



## Lancia Delta 2.0 jtd Multijet 16v Oro (DPF)

Schrägheck-Limousine der unteren Mittelklasse (121 kW / 165 PS)

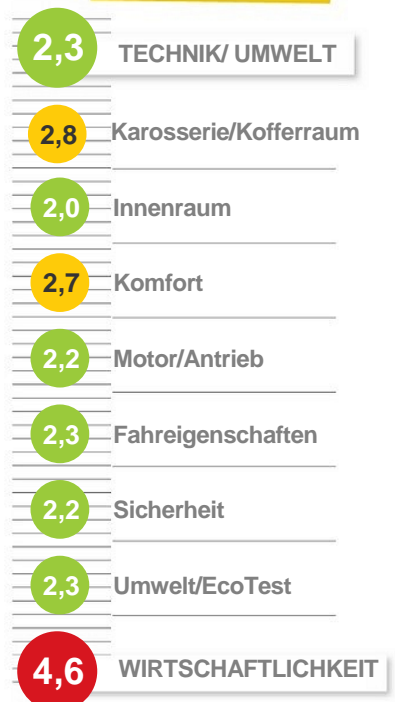
**S**eine extravagante Form fällt auf, auch sein Tagfahrlicht in Form zweier LED-Bänder an den Scheinwerfern und die LED-Rücklichter - Lancia hat mit dem aktuellen Delta einen Charakterdarsteller auf die Straße geschickt. Unter dem schicken Kleid verbirgt sich ein sicheres Fahrwerk, das aber noch etwas Feinschliff im Bereich Komfort vertragen kann. Der 2,0-l-Vierzylinder-Diesel wuchtet kräftige 165 PS und stramme 360 Nm Drehmoment auf die Kurbelwelle, das sorgt für ordentliche Fahrleistungen, der Verbrauch hält sich dabei in Grenzen. Die Sicherheitsausstattung ist schon in Serie umfangreich, auf Wunsch gibt's noch einen Spurhalteassistenten. Das alles lässt sich Lancia aber auch nobel bezahlen, mit 26.800 Euro ist der Delta in dieser Variante relativ teuer. Aber eben exklusiv und nicht alltäglich. **Karosserievarianten:** keine **Konkurrenten:** u.a. Alfa 147, Audi A3, Citroen C4, Peugeot 308, Renault Megane, Seat Leon

**+** gut verarbeitete Karosserie, viel Platz im Innenraum, sichere Straßenlage (ESP), hohe Crashesicherheit, sehr gute Fahrleistungen, niedriger Verbrauch, niedrige Abgaswerte

**-** schlechte Sicht nach hinten, schwache Heizung, Ledersitze unbeheizt



### ADAC-URTEIL



2,8

## KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,4

### Verarbeitung

⊕ Die extravagant gestylte Karosserie ist gut verarbeitet, Spalten sind schmal und gleichmäßig. Die Stoßfänger bestehen im unteren Bereich aus schwarzem Kunststoff, der weniger kratzempfindlich ist. Die Türen schließen leicht und mit sattem Klang. Der Unterboden ist im vorderen Bereich aerodynamisch und glattflächig, was das Motorgeräusch nach außen sowie die Luftverwirbelungen und damit den Verbrauch reduziert. Den Innenraum prägen hochwertige Materialien wie Leder und Alcantara. In manchen Bereichen bleiben die Sparzänge aber nicht verborgen, dort wo das Auge erst im zweiten Anlauf hinsieht, dominiert Kunststoff, der noch etwas feiner verarbeitet sein könnte. Augenfällig sind aber die silberfarbene erhabene Mittelkonsole sowie Chromringe und -leisten. Die Tankklappe ist in die zentrale Türverriegelung integriert. Mit tatsächlichen 470 kg Zuladung kann auch problemlos die ganze Familie mit Gepäck verreisen. Unter dem Kofferraumboden befindet sich das Werkzeug und das Notrad (Aufpreis); auf Wunsch gibt's auch ein vollwertiges Ersatzrad, genug Platz ist vorhanden.

⊖ Die Türausschnitte verschmutzen schnell, weil Abdichtungen nach außen fehlen. Auf dem Dach kann man nur Gepäck bis 50 kg transportieren. Die ungeschützten Fahrzeugseiten sowie die lackierten Front- und Heckschürzen können leicht verkratzen oder durch unvorsichtige Verkehrsteilnehmer beschädigt werden.

2,9

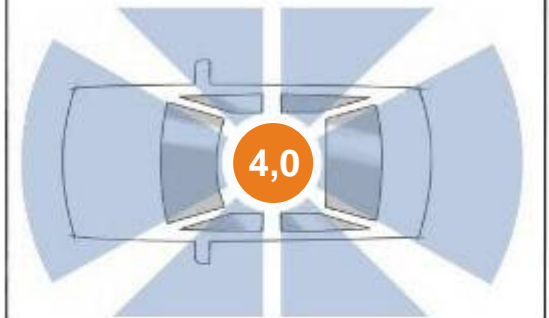
### Sicht

Die Front fällt ziemlich steil ab, das sorgt zwar für guten Bodenblick, macht aber die Karosserie unübersichtlich. Sitzt hinten niemand, können die Kopfstützen weit nach unten geschoben werden, was die Sicht nach hinten verbessert. Für 370 € gibt es hinten akustische Abstandssensoren.

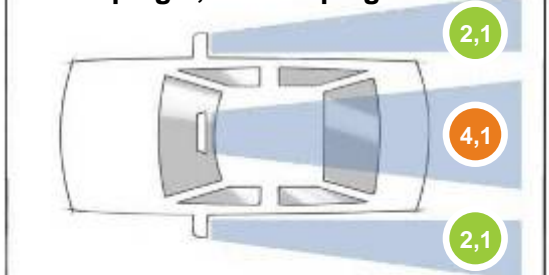
⊕ Bi-Xenonscheinwerfer mit dynamischem Kurvenlicht sind gegen Aufpreis zu haben, die Nebelscheinwerfer mit Abbiegefunktion gibt es dagegen serienmäßig. Der linke Außenspiegel verfügt über einen asphärischen Bereich. Der Innenspiegel blendet bei störendem Scheinwerferlicht automatisch ab (abschaltbar, Option).

⊖ Die Fensterpfosten sind alle recht breit ausgeführt und entsprechend sichtbehindernd. Richtig schlecht sieht man aber nach schräg hinten. So kann man leicht beim Abbiegen einen Radler übersehen (Tribut an hohe Stabilität und das Design).

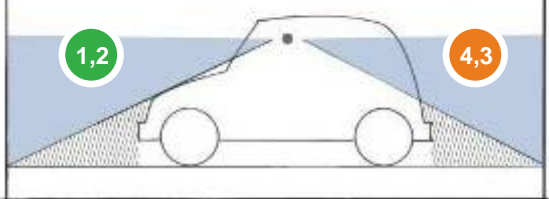
#### Rundumsicht



#### 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.



Die Sicht nach schräg hinten wird durch die breiten Dachsäulen stark eingeschränkt.

---

## 2,8 Ein-/Ausstieg

Vorn wie hinten steigt man passabel ein und aus. Die Türen öffnen weit, die Ausschnitte sind groß, die Sitze sind nicht so stark konturiert. Angenehm niedrig ist der Schweller, allerdings fällt der Abstand zwischen Schwelleraußenkante und Sitzaußenkante recht groß aus. Mit der Fernbedienung lassen sich nicht nur die Türen ent- und verriegeln, sondern auch das Fahrerfenster öffnen und schließen.

⊖ Die drei Tasten der Fernbedienung werden leicht verwechselt, zudem entriegelt man oft unbeabsichtigt die Kofferraumklappe. Die Türbremsen sind etwas zu schwach ausgelegt.

---

## 2,8 Kofferraum-Volumen\*

Der Kofferraum hat mit 310 l eine durchschnittliche Größe (Sitzbank ganz nach hinten geschoben). Der weite Einstellbereich der Rückbank ermöglicht aber, das Stauraumvolumen erheblich zu vergrößern und trotzdem noch Kinder problemlos hinten sitzen zu lassen. Klappt man die Rückbank komplett um, erweitert sich das Kofferraumvolumen auf 670 Liter (gemessen bis zur Fensterunterkante).



Mit 310 l Kofferraumvolumen liegt der Delta auf klassenüblichen Niveau.

---

## 3,1 Kofferraum-Zugänglichkeit

⊕ Die Heckklappe lässt sich leicht öffnen und schließen, ohne dass man sich die Finger großartig schmutzig macht. Der Kofferraum hat ein zweckmäßiges Format. Die Öffnung ist groß genug, um auch sperrige Dinge verstauen zu können.

⊖ Die Heckklappe öffnet weit (bis 1,87 m), sehr große Menschen können sich trotzdem am abstehenden Schloss den Kopf stoßen. Das Gepäck muss beim Einladen über eine hohe Bordwand (außen 78 cm über der Straße, innen enorme 27 cm über dem Kofferraumboden) gehievt werden. Es gibt aber als Option einen einlegbaren Zwischenboden, der in etwa mit der Ladekante abschließt. Mit Vorklappen der Rücksitzlehnen entsteht eine hohe Stufe, die beim Vorschieben der Koffer stört. Die Beleuchtung ist schwach.

---

## 3,0 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die klappbare Rücksitzlehne ist asymmetrisch geteilt und lässt sich auch getrennt verschieben.

⊖ Der schlecht zugängliche Hebel zum Klappen der Rücksitzlehne lässt sich nur mit viel Kraft bewegen. Für kleine Utensilien fehlen Ablagefächer.

2,0

## INNENRAUM

2,2

### Bedienung

⊕ Die Ergonomie der Bedienelemente ist überwiegend gut, Schalter und Kontrollleuchten sind meist griffgerecht und funktionell - einer gewissen Eingewöhnungszeit bedarf es jedoch schon. Das Lenkrad ist in Höhe und Reichweite einstellbar, der Schalthebel liegt gut zur Hand. Das serienmäßige Highclass Autoradio mit CD- und MP3-Player liegt übersichtlich und lässt sich leicht einstellen (Tasten gibt's auch im Lenkrad). Der Tempomat ist ebenfalls serienmäßig. Die Fensterschalter (Fahrerfenster mit Antippautomatik) und der Außenspiegeleinsteller sind gut erreichbar. Der Bordcomputer zeigt auch den Momentan- und Durchschnittsverbrauch an. Das Handschuhfach ist groß, leider aber unübersichtlich. Für alle wichtigen Funktionen gibt's Kontroll- und Warnleuchten, auch für's Abblendlicht.

⊖ Die Bedienungseinheit für die Klimaanlage nebst Umluftschalter und Schalter für die heizbare Heckscheibe liegen zu tief und unübersichtlich. Beim Kuppeln und Bremsen stößt man mit den Schuhen oben an die Verkleidung. Es gibt hauptsächlich kleine Ablagen vorne, auch fehlen Halter für Flaschen. Die Sitzeinsteller sind wenig komfortabel zu erreichen. Bei ganz geöffneten vorderen Türen muss man sich weit herausbeugen, um an den Türgriff zu kommen.



Der Innenraum des Delta präsentiert sich gut verarbeitet und weitgehend funktionell.

1,2

### Raumangebot vorne\*

⊕ Vorn sitzt man geräumig, Innenbreite- und Höhe sind groß. Der Fahrersitz lässt sich für Personen bis ca. 2,00 m Größe zurückschieben.

2,9

### Raumangebot hinten\*

⊕ Hinten hat man üppig Platz für die Beine (Vordersitz für eine 1,85 m große Person eingestellt). Wenn die Rücksitzbank ganz zurückgeschoben ist, reicht die Kniefreiheit für 2,10 m große Mitfahrer. Die Kopffreiheit ist geringer, ab 1,80 m Körpergröße wird es knapp.

⊖ Zu dritt wird es hinten eng.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,80 m Platz. Gut gefällt die üppige Kniefreiheit.

## 2,7 KOMFORT

### 2,5 Federung

⊕ Das Fahrwerk ist tendenziell straff ausgelegt, es fehlt ein wenig an Ausgewogenheit für ein luxuriöses Auto. Lange Bodenwellen bringen den Delta nicht aus der Ruhe, kurze werden aber recht deutlich in den Innenraum weitergegeben. Auch Einzelhindernisse wie abgesenkte Kanaldeckel kommen etwas härter durch. Die Seitenneigung in Kurven und bei schnellem Richtungswechsel hält sich in durchschnittlichen Grenzen.

### 2,6 Sitze

⊕ Vorn und hinten sind die Sitze straff gepolstert, trotzdem kommt der Komfort nicht zu kurz. Die Vordersitze bieten ordentlichen Halt im Rücken und sind zudem mit einer Einwege-Lordosenstütze ausgestattet. Die Höheneinstellung sorgt dafür, dass kleine wie große Menschen eine entspannte Sitzposition finden.

⊖ Die Vordersitze bieten im Schulterbereich kaum Halt. Hinten ist die Sitzfläche zwar enorm tief, bietet dennoch so gut wie keine Unterstützung für die Oberschenkel, weil sie zu flach ist bzw. zu wenig Abstand zum Boden hat. Die Lehne ist im Gegensatz dazu ziemlich kurz geraten. Auf den Lederbezügen schwitzt man bei Sommertemperaturen. Für kaltes Wetter fehlt eine Sitzheizung.

### 2,4 Innengeräusch

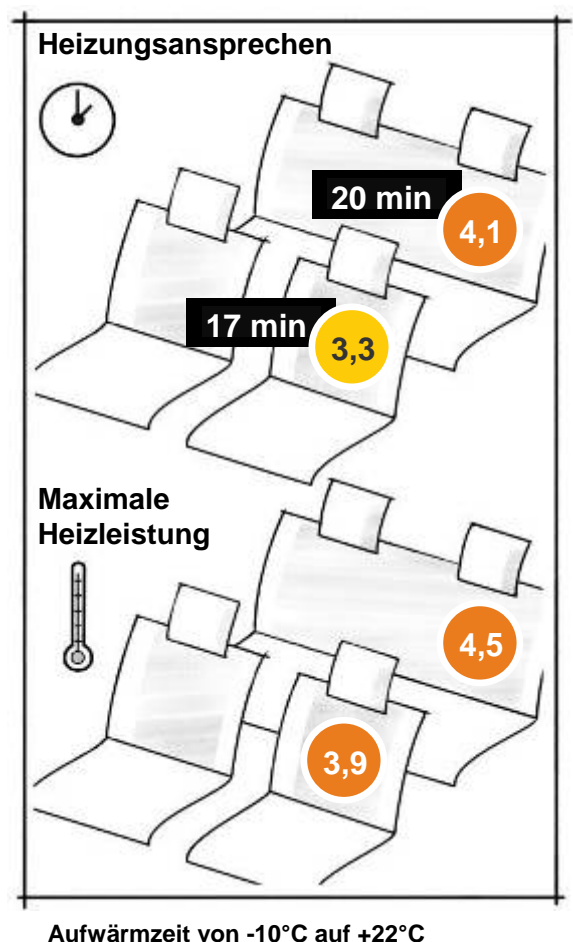
⊕ Nur nach dem Start und bei sehr langsamer Fahrweise merkt man am Nageln deutlicher, dass es sich um ein Fahrzeug mit Dieselmotor handelt. Fahr- und Windgeräusche sind auch bei höherem Tempo nicht auffällig.

### 3,2 Klimatisierung

(Heizungstest bei  $-10\text{ }^{\circ}\text{C}$  in der ADAC-Klimakammer). Die Heizung spricht vorne etwas träge an und braucht eine ganze Weile, bis sie den Innenraum auf angenehme Temperaturen gebracht hat.

⊕ Die manuelle Klimaanlage ist serienmäßig. Die automatische Klimaregelung kostet extra, mit ihr können sich der Fahrer und Beifahrer die Temperatur unabhängig voneinander einstellen. Ein Aktivkohlefilter ist Serie, erfiltet auch unangenehme Gerüche aus der Luft.

⊖ Hinten spricht die Heizung nur träge an und zeigt eine spärliche Wirkung. Trotz Leder-Alcantara-Sitzen verzichtet Lancia auf eine Sitzheizung.



---

## 2,2 MOTOR/ANTRIEB

---

### 1,5 Fahrleistungen\*

⊕ Die Fahrleistungen sind sehr gut, der 2,0-l-Multijet-Diesel bringt den nicht gerade leichten Delta ordentlich in Schwung. Überholmanöver sind rasch umgesetzt, auch beim Ausdrehen geht dem Vierzylinder nicht die Puste aus. Die Elastizität ist ebenfalls sehr gut und damit schaltfaules Fahren problemlos möglich.

---

### 2,7 Laufkultur

Der Motor läuft einigermaßen kultiviert, Brummfrequenzen stören keine, beim Vibrationsverhalten ist er unauffällig.

---

### 2,8 Schaltung

Die Sechsgang-Schaltbox lässt sich zufriedenstellend bedienen, die Präzision geht in Ordnung, allerdings könnten die Schaltwege etwas kürzer sein.

⊕ Schnelle Schaltvorgänge sind gut und ohne Haken möglich. Der Rückwärtsgang ist klar von den Vorwärtsgängen abgetrennt, ihn einzulegen klappt ohne Probleme.

---

### 1,8 Getriebeabstufung

⊕ Die Getriebeabstufung ist Lancia gut gelungen. Zwar ist die Gesamtübersetzung recht lange ausgelegt, der durchzugskräftige Turbodiesel kommt damit aber gut zurecht. Die sechs Gänge passen gut zueinander, es entstehen keine zu großen Drehzahlsprünge.

---

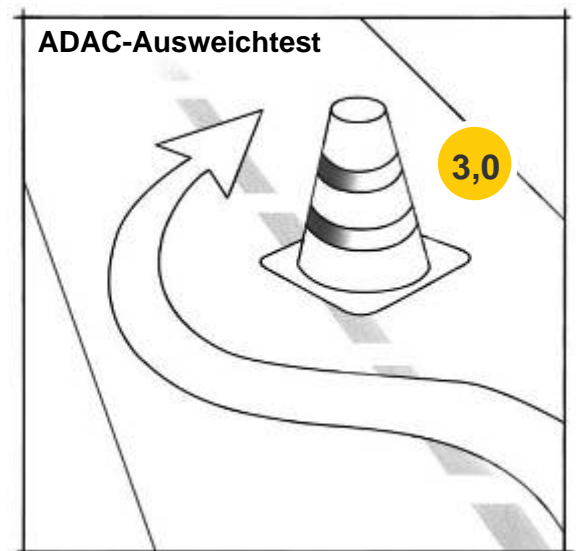
## 2,3 FAHREIGENSCHAFTEN

---

### 2,6 Fahrstabilität

ADAC-Ausweichtest: Beim Einlenken untersteuert der Delta, das ändert sich beim darauffolgenden Gegenlenken mit deutliches Übersteuern. Das ESP regelt rechtzeitig, aber hart und ruppig. Es muss viel am Lenkrad korrigiert werden. Ein Ausbrechen oder gar Schleudern wird jedoch unterbunden.

⊕ Der Delta hält gut den Kurs, reagiert gelassen auf Lenkkorrekturen. Etwas störend ist nur die Gefühllosigkeit der Lenkung. Die elektronische Traktionskontrolle hilft beim Beschleunigen auf weniger griffigen Straßen, damit die Räder nicht so schnell durchdrehen.



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.

## 1,3 Kurvenverhalten

⊕ Leicht untersteuernd und gutmütig umrundet der Delta die Kurven, die möglichen Querschleunigungen sind ziemlich hoch. Werden diese überschritten, greift das Antischleudersystem ESP ein, um ein Abkommen von der Straße zu verhindern.

## 2,6 Lenkung\*

⊕ Die Lenkung spricht gut an, auch wenn das Tempo höher ist, ohne dabei nervös zu wirken. Sie ist zudem genügend zielgenau. Das Lenkrad lässt sich durch Druck auf den Knopf "City" noch leichter drehen.

⊖ Vermissen lässt die Lenkung aber Fahrbahnkontakt. Der Wendekreis beträgt 11,5 m und könnte auch etwas kleiner ausfallen, damit der Delta handlicher wirkt.

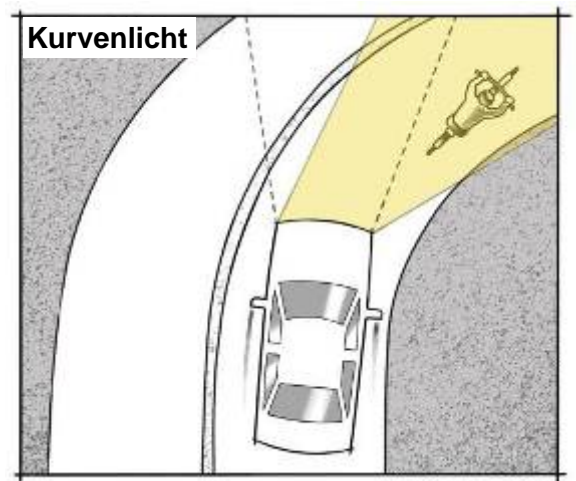
## 2,3 Bremse

⊕ Die Bremse spricht schnell an und lässt sich fein dosieren. Bei einer Vollbremsung aus Tempo 100 steht der Wagen nach durchschnittlich 37,5 Metern (Mittel aus zehn Messungen, halbe Zuladung, 225/40 R18). Die Bremsanlage zeigt sich dabei auch bei sehr hohen Belastungen standfest.

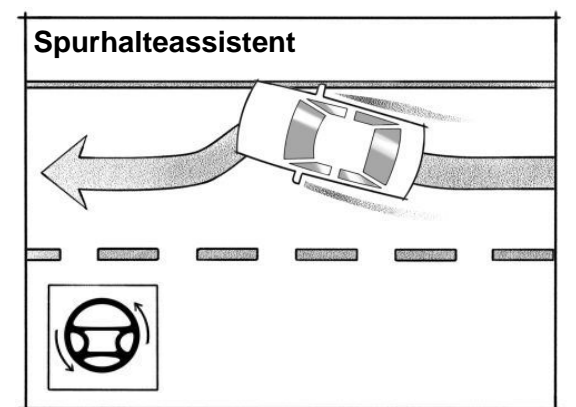
## 2,2 SICHERHEIT

### 2,0 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Folgende Einrichtungen sind serienmäßig, um die aktive Fahrsicherheit zu erhöhen: Elektronisches Stabilitätssystem ESP mit Lenkempfehlungen in Gefahrensituationen, Bremsassistent, Berganfahrhilfe, Abbiegelicht über die Nebelscheinwerfer, LED-Rückleuchten, Rückstrahler in offenen Türen. Aufpreis kosten: Bi-Xenonscheinwerfer mit dynamischem Kurvenlicht, der Spurassistent mit Eingriff ins Lenkrad und die direkt messende Reifendruckkontrolle.



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



**Spurhalteassistent**  
Infrarotsensoren oder Kameras erkennen die Fahrbahn-Markierungen. Verlässt der Fahrer seine Spur ohne zu Blinken (etwa wegen Unachtsamkeit oder Sekundenschlaf), erfolgt eine optische, akustische oder haptische Warnung. Bei dieser Variante erfolgt zudem ein leicht übersteuerbarer Lenkeingriff

1,9

## Passive Sicherheit - Insassen

- +** Der Lancia Delta besitzt eine gute Sicherheitsausstattung: Zweistufige Frontairbags, Seiten- und Vorhangairbags, Knieairbag für den Fahrer sowie Gurtstraffer inkl. Kraftbegrenzer vorne. Er wurde in der europäischen Basisversion ohne Knieairbag getestet. Mit insgesamt 34 Punkten (Frontcrash: 14; Seitencrash/Pfahlaufprall:18; Gurtwarner für Fahrer und Beifahrer: 2) werden knapp 5 Sterne erreicht. An den stabilen, griffgerechten Türgriffen lässt sich hohe Zugkraft aufbringen. So kann man nach einem Unfall verklemmte Türen leichter öffnen. Die vorderen Kopfstützen reichen in der Höhe für ca. 1,85 m große Personen, sie haben knappe Abstände zum Kopf.
- Die Kopfstützen der Vordersitze sind zu schmal. Auf den Sitzen hinten sind die Kopfstützen kurz (besonders in der Mitte), sie bieten nur Personen bis 1,60 m Größe guten Schutz. Auf diesen Plätzen werden die Insassen auch nicht zu Anschnallen ermahnt oder der Fahrer über den Angurt-Status informiert. Warndreieck und Verbandmaterial haben keine explizite Halterung.

2,2

## Kindersicherheit

Laut Herstellerangabe ist auf dem hinteren Mittelsitz kein Kindersitz gestattet. Der Euro-NCAP-Crashtest wurde mit vom Fahrzeughersteller empfohlenen Kindersitzen für 1 1/2- und 3-jährige Kinder durchgeführt; jeweils "Britax Römer Duo Isofix" mit drittem Verankerungspunkt (top tether). Das Schutzpotenzial für Kinder ist akzeptabel, aber die Brustbelastung beim größeren Dummy erhöht. Der Fahrer wird über den Status der Beifahrerairbag-Deaktivierung nicht klar informiert. Die Isofix-Verankerungen auf den Rücksitzen sind nicht gut gekennzeichnet. Es werden 33 von maximal 49 Punkten erreicht.

- +** Die Gurte der Außenplätze auf der Rückbank sind auch für Babyschalen lang genug. Die Befestigung mit Isofix, kombiniert mit Top-Tether ist möglich. Der rechte Front-Airbag lässt sich mittels des Bordcomputers deaktivieren. Wenn das gelingt, dürfen auf dem Beifahrersitz auch rückwärts gerichtete Kindersitze befestigt werden.
- Die Schlösser der Rücksitzgurte sind an flexiblen Gurten befestigt. Das erschwert das Befestigen der Kinder-Rückhaltesysteme. Beifahrerseitig und hinten haben die Türfenster zwar keine Antippsfunktion, sollten aber dennoch mit einer Einklemmsicherung ausgestattet sein.

3,4

## Fußgängerschutz

Der Fußgängerschutz sollte noch verbessert werden. Während der Stoßfänger und der mittlere Bereich der Motorhaube entschärft wurden, sind die Vorderkante und die seitlichen Bereiche der Motorhaube noch zu aggressiv. Nur 15 von max. 36 Punkten werden erreicht.



## 2,3 UMWELT/ECOTEST

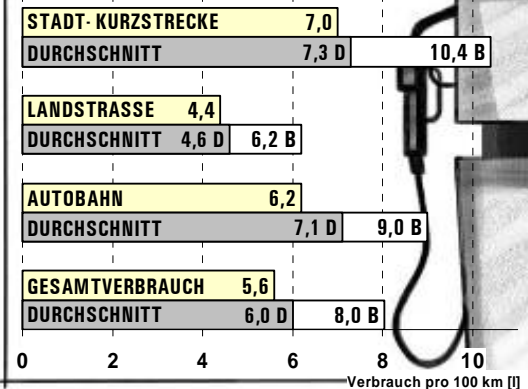
### 3,1 Verbrauch/CO2\*

Der durchschnittliche Kraftstoffkonsum liegt bei 5,6 l Diesel pro 100 km. Damit verbunden ist ein CO<sub>2</sub>-Ausstoß von 148 g pro Kilometer. Im EcoTest reicht dies für 29 Punkte. Innerorts verbraucht der Delta 7,0 l, außerorts 4,4 l und auf der Autobahn 6,2 l Diesel alle 100 km. Wer öfter die hohe Leistung des Motors abfragt, muss mit deutlich höheren Verbrauchswerten rechnen - ein gefühlvoller Gasfuss ist aber sehr sparsam im geräumigen Italiener unterwegs.

### 1,5 Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas sind sehr gering. Auch im anspruchsvollen Autobahnzyklus halten sich die Stickoxidwerte im Rahmen, keine Selbstverständlichkeit bei einem sparsamen Dieselmotor. Rußpartikel werden effektiv von einem geschlossenem Partikelfiltersystem aufgefangen und abgebrannt. Der Delta erzielt damit verdienstermaßen 45 von 50 möglichen Punkten im EcoTest-Schadstoff-Bereich. Zusammen mit den CO<sub>2</sub>-Punkten ergeben sich 74 Gesamtpunkte und folglich gute vier Sterne im ADAC EcoTest.

#### Verbrauch



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

## 4,6 WIRTSCHAFTLICHKEIT

### 1,8 Betriebskosten\*

⊕ Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Verbrauch sich im günstigen Rahmen bewegt, halten sich auch die Kosten in Grenzen, was eine gute Bewertung ergibt.

### 5,5 Werkstatt- / Reifenkosten\*

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

### 4,3 Wertstabilität\*

⊖ Um den Restwertverlauf ist es nicht so gut bestellt, die Prognose fällt eher düster aus. Das liegt zum Teil am Image der Marke Lancia, die zwar nicht schlecht angesehen wird, der es aber im Bewußtsein der Menschen an Präsenz fehlt. Innerhalb des vierjährigen Berechnungszeitraums ist mit einem Facelift zu rechnen, das wirkt sich auf den Restwert aktueller Modelle ebenso negativ aus.

4,7

## Kosten für Anschaffung\*

– 26.800 Euro sind ein stolzer Preis für ein Auto der unteren Mittelklasse. Im Sicherheitsbereich umfasst die Serienausstattung alles nötige, auch im Komfortbereich gibt es keine Lücken. Weiterer Luxus kostet aber Aufpreis, wenn gleich sich die Optionsliste recht übersichtlich liest.

5,5

## Fixkosten\*

– Sehr ungünstige Einstufungen bei Haftpflicht, Vollkasko und Teilkasko führen zu hohen Versicherungskosten. Immerhin sinkt die Steuerbelastung dank des niedrigen CO<sub>2</sub>-Ausstoßes mit der Umstellung der KFZ-Steuer im Laufe des Jahres 2009 (vorerst nur für Neufahrzeuge).

4,9

## Monatliche Gesamtkosten\*

– Die hohen Beiträge zur Versicherung und der Wertverlust treiben die absoluten monatlichen Kosten in die Höhe. Im Feld der Konkurrenten schneidet der Delta damit nicht gut ab und reiht sich weit hinten ein.

### DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.4 T-Jet 16v	1.4 T-Jet 16v	1.8 Di T-Jet 16v	1.6 jtd Multijet 16v	2.0 jtd Multijet 16v	1.9 jtd Multijet Twinturbo 16v
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1368	4/1368	4/1742	4/1598	4/1956	4/1910
Leistung [kW(PS)]	88(120)	110(150)	147(200)	88(120)	121(165)	140(190)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	206/1750	206/2250	320/1400	300/1500	360/1750	400/2000
0-100 km/h[s]	9,8	8,7	7,4	10,7	8,5	7,9
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	192	210	230	194	214	222
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	7,1 S	7,5 S	8,3 S	5,2 D	5,6 D	6,1 D
Versicherungsklassen KH/VK/TK	18/17/21	20/19/21	20/20/23	20/19/21	20/23/24	20/23/24
Steuer pro Jahr [Euro]	100	118	166	172	228	248
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	526	568	688	516	596	625
Preis [Euro]	19990	21600	27900	22400	26800	27900

#### Aufbau

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

KT = Kleintransporter  
TR = Transporter  
GR = Großraumlimousine  
BU = Bus  
GE = Geländewagen

#### Versicherung

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

#### Kraftstoff

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

## DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1956 ccm
Leistung	121 kW (165 PS)
bei	4000 U/min
Maximales Drehmoment	360 Nm
bei	1750 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	205/55R16V
Reifengröße (Testwagen)	<b>225/40R18Y</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	<b>11,5 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	214 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,5 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2. + 2.Gang)	<b>5,1 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	37,4 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	<b>5,6 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>7,0/ 4,4/ 6,2 l</b>
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	139g/km/ <b>148g/km</b>
Innengeräusch 130km/h	<b>69dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	4520/1797/1497 mm
Leergewicht/Zuladung	<b>1530 kg/470 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>310 l/670 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	500 kg/1300 kg
Dachlast	50 kg
Tankinhalt	57 l
Reichweite	<b>1015 km</b>
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	8 Jahre

ADAC-Testwerte fett

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK

Regen- und Lichtsensor(Technologie-Paket)	450 Euro°
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Bremsassistent	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht(Paket Xenon)	850 Euro°
Parkhilfe, elektronisch	370 Euro°
Reifendruckkontrolle	270 Euro
Reserverad, vollwertig	180 Euro
Spurassistent	500 Euro°
Tempomat(Technologie-Paket)	450 Euro°
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht(inkl. Kurvenlicht)	850 Euro°

### INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
aktive Kopfstützen vorn	Serie
Audioanlage	Serie
Fahrersitz, höhen-einstellbar	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Isofix-Kindersicherungssystem	Serie
Klimaanlage/Klimaautomatik(2 Zonen)	Serie/500 Euro°
Lenkrad, höhen-/längseinstellbar	Serie
Navigationssystem	950 Euro
Rücksitzlehne und -bank umklappbar(geteilt verschiebbar)	Serie
Skisack/Durchladeluke	nicht erhältlich

### AUSSEN

Außenspiegel, beheizbar/elektrisch einstellbar	Serie
Lackierung Metallic	560 Euro°
Panorama-Glasdach(zum Öffnen)	1150 Euro

° im Testwagen vorhanden

## KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	<b>95 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten	<b>70 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>101 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>329 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>595 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	20/23/24
Grundpreis	26.800 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 / UMWELT<sup>1</sup>

2,3

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

<sup>1</sup>ohne Wirtschaftlichkeit \*Werte Klassenbezogen