gut zur Hand, letzteres ist in Höhe und Reichweite einstellbar. Der Bordcomputer zeigt u.a. den Durchschnittsverbrauch an, die blau hinterlegten LCD-Ziffern sind aber schlecht zu erkennen, insbesondere wenn das Abblendlicht eingeschaltet ist. Die Instrumente liegen günstig im Blickfeld des Fahrers und verfügen über einen guten Kontrast.



Modernes Design, gute Funktionalität und eine saubere Verarbeitungsqualität kennzeichnen den neuen Hyundai i30.

Die Klima-Bedienelemente sind recht hoch in der Mittelkonsole und damit günstig in Reichweite des Fahrers positioniert, in ihrer Anordnung aber nicht sehr logisch und designtechnische verspielt. Das gilt auch für das CD-/MP3-Radio. Alle vier Fenster lassen sich elektrisch betätigen, leider nur das Fahrerfenster mit Abwärtsautomatik. Im Innenraum gibt es zahlreiche praktische Ablagen (u.a. Lehnentaschen, Fächer in allen Türverkleidungen usw.).

- Das Display von Radio und Klimaeinheit hat wenig Kontrast, Nachts blendet die grelle blaue Beleuchtung und verschlechtert die Ablesbarkeit. Die Bedienung ist zwar in sich logisch und erlernbar, aber umständlich. Das Drehrad für die Lehneinstellung der Vordersitzlehne ist schlecht erreichbar. Hinten vermisst man Leseleuchten.

Raumangebot vorne*

Note: 1,7

- + Auf den Vordersitzen finden Personen bis zu einer Größe von 1,90 m bequem Platz. Die Innenbreite ist üppig für diese Klasse, man hat ein großzügiges und angenehmes Raumgefühl.

Raumangebot hinten*

Note: 1,6

- + Hinten können sogar 1,90 m große Personen sitzen (wenn die Vordersitze für 1,85 m große Insassen eingestellt sind), die Bein- und Kopffreiheit ist großzügig bemessen, ebenso die Innenbreite. So ergibt sich ein angenehmes Raumgefühl auf der Rückbank.

Komfort

Note 2,5

Federung

Note: 2,3

- + Die Fahrwerksabstimmung ist ausgewogen und tendentiell eher straff ausgelegt. Lange wie kurze Fahrbahnunebenheiten werden gut abgedämpft. Auch kleine Bodenwellen bereiten der Federung keine Probleme. Fahrbahnvertiefungen wie Kanaldeckel und Spurrillen schluckt das Fahrwerk gut, das Auto liegt relativ ruhig auf der Straße, Aufbaubewegungen sind gut gedämpft. Auch bei Beladung ändern sich diese Eigenschaften nur wenig. Bei schneller Kurvenfahrt wankt die Karosserie durchschnittlich.

Sitze

Note: 2,2

- + Die Vordersitze sind gut und körpergerecht geformt und bieten den Insassen festen Halt; die Polsterung ist straff, die Vordersitzlehnen hoch. Für den Fahrersitz gibt es serienmäßig eine Lordosenstütze. Außer für den Fahrer bietet der Wagen für alle Außenplätze Haltegriffe am Dachhimmel. Auch auf der Rückbank sitzt es sich recht bequem, der Sitzkomfort der etwas weicheren Polsterung ist gut.
- Der Beifahrersitz ist nicht in der Höhe einstellbar. Der Seitenhalt der Rücksitze fällt sehr bescheiden aus, da weder Sitzfläche noch -lehne nennenswert ausgeformt sind.

Innengeräusch

Note: 2,6

Der gemessene Geräuschpegel ist bei Autobahntempo (ca. 130 km/h) nicht sehr laut. Dabei fällt der Motor nicht störend auf, die Geräuschkulisse ergibt sich hauptsächlich aus Wind- und Abrollgeräuschen. Man kann im i30cw auch lange Strecken ohne Stress zurücklegen.

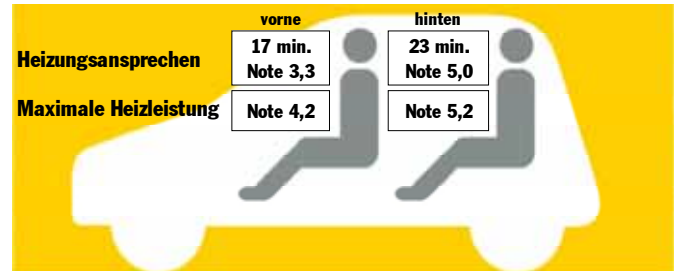
Heizung, Lüftung

Note: 3,3

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

Die Heizung braucht eine ganze Weile, um den vorderen Bereich des Innenraums auf angenehme Temperaturen zu bringen, Ansprechen und vor allem Heizwirkung sind nur sehr mäßig.

- + Eine Klimaautomatik gibt es serienmäßig, sie lässt sich fein dosieren und bietet zahlreiche Einstellmöglichkeiten. Erfreulich: die hinteren Seitenfenster lassen sich vollständig öffnen, nicht selbstverständlich in dieser Klasse.
- Für die Insassen der Rückbank dauert es lange, bis sie warme Luft abbekommen, die Heizung spricht schlecht an und zeigt nur eine unzureichende Wirkung.



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

Motor/Antrieb

Note 2,1

Fahrleistungen*

Note: 2,0

- + Der 1,6 l Turbodiesel zeigt sich munter und drehfreudig, zieht schon ab 1.500 U/min. kräftig an und lässt bis 4.000 U/min. kaum nach. So lassen sich gute Beschleunigungswerte erzielen, genauso ist aber schaltfaules Fahren möglich, weil das Vierzylinder-Triebwerk eine sehr gute Elastizität bietet.

Laufkultur

Note: 2,0

- + Unter 1.500 U/min. noch brummig legt der Dieselmotor aber oberhalb ordentliche Manieren an den Tag und umschmeichelt seine Insassen mit guter Laufkultur, zeigt sich vibrationsarm und kultiviert.

Schaltung

Note: 2,3

- + Die Gänge sind insgesamt recht präzise geführt und lassen sich leicht wechseln. Der erste Gang lässt sich aber oft nur schwergängig einlegen, wenn das Auto steht, klappt es leichter.
- Beim Einlegen des Rückwärtsganges sollte das Auto stehen, sonst kracht es im Getriebe.

Getriebeabstufung

Note: 2,0

- + Die Abstufungen des Fünfgang-Getriebes passen gut zur Leistungscharakteristik des Motors, für jeden Geschwindigkeitsbereich steht eine geeignete Übersetzung zur Verfügung.
- Auf der Autobahn vermisst man bisweilen einen 6. Gang, der das Drehzahlniveau und auch den Verbrauch etwas senken würde.

Fahreigenschaften

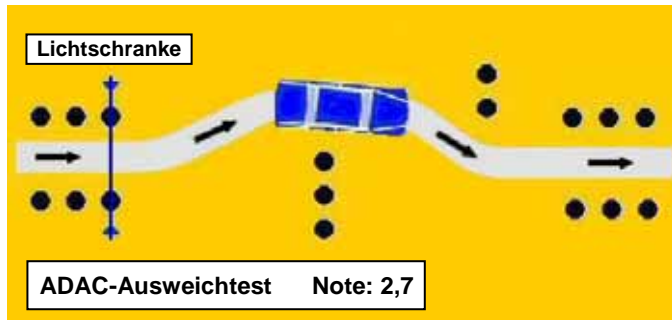
Note 2,3

Fahrstabilität

Note: 2,4

- + Das Fahrzeug verhält sich bei jedem Tempo richtungsstabil, die elektronische Stabilitätskontrolle, die in kritischen Situationen den

Fahrer unterstützt, gibt es serienmäßig. Auch Längsrillen und Fahrbahnverwerfungen bringen den Hyundai nicht aus der Ruhe. Beim ADAC-Ausweichtest erzielt der i30cw gute bis zufriedenstellende Ergebnisse und bleibt beherrschbar. Auf weniger griffiger Fahrbahn unterstützt die serienmäßige Traktionskontrolle beim Beschleunigen.



Beim ADAC-Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei mindestens 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion, d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.

Kurvenverhalten Note: 2,0

- + Das Fahrzeug untersteuert in sehr schnell durchfahrenen Kurven, mit diesem Fahrverhalten kommen auch weniger geübte Fahrer zurecht. In kritischen Situationen, wenn das Auto auszubrechen droht, unterstützt wiederum das serienmäßige elektronische Stabilitätsprogramm. Bei plötzlichem Gaswegnehmen in der Kurve verändert sich das Eigenlenkverhalten nur wenig. Auch beladen bleibt der Kompakt-Kombi in Grenzsituationen gut beherrschbar.

Lenkung* Note: 2,9

Die Lenkung spricht bei plötzlichen Ausweichmanövern zufriedenstellend an, bei schnellen Bewegungen reagiert die Lenkunterstützung etwas verzögert. Sie vermittelt dem Fahrer befriedigenden Kontakt zur Fahrbahn. Mit einem Wendekreis von 11,7 m zeigt sich der i30cw wenig handlich.

- + Beim Rangieren ist der Kraftaufwand am Lenkrad angenehm gering.

Bremse Note: 2,0

- + Für eine Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der i30cw durchschnittlich etwa 38,5 m (Mittel aus zehn Vollbremsungen, halbe Zuladung, Serienbereifung). Die Bremse erweist sich auch nach der zehnten Messung als standfest, Fading tritt nicht auf. Ansprechen und Dosierbarkeit sind gut; der Bremsassistent sorgt in Schrecksituationen für vollen Bremsdruck und kann im Notfall den Anhalteweg um wertvolle Meter reduzieren.

Sicherheit Note 2,5

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme Note: 2,7

- + Der Hyundai i30cw verfügt in allen Motor- und Ausstattungsvarianten serienmäßig über ESP und einen Bremsassistent sowie Rückstrahler, die in geöffneten Vordertüren den rückwärtigen Verkehr warnen. Das zählt heutzutage zur Grundausstattung.
- Der Kraftstoff-Einfüllstutzen befindet sich auf der gefährlichen

linken, dem Verkehr zugewandten Seite.

Passive Sicherheit - Insassen Note: 2,3

- + Der neue Hyundai verfügt serienmäßig über Front- und Seitenairbags vorn sowie von vorne nach hinten durchgehende seitliche Kopfairbags. Optisch und akustisch (nur für vorne) wird das Anschnallen für alle Sitzplätze angemahnt. Beim EuroNCAP-Crashtest erreicht er so spielend vier Sterne und verfehlt den fünften nur knapp. Die vorderen Kopfstützen bieten auch Personen mit 1,85 m Größe optimalen Schutz. An den stabilen Bügelgriffen kann nach einem Unfall, wenn die Türen verklemmt sind, hohe Zugkraft zum Öffnen angebracht werden.
- Hinten bieten die Kopfstützen nur Personen bis zu einer Größe von 1,65 m optimale Sicherheit.

Kindersicherheit Note: 2,1

- Drei Sitze gleichzeitig können hinten kaum montiert werden, da der mittlere Sitz die Gurtschlösser der äußeren Plätze verdeckt.
- + Verschiedene Kindersitzsysteme kann man problemlos auf den Rücksitzen und auf dem Beifahrersitz montieren, wenn man die Beifahrerairbags mittels Zündschlüssel deaktiviert. Die Gurte sind ausreichend lang und die Gurtschlösser kurz genug und fixiert, um das Angurten zu erleichtern. Auf den hinteren Außensitzen sind auch Isofix-Verankerungen vorhanden, die für eine besonders sichere Fixierung der entsprechend ausgestatteten Kindersitze sorgen können.
- Der Einklemmschutz für die elektrischen Fensterheber ist nur für das Topmodell "Premium" erhältlich. Die hinteren Sitze sind etwas zu weich gepolstert, so dass Kindersitze keinen optimalen Halt finden (besser mit Isofix).

Fußgängerschutz Note: 3,0

- + Die Karosserie ist weitgehend glattflächig und im Bugbereich nachgiebig. Auch harte Konturen unter der Motorhaube liegen tief darunter. So ist das Risiko schwerer Verletzungen für Fußgänger bei einem Zusammenstoß nicht so hoch. Beim EuroNCAP-Fußgänger-crash erhält der Wagen zwei von vier möglichen Sternen.

Verbrauch/Umwelt Note 2,0

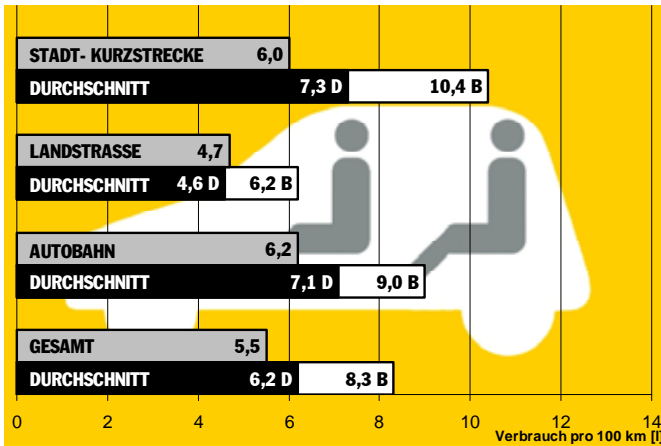
Verbrauch* Note: 2,3

- Außerorts verbraucht der i30cw mit dem kleineren Dieselmotor 4,7 l pro 100 km und liegt damit im zufriedenstellenden Bereich.
- + Innerorts liegt der Verbrauch bei für diese Fahrzeugklasse sehr günstigen 6,0 l/100 km und auf der Autobahn bei 6,2 l/100 km. Damit ergibt sich ein guter Durchschnittsverbrauch von 5,5 l pro 100 km. Diese Werte lassen sich bei zurückhaltender und vorausschauender Fahrweise problemlos erreichen - der Motor zeigt sich angesichts des familientauglichen Autos, in dem er steckt, erfreulich sparsam und damit auf der Höhe der Zeit.

Abgas Note: 1,7

- + Die Schadstoffanteile im Abgas sind gering, die Rußpartikel werden mit einem geschlossenem Filtersystem zurückgehalten und verbrannt. Der gemessene CO₂-Ausstoß beträgt 144g und

liegt damit im knapp über der angestrebten Grenze von 130g je km.



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

Wirtschaftlichkeit* **Note 2,4**

Betriebskosten **Note: 0,9**

+ Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da sich der 1,6 l Dieselmotor von der sparsamen Seite zeigt, erreicht der Hyundai in diesem Kapitel eine sehr gute Note.

Werkstatt- und Reifenkosten **Note: 3,7**

Alle 20.000 km oder alle 12 Monate ist eine Wartung fällig. Der 1,6 Liter Diesel besitzt eine Steuerkette, sodass ein oftmals teurer Zahnriemenwechsel entfällt.

+ Hyundai spendiert laut eigener Angabe dem i30 eine langlebige Auspuffanlage und gewährt eine dreijährige Herstellergarantie - ohne Kilometerbegrenzung. Die Ausgaben für den Reifenersatz sind niedrig, wenn man mit der kostengünstigen Seriengröße fährt.

- Die jährliche Wartung erhöht auch für den Wenig- und Normalfahrer die Anzahl der Werkstattbesuche.

Wertstabilität **Note: 2,5**

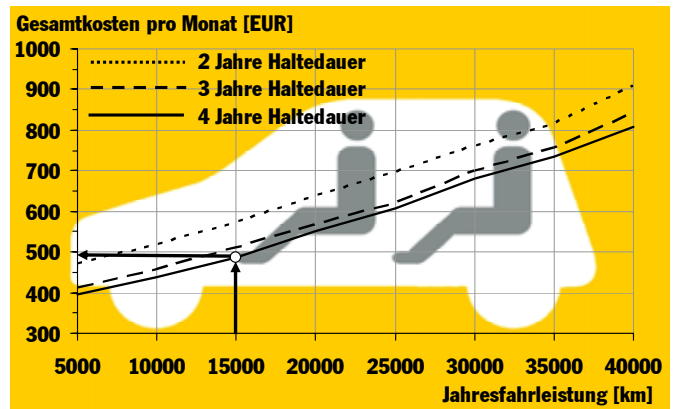
+ Der sparsame und saubere (geschlossener Partikelfilter Serie) Motor sowie die gute Ausstattung lassen erwarten, dass die Attraktivität des i30cw Diesel auch nach dem Kauf nicht zu sehr abnimmt und damit dieses Auto recht wertstabil bleiben sollte. So wird dem Hyundai-Kombi ein beständiger Restwertverlauf prognostiziert.

Kosten für Neuanschaffung **Note: 3,5**

Mit 20.790 Euro kann man beim Hyundai i30cw 1.6 CRDi Comfort nicht mehr von einem Sonderangebot sprechen, dennoch geht der Preis angesichts des Gegenwerts in Ordnung, denn die Ausstattung beinhaltet alles notwendige, um das Fahren komfortabel und angenehm zu gestalten; so sind beispielsweise Klimaautomatik, CD-Radio und allerlei elektrische Helferlein mit an Bord.

Fixkosten **Note: 5,0**

- Das dicke Ende kommt zum Schluss, die festen Kosten. Und hier wird der Kompakt-Kombi ordentlich bestraft, denn sowohl die Einstufungen für die Haftpflicht- als auch die für die Teilkasko- und Vollkaskoversicherung liegen ungünstig hoch und verursachen saftige Versicherungsbeiträge.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Autokosten (Beispiel: 486 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

Die Motorvarianten **in der preisgünstigsten Modellversion**

Typ	1.6	2.0	1.6 CRDi	2.0 CRDi
Aufbau/Türen	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1591	4/1975	4/1582	4/1991
Leistung [kW(PS)]	90(122)	105(143)	85(116)	103(140)
Max.Drehmoment [Nm]bei U/min	154/4200	186/4600	255/1900	305/1800
0-100 km/h[s]	11,5	11,1	11,9	10,7
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	192	205	188	205
Verbrauch pro 100 km [l]	7,3S	8,2S	5,5D	6,2D
Versicherungsklassen KH/VK/TK	18/18/17	18/19/17	20/20/22	20/22/22
Steuer pro Jahr[Euro]	108	135	247	308
Monatliche Gesamt-Kosten[Euro]	467	568	462	559
Grundpreis[Euro]	17.490	23.090	18.490	24.290

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

Daten und Messwerte

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro4
Hubraum	1582 ccm
Leistung	85 kW (116 PS)
bei	4000 U/min
Maximales Drehmoment	255 Nm
bei	1900 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	185/65R15
Reifengröße (Testwagen)	185/65/R15H
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,3 m/11,75 m
Höchstgeschwindigkeit	188 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	11,9 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3. Gang)	7,1 s
Bremsweg aus 100 km/h	38,5 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	5,5 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	6,0/4,7/6,2 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test	128 g/km/ 143 g/km
Innengeräusch 130 km/h	70 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4475 mm/1775 mm/1565 mm
Leergewicht/Zuladung	1405 kg/515 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	360 l/770 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	550 kg/1400 kg
Dachlast	80 kg
Tankinhalt	53 l
Reichweite	960 km
Allgemeine Garantie	3 Jahre
Rostgarantie	10 Jahre

ADAC-Testwerte *kursiv*

Kosten

Monatliche Betriebskosten	114 Euro
Monatliche Werkstattkosten	53 Euro
Monatliche Fixkosten	96 Euro
Monatlicher Wertverlust	223 Euro
Monatliche Gesamtkosten	486 Euro
(vierjährige Haltung, 15000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	20/20/22
Grundpreis	20.790 Euro

Ausstattung

Technik

Automatikgetriebe	1190 Euro
Bremsassistent	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Parkhilfe, elektronisch	nicht erhältlich
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Reserverad, vollwertig	Serie
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	nicht erhältlich

Innen

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Audioanlage (CD, MP3, USB, AUX)	Serie
Fahrersitz, höhen-/neigungseinstellbar (nur Höhe)	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne (+ hinten)	Serie
Isofix-Kindersicheringsystem	Serie
Klimaautomatik	Serie
Lenkrad, höhen-/längseinstellbar	Serie
Navigationssystem	nicht erhältlich
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie
Skisack/Durchladelupe	nicht erhältlich

Außen

Alarmanlage	Serie
Außenspiegel, elektrisch einstell-/beheizbar	Serie
Dachreling	Serie
Heckscheibe separat zu öffnen	nicht erhältlich
Nebelscheinwerfer	Serie
Schiebe-Hubdach	790 Euro

°im Testwagen vorhanden

Testzeugnis

Technik/Umwelt(Testergebnis)2,2

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

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