



Subaru Outback 2.5i ecomatic Comfort Navigation Lineartronic

Fünftürige Kombilimousine der oberen Mittelklasse (123 kW / 167 PS)

Subaru verkauft den Outback als SUV, obwohl er trotz erhöhter Bodenfreiheit und Allradantrieb wesentlich stärker in Richtung Kombi als in Richtung Geländewagen tendiert. Der 2,5 Liter-Boxermotor bietet eine hervorragende Laufkultur und kann neben Superkraftstoff auch mit Autogas (LPG) betrieben werden. Das stufenlose Automatikgetriebe (CVT Lineartronic) kann per Lenkradpaddel durch simulierte Schaltstufen geschaltet werden. Im Automatikmodus tendiert es aber stark zu hohen Drehzahlen. Wie es für Subaru typisch ist, tritt der Outback serienmäßig mit Allradantrieb an und bietet hervorragende Traktion auch auf unbefestigtem Untergrund. Sowohl die Fixkosten als auch die Betriebskosten (sehr günstige Kraftstoffkosten im Gasbetrieb) sind erschwinglich. Wer aber mit dem praktischen Allradler im Alltag sparen will, muss erst mal einen Anschaffungspreis von 47.000 € überwinden. Für den bekommt man aber immerhin ein annähernd komplett ausgestattetes Auto. **Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** u. a.: Audi A6 Allroad, Skoda Superb 4x4, Volvo V70 AWD.

+ einfache Bedienung, kultivierter Motor, Allradantrieb, günstige Unterhaltskosten, niedriges Innengeräusch

- kein Fingereinklemmschutz an den hinteren Fenstern, Kopfstützen hinten zu kurz, hoher Anschaffungspreis



ADAC-URTEIL



2,7

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,3

Verarbeitung

⊕ Die Verarbeitung der Karosserie und des Innenraums liegt qualitativ auf hohem Niveau. Die verwendeten Materialien im Innenraum sind sauber verarbeitet und wirken hochwertig. Der Kunststoff, die Aluminiumimitate und das Leder hinterlassen einen guten Eindruck. Der Unterboden ist weitgehend glattflächig und der Motorraum von unten zum Großteil verschlossen. Das verhindert unnötige Luftwirbel am Unterboden und somit einen erhöhten Kraftstoffverbrauch. Auch die Türschweller sind gegen Verschmutzung abgedichtet, robuste Stoßleisten schützen die Schweller vor Kratzern. Auf der Dachreling dürfen maximal 80 kg transportiert werden. Der Outback besitzt eine hohe zulässige Zuladung von maximal 385 kg.

⊖ Die Tankklappe ist nicht in die Zentralverriegelung integriert, sie wird über einen Hebel im Fußraum entriegelt. Für den Deckel fehlt ein Halter, er baumelt notgedrungen über den Lack. Es fehlen Schutzleisten an den Stoßfängern und Türen, welche den Lack vor kleinen Parkremplern oder unvorsichtig geöffneten Türen schützen würden. Die aufgesetzten grauen Designelemente an Stoßstangen und Schwellern bringen keinen nennenswerten Vorteil. Das Fahrzeug ist nur mit einem Reifenreparaturset ausgestattet, welches sich aber bereits bei kleinen Schäden als unwirksam erweisen kann. Immerhin spendiert Subaru trotzdem einen Wagenheber und Bordwerkzeug.

2,8

Sicht

Die Übersichtlichkeit der Karosserie ist zufriedenstellend. Bei der Rundumsichtmessung schneidet der Outback durchschnittlich ab. Fehlende Einparksensoren werden zumindest nach hinten durch eine Rückfahrkamera ersetzt. Die Sicht im Innenspiegel ist akzeptabel, ein automatisch abblendender Innenspiegel ist nicht lieferbar.

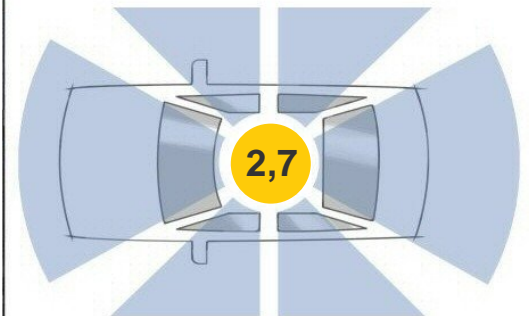
⊕ Das Fahrzeug ist serienmäßig mit hellen Xenonscheinwerfern ausgestattet. Die beheizbaren Außenspiegel sind großzügig dimensioniert, leider fehlt ein asphärischer Bereich, wodurch Objekte im toten Winkel besser erkannt werden könnten. Die Sicht auf Hindernisse vor dem Fahrzeug ist dank der abfallenden Motorhaube gut. Bei Regen wird die Windschutzscheibe großzügig gereinigt.

⊖ Hindernisse direkt hinter dem Fahrzeug können aufgrund der hohen Scheibenlinie kaum erkannt werden.

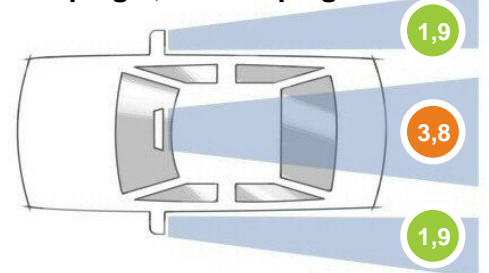


Trotz der nicht versenkbaren Kopfstützen ist die Sicht nach schräg hinten noch einigermaßen gut.

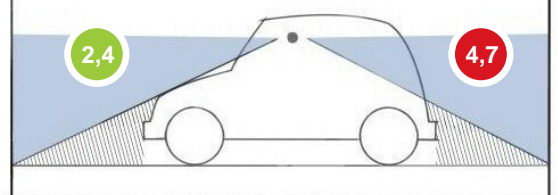
Rundumsicht



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.

2,9 Ein-/Ausstieg

Die vorderen Plätze sind nicht leicht zu erklimmen. Die hohen und breiten Schweller müssen überwunden werden, der Abstand zwischen Sitzfläche und Dach ist knapp.

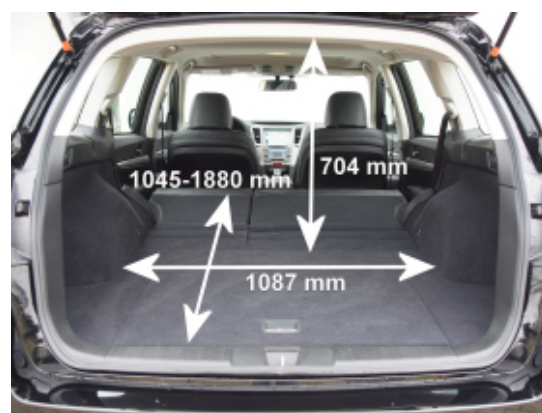
⊕ Hinten steigt man dank weit öffnender Türen und großer Türausschnitte recht komfortabel ein und aus, aber auch hier stört der breite Schweller etwas. Gut sind die hoch eingebauten Sitze. Dank Keyless-Entry kann der Schlüssel beim Öffnen und Schließen des Fahrzeugs in der Tasche bleiben. Haltegriffe am Dach sind für alle außen sitzenden Insassen vorhanden.

⊖ Die Türaufhalter sind für die schweren Türen zu schwach dimensioniert, so können an Steigungen die Türen kaum offen gehalten werden. Wird das Fahrzeug von außen verriegelt, können die Türen von innen nicht mehr geöffnet werden. Ein unbeabsichtigtes Einsperren ist möglich.

3,0 Kofferraum-Volumen*

Der Kofferraum fällt mit 355 l nur durchschnittlich aus.

⊕ Bei umgeklappter Rücksitzbank vergrößert sich das Ladevolumen auf großzügige 745 Liter (gemessen bis zur Scheibenunterkante).



Der Kofferraum ist mit 355 l Volumen in dieser Fahrzeugklasse nur von durchschnittlicher Größe.

2,2 Kofferraum-Zugänglichkeit

⊕ Die Heckklappe lässt sich einfach öffnen und schließen. Sie schwingt 1,85 m nach oben und behindert selbst große Personen nicht. Gepäckstücke müssen kaum angehoben werden: Beim Einladen muss die Ladekante in 67 cm Höhe überwunden werden, beim Ausladen gibt es keine Kante die stört. Die Ladeöffnung ist üppig. Auch sperrige Gegenstände können ohne Probleme eingeladen und im praktisch geformten Kofferraum verstaut werden.

⊖ Weit vor gerutschte Gegenstände können kaum erreicht werden. Kontakt zur hinteren Stoßstange und dadurch verschmutzte Kleidung lässt sich kaum verhindern. Die Beleuchtung des Gepäckabteils ist schwach.

2,4 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzbank ist asymmetrisch geteilt umklappbar.

⊕ Der Klappmechanismus kann im Fahrgastraum und vom Kofferraum aus bedient werden und funktioniert einfach und leichtgängig.

⊖ Für kleine Utensilien gibt es nur ein kleines Fach unter dem Kofferraumboden, kleine Haken und ein Zurrband. Gepäcknetze gibt es nicht.

2,1

INNENRAUM

1,9

Bedienung

+ Das in der getesteten Variante serienmäßige Navigations- und Radiosystem mit Touchscreen ist einfach und intuitiv bedienbar und in guter Höhe angeordnet. Das höhen- und längeneinstellbare Lenkrad lässt sich optimal dem Fahrer anpassen, auch die Pedale und der Schalthebel sind gut angeordnet. Etwas versteckt angebracht ist der Starttaster, welcher aber immer beleuchtet ist. Die Klimautomatik ist einfach zu bedienen, per Luftgütesensor wird die Umluftfunktion automatisch gesteuert. Die meisten Schalter sind beleuchtet, nur die Tasten für die Sitzpositionsspeicherung (Memory) und die Drehräder der Luftausströmer sind nicht beleuchtet. Die elektrischen Fensterheber funktionieren nur mit Zündung und besitzen keine Auf-/Abwärtsautomatik. Nur das Fahrerfenster funktioniert auch ohne Zündung und besitzt eine Antippfunktion. Vorne gibt es genügend sinnvolle Ablagen, an den Rückseiten der Vordersitze findet man Lehnentaschen. Der Fahrersitz wird elektrisch eingestellt, der Beifahrersitz mechanisch. Das Handschuhfach ist zufriedenstellend groß, ist aber nur bei eingeschalteter Zündung beleuchtet. Die Instrumente sind gut ablesbar, es fehlt aber eine Kühlwassertemperaturanzeige. Die Kraftstoffanzeige pendelt auf- und ab. Eine Fahrlichtautomatik und ein Regensensor sind Serie. Der Tempomat ist einfach über Lenkradtasten bedienbar, es wird aber nicht die gespeicherte Geschwindigkeit angezeigt. Die Berganfahrhilfe unterstützt den Fahrer beim Anfahren am Berg.

- Der Ablagekasten zwischen den Vordersitzen stört beim Angurten. Der Taster der elektrischen Handbremse ist unpraktisch vor dem linken Knie angebracht.



Sehr gute Funktionalität gepaart mit ausgezeichneter Verarbeitungsqualität kennzeichnen den Outback.

2,2

Raumangebot vorne*

+ Auf dem Fahrerplatz finden Personen bis 1,95 m ausreichend Platz. Die Kopffreiheit reicht auch für größere Personen. Die für diese Fahrzeugklasse nur durchschnittliche Innenbreite hat ein zufriedenstellendes subjektives Raumgefühl zur Folge.

2,2

Raumangebot hinten*

Auf den hinteren Plätzen können zwei erwachsene Personen bequem sitzen. Der mittlere Platz kann nur als Notsitz verwendet werden

+ Sind die vorderen Sitze für Personen mit 1,85 m Größe eingestellt, so finden hinten sogar Passagiere mit zwei Meter Körpergröße Platz. Trotz der mäßigen Innenbreite fühlt man sich nicht beengt.



Auf den hinteren Sitzplätzen finden Personen bis 2,0 m Körpergröße ausreichend Platz vor.

2,1 KOMFORT

2,0 Federung

⊕ Das sehr ausgewogene Fahrwerk federt kurzweilige Unebenheiten und Einzelhindernisse recht souverän ab. Lange Bodenwellen werden ebenfalls komfortabel abgefedert. Es ist so gut wie keine Stuckerneigung vorhanden. Der Outback liegt ruhig auf der Fahrbahn, die Seitenneigung in Kurven hält sich dabei noch in Grenzen. Auch bei voll beladenem Fahrzeug ändert sich der Federungskomfort kaum. An der Hinterachse ist eine Niveauregulierung verbaut, welche das Heck auch bei Beladung auf einer konstanten Höhe hält und somit für gleichbleibende Fahreigenschaften sorgt.

2,3 Sitze

Der Seitenhalt der weich gepolsterten Vordersitze lässt etwas zu Wünschen übrig. Die perforierten Lederbezüge erlauben nur eine durchschnittliche Durchlüftung. Die Rücksitzbank ist mäßig ausgeformt.

⊕ Der Fahrersitz lässt sich elektrisch in Höhe und Neigung einstellen. Die Vordersitze sind gut geformt und bieten auch bei langen Fahrten angenehmen Sitzkomfort. Die hohe Lehne des Fahrersitzes ist mit einer Lordosenstütze ausgestattet, welche sich aber nur in der Intensität und nicht in der Höhe einstellen lässt. Die Sitzposition des Fahrers ist entspannt und sicher. Die Fondpassagiere können die Neigung der sehr hohen Rücksitzlehnen einstellen.

⊖ Der Beifahrersitz ist weder höhen- noch neigungseinstellbar.

1,9 Innengeräusch

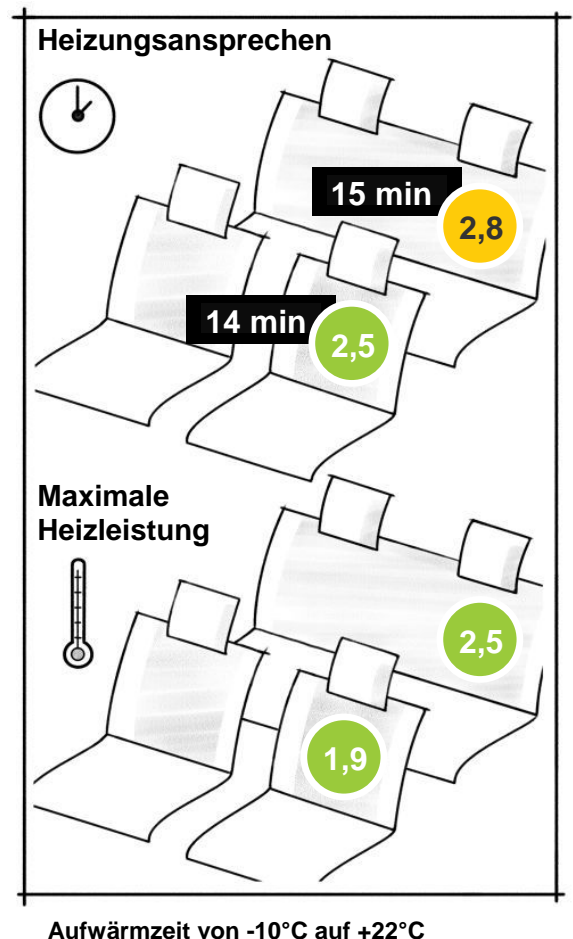
⊕ Das gemessene Innengeräusch bei 130 km/h ist mit 66,8 dB (A) sehr niedrig. Wind- und andere Fahrgeräusche treten kaum auf. Nur das Motorengeräusch kann zeitweilig nerven. Fordert man Leistung ab, so tendiert das CVT-Getriebe zu hohen Drehzahlen. Der konstante und hohe Drehzahlpegel wirkt dann penetrant.

2,2 Klimatisierung

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

⊕ Die serienmäßige Klimaautomatik kühlt den Innenraum schnell auf angenehme Temperaturen. Die Temperatur kann für den Fahrer und Beifahrer getrennt eingestellt werden. Auch die Heizleistung stellt zufrieden. Auf den vorderen Plätzen ist nach 14 Minuten die Wohlfühltemperatur von 22° C erreicht. Hinten dauert es nur eine Minute länger.

⊖ Die Luftverteilung lässt sich nur für Fahrer- und Beifahrer zusammen einstellen und ist nur grob justierbar.



2,8 MOTOR/ANTRIEB

3,7 Fahrleistungen*

Der mit LPG-Autogas betriebene Subaru bietet nur mäßige Fahrleistungen. Für den Sprint von 60 auf 100 km/h unter voller Beschleunigung braucht er im Schnitt 8,2 Sekunden. Im Benzinbetrieb absolviert er diesen simulierten Überholvorgang eine Sekunde schneller. Ebenso nur Durchschnitt.

1,7 Laufkultur

+ Bauartbedingt erzeugt der Boxermotor kaum Vibrationen, denn durch die gegenüberliegende Anordnung der Zylinder heben sich die bei der Bewegung der Kolben entstehenden Massenkräfte wechselseitig auf. Erst oberhalb 4.000 Touren beginnt der Motor zu dröhnen.

2,7 Schaltung

+ Das stufenlose Getriebe kann auch über Schaltwippen am Lenkrad manuell bedient werden. Dann werden sechs Schaltstufen simuliert. Der Wechsel der Stufen wird sehr zügig vollzogen. Im Display wird über die eingelegte Schaltstufe informiert. Die Bedienung des Wählhebels ist unkompliziert.

- Jedes Betätigen des Gaspedals quittiert das CVT-Getriebe im Automatikbetrieb mit dem Einsatz sehr hoher Drehzahlen. Hier könnte das Getriebe feiner appliziert sein.

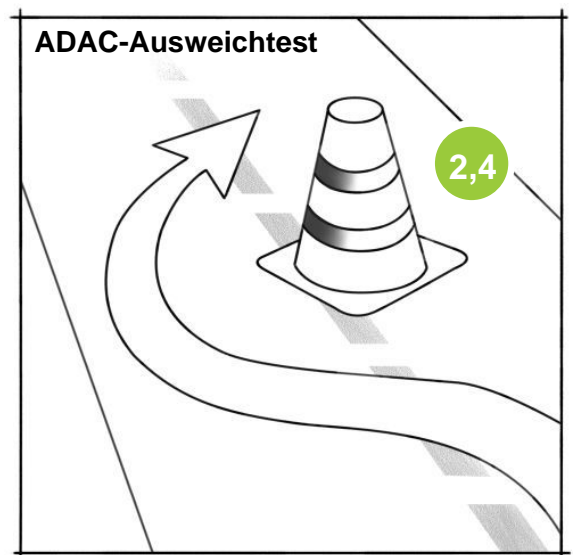
2,4 Getriebeabstufung

+ Ein stufenloses Getriebe bietet theoretisch für jeden Betriebszustand die passende Übersetzung. Beim starken Beschleunigen setzt die Automatik aber unangenehm hohe Drehzahlen ein. Wird das Getriebe manuell bedient, passen die Schaltstufen sehr gut. Bei Autobahnrichtgeschwindigkeit (130 km/h) dreht der Motor mit gerade mal 2.300 Touren. Das spart auf längeren Reisen Kraftstoff.

2,2 FAHREIGENSCHAFTEN

2,1 Fahrstabilität

+ Der Outback hält bei Längsrillen und Fahrbahnverwerfungen gut den Kurs. Durch den permanenten Allradantrieb gibt es auch bei rutschiger Fahrbahn keine Traktionsprobleme. Einen plötzlichen Lenkimpuls nimmt der Kombi gelassen hin. Beim ADAC Ausweichtest zeigt sich der Subaru klar übersteuernd, was das ESP erst spät aber sehr effektiv stabilisiert.



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.

1,5

Kurvenverhalten

⊕ Bei schnellen Kurvenfahrten liegt der Wagen mit dem symmetrischen, tief liegenden Antriebsstrang ruhig und sicher; die Tendenz zum Untersteuern kommt auch weniger geübten Fahrern zugute. Lastwechselreaktionen sind zwar deutlich vorhanden, werden aber durch das ESP gut abgefangen.

2,0

Lenkung*

Der Wendekreis fällt mit 11,8 m durchschnittlich aus.

⊕ Die präzise Lenkung spricht selbst bei hohem Tempo spontan an und vermittelt dem Fahrer guten Kontakt zur Fahrbahn. Beim Rangieren lässt sich das Lenkrad leicht drehen. Das Lenkgetriebe ist direkt übersetzt.

2,7

Bremse

Der Subaru Outback steht bei einer Vollbremsung aus 100 km/h nach nur zufriedenstellenden 39 m (Mittelwert aus zehn Einzelbremsungen, halbe Zuladung, Serienreifen). Bremsen-Fading tritt auch nach mehrmaligen Bremsungen nicht auf.

⊕ Die Bremse lässt sich fein dosieren und spricht spontan an. Der Bremsassistent hilft dem Fahrer das volle Potential der Bremsanlage zu mobilisieren.

2,5

SICHERHEIT

2,8

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Das elektronische Stabilitätsprogramm VDC (vergleichbar mit ESP) und einen Bremsassistenten gibt es serienmäßig.

⊖ Es fehlen Rückleuchten in den vorderen Türen, welche den nachfolgenden Verkehr bei geöffneten Türen warnen würden. Der links vom Fahrer angeordnete Schalter für die Handbremse kann im Notfall vom Beifahrer nicht erreicht werden.

2,1

Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Der Subaru erreicht beim ADAC-Crash 79% der möglichen Punkte beim Insassenschutz (Crashtest wurde mit dem vergleichbaren Legacy Kombi durchgeführt). Er zeigt nur leichte Schwächen beim Fronterash und beim Pfahlaufprall. Die Sicherheitsausstattung besteht aus Front-, Seiten- und Vorhangairbags sowie Gurtstraffer inkl. Kraftbegrenzer auf den Vordersitzen. Die Kopfstützen vorne weisen ein aktives Schutzsystem gegen Halswirbelsäulenverletzungen auf. Die vorderen Kopfstützen reichen in der Höhe für Personen bis 1,95 m Körpergröße. An den stabilen Türgriffen lässt sich hohe Zugkraft aufbringen. So kann man nach einem eventuellen Unfall an den Türen hohe Zugkraft aufbringen. Gurtwarner sind nur für Fahrer und Beifahrer vorhanden, nicht aber für die hinten Sitzenden. Subaru ist bisher der einzige Hersteller, der in jeden Neuwagen die ADAC-Rettungskarte legt und somit die Rettungskräfte bei der gezielten Personenrettung nach Unfällen unterstützt.

– Die hintere Kopfstützenhöhe reicht nur für Personen bis zu 1,65 m und der Abstand zwischen Kopfstütze und Hinterkopf ist relativ groß. Für Verbandskasten und Warndreieck sind keine separaten Halter vorhanden.

2,7 Kindersicherheit

+ Der Subaru erreicht 73% der Punkte bei der Kindersicherheit (Test durchgeführt mit vergleichbarem Legacy Kombi). Auf den hinteren Außensitzen können Kindersitze recht einfach und lagestabil befestigt werden. Isofix und Ankerhaken sind hier serienmäßig.

– Laut Betriebsanleitung dürfen auf dem Mittelsitz keine Kindersitze transportiert werden. Da der Beifahrerairbag nicht deaktivierbar ist, dürfen auch hier generell keine rückwärtsgerichteten Kindersitze befestigt werden. Die Kindersicherungen der hinteren Türen können auch von Kindern leicht bedient werden.

2,7 Fußgängerschutz

Beim Fußgängerschutztest schneidet der Legacy recht gut ab. Er erreicht 58% der möglichen Punkte. Der Stoßfänger und der mittlere Bereiche der Motorhaube sind entschärft, zu aggressiv sind aber noch alle Randbereiche der Motorhaube.

2,1 UMWELT/ECOTEST

2,8 Verbrauch/CO2*

Im Gasbetrieb verbraucht der Outback durchschnittlich 12,4 Liter auf 100 km, wird er im Benzinmodus gefahren, so begnügt er sich mit 9,1 Litern. Der Durchschnittstestverbrauch errechnet sich aus den Verbräuchen in der Stadt (15,6 l/100 km bzw. 11,6 l/100 km), außerorts (9,2 l/100 km bzw. 7,3 l/100 km) und auf der Autobahn (14,4 l/100 km bzw. 9,5 l/100 km). Bemessen nach den Regeln des ADAC EcoTest erhält er dafür 32 bzw. 28 Punkte.

1,3 Schadstoffe

+ Der Schadstoffausstoß des LPG-Outback ist sehr gering. Sowohl im Gasbetrieb als auch im Benzinbetrieb erhält er im EcoTest bei der Schadstoffbewertung 47 Punkte. Als Gasfahrzeug bekommt er somit insgesamt 79 Punkte, als Benziner erreicht er 75 Punkte, was in beiden Fällen zu vier Sternen führt.

2,6 WIRTSCHAFTLICHKEIT

1,9 Betriebskosten*

Die Betriebskosten werden hauptsächlich aus den Kraftstoffkosten ermittelt.

+ Da LPG (Autogas) sehr günstig angeboten wird, sind die Betriebskosten auch bei einem durchschnittlichen Verbrauch niedrig.

1,5 Werkstatt- / Reifenkosten*

Alle 15.000 km oder alle 12 Monate muss der Subaru zum Ölwechsel-Service, alle 30.000 km oder zwei Jahre zur Inspektion. Der 2,5 Liter Benziner besitzt einen Zahnriemen, der spätestens nach 165.000 Kilometer oder nach elf Jahren gewechselt werden muss.

⊕ Subaru gewährt eine dreijährige Herstellergarantie bis max. 100.000 Kilometer; für den Allradantrieb sogar bis fünf Jahre oder 120.000 Kilometer. Gemäß eigenen Angaben verbaut Subaru eine langlebige Auspuffanlage und gewährt eine dreijährige Herstellergarantie bis maximal 100.000 Kilometer. Die Kosten für den Reifenersatz halten sich bei Verwendung der Seriengröße auf erfreulich niedrigem Niveau. Auch die Werkstattstundenpreise sind noch verhältnismäßig preisgünstig.

⊖ Alle 15.000 km oder alle 12 Monate ist eine Inspektion fällig, was relativ kurze Inspektionsabstände und damit häufigere Werkstattbesuche bedeutet.

1,4 Wertstabilität*

⊕ Dem Outback 2,5 CVT LPG wird im vierjährigen Kalkulationszeitraum ein stabiler Restwertverlauf prognostiziert. Das Fahrzeug ist geländegängig, geräumig und praktisch. Mit dem Gasantrieb ist auch die nächsten Jahre kostengünstiger Fahrzeugbetrieb garantiert. Argumente, die den Subaru auch auf dem Gebrauchtwagenmarkt zu einem gesuchten Objekt werden lassen.

3,8 Kosten für Anschaffung*

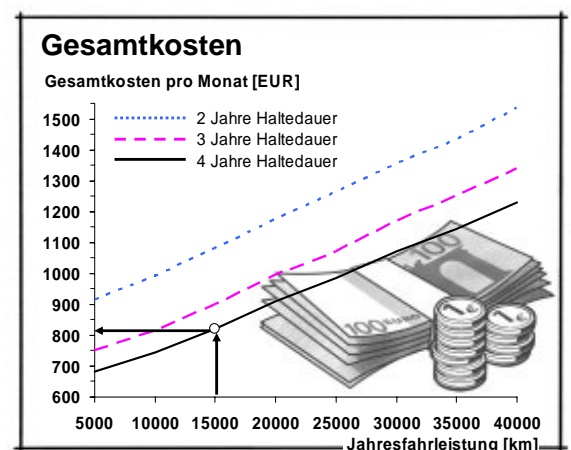
Ein Schnäppchen ist der Subaru Outback 2.5 i ecomatic Comfort Navigation Lineartronic nicht. Der Grundpreis liegt bei 47.000 €. Viel teurer kann er aber auch nicht mehr werden. Als Sonderausstattung ist gerade mal eine Metalliclackierung erhältlich, der Rest ist bereits serienmäßig an Bord.

2,3 Fixkosten*

⊕ Fixkosten sind, typisch für einen Benziner, gering. Bei der Versicherung ist nur die Haftpflichtklasse etwas teurer, die Kaskoklassen sind erschwinglich. Die Kfz-Steuer schlägt mit 178 € pro Jahr zu Buche.

3,1 Monatliche Gesamtkosten*

Der Betrieb und die Fixkosten des Outback sind zwar günstig, aber trotzdem erreicht er bei den monatlichen Gesamtkosten nur eine durchschnittliche Bewertung. Auch der prozentuale Wertverlust ist gering, was aber aufgrund des hohen Anschaffungspreises doch zu einem beachtlichen monatlichen Wertverlust führt. Dieser tatsächliche Wertverlust drückt den Betrag der monatlichen Kosten auf einen durchschnittlichen Wert.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 819 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	2.5i	3.6R	2.0D	2.5i ecomatic
Aufbau/Türen	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/2457	6/3630	4/1998	4/2457
Leistung [kW(PS)]	123(167)	191(260)	110(150)	123(167)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	229/4000	350/4400	350/1800	229/4000
0-100 km/h[s]	10,4	7,5	9,7	10,4
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	198	230	195	198
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	8,9 S	10,5 S	6,9 D	12,4 FG
CO2 [g/km]	194	232	167	184
Versicherungsklassen KH/VK/TK	19/23/23	19/24/25	19/23/23	19/23/23
Steuer pro Jahr [Euro]	198	298	284	178
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	787	1023	675	743
Preis [Euro]	37.200	49.000	34.600	40.100

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 Otto	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	2457 ccm
Leistung	123 kW (167 PS)
bei	5600 U/min
Maximales Drehmoment	229 Nm
bei	4000 U/min
Kraftübertragung	Allrad permanent
Getriebe	stufenloses Automatikgetriebe
Reifengröße (Serie)	225/60R17V
Reifengröße (Testwagen)	225/60R17V
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,8 m
Höchstgeschwindigkeit	198 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,4 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	8,2 s
Bremsweg aus 100 km/h	38,5 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Flüssiggas)	12,4 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	15,6/ 9,2/ 14,4 l
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	184g/km / 198g/km
Innengeräusch 130km/h	67dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4775/1820/1605 mm
Leergewicht/Zuladung	1655 kg/385 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	355 l/745 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/1800 kg
Dachlast	80 kg
Tankinhalt	62 l
Reichweite	500 km
Garantie	3 Jahre / 100.000 km
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Messwerte fett

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	122 Euro
Monatliche Werkstattkosten	56 Euro
Monatliche Fixkosten	94 Euro
Monatlicher Wertverlust	547 Euro
Monatliche Gesamtkosten	819 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	19/23/23
Grundpreis	47.000 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

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

INNEN

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

AUSSEN

Anhängerkupplung (zzgl. Montage, ab)	349 Euro
Außenspiegel, elektrisch anklappbar (einstell-/ beheizbar)	Serie
Lackierung Metallic	490 Euro ^o
Schiebe-Hubdach	Serie

^o im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹

2,3

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

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte Klassenbezogen