

Chrysler Grand Voyager 2.8 CRD Limit. Autom. (DPF)

Fünftürige Großraumlimousine der Mittelklasse (120 kW / 163 PS)

ADAC Testergebnis

Note 2,7

In der neuesten Generation wurde der Grand Voyager an vielen Stellen überarbeitet und passt sich optisch der erfolgreichen Linie des 300C an. Der Qualitätseindruck von Karosserie und Innenraum hat sich gesteigert, das europäische Niveau hat er aber noch nicht erreicht. Dafür bietet das Topmodell allen erdenklichen Luxus, von elektrischen Türen und Klappen bis hin zu serienmäßigen Xenonscheinwerfern, Ledersitzen und auf Wunsch einem Entertainment-Paket mit zwei im Dach versenkbaren LCD-Displays. Das Stow 'n Go-System lässt alle hinteren Sitze im Boden verschwinden. Mit dem optionalen Swivel 'n Go-System können die mittleren Sitze um 180 Grad nach hinten gedreht werden. Nur der Vierzylinder-Dieselmotor überzeugt weniger. Er ist recht schwach und dabei sehr durstig. Zumindest hat er einen Partikelfilter. Mit ESP und zahlreichen Airbags liegt er, was die Sicherheit angeht, auf dem Stand der Technik.

Ein Familien-Van mit viel Luxus zum stolzen Preis von etwa 44.000 Euro. **Konkurrenten:** Kia Carnival, Renault Grand Espace.

- + sehr geräumige Karosserie, seitliche Schiebetüren
- + großer Kofferraum
- + sehr bequemes Ein- und Aussteigen
- + viel Luxus
- + ESP und Kopfairbags
- + Partikelfilter Serie
- gefühllose Lenkung
- schwache Bremsen
- hoher Verbrauch
- hohe Unterhaltskosten



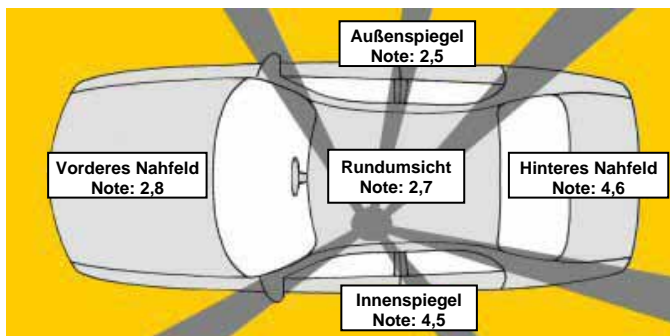
Karosserie/Kofferraum

Note 1,9

Verarbeitung

Note: 2,9

- + Der neue Grand Voyager wurde völlig neu gestaltet und hebt sich damit deutlich vom Vorgänger ab. Die Verarbeitung sowohl der Karosserie als auch vom Innenraum ist deutlich besser geworden. Sie liegt zwar noch nicht auf höchstem Niveau, kann sich aber nun doch sehen lassen. Dekorelemente im Holz- und Aluminium-Look



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten 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.

sorgen für ein nobles Ambiente, auch wenn sie sich nicht besonders hochwertig anfühlen. Das Topmodell Limited ist serienmäßig mit Ledersitzen und dem praktischen Stow 'n Go-System ausgestattet. Es ermöglicht das Versenken aller hinteren Sitze. Der Unterboden ist im Bereich des Motors geschlossen und im weiteren Verlauf nach hinten glattflächig; das verhindert das Eindringen von Straßenschmutz und reduziert Luftverwirbelungen. Auf der Dachreling mit längs verschiebbaren Querträgern können Gegenstände bis zu 68 kg transportiert werden.

- Die Stoßfänger und Karosserieflanken besitzen keine Schutzleisten gegen Beschädigungen durch Parkrempel; die schmalen Chromleisten dienen nur der Optik. Das Öffnen des Tankverschlusses erfordert die Benutzung des Schlüssels. Dieser muss zunächst umständlich aus der Fernbedienung entnommen werden. Eine völlig rückständige Lösung, unverständlich für ein Auto, bei dem sonst alles elektrisch funktioniert. Das Reserverad (Notrad) befindet sich an sehr ungewohnter Position mittig unter den Vordersitzen. Um es abzumontieren, muss von innen eine Schraube gelöst werden. Anschließend muss man unter das Auto kriechen und das Rad entnehmen - noch schwieriger ist es, das defekte Rad dort zu verstauen. Eine Folge des sonst sehr angenehmen Stow 'n Go System, da die Versenkräume der Sitze keinen Platz für das Ersatzrad lassen.

Sicht

Note: 2,2

In der ADAC-Rundumsichtmessung schneidet der Grand Voyager recht gut ab. Die Dachsäulen sind aus Sicht des Fahrers relativ

schmal, die Kopfstützen der hinteren Sitze lassen sich versenken, wenn sie nicht benötigt werden.

- + Der Fahrer kann durch die hohe Karosserie und die hohe Sitzposition den umliegenden Verkehr gut überblicken. Die Außenspiegel sind groß und beheizt. Der Innenspiegel blendet bei störendem Scheinwerferlicht selbsttätig ab. Xenonscheinwerfer sind Serie, auch die Rückfahrkamera in Kombination mit Parksensoren hinten. Ein kleiner, aus dem Dach ausklappbarer Konvexspiegel ermöglicht dem Fahrer und Beifahrer, die Insassen auf der zweiten und dritten Sitzreihe zu beobachten - ideal für die große Familie.



Die versenkbaren Kopfstützen erleichtern die Sicht nach hinten.

Ein-/Ausstieg

Note: 2,8

- + Besonders vorne und zu den Einzelsitzen der zweiten Reihe ist das Ein- und Aussteigen sehr bequem. Die seitlichen Schiebetüren öffnen auf Wunsch elektrisch per Knopfdruck (Fernbedienung oder Tasten an den B-Säulen und in der vorderen Dachkonsole). Sie sind in geöffneter Position fest arretiert. Stabile Haltegriffe an den B-Säulen erleichtern zusätzlich den Zustieg. Beim Ent- und Verriegeln der Türen bleiben die Scheinwerfer einige Zeit eingeschaltet und beleuchten den Weg.
- Der Einstieg zur dritten Sitzreihe wird durch das Vorklappen der Sitze der zweiten Reihe nach vorne zwar etwas erleichtert, ist aber dennoch recht beschwerlich. Beim Parken an Steigungen sind die Türaufhalter der beiden Vordertüren zu schwach. Man kann sich besonders leicht versehentlich aussperren.

Kofferraum-Volumen*

Note: 0,6

- + Selbst wenn alle sieben Sitzplätze benötigt werden, fasst der Kofferraum noch großzügige 465 l. Nach dem Versenken der hintersten Sitzreihe stehen 1120 l zur Verfügung. Durch weiteres



Der Kofferraum des neuen Grand Voyager ist üppig: Bei sieben Sitzen bleiben immer noch 465 l Volumen zur Verfügung. Sind alle Sitze im Boden versenkt, so stehen 1980 l Volumen bereit.

Verstauen der beiden einzelnen Mittelsitze im Boden steigt das Ladevolumen auf stattliche 1980 l (jeweils gemessen bis zur Fensterunterkante). Durch die günstige Form der Heckpartie kann der Kofferraum gut bis unter das Dach beladen werden.

Kofferraum-Zugänglichkeit

Note: 1,3

- + Die Heckklappe lässt sich sehr leicht öffnen und schließen, auch elektrisch betrieben mit der Fernbedienung sowie durch Tasten am Fahrerplatz und der Seitenverkleidung der dritten Sitzreihe. Der Kofferraum ist bequem zugänglich. Der Ladeboden ist niedrig und die Öffnung sehr groß, eine störende Bordwand gibt es nicht. Das Format ist zweckmäßig, auch sperrige Gegenstände lassen sich sehr gut unterbringen.

Kofferraum-Variabilität

Note: 0,8

- + Mit dem Stow 'n Go System lassen sich die Sitze der zweiten Sitzreihe mühelos mit wenigen Handgriffen zusammenklappen und im Fahrzeugboden versenken. Die Dreierbank in der dritten Reihe lässt sich per Knopfdruck elektrisch im Boden versenken - auf Wunsch nur der schmale oder nur der breite Teil sowie die gesamte Sitzbank. Dadurch entsteht ein durchgehend ebener Ladeboden mit einer Länge von fast 2,30 m. Bei aufrecht gestellten Sitzen bieten Lademulden im Fahrzeugboden Stauraum für kleinere Utensilien.

Innenraum

Note 1,9

Bedienung

Note: 1,9

- + Der Chrysler Grand Voyager ist über und über mit elektrischen Funktionen ausgestattet und lässt sich daher überwiegend einfach und komfortabel bedienen. Neben Heckklappe und seitlichen Schiebetüren funktionieren auch Spiegel und Fenster elektrisch (leider nur das Fahrerfenster mit Antippautomatik). Auch die Pedale lassen sich elektrisch der Fahrergröße anpassen. Das Lenkrad ist zwar nur in der Höhe einstellbar, hat aber grundsätzlich eine angenehme Neigung. Der weit oben angeordnete Getriebewählhebel stört nicht beim Durchgehen nach hinten oder zur Beifahrerseite. Die Ablesbarkeit der Instrumente ist gut, Kontrollleuchten sind für die meisten wichtigen Funktionen vorhanden (nicht für das eingeschaltete Abblendlicht). Das Lenkrad beinhaltet an der Vorderseite Tasten (leider unbeleuchtet) für den Bordcomputer bzw. das Navigationssystem (Luxury-Paket); an der Rückseite findet man Schalter für das Radio. Ein Tempomat ist Serie, er lässt sich über einen praxisgerechten Hebel neben dem Lenkrad gut einstellen. Viele Ablagen vorne (auch in der mittleren Bodenkonsolle) und in der dritten Sitzreihe erlauben das Verstauen von kleinen Utensilien bzw. Getränkeflaschen. Optional gibt es ein Entertainmentsystem mit zwei im Dach versenkbaren LCD-Bildschirmen mit je einem eigenen DVD-Player; auch externe Geräte wie Spielekonsolen können hier angeschlossen werden.



Verbessert: Sowohl die Verarbeitungsqualität als auch die Funktionalität hat sich gegenüber dem Vorgänger wesentlich verbessert.

Hinten sind zusätzliche Einsteller für die Heizung am Himmel vorhanden. Aus den Vordersitzen klappbare Tablett dienen den Mitfahrern der zweiten Sitzreihe als Ablagefläche. Das Handschuhfach ist doppelt ausgeführt und insgesamt sehr groß, allerdings unbeleuchtet. Für alle Insassen befinden sich einzeln einschaltbare LED-Leseleuchten am Dach; zusätzlich gibt es eine blau-grün schimmernde indirekte Innenraumbelichtung. Zahlreiche 12V-Steckdosen ermöglichen das Betreiben von Kleingeräten. Insgesamt ist im Grand Voyager so gut wie alles vorhanden, was einer bis zu siebenköpfigen Familie angenehmsten Reisen ermöglicht und für jeden erdenklichen Luxus sorgt. Die Eingewöhnungszeit ist dabei vergleichsweise niedrig.

- Der Sprung vom Gas- zum Bremspedal ist zu hoch (unabhängig von der Einstellung, da sich nur beide Pedale gemeinsam einstellen lassen); bei eiligen Bremsmanövern könnte das Bremspedal nicht schnell genug erreicht werden. Die Bedienelemente der Heizung liegen zu tief, Einstellen lenkt vom Verkehr ab. Die Schalter der elektrischen Fensterheber sind unbeleuchtet. Die Taste der Warnblinkanlage ist zu klein und nicht sofort auffindbar.

Raumangebot vorne*

Note: 2,0

- + Das Raumgefühl auf den Vordersitzen ist besonders durch die üppige Innenraumbreite großzügig. Der Fahrersitz lässt sich weit zurückschieben, so dass auch noch Personen mit einer Größe von ca. 1,90 m entspannt Platz haben.

Raumangebot hinten*

Note: 1,3

Insgesamt können bis zu sieben Personen im Grand Voyager mitfahren.

- + Auch im Fond ist viel Platz vorhanden. Auf den beiden Einzelsitzen in der zweiten Reihe finden Mitfahrer bis zu einer Größe von ca. 1,90 m Platz. In der dritten Reihe stoßen erst über 1,80 m große Personen mit dem Kopf ans Dach. Die Beinfreiheit beträgt jeweils weit über 2,0 m. Die zweite Sitzreihe ist in der Länge variabel und kann so eingestellt werden, dass sowohl auf dieser wie auch der dritten Reihe genügend Beinfreiheit vorhanden ist.
- Der seitliche Kopfabstand zum Dach ist knapp bei großen Insassen und die Innenraumbreite ist für drei erwachsene Insassen auf der hintersten Sitzreihe gering.



Auf den hinteren Sitzplätzen wird ein sehr großzügiges Raumgefühl vermittelt. Personen bis 1,90 m Körpergröße können ausreichend Platz genießen.

Innenraum-Variabilität

Note: 2,0

- + Die hinteren Sitze sind dank serienmäßigem Stow 'n Go-System im Boden versenkbar. Ordert man das optionale Swivel 'n Go-System, lassen sich die Sitze der mittleren Sitzreihe um 180° nach hinten drehen. So können die Mitfahrer der zweiten und dritten Sitzreihe zueinander sitzen, nach ganz hinten steigt man dann auch leichter ein. Dazwischen lässt sich ein im Boden verstauter Tisch aufbauen. Es gibt zudem zahlreiche mehr oder weniger sinnvolle, elektrisch zu betätigende Einstellmöglichkeiten für die

hinterste Sitzreihe.

Komfort

Note 2,8

Federung

Note: 2,8

Das komfortable Fahrwerk ist ausgewogen abgestimmt, dank neuer Verbundlenker-Hinterachse poltert es weniger und die Seitenneigung in Kurven wurde verbessert. Es federt weich und geschmeidig an, schluckt kleine und größere Unebenheiten recht gut. Auszunehmen sind kleine Fahrbahnebenheiten, bei denen das Fahrwerk die Stöße immer noch an die Insassen weiterleitet (leichte Stuckerneigung). Lange Bodenwellen, insbesondere in Kurven, regen die Karosserie zu vertikalen Aufbaubewegungen an.

Sitze

Note: 2,8

Der unperforierte Lederbezug ist im Sommer schweißtreibend. Im oberen Bereich der vorderen Sitze kommt Wildleder zum Einsatz, hier ist das Problem weniger vorhanden.

- + Die Vordersitze sind bequem und groß genug, auch für fülligere Personen. Fahrer- und Beifahrersitz lassen sich durch die elektrische Höhen- und Neigungseinstellung unterschiedlichen Personengrößen anpassen.
- Die Sitze bieten allesamt wenig Seitenhalt. Die Sitzlehnen der zweiten und dritten Sitzreihe sind zu niedrig, die Unterstützung im Bereich des Oberkörpers ist dadurch relativ gering. Es fehlen Haltegriffe am Dach, die man in schnellen Kurven vermisst. Stattdessen befinden sich Griffe an den A- und B-Säulen, die zumindest den Zustieg erleichtern. In der dritten Sitzreihe sitzen Erwachsene in unbequemer Hockhaltung, weil die Sitzflächen tief und stark nach hinten geneigt sind.

Innengeräusch

Note: 2,9

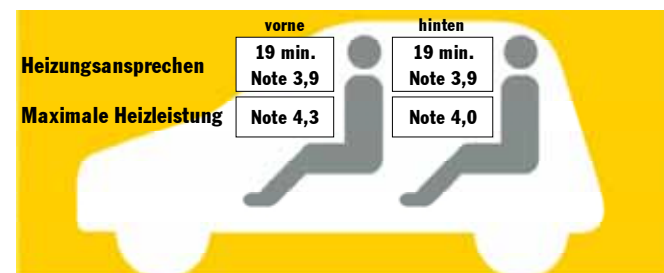
Das Fahrgeräusch wird im Innenraum bis 130 km/h als unaufdringlich empfunden; dies wird auch durch einen recht guten Messwert belegt. Fährt man jedoch schneller, treten deutliche Windgeräusche in der Vordergrund; manchmal hat man den Eindruck, dass ein Fenster nicht vollständig geschlossen sein könnte.

Heizung, Lüftung

Note: 2,8

(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC Klimakammer). Die Heizwirkung ist nur mäßig. Vorne, sowie im hinteren Fahrgastraum muss man sich recht lang gedulden, bis sich bei kalter Witterung angenehme Temperaturen einstellen.

- + Die Drei-Zonen-Klimaautomatik arbeitet fein und situationsangepasst. Die Temperatur lässt sich für Fahrer und Beifahrer sowie für die Insassen im Fond separat einstellen. Zusätzliche Einsteller am Dach der zweiten Sitzreihe ermöglichen es den Mitfahrern, dies selbst zu tun. Zur besseren Durchlüftung lassen sich die hintersten Seitenfenster elektrisch ausstellen. Die vorderen sowie die Sitze der zweiten Sitzreihe sind beheizbar. Die Fenster der zweiten und dritten Sitzreihe sind mit manuell ausziehbaren Sonnenschutzrollos ausgestattet und die Seitenscheiben sowie die Heckscheibe sind stark abgedunkelt.



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

Motor/Antrieb

Note 2,4

Fahrleistungen*

Note: 2,7

Das Durchzugsvermögen des Motors und die Beschleunigung

beim Ausdrehen der Gänge sind durchschnittlich. Subjektiv fühlt sich der Wagen nicht besonders spritzig, eher etwas träge an, vor allem bei Geschwindigkeiten oberhalb von 100 km/h.

Laufkultur **Note: 2,0**

- + Der Motor läuft weitgehend kultiviert und vibrationsarm.

Schaltung **Note: 3,0**

Die neue 6-Stufen-Automatik im Grand Voyager überzeugt zwar nicht auf ganzer Linie, stellt aber dennoch eine deutliche Verbesserung gegenüber der 4-Stufen-Box des Vorgängers dar. Die Schaltvorgänge vollziehen sich weitgehend ruckfrei und überwiegend situationsangepasst. Allerdings fährt man bei etwas tiefer durchgetretenem Gaspedal bei Diesel-untypisch hohen Drehzahlen. Auf Wunsch können die Gänge auch manuell mit dem Wählhebel gewechselt werden.

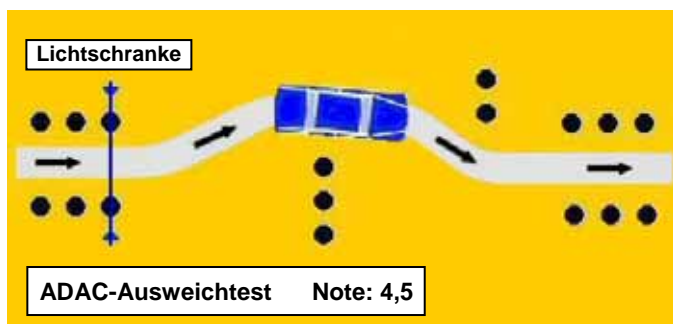
Getriebeabstufung **Note: 1,5**

- + Die sechs Fahrstufen liegen eng aneinander, die Drehzahlunterschiede sind beim Schalten relativ gering.

Fahreigenschaften **Note 3,5**

Fahrstabilität **Note: 3,3**

- + Die Fahrstabilität des Chrysler Grand Voyager ist recht gut, Spurrillen und Fahrbahnverwerfungen bringen den Wagen nicht aus der Ruhe. Bei einem schnellen Lenkimpuls kann der Aufbau ins Wanken geraten. Zu einer kritischen Situation kommt es jedoch nicht, da im Ernstfall ESP eingreift und das Fahrzeug stabilisiert. Die elektronisch gesteuerte Traktionskontrolle sorgt dafür, dass die Antriebsräder auch auf rutschiger Fahrbahn kaum durchdrehen, wenn stark beschleunigt wird. Ein Reifendruckkontrollsystem ist serienmäßig.
- Beim ADAC-Ausweichtest zeigt der Chrysler Schwächen. Beim Einlenken reagiert das Fahrzeug sehr träge auf den Lenkbefehl und untersteuert so stark, dass es schwierig bzw. bei 90 km/h unmöglich ist, dem Hindernis (Pylone) rechtzeitig auszuweichen. Beim Zurücklenken in die Ausfahrgasse drängt dann leicht das Heck nach außen, ESP verhindert aber zuverlässig, dass der Wagen ausbricht. Die Seitenneigung ist recht ausgeprägt, die Gefahr des Umkippens besteht aber zu keiner Zeit. Insgesamt nur ausreichend.



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: 3,0**

In Kurven untersteuert der Wagen - ein Verhalten, das auch weniger geübten Fahrern entgegen kommt. Beim plötzlichen Gaswegnehmen in der Kurve verhält sich der Wagen überwiegend untüchlich. Das Heck kann zwar leicht nach außen drängen; dann jedoch greift ESP ein und verhindert, dass das Fahrzeug ins Schleudern gerät.

Lenkung* **Note: 3,9**

- + Die Lenkübersetzung ist relativ indirekt, passt damit aber gut zum Voyager. Beim Rangieren ist die Lenkung leichtgängig, das verbessert die Handlichkeit.

- Die Lenkung spricht etwas zögerlich an. Sie ist nicht sehr zielgenau und vermittelt nur wenig Fahrbahnkontakt. Der Wendekreis ist mit über 12,8 m sehr groß.

Bremse **Note: 3,9**

- + Der elektronische Bremsassistent stellt in Gefahrensituationen auch dann den vollen Bremsdruck zur Verfügung, wenn der Fahrer das Pedal nicht voll durchtritt.
- Mit 44 m ist der Bremsweg bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand recht lang (Mittelwert aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Serienbereifung). Ansprechverhalten und Dosierbarkeit sind durchschnittlich.

Sicherheit **Note 2,8**

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme **Note: 2,6**

- + Der Chrysler Grand Voyager ist serienmäßig mit ESP und einem elektronischen Bremsassistent ausgestattet. Damit erfüllt er die Mindestanforderung an die aktive Sicherheit. Ebenfalls serienmäßige Xenonscheinwerfer verbessern die Sicht bei Dunkelheit. Das Reifendruckkontrollsystem warnt den Fahrer bei Reifendruckverlust. Rückleuchten warnen bei geöffneten Vordertüren.
- Der Kraftstoff-Einfüllstutzen befindet sich auf der gefährlichen linken, dem Verkehr zugewandten Seite. Der Warnblinkschalter ist zu klein und fällt zu wenig ins Auge, um ihn im Notfall schnell finden zu können.

Passive Sicherheit - Insassen **Note: 2,6**

Der Chrysler Grand Voyager besitzt, was die passive Sicherheit angeht, das Potenzial für ein gutes Ergebnis beim Crashtest nach EuroNCAP-Verfahren. Den Knie-Airbag, der beim alten Modell Serie war, gibt es zwar nicht mehr, dafür ist der Knieaufprallbereich am Fahrer- und Beifahrerplatz gepolstert. Front-, Seiten- und bis zur dritten Reihe durchgehende Kopfairbags sollten bei den meisten Unfallkonstellationen für guten Schutz der Insassen sorgen. Beim Crash des Vorgängermodells war der Voyager nicht besonders erfolgreich, das neue Modell sollte nun besser abschneiden, ein Test wurde aber bisher noch nicht durchgeführt. Die Kopfstützen reichen vorne in der Höhe für Insassen bis zu einer Größe von 1,85 m, in der zweiten Sitzreihe bis 1,65 m und in der dritten Reihe nur bis 1,55 m. Zudem sind die Kopfstützen allesamt zu schmal geraten. Seatbelt-Reminder, die an das Anlegen des Gurtes erinnern, gibt es für die beiden vorderen Sitzplätze. An den stabilen Türgriffen lässt sich hohe Zugkraft aufbringen. So kann man nach einem Unfall verklemmte Türen leichter öffnen.

Kindersicherheit **Note: 3,1**

- Kindersitze können im Grand Voyager überwiegend gut befestigt werden. Isofix-Halterungen stehen auch zur Verfügung, auf der zweiten Sitzreihe sind es zwei, auf der dritten Reihe immerhin einer. Die Gurtschlösser sind auf der zweiten Reihe fest installiert, Kindersitze können hier problemlos montiert werden.
- + Ein Isofix-System mit Top-Tether zur Verankerung von Kindersitzen ist an den Sitzen hinten vorhanden. Auf Einzelsitzen der 2. Sitzreihe lassen sich Babyschalen und Kindersitze problemlos und sicher befestigen.
- Laut Hersteller ist die Montage von Kinder-Rückhaltesystemen auf dem Beifahrersitz nicht erlaubt. Die drei Einzelsitze ganz hinten sind zu schmal für die Befestigung von drei Kindersitzen, hier können maximal zwei Sitze montiert werden. Allerdings auch dies mit Einschränkung, da hier die Gurte weniger Stabilität bieten und auch die Sitzkontur nicht ideal ist für eine lagestabile Befestigung. An den elektrischen Ausstellfenstern fehlt eine Einklemmsicherung.

Fußgängerschutz **Note: 4,0**

- Fußgänger haben bei einem Zusammenstoß ein erhöhtes Verletzungsrisiko, weil sich unter der Motorhaube in geringen Abständen harte Bauteile befinden. Auch sonst sind kaum Maßnahmen zu erkennen, die das Risiko bei einem Unfall mit Fußgängern reduzieren könnten.

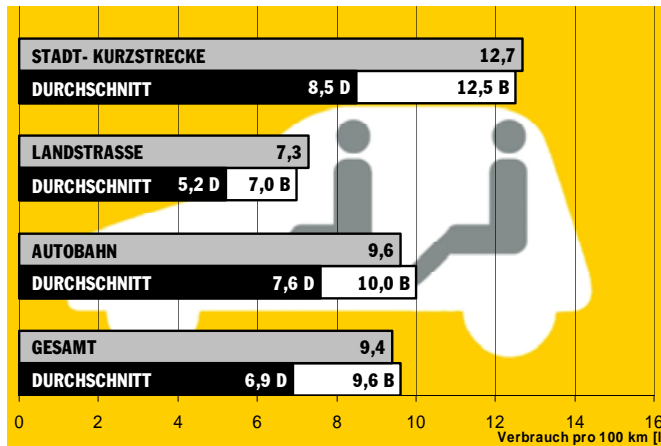
Verbrauch/Umwelt

Note 3,6

Verbrauch*

Note: 5,3

- Der Verbrauch des Chrysler Grand Voyager mit dem 2,8 Liter Dieselmotor ist hoch. Innerorts konsumiert der Wagen 12,7 l, außerorts 7,3 l und bei Autobahnfahrt 9,6 l Diesel auf 100 km. Im Schnitt ergeben sich 9,4 l/100 km.



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

Abgas

Note: 1,8

- + Die Anteile an Schadstoffen im Abgas sind relativ niedrig. Ein serienmäßiger Partikelfilter reduziert den Ausstoß von Dieselruß auf ein umweltverträgliches Niveau.

Wirtschaftlichkeit*

Note 5,5

Betriebskosten

Note: 4,5

- Trotz etwas niedrigerer Preise für Dieselmotor muss man bei diesem Fahrzeug erhöhte Betriebskosten einkalkulieren, weil der Verbrauch sehr hoch ist.

Werkstatt- und Reifenkosten

Note: 5,5

- Alle 20.000 km oder alle 12 Monate muss der Chrysler zum Service in die Werkstatt. Der 2,8 Liter Diesel besitzt einen Zahnriemen, der spätestens nach 100.000 Kilometer gewechselt werden muss.
- + Der Rußpartikelfilter ist gemäß Hersteller wartungsfrei und auf

Lebensdauer ausgelegt. Chrysler gewährt eine zweijährige Herstellergarantie. Ab Zulassung April 2008 darüber hinaus 4 Jahre Anschlussgarantie bis max. 100000 km ("Sorglosgarantie") für alle mechanischen und elektrischen Bauteile.

- Der jährliche Service bedeutet auch für den Normal- und Wenigfahrer häufigere Werkstattaufenthalte. Die Preise für die Werkstattstunde sowie auch die Ausgaben für Verschleiß-/Standardreparaturen bewegen sich auf relativ hohem Niveau.

Wertstabilität

Note: 3,8

Das neue Modell besitzt einen Partikelfilter und hat sich im Vergleich zum Vorgänger technisch und auch qualitativ deutlich gesteigert. Der Wiederverkaufswert wird dennoch insgesamt nur durchschnittlich eingeschätzt.

Kosten für Neuanschaffung

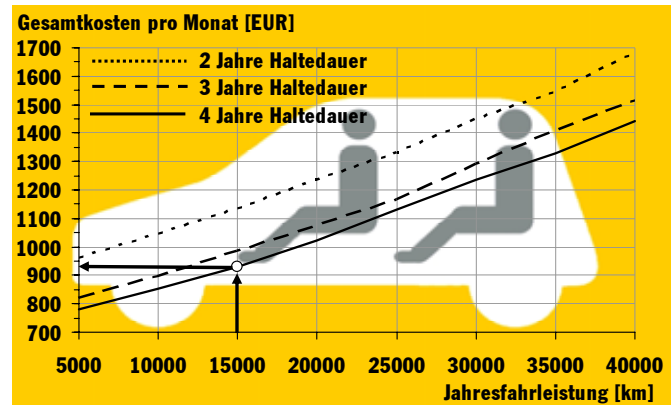
Note: 5,5

- Der Anschaffungspreis von ca. 44.000 Euro für das hier getestete Topmodell liegt innerhalb der Fahrzeugklasse sehr hoch. Dafür bekommt man aber ein besonders üppig ausgestattetes Fahrzeug mit viel Raum für Insassen und Gepäck und jedem erdenklichen Luxus.

Fixkosten

Note: 5,5

- Der Wagen verursacht hohe Fixkosten. Haftpflicht-, und Vollkaskoversicherung sind teuer und der relativ große Hubraum lässt auch die Kosten für Kfz-Steuer in die Höhe schnellen. Lediglich die Teilkaskoversicherung liegt auf durchschnittlichem Niveau.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Autokosten (Beispiel: 931 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

Die Motorvarianten

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	3.8	2.8 CRD
Aufbau/Türen	GR/5	GR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	6/3778	4/2777
Leistung [kW(PS)]	142(193)	120(163)
Max.Drehmoment [Nm]bei U/min	305/4000	360/1600
0-100 km/h[s]	12,6	12,8
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	193	185
Verbrauch pro 100 km [l]	12,5N	9,4D
Versicherungsklassen KH/VK/TK	22/26/21	22/26/21
Steuer pro Jahr[Euro]	256	432
Monatliche Gesamt-Kosten[Euro]	1.040	826
Grundpreis[Euro]	43.990	34.990

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	2777 ccm
Leistung	120 kW (163 PS)
bei	3800 U/min
Maximales Drehmoment	360 Nm
bei	1600 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Automatikgetriebe
Reifengröße (Serie)	225/65R17
Reifengröße (Testwagen)	225/65R17H
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	12,85 m/12,7 m
Höchstgeschwindigkeit	185 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	12,8 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Stufe D)	8,3 s
Bremsweg aus 100 km/h	43,5 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	9,4 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	12,7/7,3/9,6 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test	247 g/km/ 245 g/km
Innengeräusch 130 km/h	69 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	5143 mm/1954 mm/1750 mm
Leergewicht/Zuladung	2245 kg/530 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	1120 l/1980 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	450 kg/1520 kg
Dachlast	68 kg
Tankinhalt	75 l
Reichweite	795 km
Allgemeine Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	7 Jahre

ADAC-Testwerte *kursiv*

Kosten

Monatliche Betriebskosten	196 Euro
Monatliche Werkstattkosten	87 Euro
Monatliche Fixkosten	135 Euro
Monatlicher Wertverlust	513 Euro
Monatliche Gesamtkosten	931 Euro
(vierjährige Haltung, 15000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	22/26/21
Grundpreis	43.990 Euro

Ausstattung

Technik

Abstandsregelung, elektronisch	nicht erhältlich
Antriebsschlupf-Regelung	Serie
Automatikgetriebe	Serie
Bremsassistent	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Niveauregulierung	Serie
Parkhilfe, elektronisch (Rückfahrkamera)	Serie
Reifendruckkontrolle	Serie
Rußpartikelfilter	Serie
Tempomat	Serie
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	Serie

Innen

3.Sitzreihe voll versenkbar (und 2. Reihe versenk)	Serie
abgedunkelte Scheiben hinten (Luxury-Paket)	2980 Euro°
Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
DVD-Multimediasystem (hinten) (mit 2 LCD-Displays)	Aufpreis°
Innenspiegel, automatisch abblendend	Serie
Isofix-Kindersicherungssystem	Serie
Klimaautomatik (3 Zonen)	Serie
Navigationssystem (Luxury-Paket)	2980 Euro°
Sitzbezüge, Leder	Serie
Sitze, vorn, beheizbar (und hinten)	Serie

Außen

Außenspiegel, automatisch abblendend	Serie
Lackierung Metallic	710 Euro°
Schiebe-Hubdach (Luxury-Paket)	2980 Euro°
Schiebetür links (und rechts, elektrisch)	Serie

°im Testwagen vorhanden

Testzeugnis

Technik/Umwelt(Testergebnis)2,7

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

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt. Die Einzelbewertungen gehen mit unterschiedlicher Wichtung in die Gesamtnote ein, mit * gekennzeichnete Kriterien und Noten beziehen sich auf die Fahrzeugklasse.

Notenskala:

Sehr gut	0,6 - 1,5
Gut	1,6 - 2,5
Befriedigend	2,6 - 3,5
Ausreichend	3,6 - 4,5
Mangelhaft	4,6 - 5,5

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2006 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.03.2006 vergleichbar.

Alle Angaben (Daten, Ausstattung und Preise) entsprechen dem Stand August 2008.