



VW Phaeton V6 FSI 4Motion Tiptronic (5-Sitzer)

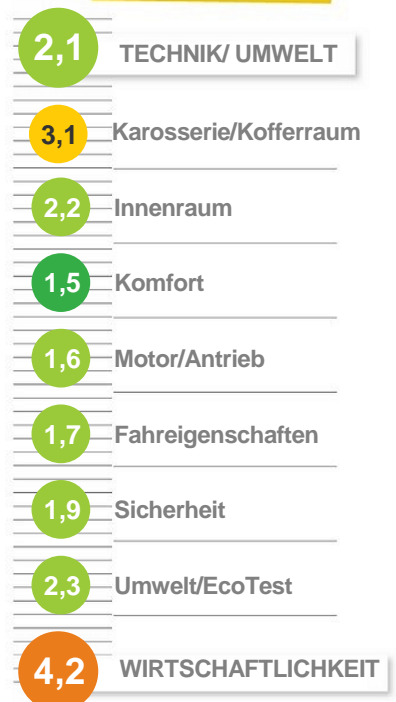
Viertürige Stufenhecklimousine der Oberklasse
(206 kW / 280 PS)

Der Einstiegsmotor des allradgetriebenen VW-Flaggschiffes bekam eine Leistungsspritze von knapp 40 PS. Mit nun 280 PS ist der über 2,2 Tonnen wiegende Koloss deutlich besser motorisiert, hohe Autobahnschnitte sind mühelos möglich. Allerdings mit häufigen Pausen, denn der dann immense Spritverbrauch zwingt zu häufigen Tankstellenbesuchen. Der Fahrkomfort ist erste Klasse, dazu tragen der niedrige Geräuschpegel, die vorzüglich schaltende Sechsgang-Automatik, sowie die fein abgestimmte Luftfederung bei. Es gibt den Phaeton als Viersitzer mit Notsitz, wie hier getestet und als reinen Viersitzer. Der ist aber 11.700 Euro teurer. Fazit: Eine große, fast preiswerte Luxuslimousine, die höchsten Fahrkomfort bietet, aber mit 270 g CO₂ pro Kilometer auch stark die Umwelt belastet. Hinzu kommt das geringe Prestige des Wagens und der deshalb unglaublich hohe Wertverlust bereits nach kurzer Zeit. Er kostet 69.800 Euro plus einige Dinge aus der ellenlangen Aufpreisliste. **Karosserievarianten:** viersitzig
Konkurrenten: Audi A8, BMW 7er, Jaguar XJ, Lexus LS, S-Klasse

- +** solide Karosserie, sehr hoher Sitzkomfort, leistungsstarke Heizung, gute Straßenlage/Traktion, hoher Sicherheitsstandard, großes Händlernetz, sehr umweltfreundlich
- unübersichtliche Karosserie, Navi/Schalter unübersichtlich, wenig Prestige, hoher Wertverlust



ADAC-URTEIL



3,1

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

1,5

Verarbeitung

Für 165 Euro ist ein vollwertiges Reserverad zu haben.

⊕ Die Verarbeitung der Karosserie ist gut, Spaltweiten sind gleichmäßig und gering, Türen und Klappen schließen leicht. Im Innenraum sorgen wertvolles Eukalyptusholz gegen Aufpreis ist auch Kastanie, Myrte und Nussbaumwurzel zu haben) und hochwertige, haptisch angenehme, sauber eingepasste Kunststoffe für ein luxuriöses Ambiente. Der Unterboden ist durchgehend recht glattflächig, das reduziert Luftwirbel und damit den Verbrauch. Die erlaubte Zuladung ist hoch.

⊖ Trotz Alutüren und -klappen liegt das Leergewicht bei stolzen 2230 kg. Die Stoßfänger sind in der Wagenfarbe lackiert und kratzempfindlich, dadurch sind teure Reparaturen vorprogrammiert. Der Tankverschluss ist nicht in die zentrale Türverriegelung mit einbezogen. Bei schlechtem Wetter sind die Außentürgriffe schnell verschmutzt.

2,9

Sicht

Nach vorn ist die Sicht passabel, die vorderen Abmessungen der Karosserie lassen sich halbwegs erahnen. Die Außenspiegel sind durchschnittlich groß, gegen Aufpreis blendet der Linke selbsttätig ab.

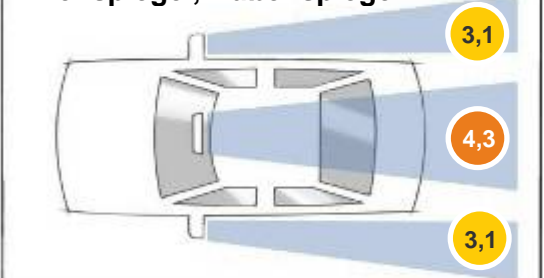
⊕ Der Innenspiegel blendet automatisch ab. Xenonscheinwerfer und Abbiegelicht, wie das Tagfahrlicht sind ebenfalls serienmäßig. Helle, gleichmäßig ausleuchtende Bi-Xenonscheinwerfer und dynamisches Kurvenlicht kosten extra. Die Scheibenwischer reinigen gründlich und sind selbst bei hohem Tempo schnell genug. Die automatische Regelung arbeitet jedoch wenig zuverlässig, zu oft muss der Fahrer eingreifen und zuschalten.

⊖ Zur Seite und besonders nach hinten sieht der Fahrer nur wenig, denn zu breit sind die Fensterpfosten, zu hoch der Heckabschluss. Zudem stören die nicht versenkbaren Rücksitzkopfstützen. So lässt sich das hintere Ende der langen Karosserie nur schwer abschätzen. Die Einparksensoren für 840 Euro sind somit fast schon ein Muss. Nicht ohne Grund bietet VW zudem eine Heckkamera an. Der Scheibenwischer wischt nur im (einstellbaren) Intervall oder schnell, es fehlt die Möglichkeit langsamen Wischens.

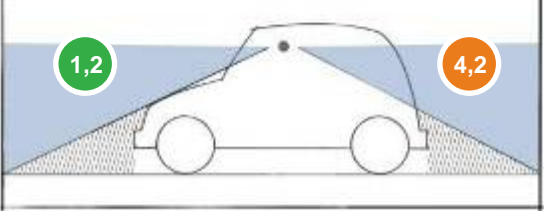
Rundumsicht



Innenspiegel, Außenspiegel



Vorderes und hinteres Nahfeld



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.

3,4

Ein-/Ausstieg

Allzu bequem ist der Zustieg nicht, trotz der riesigen Fahrzeugabmessungen. Die Türen sind zwar breit und öffnen weit, die recht flache Karosserie mit den tiefen Sitzen erfordert jedoch beim Ein- und Aussteigen eine gewisse Gelenkigkeit.

⊕ Mit der Fernbedienung können nicht nur die Türen ent- und verriegelt, sondern auch die Fenster geöffnet und geschlossen werden. Gegen Aufpreis gibt es das schlüssellose Schließ- und Startsystem "Keyless Access. Nach dem Aussteigen bleiben die Scheinwerfer noch ein kurze Zeit eingeschaltet und beleuchten den Weg. In den Außenspiegeln befinden sich Bodenstrahler.

⊖ Die drei Tasten der Fernbedienung sind haptisch nicht auseinander zu halten, sollten deshalb zumindest beleuchtet sein. Der Platz bhinten in der Mitte ist wegen des hohen Mittelunnels schwierig zu erreichen. Versehentliches Einsperren durch Fehlbedienung möglich (Safe-Sicherung).

3,4

Kofferraum-Volumen*

Der Kofferraum fasst 430 Liter, ein durchschnittlicher Wert für die Klasse.

⊖ Eine klappbare Rückbank, um das Stauvolumen erhöhen zu können, ist nicht zu haben.



Mit 430 l Volumen ist das Kofferabteil standesgemäß.

3,5

Kofferraum-Zugänglichkeit

Gegen Aufpreis öffnet und schließt die Kofferraumklappe per Elektromotor, zum Öffnen braucht man dann nur den Knopf auf der Fernbedienung drücken.

⊕ Der Kofferraum hat ein zweckmäßiges Format. Er ist glattflächig und vollständig ausgekleidet.

⊖ Wegen der kleinen Öffnung und der enormen Tiefe ist der hintere Bereich des Kofferraums schlecht zugänglich.

5,0

Kofferraum-Variabilität

Gegen Aufpreis ist ein Skisack erhältlich.

⊖ Rücksitzlehne oder Rücksitzbank lassen sich nicht vorklappen. Für Einkaufsgepäck fehlen Ablagen.

2,2 INNENRAUM

2,3 Bedienung

⊕ Der Phaeton lässt sich ohne viel Kraft bedienen, vieles funktioniert elektrisch unterstützt, sogar die Lenkradeinstellung. Auch die Vordersitze sind nach Übung einwandfrei elektrisch einzustellen, natürlich auch die Außenspiegel. Alle Fenster haben Antippfunktion. Mit dem optionalen Keyless Access braucht man den Schlüssel nicht ins Schloss stecken, muss lediglich einen Druckknopf drücken. Die großen Rundinstrumente sind ausgezeichnet abzulesen. Es gibt viele Anzeigen, unter anderem für Momentan- und Durchschnittsverbrauch. Gegen Aufpreis ist ein leicht verständliches Navigationssystem erhältlich, sogar mit TV-Programm. Ebenfalls in der Ausstattungsliste zu finden: Eine radargestützte Distanzregelung ACC. Das Handschuhfach ist groß und beleuchtet.

⊖ Insgesamt lenken die vielen hellgrauen, gleichförmigen, schwach beleuchteten Druckschalter (über 50 Stück!) mit den komplexen Einstellmöglichkeiten während der Fahrt zu sehr ab. Auch weil sie zum Teil weit unten liegen. Auch die Schalter des als Extra erhältlichen Multifunktionslenkrades sind eher unübersichtlich und verwirrend, vor allem mit dem optional erhältlichen Abstandsradar, dessen Einstellung ebenfalls kompliziert und umständlich ist. Das Display des ebenfalls gegen Aufpreis erhältlichen Navigationsgerätes ist zwar groß, liegt aber viel zu weit unten, um es als Orientierung verwenden zu können, ohne die Gefahr, irgendwo dagegen zu fahren. Bei Dunkelheit findet man das Zündschloss nicht gleich. Vorn sind die Zuziehgriffe bei weit geöffneten Türen nur durch weites Herauslehnen mit dem Oberkörper zu erreichen. Es fehlt an praktischen Ablagen. Die Fenster funktionieren nur mit Zündung.



Die sachliche, VW-typische Innenraumgestaltung wird durch die Verwendung edler Materialien, wie Wurzelholz und Leder, aufgewertet.

2,0 Raumangebot vorne*

⊕ Innenbreite und Höhe sind im Bereich der Vordersitze ordentlich vorhanden, der Fahrersitz lässt sich für Personen bis ca. 1,90 m Größe zurück schieben.

2,2 Raumangebot hinten*

⊕ Auch hinten ist genügend Platz vorhanden, die Kniefreiheit selbst bei weit zurückgestellten Vordersitzen noch sehr groß. Erst über ca. 1,90 m große Passagiere stoßen mit dem Kopf am Dach an.

⊖ Trotz üppiger Innenbreite sitzen drei Erwachsene seitlich recht beengt.

2,5 Innenraum-Variabilität

Den Phaeton gibt es gegen Aufpreis hinten mit nur zwei Sitzplätzen.

1,5

KOMFORT

1,5

Federung

+ Die Luftfederung sorgt für konstante Bodenfreiheit, selbst bei voller Beladung. Die Stoßdämpfung lässt sich weicher und härter einstellen. Insgesamt ist der Federungskomfort sehr gut, denn das Fahrwerk filtert sowohl kleinere wie auch größere Unebenheiten in hohem Maße, bei nur geringen Relativbewegungen der Karosserie. Auch die Seitenneigung in Kurven ist angenehm gering.

- Kleine, kurze Erhebungen in der Fahrbahn lassen die Vorderachse leicht stößig erscheinen (Koppelschwingungen). Auch bei kurzen Querfugen wirkt die Vorderachse etwas ungehobelt, lässt Sanftfüßigkeit vermissen.

1,4

Sitze

+ Die Vorder- und Rücksitze sind selbst für stattliche Personen groß genug ausgeführt. Sie sind eher weich gepolstert mit straffem Unterbau und bieten hohen Sitzkomfort. Die Vordersitze lassen sich individuell einstellen, gegen Aufpreis mit zwei-Wege- Lordosenstützen. Auch eine quergeteilte Lehne ist zu haben, die für noch individuellere Anpassung im Schulterbereich sorgt. Mit all diesen Einrichtungen sorgen sie für eine sehr entspannte Körperhaltung. Die Sitzklimatisierung und die Massagefunktion im Rückenbereich (beides Aufpreis) erhöhen das Wohlbefinden nochmals.

- Die Rücksitzbank bietet sehr groß Gewachsenen etwas wenig Unterstützung für die Oberschenkel, weil die Sitzfläche recht wenig Abstand zum Fußboden hat. Bei tief gestellten Vordersitzen bleibt unter ihnen nur mehr wenig Platz für die Füße.

1,2

Innengeräusch

+ Der Geräuschpegel im Innenraum ist stets niedrig. Selbst wenn das Temo hoch ist, sind kaum Windgeräusche wahrnehmbar. Auch vom Motor ist dann wenig zu hören, der allerdings kleinwagenmäßig blechern und akustisch dominant klingt, wenn man ihn bei niedriger Geschwindigkeit ausdreht.

1,6

Klimatisierung

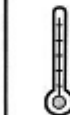
(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer)

+ Die Klimaanlage ist kräftig und kühlt oder erwärmt die Luft innerhalb kürzester Zeit auf angenehme Temperaturen. Das Raumklima ist hinten separat einstellbar. Aktivkohle- und Mikrofilter sorgen für reine Luft. Am Heckfenster (elektrisch) und den hinteren Seitenscheiben lässt sich mit Rollos die Sonneneinstrahlung mindern (Aufpreis). Ebenfalls gegen Aufpreis sind Infrarot absorbierende Scheiben, sowie ein mit Solarzellen belegtes Glasdach erhältlich, das bei stehendem Fahrzeug zur Temperaturabsenkung die Lüftung vornimmt.

Heizungsansprechen



Maximale Heizleistung



Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C.

1,6

MOTOR/ANTRIEB

1,7

Fahrleistungen*

Der 3,6 l Phaeton-Motor hat zwar mit 280 PS nun nominell ordentlich Leistung, muss sich aber immer mächtig ins Zeug legen, um für adäquate Fahrleistungen sorgen zu können.

2,3

Laufkultur

Allzu kultiviert läuft der Sechszylinder nicht, zumindest wenn man ins Kalkül legt, dass es sich hier um eine Nobellimousine handelt. Denn wenn er zum vollen Beschleunigen ausgedreht wird, sind ganz leichte Vibrationen zu spüren.

1,4

Schaltung

⊕ Die Sechs-Stufen-Automatik schaltet spontan und weich, Schaltvorgänge sind, wenn überhaupt, nur akustisch wahrnehmbar. Es gibt die Stufe D, für normales Fahren und Stufe S, für sportliches Fahren. Dann ist das Drehzahlniveau höher und damit auch der Verbrauch. Die Automatik kann auch manuell geschaltet werden, was zum Beispiel im Wohnanhängerbetrieb von Vorteil sein kann. Die gegen Aufpreis erhältlichen Lenkradpaddel sind wenig sinnvoll, denn die Schaltzeiten sind deswegen nicht kürzer.

1,0

Getriebeabstufung

⊕ Die Abstufungen der Fahrstufen passen sehr gut zur Leistungscharakteristik des Motors. Der kann, wenn erforderlich, sein volles Temperament entwickeln, andererseits mit möglichst niedriger Drehzahl agieren. Die Drehzahlen sind bei hohem Tempo moderat.

1,7

FAHREIGENSCHAFTEN

1,0

Fahrstabilität

⊕ Die Richtungsstabilität ist selbst bei hohem Autobahntempo ausgezeichnet, der Phaeton lässt sich durch nichts aus der Ruhe bringen. Dabei wird dem Fahrer stets ein Gefühl hoher Sicherheit vermittelt. In Grenzsituationen, zum Beispiel beim plötzlichen Ausweichen mit hohem Autobahntempo, greift das ESP korrigierend ein und hilft dem Fahrer die Spur zu halten. Dank Allrad und elektronisch gesteuerte Traktionskontrolle ist sicheres Weiterkommen auch auf weniger griffiger Straße garantiert. Gegen Aufpreis gibt es ein Kontrollsystem für den Reifen-Luftdruck.

1,0

Kurvenverhalten

⊕ Die Kurvenlage ist stets untersteuernd und sicher, die möglichen Querschleunigungen sind recht hoch. Das stellt weniger Geübte vor keine Rätsel. In kritischen Situationen hilft auch hier das ESP dem Fahrer, das Fahrzeug zu stabilisieren.

2,0 Lenkung*

⊕ Der Wagen reagiert beim Einlenken schnell, die Lenkung ist weitgehend zielgenau und vermittelt genügend Kontakt zur Fahrbahn. Die Übersetzung ist ausreichend direkt gewählt, das Lenkrad stets leicht drehbar, das sorgt trotz enormer Abmessungen für eine gewisse Handlichkeit. Zusammen mit dem verhältnismäßig kleinen Wendekreis lässt sich der Wagen auch bei wenig Platz einigermaßen stressfrei rangieren.

2,7 Bremse

⊕ Die Bremse spricht recht schnell an und ist recht gut zu dosieren. Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h steht der 2,3 Tonnenkoloss bereits nach 38,5 Metern (Mittel aus 10 Messungen, halbe Zuladung, Serienreifen). Auch bei starker Dauerbelastung bleibt die Bremswirkung erhalten.

1,9 SICHERHEIT

2,1 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Das Fahrzeug ist serienmäßig mit folgenden Einrichtungen ausgestattet, um die aktive Fahrsicherheit zu erhöhen: Schleuderschutz ESP, Bremsassistent, Xenonscheinwerfer mit Abbiegelicht, LED Rücklichter, Warnleuchten in geöffneten Türen. Bei Vollbremsungen schalten sich die Warnblinker ein. Gegen Aufpreis: Reifendruckkontrollsystem, Bi-Xenon-Scheinwerfer, gekoppelt mit dynamischem Kurvenlicht, Totwinkel-Assistent.

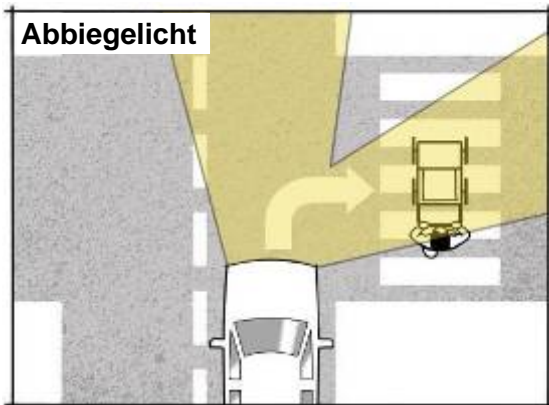
⊖ Die links vom Fahrer angeordnete Fuß-Feststellbremse kann vom Beifahrer im Notfall nicht erreicht werden.

1,8 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Die Insassen werden durch Front, Kopf- und Seitenairbags geschützt. Alle Gurte haben adaptive Straffer und Stopper. Die Kopfstützen sind vorn (aktiv) für zwei Meter große und hinten für vom Platzangebot größtmögliche Mitfahrer ausgelegt. An den stabilen Türgriffen lässt sich hohe Zugkraft aufbringen. So kann man nach einem Unfall verklemmte Türen leichter öffnen.

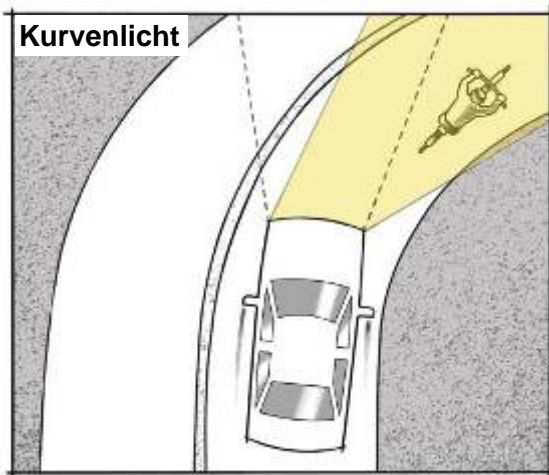
⊖ Der Warnblinkschalter ist farblich zu wenig abgesetzt, um ihn im Notfall schnell finden zu können. Für die hinteren Plätze fehlen Angurterinnerungen.

Abbiegelicht



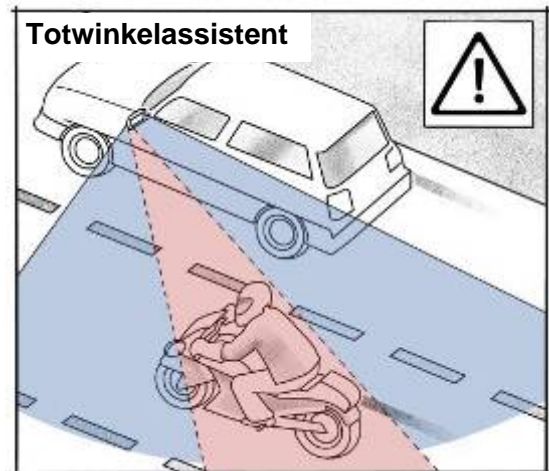
Zusätzliche Lampen (oder angepasste Nebelscheinwerfer) leuchten im Stadtverkehr beim Abbiegen die betreffende Seite besser aus. So wird das Risiko, an Kreuzungen und Einmündungen Fußgänger zu übersehen, erheblich vermindert.

Kurvenlicht



Die Scheinwerfer schwenken (abhängig von Lenkradstellung und Geschwindigkeit) gemäß dem Straßenverlauf in Fahrtrichtung und folgen so der Fahrbahn in Kurvenrichtung.

Totwinkelassistent



Mit Hilfe von Radarsensoren wird das seitliche Umfeld überwacht. Beabsichtigt der Fahrer, die Fahrspur zu wechseln, während sich Fahrzeuge im toten Winkel befinden, erfolgt eine optische Warnung.

1,0

Kindersicherheit

⊕ Die meisten Kindersitze und Babyschalen können auf der Rückbank stabil befestigt werden, auf den beiden Außenplätzen auch mit einem Isofix-System. Alle elektrischen Fenster haben Einklemmschutz. Der rechte Front-Airbag ist mit dem Zündschlüssel deaktivierbar, dann sind auch auf dem Beifahrersitz Babyschalen erlaubt.

4,0

Fußgängerschutz

⊖ Fußgänger haben bei einem Zusammenstoß ein erhöhtes Verletzungsrisiko, weil sich unter der Motorhaube in geringen Abständen harte Bauteile befinden.

2,3

UMWELT/ECOTEST

3,5

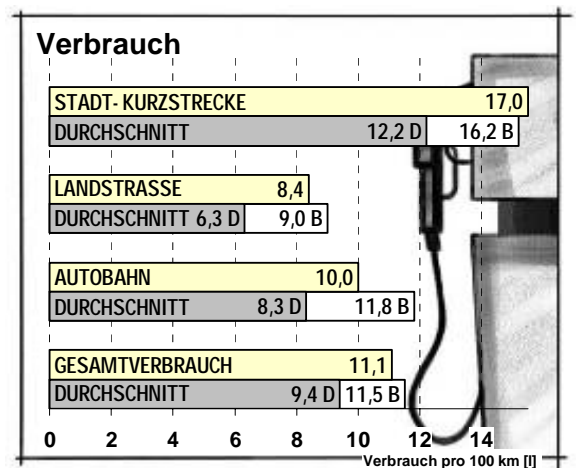
Verbrauch/CO2*

Der mittlere Verbrauch liegt mit 11,1 l Super auf 100 km im durchschnittlichen Rahmen. Innerorts sind das 17,1 l, außerorts 8,6 l und auf der Autobahn 10,0 l Super.

1,1

Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas sind niedrig. Der Partikelfilter verhindert weitgehend, dass gesundheitsgefährdende Rußteilchen in die Umwelt gelangen. Beim Ecotest sind es vier Sterne, fast schon fünf, der Phaeton präsentiert sich hier als umweltfreundliches Auto (49 Punkte für Pollution, 25 Punkte für CO2).



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

4,2

WIRTSCHAFTLICHKEIT

3,9

Betriebskosten*

Die Ausgaben für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff.

1,7

Werkstatt- / Reifenkosten*

Der Phaeton besitzt eine fahrabhängige Serviceanzeige. Laut Hersteller ist dabei im Schnitt alle 28.000 Kilometer - spätestens aber nach zwei Jahren ein "Intervall-Service" (mit Ölwechsel) fällig. Dazwischen, also im 3. - dann im 5. Jahr usw., muss eine Inspektion (ohne Ölwechsel) durchgeführt werden. Der 3,6 l-Motor besitzt eine Steuerkette, die einen oftmals teuren Zahnriemenwechsel überflüssig macht.

⊕ VW verbaut nach eigenen Angaben qualitativ hochwertige und langlebige Wartungs- und Verschleißteile, die zur Kosteneinsparung beitragen. Zudem gewährt VW eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

⊖ Der Longlife-Ölwechsel ist nur mit speziellem, sehr teurem Motoröl möglich. Die teuren Werkstattstundenpreise verhindern zudem eine noch bessere Benotung.

5,5 Wertstabilität*

⊖ Der Phaeton verliert schnell stark an Wert, lässt sich gebraucht nur noch mit erheblichen Nachlass an den Mann bringen.

4,4 Kosten für Anschaffung*

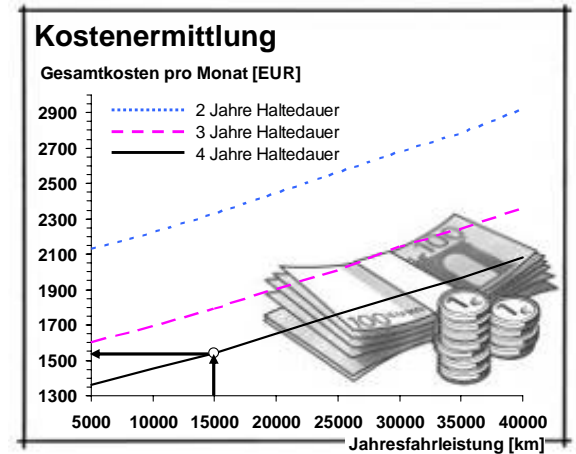
⊖ Beim Neukauf zeigt sich der Phaeton nicht gerade von seiner Schokoladenseite. Fast 70.000 Euro müssen berappt werden.

2,4 Fixkosten*

+ Den höheren Betriebskosten stehen niedrigere fixe Ausgaben für Steuer und Versicherung gegenüber. Mit durchwegs günstigen Typklasseneinstufungen in der Haftpflicht- sowie in den Kaskoversicherungen kann der Phaeton hier punkten.

4,7 Monatliche Gesamtkosten*

⊖ Vor allem der hohe Wertverlust, aber auch der hohe Anschaffungspreis sorgen dafür, dass die monatlichen Kosten hoch sind.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 1.540 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	V6 FSI	V8	W12	V6 TDI
Aufbau/Türen	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4
Zylinder/Hubraum [ccm]	6/3597	8/4172	12/5998	6/2967
Leistung [kW(PS)]	206(280)	246(335)	331(450)	176(240)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	370/3500	430/3500	560/2750	500/1500
0-100 km/h[s]	8,6	6,9	6,1	8,3
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	250	250	250	237
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	11,9 SP	13,7 SP	15,2 SP	9,5 D
Versicherungsklassen KH/VK/TK	23/27/27	23/28/27	24/29/29	24/27/27
Steuer pro Jahr [Euro]	378	464	576	525
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	1558	1844	2532	1418
Preis [Euro]	69800	80700	113900	65100

Aufbau

ST = Stufenheck
SR = Schrägheck
CP = Coupe
C = Cabriolet
RO = Roadster
KB = Kombi

KT = Kleintransporter
TR = Transporter
GR = Großraumlimousine
BU = Bus
GE = Geländewagen
PK = Pick-Up

Versicherung

KH = KFZ-Haftpf.
VK = Vollkasko
TK = Teilkasko

Kraftstoff

N = Normalbenzin
S = Superbenzin
SP = SuperPlus
D = Diesel
FG = Flüssiggas
G = Erdgas

DATEN UND MESSWERTE

6-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	3597 ccm
Leistung	206 kW (280 PS)
bei	6250 U/min
Maximales Drehmoment	370 Nm
bei	3500 U/min
Kraftübertragung	Allrad permanent
Getriebe	6-Gang-Automatikgetriebe
Reifengröße (Serie)	235/55R17Y
Reifengröße (Testwagen)	255/45R18Y
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	12,05 m
Höchstgeschwindigkeit	250 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,6 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	4,8 s
Bremsweg aus 100 km/h	38,5 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (SuperPlus)	11,1 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	17,0/ 8,4/ 10,0 l
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	273g/km/ 270g/km
Innengeräusch 130km/h	65dB(A)
Länge/Breite/Höhe	5055/1903/1450 mm
Leergewicht/Zuladung	2220 kg/460 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	430 l/430 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/2400 kg
Dachlast	100 kg
Tankinhalt	90 l
Reichweite	810 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte fett

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abstandsregelung, elektronisch	2.175 Euro°
Automatikgetriebe	Serie°
Bremsassistent	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht(mit Bi-Xenon)	1.025 Euro
Parkhilfe, elektronisch (vorn und hinten)	840 Euro
Reifendruckkontrolle	630 Euro
Runflat-Reifen	nicht erhältlich
Spurassistent	570 Euro°
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	Serie

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	Serie
Isofix-Kindersicherungssystem	Serie
Klimaautomatik	Serie
Navigationssystem	ab 2.720 Euro°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	nicht erhältlich
Sitzbezüge, Leder	ab 2.980 Euro°
Sitze, vorn, beheizbar	445 Euro
Skisack/Durchladeluke	360 Euro

AUSSEN

Alarmanlage	Serie
Außenspiegel, automatisch abblendend	330 Euro
Lackierung Metallic	1.110 Euro°
Schiebe-Hubdach	1.480 Euro°

° im Testwagen vorhanden

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	194 Euro
Monatliche Werkstattkosten	84 Euro
Monatliche Fixkosten	141 Euro
Monatlicher Wertverlust	1.121 Euro
Monatliche Gesamtkosten	1.540 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	23/27/27
Grundpreis	69.800 Euro

NOTENSKALA

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

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2009 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 01.01.2009 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.07.2009 gültigen Steuergesetzgebung.



TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹

2,1

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	3,1	Fahreigenschaften	1,7
Verarbeitung	1,5	Fahrstabilität	1,0
Sicht	2,9	Kurvenverhalten	1,0
Ein-/Ausstieg	3,4	Lenkung*	2,0
Kofferraum-Volumen*	3,4	Bremse	2,7
Kofferraum-Zugänglichkeit	3,5	Sicherheit	1,9
Kofferraum-Variabilität	5,0	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,1
Innenraum	2,2	Passive Sicherheit - Insassen	1,8
Bedienung	2,3	Kindersicherheit	1,0
Raumangebot vorne*	2,0	Fußgängerschutz	4,0
Raumangebot hinten*	2,2	Umwelt/EcoTest	2,3
Innenraum-Variabilität	2,5	Verbrauch/CO2*	3,5
Komfort	1,5	Schadstoffe	1,1
Federung	1,5		
Sitze	1,4	WIRTSCHAFTLICHKEIT	4,2
Innengeräusch	1,2	Betriebskosten*	3,9
Klimatisierung	1,6	Werkstatt- / Reifenkosten*	1,7
Motor/Antrieb	1,6	Wertstabilität*	5,5
Fahrleistungen*	1,7	Kosten für Anschaffung*	4,4
Laufkultur	2,3	Fixkosten*	2,4
Schaltung	1,4	Monatliche Gesamtkosten*	4,7
Getriebeabstufung	1,0		

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte Klassenbezogen