



## Hyundai ix55 3.0 V6 CRDi Premium Automatik (DPF)

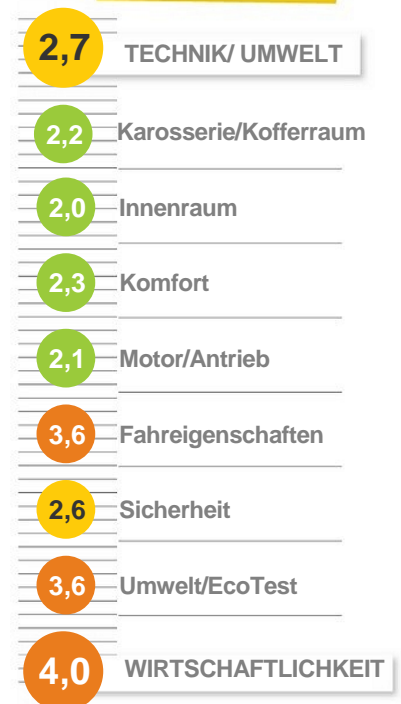
Fünftüriger SUV der oberen Mittelklasse  
(176 kW / 239 PS)

Neben dem Tucson und dem Santa Fe ist nun noch ein SUV im Programm von Hyundai zu finden. Der ix55 ist der größte im Bunde und wird zum Start ausschließlich mit einem neu entwickelten 3,0 l-Common-Rail-Diesel mit Automatikgetriebe angeboten. Der hat dank seiner 239 PS mit dem über 2,2 t schweren Geländewagen leichtes Spiel. Das Gewicht spürt man aber beim Verbrauch, der mit 9,8 l/100 km hoch ausfällt. Negativ fallen die hohen Stickoxidwerte im Abgas auf, wodurch nur zwei Sterne beim ADAC-EcoTest erreicht werden. An den Platzverhältnissen gibt es nichts auszusetzen, der Siebensitzer bietet ein großzügiges Raumangebot und einen großen Kofferraum. Nachbessern sollte Hyundai bei den Bremsen, mit über 42 m fällt der Bremsweg aus Tempo 100 zu lang aus. Auch die Fahrstabilität könnte besser sein, speziell beim ADAC-Ausweichtest zeigt das Fahrzeug Schwächen. Insgesamt bietet der ix55 ein luxuriöses Ambiente mit allen erdenklichen Komfort-Extras für knapp 47000 Euro - nur ein Navigationssystem ist nicht erhältlich. **Karosserievarianten:** keine **Konkurrenten:** BMW X5, Mercedes ML, Nissan Pathfinder, Volvo XC90, VW Touareg

- +** sehr großer Kofferraum, großzügiges Raumangebot, durchzugsstarker Motor, gute Ausstattung
- schlechte Fahrstabilität trotz ESP, langer Bremsweg, gefühllose Lenkung, hoher Verbrauch, schlechte Wirtschaftlichkeit



### ADAC-URTEIL



⊕ Die Verarbeitung und Finish der Karosserie machen einen guten Eindruck, Türen und Klappen schließen satt. Auch das Interieur wirkt recht solide. Die verwendeten Kunststoffe und das aufgeschäumte Armaturenbrett (Soft-Touch) fühlen sich hochwertig an. Das vollwertige Reserverad ist platz sparend unter dem Kofferraum befestigt, es lässt sich ohne Mühe abschrauben. Auf der stabilen Dachreling dürfen 100 kg Gepäck aufgeladen werden, bis zu 2.500 kg darf die Anhängelast betragen. Die maximale Zuladung beträgt 570 kg. Die Türausschnitte sind nach außen zufriedenstellend abgedichtet. Schwellerleisten mit beleuchtetem Logo schützen den Lack beim Ein- und Aussteigen vor Kratzern.

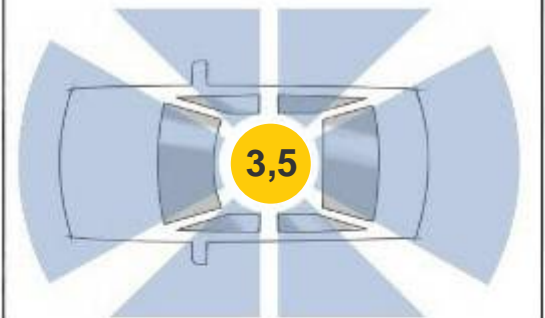
⊖ Die Türen und die Stoßstangen sind nur im unteren Bereich durch lackierte Kunststoffleisten gegen Rempler geschützt. Der Tankdeckel ist nicht in die zentrale Türverriegelung mit einbezogen. Der Entriegelungsknopf befindet sich an der Türverkleidung.

Die Rundumsicht des ix55 ist zufriedenstellend. Die recht voluminösen hinteren Dachsäulen schränken die Sicht etwas ein. Die Karosserieenden können ebenfalls akzeptabel abgeschätzt werden, der Fahrer hat aufgrund der erhöhten Sitzposition einen guten Überblick auf den Verkehr. Hindernisse vor dem Fahrzeug können zufriedenstellend erkannt werden. Das Fahrzeug ist nur hinten mit einer Einparkhilfe ausgestattet.

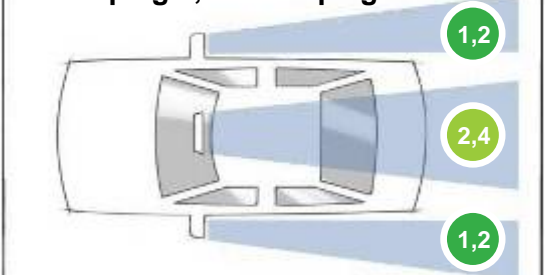
⊕ Die großen Außenspiegel sind beheizt und wie auch der Innenspiegel automatisch abblendbar (auch abschaltbar). Es fehlt allerdings ein asphärischer Bereich, wodurch Fahrzeuge im toten Winkel nicht so gut erkannt werden können. Die serienmäßigen Xenonscheinwerfer leuchten die Fahrbahn gut aus.

⊖ Bodennahe Hindernisse hinter dem Fahrzeug sind nicht zu erkennen, weil das Heckfenster nicht weit nach unten reicht.

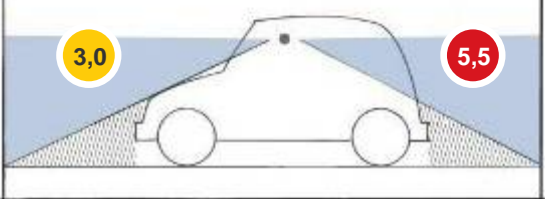
## Rundumsicht



## 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.



Bis auf die breiten Dachsäulen im Heckbereich ist die Rundumsicht zufriedenstellend.

3,4

## Ein-/Ausstieg

Aufgrund des sehr hohen Schwellers und Sitzes fällt das Ein- und Aussteigen vorne nicht besonders leicht. Auch hinten stören die hohen Schweller, auch wenn die Türöffnungen breit und gerade sind. Der Zustieg zur dritten Sitzreihe ist beschwerlich, obwohl beide Sitzteile der zweiten Sitzreihe nach vorne geschoben werden können, es steht aber trotzdem nur ein kleiner Spalt zur Verfügung, um nach hinten zu gelangen.

⊕ Durch das schlüssellose Zugangssystem kann der Schlüssel beim Öffnen oder Schließen des Fahrzeugs in der Tasche bleiben. Zum Verriegeln muss aber ein Knopf an einem der vorderen Türgriffe gedrückt werden, an den hinteren Türen und an der Heckklappe fehlt ein Verriegelungsknopf. Haltegriffe sind für den Beifahrer und die außen Sitzenden der zweiten Sitzreihe vorhanden. Die vorderen Türen haben eine Einstiegsbeleuchtung.

0,6

## Kofferraum-Volumen\*

⊕ Der Kofferraum hat ein sehr großes Stauvolumen von 585 l, bei umgeklappter zweiter Sitzreihe erhöht sich das Volumen auf 990 l (jeweils gemessen bis Fensterunterkante). Das Fahrzeug lässt sich über einen großen Bereich bis zum Dach beladen.

⊖ Bei aufgestellter dritter Sitzreihe stehen nur noch 115 l Kofferraumvolumen zur Verfügung.



Der Kofferraum des ix55 stellt beeindruckende 585 l Platz für das Gepäck zur Verfügung.

2,1

## Kofferraum-Zugänglichkeit

⊕ Die Heckklappe öffnet und schließt vollelektrisch. Personen bis 1,85 m passen unter die geöffnete Klappe ohne sich den Kopf anzuschlagen. Der Kofferraum ist gut zugänglich, weil die Ladeöffnung groß ist und keine Bordwand beim Ein- und Ausladen stört. Nur die Ladekante könnte etwas niedriger sein. Das Format ist zweckmäßig, der Kofferraum kann gut genutzt werden. Der Boden steigt zwar bei umgeklappten Sitzen leicht an, wirkt aber wenig störend.

⊖ Es fehlt eine Gepäckraumabdeckung. Dadurch kann von außen in den Kofferraum gesehen werden - die Einbruchgefahr steigt dadurch.

2,0

## Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Rücksitzlehne ist asymmetrisch geteilt, der Klappmechanismus ist leicht zu bedienen. Für loses Gepäck gibt es ein Ablagefach, es fehlt aber ein Gepäcknetz.

2,0

## INNENRAUM

2,2

### Bedienung

- +** Der neue ix55 ist mit einer Reihe an elektrischen Helfern ausgestattet. So lässt sich das Lenkrad in einem weiten Bereich elektrisch einstellen, die Sitze sind ebenfalls über Elektromotoren einstellbar. Sensoren schalten das Fahrlicht und die Scheibenwischer bei Bedarf automatisch ein. Die Spiegel lassen sich über einen gut erreichbaren Schalter elektrisch einstellen, der rechte fährt beim Einlegen des Rückwärtsgangs automatisch nach unten und erleichtert so das seitliche Einparken. Die Instrumente sind klar gezeichnet und dank der weißen Beleuchtung gut ablesbar. Die Bedienung der Heizung erfordert etwas Eingewöhnung, da die Tasten alle gleichförmig sind und dadurch schlecht zuzuordnen sind. Das Radio ist in optimaler Höhe angebracht und auch über Tasten am Lenkrad bedienbar. Nur das Fahrfenster verfügt über eine Auf- und Abwärtsautomatik, alle Fensterheber funktionieren auch ohne Zündung, bis eine Türe geöffnet wird. Vorne gibt es viele praktische Ablagen, nur Flaschenhalter für große Flaschen fehlen, auch hinten sind genügend Ablagen vorhanden. Das Handschuhfach ist zufriedenstellend groß und beleuchtet (nur bei eingeschaltetem Fahrlicht). Die Innenraumbeleuchtung ist sehr gut, es gibt Leseleuchten für alle Mitfahrer, selbst die dritte Sitzreihe verfügt über eine extra Leuchte im Dachhimmel. Bei einer geöffneten Türe oder Heckklappe wird der Fahrer über eine Warnleuchte informiert (nicht bei geöffneter Motorhaube). Der serienmäßige Tempomat lässt sich über Lenkradtasten einfach bedienen, es fehlt aber eine Anzeige der vorgewählten Geschwindigkeit. Der Bordcomputer informiert den Fahrer über Restreichweite und Kraftstoffverbrauch. Der Blinker besitzt eine praktische Antippfunktion (einmal tippen, dreimal blinken).
- Der Kontrast der blauen Tastenbeleuchtung auf den silber gehaltenen Schaltern ist sehr schlecht. Vorn muss man sich zum Schließen voll geöffneter Türen weit hinauslehnen, weil die Griffe dann zu weit weg sind. Zum Anlegen der Rücksitzgurte sind zwei Hände erforderlich, weil die Schösser nicht fixiert sind. Die Kontrollleuchte für das Fahrlicht fehlt, die der Nebelscheinwerfer und der -rückleuchte ist im Schalter untergebracht und schlecht erkennbar. Unverständlich ist, dass selbst gegen Aufpreis kein Navigationssystem lieferbar ist - in dieser Klasse gehört ein Navigationssystem zum guten Ton.



**Die Verarbeitung hat im ix eine gute Qualität erreicht, die Bedienung ist weitgehend funktionell.**

1,9

### Raumangebot vorne\*

- +** Personen bis 1,90 m finden auf den Vordersitzen genügend Beinfreiheit. Dank der großen Innenbreite ist das subjektive Raumgefühl gut.

---

## 1,7 Raumangebot hinten\*

⊕ Auch in der zweiten Sitzreihe findet man dank der großzügigen Innenbreite ein gutes Raumgefühl vor. Hier finden selbst Personen bis 1,95 m genügend Platz (zweite Sitzreihe komplett nach hinten geschoben, Vordersitze auf 1,85 m Personengröße eingestellt). Selbst in der dritten Sitzreihe finden Personen bis 1,75 m ausreichend Platz. Das Raumgefühl ist hier noch zufriedenstellend.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,95 m ausreichend Platz vor.

---

## 2,5 Innenraum-Variabilität

⊕ Die zweite Sitzreihe besitzen einen großen Längsverstellbereich. Die dritte Sitzreihe kann bei Nichtgebrauch platzsparend versenkt werden - die hintersten Sitze können aber nicht ausgebaut werden, dadurch muss auch bei Nichtgebrauch das zusätzliche Gewicht mitgeführt werden.

---

## 2,3 KOMFORT

---

### 2,6 Federung

Die Feder- /Dämpferabstimmung des ix55 zeigt sich ausgewogen, lange Fahrbahnwellen auf der Autobahn werden gut abgedämpft. Bei niedrigeren Geschwindigkeiten ist eine leichte Stuckerneigung vorhanden. Kurze Bodenwellen und Einzelhindernisse werden zufriedenstellend pariert. Seitenneigung und Vertikalbewegungen sind ausgeprägt vorhanden und könnten geringer sein.

⊕ Dank Niveaueingleich an der Hinterachse ändert sich die Federung bei beladenem Fahrzeug kaum.

---

### 2,5 Sitze

⊕ Die vorderen Sitze sind körpergerecht geformt und dank der angenehmen Federung recht bequem. Nur der Seitenhalt könnte besser sein. Dank der Höhen- und Neigungseinstellung des Fahrersitzes findet man schnell eine gute Sitzposition. Eine in der Intensität elektrisch einstellbare Lordosenstütze am Fahrerplatz sorgt für gute Rückenunterstützung. Das Leder ist perforiert, wodurch man im Sommer nicht so schnell schwitzt, zudem gibt es auf den Vordersitzen eine Sitzbelüftung. Die Vorder- und äußeren Rücksitze sind mit einer Sitzheizung ausgestattet. In der zweiten Sitzreihe sitzt man ebenfalls recht bequem, die Lehnenneigung lässt sich einstellen. Der Seitenhalt ist aber gering und die Oberschenkelauflage etwas zu gering.

⊖ Die Sitze der dritten Sitzreihe sind kaum ausgeformt. Sie sind zwar gut gepolstert, aber aufgrund des geringen Abstandes zum Boden sitzt man in unbequemer Hockstellung.

---

### 1,5 Innengeräusch

⊕ Der Geräuschpegel im Innenraum ist sehr niedrig. Den leisen Motor hört man kaum, auch Windgeräusche halten sich trotz der hohen Karosserieform in Grenzen.

## 2,1 Klimatisierung

(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer) Die Heizung spricht vorne passabel an, hinten dauert es deutlich länger. Auch die maximale Heizleistung ist nur akzeptabel.

⊕ Das Fahrzeug ist serienmäßig mit einer Drei-Zonen-Klimaautomatik ausgestattet. Fahrer, Beifahrer und die hinten Sitzenden können sich die Temperatur separat einstellen. Die automatische Umluftfunktion sorgt im Innenraum für gute Atemluft.

## 2,1 MOTOR/ANTRIEB

### 2,3 Fahrleistungen\*

⊕ Der neu entwickelte V6-Dieselmotor mit 3,0 l Hubraum besitzt stolze 451 Nm. Dank variabler Turbinengeometrie des Turboladers liegt das maximale Drehmoment von 1.750 U/min - 3.500 U/min an, das sorgt für gute Fahrleistungen, obwohl das Fahrzeug ein Leergewicht von über 2,2 t besitzt.

⊖ Beim Losfahren aus dem Stand zeigt sich eine leichte Anfahrtschwäche.

## 1,3 Laufkultur

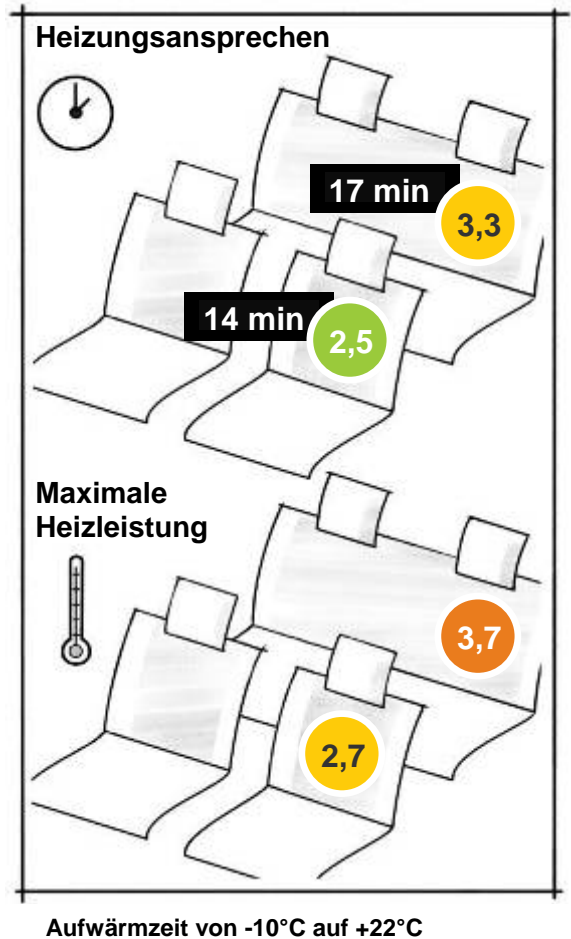
⊕ Der neue Common-Rail-Diesel verrichtet seine Arbeit sehr unauffällig. Vibrationen oder Brummfrequenzen sind so gut wie nicht vorhanden.

## 2,5 Schaltung

⊕ Die Sechs-Stufen-Automatik schaltet die Gänge weich aber etwas träge durch. Beim Kickdown dauert es kurz, bis der richtige Gang gefunden wird. Die Gänge können auch manuell durch Antippen des Wählhebels gewechselt werden.

## 1,8 Getriebeabstufung

⊕ Die Sechs-Stufen des Automatikgetriebes passen gut zum drehmomentstarken Dieselmotor. In den unteren Gangstufen könnte die Spreizung etwas größer sein. Die Gesamtübersetzung passt gut, selbst bei hohen Geschwindigkeiten sind noch Drehzahlreserven vorhanden.



3,6

## FAHREIGENSCHAFTEN

3,5

### Fahrstabilität

Bei einem plötzlichen Lenkimpuls pendelt das Fahrzeug hin und her, was sich wenig sicher anfühlt. Das ESP unterstützen hier aber den Fahrer. Das Fahrzeug zeigt sich trotz der breiten Reifen wenig empfindlich bei Spurrillen oder Fahrbahnverwerfungen.

**+** Der Allradantrieb „Interactive Torque Management“ sorgt durch variable Kraftverteilung für optimale Traktion. Für noch bessere Traktion beim Anfahren im Gelände- oder Anhängerbetrieb kann bis zu einer Geschwindigkeit von 38 km/h der Allradantrieb permanent zugeschaltet werden.

**-** Beim ADAC-Ausweichtest zeigt der ix55 Schwächen. Das Fahrzeug untersteuert erst stark, beim Gegenlenken bricht dann das Heck aus. Das ESP kann das Fahrzeug geradeso am Kippen hindern, der Fahrer muss früh gegenlenken, um mit dem Fahrzeug nicht zu schleudern.

3,1

### Kurvenverhalten

Aufgrund des hohen Schwerpunktes untersteuert das Fahrzeug bei schnell durchfahrenen Kurven deutlich, das ESP greift hier aber ein und unterstützt den Fahrer. Geht man in der Kurve plötzlich vom Gas, zeigt das Fahrzeug Lastwechselreaktionen, welche sich aber noch im akzeptablen Rahmen bewegen und dadurch unkritisch sind.

3,3

### Lenkung\*

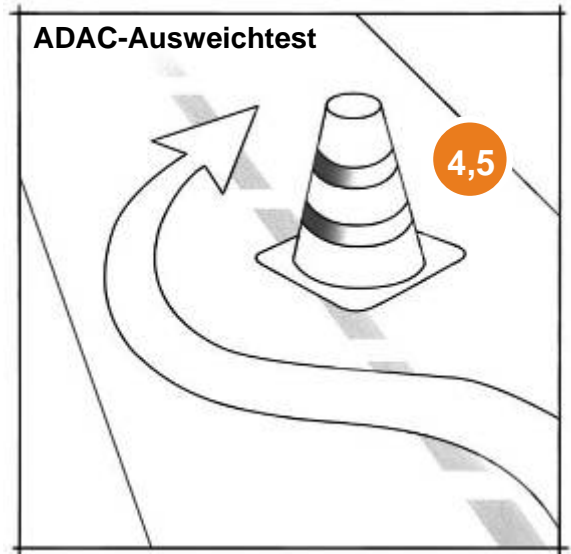
Die Lenkung spricht akzeptabel an, vermittelt dem Fahrer aber wenig Kontakt zur Fahrbahn. Die Zielgenauigkeit leidet unter der indirekten Auslegung der Lenkung. Bei Rangieren ist der Kraftaufwand gering. Der Wendekreis beträgt recht große 12,8 m.

4,3

### Bremse

**-** Der durchschnittliche Bremsweg aus 100 km/h bis zum Stillstand beträgt schlechte 42,5 m (Mittelwert aus 10 Messungen, halbe Zuladung, Serienbereifung). Die Bremse zeigt sich dabei wenigstens standfest, bei mehreren Bremsungen wird der Bremsweg sogar etwas kürzer. Das Ansprechen und die Dosierbarkeit der Bremse ist dabei nur akzeptabel, das Bremspedal fühlt sich teigig und unpräzise an.

#### 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.

---

**2,6**

## SICHERHEIT

---

**2,6**

### Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

- + Das Fahrzeug ist serienmäßig mit ESP ausgestattet. Die hochgesetzten Rückleuchten sind von nachfolgenden Wagenlenkern gut zu erkennen. An den Vordertüren warnen Rückleuchten bei geöffneten Türen, hinten Rückstrahler. Das serienmäßige direkt messende Reifendruckkontrollsystem informiert den Fahrer bei einem drohenden Druckverlust an einem oder mehreren Rädern.
- Der Kraftstoff-Einfüllstutzen befindet sich auf der gefährlichen linken, dem Verkehr zugewandten Seite. Die links vom Fahrer angeordnete Fuß-Feststellbremse kann im Notfall vom Beifahrer nicht erreicht werden.

**2,3**

### Passive Sicherheit - Insassen

- + Ein Crashtestergebnis laut Euro-NCAP liegt noch nicht vor. Das Fahrzeug besitzt aber Front-, Seiten- und durchgehende Kopfairbags, dadurch sollten fünf Sterne durchaus möglich sein. Die aktiven Kopfstützen vorne reichen in der Höhe für Personen bis 1,85 m, aufgrund des geringen Abstandes zum Kopf können sie beim Heckaufprall optimal wirken. An den stabilen Türgriffen lässt sich hohe Zugkraft aufbringen. So kann man nach einem Unfall verklemmte Türen leichter öffnen.
- Hinten reichen die Kopfstützen nur für kleine Personen bis 1,65 m auf der dritten Sitzreihe sogar nur für 1,55 m große Personen. Die Abstände zum Kopf sind noch akzeptabel. Nur der Fahrersitz ist mit einem Anschnallerinnerer ausgestattet.

**3,0**

### Kindersicherheit

- + Der rechte Front-Airbag lässt sich (mit dem Zündschlüssel) deaktivieren. Dann dürfen auf dem Beifahrersitz auch rückwärts gerichtete Kindersitze befestigt werden. Ein Isofix-System mit drittem Befestigungspunkt (TOP-Tether) zur Verankerung von Kindersitzen ist serienmäßig an den äußeren Rücksitzplätzen vorhanden. Auch Kinderrückhaltesysteme ohne Isofix-System lassen sich auf diesen Plätzen zufriedenstellend befestigen. Die beiden Sitze der dritten Sitzreihe eignen sich ebenfalls zum Transport von Kindersitzen, allerdings sind die Platzverhältnisse eng, wodurch es mühevoll ist dort Kindersitze zu befestigen.
- Die Schösser der Rücksitzgurte sind an flexiblen Gurten befestigt. Dadurch ist es mühsam, Kinder-Rückhaltesysteme zu befestigen. Die hinteren Fenster besitzen keinen Einklemmschutz, hier können Kräfte von über 200 N wirken. Die Kindersicherungen an den hinteren Türen können von Kindern zu leicht bedient werden.

**3,5**

### Fußgängerschutz

- Der Fußgängerschutz ist bei allen SUV's insgesamt inakzeptabel. Alle Frontbereiche und die gesamte Motorhaube sind noch viel zu aggressiv gestaltet und führen deshalb zu einem hohen Verletzungsrisiko für Fußgänger. Besonders kleinere Personen sind bei einem Zusammenstoß davon betroffen, weil die Front ziemlich hoch ist. Darin macht auch der neue Hyundai ix55 keine Ausnahme.



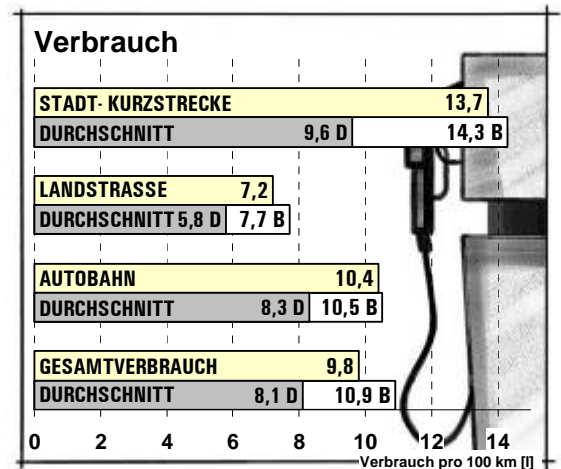
## 3,6 UMWELT/ECOTEST

### 4,5 Verbrauch/CO<sub>2</sub>\*

– Der Verbrauch fällt hoch aus. Laut Messung sind im Schnitt 9,8 l/100 km Diesel fällig. Das entspricht einem CO<sub>2</sub>-Ausstoß von 261 g/km. Dadurch reicht es beim ADAC-EcoTest nur für 15 Punkte. In der Stadt sind es 13,7 l, außerorts 7,2 l und auf der Autobahn 10,4 l pro 100 km.

### 2,6 Schadstoffe

Trotz Rußpartikelfilter ist der Schadstoffausstoß recht hoch. Speziell der hohe Anteil an Stickoxiden im Autobahnzyklus sorgt für nur 34 Punkte in diesem Kapitel. Insgesamt erreicht der ix55 3,0 CRDi mit 49 Punkten nur zwei Sterne beim ADAC-EcoTest.



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

## 4,0 WIRTSCHAFTLICHKEIT

### 3,8 Betriebskosten\*

Trotz des hohen Verbrauchs fallen die Betriebskosten aufgrund des günstigeren Diesel-Kraftstoffs noch akzeptabel aus.

### 3,5 Werkstatt- / Reifenkosten\*

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

### 3,4 Wertstabilität\*

Große Geländewägen sind nach wie vor sehr beliebt, dadurch sollte der Restwertverlauf trotz des hohen Verbrauchs zufriedenstellend sein.

### 3,8 Kosten für Anschaffung\*

– Die Premium-Ausstattung des Hyundai ix55 3,0 CRDi ist für knapp 47.000 Euro zu haben. Angesichts der sehr guten Serienausstattung geht der Preis in Ordnung.

5,5

## Fixkosten\*

– Der großvolumige Dieselmotor sorgt für sehr hohe Steuern - 543 Euro müssen jährlich berappt werden. Da auch die Einstufungen in den Versicherungsklassen durchweg ungünstig sind, fallen die Fixkosten sehr hoch aus.

4,0

## Monatliche Gesamtkosten\*

– Die absoluten monatlichen Kosten sind recht hoch. Vor allem die hohen Fixkosten lassen die Gesamtkosten in die Höhe schnellen.

### DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

<b>TYP</b>	3.0 V6 CRDi
<b>Aufbau/Türen</b>	GE/5
<b>Zylinder/Hubraum [ccm]</b>	6/2959
<b>Leistung [kW(PS)]</b>	176(239)
<b>Max. Drehmoment[Nm] bei U/min</b>	451/1750
<b>0-100 km/h[s]</b>	10,4
<b>Höchstgeschwindigkeit [km/h]</b>	200
<b>ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]</b>	9,8 D
<b>CO2 [g/km]</b>	249
<b>Versicherungsklassen KH/VK/TK</b>	23/26/24
<b>Steuer pro Jahr [Euro]</b>	543
<b>Monatliche Gesamtkosten [Euro]</b>	871
<b>Preis [Euro]</b>	42.290

#### 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-Haftpfl.  
 VK = Vollkasko  
 TK = Teilkasko

#### Kraftstoff

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

## DATEN UND MESSWERTE

6-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro4 III
Hubraum	2959 ccm
Leistung	176 kW (239 PS)
bei	3800 U/min
Maximales Drehmoment	451 Nm
bei	1750 U/min
Kraftübertragung	Allrad aut. zuschaltbar
Getriebe	6-Gang-Automatikgetriebe
Reifengröße (Serie)	245/60R18H
Reifengröße (Testwagen)	<b>245/60R18H</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	<b>12,8 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	200 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,4 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	<b>6,0 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	42,5 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	<b>9,8 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>13,7/ 7,2/ 10,4 l</b>
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Herstellerangabe/Test	249g/km/ <b>261g/km</b>
Innengeräusch 130km/h	<b>66dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	4840/1972/1795 mm
Leergewicht/Zuladung	<b>2210 kg/570 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>585 l/990 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/2500 kg
Dachlast	100 kg
Tankinhalt	78 l
Reichweite	<b>795 km</b>
Garantie	3 Jahre
Rostgarantie	10 Jahre

ADAC-Testwerte fett

## KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	<b>150 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten	<b>80 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>147 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>547 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>924 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	23/26/24
Grundpreis	46.990 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.



## AUSSTATTUNG

### TECHNIK

Abstandsregelung, elektronisch	nicht erhältlich
Allradantrieb	Serie
Automatikgetriebe	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Head-Up-Display	nicht erhältlich
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Parkhilfe, elektronisch (hinten)	Serie
Regen- und Lichtsensor	Serie
Reifendruckkontrolle	Serie
Spurassistent	nicht erhältlich
Tempomat	Serie
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Xenonlicht	Serie

### INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	Serie
Keyless Entry	Serie
Klimaautomatik (3-Zonen)	Serie
Navigationssystem	nicht erhältlich
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie
Sitzbezüge, Leder	Serie
Sitze, hinten, beheizbar	Serie
Sitze, vorn, beheizbar	Serie

### AUSSEN

Anhängerkupplung (nur als Zubehör)	nicht erhältlich
Lackierung Metallic	790 Euro <sup>o</sup>
Schiebe-Hubdach	1.090 Euro <sup>o</sup>

<sup>o</sup> im Testwagen vorhanden

## TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT<sup>1</sup>

**2,7**

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

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