



Nissan GT-R Premium Edition

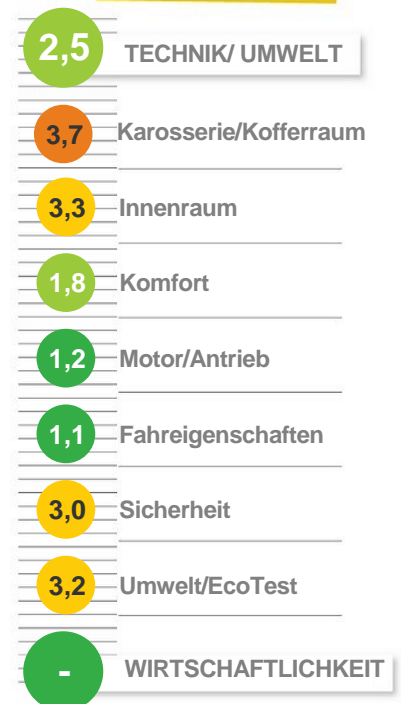
Zweitüriges Coupe der oberen Mittelklasse
(356 kW / 485 PS)

Nach der bereits 30-jährigen Geschichte des Nissan Skyline GT-R ist erstmals in Europa das neue Modell als Linkslenker erhältlich. Es heißt nicht mehr Skyline, sondern schlicht Nissan GT-R. Der 485 PS starke V6 Biturbo katapultiert das Fahrzeug in gerade mal 3,6 Sekunden von 0 auf 100 km/h, die Höchstgeschwindigkeit beträgt dabei über 300 km/h. Nicht verwunderlich, dass der Verbrauch mit 12,5 l/100 km sehr hoch ausfällt. Obwohl das Fahrzeug für vier Personen zugelassen ist, sind die hinteren Sitzplätze allenfalls Kindern für kurze Strecken zumutbar. Der Kofferraum fällt für einen Sportwagen mit 305 l groß aus. Dank serienmäßigem ESP zeigt der Nissan sehr sichere Fahreigenschaften. Das straffe, aber nicht kompromisslose Fahrwerk, die präzise Lenkung und die guten Sitze vermitteln sehr hohen Fahrspaß. Der Preis für die getestete Premium Edition beträgt 83.500 Euro. Das klingt nach viel Geld, doch für diesen Preis findet man kaum ebenbürtige Konkurrenten. **Karosserievarianten:** **Konkurrenten:** Corvette C6, alle anderen viel teurer: Audi R8, Ferrari F430, Porsche 911 Turbo, Lamborghini Gallardo

- +** sehr gute Fahrleistungen, gutes Getriebe, sehr hohe Fahrstabilität, standfeste Bremsanlage, präzise Lenkung
- erschwertes Ein-Aussteigen, hintere Sitze kaum nutzbar, sehr hoher Verbrauch, Beifahrerairbag nicht abschaltbar



ADAC-URTEIL



3,7

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,0

Verarbeitung

⊕ Die Verarbeitung des Nissan GT-R erreicht zwar nicht ganz Premium-Niveau, die Materialauswahl und die Verarbeitung geben aber keinen Anlass zur Kritik. Das Armaturenbrett ist teilweise mit feinem Leder überzogen, Chromapplikationen hellen den komplett in Schwarz gehaltenen Innenraum etwas auf. Die unteren Teile der Stoßstange und die Seitenschweller sind schwarz lackiert. Aufgrund der tief hängenden Frontschürze ist die untere Frontlippe beim Einparken stark gefährdet, sie kann leicht am Bordstein beschädigt werden. Der Unterboden ist komplett abgeschottet, teilweise kommen besonders leichte Materialien in Carbon zum Einsatz. Luftverwirbelungen werden somit minimiert. Der Tankdeckel ist in die Zentralverriegelung integriert und lässt sich einfach bedienen. Das Fahrzeug besitzt für einen Sportwagen eine große maximale Zuladung von über 400 kg. Der GT-R ist mit Runflat-Reifen ausgestattet, was für eine erhöhte Sicherheit bei einer Reifenpanne sorgt, aber nur eine begrenzte Mobilität bietet.

⊖ Die Stoßstangen und die großen, weit öffnenden Türen sind nicht vor kleinen Remplern geschützt, in engen Parklücken oder beim Rangieren können somit schnell sehr teure Schäden entstehen. Die Motorhaube wird von einem primitiven Haltestab offen gehalten, in dieser Preisklasse ist das nicht standesgemäß. Es findet sich kein Wagenheber an Bord.

3,3

Sicht

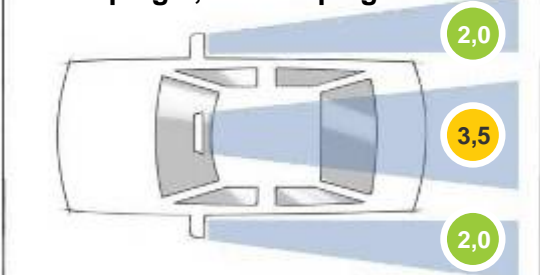
⊕ Aufgrund der flachen Karosserie werden Hindernisse vor oder hinter dem Fahrzeug früh erkannt. Die serienmäßigen Xenonscheinwerfer leuchten die Fahrbahn gut aus. Obwohl das Fernlicht mit normalen Halogenleuchten arbeitet, wird die Fahrbahn hell und weit ausgeleuchtet. Die großen Außenspiegel geben ein gutes Sichtfeld wieder, allerdings fehlt ein asphärischer Bereich, wodurch Fahrzeuge im toten Winkel nicht so gut erkannt werden. Das Sichtfeld des serienmäßig automatisch abblendenden, jedoch sehr wackeligen Innenspiegels geht in Ordnung,

⊖ Die flache Karosserie und die langen Überhänge sorgen für eine sehr schlechte Übersicht. Die Fahrzeugenden können nur erahnt werden. Es wären dringend Einparksensoren erforderlich, diese gibt aber auch nicht gegen Aufpreis. Die Rundumsicht fällt schlecht aus. Hinten stören die breiten C-Säulen und die hoch angesetzte Fensterkante. Die vorderen A-Säulen verlaufen sehr nahe am Kopf des Fahrers und schränken dadurch die Sicht erheblich ein. Zudem stört der weit unten positionierte Innenspiegel, welcher speziell bei großen Fahrern die Sicht nach rechts vorne verdeckt.

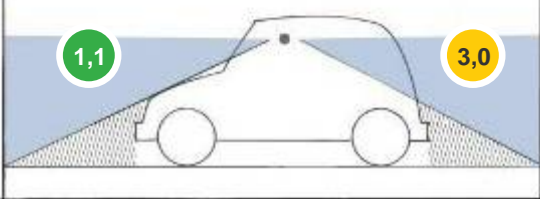
Rundumsicht



Innenspiegel, Außenspiegel



Vorderes und hinteres Nahfeld



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten 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 schmalen Fenster und die breiten Dachsäulen schränken die Sicht erheblich ein.

3,7

Ein-/Ausstieg

Das Ein- und Aussteigen fällt Sportwagen-typisch nicht besonders leicht. Aufgrund des sehr niedrigen Sitzes und der flachen Dachlinie muss man sich förmlich hineinfädeln. Auch das Aussteigen ist beschwerlich, da die hohen Sitzwangen stören. Die sehr großen Türen können in engen Parklücken nur einen Spalt geöffnet werden, man kommt kaum noch ins Fahrzeug. Die Türaufhalter sind ausreichend kräftig dimensioniert.

⊕ Das serienmäßige schlüssellose Zugangssystem "Intelligent Key System" funktioniert recht gut. Der Fahrer muss allerdings zum Öffnen oder Schließen des Fahrzeugs immer einen kleinen Druckknopf neben dem Türgriff betätigen. Ungewöhnlich: Um auch die Beifahrertüre zu öffnen, muss die Taste der Fernbedienung oder am Türgriff zweimal gedrückt werden, was nicht immer funktioniert, die Funktion kann aber auf Wunsch deaktiviert werden.

⊖ Der Zustieg zu den hinteren Sitzen kann nur gelenkigen Personen zugemutet werden. Der Spalt zwischen Sitz und Karosserie ist so klein, dass selbst Kinder Probleme haben in den Fond zu gelangen. Es fehlen an allen Sitzplätzen Haltegriffe am Dach.



Lediglich kleinere Kinder finden im Fond Platz. Sie sind vermutlich auch die einzigen, die diese Plätze aufgrund des sehr beengten Zustiegs erreichen können.

4,7

Kofferraum-Volumen*

Der Kofferraum des Nissan GT-R fällt mit 305 l für einen Sportwagen dieser Klasse groß aus.

4,2

Kofferraum-Zugänglichkeit

⊖ Der Kofferraum lässt sich über einen tief angebrachten und nicht sofort auffindbaren Taster in der Kennzeichenmulde öffnen. Der Deckel kann aber nur über den mächtigen Heckflügel angehoben werden, wodurch man sich leicht verschmutzt. Auch zum Schließen der Klappe fehlt ein Griff. Die Ladekante und die innere Bordwand sind sehr hoch. Gepäck muss praktisch von oben in den Kofferraum gehievt werden. Schwere Gegenstände wie Wasserkisten können kaum eingeladen werden. Aufgrund der Wärmeentwicklung unter dem Fahrzeug wird der Kofferraum stark aufgeheizt, wärmeempfindliche Gegenstände sollten dadurch nicht im Kofferraum transportiert werden. Der Kofferraum ist schwach beleuchtet.



Mit 305 l Volumen besitzt der GT-R einen Kofferraum von durchaus brauchbarer Größe.

5,0

Kofferraum-Variabilität

⊖ Die Rücksitze lassen sich zur Erweiterung des Kofferraums nicht klappen. Auch fehlen Ablagen für kleine Gegenstände. Die weiche, mit Dämmmaterial unterfütterte Kofferraummatte bietet losen Gegenständen keinen Halt.

3,3

INNENRAUM

2,4

Bedienung

⊕ Der Nissan GT-R lässt sich nur mit einer gewissen Eingewöhnungszeit einfach bedienen. Die Mittelkonsole ist mit gleichförmigen Schaltern überfrachtet, das Multifunktionsdisplay zeigt dem Fahrer viele teils unnötige Fahrzeuginformationen an. Auf dem Display können selbst Diagramme mit der Längs- und Querschleunigung abgerufen werden. Egal ob Gaspedalstellung oder Lenkradwinkel, das Display kann individuell mit den gewünschten Werten programmiert werden. Praktisch für die Rennstrecke: Der Laptimer zeigt die Rundzeiten an, über Tasten am Lenkrad können die Zwischenzeiten abgerufen werden. Dank des in Höhe und Weite einstellbaren Lenkrads findet fast jeder die optimale Sitzposition. Die Tachoeinheit bewegt sich dabei mit, dadurch ist immer der optimale Blick auf die Instrumente gewährleistet. Der Getriebewählhebel ist gut angeordnet, manuelles Schalten ist aber nur über die feststehenden Schaltpaddel am Lenkrad möglich. Bei schneller Kurvenfahrt können diese dann nicht ohne umzugreifen erreicht werden. Der in der Mittelkonsole angebrachte Starterknopf ist gewöhnungsbedürftig, aber gut erreichbar angebracht. Das hochwertige Soundsystem von Bose sorgt für einen sehr guten Klang im Innenraum. Die Bedienung des Radios ist durchschnittlich, da die Tasten gleichförmig und nicht klar getrennt von der Heizungsregelung angebracht sind. Das Radio kann auch über Tasten am Lenkrad bedient werden. Die Fensterheber besitzen ein Auf- und Abwärtsautomatik und funktionieren auch bei ausgeschalteter Zündung bis eine Tür geöffnet wird. Nicht richtig geschlossene Türen oder Heckklappe werden auf dem Zentraldisplay angezeigt (nicht Motorhaube). Alle Tasten und Schalter sind gut beleuchtet, außer der Drehknopf für die Spiegeleinstellung. Die Sitze lassen sich elektrisch über einen Dreh-Drück-Knopf am Sitz einstellen. Die Anordnung ist ungewohnt und nicht sofort verständlich. Der serienmäßige Tempomat lässt sich einfach einstellen und besitzt auch eine Geschwindigkeitsvorwahl. Das Fahrlicht und die Scheibenwischer funktionieren sensorgesteuert. Eine Berganfahrhilfe ist ebenfalls ab Werk an Bord.

⊖ Die Heizungsregelung ist unübersichtlich angeordnet und nicht klar von den Bedienelementen des Radios getrennt. Informationen zu Temperatur und Gebläsestufe werden weit weg in einem Display angezeigt. Die Tasten für die Umluftschtung liegen nicht direkt nebeneinander, zudem besitzt die Umluftfunktion keine Abschaltautomatik, dadurch droht bei Vergessen aufgrund von Sauerstoffmangel vorzeitige Ermüdung des Fahrers. Die Gurtschlösser sind sowohl vorne als auch hinten schlecht erreichbar.



Die Bedienung ist weitgehend funktional, die Verarbeitungsqualität und die im Innenraum verwendeten Materialien geben keinen Grund zur Kritik.

3,6

Raumangebot vorne*

Auf den vorderen Plätzen finden Personen bis knapp 1,90 m ausreichende Bein- und Kopffreiheit. Aufgrund der geringen Innenbreite und der flachen Dachlinie ist das subjektive Raumgefühl nicht besonders gut.

5,1

Raumangebot hinten*

– Die zwei hinteren Notsitze hätte man sich beim GT-R auch sparen können. Nur Kinder oder sehr kleine Personen finden hier überhaupt Platz. Fußraum ist kaum vorhanden und mit dem Kopf schlägt man an die harte Heckscheibe.

1,9

KOMFORT

1,5

Federung

+ Die elektronische Dämpferkontrolle des Nissan GT-R sorgt für eine ausgewogene und souveräne Straßenlage. Im Normalmodus zeigt sich das Fahrwerk durchaus alltagstauglich, nur Einzelhindernisse dringen etwas stärker durch. Selbst im sportlichen R-Modus ändert sich die Dämpferkennlinie nicht in Richtung brutal. Das Fahrzeug liegt dann noch satter auf der Straße, Seitenneigung und Nickbewegungen sind dem Japaner fremd. Im Stadtbetrieb hoppelt das Fahrzeug leicht über Hindernisse, sobald aber Geschwindigkeiten über Stadttempo erreicht werden zeigt sich das Fahrwerk von seiner besten Seite.

1,5

Sitze

+ Die Sportsitze sind dank hoher Wangen sehr gut konturiert und bieten ausgezeichneten Halt, auch bei schneller Kurvenfahrt. Die Oberschenkel haben dank der langen Sitzflächen eine gute Auflagefläche. Der Fahrersitz lässt sich optimal in der Höhe und Neigung einstellen. Auf dem Beifahrersitz würde man sich aber ebenfalls eine Höhen- und Neigungseinstellung wünschen. Auch hinten sind die Sitze sehr gut konturiert und sorgen für eine gute Sitzposition, selbst wenn aufgrund der Beengtheit nur selten jemand Platz nimmt.

3,6

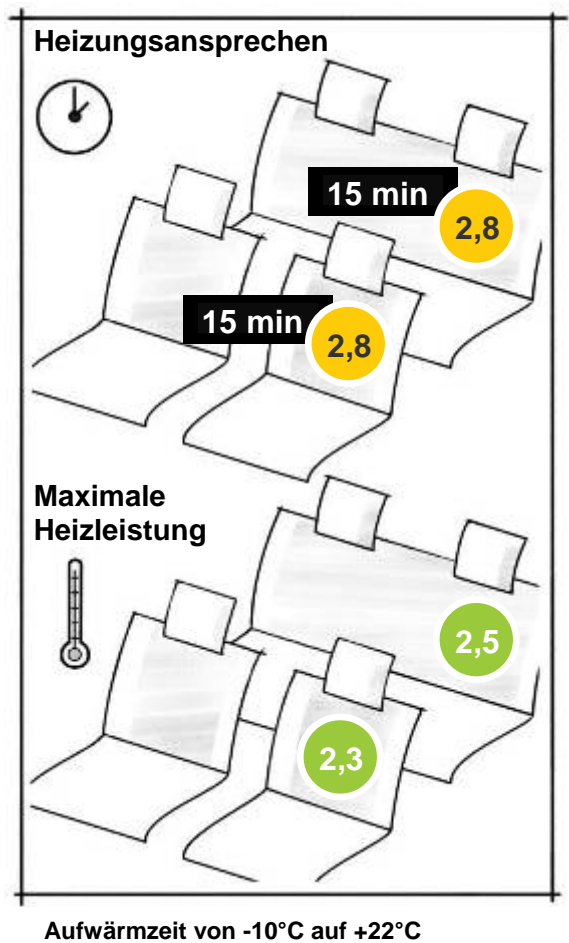
Innengeräusch

Der Geräuschpegel des Nissan GT-R liegt recht hoch. Es dringen zwar kaum Windgeräusche in den Innenraum, der Motor zeigt sich aber ständig präsent. Die Motorgeräusche wirken nie aufdringlich oder störend. Bei starkem Beschleunigen ist das Fauchen der beiden Turbolader wahrnehmbar, von einem Sportwagen in dieser Klasse würde man sich aber einen etwas aggressiveren Sound wünschen.

2,4

Klimatisierung

+ Die Heizung im Nissan GT-R spricht schnell an und hat eine hohe maximale Heizleistung. Die serienmäßige Zweizonen-Klimaanlage kühlt den Innenraum schnell ab. Die Dosierung der Temperatur ist aber nur zufriedenstellend, es muss oft nachgeregelt werden.



1,2

MOTOR/ANTRIEB

0,6

Fahrleistungen*

⊕ Der doppelt aufgeladene 3,8 l -V6 Motor mit 486 PS sorgt für atemberaubende Fahrleistungen. Aus dem Stand heraus beschleunigt das Fahrzeug in nur 3,6 Sekunden auf 100 km/h. Dabei wirken Beschleunigungskräfte von knapp 1,0 g - das entspricht der Beschleunigung im freien Fall. Dank 588 Nm Drehmoment zieht das Fahrzeug in jedem Drehzahlbereich vehement an. Der Turbomotor spricht dabei gut auf Gasbefehle an, nur unterhalb von 3.000 U/min ist eine kleine Verzögerung spürbar. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt weit über 300 km/h, im öffentlichen Straßenverkehr haben solche Geschwindigkeiten aber nichts zu suchen - hierfür gibt es Rennstrecken.

2,0

Laufkultur

⊕ Der Sechszylinder V-Motor läuft in jedem Drehzahlbereich unauffällig und kultiviert. Störende Brummfrequenzen sind so gut wie nicht vorhanden.

1,3

Schaltung

⊕ Das Direktschaltgetriebe wechselt die Gänge sehr schnell und ohne Zugkraftunterbrechung. Dabei kann im Automatikmodus oder im manuellen Modus gefahren werden. Im Automatikmodus wird im Stadtbetrieb schnell bis in den höchsten Gang geschaltet. Bei Kickdown dauert es aber kurz, bis der ideale Gang eingelegt ist, da das Doppelkupplungsgetriebe nur den je nach Fahrsituation direkt darüber oder darunter liegenden Gang vorgewählt hat. Werden Gänge übersprungen (z.B. beim Kickdown), muss erst der richtige Gang eingelegt werden. Alternativ kann auch im manuellen Modus gefahren werden. Die Gänge lassen sich dann nur über Schaltwippen am Lenkrad wechseln, was schnell und einfach geht. Nur bei nicht ganz logischen Schaltvorgängen (z.B. unter Last zurückschalten) gibt es eine Verzögerung, bis der Schaltwunsch umgesetzt wird. Der Rückwärtsgang ist einfach einzulegen, allerdings ist die Dosierung der Kupplung nicht gut, dadurch ist beim Rückwärtsfahren Vorsicht geboten.

1,8

Getriebeabstufung

⊕ Die Abstufungen der sechs Gänge passen sehr gut zum leistungsstarken Motor. Man wünscht sich aber trotzdem einen lang übersetzten siebten Gang, welcher speziell bei Autobahntempo die Drehzahl senken würde.

1,1

FAHREIGENSCHAFTEN

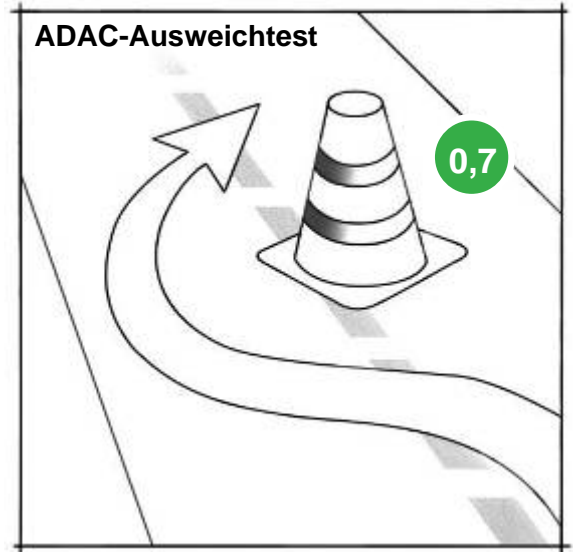
1,0

Fahrstabilität

Aufgrund der breiten Bereifung läuft das Fahrzeug stark Spurrillen nach, wodurch ein etwas nervöses Fahrverhalten entsteht.

⊕ Der GT-R zeigt eine sehr hohe Stabilität bei einem plötzlichen Ausweichmanöver. Dabei ist er sehr sicher und zeigt keine Tücken. Beim ADAC-Ausweichtest gehört der GT-R zu den besten je getesteten Fahrzeugen. Der Nissan lenkt sehr präzise ein und zeigt beim Gegenlenken bis in hohe Geschwindigkeitsbereiche ein neutrales Fahrverhalten. Dabei bleibt dank Allradantrieb das Sportwagen-typische Nachdrängen mit dem Heck aus, wodurch der Nissan auch für Normalfahrer sehr gut beherrschbar ist. Das Allradsystem ATTESA ET-S verteilt die Antriebskräfte je nach Traktion- und Querbeschleunigung zwischen Vorder- und Hinterachse. Im Normalbetrieb werden 100 % der Antriebskräfte an die Hinterachse geleitet, bei Bedarf werden bis zu 50% an die Vorderachse übertragen.

ADAC-Ausweichtest



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.

1,0

Kurvenverhalten

⊕ Aufgrund der Motor-Getriebe-Anordnung in Transaxel-Bauweise (Motor vorne, Getriebe hinten) wird eine sehr gute Gewichtsverteilung erreicht. Auch das trägt zu einem sehr guten Kurvenverhalten bei. Das Fahrzeug durchfährt Kurven bis in hohe Geschwindigkeitsbereiche wie auf Schienen, erst spät ändert sich das Eigenlenkverhalten von neutral in leicht untersteuernd. Hier greift das serienmäßige Stabilitätsprogramm effizient ein und unterstützt den Fahrer. Dadurch zeigt das Fahrzeug selbst auf nasser Fahrbahn keine Tücken. Geht man in der Kurve plötzlich vom Gas, ändert sich das Verhalten von unter- in übersteuernd, auch hier hilft das ESP, das Fahrzeug zu stabilisieren.

1,8

Lenkung*

⊕ Die direkt ausgelegte Lenkung spricht präzise an und vermittelt einen ausgezeichneten Fahrbahnkontakt. Der Kraftaufwand beim Rangieren ist gering.

⊖ Der Wendekreis fällt mit über 12,5 m groß aus.

0,7

Bremse

⊕ Dank 380 mm großen Bremsscheiben an der Vorder- und Hinterachse wird ein durchschnittlicher Bremsweg aus 100 km/h bis zum Stillstand von nur 33 m erreicht (Mittelwert aus 10 Messungen, halbe Zuladung, Dunlop SP Sport 600 DSST). Dabei ist die Bremsanlage sehr standfest und zeigt auch bei stärkster Beanspruchung kein Nachlassen der Bremsleistung. Die Dosierbarkeit und das Ansprechen der Bremse sind sehr gut.

3,0

SICHERHEIT

2,3

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der GT-R bietet eine gute aktive Sicherheit. So ist neben dem elektronischen Stabilitätsprogramm auch ein Bremsassistent an Bord. Durch die Run-Flat-Bereifung wird die Gefahr, bei einem Druckverlust die Kontrolle über das Fahrzeug zu verlieren stark reduziert. Das serienmäßige direkt messende Reifendruckkontrollsystem übermittelt über Sensoren an der Felge die aktuellen Reifendrücke an ein Display im Fahrzeug und warnt den Fahrer bei einem Druckverlust. Rückleuchten warnen bei geöffneten Türen den nachfolgenden Verkehr.

3,5

Passive Sicherheit - Insassen

Der Nissan GT-R ist serienmäßig mit Front- Seiten- und Kopfairbags vorne ausgestattet. Ein EuroNCAP-Crashergebnis liegt nicht vor. Die in der Sitzlehne integrierten Kopfstützen reichen in der Höhe für Personen bis 1,80 m, der Abstand zum Kopf geht noch in Ordnung, um bei einem Heckaufprall gut wirken zu können. Beide vorderen Sitze sind mit Anschnallerinnerer ausgestattet.

⊖ An den hinteren Sitzen sind keine Kopfstützen vorhanden. An den Außengriffen lässt sich wenig Zugkraft aufbringen, um Türen zu öffnen, wenn sie nach einem Unfall verklemmt sind.

3,3

Kindersicherheit

Hinten können Kindersitze mit Isofix und Ankerhaken lagestabil befestigt werden, allerdings ist die Zugänglichkeit zu den Rücksitzen sehr schlecht. Die Gurtschlösser sind nicht optimal angeordnet, um Kindersitze mit dem serienmäßigen Gurt zu befestigen. Die Gurte sind zudem viel zu kurz, dadurch lassen sich Babyschalen nicht angurten werden. Auf dem Beifahrersitz können zwar Kindersitze gut befestigt werden, allerdings ist der Beifahrerairbag nicht abschaltbar, wodurch rückwärts gerichtete Kindersitze nicht erlaubt sind.

2,0

Fußgängerschutz

⊕ Direkt unter der Motorhaube befinden sich zwar harte Bauteile, da der GTR allerdings über ein aktives Fußgängerschutzsystem verfügt, welches bei einem Aufprall automatisch die Motorhaube anhebt, sollte das Verletzungsrisiko für Fußgänger deutlich gesenkt werden.

3,2 UMWELT/ECOTEST

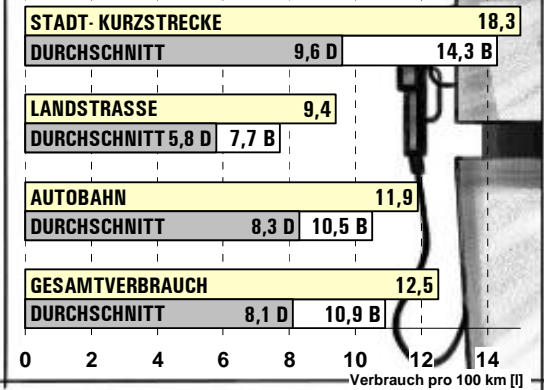
5,1 Verbrauch/CO2*

⊖ Erwartungsgemäß fällt der Verbrauch des Sportwagens sehr hoch aus. Im Schnitt benötigt das Fahrzeug 12,5 l pro 100 km. Mit einem CO₂-Ausstoß von 298 g/km werden beim ADAC-EcoTest nur 6 Punkte erreicht. In der Stadt sind es 18,3 l, auf der Landstraße 9,4 l und auf der Autobahn 11,9 l pro 100 km.

1,2 Schadstoffe

⊕ Der Schadstoffausstoß ist dagegen sehr gering. Hier werden 48 Punkte erreicht. Insgesamt reicht es für den Nissan GT-R mit 54 Punkten gerade für drei Sterne beim ADAC-EcoTest.

Verbrauch



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

DATEN UND MESSWERTE

6-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro4
Hubraum	3799 ccm
Leistung	356 kW (485 PS)
bei	6400 U/min
Maximales Drehmoment	588 Nm
bei	3200 U/min
Kraftübertragung	Allrad permanent
Getriebe	6-Gang-Doppelkupplungsgetriebe
Reifengröße (Serie vo./hi.)	255/40R20ZR/285/35R20ZR
Reifengröße (Testwagen)	285/40ZRF20Y
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	12,6 m
Höchstgeschwindigkeit	300 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	3,6 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	3,0 s
Bremsweg aus 100 km/h	33,0 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (SuperPlus)	12,5 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	18,3/ 9,4/ 11,9 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test	298g/km/ 299g/km
Innengeräusch 130km/h	74dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4655/1895/1370 mm
Leergewicht/Zuladung	1780 kg/420 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	305 l/305 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	- kg/- kg
Dachlast	- kg
Tankinhalt	71 l
Reichweite	565 km
Garantie	3 Jahre / 100.000 km
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abstandsregelung, elektronisch	nicht erhältlich
Automatikgetriebe(Doppelkupplung)	Serie
Berganfahrhilfe	Serie
Dämpferkontrolle, elektronisch	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Head-Up-Display	nicht erhältlich
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Regen- und Lichtsensor	Serie
Reifendruckkontrolle	Serie
Runflat-Reifen	Serie
Tempomat	Serie
Xenonlicht	Serie

INNEN

Airbag, Seite vorne	Serie
Airbag, Seite hinten	nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne	Serie
Airbag, Seite, Kopf hinten	nicht erhältlich
Fensterheber, elektrisch vorne	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	Serie
Keyless Entry	Serie
Klimaautomatik	Serie
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem(ab Sep.09)	Aufpreis
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	nicht erhältlich

AUSSEN

Anhängerkupplung	nicht erhältlich
Lackierung Metallic	Serie
Schiebe-Hubdach	nicht erhältlich

° im Testwagen vorhanden

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

2,5

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