

Opel Agila 1.3 CDTI ecoFlex Edition (DPF)

Fünftüriger Kleinwagen mit Schrägheck (55 kW / 75 PS)

ADAC Testergebnis

Note 2,5

Opel schickt um die Gunst der Kleinwagenkäufer seine zweite Agila-Generation ins Rennen. Äußerlich zeigt sich der mit dem Suzuki Splash baugleiche Stadtflitzer in seiner Neuauflage deutlich runder und gefälliger. Der fröhliche Eindruck setzt sich auch im Innenraum fort, wo vor allem die unkomplizierte Bedienung und die praktische Platzierung von Schalthebel, Lüftungssteuerung und Radio begeistern. So großzügig der Platz vorne bemessen ist, so knapp geht es in der zweiten Reihe zu, vor allem für die Knie von Erwachsenen ist kaum noch Platz. Dafür besitzt Opel einen praktischen Mechanismus, der das Umlegen der Rückbank mit einem Handgriff erlaubt - so ergibt sich ganz einfach eine ebene Ladefläche. Der 1,3-Liter-Dieselmotor bewegt den Agila sehr flott und ist dabei recht sparsam. Ein serienmäßiger Partikelfilter schont die Umwelt. Sicherheit lässt sich Opel aber extra bezahlen, Kopfairbags und das wichtige ESP kosten Aufpreis. Beim Suzuki Splash (in Club-Ausstattung) sind diese Features serienmäßig. Ein netter, sicherer und hochwertiger Kleinwagen, in dieser Ausstattung mit über 16.000 Euro aber nicht billig.

Karosserievarianten: keine. **Konkurrenten:** Citroen C1, Fiat Panda, Hyundai i10, Renault Twingo, Suzuki Splash, VW Fox.

- + vorne bequemer Zustieg und angenehmes Raumgefühl
- + einfache Bedienung
- + gute Fahrleistungen
- + mit ESP (Aufpreis) sicheres Fahrverhalten
- + Partikelfilter Serie
- + gute Wertstabilität
- knapper Beinraum hinten
- relativ kleiner Kofferraum
- ESP nur gegen Aufpreis



Karosserie/Kofferraum

Note 2,6

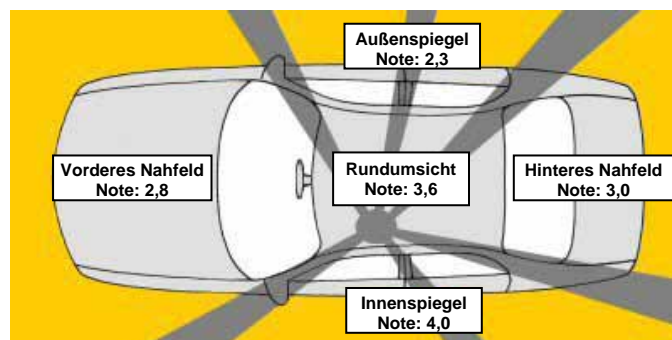
Verarbeitung

Note: 3,2

Verarbeitung und Finish der Karosserie sind recht ordentlich, der Preisklasse entsprechend. Die Spaltmaße sind sehr niedrig und lassen den kleinen Agila "aus einem Guss" erscheinen. Auch im Innenraum zeigt sich die Verarbeitung gut, von der Materialanmutung darf man aber nicht zuviel erwarten. Selbst auf sehr schlechten Straßen bleibt aber alles ruhig, den Verkleidungen entflieht kein Knarren oder dergleichen. Die Tankklappenentriegelung ist zwar nicht in die zentrale Türverriegelung einbezogen, es befindet sich aber gut erreichbar ein kleiner Hebel im Fußraum des Fahrers. Die Türausschnitte sind nicht besonders gut gegen Verschmutzen nach außen abgedichtet, sie werden aber von Kunststoffeinsätzen vor Kratzern durch Schuhe geschützt.

- Gegen seitliche Rempler ist der Agila nicht geschützt, auch die durchgängig lackierten Stoßfänger vorne und hinten verhindern kaum sehr teure Reparaturen schon bei kleinen Blessuren. Der Motorraum ist nach unten offen, so kann Straßenschmutz unge-

hindert eindringen. Zudem erhöhen dadurch entstehende Luftverwirbelungen unnötig den Verbrauch. Bei einer Reifenpanne steht nur ein schmales Notrad zur Verfügung, mit dem höchstens 80 km/h gefahren werden darf. Das Wechseln der Scheinwerfer-



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.

lampen gestaltet sich schwierig und dürfte in den meisten Fällen Werkstatt-Sache sein. Wirklich mager: auf dem Dach dürfen nur Lasten bis 35 kg transportiert werden.

Sicht

Note: 3,0

Die unten breiten A-Säulen und die sehr breiten C-Säulen schränken die Rundumsicht ein. So erhält der Agila bei der ADAC-Rundumsichtmessung eine nicht mehr ganz befriedigende Note. Der Bodenblick nach vorne und hinten fällt durchschnittlich aus, die Sicht im Innenspiegel nur ausreichend.

- + Der Fahrer hat durch die erhöhte Sitzposition eine sehr gute Übersicht. Die großen, beheizbaren Außenspiegel sorgen für gute Sicht nach hinten. Ebenfalls für bessere Sicht nach hinten lassen sich die Kopfstützen der Rücksitze versenken, wenn sie nicht benötigt werden.



Trotz versenkbaren Kopfstützen wird die Sicht nach schräg hinten aufgrund der breiten C-Säulen stark beeinträchtigt.

Ein-/Ausstieg

Note: 2,3

- + Vorne kann man sehr bequem ein- und aussteigen, die Schweller sind niedrig und die Sitze befinden sich mit etwa 60 cm über der Straße in idealer Höhe. Auch ist der Abstand zwischen Sitz und Schweller sehr klein und damit nicht hinderlich. Hinzu kommen die hohen Türausschnitte, die ein verhältnismäßig aufrechtes Einsteigen ermöglichen. Hinten kann man nicht ganz so bequem zusteigen, die Türausschnitte sind schmaler geschnitten und der Platz zwischen Vordersitzlehne und Rückbank etwas knapp bemessen. Die Türaufhalter könnten etwas kräftiger ausgelegt sein, reichen aber dank der kurzen und damit recht leichten Türen aus.
- Um alle Türen zu entriegeln, muss mehrfach auf die Fernbedienung gedrückt werden; die Knöpfe sind nicht verwechslungssicher.

Kofferraum-Volumen*

Note: 2,6

Für die Fahrzeugklasse ist das Kofferraumvolumen mit 145 l knapp bemessen, es befindet sich aber unter dem Kofferraumboden ein weiteres Staufach mit etwa 40 l. Klappt man die Rückbank um, erweitert sich der Stauraum auf 530 l (gemessen bis Fensterunterkante). Der Kofferraum lässt sich durch die kastenförmige Karosserie über einen großen Bereich bis zum Dach beladen.

Kofferraum-Zugänglichkeit

Note: 1,8

- + Die Kofferraumklappe lässt sich leicht öffnen und schließen. Mit gut 7 cm fällt die innere Bordwand niedrig aus, nur die Ladekante außen könnte mit 70 cm etwas weniger hoch sein. Die Ladeöff-

nung aber ist sehr groß, wodurch sich der Kofferraum auch in Kombination mit seinem praktischen Format und seinem ebenen Ladeboden gut nutzen lässt. Die Klappe öffnet 1,84 m hoch.



Lediglich 145 l Volumen weist der Kofferraum des neuen Agila auf. Allerdings befindet sich unter dem Kofferraumboden noch ein Staufach mit 40 l Volumen.

Kofferraum-Variabilität

Note: 1,7

- + Die asymmetrisch geteilte Rücksitzlehne lässt sich mit wenigen Handgriffen vorklappen, dabei senkt sich die Rückbank automatisch, so dass ein ebener Ladeboden entsteht - das alles gelingt mit einer Hand und ohne viel Kraft. Kleingepäck kann in das Fach unter dem Kofferraumboden.

Innenraum

Note 1,9

Bedienung

Note: 2,3

- + Die Bedienung des Agila fällt leicht, sie benötigt kaum Eingewöhnung, da die meisten Funktionen wie allgemein üblich gesteuert werden. Das Lenkrad ist zwar nur in der Neigung einstellbar, liegt aber ebenso wie der hoch platzierte Ganghebel griffgünstig. Auch die Pedale sind einwandfrei angeordnet. Der Heckwischer hat eine Wisch-Wasch-Automatik, Intervall- und Permanentschaltung. Der Schalter der Nebelrückleuchte ist im Bereich des Lichtschalters untergebracht. Die Position der Heizungs- und Lüftungsbedienung ist auf Höhe des Lenkrads in der Mittelkonsole und damit vorbildlich; deren Bedienung gestaltet sich funktionell. Die Schalter für



Modernes Design, gute Verarbeitungsqualität und Funktionalität kennzeichnen den Fahrerplatz des neuen Opel Agila.

Umluft und Heckscheibenheizung sind etwas klein. Auch die übrigen Schalter und Hebel sind übersichtlich angeordnet und gut bedienbar. Das Radio hat Opel in günstiger Höhe platziert, es ist dank großer Knöpfe mit ausreichend Abstand sehr gut steuerbar. Vorne sind viele, zum Teil praktische Ablagen vorhanden, die Türfächer mit Dosenhalter sind aber zu klein für Becher; es gibt weitere Fächer im Armaturenbrett und einen Becherhalter auf dem Mittelunnel. Die vorderen Fensterheber funktionieren elektrisch, auf der Fahrerseite mit Abwärtsautomatik. Die Außenspiegel lassen sich elektrisch unterstützt einstellen und beheizen. Insgesamt gibt es an der Ergonomie der Bedienungselemente wenig auszusetzen, Schalter und Knöpfe sind überwiegend griffgerecht und funktionell.

- Aufgrund des roten Nachtdesigns verlieren die Instrumente bei Dunkelheit stark an Kontrast. Es fehlt eine Anzeige für die Kühlmitteltemperatur. Hinten gibt es außer der Lehnentasche am Rücken der Beifahrerlehne keine Ablagen. Das Handschuhfach ist eher klein und unbeleuchtet. Die Kontrollleuchte der Nebelscheinwerfer ist kaum sichtbar im Schalter untergebracht. Leseleuchten fehlen generell.

Raumangebot vorne* Note: 0,8

- + Auf den vorderen Sitzplätzen ist das Raumgefühl für die Fahrzeugklasse sehr großzügig, vor allem die Kopffreiheit ist üppig bemessen. Der Fahrersitz bietet Personen bis zu einer Größe von 1,85 m eine bequeme Sitzmöglichkeit. Die Innenbreite ist für diese Klasse sehr gut.

Raumangebot hinten* Note: 2,6

Hinten steht genügend Kopffreiheit zur Verfügung, für die Beine reicht der Platz jedoch nur für Personen bis zu einer Größe von 1,65 m, wenn die Vordersitze auf 1,85 m große Personen eingestellt sind. Auch die Innenbreite kann nur zufriedenstellen. So ist das subjektive Raumgefühl insgesamt nur durchschnittlich.



Hinten geht es eng zu: Lediglich Personen bis 1,65 m Körpergröße können noch ausreichend Platz genießen.

Komfort Note 3,1

Federung Note: 2,6

Das Fahrwerk federt kurze Fahrbahnunebenheiten zufriedenstellend ab, dabei spricht die Federung gut an und die Aufbauabmessungen halten sich in Grenzen. Bei schnellen Richtungsänderungen

wankt die Karosserie durchschnittlich stark. Bei Beladung ändert sich die Federung im üblichen Bereich.

- + Insgesamt ist die Feder-/Dämpferabstimmung insbesondere für einen Kleinwagen gut gelungen, lange Fahrbahnwellen und kleine Fahrbahnunebenheiten werden gut abgedämpft, auch von Stuckern bleiben die Insassen verschont.

Sitze Note: 2,5

Bei Kurvenfahrten bieten die Vordersitze einen zufriedenstellenden Seitenhalt. Der Fahrer kann seine Beine und Füße gut abstützen. Auch auf den Rücksitzen ergibt sich ein befriedigender Sitzkomfort, die Lehne ist hoch genug ausreichend ausgeformt; insgesamt fällt die Sitzpolsterung hinten aber sehr straff aus.

- + Der Fahrersitz verfügt über eine Höheneinstellung und bietet dem Rücken dank seiner körpergerechten Form eine recht feste Abstützung. Insgesamt ergibt sich für die Personen auf den Vordersitzen eine gute Sitzposition. Für den Beifahrer und die hinten außen Sitzenden stehen am Dachhimmel Haltegriffe zur Verfügung, über dem Fahrer befindet sich ein Brillenfach.
- Der Beifahrersitz muss ohne Höheneinstellung auskommen.

Innengeräusch Note: 3,1

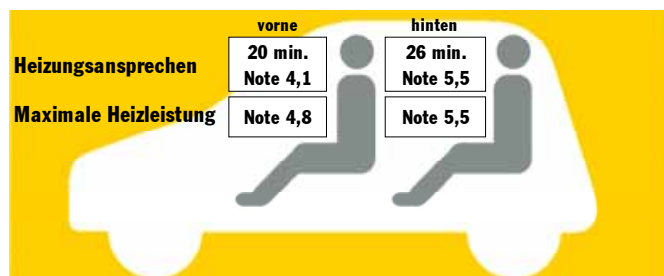
Bis 130 km/h ist das gemessene Geräuschniveau zufriedenstellend, Motor-, Wind- und Abrollgeräusche tragen gleichermaßen dazu bei.

- Bei hohem Tempo treten deutliche Windgeräusche auf; auch der Motor ist subjektiv laut, jedoch nicht dominant.

Heizung, Lüftung Note: 4,5

(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer) Die Temperatur lässt sich nur grob regeln und muss oft am Drehregler nachjustiert werden. Nicht ganz logisch ist die Luftaustrittsregelung, stellt man den Schalter nach oben, tritt unten Luft aus und umgedreht.

- + Eine Klimaanlage gibt es serienmäßig, sie kühlt in warmen Sommern effektiv den Innenraum. Ist es draußen kalt, kann der Agila seinen Innenraum auch recht schnell erwärmen, vorne etwas schneller als hinten. Heizungsansprechen und -wirkung sind gut.



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

Motor/Antrieb Note 2,2

Fahrleistungen* Note: 1,5

- + Der 75 PS starke 1,3-Liter-Dieselmotor erweist sich als kräftige Motorisierung im Opel Agila. Sie verhilft dem kleinen Flitzer zu guten Fahrleistungen. Selbst auf der Autobahn kann man problemlos mit dem Verkehr mitschwimmen.

Laufkultur Note: 3,0

- + Der kleine Vierzylinder-Diesel läuft für die Größe recht kultiviert. Ganz frei von Vibrationen ist er nicht, aber deutlich besser als die

Dreizylinder-Dieselmotoren so mancher Konkurrenten dieser Leistungsklasse.

Schaltung

Note: 3,0

Die Gänge lassen sich meist ohne Kraftaufwand und zufriedenstellend präzise geführt einlegen. Manchmal zeigt sich die Fünfgang-Schaltbox aber etwas hakelig. Den Rückwärtsgang sollte man nur bei stehendem Fahrzeug und mit Gefühl einlegen, sonst kann es Geräusche aus dem Getriebe geben.

Getriebeabstufung

Note: 2,0

- + Die Abstufungen des Fünfgang-Getriebes passen gut zur Leistungscharakteristik des Motors, einerseits kann der Motor seine Kraft gut entfalten, andererseits bleiben auch bei Autobahntempo die Drehzahlen im Rahmen.

Fahreigenschaften

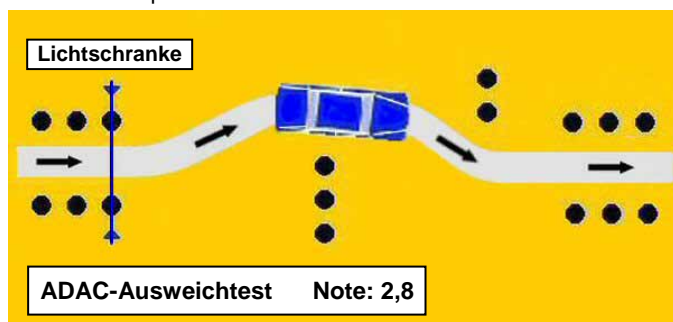
Note 2,6

Fahrstabilität

Note: 2,7

Die Diesel-Variante des Opel Agila schneidet beim ADAC-Ausweichtest nicht ganz so gut ab, zeigt aber dennoch eine respektable Performance. Auffällig war hier die nur zögerlich stattfindende Lenkreaktion. Nur wenn die Lenkung besonders schnell und weit eingeschlagen wird, greift ESP zeitig genug ein, die Spurhaltung ist dann sehr gut. Lenkt man etwas zögerlich, erkennt ESP die Lage erst spät, die Geschwindigkeit wird nicht ausreichend reduziert und man hat praktisch keine Chance, die Ausfahrgasse zu erreichen, ohne Pylonen umzuwerfen.

- + Der Wagen fährt überwiegend richtungsstabil und hält auch bei Fahrbahnrippen zufriedenstellend seine Spur. Wenn bei hohen Geschwindigkeiten plötzlich ausgewichen werden muss, greift das (aufpreispflichtige) ESP hilfreich ein und unterstützt den Fahrer, den Kurs zu halten. Die elektronisch gesteuerte Traktionskontrolle bremst durchdrehende Antriebsräder ein.
- Auf der Landstraße oder Autobahn zeigt der Agila eine deutliche Seitenwindempfindlichkeit.



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

- + In Kurven untersteuert der Agila - ein Verhalten, das weniger geübten Fahrern entgegen kommt. Bei plötzlichem Gaswegnehmen in der Kurve verändert sich das Eigenlenkverhalten nur wenig. In Grenzsituationen greift das ESP hilfreich ein.

Lenkung*

Note: 2,8

Die Lenkung vermittelt dem Fahrer zufriedenstellenden Kontakt zur Fahrbahn. Der Wendekreis beträgt für diese Klasse zufrieden-

stellende 10,2 m.

- + Die recht präzise Lenkung spricht bei normaler Fahrt gut an. Mit ihrer direkten Auslegung unterstützt sie die Handlichkeit des Kleinwagens. Dank der variablen Servounterstützung ist der Kraftaufwand beim Rangieren sehr gering.

Bremse

Note: 2,8

Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der Agila mit dem Dieselmotor immerhin 41 m, das sind zwei Meter mehr, als die Benziner-Variante (Mittel aus zehn Bremsungen, halbe Zuladung, Serienreifen). Dabei zeigt sich die Bremsanlage recht standfest. Insgesamt spricht die Bremse spontan an und ist fein dosierbar.

Sicherheit

Note 2,4

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Note: 2,8

- + Der Agila verfügt serienmäßig über ABS und einen Bremsassistenten. Gegen Aufpreis ist das elektronische Stabilitätsprogramm ESP erhältlich. Der Hersteller sollte hier dringend nachbessern und ESP standardmäßig verbauen.
- Der Kraftstoffeinfüllstutzen befindet sich auf der gefährlichen linken, dem Verkehr zugewandten Seite. Es fehlen Rückstrahler, die den rückwärtigen Verkehr vor geöffneten Türen warnen würden.

Passive Sicherheit - Insassen

Note: 2,4

- Auf den Vordersitzen bieten die Kopfstützen Personen bis zu einer Größe von 1,80 m guten Schutz, hinten reichen sie bis 1,70 m. Die Abstände zwischen Kopf und Kopfstütze sind vorne wie hinten zufriedenstellend.
- + Der Agila verfügt serienmäßig über Front- und Seitenairbags, gegen Aufpreis sind Kopfairbags erhältlich. Auf den Vordersitzen werden die Insassen optisch und akustisch ermahnt, sich anzuschnallen. An den stabilen Türgriffen lässt sich hohe Zugkraft anbringen, so können nach einem Unfall verklemmte Türen leichter geöffnet werden.

Kindersicherheit

Note: 2,1

- + Isofix-Befestigungen gibt es auf den Außenplätzen der Rückbank serienmäßig. Die Gurtlängen reichen in der Länge auch für Kinder rückhaltesysteme mit hohem Gurtbedarf aus. Die Gurtschlösser sind so kurz, dass ebenso Kindersitze mit flach gehaltenen Aufnehmern lagestabil befestigt werden können. Der Beifahrerairbag kann deaktiviert werden, dann dürfen auf dem Beifahrersitz auch rückwärtsgerichtete Kindersitze installiert werden.
- Die Schlösser der Rücksitze sind an flexiblen Gurten befestigt, dadurch ist es mühsam, Kindersitze anzuschnallen.

Fußgängerschutz

Note: 2,0

- + Beim simulierten Fußgängerunfall (EuroNCAP) schneidet der baugleiche Suzuki Splash gut ab und erhält drei von vier möglichen Sternen.

Verbrauch/Umwelt

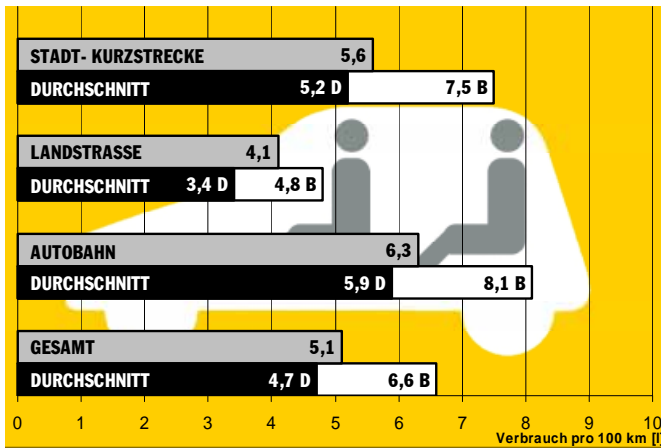
Note 2,5

Verbrauch*

Note: 3,5

Der Kraftstoffverbrauch des Opel Agila mit dem 1,3-Liter-Dieselmotor befindet sich innerhalb der Fahrzeugklasse auf durchschnittlichem Niveau. Innerorts verbraucht der Wagen 5,6 l,

außerorts 4,1 l und auf der Autobahn 6,3 Liter Diesel auf 100 km. Im Schnitt errechnen sich 5,1 l/100 km.



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

Abgas

Note: 1,6

+ Die Schadstoffanteile im Abgas sind gering. Der serienmäßige Rußpartikelfilter reduziert den Ausstoß von gefährlichem Dieselruß auf ein Minimum.

Wirtschaftlichkeit*

Note 4,2

Betriebskosten

Note: 2,4

+ Die Kosten für den Betrieb errechnen sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Mit dem durchschnittlichen Verbrauch des geringfügig günstigeren Dieselmotors kann der Wagen hier eine gerade noch gute Benotung erzielen.

Werkstatt- und Reifenkosten

Note: 4,0

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

+ Opel gewährt eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

Wertstabilität

Note: 0,6

+ Um die Wertbeständigkeit ist es beim Opel Agila gut bestellt. So kann dem Kleinwagen, auch weil er neu auf dem Markt ist, ein beständiger Restwertverlauf prognostiziert werden. Der serienmäßige Partikelfilter tut das seine dazu.

Kosten für Neuanschaffung

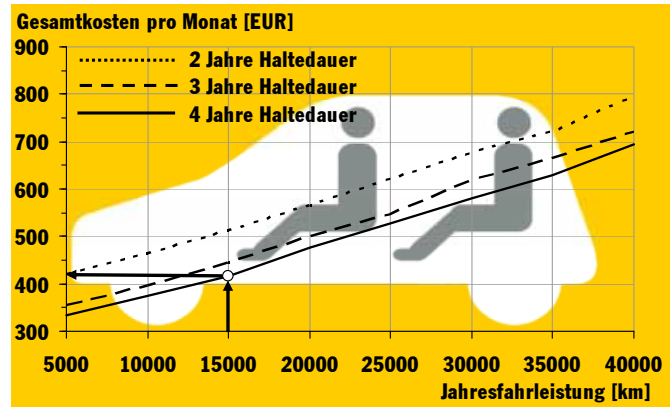
Note: 5,5

- Den neuen Opel Agila gibt es ab 9.990 Euro. Die getestete Version 1.3 CDTI ecoFlex Edition ist mit über 16.000 Euro deutlich teurer, aber auch stärker (75 PS) und besser ausgestattet (u.a. Klimaanlage serienmäßig). Dennoch geht der Preis, insbesondere auf die Fahrzeugklasse bezogen, kaum mehr in Ordnung, zumal Kopfairbags (390 Euro) und ESP (360 Euro) Aufpreis kosten - auf letzteres sollte man keinesfalls verzichten.

Fixkosten

Note: 5,5

- In den fixen Kosten kann der Wagen nicht punkten. Haftpflicht-, Teil- und Vollkasko sind teuer und auch die Steuer ist beim Dieselmotor höher angesiedelt, als beim Benziner.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Autokosten (Beispiel: 417 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

Die Motorvarianten

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.0 ecoFlex	1.2	1.3 CDTI ecoFlex
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/996	4/1242	4/1248
Leistung [kW(PS)]	48(65)	63(86)	55(75)
Max.Drehmoment [Nm]bei U/min	90/4800	114/4400	190/1750
0-100 km/h[s]	14,7	12,3	13,9
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	160	175	165
Verbrauch pro 100 km [l]	5,6S	6,1S	5,1D
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/16/15	17/16/15	17/18/19
Steuer pro Jahr[Euro]	67	87	200
Monatliche Gesamt-Kosten[Euro]	356	419	417
Grundpreis[Euro]	9.990	14.020	16.330

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-Haftpfli.
 - VK = Vollkasko
 - TK = Teilkasko

- Kraftstoff:**
- N = Normalbenzin
 - S = Superbenzin
 - SP = SuperPlus
 - D = Diesel

Daten und Messwerte

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro4, 5L
Hubraum	1248 ccm
Leistung	55 kW (75 PS)
bei	4000 U/min
Maximales Drehmoment	190 Nm
bei	1750 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	185/60R15H
Reifengröße (Testwagen)	185/60R15H
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Trommel
Wendekreis links/rechts	10,1 m/10,25 m
Höchstgeschwindigkeit	165 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	13,9 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3. Gang)	8,4 s
Bremsweg aus 100 km/h	40,5 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	5,1 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	5,6/4,1/6,3 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test	120 g/km/ 131 g/km
Innengeräusch 130 km/h	71 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	3740 mm/1680 mm/1590 mm
Leergewicht/Zuladung	1155 kg/375 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	145 l/530 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	- / -
Dachlast	35 kg
Tankinhalt	45 l
Reichweite	880 km
Allgemeine Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte *kursiv*

Kosten

Monatliche Betriebskosten	106 Euro
Monatliche Werkstattkosten(geschätzt)	47 Euro
Monatliche Fixkosten	80 Euro
Monatlicher Wertverlust	184 Euro
Monatliche Gesamtkosten	417 Euro
(vierjährige Haltung, 15000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/18/19
Grundpreis	16.330 Euro

Ausstattung

Technik

ABS	Serie
Automatikgetriebe (nur mit Benzinmotor)	820 Euro
Bremsassistent	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch (mit Traktionskontr.)	360 Euro°
Parkhilfe, elektronisch (hinten)	235 Euro
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Reserverad, vollwertig (nur Notrad)	nicht erhältlich
Rußpartikelfilter	Serie
Servolenkung	Serie
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie

Innen

Airbag, Seite vorne	Serie
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	390 Euro°
Audioanlage (mit CD-Player, MP3)	Serie
Drehzahlmesser	Serie
Fahrersitz, höhen-/neigungseinstellbar (nur Höhe)	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Isofix-Kindersicherungssystem	Serie
Klimaanlage	Serie
Lenkrad, höhen-/längeinstellbar	Serie
Rücksitzlehne und -bank umklappbar (geteilt)	Serie
Skisack/Durchladelupe	nicht erhältlich
Zentralverriegelung (mit Fernbedienung)	Serie

Außen

Außenspiegel, beheizbar/elektrisch einstellbar	Serie
Lackierung Metallic	405 Euro°
Leichtmetallfelgen (15 Zoll)	275 Euro°
Nebelscheinwerfer	Serie
Schiebe-Hubdach	nicht erhältlich

°im Testwagen vorhanden

Testzeugnis

Technik/Umwelt(Testergebnis)**2,5**

Karosserie/Kofferraum **2,6**

Verarbeitung	3,2
Sicht	3,0
Ein-/Ausstieg	2,3
Kofferraum-Volumen*	2,6
Kofferraum-Zugänglichkeit	1,8
Kofferraum-Variabilität	1,7

Innenraum **1,9**

Bedienung	2,3
Raumangebot vorne*	0,8
Raumangebot hinten*	2,6
Innenraum-Variabilität	4,0

Komfort **3,1**

Federung	2,6
Sitze	2,5
Innengeräusch	3,1
Heizung, Lüftung	4,5

Motor/Antrieb **2,2**

Fahrleistungen*	1,5
Laufkultur	3,0
Schaltung	3,0
Getriebeabstufung	2,0

Fahreigenschaften **2,6**

Fahrstabilität	2,7
Kurvenverhalten	2,0
Lenkung*	2,8
Bremse	2,8

Sicherheit **2,4**

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme ...	2,8
Passive Sicherheit - Insassen	2,4
Kindersicherheit	2,1
Fußgängerschutz	2,0

Umwelt **2,5**

Verbrauch*	3,5
Abgas	1,6

Wirtschaftlichkeit* **4,2**

Betriebskosten*	2,4
Werkstatt-/Reifenkosten*	4,0
Wertstabilität*	0,6
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.