



Lancia Musa 1.3 jtd Multijet 16v Oro

Fünftürige Großraumlimousine in der Kleinwagenklasse (66 kW / 90 PS)

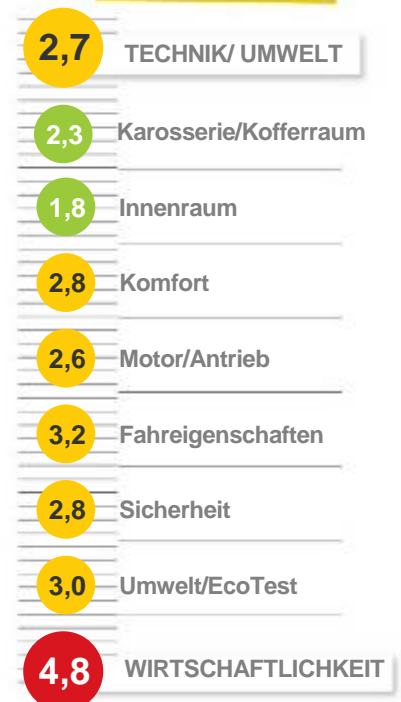
Lancia baut italienische Autos mit besonderem Flair - solcher ist auch der Musa. Beim letzten Facelift hat er LED-Rückleuchten bekommen - eine Besonderheit bei den Kleinwagen. Aber auch im Innenraum kann man sich den kleinen Van exklusiv ausstatten, u.a. mit Alcantara-Sitzbezügen, Zwei-Zonen-Klimaautomatik und einem aufwendigen Navigationssystem mit großem Display. Technisch jedoch ist das Auto schon etwas in die Jahre gekommen. Nachwievor gut ist der 1,3-l-Turbodiesel, das Fahrwerk hingegen könnte etwas mehr Souveränität vertragen. Immerhin ist ESP Serie und sechs Airbags schützen im Ernstfall die Insassen. Die Exklusivität hat aber ihren Preis, im Testfall ab 19.450 Euro, weitere schöne und edle Details kosten zusätzlich.

Karosserievarianten: keine **Konkurrenten:** Citroen C3 Picasso, Fiat Idea, Renault Modus

- + gutes Platzangebot, großer Kofferraum, einfache Bedienung, besondere Details wie LED-Rückleuchten, ESP Serie
- schlechte Bremsen, verhältnismäßig teuer in Anschaffung und Unterhalt



ADAC-URTEIL



Verarbeitung

Die Verarbeitung und das Finish der Karosserie machen einen zufriedenstellenden Eindruck. An manchen Stellen könnte etwas mehr Feinarbeit angewendet werden, dennoch wirken die Karosserie- und Anbauteile robust genug, um auch ein längeres Autoleben zu überstehen. Im Innenraum setzt sich dieser Eindruck fort, die Materialqualität ist ordentlich und die Bauteile zufriedenstellend zusammengesetzt, einen Premiumanspruch können sie aber nicht ganz gerecht werden. Einzelne Chromapplikationen sollen einen edlen Eindruck vermitteln, feines Alcantara ist den höheren Ausstattungsvarianten vorbehalten. Im Falle einer Reifenpanne steht ein Notrad zur Verfügung.

+ Der Tankverschluss ist in die zentrale Türverriegelung einbezogen. Die Türausschnitte sind nach außen gut gegen Verschmutzen abgedichtet. Auf dem Dach sind Lasten bis 75 kg erlaubt. Es dürfen effektiv 425 kg (inklusive Fahrer) zugeladen werden.

- Der Motorraum ist kaum nach unten abgeschottet, er kann also leicht verschmutzen; zudem werden Lärmemissionen und Luftverwirbelungen begünstigt, die den Verbrauch erhöhen. An den Fahrzeugflanken gibt es lackierten Seitenleisten, die schützen etwas vor unvorsichtig geöffneten Nachbartüren. Front- und Heckschürzen müssen aber ohne Schutzleisten auskommen, kleine Kratzer verursachen schnell teure Reparaturen.

Sicht

Bei der ADAC-Rundumsichtmessung erreicht der Musa nur ein ausreichendes Ergebnis, besonders die breiten B- und C-Säulen schränken die Sicht nach draußen ein. Die Sicht im Innenspiegel geht in Ordnung. Das Halogenlicht leuchtet die Fahrbahn recht ordentlich aus, es gibt aber einige hellere Lichtflecken, die Homogenität ist nicht einwandfrei. Bei der Reichweite kommt das Licht ebenfalls nicht an Xenonlicht heran.

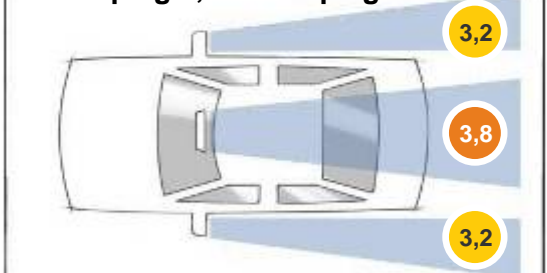
+ Durch seine erhöhte Sitzposition hat der Fahrer eine gute Übersicht und kann das Verkehrsgeschehen entsprechend beobachten.

- Während man nach vorne den Boden noch nah genug am Auto sehen kann, ist die Sicht nach hinten heraus aufgrund der höheren Fensterkante nicht mehr ganz ausreichend. Gänzlich inakzeptabel sind die Außenspiegel, sie sind nicht nur viel zu klein, sondern bieten aufgrund ihrer Spiegelbild-Vergrößerung zudem einen viel zu eingeschränkten Ausblick nach schräg hinten.

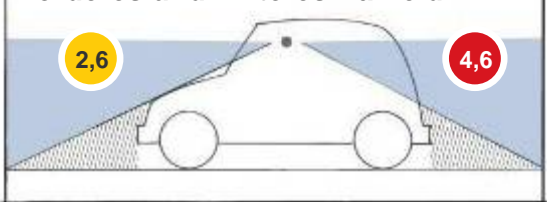
Rundumsicht



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 breiten Dachsäulen erschweren die Sicht nach schräg hinten.

1,9

Ein-/Ausstieg

⊕ Das Ein- und Aussteigen fällt vorne wie hinten angenehm leicht, die Schweller sind niedrig und die Sitzflächen in günstiger Höhe. Dank hoher Türausschnitte kommt man der Dachkante nicht zu nahe. Die Türen lassen sich mit einer praktischen Fernbedienung ent- und verriegeln. Für alle Außensitzenden (außer für den Fahrer) gibt es Haltegriffe am Dachhimmel. Die Türbremsen könnten etwas kräftiger ausgelegt sein, um die Türen auch an Steigungen sicher offenzuhalten.

1,2

Kofferraum-Volumen*

⊕ Das Gepäckabteil fasst im Normalfall 330 l. Klappt man die Sitze um, erweitert sich das Volumen auf stattliche 770 l (gemessen bis Fensterunterkante). Dank der steil stehenden Heckscheibe kann man den Kofferraum über einen weiten Bereich bis zum Dach beladen.



Mit 330 l Volumen ist der Kofferraum standesgemäß groß.

2,0

Kofferraum-Zugänglichkeit

⊕ Die Kofferraumklappe lässt sich leicht öffnen und anheben. Sie schwenkt fast 1,90 m hoch und gibt eine große Ladeöffnung frei. Die Ladekante liegt mit knapp über 62 cm angenehm niedrig, beim Ausladen stört die innere Bordwand mit knapp 13 cm aber etwas. Insgesamt ist das Format des Gepäckabteils zweckmäßig und gut nutzbar, die verhältnismäßig geringe Tiefe erleichtert die Zugänglichkeit.

⊖ Die Kofferraumbeleuchtung fällt etwas schwach aus.

2,3

Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Rücksitzlehne ist dreiteilig, zum Transport langer Gegenstände wie Skier kann man auch nur den mittleren Teil herunterklappen. Die Sitzfläche kann zweiteilig hochgeklappt werden. Die Rückbank wird beim kompletten Umklappen aufgestellt, das ergibt einen ebenen Boden, schränkt aber etwas die Ladetiefe ein. Der Klappmechanismus der Rückbank lässt sich recht leicht bedienen, zum kompletten Umklappen müssen die Vordersitze relativ weit nach vorne geschoben sein.

⊖ Für kleine Utensilien fehlen Ablagefächer oder Netze zur Fixierung.

1,8 INNENRAUM

2,1 Bedienung

Das Zündschloss ist zufriedenstellend angeordnet, man muss mit dem Schlüssel aber genau hineinzielen, um ihn nicht zu verhaken. Die Bedienelemente für die Klimatisierung sind zwar günstig angeordnet, durch ihre Verschachtelung aber unübersichtlich; die Umluftfunktion wird über einen schwergängigen Drehregler aktiviert - eine zeitabhängige automatische Abschaltung ist damit nicht möglich. Die elektrischen Fensterheber funktionieren nur mit eingeschalteter Zündung, ihnen fehlt eine Auf- oder Abwärtsautomatik. Die Anordnung der Instrumente in der Mitte des Armaturenbretts ist nicht ideal, die Anzeigen selbst kann man recht gut ablesen.



Der Musa überzeugt durch gute Funktionalität sowie Verarbeitungsqualität.

⊕ Das Lenkrad ist gut angeordnet, es lässt sich in Höhe und Reichweite einstellen. Die Position der Pedale ist nicht ganz optimal, der Schalthebel dagegen liegt hoch und in idealer Reichweite. Der Lichtschalter ist gut erreichbar im linken Lenkstockhebel untergebracht. Das Radio befindet sich an günstiger Stelle, die Tasten lassen sich gut bedienen, der Kontrast der Beschriftung ist aber schlecht. Für alle wichtigen Funktionen sind Kontroll- und Warnleuchten vorhanden (auch Abblendlicht). Über den Bordcomputer lassen sich u.a. Momentan- und Durchschnittsverbrauch abrufen. Der Blinker verfügt über eine Antipp-Funktion (1x Tippen, 3x Blinken). An Steigungen unterstützt der Hill-Holder das Anfahren. Die Außenspiegel lassen sich leicht einstellen, das Bedienelement liegt günstig. Die Hebel und Drehräder der Vordersitzeinstellung sind gut angeordnet und ausreichend leichtgängig. Vorne gibt es große Ablagen und Becherhalter, hinten stehen immerhin Türfächer zur Verfügung. Insgesamt ist die Bedien-Ergonomie des Musa gut, der Gewöhnungsaufwand hält sich in vertretbaren Grenzen.

1,1 Raumangebot vorne*

⊕ Auf den vorderen Plätzen gibt es reichlich Platz, die Sitze lassen sie soweit zurückschieben, dass auch noch über 2 m große Personen gut Platz finden. Diese haben sogar noch üppig Kopffreiheit. Auch die Innenbreite ist für diese Fahrzeugklasse großzügig bemessen. Dass sich somit ein angenehmes Raumgefühl ergibt, versteht sich von selbst.

2,1 Raumangebot hinten*

Der Musa verfügt über vier vollwertige Sitze und einen schmalen Notsitz hinten in der Mitte.

⊕ Auch auf den hinteren Plätzen gibt es Platz in Hülle und Fülle. Sind die Vordersitze für 1,85 m große Personen eingestellt, finden auf den Fond-Plätzen noch 1,96 m große Leute locker Platz - Kopffreiheit steht noch mehr zur Verfügung. Zwei Erwachsene sitzen hinten also bequem, für drei nebeneinander wird es eng.



Auf den äußeren Sitzplätzen finden Personen bis 1,96 m Körpergröße ausreichend Platz. Der mittlere Sitzplatz ist zu schmal und für längere Fahrten kaum geeignet.

2,8 KOMFORT

2,6 Federung

Insgesamt ist Lancia die Abstimmung der Federn und Dämpfer zufriedenstellend gelungen. Klar in Richtung Komfort getrimmt, werden lange Fahrbahnwellen gut geschluckt, es ergibt sich aber ein leichtes Nachschwingen. Insgesamt halten sich die Aufbaubewegungen beim Beschleunigen und Bremsen aber in Grenzen.

⊕ Der Vorteil der weichen Abstimmung liegt bei kurzen Bodenwellen und Einzelhindernissen wie abgesenkten Kanaldeckeln, hier schluckt die Federung die Unebenheiten gut und verhindert harte Schläge bis zu den Insassen. Eine Stuckerneigung ist praktisch nicht feststellbar.

⊖ Als klarer Nachteil erweist sich die starke Seitenneigung in schnell durchfahrenen Kurven.

2,7 Sitze

Die Lehnen und Flächen der Vordersitze sind ordentlich geformt. Bei schneller Kurvenfahrt fehlt es aber an Seitenhalt. Ähnlich sieht es auf der Rückbank aus, dort fällt der Seitenhalt aufgrund der spärlichen Konturen aber noch geringer aus. Insgesamt sitzt man hinten aber nicht schlecht, auch Erwachsene können eine angenehme Sitzposition finden und erhalten eine gute Oberschenkelunterstützung.

⊕ Der Fahrersitz verfügt über eine Höheneinstellungsmöglichkeit, er kann verschiedenen Staturen gut angepasst werden. Der Sitzkomfort der ausgewogen gefederten Sitze ist recht gut.

⊖ Dem Beifahrersitz fehlt eine Höheneinstellung.

2,9 Innengeräusch

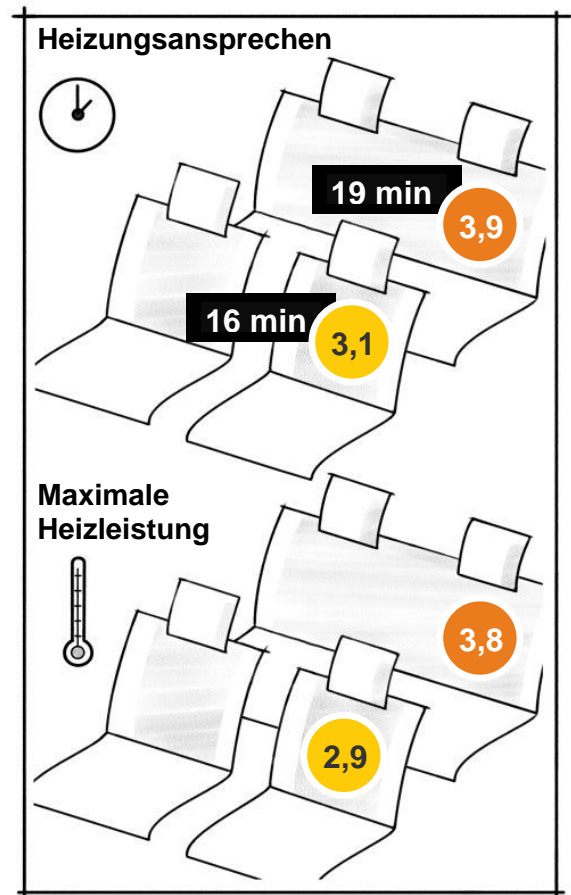
Der gemessene Geräuschpegel bis 130 km/h liegt im zufriedenstellenden Bereich. Das Motorgeräusch ist hörbar, aber nicht störend. Die Fahr- und Windgeräusche halten sich ebenfalls in Grenzen und sind nicht auffällig laut.

3,4 Klimatisierung

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

Die Heizung spricht vorne zufriedenstellend an und zeigt eine ordentliche Heizwirkung. Hinten sind Ansprechen und Wirkung messbar schlechter und bewegen sich fast schon im ausreichenden Bereich. Die serienmäßige manuelle Klimaanlage sorgt im Sommer für rasche Abkühlung. Gegen Aufpreis ist auch eine Zwei-Zonen-Klimaanlage lieferbar.

⊖ Bei der manuellen Klimaanlage kann die Temperatur nur grob vorgewählt werden, will man eine bestimmte Temperatur halten, muss man immer wieder selbst nachjustieren. Die Luftmengenverteilung lässt sich nur grob und in bestimmten Kombinationen einstellen.



Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C

2,6 MOTOR/ANTRIEB

3,1 Fahrleistungen*

Der kleine Dieselmotor legt sich ordentlich ins Zeug und verhilft dem Musa zu recht ordentlichen Fahrleistungen. Überholvorgänge sind damit keine Risikoaktionen, wenn man die Gänge ausdreht und schnell schaltet, sind zufriedenstellende Beschleunigungsvorgänge möglich. Auch schaltfaules Fahren stellt kein Problem da, die Elastizitätswerte im vierten und fünften Gang fallen befriedigend aus.

⊖ Beim Losfahren aus dem Stand ist eine deutliche Anfahrschwäche spürbar, besonders wenn der Motor noch kalt ist.

2,0 Laufkultur

⊕ Der Common-Rail-Diesel zeigt eine recht gute Laufkultur, Vibrationen halten sich in Grenzen und belästigen die Insassen kaum. Auch Brummen oder Dröhnen treten kaum auf.

2,6 Schaltung

Die Vortwärtsgänge lassen sich zufriedenstellend schalten, es fehlt ein wenig an Präzision. Die Länge der Schaltwege fällt durchschnittlich aus. Es ist aber auch schnelles Schalten möglich, ohne dass es hakt. Der Rückwärtsgang lässt sich leicht einlegen, er könnte aber deutlicher von den Vorwärtsgängen abgesetzt sein, z.B. durch einen Ring am Schaltknäufel als Sicherung.

2,0 Getriebeabstufung

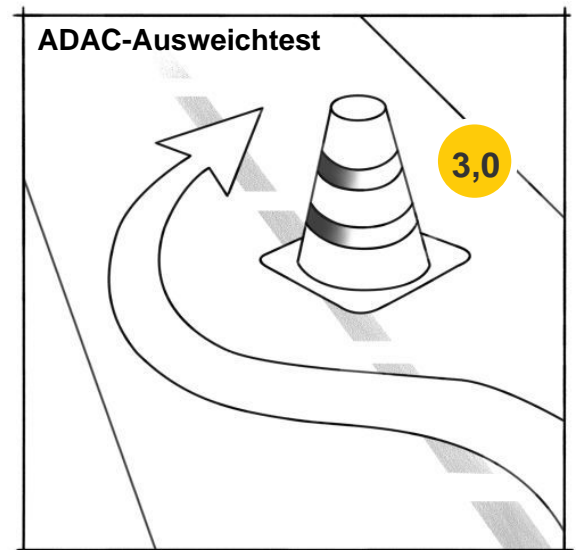
⊕ Die Abstufung des Fünfgang-Getriebes passt gut zur Leistungscharakteristik des Motors, es ergeben sich keine zu großen Sprünge zwischen den Gängen. Insgesamt ist die Übersetzung gut gelungen, der Motor dreht auch bei Autobahntempo nicht zu hoch und hat dennoch genug Kraftreserven.

3,2 FAHREIGENSCHAFTEN

2,7 Fahrstabilität

Im ADAC-Ausweichtest schneidet der Musa durchschnittlich ab. Dank in Deutschland serienmäßigem ESP wird Schleudern oder Kippen verhindert. Zunächst schiebt der Minivan über die Vorderachse, anschließend drängt er etwas mit dem Heck nach außen. Die Vorstellung ist nicht sehr souverän, aber ungefährlich.

⊕ Der Musa fährt ansonsten überwiegend richtungsstabil; Längsrillen und Fahrbahnverwerfungen bringen ihn kaum vom Kurs ab. Wenn die Fahrbahn weniger griffig ist, bremst die elektronische Traktionskontrolle die Antriebsräder ab und verbessert das Vorwärtkommen.



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.

2,7

Kurvenverhalten

In schnell durchfahrenen Kurven untersteuert der Musa, ein Verhalten, das nicht besonders agil ist, aber auch weniger geübte Fahrer nicht überfordert. Im Grenzbereich greift auch hier das ESP helfend ein. Bei plötzlichem Gaswegnehmen in der Kurve ändert sich das Eigenlenkverhalten nur wenig. Auch Beladen fährt sich der Musa sicher.

3,0

Lenkung*

Die Lenkung arbeitet einigermaßen präzise und spricht bei schnellen Ausweichmanövern zufriedenstellend an. Sie vermittelt dem Fahrer einen akzeptablen Kontakt zur Fahrbahn. Auch das Übersetzungsverhältnis geht in Ordnung.

- + Der Kraftaufwand am Lenkrad ist beim Rangieren sehr gering.
- Ein Wendekreis von 11,7 m ist für einen Kleinwagen, auch in Van-Form, zu viel.

4,1

Bremse

- Hier leistet sich der Musa einen schweren Patzer: bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der Wagen durchschnittlich 42 m (Mittel aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Reifen 195/60 R15). Zwar zeigt sich die Bremsanlage einigermaßen Standfest, aber auf konstant schlechtem Niveau. Ansprechen und Dosierbarkeit der Bremse gehen in Ordnung.

2,8

SICHERHEIT

2,5

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

+ Der Musa ist serienmäßig mit dem elektronischen Stabilitätsprogramm ESP und einem Bremsassistenten ausgestattet, der es auch dem weniger geübten Fahrer ermöglicht, das volle Bremspotential zu nutzen. Optional ist ein indirekt messendes Reifendruckkontrollsystem erhältlich. Die LED-Rücklichter sprechen schnell an und sind sehr gut zu erkennen. In geöffneten Türen warnen Rückstrahler den von hinten herannahenden Verkehr.

2,9

Passive Sicherheit - Insassen

Ein Crashtest nach EuroNCAP-Norm liegt nicht vor. Der technisch verwandte Fiat Idea hat im Jahr 2006 beim EuroNCAP-Crash vier von fünf Sternen erreicht. Der Musa bietet serienmäßig Front-, vordere Seiten- sowie von vorne nach hinten durchgehende Kopfairbags. Die vorderen Kopfstützen bieten Personen bis zu einer Größe von 1,80 m einen guten Schutz, positiv ist der geringe Abstand zwischen Kopf und Kopfstütze.

- Die Kopfstützen hinten bieten nur Personen bis zu einer Größe von 1,65 m guten Schutz - das ist eindeutig zu wenig. Da hilft auch der geringe Abstand zwischen Kopfstütze und Kopf nicht viel.

2,1

Kindersicherheit

Es können nur zwei Kindersitze auf der Rückbank nebeneinander installiert werden. Ohnehin ist der Mittelsitz durch seine Sitzwulst nicht geeignet. Ein Crashtest nach EuroNCAP-Norm ist nicht vorhanden, der Fiat Idea, technisch verwandt, erreicht bei der Kindersicherheit nur zwei von fünf Sternen.

+ Das Angurten von Kindersitzen auf der Rückbank fällt leicht, weil die Gurtschlösser fest installiert sind; zudem sind sie verwechslungssicher gestaltet. Die Gurtlängen reichen auch für Sitze mit hohem Gurtbedarf, die Gurtanlenkpunkte sind weit genug auseinander und die Gurtschlösser kurz genug - so können Kindersitze sicher befestigt werden. Der Beifahrerairbag lässt sich über den Bordcomputer deaktivieren, dann können auch auf dem Beifahrersitz rückwärtsgerichtete Babyschalen verbaut werden.

- Isofix wird nur gegen Aufpreis geliefert.

4,0

Fußgängerschutz

- Ein EuroNCAP-Ergebnis für den Musa liegt nicht vor, der ähnlich gebaute Fiat Idea hat nur einen von vier Sternen erreicht. Es ist beim Musa von einem ähnlich mageren Ergebnis auszugehen.

3,0

UMWELT/ECOTEST

3,6

Verbrauch/CO2*

Der Musa 1.3 jtd Multijet wird in Deutschland serienmäßig mit Partikelfilter ausgeliefert. Ordert man das automatisierte Schaltgetriebe DFN, fällt der Filter weg - eigentlich unverständlich. Im Test trat der Musa ohne Filter an, da er so auch in einigen europäischen Nachbarländern verkauft wird. Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch liegt im EcoTest bei 5,3 l Diesel pro 100 km. Damit verbunden ist ein CO₂-Ausstoß von 140 Gramm pro Kilometer. Innerorts verbraucht der Minivan 5,9 l, außerorts 4,3 l und auf der Autobahn 6,3 l Diesel alle 100 km.

2,3

Schadstoffe

+ Die Schadstoffanteile im Abgas bewegen sich noch im guten Bereich - mit geschlossenem Partikelfilter könnten die Werte deutlich besser sein. Denn auch im anspruchsvollen Autobahnzyklus fallen die NO_x-Werte recht niedrig aus. Insgesamt reicht es zu 37 Punkten im Schadstoff-Bereich des EcoTest - zusammen mit den 24 Punkten für den CO₂-Teil ergeben sich insgesamt 61 Punkte und damit drei von vier möglichen EcoTest-Sternen.

4,8

WIRTSCHAFTLICHKEIT

2,4

Betriebskosten*

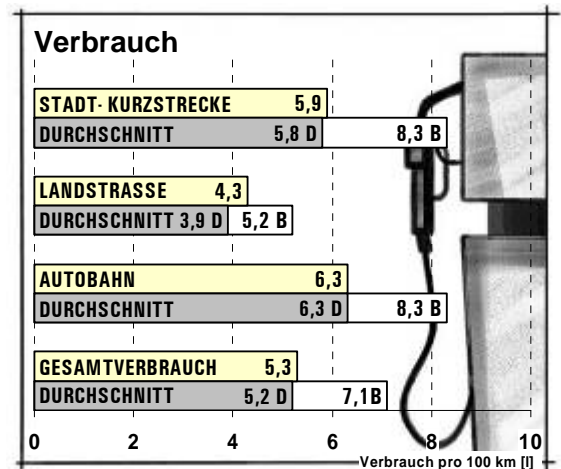
⊕ Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Verbrauch an weniger teurem Diesel nicht zu hoch ausfällt, kann der Musa hier eine noch gute Bewertung erreichen.

5,3

Werkstatt- / Reifenkosten*

Für eine Beurteilung liegen uns noch keine (endgültigen) Daten des Herstellers vor - die Berechnung der Werkstattkosten basiert auf Erfahrungswerte.

⊕ Lancia gewährt eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.



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

5,1

Wertstabilität*

⊖ Um die Wertbeständigkeit des Musa ist es nicht gut bestellt, Gründe gibt es mehrere: zum einen ist das Modell schon recht lange auf dem Markt und innerhalb des vierjährigen Berechnungszeitraums ein Modellwechsel zu erwarten. Zum anderen führt Lancia in Deutschland eher ein Nischendasein und ist entsprechend nur unter den wenigen Fans beliebt - das drückt auch auf den Preis beim Wiederverkauf. Als Drittes fehlt auch noch moderne Technik, die auch in einigen Jahren das Auto besonders interessant machen würde.

4,7

Kosten für Anschaffung*

⊖ Knapp 19.500 Euro sind eine Menge Geld für einen Kleinwagen, auch wenn es sich um einen gut ausgestatteten Minivan handelt. Immerhin sind Klimaanlage und CD-Radio schon dabei und auch auf der Sicherheits-Seite lässt sich Lancia nicht lumpen und verpasst dem Musa serienmäßig sechs Airbags und das wichtige elektronische Stabilitätsprogramm ESP.

4,3

Fixkosten*

⊕ Günstig fällt die KFZ-Steuer mit 123 Euro aus, der hier getestete Musa kann von der neuen Berechnung der Steuer mit CO₂-Komponente profitieren.

⊖ Während sich die Kosten für die Haftpflicht-Versicherung noch im zufriedenstellenden Bereich bewegen, wird es bei Teilkasko und Vollkasko richtig teuer, weil die Typenklassen-Einstufungen sehr ungünstig ausfallen. Damit ist der Musa als 1,3-l-Diesel eher für Vielfahrer mit hohem Schadensfreiheitsrabatt interessant.

Monatliche Gesamtkosten*

– Teuer bei den Unterhaltskosten und bei der Anschaffung, zusätzlich eine schlechte Wertbeständigkeit - das alles treibt die absoluten monatlichen Kosten in die Höhe, moderate Treibstoffkosten können das schlechte Ergebnis nicht mehr retten. So sind die Monatskosten im Umfeld seiner Klasse für diesen Musa sehr hoch.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.4 8v	1.4 16v	1.3 jtd Multijet 16v	1.3 jtd Multijet 16v	1.6 jtd Multijet 16v
Aufbau/Türen	GR/5	GR/5	GR/5	GR/5	GR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1368	4/1368	4/1248	4/1248	4/1598
Leistung [kW(PS)]	57(78)	70(95)	51(70)	66(90)	88(120)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	115/3000	128/4500	180/1750	180/1750	300/1500
0-100 km/h[s]	13,5	11,5	15,4	12,5	9,9
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	163	175	159	173	190
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	6,9 S	7,0 S	5,5 D	5,3 D	5,4 D
CO2 [g/km]	145	146	129	120	124
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/20/16	17/18/16	15/20/21	15/20/21	15/21/21
Steuer pro Jahr [Euro]	78	80	157	123	160
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	469	496	481	493	564
Preis [Euro]	15.250	17.650	16.950	19.450	23.600

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

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro4, 5L
Hubraum	1248 ccm
Leistung	66 kW (90 PS)
bei	4000 U/min
Maximales Drehmoment	180 Nm
bei	1750 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	195/60R15T
Reifengröße (Testwagen)	195/60R15H
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Trommel
Wendekreis links/rechts	11,65 m
Höchstgeschwindigkeit	173 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	12,5 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	8,7 s
Bremsweg aus 100 km/h	42,1 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	5,3 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	5,9/ 4,3/ 6,3 l
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	120g/km/ 140g/km
Innengeräusch 130km/h	70dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4035/1698/1660 mm
Leergewicht/Zuladung	1275 kg/425 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	330 l/770 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	400 kg/1000 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	47 l
Reichweite	885 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	8 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Regen- und Lichtsensor	280 Euro
Automatikgetriebe (Entfall DPF)	300 Euro
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Parkhilfe, elektronisch	300 Euro
Reifendruckkontrolle	190 Euro
Tempomat	200 Euro
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	nicht erhältlich

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	250 Euro/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Audioanlage (CD-Radio)	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie/270 Euro
Innenspiegel, automatisch abblendend	nicht erhältlich
Klimaanlage/Klimaautomatik	Serie/500 Euro
Knieairbag	nicht erhältlich
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie
Zentralverriegelung	Serie

AUSSEN

Außenspiegel, elektrisch einstellbar (+ beheizt)	Serie
Lackierung Metallic	410 Euro ^o
Schiebe-Hubdach	890 Euro

^o im Testwagen vorhanden

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	95 Euro
Monatliche Werkstattkosten	59 Euro
Monatliche Fixkosten	78 Euro
Monatlicher Wertverlust	262 Euro
Monatliche Gesamtkosten	494 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	15/20/21
Grundpreis	19.450 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.



familien-
freundlich

gute Zu-
ladenög-
lichkeit

komfort-
betont

gute
Sicherheit

fahraktiv

lang-
strecken-
tauglich

wirt-
schaftlich

TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹

2,7

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

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte Klassenbezogen