ADAC Autotest

Stand: Juli 2008
Test und Text: Martin Ruhdorfer

Cadillac CTS 3.6 V6 Sport Luxury Automatik

Viertürige Stufenheck-Limousine der oberen Mittelklasse (229 kW / 311 PS)

ADAC Testergebnis — Note 2,4

Der neue CTS von Cadillac setzt mit seinem markanten Äußeren deutliche Akzente und erweist sich als echter Hingucker dank seines kantigen Designs. Aber auch innen macht er einiges her, der amerikanische Hersteller hat sich die Kritik am billig wirkenden Interieur zu Herzen genommen und die Materialanmutung deutlich verbessert. Mit Leder überzogen präsentieren sich Armaturenbrett und Seitenverkleidungen sehr hochwertig. In der getesteten Ausstattungsvariante werden die Insassen mit zahlreichen Komfort-Features verwöhnt. Wer noch mehr Luxus wünscht, wird bei den Ausstattungspaketen fündig - Navigation mit Touchscreen, Sitzlüftung, schlüsselloser Zugang und weitere technische Spielereien sind möglich. Den 3,6-l-Sechszylinder-Motor hat Cadillac gründlich überarbeitet, er leistet jetzt stramme 311 PS und sorgt für sehr gute Fahrleistungen, trotzdem ist er etwa 10 Prozent sparsamer geworden - oder besser gesagt weniger durstig, weil 10,3 l Super im Ecotest-Zyklus immer noch viel sind. Das sichere Fahrwerk und die standfesten Bremsen sind der Leistung gewachsen. Im Vergleich zur deutschen Konkurrenz ist der CTS in der getesteten Version mit knapp 46.500 Euro relativ günstig, zumal die Ausstattung bereits recht umfangreich ausfällt. **Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** Audi A6, Chrysler 300C, BMW 5er, Jaguar XF, Lexus GS, Mercedes E-Klasse, Volvo S80.

+ **gute Vordersitze**
+ **leises Fahrgeräusch**
+ **sehr gute Heizung**
+ **sehr gute Fahrleistungen**
+ **ausgezeichnete Bremsen**
+ **umfangreiche Ausstattung**

– **schlechte Übersicht nach hinten**
– **knappes Platzangebot hinten**
– **Automatik nicht gut abgestimmt**
– **hoher Verbrauch**

Karosserie/Kofferraum — Note 3,1

Verarbeitung — Note: 2,8

Verarbeitung und Finish der Karosserie sind zwar nur durchschnittlich, haben aber im Vergleich zum Vorgänger eine Verbesserung erfahren.

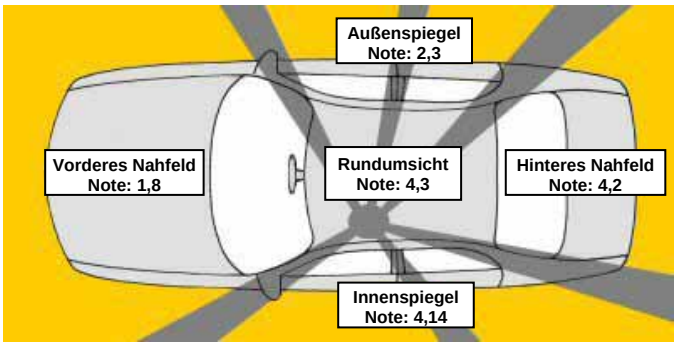
Die Sicht nach schräg hinten wird durch das hohe Heck und die breiten Dachsäulen stark beeinträchtigt.

+ Noch deutlicher werden die Fortschritte im Innenraum. Dort zeigen sich die Materialien inzwischen recht hochwertig. Nur bei der Verarbeitung kommt Cadillac noch nicht an die deutsche Konkurrenz heran, zu nachgiebig sind beispielsweise die Türverkleidungen, auch hört man ab und zu Knarzen - heutzutage nicht mehr standesgemäß. Das Armaturenbrett ist mit Leder überzogen und die Holz- sowie Aluapplikationen sorgen neben den Ledersitzen für ein luxuriöses Ambiente. Endlich ist der Tankverschluss in die zentrale Türverriegelung integriert. Die Türschweller sind gut gegen Verschmutzen nach außen abgedichtet und zusätzlich mit einer Kunststoffauflage gegen Verkratzen durch Schuhe geschützt.
– Bei einer Reifenpanne steht nur ein Notrad zur Verfügung, mit dem man maximal 80 km/h schnell zur nächsten Werkstatt fahren darf. Seitenschutzleisten gibt es nicht mehr, kleine Parkrempler können nun teurer kommen.

Sicht — Note: 3,5

+ Helle Bi-Xenon-Scheinwerfer mit Kurvenlicht gibt es in dieser Ausstattungsvariante serienmäßig. Der Innenspiegel blendet bei störendem Scheinwerferlicht von hinten selbsttätig ab. Die großen Außenspiegel ermöglichen eine gute Sicht nach hinten, der Fahrerspiegel verfügt über einen asphärischen Randbereich.
– Die Karosserie ist sehr unübersichtlich, die Front muss der Fahrer abschätzen. Das hohe Heck mit den breiten Dachsäulen stört

sowohl bei der Sicht nach schräg hinten wie auch beim rückwärts Einparken, die serienmäßigen Einparksensoren sind also sehr wichtig. Entsprechend mäßig fällt das Ergebnis bei der ADAC-Rundumsichtmessung aus, mehr als ein ausreichend kann der CTS nicht erreichen, zudem die Sicht zur Seite durch die breiten B-Säulen eingeschränkt wird.



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: 3,0

Vorne steigt man zufriedenstellend ein und aus, Schwellerhöhe und Sitzhöhe über der Straße sind dabei nur durchschnittlich. Hinten wird das Einsteigen durch die schräge C-Säule etwas erschwert. Die Türen lassen sich mit einer Fernbedienung ent- und verriegeln, jedoch kann man die Tasten leicht verwechseln; es steht auch ein schlüsselloses Zugangssystem zur Verfügung, dessen Funktion aber zu wünschen übrig lässt (Zugang nur an Vordertüren, Abschließen nur per Knopfdruck auf Fernbedienung).

\+ Nach dem Aussteigen bleiben die Scheinwerfer noch einige Zeit eingeschaltet und beleuchten den Weg. Wenn gewünscht, schalten sie sich bereits beim Entriegeln der Türen ein. Mit der Fernbedienung kann auch der Motor gestartet werden.

– Die Türbremsen sind eher schwach, können geöffnete Türen bereits an leichten Steigungen nicht mehr halten.

Kofferraum-Volumen* — Note: 3,0

Für die Fahrzeugklasse ist der Kofferraum mit 375 l durchschnittlich. Er lässt sich durch Vorklappen der Rücksitzlehne auf 750 l vergrößern.

Verbessert: Mit 475 l Volumen ist der Kofferraum des neuen CTS gegenüber dem Vorgänger um üppige 85 l Volumen größer geworden.

Kofferraum-Zugänglichkeit — Note: 3,2

Entriegelt wird der Kofferraum per Schalter in der Tür, mit der Fernbedienung oder am Griff an der Heckklappe (nur bei Motor aus). Die Größe der Ladeöffnung des Kofferraums ist befriedigend. Die Höhe der Ladekante beträgt 72 cm, die innere Bordwand ist mit ihren 15 cm etwas störend. Der Kofferraum lässt sich insgesamt zufriedenstellend nutzen.

\+ Die Kofferraumklappe lässt sich leicht öffnen und schließen (mit einem praktischen Griff auf der Innenseite).

– Der hintere Bereich des Kofferraums ist wegen der großen Tiefe und der flachen Öffnung schlecht zugänglich.

Kofferraum-Variabilität — Note: 2,5

\+ Die asymmetrisch geteilte Rücksitzbank lässt sich mit wenigen Handgriffen vorklappen, die Kopfstützen müssen dafür nicht abgezogen werden. Für kleineres Gepäck gibt es ein Spannnetz, das flach am Boden oder hängend als Tasche verwendet werden kann. Für Kleinigkeiten steht zudem ein kleines Netz auf der linken Innenseite zur Verfügung.

– Eine praktische Durchladeluke oder ein Skisack fehlen. Sind die Rücksitzlehnen umgeklappt, bleibt der Mittelgurt schräg gespannt und behindert das Beladen mit großen Gegenständen.

Innenraum — Note 2,5

Bedienung — Note: 2,0

\+ Die Ergonomie der meisten Bedienungselemente ist gut, Schalter und Knöpfe sind überwiegend griffgerecht und funktionell eingebaut. Die großen Rundinstrumente liegen gut im Blickfeld, der Tacho ist mit seinen 30-km/h-Schritten aber unglücklich skaliert. Das Navigationssystem verfügt über ein großes, ausfahrbares Farbdisplay und wird über Touchscreen bedient. Mit den Lenkradtasten kann man den Tempomat und das Radio steuern. Die Außenspiegel lassen sich elektrisch einstellen, beheizen und anklappen. Alle vier Fenster verfügen über Antippautomatik (hinten nur abwärts). Der Innenspiegel dunkelt bei Blendung automatisch ab. Licht und Scheibenwischer können über Sensoren gesteuert werden. Beide Vordersitze sind mit elektrischen Einstellern ausgestattet. Das Lenkrad kann ebenso elektrisch in Höhe und Reichweite eingestellt werden. Im vorderen Bereich gibt es zahlreiche Ablagen, die aber eher klein ausfallen.

– Der Hebel zum Lösen der Feststellbremse sitzt am Armaturenbrett links neben dem Lenkrad direkt über der Motorhaubenentriegelung - wer nicht genau hinsieht, öffnet versehentlich die Motorhaube. Insgesamt sind zu wenig Ablagen vorhanden. Die gleichförmigen Druckschalter der Klimaanlage können zu leicht verwechselt werden, zudem sind sie so angeordnet, dass der Fahrer nicht die Beifahrereinstellungen sehen kann und umgekehrt. Die Bedienungsanleitung gibt's nur in englischer Sprache.

Frisches Design und hochwertigere Materialien kennzeichnen den neuen CTS. Die Funktionalität ist gut, allerdings kann die Verarbeitungsqualiät immer noch nicht ganz überzeugen.

Raumangebot vorne* — Note: 2,2

\+ Der Fahrersitz lässt sich für Personen bis zu einer Größe von ca. 1,95 m einstellen. Die Innenbreite ist gerade noch gut für diese Klasse. Aufgrund der hohen Karosserielinie fällt das subjektive Raumempfinden etwas knapper aus.

Raumangebot hinten* — Note: 4,0

Die Rückbank ist für zwei Personen ausgeformt, ihnen steht eine eher knappe Innenbreite zur Verfügung. Das Platzangebot hinten reicht nur für knapp 1,80 m große Personen, wenn die Vordersitze für 1,85 m große Menschen eingestellt sind.

Hinten wird es eng: Die knappe Innenbreite lässt nur zwei Personen bis 1,80 m Körpergröße zu, um noch ausreichend Platz zu genießen.

Komfort — Note 1,9

Federung — Note: 2,4

\+ Die Feder-/Dämpfer-Abstimmung ist ausgewogen, tendiert in Richtung straff. Unebenheiten werden meist gut geschluckt; lange Bodenwellen pariert das Fahrwerk gut, kurze Unebenheiten und Einzelhindernisse befriedigend. Der Wagen liegt weitgehend ruhig auf der Straße, die Seitenneigung hält sich in Grenzen.

Sitze — Note: 1,9

\+ Die großen Vordersitze sind straff gepolstert und dennoch bequem. Besonders die Lehnen bieten festen Halt. Höhe und Neigung lassen sich individuell einstellen; der Fahrer hat eine entspannte Sitzposition. Gegen Aufpreis gibt es für die Vordersitze eine Sitzlüftung, die sehr kräftig arbeitet. Die Rücksitzbank ist gut gefedert, hat eine hohe Lehne mit angenehmer Schräge.

– Größere Mitfahrer haben hinten zu wenig Schenkelauflage, weil die Sitzfläche zu wenig nach hinten geneigt ist.

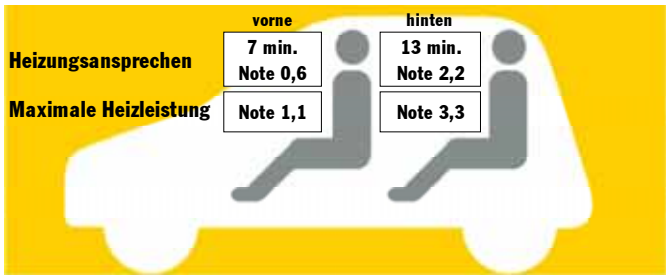
Innengeräusch — Note: 1,6

\+ Der Geräuschpegel im Innenraum ist auch bei höherem Tempo niedrig. Bei Drehzahlen über 4.500 U/min und unter Last wird der Motor laut, das raue Geräusch und die minimalen Vibrationen sind Geschmacksache.

Heizung, Lüftung — Note: 1,2

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

\+ Eine Zwei-Zonen-Klimaautomatik gibt es serienmäßig, die Temperatur lässt sich auf der Fahrer- und Beifahrerseite unabhängig regeln. Gerade vorne spricht die Heizung ausgesprochen schnell an und zeigt eine sehr gute Wirkung, binnen kürzester Zeit wird der Innenraum auf angenehme Temperaturen gebracht, auch wenn es außen Minustemperaturen hat. Hinten sind das Heizungsansprechen und die Heizwirkung gut.



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

Motor/Antrieb — Note 2,0

Fahrleistungen* — Note: 1,4

\+ Mit seinen 3,6 Litern Hubraum kann sich der große V6 ordentlich ins Zeug legen und beispielsweise bei Überholmanövern den CTS in 4,2 Sekunden von 60 auf 100 km/h beschleunigen. Auch die Elastizität ist entsprechend gut.

Laufkultur — Note: 2,0

\+ Der V6-Motor läuft über weite Drehzahlbereiche kultiviert, nur ab ca. 5000 U/min spürt man die leichten Vibrationen.

Schaltung — Note: 2,3

\+ Die Automatik kann nicht so recht begeistern, bei Beschleunigungsforderungen durch den Fahrer lässt sie sich zuerst etwas Zeit mit dem Zurückschalten, schaltet dann Gang für Gang zurück und lässt schließlich den Motor recht hoch drehen. Dadurch vermittelt sie ein Gefühl der Trägheit und Unruhe. Die Schaltvorgänge laufen oft nicht ganz ruckfrei.

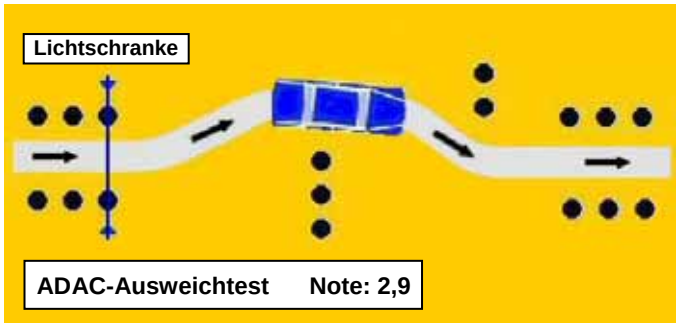
Getriebeabstufung — Note: 3,0

Die Abstufung des Getriebes ist auf möglichst günstige Verbräuche ausgelegt. So muss zum Beschleunigen meist zurückgeschaltet werden. Die sehr lange Übersetzung der oberen Gänge hat große Sprünge zwischen den Gängen zur Folge

Fahreigenschaften — Note 2,0

Fahrstabilität — Note: 2,4

\+ Der Cadillac verhält sich auch bei hohem Autobahntempo richtungsstabil, Korrigieren am Lenkrad ist kaum nötig. Eine elektronische Stabilitätskontrolle gibt es serienmäßig. Die Traktionskontrolle sorgt für gutes Vorwärtskommen, auch wenn die Fahrbahn weniger griffig ist. Zusätzlich spendiert Cadillac dem CTS eine Differenzialsperre. Beim ADAC-Ausweichtest schneidet der CTS nur zufriedenstellend ab, er fällt vor allem durch deutliches Schieben über die Vorderräder auf. Er schleudert aber nicht und bleibt dank deutlicher ESP-Eingriffe recht gut beherrschbar.



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

\+ Der Grenzbereich des CTS liegt hoch, er kündigt ihn mit leichtem Untersteuern an; überschreitet man ihn, schiebt er deutlich über die Vorderräder und bremst sich so ab. In kritischen Situationen greift zudem das ESP hilfreich ein. Dieses Fahrverhalten kommt ungeübten Fahrern entgegen.

Lenkung* — Note: 2,3

\+ Bei schnellen Ausweichmanövern spricht die Lenkung gut an. Sie ist insgesamt recht präzise, vermittelt dem Fahrer aber nur einen zufriedenstellenden Kontakt zur Fahrbahn. Mit ihrer direkten Auslegung unterstützt sie die Handlichkeit des CTS. Ebenso von Vorteil ist der für seine Klasse kleine Wendekreis von 11,5 m. Angenehm ist auch der geringe Kraftaufwand, der am Lenkrad beim Rangieren nötig ist.

Bremse — Note: 1,1

\+ Obwohl das Bremspedal einen "teigigen" Druckpunkt aufweist und weder das Ansprechen noch die Dosierbarkeit wirklich überzeugen können, zeigt sich die Bremsanlage im Notfall äußerst kräftig zupackend und auch bei sehr hoher Belastung als ausgesprochen standfest. Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand braucht der CTS durchschnittlich 35,5 m (Mittel aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Serienbereifung).

Sicherheit — Note 2,5

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme — Note: 2,4

\+ Der Cadillac CTS verfügt serienmäßig über ABS, das elektronische Stabilitätsprogramm ESP sowie einen Bremsassistenten. In der getesteten Ausstattungsvariante bekommt der Kunde zusätzlich Bi-Xenon-Scheinwerfer mit Kurvenlicht. Die LED-Rückleuchten sind von nachfolgenden Fahrern besonders gut zu erkennen. In geöffneten Vordertüren warnen Rückstrahler den rückwärtigen Verkehr.

– Die links vom Fahrer angeordnete Fuß-Feststellbremse kann im Notfall nicht vom Beifahrer 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: 2,5

Die Kopfstützen der Vordersitze bieten nur Personen bis zu einer Größe von 1,80 m einen optimalen Schutz.

\+ Der Abstand zwischen Kopf und Kopfstütze ist aber sehr gering. Der CTS verfügt über Front- und Seitenairbags sowie über von vorne nach hinten durchgehende Kopfairbags. Die Frontairbags sind zweistufig ausgelegt, um einen besseren Schutz bieten zu können. Die Passagiere auf den Vordersitzen werden optisch und akustisch zum Anschnallen ermahnt. An den stabilen Außentürgriffen lässt sich hohe Zugkraft anbringen.

– Hinten reichen die Kopfstützen nur für 1,55 m große Personen - viel zu wenig. Zudem ist der Abstand zwischen Kopf und Kopfstütze zu groß.

Kindersicherheit — Note: 2,7

Nur auf den beiden äußeren hinteren Sitzplätzen lassen sich Kindersitze sinnvoll befestigen.

\+ Kindersitze auf dem Beifahrersitz werden automatisch erkannt und die Airbags vorn rechts abgeschaltet. Für die Außenplätze auf der Rücksitzbank gibt es Isofix-Befestigungen und Ankerhaken (Top-Tether) für Kindersitzsysteme.

– Die an flexiblen Gurten befestigten Gurtschlösser erschweren das Sichern von Kindersitzen. Die Sitzpolster sind zudem nachgiebig, so dass sie für Kindersitze keinen optimalen Untergrund bilden. Die Fensterheber haben hinten haben keinen Einklemmschutz.

Fußgängerschutz — Note: 2,0

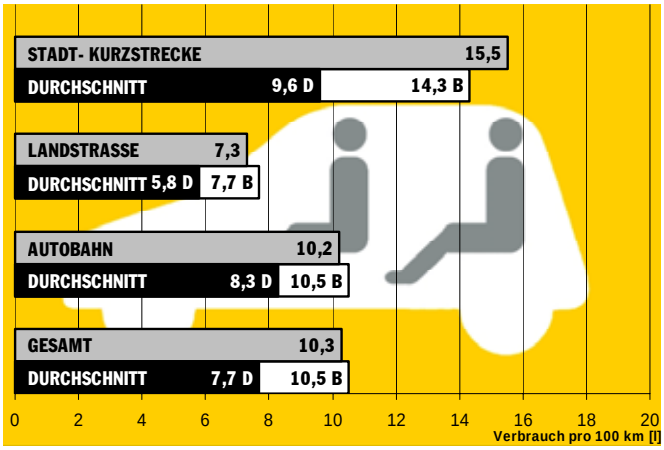
\+ Die Karosserie ist weitgehend glattflächig und im Bugbereich nachgiebig. Auch harte Konturen unter der Motorhaube liegen tief darunter. Bisher liegt noch kein Testergebnis von einem Fußgänger-Crashtest nach EuroNCAP-Norm vor, es ist jedoch von einem eher guten Ergebnis auszugehen, da die Motorhaube des CTS über ein aktives Fußgängerschutzsystem verfügt.

Verbrauch/Umwelt — Note 2,6

Verbrauch* — Note: 3,9

Cadillac hat seinem CTS nicht nur mehr Leistung verpasst, sondern ihn mit Direkteinspritzung auch etwas sparsamer gemacht. Dennoch ergibt sich nur ein ausreichender Durchschnittsverbrauch von 10,3 l Super pro 100 km. Auf der Landstraße kann man die große Limousine relativ genügsam bewegen, der Verbrauch liegt dort bei etwa 7,3 l/100 km. Auf der Autobahn steigt der Kraftstoffkonsum aber deutlich an und liegt bei 10,2 l/100 km.

– Endgültig zuviel gönnt sich der Amerikaner aber innerorts, hier verlangt er nach üppigen 15,5 l Super alle 100 km. Letztlich hängt der Verbrauch stark vom Fahrer ab. Wenn man die Limousine gemütlich und vorausschauend bewegt, pendelt sich der Verbrauch um die 10 l/100 km ein. Wer öfter mal Gas gibt und die Leistung genießt, muss mit deutlich über 20 l/100 km rechnen. Dann stört nicht nur die exorbitante Tankrechnung, sondern auch die geringe Reichweite, denn es sind alle 300 km Tankstopps notwendig.



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

Abgas — Note: 1,2

\+ Die Schadstoffanteile im Abgas sind erfreulich niedrig.

– Gemessene 239 g CO2 pro Kilometer sind aber nicht mehr zeitgemäß und meilenweit entfernt vom 130-g-Ziel.

Die Motorvarianten — in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	2.8 V6	3.6 V6
Aufbau/Türen	ST/4	ST/4
Zylinder/Hubraum [ccm]	6/2792	6/3564
Leistung [kW(PS)]	155(211)	229(311)
Max.Drehmoment [Nm]bei U/min	246/3600	374/5200
0-100 km/h[s]	8,3	6,3
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	225	249
Verbrauch pro 100 km [l]	11,0S	11,2S
Versicherungsklassen KH/VK/TK	19/28/23	19/28/23
Steuer pro Jahr[Euro]	189	243
Monatliche Gesamt-Kosten[Euro]	k.A.	k.A.
Grundpreis[Euro]	36.290	44.490

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

6-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro4
Hubraum	3564 ccm
Leistung	229 kW (311 PS)
bei	6400 U/min
Maximales Drehmoment	374 Nm
bei	5200 U/min
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	6-Gang-Automatikgetriebe
Reifengröße (Serie)	235/50R18ZR
Reifengröße (Testwagen)	***235/50ZR18Y***
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	***11,45 m/11,5 m***
Höchstgeschwindigkeit	241 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	6,3 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Stufe D)	***4,2 s***
Bremsweg aus 100 km/h	***35,5 m***
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	***10,3 l***
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	***15,5/7,3/10,2 l***
CO_2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	264 g/km/***239 g/km***
Innengeräusch 130 km/h	***66 dB(A)***
Länge/Breite/Höhe	4860 mm/1842 mm/1464 mm
Leergewicht/Zuladung	***1850 kg/510 kg***
Kofferraumvolumen normal/geklappt	***375 l/750 l***
Anhängelast ungebremst/gebremst	454 kg/1814 kg
Dachlast	n.b. kg
Tankinhalt	68 l
Reichweite	***660 km***
Allgemeine Garantie	3 Jahre / 100.000 km
Rostgarantie	6 Jahre

ADAC-Testwerte ***kursiv***

Kosten

Monatliche Betriebskosten	***k.A.***
Monatliche Werkstattkosten(geschätzt)	***k.A.***
Monatliche Fixkosten	***k.A.***
Monatlicher Wertverlust	***k.A.***
Monatliche Gesamtkosten	***k.A.***
(vierjährige Haltung, 15000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	19/28/23
Grundpreis	46.490 Euro

Ausstattung

Technik

Abstandsregelung, elektronisch	nicht erhältlich
Allradantrieb	2600 Euro
Automatikgetriebe	2000 Euro°
Bremsassistent	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	Serie
LED-Rückleuchten	Serie
Niveauregulierung	Serie
Parkhilfe, elektronisch (nur hinten)	Serie
Reifendruckkontrolle	Serie
Runflat-Reifen	nicht erhältlich
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht (inkl. Kurvenlicht)	Serie

Innen

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	Serie
Isofix-Kindersicherungssystem	Serie
Klimaautomatik (2 Zonen)	Serie
Navigationssystem (inkl. Bose-Lautsprecher)	2990 Euro°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie
Sitzbezüge, Leder	Serie
Sitze, vorn, beheizbar	Serie
Skisack/Durchladeluke	nicht erhältlich

Außen

Alarmanlage	Serie
Außenspiegel, automatisch abblendend	nicht erhältlich
Lackierung Metallic	890 Euro°
Schiebe-Hubdach (Panorama-Größe)	1650 Euro

°im Testwagen vorhanden

Testzeugnis

Technik/Umwelt(Testergebnis)	**2,4**
Karosserie/Kofferraum	**3,1**
Verarbeitung	2,8
Sicht	3,5
Ein-/Ausstieg	3,0
Kofferraum-Volumen*	3,0
Kofferraum-Zugänglichkeit	3,2
Kofferraum-Variabilität	2,5
Innenraum	**2,5**
Bedienung	2,0
Raumangebot vorne*	2,2
Raumangebot hinten*	4,0
Innenraum-Variabilität	4,0
Komfort	**1,9**
Federung	2,4
Sitze	1,9
Innengeräusch	1,6
Heizung, Lüftung	1,2
Motor/Antrieb	**2,0**
Fahrleistungen*	1,4
Laufkultur	2,0
Schaltung	2,3
Getriebeabstufung	3,0
Fahreigenschaften	**2,0**
Fahrstabilität	2,4
Kurvenverhalten	2,0
Lenkung*	2,3
Bremse	1,1
Sicherheit	**2,5**
Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,4
Passive Sicherheit - Insassen	2,5
Kindersicherheit	2,7
Fußgängerschutz	2,0
Umwelt	**2,6**
Verbrauch*	3,9
Abgas	1,2

Die Wirtschaftlichkeitsdaten liegen im Augenblick noch nicht vollständig vor.

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 Juli 2008.

Nachdruck und gewerbliche Nutzung nur mit Genehmigung der Abteilung Test und Technik der ADAC-Zentrale