

Renault Clio Grandtour 1.5 dCi FAP Dynamique

Fünftürige Kombilimousine in der Kleinwagenklasse (76 kW / 103 PS)

ADAC Testergebnis

Note 2,2

Kleine Kombis sind im Kommen, und so schickt nach Skoda und Peugeot nun auch Renault seinen Clio mit vergrößertem Laderaum als Grandtour ins Rennen um die Gunst der Käufer. Der stärkste Diesel holt aus 1,5 Liter Hubraum stramme 103 PS und 240 Nm, seine Abgase werden von einem geschlossenem Partikelfiltersystem gereinigt. Die Fahrleistungen können überzeugen, ebenso der Verbrauch in Relation zur Leistung. Ganz vorn dabei ist der Vierzylinder-Turbodiesel bei der Laufkultur, nur die Leistungsentfaltung könnte harmonischer verlaufen - auf die deutliche Anfahrtschwäche muss sich der Fahrer einstellen. Einige Ausstattungsdetails wie Xenonlicht oder Leder gibt es nur beim Schrägheck, nicht aber beim Grandtour - eine rätselhaftere Ausstattungspolitik. Ansonsten kann man sich über die Komfort-Ausstattung nicht beschweren. Das lässt sich Renault aber auch bezahlen, unter 18.000 Euro für den starken Diesel geht nichts. Wem es auch spartanischer reicht, der kann ab 11.550 Euro den Clio Grandtour als Basis-Benziner fahren. **Konkurrenten:** Peugeot 207 SW, Skoda Fabia Combi.



- + großer und gut zugänglicher Kofferraum
- + gutes Raumangebot vorne
- + kräftiger und kultivierter Motor
- + sicheres Fahrverhalten mit ESP
- + umfangreiche Komfortausstattung
- + Rußpartikelfilter Serie
- ESP nur gegen Aufpreis
- weiche Sitzlehnen
- mäßiger Fußgängerschutz
- teuer in Anschaffung und Unterhalt

Karosserie/Kofferraum

Note 2,2

Verarbeitung

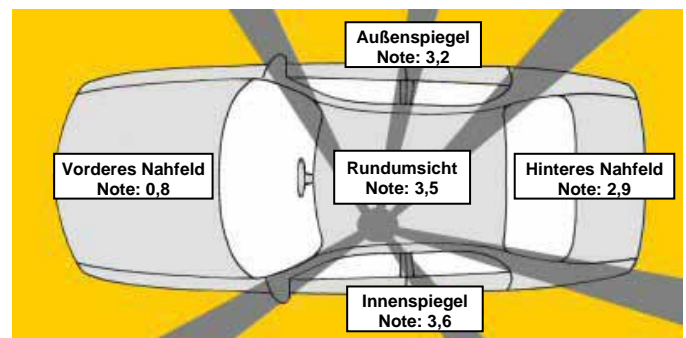
Note: 2,1

- + Verarbeitung und Finish der Karosserie machen einen überwiegend guten Eindruck. Unlackierte Kunststoffleisten schützen Front und Heck sowie die Fahrzeugseiten vor kleinen Remplern, der Eigentümer bleibt so vor teuren Reparaturen verschont. Das Armaturenbrett wirkt solide und ist mit Applikationen in mattem Alu optisch aufgewertet. Die Qualität der verwendeten Kunststoffe überzeugt. Ein Radwechsel bei einer Reifenpanne lässt sich ohne große Kraftanstrengung bewerkstelligen, das Ersatzrad ist vollwertig. Auf dem Dach sind Lasten bis 80 kg erlaubt. Der Motorraum ist nach unten fast vollständig abgeschottet, das reduziert die Lärmemissionen und verringert Luftwirbelungen (positiv auch für Verbrauch).
- Die Nebelscheinwerfer wurden bruchgefährdet im Stoßfänger untergebracht. Die Türausschnitte sind nach außen kaum gegen Verschmutzen abgedichtet, zudem können sie durch unvorsichtiges Ein- und Aussteigen schnell verkratzen. Die elektrischen Sicherungen sind schlecht zugänglich und unbeleuchtet. Das Wechseln der Scheinwerferlampen ist aufwendig und vom Laien kaum durchführbar (vor allem links).

Sicht

Note: 2,6

- + Durch die abfallende Front ist die Sicht nach vorne sehr gut. Die ausreichend großen Außenspiegel sind beheizt. An der Rückbank können die Kopfstützen so weit nach unten geschoben werden, dass sie die Sicht nicht stören. Gegen Aufpreis gibt es hinten eine akustische Einparkhilfe. Nebellicht und das gut funktionierende Abbiegelicht bzw. statisches Kurvenlicht sind dagegen Serie.



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.

- Beim Abbiegen behindert der breite Dachpfosten rechts hinten die Sicht. Im Innenspiegel sieht man recht wenig. Xenonscheinwerfer gibt es nur für das Fließheck, nicht für den Kombi Grandtour.



Besonders nach schräg hinten schränken die breiten Dach-Säulen die Sicht stark ein.

Ein-/Ausstieg

Note: 2,7

- + Mit 57 cm befindet sich der Sitz in einer zufriedenstellenden Höhe über der Straße, der Abstand zwischen Sitz und Schweller ist nicht zu groß, nur die flach verlaufende Dachlinie schränkt etwas ein - im Großen und Ganzen kann man vorne aber recht bequem ein- und aussteigen. Auch hinten klappt dies zufriedenstellend.
- + Die zentrale Türverriegelung hat eine Fernbedienung, die Tasten kann man nach etwas Eingewöhnung gut unterscheiden (eine erhöht, eine abgesenkt). Nach dem Aussteigen bleiben die Scheinwerfer noch ein kurze Zeit eingeschaltet und beleuchten den Weg. Der Schweller ist angenehm niedrig, das erleichtert das Ein- und Aussteigen vorne.
- Die Türbremsen sind vorne zu schwach ausgelegt, sie können die Türen schon an leichten Steigungen kaum offen halten.

Kofferraum-Volumen*

Note: 1,5

- + In den Laderaum passen 340 l - ein ordentlicher Wert für einen kleinen Kombi. Klappt man die Rückbank um, stehen bis zu 670 l



Mit 360 l Kofferraumvolumen erreicht der Clio Grandtour im Kleinwagenbereich einen ausgezeichneten Wert, kann aber Konkurrenten wie dem Fabia Combi mit 455 l Volumen nicht annähernd das Wasser reichen.

zur Verfügung. Unter den doppelten Kofferraumboden passen weitere 75 l.

Kofferraum-Zugänglichkeit

Note: 1,3

- + Hier liegt eine klare Stärke des Clio Grandtour. Die Kofferraumklappe lässt sich leicht öffnen, das Schließen gelingt nicht optimal, weil die Griffmulde an der Klappen-Innenseite zu wenig tief gestaltet ist. Umso mehr gefällt die niedrige Ladekante (58 cm), innen stört dank des doppelten Kofferraumbodens keinerlei Bordwand das Be- und Entladen. Die Ladeöffnung ist groß, die Form des Gepäckabteils zweckmäßig und auch der hintere Bereich an der Rücksitzlehne gut zu erreichen. Mit 1,85 m könnte die Klappe aber etwas weiter öffnen, damit sich auch groß gewachsene Personen nicht den Kopf stoßen.

Kofferraum-Variabilität

Note: 2,4

- + Der Klappmechanismus der Rücksitzbank funktioniert zufriedenstellend: zuerst muss die Sitzfläche hochgeklappt, dann die Lehne nach unten gedrückt werden. Beim Zurückklappen der Lehne muss man auf die Gurte achten, um sie nicht einzuklemmen. Die Kopfstützen müssen aber nicht abgezogen werden.
- + Rücksitzbank und -lehne sind asymmetrisch geteilt. Dank doppeltem Kofferraumboden kann auch Kleingepäck so verstaut werden, dass es nicht im Laderaum herumschnebelt.
- Für kleine Utensilien fehlen Ablagen. Bei unvorsichtigem Zurückklappen der Rücksitzlehnen können die Gurtbänder eingeklemmt und beschädigt werden.

Innenraum

Note 2,2

Bedienung

Note: 2,2

- + Die Ergonomie der Bedienelemente ist meist gut, Schalter und Hebel sind überwiegend griffgerecht und funktionell. Die Armaturen zeigen sich gut ablesbar, ihr Kontrast ist tagsüber wie nachts ohne Tadel. Die Fensterheber haben praktische Schalter, funktionieren vorne mit Ab- und Aufwärtsautomatik, hinten müssen die Schalter gedrückt bleiben (el. Fensterheber hinten gegen Aufpreis). Serienmäßig lassen sich die Außenspiegel elektrisch einstellen und beheizen. Die Scheibenwischer werden per Regensensor gesteuert (Aufpreis), das funktioniert aber nicht immer



Vernünftig verarbeitet und weitgehend funktionell zeigt sich der Clio im Renault-typischen Design.

optimal. Das Lenkrad kann in der Höhe angepasst werden, es bleibt aber meist zu weit entfernt vom Fahrer. Der Schalthebel ist einwandfrei angeordnet, die Pedale im Prinzip auch, es ist aber etwas wenig Platz nach oben zur Fußraumverkleidung. Das CD-Radio (Serie) kann bequem vom Lenkrad aus bedient werden, die Tastenanordnung ist aber gewöhnungsbedürftig. Momentan- und Durchschnittsverbräuche werden per Bordcomputer angezeigt. Das große Handschuhfach ist beleuchtet und wird per Klimaanlage auch gekühlt.

- Das Zündschloss liegt etwas versteckt. Die Piktogramme der Luftverteilung sind sehr klein. Die Bedienelemente für die Klimatisierung sind zwar günstig platziert, aber verschachtelt aufgebaut - sie erfordern Gewöhnung, gerade bei Dunkelheit muss man wissen, wohin man zu greifen hat. Außer dem Handschuhfach gibt es nur wenige praktische Ablagen. Hinten fehlt eine Innenbeleuchtung. Die Fenster funktionieren nur mit eingeschalteter Zündung.

Raumangebot vorne*

Note: 1,7

- + Auf den Vordersitzen ist genügend Platz vorhanden, nicht zuletzt wegen der großen Breite und Höhe. Der Fahrersitz lässt sich für Personen bis zu einer Größe von über 1,90 m zurückschieben.

Raumangebot hinten*

Note: 2,8

Zwei Mitfahrer haben hinten genügend Platz, nur zu dritt wird es für Erwachsene eng. Staturen über 1,80 m Größe haben Kniekontakt zu den Vordersitzen (wenn die vorderen Sitze für 1,85-m-Personen eingestellt sind).



Im Fond finden Passagiere bis 1,80 m Körpergröße ausreichend Platz.

Komfort

Note 2,7

Federung

Note: 2,4

Das Fahrwerk federt kurze Fahrbahnebenheiten befriedigend ab, die Federung spricht zufriedenstellend auf kurzweilige Fahrbahnabschnitte an. Bei schnellen Richtungswechseln wankt die Karosserie durchschnittlich stark.

- + Insgesamt ist die Feder-/Dämpferabstimmung recht ausgewogen und komfortabel gelungen. Lange Bodenwellen beeindruckt den Clio Grandtour nicht, ebenso zeigt sich keine nennenswerte Stuckerneigung. Das Auto liegt ruhig auf der Straße, Aufbaubewegungen sind gut gedämpft.

Sitze

Note: 3,0

Der Bereich der Höheneinstellung für den Fahrersitz ist etwas knapp geraten, für den Beifahrer fehlt eine Höheneinstellung ganz. Nicht jede Fahrergröße kann eine angenehme Sitzposition finden, da der Einstellbereich nicht sehr groß ist und das Lenkrad zu weit entfernt bleibt. Die Lehnenhöhen können vorne wie hinten nur zufriedenstellen, auch bei den Sitzkonturen bewegt sich der Clio Grandtour im befriedigenden Bereich seiner Klasse. Die Rückbank bietet einen zufriedenstellenden Sitzkomfort.

- + Für den Beifahrer und für die Mitfahrer auf den hinteren Außenplätzen sind am Dachhimmel Haltegriffe vorhanden.

Innengeräusch

Note: 2,0

- + Der Geräuschpegel ist niedrig, Motor- und Windgeräusche sind gut gedämpft. Der Dieselmotor ist im Stand und bei ruhiger Fahrt kaum zu hören - erstaunlich für einen Kleinwagen.

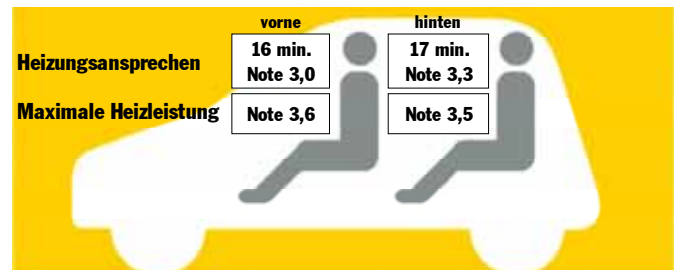
Heizung, Lüftung

Note: 3,0

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

Vorne wie hinten spricht die Heizung zufriedenstellend an und zeigt eine mittelmäßige Heizwirkung. Die Temperatur lässt sich nur grob vorwählen.

- + Eine Klimaanlage ist serienmäßig, gegen Aufpreis kann man auch eine Klimaautomatik ordern.
- Die Temperatur muss häufig nachreguliert werden (bei manueller Klimaanlage). Bei feuchtem Winterwetter neigen die Scheiben zum Beschlagen.



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

Motor/Antrieb

Note 1,8

Fahrleistungen*

Note: 1,5

- + Der 1,5 l-Motor ist sehr durchzugsstark, lässt sich aus mittleren Drehzahlen gut beschleunigen. So kann man gut niedertourig fahren, was den Motor schont und den Verbrauch reduziert.
- Unter 1.800 U/min. schlägt sich der kleine Vierzylinder-Diesel mit einem ausgeprägten Turboloch herum. Auch nach jedem Schaltvorgang gönnt er sich eine Gedenksekunde, bis er wieder Leistung abgibt. Das führt teilweise zu einem recht unharmonischen Fahren.

Laufkultur

Note: 2,0

- + Der Motor läuft in jedem Drehzahlbereich ruhig und kultiviert, von dem harten Verbrennungsprinzip des Diesel-Direkteinspritzers bekommt man nur beim Start etwas mit.

Schaltung

Note: 2,0

- + Die sechs Vorwärtsgänge lassen sich leicht wechseln, die Schaltung arbeitet relativ präzise und mit angemessen kurzen

Schaltwegen. Der Rückwärtsgang ist durch einen Ring am Schaltknopf gesichert, er kann normalerweise nicht versehentlich eingelegt werden.

Getriebeabstufung

Note: 2,0

- + Die Abstufungen des Sechsgang-Getriebes passen gut zur Leistungscharakteristik des Motors. Die Anschlüsse sind stimmig, der Motor kann sein volles Temperament in Vortrieb umsetzen. Trotzdem sind bei hohem Tempo noch Drehzahlreserven vorhanden.

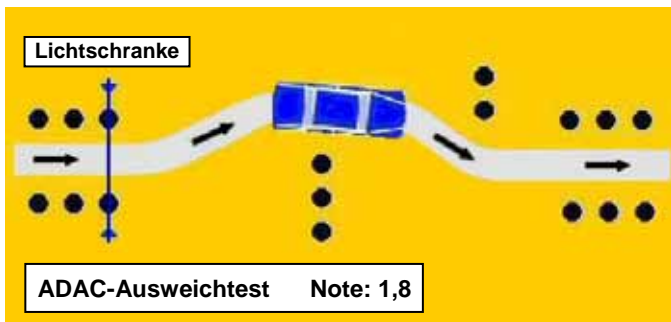
Fahreigenschaften

Note 2,1

Fahrstabilität

Note: 1,7

- + Der Clio Grandtour hat einen guten Geradeauslauf, selbst Längsrinnen und Fahrbahnverwerfungen bringen ihn kaum aus der Ruhe. Die elektronische Traktionskontrolle sorgt für bessere Traktion auf weniger griffigem Untergrund (zusammen mit aufpreispflichtigem ESP), gerade bei Nässe greift sie aber etwas spät ein. In Verbindung mit Leichtmetallfelgen ist optional eine Reifendruckkontrolle erhältlich. ADAC-Ausweichtest: Der Clio Grandtour lässt sich mit seiner präzisen Lenkung gut durch den Parcours dirigieren. Er verhält sich überwiegend neutral, mit später ganz leichter Tendenz zum Nachdrängen. Das ESP setzt früh genug und weich ein, zeigt sich dann effizient.



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

ESP gibt's nur gegen Aufpreis - unbedingt mitbestellen.

- + In Kurven liegt der Wagen leicht untersteuernd auf der Straße, der Fahrer hat ein sicheres Gefühl. Übernimmt er sich, greift auch hier rechtzeitig das ESP ein, um ein Schleudern zu verhindern.

Lenkung*

Note: 2,5

- + Die Lenkung spricht schnell an und ist recht zielgenau. Sie vermittelt genügend Kontakt zur Fahrbahn. Die relativ direkte Auslegung sorgt für gute Handlichkeit. Der Kraftaufwand am Lenkrad ist beim Rangieren gering.
- Störend wirkt sich aber der für einen Kleinwagen große Wendekreis von über 11 m aus.

Bremse

Note: 2,1

- + Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand sind 39 m erforderlich (Mittel aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Serienbereifung). Die Bremsanlage zeigt sich dabei absolut standfest

und frei von Fading. Sie spricht recht spontan an und lässt sich fein dosieren. Der Bremsassistent hilft dem Fahrer, in Gefahrensituationen sofort den vollen Bremsdruck aufzubauen.

Sicherheit

Note 2,4

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Note: 2,5

- + Der Clio Grandtour in der getesteten Version verfügt serienmäßig nur über einen Bremsassistenten und über Abbiegelicht. Das wichtige elektronische Stabilitätssystem ESP kostet Aufpreis und ist sehr zu empfehlen. Es beinhaltet auch eine Traktionskontrolle.
- Es sind weder Rückstrahler noch Rückleuchten vorhanden, die vor geöffneten Türen warnen würden.

Passive Sicherheit - Insassen

Note: 2,1

- + Ein Crashtest-Ergebnis nach EuroNCAP-Norm liegt bisher nur für den Clio Schrägheck vor (fünf Sterne). Für den Kombi ist ein ähnlich gutes Ergebnis zu erwarten. Die geteste Variante verfügt über Front-, Seiten- und von vorne nach hinten durchgehende Kopfairbags. Die Kopfstützen sind günstig angeordnet und bieten vorne Personen bis 1,85 m Größe guten Schutz. An den stabilen, griffgerechten Türgriffen lässt sich hohe Zugkraft aufbringen; so können nach einem Unfall verklemmte Türen leichter geöffnet werden.
- Hinten reichen die Kopfstützen nur für Personen bis zu einer Größe von 1,65 m - eindeutig zu wenig. Für Verbandkasten und Warndreieck fehlen Halterungen.

Kindersicherheit

Note: 2,0

- + Die Gurtanordnung auf den beiden äußeren Rücksitzplätzen eignet sich gut zur stabilen Befestigung von Kinderrückhaltesystemen. Auch Isofix-Halterungen und Ankerhaken sind dort vorhanden und bieten weitere Varianten, Kindersitze zu befestigen. Per Schalter können die Airbags auf der Beifahrerseite deaktiviert werden, dann sind auch rückwärtsgerichtete Kindersitze vorne erlaubt.

Fußgängerschutz

Note: 4,0

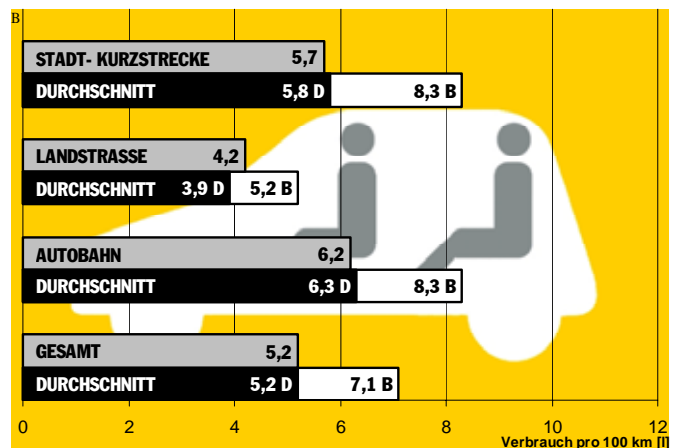
- Beim simulierten Fußgängerunfall (EuroNCAP) schneidet der Wagen mit einem von vier Sternen schwach ab (getestet wurde das Fließheck mit gleicher Front).

Verbrauch/Umwelt

Note 2,2

Verbrauch*

Note: 2,7



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

Auf der Landstraße verbraucht der 103-PS-dCi-Clio 4,2 l und auf der Autobahn 6,2 l Diesel je 100 km.

- + Der Verbrauch innerorts liegt bei günstigen 5,7 l/100 km. Somit errechnet sich ein Durchschnittsverbrauch von 5,2 l pro 100 km. Diese Verbräuche können bei zurückhaltender und vorausschauender Fahrweise auch im Alltag erreicht werden.

Abgas

Note: 1,6

- + Die Schadstoffanteile im Abgas sind gering, ein geschlossener Partikelfilter (Serie) sammelt und verbrennt den Ruß. Der CO₂-Ausstoß liegt bei 135 g pro Kilometer und damit unter der freiwilligen Selbstverpflichtung der Hersteller (140 g/km).

Wirtschaftlichkeit*

Note 4,8

Betriebskosten

Note: 2,0

- + Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der getestete Clio Grandtour relativ genügsam mit dem teuren Diesel umgeht, erhält er hier eine gute Bewertung.

Werkstatt- und Reifenkosten

Note: 4,2

Alle 15.000 km oder 12 Monate muss der Grandtour zur Wartung in die Werkstatt. Der Zahnriemen muss nach 120.000 km oder spätestens nach fünf Jahren gewechselt werden.

- + Renault verbaut nach eigenen Angaben langlebige Verschleißteile wie z.B. Kupplung oder Auspuffanlage und gewährt generell eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung. Der Dieselpartikelfilter ist wartungsfrei und auf Lebensdauer ausgelegt.
- Die kurzen Wartungsabstände ziehen mehr Werkstattaufenthalte nach sich. Auch die Preise für die Werkstattstunde bewegen sich auf relativ hohem Niveau.

Wertstabilität

Note: 2,1

- + Die Kombi-Version des Clio ist ganz neu auf dem Markt, zudem kann man moderne, saubere und sparsame Dieseldieseltechnologie kaufen. Da also innerhalb des vierjährigen Berechnungszeitraums kein Modellwechsel zu erwarten ist und zudem der Stand der

Technik passt, kann von einem stabilen Restwertverlauf ausgegangen werden.

Kosten für Neuanschaffung

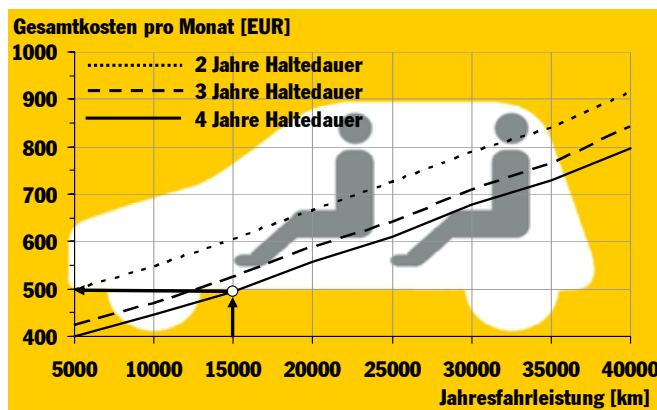
Note: 5,5

- Über 18.000 Euro für einen Kleinwagen sind viel Geld, auch wenn es sich um einen Kombi handelt. Immerhin stattet Renault den Clio Grandtour gut aus, Klimaanlage, CD-Radio, elektrische Fensterheber, ZV mit Fernbedienung und sechs Airbags sind schon dabei. Unverständlich aber, dass ESP noch Aufpreis kostet.

Fixkosten

Note: 4,3

- Wie meistens bei Dieselfahrzeugen fallen die Einstufungen bei der Versicherung ungünstig aus, Haftpflicht, Teil- und Vollkasko sind sehr teuer. Auch der Staat verlangt eine hohe Steuer. So ist der Clio mit Dieselmotor eigentlich nur für Vielfahrer interessant oder für Leute mit hohem Schadenfreiheitsrabatt bei der Versicherung.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Autokosten (Beispiel: 494 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

Die Motorvarianten

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.2 16V	1.2 16V TCE	1.6 16V	1.5 dCi	1.5 dCi	1.5 dCi FAP
Aufbau/Türen	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1149	4/1149	4/1598	4/1461	4/1461	4/1461
Leistung [kW(PS)]	55(75)	74(100)	82(112)	50(68)	63(86)	76(103)
Max.Drehmoment [Nm]bei U/min	105/4250	145/3000	151/4250	160/1900	200/1900	240/2000
0-100 km/h[s]	13,6	11,2	12,4	15,5	13,0	11,6
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	167	183	186	162	174	186
Verbrauch pro 100 km [l]	6,8S	6,4S	8,1S	5,2D	5,2D	5,2D
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/17/17	15/18/17	15/18/20	16/18/21	16/18/21	16/18/21
Steuer pro Jahr [Euro]	81	81	108	249	249	231
Monatliche Gesamt-Kosten [Euro]	415	450	530	421	441	495
Grundpreis [Euro]	13.550	15.900	21.050	15.050	17.000	23.300

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	1461 ccm
Leistung	76 kW (103 PS)
bei	4000 U/min
Maximales Drehmoment	240 Nm
bei	2000 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	185/60R15
Reifengröße (Testwagen)	185/60R15H
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,05 m/10,95 m
Höchstgeschwindigkeit	186 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	11,6 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3. Gang)	6,6 s
Bremsweg aus 100 km/h	39 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	5,2 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	5,7/4,2/6,2 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test	126 g/km/ 134 g/km
Innengeräusch 130 km/h	68 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4203 mm/1719 mm/1518 mm
Leergewicht/Zuladung	1300 kg/415 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	340 l/670 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	535 kg/1200 kg
Dachlast	80 kg
Tankinhalt	55 l
Reichweite	1055 km
Allgemeine Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte *kursiv*

Kosten

Monatliche Betriebskosten	109 Euro
Monatliche Werkstattkosten	50 Euro
Monatliche Fixkosten	82 Euro
Monatlicher Wertverlust	253 Euro
Monatliche Gesamtkosten	494 Euro
(vierjährige Haltung, 15000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	16/18/21
Grundpreis	23.300 Euro

Ausstattung

Technik

Regen- und Lichtsensor	200 Euro°
Antriebsschlupf-Regelung (inkl. ESP)	300 Euro°
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Bremsassistent	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch (inkl. ASR)	300 Euro°
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Reserverad, vollwertig	Serie
Servolenkung	Serie
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	800 Euro

Innen

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Audioanlage	Serie
Fahrsitz, höhen-/neigungseinstellbar	Serie/nicht erhältlich
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie/150 Euro°
Isofix-Kindersicherungssystem	Serie
Klimaanlage/-automatik	Serie/400 Euro
Lenkrad, höhen-/längseinstellbar	Serie/nicht erhältlich
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie
Skisack/Durchladelupe	nicht erhältlich
Zentralverriegelung (mit Fernbedienung)	Serie

Außen

Außenspiegel, elektrisch einstell-/beheizbar	Serie
Dachreling	Serie
Lackierung Metallic	450 Euro°
Nebelscheinwerfer	Serie
Schiebe-Hubdach (Panorama)	850 Euro

°im Testwagen vorhanden

Testzeugnis

Technik/Umwelt(Testergebnis)2,2

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

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 Wichtigkeit 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 September 2008