

Chrysler Sebring Cabriolet 2.0 CRD Hard-Top Limited

Zweitüriges Cabrio der oberen Mittelklasse (103 kW / 140 PS)

ADAC Testergebnis

Note 3,0

Das Chrysler Sebring Cabrio ist gegenüber seinem Vorgänger nochmals gewachsen. Die Verarbeitungsqualität der Karosserie und der billig wirkende Innenraum können nicht überzeugen und entsprechen nicht dem heutigen europäischen Anforderungen an ein Fahrzeug der oberen Mittelklasse. Das Sebring Cabrio ist serienmäßig mit einem Stoffverdeck ausgestattet, gegen Aufpreis ist auch ein elektrisch öffnendes Stahlverdeck lieferbar, damit genießt das US-Cabrio eine Alleinstellung unter den viersitzigen Cabrios. Mit dem 2,0-Liter-Dieselmotor aus dem VW-Konzern lassen sich trotz des hohen Leergewichts von knapp 1,9 t noch ordentliche Fahrleistungen realisieren, auch wenn Laufkultur und Gasansprechen bei niedrigen Drehzahlen nur wenig überzeugen können. Das manuelle 6-Gang-Getriebe passt gut zum Motor, einzig der sechste Gang ist etwas kurz übersetzt. Eine Automatik ist für die Diesel-Version nicht lieferbar. Der Verbrauch geht mit rund 6,8 l Diesel auf 100 km in Ordnung, doch durch den fehlenden Rußpartikelfilter wird die Umwelt unnötig mit Feinstaub belastet- das ist nicht mehr zeitgemäß. Die Sicherheitsausstattung entspricht dagegen weitestgehend dem heutigen Standard, Front- und Seitenairbags, sowie ESP und ein Bremsassistent sind serienmäßig an Bord. Einzig Überrollbügel fehlen, welche die Insassen bei einem Überschlag besser schützen würden. Für rund 36.000 Euro (in der hier getesteten Variante) erhält man einen amerikanischen Exoten, welcher allerdings weder bei Verarbeitungsqualität noch bei Fahreigenschaften und Umweltschutz den europäischen Standards genügen kann. **Karosserievarianten:** Limousine. **Konkurrenten:**

Audi A4 Cabrio, BMW 3er Cabrio, Mercedes CLK Cabrio, Saab 9-3 Cabrio, Volvo C70.

- + **Stoff- und Stahldach lieferbar**
- + **einfache Bedienung**
- + **gute Fahrleistungen**
- + **niedriger Verbrauch**

- **Mängel in der Verarbeitung**
- **kleiner Kofferraum**
- **unkultivierter Motor**
- **kein Rußpartikelfilter**
- **unpräzise Lenkung**
- **geringe Wertstabilität**



Karosserie/Kofferraum

Note 3,6

Verarbeitung

Note: 3,5

Das Sebring Cabrio ist gegenüber seinem Vorgänger nochmals gewachsen. Die Karosserie ist rund 7 cm länger, 8 cm höher und 5 cm breiter als beim Vorgänger. Das sorgt für ein massiges und korpulentes Erscheinungsbild. Bei der Verarbeitungsqualität kann allerdings kein Fortschritt erkannt werden. Schlampereien beim Finish und schlechte Materialqualität entsprechen nicht dem europäischen Standard der oberen Mittelklasse. Ungleichmäßige Spaltabstände und unsaubere Umbördelungen an den Blechteilen trüben das Gesamtbild. Im nüchtern gehaltenen Innenraum dominieren billig wirkende Hartplastik-Flächen und haptisch wenig ansprechende Armaturen. Ledersitze und Holzapplikationen an Türverkleidungen, Lenkrad und Armaturenbrett sorgen zwar für einen Hauch an Luxus, können aber über das nur mittelmäßige

Gesamtbild nicht hinweg täuschen. Das offen verlaufende Kabel zum automatisch abblendenden Innenspiegel ist ein weiteres Beispiel fehlender Perfektion im Finish.

- + Das Verdeck lässt sich vollautomatisch öffnen und schließen. Serienmäßig wird das Cabrio mit einem Stoffverdeck ausgeliefert, gegen Aufpreis ist allerdings auch ein elektrisch klappbares Stahlverdeck erhältlich, mit welchem der Testwagen ausgestattet war. Rund 30 Sekunden vergehen, bis das Stahldach vollkommen geöffnet oder geschlossen ist. Der Motorraum ist nach unten vollständig geschlossen und glattflächig; das verhindert starkes Verschmutzen des Motors und wirkt sich auf den Kraftstoffverbrauch positiv aus.
- Auf schlechten Straßen verwindet und schüttelt sich die Karosserie bei geöffnetem Verdeck stark. Steht das Fahrzeug stark schräg, lässt sich das Verdeck nicht richtig schließen (Messung

auf festgelegter Schräge). Das Verdeck kann nur bei Stillstand des Fahrzeugs geöffnet oder geschlossen werden. Der Tankdeckel muss umständlich mit dem Zündschlüssel aufgesperrt werden. Bei Reifenpannen steht nur ein Notrad zur Verfügung. Bei einer defekten Scheinwerferlampe ist meist ein Werkstattbesuch erforderlich, da die Scheinwerfer von innen schlecht zugänglich sind. Der primitive Haltestab für die Motorhaube passt nicht in diese Fahrzeugklasse.



Akzeptabel: Das Klappdach öffnet und schließt jeweils in 30 Sekunden. Achtung: Steht das Fahrzeug in Schräglage, kann das Klappdach verklemmen und lässt sich dann nicht mehr schließen.

Sicht

Note: 3,4

- + Die Außenspiegel haben eine vernünftige Größe und sind elektrisch beheizbar; der Innenspiegel blendet bei störendem Licht von hinten automatisch ab.
- Bei geschlossenem Stahldach (Aufpreis) schneidet der Chrysler bei der ADAC Rundumsichtmessung schlecht ab. Zwar stören die sehr schmalen B-Säulen kaum, doch die massiven A-Säulen und die breiten hinteren Dachpfosten schränken die Sicht stark ein. Die Karosserieenden sind schwer abschätzbar. Eine akustische Einparkhilfe für die hintere Stoßstange ist nur als Zubehör erhältlich und muss nachträglich eingebaut werden. Im Innenspiegel ist das Sichtfeld durch die hinteren Kopfstützen eingeschränkt, so auch beim Blick nach hinten. Xenonscheinwerfer sind nicht erhältlich.

Ein-/Ausstieg

Note: 2,9

- Der Zustieg zu den vorderen Sitzen ist für ein Cabrio noch recht bequem. Einzig der etwas große Abstand zwischen Sitz und Schweller stört beim Einsteigen. Lässt man sich beim Einsteigen in den Sitz fallen kann man sich an der harten seitlichen Kunststoffverkleidung am Sitz stoßen. Die Türaufhalter sind ausreichend kräftig, um Türen auch an Steigungen offen zu halten.
- + Die Zentralverriegelung ist mit einer Fernbedienung ausgestattet, deren Tasten man durch unterschiedliche Oberflächenbeschaffenheit auch im Dunkeln gut unterscheiden kann. Neben der Heckklappe kann auch das Verdeck mit der Fernbedienung geöffnet werden.
 - Der Zustieg zu den hinteren Plätzen ist beschwerlich. Auf der Beifahrerseite funktioniert das Einsteigen etwas angenehmer, da der Beifahrersitz beim Klappen der Lehne automatisch nach vorne fährt.

Kofferraum-Volumen*

Note: 4,0

Der Kofferraum fasst bei geschlossenem Stahldach ordentliche 365 l.

- Bei geöffnetem Dach stehen nur noch magere 195 l Stauraum zur Verfügung.



Bei geschlossenem Verdeck ist der Kofferraum des neuen Sebring Cabriolets mit 365 l Volumen sogar größer als beim Vorgänger mit Stoffdach (335 l). Ist es jedoch geöffnet, stehen durch das Klappdach nur noch 195 l zur Verfügung.

Kofferraum-Zugänglichkeit

Note: 4,4

Das Format des Kofferraumes ist bei geschlossenem Verdeck zweckmäßig.

- Zum Öffnen des Kofferraumes gibt es zwei Möglichkeiten, die beide nicht optimal sind. Es befindet sich zum einen ein Taster links neben dem Lenkrad, der die Klappe entriegelt. Die zweite Variante ist die Taste auf der Fernbedienung. Es fehlt aber eine Öffnungsmöglichkeit an der Heckklappe selber. Zudem existiert kein Griff zum Anheben, die Klappe muss an der unteren, oft verschmutzten Blechkante angehoben werden. Beim Schließen verhält es sich ähnlich, auch hier fehlt ein Griff, dadurch lässt sich der schwere Klappe nur mit erhöhtem Kraftaufwand schließen, zudem macht man sich dabei die Hände schmutzig. Außen und innen fällt die hohe Ladekante bzw. Bordwand auf, das Gepäck muss daher weit angehoben werden.

Kofferraum-Variabilität

Note: 5,0

- Die Rücksitze lassen sich nicht klappen. Im Kofferraum gibt es weder Ablagefächer noch ein Gepäcknetz.

Innenraum

Note 2,7

Bedienung

Note: 1,9

- + An der Bedienung des Chrysler Sebring Cabrio gibt es insgesamt wenig auszusetzen. Lenkrad (höhen- und längseinstellbar), Schalthebel und Zündschloss liegen günstig. Auch das Radio mit integriertem Navigationssystem (Aufpreis) ist sehr günstig angeordnet; der Touchscreen vereinfacht die Bedienung. Ein USB- und AUX-Anschluss ermöglicht den Betrieb externer Speichermedien oder Abspielgeräte. Die Bedienelemente der Klimaautomatik liegen zwar etwas tief, sind in ihrer Funktionsweise aber logisch und einfach aufgebaut. Alle Fenster sind elektrisch zu betätigen, an den vorderen Plätzen mit Abwärtsautomatik. Ein Bordcomputer informiert über Kraftstoffverbrauch und Reichweite. Der Tempomat lässt sich über einen praktischen Schalter am Lenkrad einfach einstellen. Das Fahrlicht schaltet sich sensorgesteuert ein.

- Die Pedale sind nicht optimal angeordnet, der Versatz zwischen Gas- und Bremspedal und das weit vorn positionierte Kupplungspedal stören. Die silber hinterlegten Instrumente sind bei Dämmerung nicht optimal ablesbar. Für das Fahrlicht fehlt eine Kontrollleuchte. Das Handschuhfach ist unbeleuchtet. Hinten gibt es nur eine zentrale Leuchte zwischen den Vordersitzen, die sich nur von vorne einschalten lässt (über den Blinkerhebel).



Das neue Chrysler Sebring Cabriolet präsentiert sich übersichtlich und funktionell. Die Verarbeitungsqualität lässt hingegen zu Wünschen übrig.

Raumangebot vorne*

Note: 2,5

Vorne finden Insassen bis zu einer Größe von 1,90 m bequem Platz; bei größeren Insassen wird es zuerst knapp mit den Beinen, dann erst mit der Kopffreiheit. Das subjektive Raumgefühl ist aber großzügig.

Raumangebot hinten*

Note: 4,6

- Auf den beiden hinteren Sitzen finden nur Personen bis zu einer Körpergröße von 1,75 m bequem Platz. Bei weit zurück geschobenen Vordersitzen sitzt man hinten sehr beengt. Das subjektive Raumgefühl ist aufgrund des abfallenden Klappdachs und der geringen Innenbreite schlecht.



Der Zutrieb zu den hinteren Sitzplätzen gestaltet sich etwas beschwerlich. Personen bis 1,75 m Körpergröße können gerade noch ausreichend Platz genießen.

Komfort

Note 3,1

Federung

Note: 3,0

Durch die weiche Federung schwingt das Fahrzeug beim Überfah-

ren langer Bodenwellen nach. Kleine Einzelhindernisse wie Kanaldeckel oder Querfugen dringen aber trotz der relativ weichen Federung ziemlich direkt zu den Insassen durch. Wank- und Nickwinkel halten sich noch in akzeptablen Grenzen. Insgesamt ist das Fahrwerk des Sebring Cabrio sehr komfortorientiert und wenig sportlich abgestimmt.

Sitze

Note: 2,7

- + Die Sitze sind allesamt sehr straff gepolstert, was aber nicht unangenehm ist. Vorne sind die Lehnen und Sitzflächen recht gut konturiert und bieten gute Körperunterstützung. Allerdings sind die Seitenwangen zu schwach ausgeformt; in Verbindung mit den besonders glatten Ledersitzen fehlt es somit an Seitenhalt. Die Sitze sind groß genug dimensioniert und bieten den vorderen Insassen eine angenehme Sitzposition. Hinten sind die Konturen von Lehne und Fläche ebenfalls in Ordnung. Der Fahrersitz ist mit einer Lordosenstütze ausgestattet, welche sich allerdings nur in der Intensität und nicht in der Höhe einstellen lässt.
- Wegen der flach angeordneten hinteren Sitzfläche und des zu geringen Abstandes zum Boden sitzen die hinteren Insassen in unangenehmer Hockhaltung und mit geringer Oberschenkelauf-
lage.

Innengeräusch

Note: 3,0

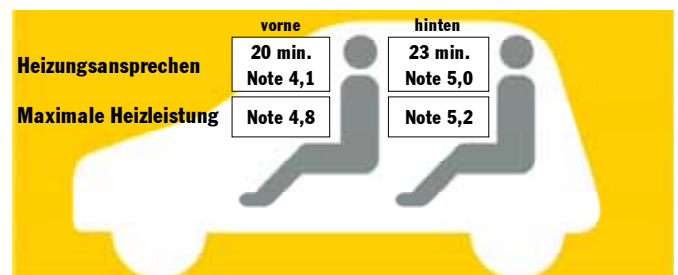
Der Geräuschpegel im Innenraum ist bis 130 km/h relativ niedrig und wird bis zu diesem Tempo auch subjektiv nicht als unangenehm empfunden (mit optionalem Stahlverdeck). Allerdings ändert sich das Motorgeräusch bei hoher Leistungsabforderung, höheren Drehzahlen und auch besonders bei kaltem Motor; in diesen Situationen ist das Innengeräusch laut und dröhnig. Bei hohem Autobahntempo nehmen die Windgeräusche stark zu und wirken dann auch lästig.

Heizung, Lüftung

Note: 3,8

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

- + Die serienmäßige Klimaautomatik arbeitet situationsangepasst und lässt sich einfach bedienen. Die in dieser Ausstattungsvariante standardmäßig verbauten Ledersitze sind vorne beheizbar.
- Vorne und auch hinten spricht die Heizung nicht ausreichend schnell an. Die maximale Heizwirkung nach längerer Zeit ist ebenfalls nur mau.



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

Motor/Antrieb

Note 2,8

Fahrleistungen*

Note: 2,4

- + Der 2-Liter-Pumpe-Düse-Dieselmotor mit einer Leistung von 140 PS stammt aus dem Hause Volkswagen. Er sorgt im Chrysler Sebring Cabrio für recht ordentliche Fahrleistungen. Hat er erst einmal seine (im Sebring deutlicher als bei VW feststellbare) Anfahrtschwäche überwunden, schiebt er auch aus niedrigen Drehzahlbereichen gut an und zeigt auch eine recht gute Dreh-

freudigkeit.

- Solange der Motor noch nicht betriebswarm ist, nimmt er das Gas schlecht an und stirbt beim Anfahren leicht ab.

Laufkultur

Note: 4,0

- Der ohnehin nicht als besonders laufruhig bekannte VW-Diesel mit Pumpe-Düse-Technik fällt im Chrysler besonders unkultiviert auf. Nach dem Kaltstart läuft er sehr rau und wenig kultiviert und auch wenn er betriebswarm ist, kann von Laufruhe keine Rede sein. Insbesondere bei Vollgas dröhnt er und klingt unharmonisch.

Schaltung

Note: 3,0

Die Schaltung kann gelegentlich etwas haken, besonders bei schnellen Gangwechseln. Insgesamt aber ist sie nicht schlecht.

Getriebeabstufung

Note: 2,0

- + Die Abstufung der sechs Gänge passt recht gut zur Leistungscharakteristik des Motors. Seine Leistung kann der Motor optimal entfalten, auch auf der Autobahn; dort allerdings würde man sich für weitere Reisen einen etwas längeren sechsten Gang wünschen.

Fahreigenschaften

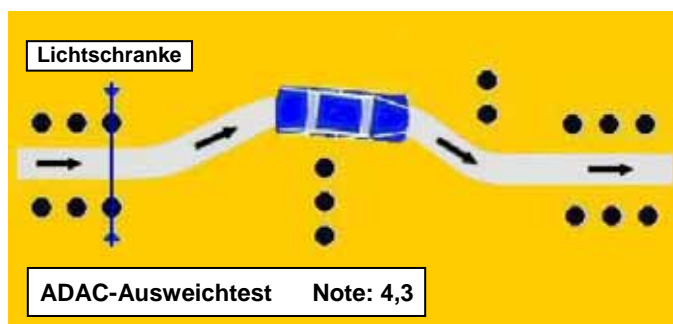
Note 3,2

Fahrstabilität

Note: 3,7

Auf Grund der weichen Federung pendelt die Lenkung nach einem Lenkimpuls um die Mittellage, was sich wenig sicher anfühlt. ESP greift aber rechtzeitig ein und hilft beim Stabilisieren. Bei Längsrillen oder Fahrbahnverwerfungen hält der Sebring gut die Spur. Die Traktionskontrolle greift spät ein, die Räder drehen daher beim Anfahren auf weniger griffiger Fahrbahn stark durch.

- + Das Cabrio ist serienmäßig mit einem Reifendruckkontrollsystem ausgestattet.
- Beim ADAC-Ausweichtest schiebt das schwere Cabrio anfänglich über die Vorderräder, beim Gegenlenken bricht aber das Heck aus, dadurch steht das Fahrzeug quer. Starke ESP-Eingriffe können zwar Schleudern verhindern, doch ohne heftige Lenkeingriffe ist es nicht möglich, die Ausfahrgasse zu erreichen. Daher kann nur mit relativ geringer Geschwindigkeit der Parcours durchfahren werden, ohne dass Pylonen in Mitleidenschaft gezogen 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: 2,3

- + Bei Kurvenfahrten ist der Sebring gutmütig untersteuernd und bleibt wegen des breiten Grenzbereiches lange Zeit beherrschbar. Lastwechselreaktionen halten sich in Grenzen, das ESP greift unterstützend ein, falls die Kurvengeschwindigkeit etwas zu hoch gewählt wurde.

Lenkung*

Note: 3,4

Die Lenkung im Sebring Cabrio spricht gut an, zeigt aber nur eine ausreichende Zielgenauigkeit. Der Fahrer würde sich mehr Kontakt zur Fahrbahn wünschen. Die Lenkung ist zwar relativ indirekt ausgelegt, dafür aber leichtgängig, so dass die Handlichkeit als durchschnittlich bezeichnet werden kann. Der Wendekreis von 12,3 m ist für die Klasse noch akzeptabel.

- Die Lenkung ist nicht frei von Antriebseinflüssen, bei starkem Beschleunigen in Kurven stellt die Lenkung stark zurück. Kurze Fahrbahnebenenheiten bringen das Lenkrad zum Schütteln.

Bremse

Note: 3,5

Der Bremsweg bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand ist mit 43 m gerade noch befriedigend (10 Messungen, halbe Zuladung, Serienreifen). Das Ansprechverhalten der Bremse ist gut, sie kann fein dosiert werden. In Gefahrensituationen steht ein Bremsassistent zur Verfügung, der wertvolle Meter Bremsweg einsparen kann.

Sicherheit

Note 2,7

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Note: 2,5

- + Das Fahrzeug ist serienmäßig mit ESP und einem Bremsassistenten ausgestattet; damit erfüllt es die Mindestanforderung an die aktive Sicherheit. Das serienmäßige Reifendruckkontrollsystem warnt den Fahrer bei einem Druckverlust frühzeitig. Unbeabsichtigtes Anfahren ist nicht möglich, weil der Motor nur bei gedrücktem Kupplungspedal gestartet werden kann.
- Der Kraftstoff-Einfüllstutzen befindet sich auf der gefährlichen linken, dem Verkehr zugewandten Seite. Es sind keine Rückleuchten oder Strahler vorhanden, welche den nachfolgenden Verkehr bei geöffneten Türen warnen.

Passive Sicherheit - Insassen

Note: 2,6

- + Das Sebring ist mit Front- und Seitenairbags ausgestattet. An den stabilen Türgriffen lässt sich hohe Zugkraft aufbringen. So kann man nach einem Unfall verklemmte Türen leichter öffnen. Die Kopfstützen reichen vorne in der Höhe für Insassen bis 1,85 m Körpergröße, hinten bis 1,75 m. Ein Seatbelt-Reminder, der bei nicht angelegtem Gurt akustisch mahnt, ist nur für den Fahrer vorhanden.
- Es sind keine Systeme (z.B. Überrollbügel) vorhanden, die die Insassen bei einem Überschlag schützen könnten.

Kindersicherheit

Note: 3,0

- + Kindersitze können auf den zwei Rücksitzen weitgehend stabil und sicher befestigt werden. Isofix-Verankerungen und zusätzliche "Top-Tether"-Befestigungsösen sind für beide hinteren Sitze vorhanden. Die Gurte sind auch für Kindersitze mit besonders hohem Gurtbedarf lang genug. Zudem besitzen die hinteren Gurte eine Gurtblockiereinrichtung, wodurch sich Kindersitze noch fester fixieren lassen. Die Gurtschlösser sind zwar kurz, aber auf der Außenseite, dadurch sind die Schlösser schlecht zu erreichen.
- Auf dem Beifahrersitz dürfen keine rückwärts gerichteten Kindersitze montiert werden, weil sich der Frontairbag nicht deaktivieren lässt. Die Fensterheber besitzen keinen Einklemmschutz.

Fußgängerschutz

Note: 3,0

Die Karosserie ist im vorderen Bereich weitgehend glattflächig, das Gefahrenpotenzial bei Unfällen mit Fußgängern moderat.

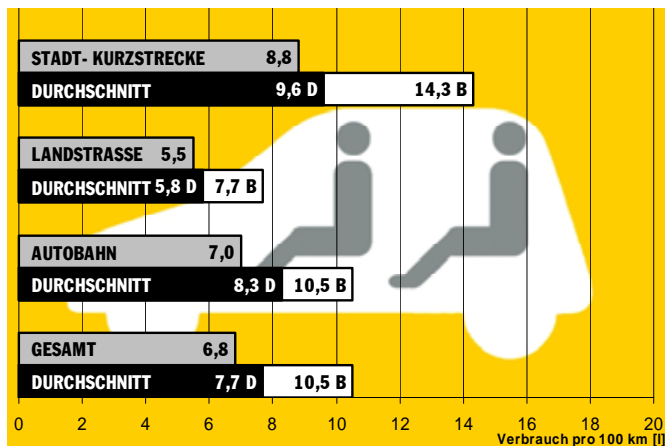
Verbrauch/Umwelt

Note 2,7

Verbrauch*

Note: 2,1

- + Das Chrysler Sebring Cabrio ist mit dem 2-Liter-Dieselmotor für seine Klasse sehr sparsam. Innerorts kommt er mit 8,8 l aus, außerorts mit 5,5 l und auf der Autobahn mit 7,0 Litern Diesel auf 100 km. Der Durchschnittsverbrauch beträgt 6,8 l/100 km.



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

Abgas

Note: 3,3

- Die Anteile an Schadstoffen im Abgas liegen insgesamt noch auf akzeptablem Niveau.
- Allerdings besitzt der Wagen keinen Rußpartikelfilter, was heute nicht mehr zeitgemäß ist.

Wirtschaftlichkeit*

Note 2,5

Betriebskosten

Note: 1,8

- + Das Sebring Cabrio 2.0 CRD weist, selbst nur unter Dieseln verglichen, relativ günstige Verbrauchswerte auf. Dies beschert ihm in Verbindung mit den nicht ganz so teuren Kraftstoffpreisen eine gute Note in den Betriebskosten.

Werkstatt- und Reifenkosten

Note: 3,4

Alle 15.000 km oder alle 12 Monate ist ein kleinerer Ölwechsellervice - alle 30.000 km oder 24 Monate eine Inspektion fällig. Der Sebring hat einen Zahnriemen, der gemäß Hersteller bei 90.000 km gewechselt werden muss.

+ Chrysler gewährt eine zweijährige Herstellergarantie. Ab Zulassung April 2008 darüber hinaus 4 Jahre Anschlussgarantie bis max. 100.000 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: 4,1

- Auf dem deutschen Markt nicht gerade die Domäne des amerikanischen Autobauers ist die Wertbeständigkeit. So kann auch dem Sebring Cabrio, vor allem auch wegen des fehlenden Rußpartikelfilters, nur ein mäßiger Restwertverlauf prognostiziert werden.

Kosten für Neuanschaffung

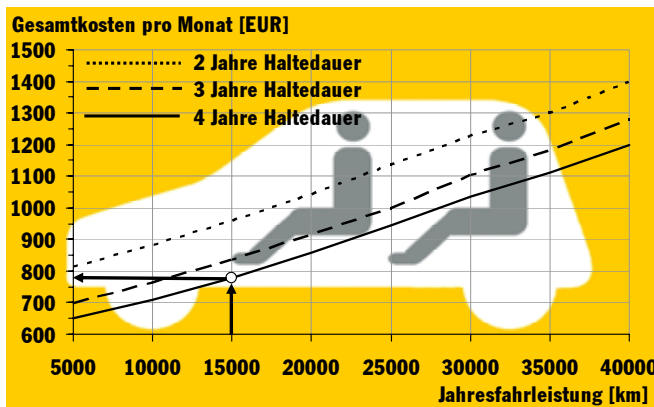
Note: 2,7

Die Anschaffungskosten sind für ein Cabrio dieser Größe noch relativ günstig. Das Sebring Cabrio 2,0 CRD in der Ausstattungsvariante Limited mit dem optionalen Stahlverdeck verfehlt mit rund 36.000 Euro nur knapp die Note "Gut".

Fixkosten

Note: 3,3

Die Beiträge für die Versicherung machen den Großteil der fixen Kosten aus. Hier bewegt sich das Chrysler Sebring Cabrio 2.0 CRD durch seine für diese Klasse noch durchschnittlichen Typklasseneinstufungen auf akzeptabler Höhe.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Autokosten (Beispiel: 777 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

Die Motorvarianten

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	2.7	2.0 CRD
Aufbau/Türen	CA/2	CA/2
Zylinder/Hubraum [ccm]	6/2736	4/1968
Leistung [kW(PS)]	137(186)	103(140)
Max.Drehmoment [Nm]bei U/min	256/4000	310/1750
0-100 km/h[s]	10,3	11,8
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	196	195
Verbrauch pro 100 km [l]	10,6S	6,8D
Versicherungsklassen KH/VK/TK	18/21/21	19/24/21
Steuer pro Jahr[Euro]	189	332
Monatliche Gesamt-Kosten[Euro]	897	718
Grundpreis[Euro]	38.610	29.990

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-Haftpfl.

VK = Vollkasko

TK = Teilkasko

Kraftstoff:

N = Normalbenzin

S = Superbenzin

SP = SuperPlus

D = Diesel

Daten und Messwerte

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro4
Hubraum	1968 ccm
Leistung	103 kW (140 PS)
bei	4000 U/min
Maximales Drehmoment	310 Nm
bei	1750 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	215/55R18
Reifengröße (Testwagen)	215/55R18H
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	12,3 m/12,15 m
Höchstgeschwindigkeit	195 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	11,8 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3. Gang)	6,3 s
Bremsweg aus 100 km/h	42,5 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	6,8 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	8,8/5,5/7,0 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test	183 g/km/ 180 g/km
Innengeräusch 130 km/h	69 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4930 mm/1843 mm/1500 mm
Leergewicht/Zuladung	1840 kg/335 kg
Kofferraumvolumen	365 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	450 kg/1425 kg
Dachlast	-
Tankinhalt	63 l
Reichweite	925 km
Allgemeine Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	7 Jahre

ADAC-Testwerte *kursiv*

Kosten

Monatliche Betriebskosten	149 Euro
Monatliche Werkstattkosten	77 Euro
Monatliche Fixkosten	111 Euro
Monatlicher Wertverlust	440 Euro
Monatliche Gesamtkosten	777 Euro
(vierjährige Haltung, 15000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	19/24/21
Grundpreis	35.610 Euro

Ausstattung

Technik

Abstandsregelung, elektronisch	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Bremsassistent	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch (inkl. ASR)	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Parkhilfe, elektronisch (aus Zubehörprogramm)	Aufpreis
Reifendruckkontrolle	Serie
Runflat-Reifen	nicht erhältlich
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Verdeck, elektrisch	Serie
Xenonlicht	nicht erhältlich

Innen

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	nicht erhältlich
Innenspiegel, automatisch abblendend	Serie
Isofix-Kindersicherungssystem	Serie
Klimaautomatik	Serie
Navigationssystem	1670 Euro°
Sitzbezüge, Leder (+ Sitzheizung vorne)	Serie
Skisack/Durchladelupe	nicht erhältlich
Windschott	Serie

Außen

Alarmanlage	Serie
Außenspiegel, automatisch abblendend	nicht erhältlich
Außenspiegel, elektrisch einstellbar/beheizbar	Serie
Hardtop (Stahlverdeck)	2620 Euro°
Lackierung Metallic	580 Euro°
Scheinwerfer-Reinigungsanlage	Serie

°im Testwagen vorhanden

Testzeugnis

Technik/Umwelt(Testergebnis)**3,0**

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

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.