

## Land Rover Freelander Td4 SE Automatik (DPF)

Fünftüriger Geländewagen der Mittelklasse (112 kW / 152 PS)

### ADAC Testergebnis

**Note 2,6**

Der Freelander erinnert optisch stark an den größeren Range Rover. Die Verarbeitungsqualität hat im Vergleich zu früheren Modellen stark zugelegt und gibt wenig Anlass zur Kritik. Der 2,2 Liter Diesel-Motor mit 152 PS und 400 Nm Drehmoment sorgt in Verbindung mit dem 6-Gang-Automatikgetriebe für gute Fahrleistungen, auch wenn der Verbrauch darunter leidet. Der ohnehin hohe Kraftstoffkonsum des Dieselaggregats erhöht sich mit dem Automatikgetriebe nochmals um bis zu 1,5 Liter. Das serienmäßige Partikelfiltersystem verhindert den Ausstoß von gesundheitsgefährdendem Dieselruß. Die unpräzise Lenkung und die ausgeprägten Karosseriebewegungen bei schnellen Richtungsänderungen wirken nicht souverän. Das serienmäßige ESP greift allerdings frühzeitig und effektiv stabilisierend ein. Die Geländetauglichkeit kann dank dem "Terrain-Response-System" und großzügigen Rampen- und Böschungswinkeln überzeugen. Auch die passive Sicherheit überzeugt beim Freelander, sieben Airbags sorgen für fünf Sterne beim EuroNCAP-Crashtest. In der Ausstattungsvariante SE kratzt der Freelander (inkl. Automatikgetriebe) an der 40.000 Euro Marke. Als Schnäppchen kann man das nicht gerade bezeichnen. **Konkurrenten** Chevrolet Captiva, Honda CR-V, Jeep Cherokee, Mitsubishi Outlander, Nissan X-Trail, Opel Antara, Toyota RAV 4.



- + **solide Verarbeitung**
- + **übersichtliche Karosserie**
- + **gutes Raumangebot**
- + **kräftiger Motor**
- + **intelligentes Allradkonzept**
- + **komfortable Federung**
- **unpräzise Lenkung**
- **ausgeprägte Seitenneigung**
- **hoher Verbrauch**
- **hohe Fixkosten**

### Karosserie/Kofferraum

**Note 2,8**

#### Verarbeitung

**Note: 2,3**

- + Der Freelander 2 überzeugt durch gute Verarbeitung der Karosserie und des Interieurs. Die im Innenraum verarbeiteten Materialien wirken insgesamt recht hochwertig, auch wenn Premium-Niveau nicht erreicht wird. Der Motorraum ist von unten vollständig geschlossen und somit gegen Verschmutzung geschützt. Die Tankklappe ist mit der Zentralverriegelung gekoppelt. Die Türschweller sind nach außen abgedichtet, dadurch verschmutzt die Kleidung nicht beim Einsteigen. Auf dem Dach können 75 kg transportiert werden, eine Dachreling gibt es aber nicht. Die maximale Anhängelast mit einem gebremsten Anhänger beträgt 2.000 kg.
- Stoßfänger und Karosserieflanken sind nur ganz unten durch Kunststoffverkleidungen gegen kleine Rempler geschützt. Das Auswechseln der Scheinwerferlampen gestaltet sich wegen be-

enger Platzverhältnisse schwierig. Das vollwertige Ersatzrad entspricht nicht der Größe der Fahrbereifung, daher darf nur mit maximal 80 km/h bis zur nächsten Werkstatt gefahren werden.

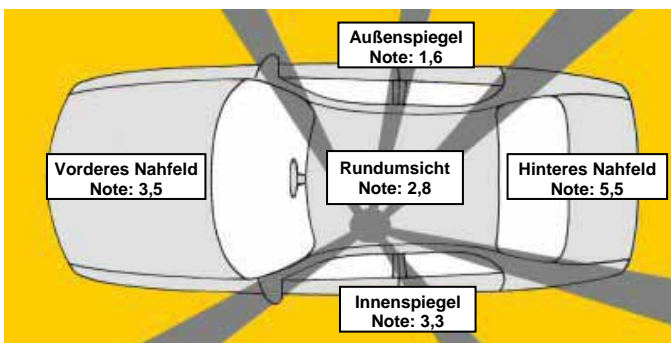
#### Sicht

**Note: 2,4**

- In der ADAC-Rundumsichtmessung schneidet der Wagen durchschnittlich - im Vergleich zu den meisten anderen Fahrzeugen aber recht ordentlich - ab.
- + Der Geländewagen ist eckig und kantig geformt, dadurch sind seine Abmessungen von innen gut abschätzbar, was der Übersicht zugute kommt. Auch hat man durch die erhöhte Sitzposition einen guten Überblick über das Verkehrsgeschehen. Die Außenspiegel sind groß und beheizbar. Vorne und hinten sind serienmäßig Parksensoren vorhanden. Gegen Aufpreis gibt es Bi-Xenon-Scheinwerfer, optional auch mit dynamischem Kurvenlicht.
- Die Sicht auf Hindernisse hinter dem Fahrzeug ist aufgrund der hoch angesetzten Heckscheibe sehr schlecht.



Trotz der breiten Dachsäulen sind die Sichtverhältnisse im Freelandler akzeptabel.



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: 3,4

- + Für die Zentralverriegelung ist eine praktische schlüssellose Fernbedienung vorhanden. Mit ihr können auch die Fenster geöffnet und geschlossen, das Licht ein- und ausgeschaltet, der Kofferraum entriegelt und ein Panikalarm ausgelöst werden.
- Das hohe Schweller- und Sitzniveau über der Straße erschwert den Zustieg. Hinten kommt noch der weit vorstehende Radkasten hinzu. Die Türen werden an Steigungen oder bei starkem Wind nicht zuverlässig offen gehalten.

### Kofferraum-Volumen\* Note: 3,3

Der Kofferraum fasst nur magere 310 l, ziemlich wenig für einen Geländewagen dieser Größe. Nach Umklappen der Rückbank erweitert sich das Volumen auf immerhin akzeptable 640 l. Durch die fast senkrechte Heckpartie kann der Kofferraum gut bis unter das Dach beladen werden.

### Kofferraum-Zugänglichkeit Note: 2,2

- + Der Kofferraum lässt sich leicht von hinten entriegeln und öffnen; auch das Schließen funktioniert problemlos mit einer Hand. Innen stört keine Bordwand. Das Format ist zweckmäßig und die Ladeöffnung auch für sperrige Gegenstände großzügig gestaltet. Die Heckklappe öffnet weit, dadurch können sich auch über 1,90 m große Personen nicht den Kopf anschlagen.

- Die sehr hohe Ladekante (mehr als 80 cm über der Straße) führt dazu, dass man das Ladegut weit anheben muss.



Sperrige Gegenstände lassen sich zwar gut beladen, der Kofferraum ist aber beim neuen Freelandler um 45 l kleiner geworden und fasst somit nur noch magere 310 l.

### Kofferraum-Variabilität Note: 2,0

- + Die Rücksitzbank ist im Verhältnis 60 zu 40 geteilt und kann leicht umgeklappt werden. Dazu kann man die Sitzflächen nach vorne legen, es entsteht dann ein ebener Ladeboden ohne Stufe. Der Klappmechanismus ist leicht zu bewerkstelligen, die Kopfstützen können dazu eingesteckt bleiben, wenn sie zuvor versenkt wurden. Für kleine Utensilien befinden sich links und rechts Ablagefächer.

## Innenraum Note 1,7

### Bedienung Note: 1,5

- + Insgesamt lässt sich der Freelandler einfach bedienen. Lenkrad (höhen- und längseinstellbar), Pedale und Schalthebel liegen optimal. Scheibenwischer und Fahrlicht schalten sich bei Bedarf sensorgesteuert ein (Serie beim SE). Alle Fenster und das Schiebedach lassen sich elektrisch öffnen und schließen (auch per Fernbedienung) und verfügen über eine Antippautomatik mit Einklemmschutz. Die Außenspiegel können ebenfalls über einen gut



Gute Funktionalität und eine saubere Verarbeitung zeichnen den neuen Freelandler aus.

angeordneten Schalter elektrisch eingestellt und eingeklappt werden. Die Instrumente lassen sich gut ablesen, für alle wichtigen Funktionen sind klar erkennbare Kontrollleuchten vorhanden. Der Bordcomputer informiert u.a. über den Kraftstoffverbrauch, die Texte sind allerdings stark abgekürzt und teilweise nicht verständlich (z.B. "BEREI" für Restreichweite). Die Klimaautomatik lässt sich leicht bedienen, die Schalter und Knöpfe liegen aber zu tief. Das Navigationssystem mit Farbdisplay (Aufpreis) lässt sich mittels Touchscreen leicht einstellen. Es gibt sogar die Möglichkeit über Koordinaten das Ziel einzugeben (sinnvoll bei einem Geländewagen). Das Kartenmaterial umfasst neben Deutschland auch das europäische Ausland, allerdings fehlen teilweise wichtige Nachbarländer (z.B. Frankreich, Polen, Tschechien). Das Handschuhfach ist groß und beleuchtet.

- Zum Starten des Motors muss die Fernbedienung in einen Schacht eingeführt werden und dann an anderer Stelle umständlich ein Startknopf gedrückt werden. Die schmalen Leisten im Lenkrad zur Betätigung der Hupe sind im Notfall schlecht zu erreichen. Einige Knöpfe der Heizung liegen besonders tief, z.B. der Umluftschalter. Hinten stößt der mittlere Passagier mit den Fußspitzen an die hinteren Audio-Bedienelemente. Leseleuchten gibt es nicht, nur jeweils eine zentrale Leuchte vorne und hinten. Die Hebefunktionen für die vordere und hintere Scheibenwaschanlage sind etwas ungewöhnlich angeordnet (Hebel ziehen: Waschanlage hinten; Knopf drücken: Waschanlage vorne).

### Raumangebot vorne\*

**Note: 1,2**

- + Vorne ist der Freelander sehr geräumig und bietet deutlich mehr Platz als sein Vorgänger. Sowohl in der Höhe als auch in der Beinfreiheit reichen die Abmessungen für Insassen bis knapp 2,0 m Größe aus.

### Raumangebot hinten\*

**Note: 1,8**

- + Hinten zeigt sich der Freelander ebenfalls geräumig. Selbst wenn die Vordersitze auf 1,85 m große Personen eingestellt sind, reicht der Platz hinten noch für Insassen bis zu 2,0 m Größe aus. Auch subjektiv ist das Raumangebot großzügig, nur der Mittelsitz ist schmal und außen sitzt man relativ nahe an den Dachpfosten.

## Komfort

**Note 2,3**

### Federung

**Note: 2,5**

Die Federung des Freelander ist sehr komfortabel ausgelegt. Die Straßenlage ist für einen Geländewagen in Ordnung. Langwellige Fahrbahnen stellen kein Problem dar, die Stuckerneigung ist für einen Geländewagen erfreulich gering. Bei Kurvenfahrt neigt sich die Karosserie recht stark und beim Bremsen taucht der Geländewagen vorne ein.

### Sitze

**Note: 2,0**

- + Die vorderen Sitze sind straff gepolstert, bequem und bieten bei guter Körperunterstützung eine einwandfreie Sitzposition. In der Ausstattungsvariante SE sind die Sitze elektrisch einstellbar, der Fahrersitz auch in Höhe und Neigung. Der Fahrersitz ist mit einer Lordosenstütze ausgestattet, die sich in der Intensität, nicht aber

in der Höhe einstellen lässt. Der Teilleder-Bezug ist atmungsaktiv und fühlt sich angenehm an. Hinten ist die Sitzposition ebenfalls gut, die Oberschenkelunterstützung besser als bei den meisten Konkurrenten. Alle Insassen verfügen über Haltegriffe am Dach.

### Innengeräusch

**Note: 1,9**

- + Das Innengeräusch ist bis 130 km/h unauffällig. Bei höheren Geschwindigkeiten steigen die Windgeräusche, werden aber nicht als aufdringlich empfunden.

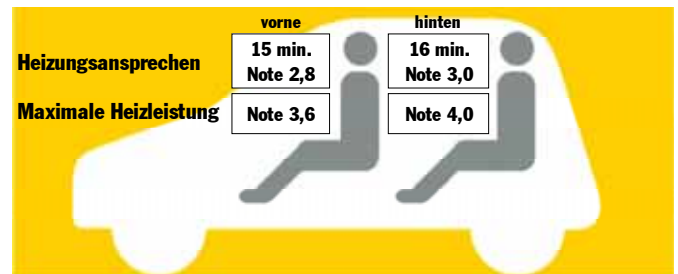
### Heizung, Lüftung

**Note: 2,7**

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

Die Heizwirkung im vorderen Bereich ist nur durchschnittlich. Hinten dauert es noch etwas länger bis angenehme Temperaturen erreicht werden.

- + Eine Klimaautomatik ist serienmäßig vorhanden. Optional wird eine Diesel-Zusatzheizung angeboten, die für schnellere Erwärmung des Innenraumes sorgen soll (im Testwagen nicht vorhanden).



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

## Motor/Antrieb

**Note 1,9**

### Fahrleistungen\*

**Note: 2,0**

- + Mit dem 2,2 l großen Dieselmotor mit 152 PS realisiert der Freelander recht gute Beschleunigungs- und Elastizitätswerte. Auch ohne Kickdown kann problemlos überholt werden.

### Laufkultur

**Note: 2,5**

- + Die Laufkultur des Dieselmotors ist für einen Vierzylinder recht ordentlich.

### Schaltung

**Note: 1,7**

- + Die 6-Stufen-Automatik schaltet recht spontan und absolut ruckfrei. Beim Kickdown wird allerdings oft zu weit zurück geschaltet, dadurch befindet man sich schon in einem hohen Drehzahlbereich, bei einem Dieselmotor nicht ganz ideal, da bei niedrigeren Drehzahlen ein höheres Drehmoment ansteht.

### Getriebeabstufung

**Note: 1,5**

- + Die 6-Gang-Automatik passt gut zum Dieselmotor. Die sechste Fahrstufe ist als langer Schongang ausgelegt.
- Eine Untersetzung gibt es beim Freelander 2 nicht.

## Fahreigenschaften

**Note 3,4**

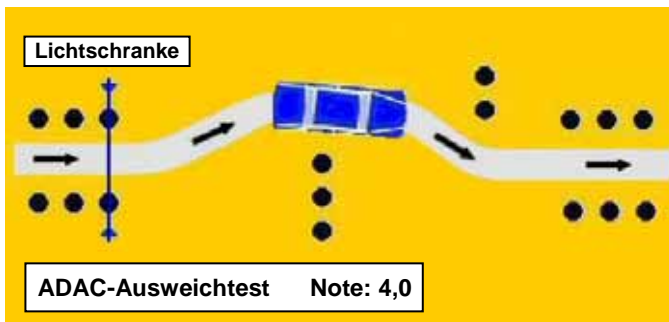
### Fahrstabilität

**Note: 3,1**

Beim ADAC-Ausweichtest überschiebt der schwere Geländewagen stark. Reduziert man die Einfahrgeschwindigkeit, nimmt das Grip-Niveau zu und der Geländewagen hebt mit den kurveninne-

ren Rädern ab. Durch die beim Freelander im ESP integrierte Wankneigungserkennung (RSC) wird allerdings ein drohender Überschlag frühzeitig erkannt und durch gezielte Bremsingriffe zuverlässig die Kippgefahr unterbunden.

- + Mit serienmäßigem ESP ist der Freelander fahrstabil und sicher unterwegs. Mit dem "Terrain Response-System" kann der Fahrer je nach Untergrund zwischen Normal, Gras/Schnee, Schlamm und Sand wählen. Der intelligente Allradantrieb passt während der Fahrt die Kraftverteilung via Haldex-Kupplung zwischen Vorder- und Hinterachse ständig den aktuellen Fahrbahnbedingungen an. Das garantiert optimale Traktion auf nahezu jedem Untergrund und reduziert den Verbrauch bei Fahrten auf normaler Straße. Die gute Geländegängigkeit des Freelander lässt einen auch abseits befestigter Straßen sicher unterwegs sein. Eine Wattiefe von 50 cm lässt auch das Überqueren kleiner Wasserfurten zu. Durch einen Rampenwinkel von ca. 23° und großen Böschungswinkeln (vorne ca. 31°, hinten 34°) kann mit dem Land Rover auch schwieriges Gelände befahren werden.



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: 3,3

Das Kurvenverhalten des Freelander ist nicht souverän aber sicher. Der Wagen zeigt kaum eine Tendenz zum Über- oder Untersteuern, die Karosserie neigt sich aber relativ ausgeprägt. Die unpräzise Lenkung erfordert hohe Konzentration beim schnellen Umfahren enger Kurven. Geht man in der Kurve schlagartig vom Gas, drängt das Heck nach. Das elektronische Stabilitätsprogramm verhindert schlimmeres.

### Lenkung\* Note: 3,4

Die Lenkung des Freelanders ist zu leichtgängig, unpräzise und synthetisch, kann kaum Kontakt zur Fahrbahn vermitteln. Wenigstens ist der Kraftaufwand beim Rangieren niedrig. Der Wendekreis ist mit 11,8 m noch durchschnittlich.

### Bremse Note: 3,6

Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand ist der Bremsweg mit durchschnittlich 43 m gerade noch zufriedenstellend (Mittelwert aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Serienreifen). Auch nach mehreren Vollbremsungen lässt die Bremswirkung nicht nach. Das Ansprechen und die Dosierbarkeit der Bremse sind passabel. Der Bremsassistent stellt auch weniger

geübten Fahrern das volle Potenzial der Bremsanlage zur Verfügung.

## Sicherheit Note 2,2

### Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme Note: 2,7

- + Der Freelander ist serienmäßig mit ESP und einem elektronischen Bremsassistent ausgerüstet; damit erfüllt er die Mindestanforderung an die aktive Sicherheit. Gegen Aufpreis sind Xenonscheinwerfer mit dynamischem Kurvenlicht erhältlich (im Testwagen nicht vorhanden).



### Passive Sicherheit - Insassen Note: 1,7

- + Der Freelander 2 ist neben den üblichen Front- Seiten- und Kopfairbags auch mit einem großzügig dimensionierten Knieairbag für den Fahrer ausgestattet. Zusammen mit der stabilen Fahrgastzelle erreicht er beim EuroNCAP Crashtest alle fünf möglichen Sterne; das spricht für maximale Sicherheit der Insassen bei verschiedenen Unfall-Konstellationen. Auch in der Kindersicherheit liegt der Wagen mit vier von fünf Sternen auf hohem Niveau. Vorne sind die Kopfstützen für bis zu 1,85 m große Insassen einstellbar. An den stabilen Türgriffen lässt sich sehr hohe Zugkraft aufbringen. So kann man nach einem Unfall verklemmte Türen leichter öffnen.

### Kindersicherheit Note: 1,5

- + Der Wagen eignet sich gut zur sicheren und lagestabilen Befestigung von Kinderrückhaltesystemen - auf den hinteren Außensitzen auch mittels Isofix plus Ankerhaken (diesen gibt es auch für den Mittelsitz). Die Gurte sind lang genug, die Gurtschlösser fest fixiert, das erleichtert das Angurten. Der rechte Front-Airbag lässt sich (mit dem Zündschlüssel) deaktivieren. Dann dürfen auf dem Beifahrersitz auch rückwärts gerichtete Kindersitze befestigt werden.
- Der hintere Mittelsitz ist weniger für einen Kindersitz geeignet. Isofix fehlt und ein hier montierter Kindersitz verdeckt die Gurtanlenkpunkte der äußeren Sitze. Zudem ist der Sitz hier ungünstig konturiert.

### Fußgängerschutz Note: 4,0

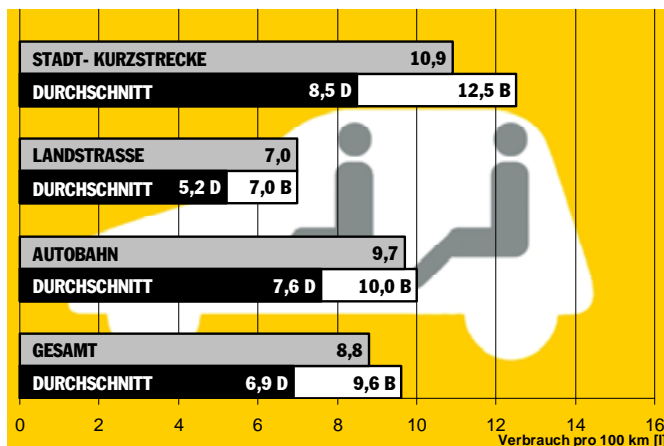
- Beim simulierten Fußgängerunfall (EuroNCAP) schneidet der Wagen mit einem von vier Sternen schwach ab.

## Verbrauch/Umwelt Note 3,7

### Verbrauch\* Note: 5,2

- Schon mit manuellem Schaltgetriebe ist der Kraftstoffkonsum des Freelander Td4 hoch. Mit Automatikgetriebe steigt der Verbrauch

nochmals an. Rund ein Liter Mehrverbrauch gehen auf das Konto der Automatik. Im Schnitt müssen pro 100 km 8,8 Liter Diesel getankt werden. Innerorts sind es 10,9 l, außerorts 7,0 l und auf der Autobahn 9,7 l auf 100 km.



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

### Abgas

Note: 2,2

- + Die Anteile an Schadstoffen im Abgas sind relativ niedrig. Ein serienmäßiger Partikelfilter (geschlossenes System) verhindert den Ausstoß von gesundheitsgefährdendem Dieselaß.

### Wirtschaftlichkeit\*

Note 4,3

#### Betriebskosten

Note: 4,5

- Der hohe Verbrauch des Land Rover Freelander schlägt sich auch in den Betriebskosten nieder.

#### Werkstatt- und Reifenkosten

Note: 5,5

Für eine Beurteilung liegen uns noch keine Daten des Herstellers vor - die Berechnung der Werkstattkosten beruht deshalb auf Erfahrungswerten.

- + Land Rover gewährt eine dreijährige Herstellergarantie bis maximal 100.000 Kilometer.
- Hohe Werkstattstundensätze verhindern eine bessere Benotung.

### Wertstabilität

Note: 2,0

- + Der Freelander, vor allem mit moderner Dieselmotor und umweltfreundlichem Rußpartikelfilter, ist nicht nur als Neufahrzeug sehr gefragt, sondern auch gebraucht. Ihm kann eine gute Wertstabilität prognostiziert werden.

### Kosten für Neuanschaffung

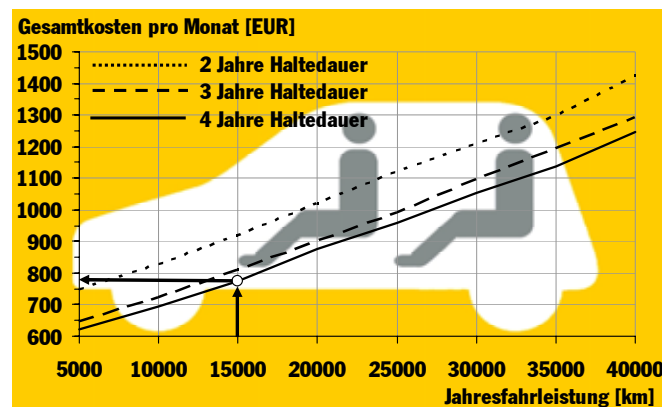
Note: 5,1

- Der Land Rover Freelander SE mit Dieselmotor und Automatikgetriebe zeigt sich nicht als Schnäppchen. 39.960 Euro sind mindestens fällig. Viele wichtigen Extras sind bei der teuren SE-Ausstattung aber schon serienmäßig an Bord.

### Fixkosten

Note: 4,9

- Hohe Ausgaben für Steuer und Haftpflichtversicherung lassen die Fixkosten in die Höhe schnellen. Die Einstufungen der Kaskoversicherungen bewegen sich dagegen noch auf akzeptablen Niveau.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Autokosten (Beispiel: 774 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

### Die Motorvarianten

### in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	i6	Td4
Aufbau/Türen	GE/5	GE/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	6/3192	4/2179
Leistung [kW(PS)]	171(233)	112(152)
Max.Drehmoment [Nm]bei U/min	317/3200	400/2000
0-100 km/h[s]	8,9	11,7
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	200	181
Verbrauch pro 100 km [l]	11,9S	7,8D
Versicherungsklassen KH/VK/TK	23/21/20	23/21/20
Steuer pro Jahr[Euro]	216	339
Monatliche Gesamt-Kosten[Euro]	851	659
Grundpreis[Euro]	38.000	30.900

#### 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-Haftpflicht  
VK = Vollkasko  
TK = Teilkasko

#### Kraftstoff:

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

## Daten und Messwerte

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro4 III
Hubraum	2179 ccm
Leistung	112 kW (152 PS)
bei	4000 U/min
Maximales Drehmoment	400 Nm
bei	2000 U/min
Kraftübertragung	permanenter Allradantrieb
Getriebe	6-Gang-Automatikgetriebe
Reifengröße (Serie)	235/65R17
Reifengröße (Testwagen)	<b>235/56R17V</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	<b>11,85 m/11,75 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	181 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	11,2 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Stufe D)	<b>6,8 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	<b>43 m</b>
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	<b>8,8 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>10,9/7,0/9,7 l</b>
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Herstellerangabe/Test	224 g/km/ <b>231 g/km</b>
Innengeräusch 130 km/h	<b>67 dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	4500 mm/1910 mm/1740 mm
Leergewicht/Zuladung	<b>1930 kg/575 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>310 l/640 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/2000 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	68 l
Reichweite	<b>770 km</b>
Allgemeine Garantie	3 Jahre / 100.000 km
Rostgarantie	6 Jahre

ADAC-Testwerte *kursiv*

## Kosten

Monatliche Betriebskosten	<b>181 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten(geschätzt)	<b>85 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>112 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>396 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>774 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	23/21/20
Grundpreis	39.960 Euro

## Ausstattung

### Technik

Abstandsregelung, elektronisch	nicht erhältlich
Allradantrieb	Serie
Automatikgetriebe	2260 Euro°
Bremsassistent	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	440 Euro
Parkhilfe, elektronisch (vorne + hinten)	Serie
Rußpartikelfilter	Serie
Tempomat	Serie
Xenonlicht (Bi-Xenon)	760 Euro

### Innen

Airbag, Seite vorne	Serie
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Audioanlage (Alpine mit CD-Player)	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend (+ Luftgütesensor)	400 Euro
Isofix-Kindersicherungssystem	Serie
Klimaautomatik (2-Zonen)	Serie
Knieairbag (Fahrer)	Serie
Navigationssystem (DVD mit Farbdisplay)	2150 Euro°
Sitzbezüge, Leder (Teilleider)	Serie
Sitze, vorn, beheizbar	380 Euro°
Skisack/Durchladeluke	nicht erhältlich
Zusatzheizung (Diesel)	640 Euro

### Außen

Außenspiegel, elektrisch anklapp-/beheizbar	Serie
Nebelscheinwerfer (Regen-/Lichtsensor)	Serie
Panorama-Glasdach (elektrisch)	1400 Euro°

°im Testwagen vorhanden

## Testzeugnis

### Technik/Umwelt(Testergebnis)2,6

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

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