

Citroen Berlingo HDi 110 FAP Multispace Exclusive

Fünftürige Kombilimousine der unteren Mittelklasse (80 kW / 109 PS)

ADAC Testergebnis

Note 2,4

Die Neuauflage des Citroen Berlingo ist etwas gewachsen, der Innenraum nun noch geräumiger - ein ideales Familien- und Freizeitauto. Große Schiebetüren hinten erleichtern das Einsteigen zur zweiten Sitzreihe. Die Ausstattungslinie Multispace Exclusive ist serienmäßig mit drei Einzelsitzen und vier kleinen Dachfenster sowie zahlreichen Ablagen auch am Dachhimmel ausgestattet. Bis zu fünf Personen können mit gutem Komfort fahren. Die Einzelsitze lassen sich ausbauen, somit entsteht ein riesiger ebener Laderaum. Viele praktische Details wie kleine aufklappbare Tischchen an der Rückseite der Vordersitze und ein gekühltes Handschuhfach sorgen für Komfort und halten auf langen Reisen die Kinder bei Laune. Mit dem kräftigen 109-PS-Commonrail-Diesel (serienmäßig mit Rußpartikelfilter) kommt man flott voran, auch wenn der Verbrauch speziell auf der Autobahn hoch ist (wegen kurzer Getriebeübersetzung und großer Stirnfläche). Auch sicherheitstechnisch gibt sich der Minivan keine Blöße: sechs Airbags, ESP und Bremsassistent sind beim Berlingo Multispace ohne Aufpreis dabei. Der Preis geht mit rund 22.750 Euro angesichts der guten Ausstattung in Ordnung, einzig die hohen Fixkosten (Steuer, Versicherung) sind wenig familienfreundlich.

Karosserievarianten: Kastenwagen. **Konkurrenten:**

Fiat Doblò, Opel Combo, Peugeot Partner Tepee, Renault Kangoo, VW Caddy Life.



- + sehr großer Kofferraum
- + gute Kofferraum-Zugänglichkeit
- + vorn großzügiges Raumangebot
- + standfeste Bremsen
- + sicheres Fahrwerk
- + ausgewogene Federung
- + umfangreiche Ausstattung

- schwache Heizung
- hoher Autobahnverbrauch
- hohe Fixkosten

Karosserie/Kofferraum

Note 1,9

Verarbeitung

Nur zufriedenstellend zeigt sich die Verarbeitung des Citroen Berlingo. Die Spaltmaße verlaufen nicht immer ganz gleichmäßig. Das Finish der Karosserie hinterläßt ebenfalls nur einen befriedigenden Eindruck. Den Innenraum werten unterschiedliche Schwarz- und Grau-/Silbertöne auf. Das kann aber nicht über die Kunststoffwüste hinwegtäuschen. Die verwendeten Materialien wirken teilweise billig, wenig langlebig und sind zudem kratzempfindlich.

- + Kräftige, durchgehende Seitenleisten schützen die Karosserieflanken gegen kleine Rempler. Sie sind zwar zwecks besserer Optik lackiert wie auch Front- und Heckschürzen, erlauben aber kostengünstigere Reparaturen. Das Ersatzrad ist platzsparend unter dem Kofferraumboden untergebracht. Auf dem Dachgepäckträger dürfen bis zu 80 kg transportiert werden. Der Motorraum ist fast vollständig nach unten abgeschottet, so dass er weniger schnell verschmutzt.
- Der Tankdeckel muss umständlich mit dem Zündschlüssel auf- und zugesperrt werden. Das Bordwerkzeug und der Abschlepphaken befinden sich schlecht zugänglich unter dem Beifahrersitz.

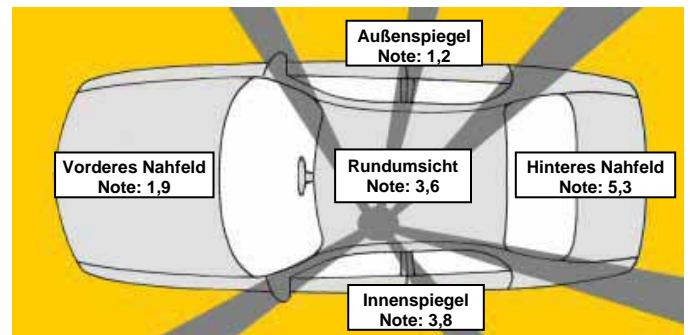
Sicht

Bei der Messung der Rundumsicht nach ADAC-Verfahren schnei-

Note: 2,9

det der neue Berlingo mittelmäßig ab. Die breiten B-Säulen sowie die hinteren C-Säulen schränken die Sicht ein. Die zweigeteilten vorderen Dachpfosten behindern die Sicht dagegen weniger.

- + Durch die erhöhte Sitzposition hat man eine günstige Sicht auf den Verkehr. Die Fahrzeugenden lassen sich gut abschätzen. Die großen Außenspiegel sind elektrisch einstell- und beheizbar. Ge-



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.

gen Aufpreis ist für hinten eine akustische Einparkhilfe erhältlich, die das Einparken erleichtert.

- Aufgrund der hoch angesetzten Heckscheibe bleiben niedrige Hindernisse hinter dem Fahrzeug weitgehend im Verborgenen.



Der Kofferraum des Berlingo ist in dieser Fahrzeugklasse üppig: Stolze 475 l Volumen stehen bei fünf Sitzplätzen fürs Gepäck zur Verfügung.

Ein-/Ausstieg

Note: 1,9

- + Durch die verhältnismäßig hohe Karosserie, die großen, geraden Türenausschnitte vorne und die großen seitlichen Schiebetüren hinten (die im geöffneten Zustand zuverlässig fixiert sind) ist das Ein- und Aussteigen sehr bequem. Außerdem behindert hinten kein Mittelunnel den Fußraum, dadurch kann man problemlos den Mittelsitz erreichen. Die Türen lassen sich mit einer praktischen Fernbedienung ent- und verriegeln. Nach dem Aussteigen bei Dunkelheit leuchten die Scheinwerfer noch für kurze Zeit.

Kofferraum-Volumen*

Note: 0,6

- + Der sehr große Kofferraum hat ein Fassungsvermögen von 475 l (gemessen unter der Gepäckabdeckung). Bei ausgebauter hinterer Sitzreihe passen sogar bis zu 965 l in den Kofferraum (gemessen bis Fensterunterkante). Die sehr steile Heckpartie ermöglicht über die gesamte Kofferraumlänge eine Beladung bis zum Dach.

Kofferraum-Zugänglichkeit

Note: 0,7

- + Die Heckklappe lässt sich sehr leicht öffnen und schwingt weit nach oben auf. Die Heckscheibe kann zudem separat geöffnet werden. Die Ladeöffnung ist sehr groß, der durchgehende, ebene Ladeboden des Kofferraums liegt auf praktischem Niveau. Mit seiner glattflächigen Form lässt sich der Laderaum sehr gut nutzen. Eine zweigeteilte Flügeltür an Stelle der Heckklappe gibt es nur für die Basisausstattung. Die Kofferraumbeleuchtung besteht aus einer Taschenlampe, die auch herausgenommen werden kann.

- Beim Schließen der Kofferraumklappe macht man sich leicht die Finger schmutzig, weil von außen nachgedrückt werden muss.

Kofferraum-Variabilität

Note: 0,9

- + Die Einzelsitze der zweiten Sitzreihe können einfach geklappt und komplett herausgenommen werden. Zur Gepäcksicherung gibt es Zurrösen und ein Trennnetz, mit dem der Kofferraum vom Innenraum abgeschottet werden kann. Für kleineres Gepäck steht eine große Box am Dachhimmel über dem Kofferraum zur Verfügung, von hinten her ein Stück herunter geklappt werden kann oder über kleine Schubtüren von den Rücksitzen aus zugänglich ist. Sind die Rücksitze vorgeklappt, beträgt das Quadermaß in der Tiefe 1,38 m, in der Breite 1,02 m und in der Höhe 1,00 m.

Innenraum

Note 1,9

Bedienung

Note: 1,7

- + Die Bedienung des Citroën Berlingo ist weitgehend sinnfällig und einfach. Die Bedienelemente von Heizung und Radio sind weit oben angeordnet und gut ablesbar. Das Lenkrad lässt sich in Höhe und Reichweite einstellen. Der weit oben platzierte Schalthebel liegt gut zur Hand. Der Berganfahrassistent erleichtert das

Anfahren an Steigungen. Die meisten Schalter sind beleuchtet. Im serienmäßigen Bordcomputer können u.a. der Momentan- und Durchschnittsverbrauch abgelesen werden. Die vorderen elektrischen Fensterheber haben eine Antippautomatik und funktionieren nach dem Ausschalten der Zündung noch für kurze Zeit. Im gesamten Innenraum sind viele große, praktische Ablagen, auch Halter für große Wasserflaschen vorhanden; gut sind auch die Ablagen mit Lüftungsdüsen und Duftspender oben am Dachhimmel zwischen den Vorder- und Rücksitzen. Vorne und hinten gibt es eine helle Innenbeleuchtung mit jeweils zwei Leselampen.

- Der Drehzahlmesser stammt aus den Benziner-Modellen und reicht bis 7000 U/min. Da auch noch der rote Bereich fehlt, ist der Drehzahlmesser kaum hilfreich, es muss nach Gefühl oder Gehör geschaltet werden. Das Handschuhfach ist zwar gekühlt, aber unbeleuchtet.



Modernes Design und gute Verarbeitungsqualität kennzeichnen den neuen Berlingo. Bei der Funktionalität besteht noch etwas Raum für Verbesserungen.

Raumangebot vorne*

Note: 1,5

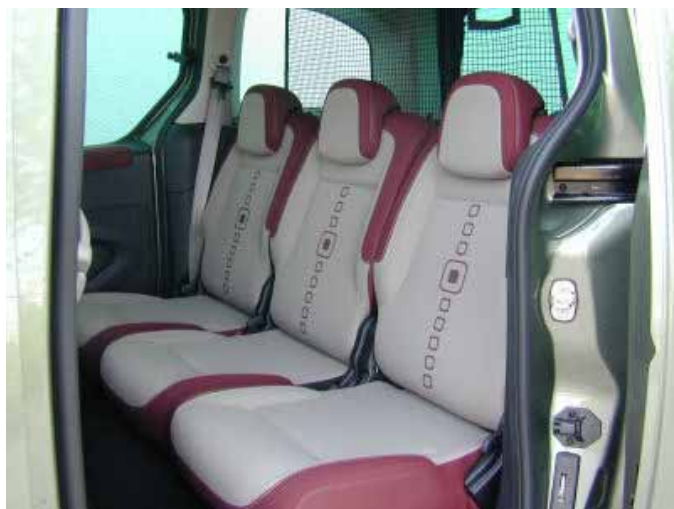
- + Personen bis zu einer Körpergröße von 1,90 m haben genügend Beinfreiheit, die Kopffreiheit würde sogar für weitaus größere Personen ausreichen. Das subjektive Raumgefühl auf den vorderen Sitzplätzen ist sehr großzügig, weil üppige Ellenbogen- und Kopffreiheit zur Verfügung steht.

Raumangebot hinten*

Note: 2,2

- Das subjektive Raumgefühl ist aufgrund der weit hineinragenden Verkleidungen nur befriedigend. Die Ellenbogenfreiheit wird dadurch eingeschränkt, speziell wenn drei Mitfahrer hinten Platz nehmen. Durch die glattflächige Innenseite der Schiebetüren fehlt es an Armauflage.

- + Auf den drei hinteren Einzelsitzen haben Personen bis zu einer



Auf die hinteren Sitzplätze ist der Ein- und Ausstieg nicht nur sehr bequem, Personen bis 1,95 m Körpergröße können zudem ausreichend Platz genießen.

Größe von fast 1,95 m ausreichend Platz, selbst wenn die Vordersitze für 1,85 m große Personen zurückgeschoben sind. Die Kopffreiheit ist großzügig.

Komfort

Note 3,0

Federung

Note: 2,5

- + Das ausgewogen abgestimmte Fahrwerk federt lange Bodenwellen gut ab. Einzelhindernisse und kurzweilige Fahrbahnebenheiten werden zufriedenstellend gedämpft. Die Nick- und Wankbewegungen halten sich in Grenzen.

Sitze

Note: 2,8

- + Der Komfort der vorderen Sitze ist zufriedenstellend. Die Unterstützung des Lordosenbereichs könnte allerdings ausgeprägter sein. Hinten sitzt man ebenfalls recht bequem. Die Oberschenkelaufgabe ist aber recht gering.
- + Der Fahrersitz kann in der Lehnenneigung und Sitzhöhe eingestellt werden. Dadurch findet sich schnell eine angenehme Sitzposition. Die Lehnenneigung der hinteren Einzelsitze kann ebenfalls eingestellt werden.
- Vorne fehlen Haltegriffe am Dachhimmel. Die äußeren hinteren Mitfahrer können wenigstens die Griffe zum Zuziehen der Schiebetüren als Haltegriffe verwenden.

Innengeräusch

Note: 3,0

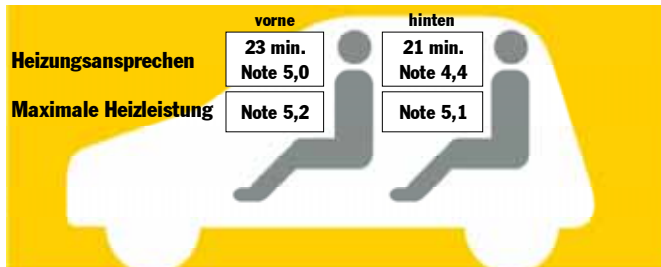
Bis 130 km/h ist das gemessene Geräuschniveau durchschnittlich. Bei höheren Geschwindigkeiten dringen aber Wind- und Motorgerausche deutlich bis in den Innenraum durch.

Heizung, Lüftung

Note: 4,1

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

- + Die aufpreispflichtige Klimaautomatik (manuelle Klimaanlage Serie) sorgt an heißen Tagen für angenehm kühle Temperaturen.
- Trotz der serienmäßigen Zusatzheizung, die die Abgaswärme zurückgewinnt und den Kühlwasserkreislauf damit schneller auf Temperatur bringt, ist die Heizwirkung nur bescheiden. Sowohl vorne als auch hinten dauert es lange, bis angenehme Temperaturen erreicht werden. Die Seitenscheiben der zweiten Sitzreihe sind nur ausstellbar, die Scheiben ganz hinten lassen sich nicht öffnen.



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

Motor/Antrieb

Note 2,6

Fahrleistungen*

Note: 2,4

- + Der 1,6-l-Dieselmotor mit 109 PS ist ein alter Bekannter im PSA-Konzern. Der Selbstzünder mit moderner Commonrail-Direkteinspritzung hat wenig Mühe, die über 1,5 Tonnen Kampfgewicht des Citroen Berlingo in Bewegung zu setzen. Wird das Gaspedal voll durchgetreten, stehen kurzzeitig über eine "Overboost"-Funktion anstatt 240 Nm Drehmoment 260 Nm zur Verfügung. Überholvorgänge können so recht zügig abgeschlossen werden. Auch schaltfaules Fahren ist kein Problem, der Motor bietet genug Elastizität.

Laufkultur

Note: 3,0

An der Laufkultur des Dieselmotors gibt es prinzipiell wenig auszusetzen, sie erreicht im Berlingo aber nicht ganz das gute Niveau wie in den Limousinen. Es dringen mehr Vibrationen bis zu den Insassen durch.

Schaltung

Note: 2,3

- + Die Gänge sind recht präzise geführt und lassen sich leicht einlegen. Die Schaltwege fallen etwas lang aus. Der Rückwärtsgang kracht auch bei schnellem Einlegen nicht.

Getriebeabstufung

Note: 3,0

Die Abstufungen des Fünfgang-Getriebes sind passend zum Motor gewählt. Der fünfte Gang ist allerdings relativ kurz. So können zwar gute Fahrleistungen erzielt werden, ein sechster Gang würde aber bei hohen Geschwindigkeiten die Motordrehzahlen und somit den Verbrauch senken. Der Motor wäre kräftig genug, um auch einen sechsten Gang zu verkräften.

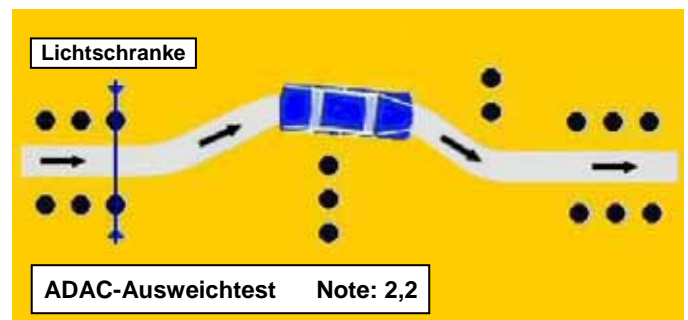
Fahreigenschaften

Note 2,1

Fahrstabilität

Note: 2,2

- + Der Wagen hält selbst auf schlechten Straßen und bei Seitenwind gut seine Spur. Die Traktionskontrolle sorgt dafür, dass die Antriebsräder auch auf rutschiger Fahrbahn kaum durchdrehen. Der Berlingo fährt sich überwiegend richtungsstabil. In Grenzsituationen, z.B. wenn bei hohem Tempo plötzlich ausgewichen werden muss, greift das serienmäßige ESP korrigierend ein und hilft dem Fahrer, die Spur zu halten. Beim ADAC Ausweichtest macht sich der hohe Aufbau des Fahrzeugs bemerkbar. Dennoch kann er den Pacour gut meistern und bleibt dank effektiv abgestimmtem ESP gut beherrschbar. Es besteht keine Gefahr des Kippens oder des Schleuderns.



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

- + In Kurven untersteuert der Berlingo - ein Verhalten, das auch weniger geübten Fahrern entgegen kommt. Bei plötzlichem Gaswegnehmen in der Kurve zeigt der Wagen keine Tücken.

Lenkung*

Note: 2,7

- + Die Lenkung spricht recht gut an und vermittelt dem Fahrer zufriedenstellenden Kontakt zur Fahrbahn. Die Zielgenauigkeit ist ebenfalls recht hoch. Der Kraftaufwand beim Rangieren fällt gering aus.
- Der Wendekreis von 11,7 m ist nur ausreichend und trägt nicht gerade zur Handlichkeit bei.

Bremse

Note: 1,2

- + Von 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der Citroen Berlingo bei einer Vollbremsung nur 36 m (Mittelwert aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Serienreifen). Die gute Wirkung lässt auch bei starker Beanspruchung nicht nach. Das Bremsgefühl ist gut, die Bremskraft lässt sich fein dosieren.

Sicherheit

Note 2,2

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Note: 2,7

- + Das elektronische Stabilitätsprogramm ESP und ein Bremsassistent sind serienmäßig verbaut. Bei einer Notbremsung schaltet sich automatisch die Warnblinkanlage ein. Rückstrahler an den vorderen Türen warnen den nachfolgenden Verkehr vor geöffneten Türen.
- Die Handbremse ist mit montierter mittlerer Staubox im Notfall vom Beifahrer schlecht erreichbar. Der Kraftstoff-Einfüllstutzen befindet sich auf der gefährlichen linken, dem Verkehr zugewandten Seite.

Passive Sicherheit - Insassen

Note: 1,9

- + Ein Crashtest nach EuroNCAP-Norm lag bei Radaktionsschluss noch nicht vor. Da das Fahrzeug mit Frontairbags sowie mit Sei-

ten- und durchgehenden seitlichen Kopfairbags ausgestattet ist, besitzt der Citroen Berlingo das Potential für ein gutes Ergebnis beim EuroNCAP-Crashtest (vier Sterne). An den stabilen, griffgerechten Türgriffen lässt sich hohe Zugkraft aufbringen, so kann man nach einem Unfall verklemmte Türen leichter öffnen. Die Kopfstützenhöhe vorne reicht für Personen bis 1,90 m Körpergröße, hinten bieten die Stützen bis 1,75 m großen Personen einen guten Schutz. Der Horizontalabstand zwischen Kopf und Kopfstütze ist vorne und hinten gering, dadurch wird das Risiko eines Schleudertraumas bei einem Unfall verringert.

- Nur der Fahrerplatz ist mit einem Gurtwarner ausgestattet.

Kindersicherheit

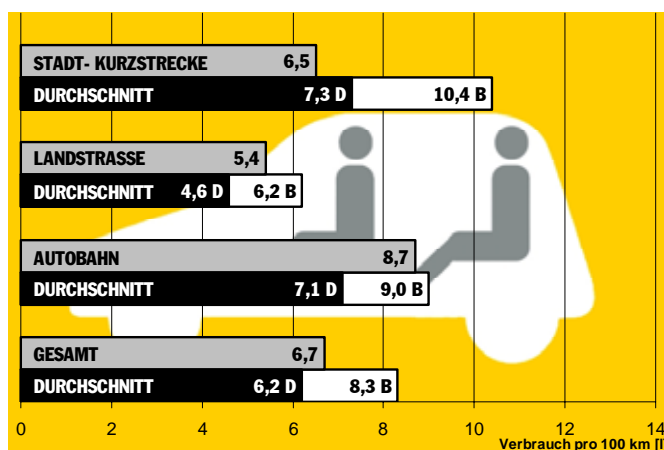
Note: 1,7

- + Die hinteren Außensitze und der Beifahrersitz sind mit Isofix ausgestattet. Die meisten Kindersitze können mit diesem System oder per Gurt sicher befestigt werden. Der Beifahrerairbag ist via Schlüsselschalter abschaltbar, somit lassen sich auch rückwärts gerichtete Kindersitze auf dem Beifahrersitz montieren.
- Isofix-Kindersitze mit einem Stützfuß können beim Citroen Berlingo auf den hinteren Außensitzen nicht verwendet werden, da im Fußraum Staufächer mit Kunststoffdeckel vorhanden sind, die keine sichere Abstützung ermöglichen. Die weit hineinragenden Säulen der Schiebetüren erschweren das Ansnallen von Kindersitzen auf den hinteren Außensitzen.

Fußgängerschutz

Note: 3,0

Die Karosserie ist im vorderen Bereich weitgehend glattflächig und der Abstand zwischen Motorhaube und harten Bauteilen im Motorraum groß genug; so ist das Gefahrenpotenzial bei Unfällen mit Fußgängern moderat.



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

Verbrauch/Umwelt

Note 2,9

Verbrauch*

Note: 3,8

Der Durchschnittsverbrauch von 6,7 l Diesel pro 100 km ist gerade noch zufriedenstellend angesichts des großen Aufbaus und es hohen Nutzwerts des Citroen Berlingo. Der Spritkonsum in der Stadt fällt mit 6,5 l/100 km noch relativ günstig aus. Auf der Landstraße benötigt der Dieselmotor 5,4 l alle 100 km.

- Auf der Autobahn macht sich dann die große Stirnfläche bemerkbar, der Verbrauch steigt deutlich an auf schlechte 8,7 l, was auch an der recht kurzen Gesamtübersetzung und am fehlenden sechsten Gang liegt.

Abgas

Note: 2,1

- + Die Schadstoffanteile im Abgas sind niedrig. Serienmäßig ist ein geschlossenes Rußpartikelfiltersystem verbaut.
- Der gemessene CO2-Ausstoß liegt bei 173 g pro km und damit deutlich über der angestrebten Marke von 140 g/km.

Wirtschaftlichkeit*

Note 2,9

Betriebskosten

Note: 2,2

- + Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Hier ist der Berlingo für seine Klasse relativ genügsam. Daher erhält er noch eine gute Note.

Werkstatt- und Reifenkosten

Note: 4,3

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

- + Citroen gewährt eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

Wertstabilität

Note: 2,2

- + Der Citroen Berlingo ist in seiner zweiten komplett neuen Generation gerade auf den Markt gekommen, es steht also innerhalb des vierjährigen Berechnungszeitraums kein Modellwechsel an. Das und zusätzlich der sparsame und moderne Motor sowie der hohe Nutzwert des Fahrzeugs lassen einen recht günstigen Restwertverlauf erwarten.

Kosten für Neuanschaffung

Note: 4,0

Der Berlingo Multispace Exclusive stellt die Top-Ausstattung der Baureihe da, entsprechend hoch ist der Preis: ab 22.750 Euro. Das ist eine Menge Geld, für die es aber auch viel Ausstattung gibt. Klima, elektrische Fensterheber, das Dachsystem und die Dachfenster sind inklusive, ebenso die volle Airbagausstattung und - ganz wichtig - das elektronische Stabilitätsprogramm ESP.

Fixkosten

Note: 3,9

Eher eine teure Angelegenheit ist die Versicherung des Berlingo Hdi, vor allem die Aufwendungen für die Haftpflicht sind sehr hoch. Im zufriedenstellenden Bereich bewegen sich die Einstufungen für Teil- und Vollkasko.

Die Motorvarianten

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.6 16V	HdI 75	1.6 16V	HdI 90 FAP	HdI 110 FAP
Aufbau/Türen	KB/4	KB/4	KB/5	KB/5	KB/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1587	4/1560	4/1587	4/1560	4/1560
Leistung [kW(PS)]	66(90)	55(75)	80(109)	66(90)	80(109)
Max.Drehmoment [Nm]bei U/min	132/2500	185/1750	147/4000	215/1750	240/1750
0-100 km/h[s]	17,5	19,6	15,3	16,4	14,0
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	159	152	169	160	173
Verbrauch pro 100 km [l]	9,4S	6,3D	9,4S	6,4D	6,7D
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/14/16	19/14/16	17/14/16	19/15/18	19/17/18
Steuer pro Jahr[Euro]	108	266	108	247	247
Monatliche Gesamt-Kosten[Euro]	478	447	498	460	469
Grundpreis[Euro]	15.550	16.450	17.750	18.950	19.850

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
Hubraum	1560 ccm
Leistung	80 kW (109 PS)
bei	4000 U/min
Maximales Drehmoment	240 Nm
bei	1750 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	215/55R16
Reifengröße (Testwagen)	215/55R16V
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,7 m/11,5 m
Höchstgeschwindigkeit	173 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	14,0 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3. Gang)	7,7 s
Bremsweg aus 100 km/h	36 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	6,7 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	6,5/5,4/8,7 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test	147 g/km/ 173 g/km
Innengeräusch 130 km/h	71 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4380 mm/1810 mm/1801 mm
Leergewicht/Zuladung	1580 kg/485 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	475 l/965 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/1300 kg
Dachlast	100 kg
Tankinhalt	60 l
Reichweite	895 km
Allgemeine Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	5 Jahre
ADAC-Testwerte	<i>kursiv</i>

Kosten

Monatliche Betriebskosten	127 Euro
Monatliche Werkstattkosten(geschätzt)	57 Euro
Monatliche Fixkosten	85 Euro
Monatlicher Wertverlust	237 Euro
Monatliche Gesamtkosten	506 Euro
(vierjährige Haltung, 15000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	19/17/18
Grundpreis	22.750 Euro

Ausstattung

Technik

Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Bremsassistent	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Parkhilfe, elektronisch (im Paket)	320 Euro°
Regensensor	Serie
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Reserverad, vollwertig	Serie
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	nicht erhältlich

Innen

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Audioanlage (mit CD-Player)	Serie
Beifahrersitzlehne umklappbar	Serie
Fahrersitz, höhenstellbar	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Isofix-Kindersicherungssystem	Serie
Klimaanlage/-automatik (im Paket)	Serie/450 Euro°
Lenkrad, höhen-/längeinstellbar	Serie
Navigationssystem	nicht erhältlich
Rücksitzlehne und -bank umklappbar (drei Einzelsitze)	Serie
Skisack/Durchladelupe	nicht erhältlich

Außen

Außenspiegel, elektrisch anklappbar (im Paket)	320 Euro°
Außenspiegel, elektrisch einstell-/beheizbar	Serie
Lackierung Metallic	420 Euro°
Panorama-Glasdach (vier Einzeldächer)	Serie
°im Testwagen vorhanden	

Testzeugnis

Technik/Umwelt(Testergebnis)2,4

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

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

Notenskala:

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

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

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