



Subaru Trezia 1.4D Comfort Automatik (DPF)

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

Der neue Mini-Van von Subaru nennt sich Trezia. Während er außen auf ein eigenständiges, tendenziell konservatives Design setzt, kann man innen schnell die enge Verwandtschaft zum Toyota Verso-S erkennen. Die Eigenschaften der beiden Vans unterscheiden sich kaum, der Kunde kann sich also am Design orientieren und danach seine Wahl treffen. Im ADAC Test fährt die Diesel-Variante mit 90 PS, gekoppelt an das automatisierte Schaltgetriebe vor. Der kleine Vierzylinder-Turbodiesel sorgt für angemessene Fahrleistungen. Seine Laufkultur geht in Ordnung, nur bei hohen Drehzahlen wird er zum Rabauken. Das Fahrwerk ist auf Komfort ausgerichtet und sicher abgestimmt. Im Innenraum geht es für Kleinwagenverhältnisse geräumig zu. Die Insassen können sich dank sieben Airbags und Fahrdynamikregelung (elektronisches Stabilitätsprogramm) sicher fühlen. Bei der Serienausstattung zeigt sich Subaru nicht so großzügig wie Toyota, Fensterheber hinten oder eine Klimaautomatik sind nicht lieferbar. Dafür fällt der Basispreis niedriger aus, die getestete Variante ist ab 19.650 Euro zu haben. **Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** u.a. Citroen C3 Picasso, Hyundai ix20, Opel Meriva, Toyota Verso-S.

+ angenehmes Platzangebot, bei gemütlicher Fahrt sparsamer Motor, angemessene Fahrleistungen

- wenig harmonisches Getriebe, hoher Anschaffungspreis, hohe Versicherungskosten



ADAC-URTEIL



Verarbeitung

⊕ Verarbeitung und Finish der Karosserie sind gut, sie ist sauber gefertigt, die Spaltbreiten an Türen und Klappen verlaufen gleichmäßig schmal. Ebenso zeigt sich das Interieur ordentlich verarbeitet, die Materialqualität macht auf den ersten Blick einen guten Eindruck, nur wer genau hinsieht und hinfasst, stellt fest, dass manches hochwertiger aussieht als es wirklich ist. Die Schweller sind zufriedenstellend abgedichtet und durch Kunststoffauflagen etwas vor Kratzern geschützt. Der Tankdeckel ist leider nicht mit der Zentralverriegelung verbunden, er muss über einen extra Hebel im Fußraum des Fahrers entriegelt werden. 420 kg Zuladung sind nicht üppig, gehen aber absolut in Ordnung. Auf dem Dach sind 70 kg Last erlaubt.

⊖ An den Fahrzeugseiten gibt es keine Stoßleisten, die vor kleinen Dellen durch dagegen schlagende Autotüren schützen würden, ebenso sind die Stoßfänger vollständig lackiert und damit sehr kratzempfindlich - teure Reparaturen lassen sich schwer vermeiden. Bei einer Reifenpanne steht nur ein Reparaturset zur Verfügung (unter dem Beifahrersitz), das kann nur bei kleinen Beschädigungen weiterhelfen. Ein Wagenheber und ein Radmutternschlüssel fehlen.

Sicht

Die Übersichtlichkeit der Karosserie fällt nur mäßig aus, das Heck kann man recht gut abschätzen, die Front weniger. Immerhin hat man durch die leicht erhöhte Sitzposition einen recht guten Überblick auf das Verkehrsgeschehen. Bei der ADAC-Rundumsichtmessung kann der Trezia noch zufriedenstellend abschneiden, die breiten C-Säulen erschweren die Sicht nach schräg hinten, die versenkbaren Kopfstützen sind jedoch von Vorteil. Subaru verbaut nur einen Scheibenwischer vorne, der aber dank Gelenken sinnvoll wischt, nur die Wischfeldgröße könnte gerade oben links größer sein. Die Halogenscheinwerfer beleuchten die Straße gleichmäßig, aber etwas schwach - Xenonlicht gibt's leider auch gegen Aufpreis nicht. Auf Wunsch kann man Parksensoren am Heck oder an Front und Heck ordern, diese sind im Zubehörprogramm erhältlich. Die Außenspiegel sind groß und beheizbar.

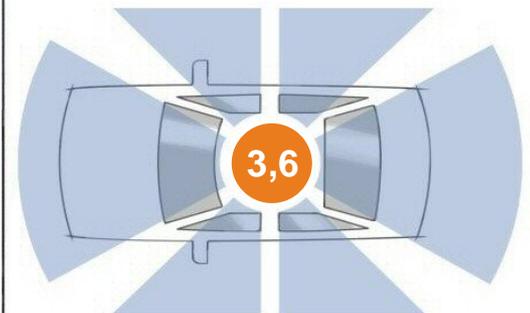
Ein-/Ausstieg

⊕ Der Türschweller ist angenehm niedrig und nicht zu voluminös, ebenso befindet sich die Sitzfläche in praktischer Höhe - so gestaltet sich das Ein- und Aussteigen vorn bequem, zudem die Türausschnitte groß und hoch sind.

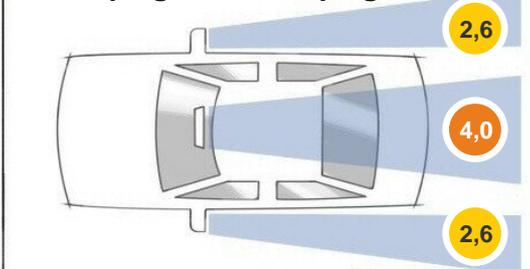


Versenkbare Kopfstützen verbessern zwar die Sicht, allerdings die breiten Dachsäulen erschweren den Blick nach schräg hinten.

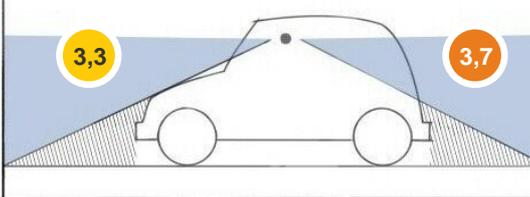
Rundumsicht



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.

Auch hinten kann man gut zusteigen, da die Türen weit öffnen, die Sitzbank relativ hoch und die Türausschnitte groß sind. Die Türbremsen sind ausreichend kräftig genug ausgelegt, um offene Türen auch an Steigungen zuverlässig zu halten. Die Tasten der Fernbedienung im Schlüssel für die Zentralverriegelung gehen in Ordnung, sie könnten aber etwas markanter und damit weniger verwechslungsanfällig sein. Für alle außen Sitzenden sind Haltegriffe am Dachhimmel vorhanden.

1,6 Kofferraum-Volumen*

⊕ Der Kofferraum fasst im Normalfall 315 l. In der Reserveradmulde stehen zusätzlich etwa 25 l zur Verfügung. Klappt man die Rückbank um, erweitert sich der Stauraum auf 680 l (gemessen bis Fensterunterkante). Der Kofferraum kann über einen weiten Bereich bis unter das Dach beladen werden, weil die Heckklappe recht steil steht.



Der Kofferraum mit 315 l Volumen ist in dieser Fahrzeugklasse durchschnittlich. Konkurrenten wie z.B. Opel Meriva (355 l) oder Hyundai ix20 (385 l) bieten mehr Platz fürs Gepäck.

1,8 Kofferraum-Zugänglichkeit

⊕ Die Kofferraumklappe lässt sich leicht öffnen, schwingt sehr hoch (1,87 m) und gibt eine große Öffnung frei. Die Ladekante außen beträgt 63 cm, damit fällt das Einladen leicht. Wenn man weniger Kofferraumhöhe benötigt, kann man dank des verstellbaren Laderaumbodens die innere Ladekante von gut 10 cm auf praktisch null reduzieren, wodurch sich das Ausladen sehr einfach gestaltet. Das Format des Kofferraums ist zweckmäßig, nur die Radkästen ragen etwas in den Laderaum. Die Zugänglichkeit des Gepäckabteils ist gut, man sollte jedoch auf seinen Kopf achten, damit man der Hutablage nicht zu nahe kommt. Schwach fällt die Kofferraumbeleuchtung aus, Subaru sollte noch eine zweite kleine Lampe verbauen.

2,5 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Rückbank lässt sich asymmetrisch geteilt klappen. Das gelingt sehr bequem, weil der Mechanismus leichtgängig funktioniert, die Kopfstützen eingesteckt bleiben können und die Sitzfläche sich automatisch absenkt - eine gelungene Konstruktion.

⊖ Für kleine Gepäckstücke fehlen im Kofferraum Ablagen oder Fächer; es gibt nur zwei Verzurrösen und das Fach unter dem Kofferraumboden (Reserveradmulde).

2,3 INNENRAUM

2,3 Bedienung

⊕ Die Funktionen im Trezia lassen sich leicht steuern, man benötigt nur eine kurze Eingewöhnungszeit. Das Bedienkonzept enthält keine besonderen Innovationen, aber auch keine neuartigen Herausforderungen. Das Lenkrad ist in Höhe und Reichweite einstellbar, die wichtigsten Funktionen zu Licht und Wischer sind in den beiden Lenkstockhebeln integriert. Die Schaltung liegt optimal zur Hand, auch die Pedale sind gut angeordnet.



Die Funktionalität ist ordentlich, die Verarbeitungsqualität des Innenraums befindet sich auf durchschnittlichem Niveau. In beiden Punkten besteht noch Raum für Verbesserungen.

Die Instrumente sind groß, gut ablesbar und klar gezeichnet. Der serienmäßige Bordcomputer informiert u.a. über den Verbrauch. Das Radio ist in optimaler Höhe angeordnet, ebenso die Regler für die Heizung und Lüftung, die großen und klar gezeichneten Drehknöpfe kann man auf Anhieb verstehen. Es gibt vorne wie hinten zahlreiche praktische Ablagen.

➖ Das Handschuhfach hat keine Beleuchtung. Hinten fehlen Leseleuchten. Dem elektrisch angetriebenen Beifahrerfenster fehlt ein Einklemmschutz und damit verbunden die Aufwärtsautomatik.

2,0 Raumangebot vorne*

➕ Auf den Vordersitzen finden auch große Personen bis 1,90 m bequem Platz, vor allem die Kopffreiheit ist äußerst üppig bemessen. Ihnen steht eine großzügige Innenbreite zur Verfügung, so dass sich insgesamt ein angenehmes Raumgefühl ergibt.

3,1 Raumangebot hinten*

Der Trezia verfügt auf der Rückbank über zwei vollwertige und einen schmalen Sitzplatz. Personen bis zu einer Größe von 1,80 m können hinten bequem sitzen (Vordersitze für 1,85 m große Menschen eingestellt). Limitierend ist auch hier die Beinfreiheit. Dank der hohen Karosserie hat man ein angenehmes Raumempfinden.



Auf den hinteren Sitzplätzen finden Personen bis 1,80 m Körpergröße ausreichend Platz vor. Der mittlere Sitzplatz ist zu schmal und nur für kurze Fahrten geeignet.

2,8 KOMFORT

2,1 Federung

➕ Die Abstimmung des Fahrwerks ist Subaru recht gut gelungen, die Federung zeigt sich ausgewogen und komfortorientiert. Bei langen Bodenwellen schwingt die Karosserie etwas nach. Kurze Bodenwellen und Einzelhindernisse wie abgesenkte Kanaldeckel werden gut absorbiert und belästigen die Insassen kaum. Auch auf welliger Fahrbahn ergibt sich kaum Stuckerneigung. Die Aufbaubewegungen beim Beschleunigen und Bremsen halten sich in Grenzen - freilich ist der Trezia nicht für sportliche Fahrweise abgestimmt, was man auch an der eher ausgeprägten Seitenneigung merkt. Für komfortables und entspanntes Reisen eignet er sich aber sehr gut. Vollbeladen bleibt der Komfort, das Auto schwingt aber bei Bodenwellen mehr nach.

2,8 Sitze

Der Fahrersitz verfügt über eine Höheneinstellung, er lässt sich unterschiedlichen Staturen recht ordentlich anpassen. Die Konturen der Sitzflächen und Lehnen vorne fallen zufriedenstellend aus, ebenso der Seitenhalt in schnell durchfahrenen Kurven. Die Sitze sind vorne wie hinten ordentlich gefedert, eine besondere Feinabstimmung der Druckzonen darf man freilich nicht erwarten. Hinten fehlt es an Seitenhalt, die Rückbank ist kaum konturiert. Die Sitzposition ist aber gut, selbst Erwachsene haben noch genug Oberschenkelunterstützung.

➖ Für den Beifahrersitz fehlt eine Höheneinstellung.

2,8 Innengeräusch

Der gemessene Geräuschpegel bewegt sich bis 130 km/h im zufriedenstellenden Bereich. Der Motor ist stets präsent, aber nicht wirklich störend. Im Drehzahlbereich um 2.000 U/min. wirkt er besonders unter Last etwas brummig. Die Fahrgeräusche halten sich im Hintergrund, bei sehr hohen Geschwindigkeiten verursacht das Rauschen des Windes um die Karosserie einen hohen Innengeräuschpegel.

4,0 Klimatisierung

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

Eine Klimaanlage gibt es serienmäßig, sie sorgt bei hohen Außentemperaturen für rasche Abkühlung. Die Luftmengenverteilung kann nur in bestimmten Kombinationen vorgewählt werden. Eine Vorwahl der Temperatur ist nicht möglich, wünscht man eine konstante Wärme im Innenraum, muss man oft nachjustieren.

– Die Heizung lässt im Trezia zu wünschen übrig. Heizansprechen und -wirkung sind nur ausreichend bis mangelhaft, hinten noch etwas schlechter als vorne.

2,6 MOTOR/ANTRIEB

2,5 Fahrleistungen*

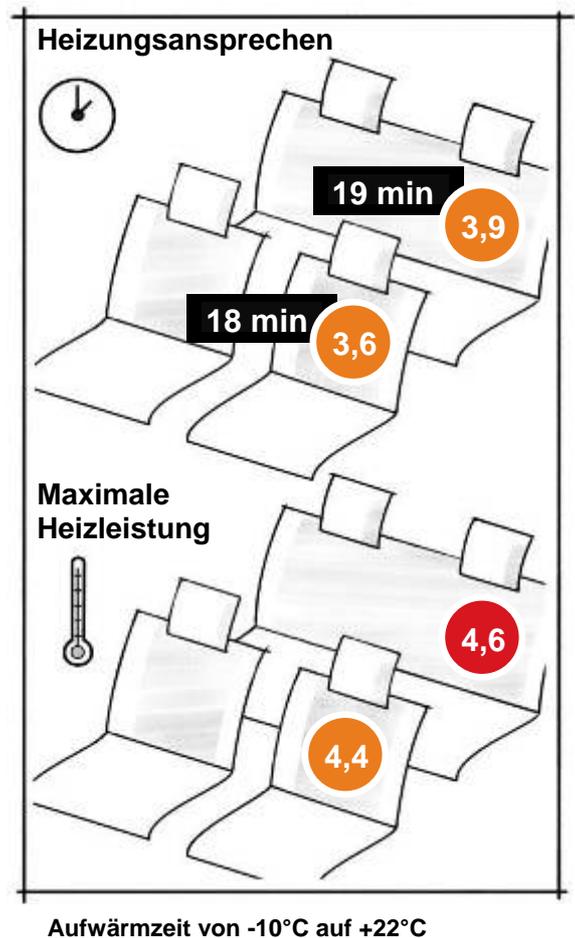
+ Der kleine 1,4-l-Turbodiesel hat es im Trezia nicht leicht, der Motor schlägt sich aber wacker. Nur unter 2.000 U/min. fehlt ihm etwas Durchzugskraft. Darüber zeigt er gute Elastizitätswerte, auch in den höheren Gängen. Dreht man die Gänge aus, können gute Beschleunigungswerte erzielt werden.

2,3 Laufkultur

+ Der 1,4-l-Dieselmotor läuft in jedem Drehzahlbereich recht vibrationsarm und kultiviert. Bei höheren Drehzahlen wird er etwas lauter, Dröhnen verkneift er sich aber.

3,2 Schaltung

Das automatisierte Schaltgetriebe lässt sich bei den Gangwechseln viel Zeit, schaltet dafür aber recht weich. Freilich bleiben die konzeptionellen Nachteile eines solchen Automatikgetriebes: Die Zugkraftunterbrechungen beim Schalten sind für die Insassen deutlich zu spüren. Feinschliff braucht die Elektronik noch. Fährt man ungleichmäßige Steigungen hinauf, schaltet die Automatik in manchen Situationen ständig hoch und runter. Zudem wird der erste Gang auch bei moderatem Anfahren zu weit ausgedreht.



Nervig ist, dass es keine P-Stellung des Automatikhebels gibt. Das Auto kann in D oder R abgestellt werden, dann ist ein Gang eingelegt. Oder in N, dann muss aber die Handbremse dringend angezogen werden, um ein Wegrollen des Autos zu vermeiden. Der Motor lässt sich nur in N starten - das ist nervig, wenn man den Trezia in D oder R abgestellt hat und dann zum Anlassen extra auf N schalten muss, zumal man an der verwinkelten Schaltgasse kaum erkennen kann, wo sich der Wählhebel gerade befindet.

2,0 Getriebeabstufung

⊕ Die Abstufungen der sechs Gänge passen gut zur Leistungscharakteristik des kleinen Motors, die Ganganschlüsse sind stimmig, erlauben eine gute Beschleunigung und auch bei hohen Geschwindigkeiten auf der Autobahn noch moderate Drehzahlen.

2,5 FAHREIGENSCHAFTEN

1,9 Fahrstabilität

⊕ Die Fahrstabilität des Trezia ist gut, auch bei Längsrillen und Fahrbahnverwerfungen hält er einwandfrei seine Spur. In kritischen Fahrsituationen (z.B. schnelle Ausweichmanöver) unterstützt das serienmäßige elektronische Stabilitätsprogramm (Fahrdynamikregelung) den Fahrer, das Auto auf Kurs zu halten. Auf weniger griffiger Fahrbahn greift die Traktionskontrolle bei beherztem Gasgeben ein. Beim ADAC-Ausweichtest bleibt der Trezia einwandfrei beherrschbar, das ESP regelt effizient und verhindert Schleudern oder gar ein Kippen, so dass die Spur gehalten wird.

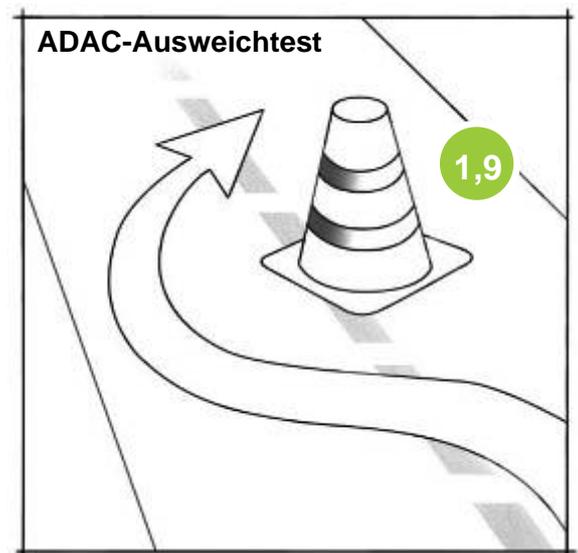
2,2 Kurvenverhalten

⊕ In schnellen Kurven zeigt sich der Trezia recht agil, er fährt bis in hohe Geschwindigkeitsbereiche neutral bis leicht untersteuernd - auch hier greift im Grenzbereich die serienmäßige elektronische Stabilitätskontrolle (Fahrdynamikregelung) ein. Bei plötzlichem Gaswegnehmen in der Kurve verändert sich das Eigenlenkverhalten etwas, allerdings verhindert das ESP ein übersteuern.

2,9 Lenkung*

Die Direktheit der Lenkung ist zufriedenstellend, sie liefert einen ordentlichen Kontakt zur Fahrbahn. Der Wendekreis fällt mit 11,60 m für einen Kleinwagen zu groß aus.

⊕ Bei schnellen Ausweichmanövern spricht die Lenkung gut an. Sie ist recht präzise und verlangt beim Rangieren wenig Kraftaufwand.



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.

2,8 Bremse

Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der Trezia durchschnittlich 39 m (Mittel aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Reifen 185/60 R16). Dieser Wert ist nur mäßig, immerhin zeigt sich die Bremsanlage absolut standfest und selbst bei hoher Beanspruchung ohne Nachlassen. Die Bremse spricht spontan an und lässt sich gut dosieren.

2,2 SICHERHEIT

2,7 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

- + Der Trezia verfügt serienmäßig über ein elektronisches Stabilitätsprogramm (Fahrtdynamikregelung) und über einen Bremsassistenten. Ein Motorstart ist nur bei Getriebestellung N möglich, so wird ein versehentliches Anfahren beim Motoranlassen verhindert.
- Rückstrahler oder Rückleuchten, die bei geöffneten Türen den Verkehr warnen würden, sind nicht vorhanden. Der Kraftstoff-Einfüllstutzen befindet sich auf der gefährlichen linken, dem Verkehr zugewandten Seite.

2,1 Passive Sicherheit - Insassen

- + Ein Crashtest-Ergebnis nach EuroNCAP-Norm liegt noch nicht vor. Es ist von einem guten Abschneiden auszugehen, weil beispielsweise Front-, Seiten- und von vorne nach hinten durchgehende Kopfairbags sowie ein Knieairbag für den Fahrer vorhanden sind. Die vorderen Kopfstützen bieten Personen bis zu einer Größe von 1,85 m guten Schutz, sie sind zudem aktiv ausgelegt, wodurch das Risiko eines Schleudertraumas bei einem Aufprall verringert wird. Fahrer und Beifahrer werden optisch und akustisch ermahnt, sich anzuschnallen. An den Bügel-Außentürgriffen kann hohe Zugkraft angebracht werden, so lassen sich nach einem Unfall verklemmte Türen leichter öffnen.
- Hinten bieten die Kopfstützen nur Personen bis 1,65 m gute Sicherheit, der Abstand zwischen Kopf und Kopfstütze ist zufriedenstellend.

1,5 Kindersicherheit

Die Rückbank ist nur für zwei Kindersitze geeignet, der mittlere Sitz ist zu schmal und ungünstig geformt.

- + Kindersitzsysteme können auf der Rückbank sicher befestigt werden. Auf den Außenplätzen der Rückbank gibt es Isofix-Halterungen und Ankerhaken; Gurtgeometrie und Sitzanordnung fallen günstig aus. Die hinteren Gurtschlösser sind verwechslungssicher. Auf dem Beifahrersitz können Kindersitze montiert werden, da sich der rechte Frontairbag deaktivieren lässt. Ein Crashtest-Ergebnis nach EuroNCAP-Norm gibt es noch nicht.
- Dem Beifahrerfenster fehlt ein Einklemmschutz.

3,0 Fußgängerschutz

Ein Fußgänger crashtest nach EuroNCAP-Norm wurde noch nicht durchgeführt. Der Trezia verfügt über keine besonderen Einrichtungen zum Schutz von Fußgängern.

Jedoch befinden sich im direkten Bereich unter der Motorhaube keine harten Bauteile. Dadurch sollte der Bereich der Motorhaube unkritisch sein. Lediglich an den Rändern, also im Bereich der Kotflügel und des Scheibenrahmens ist mit einer höheren Belastung zu rechnen. Unterm Strich sollte ein zufriedenstellendes Ergebnis erzielt werden können.

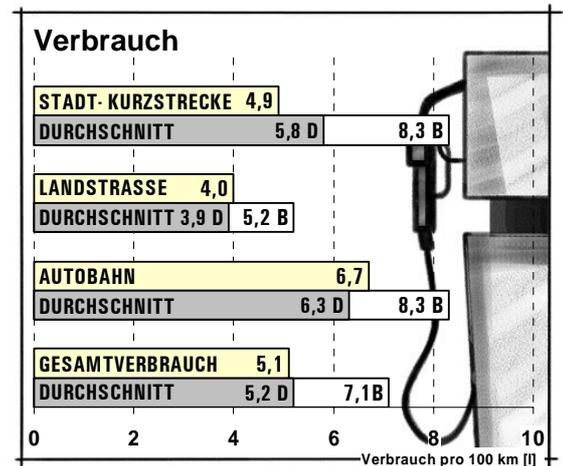
2,6 UMWELT/ECOTEST

3,4 Verbrauch/CO2*

Der durchschnittliche Kraftstoffkonsum des Subaru Trezia mit dem 1,4-l-Dieselmotor liegt bei 5,1 l Diesel alle 100 km. Damit verbunden ist ein CO₂-Ausstoß von 133 g pro Kilometer. Im EcoTest reicht das für 26 Punkte. Innerorts liegt der Verbrauch bei 4,9 l, außerorts bei 4,0 l und auf der Autobahn bei 6,7 l Diesel pro 100 km.

1,7 Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas sind recht niedrig, lediglich die Stickstoffoxid-Werte zeigen sich im anspruchsvollen Autobahnzyklus etwas erhöht. Somit reicht es für 43 von 50 möglichen Punkten im Bereich Schadstoffe. Zusammen mit den CO₂-Punkten kann der Trezia damit nur 69 Punkte erzielen und verpasst leider ganz knapp ein Vier-Sterne-Ergebnis - es reicht nur für drei von fünf möglichen Sternen im ADAC EcoTest.



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

3,2 WIRTSCHAFTLICHKEIT

2,6 Betriebskosten*

Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Verbrauch des Trezia mit Dieselmotor moderat ausfällt, kann er hier ein gutes bis zufriedenstellendes Ergebnis erzielen.

2,5 Werkstatt- / Reifenkosten*

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

⊕ Subaru gewährt eine dreijährige Herstellergarantie bis max. 100.000 Kilometer.

1,6 Wertstabilität*

⊕ Dem Trezia wird eine gute Wertstabilität prognostiziert. Positiv wirkt sich aus, dass das Modell ganz neu auf dem Markt ist und daher innerhalb des vierjährigen Berechnungszeitraums nicht mit einem komplett neuen Nachfolger zu rechnen ist.

4,2 Kosten für Anschaffung*

– Der Grundpreis für die getestete Variante liegt bei üppigen 19.650 Euro - das ist eine Menge Geld für einen Kleinwagen. Immerhin ist die Ausstattung im Sicherheitsbereich umfangreich. Sieben Airbags und ESP sind an Bord. Bei der Komfortausstattung zeigt sich Subaru nicht so großzügig, beispielsweise muss man mit einer einfachen Klimaanlage auskommen. Eine Klimaautomatik gibt's auch gegen Aufpreis nicht, ebenso fehlen die hinteren Fensterheber.

5,5 Fixkosten*

– Die Steuer liegt bei 133 Euro im Jahr und fällt damit für einen Diesel-PKW moderat aus. Weit schlimmer wiegen die sehr ungünstigen Einstufungen bei der Versicherung. Liegt diese für die Teilkasko noch im durchschnittlichen Bereich, kommt die Haftpflicht und vor allem die Vollkaskoversicherung extrem teuer.

3,2 Monatliche Gesamtkosten*

Betrachtet man die absoluten monatlichen Kosten für den Trezia mit Dieselmotor, dann kann sich der Mini-Van im Mittelfeld seiner Klasse einsortieren. Hoch liegen die Fixkosten und der absolute Wertverlust in Euro und Cent, von Vorteil sind die moderaten Betriebskosten.

DIE MOTORVARIANTEN			
in der preisgünstigsten Modellversion			
TYP	1.3i	1.4D	
Aufbau/Türen	GR/5	GR/5	
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1329	4/1364	
Leistung [kW(PS)]	73(99)	66(90)	
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	125/4000	205/1800	
0-100 km/h[s]	13,3	12,1	
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	170	175	
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	6,2 S	5,0 D	
CO2 [g/km]	127	113	
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/22/17	17/24/17	
Steuer pro Jahr [Euro]	42	133	
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	446	444	
Preis [Euro]	16.200	18.100	

Aufbau	KT = Kleintransporter	Versicherung	Kraftstoff
ST = Stufenheck	TR = Transporter	KH = KFZ-Haftpfl.	N = Normalbenzin
SR = Schrägheck	GR = Großraumlimousine	VK = Vollkasko	S = Superbenzin
CP = Coupe	BU = Bus	TK = Teilkasko	SP = SuperPlus
C = Cabriolet	GE = Geländewagen		D = Diesel
RO = Roadster	PK = Pick-Up		FG = Flüssiggas
KB = Kombi			G = Erdgas

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1364 ccm
Leistung	66 kW (90 PS)
bei	3800 U/min
Maximales Drehmoment	205 Nm
bei	1800 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-automatisiertes Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	185/65R15
Reifengröße (Testwagen)	185/60R16H
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,6 m
Höchstgeschwindigkeit	175 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	13,0 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	8,0 s
Bremsweg aus 100 km/h	38,9 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	5,1 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	4,9/ 4,0/ 6,7 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test	115g/km / 133g/km
Innengeräusch 130km/h	70dB(A)
Länge/Breite/Höhe	3995/1695/1595 mm
Leergewicht/Zuladung	1185 kg/420 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	315 l/680 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	550 kg/800 kg
Dachlast	n.b. kg
Tankinhalt	42 l
Reichweite	820 km
Garantie	3 Jahre / 100.000 km
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Messwerte fett

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Regen- und Lichtsensor	nicht erhältlich
Abbieglicht	nicht erhältlich
Rückfahrkamera	nicht erhältlich
Start-Stop-System	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Parkhilfe, elektronisch (hinten, Zubehör)	259 Euro
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Servolenkung	Serie
Tempomat	nicht erhältlich
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	nicht erhältlich

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Audioanlage (mit USB-Anschluss)	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	nicht erhältlich
Klimaanlage/Klimaautomatik	Serie/nicht erhältlich
Knieairbag	Serie
Rücksitzlehne und -bank umklappbar (geteilt)	Serie
Zentralverriegelung (+ Fernbedienung)	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung (abnehmbar, Zubehör)	399 Euro
Außenspiegel, elektrisch einstellbar (beheizt)	Serie
Lackierung Metallic	400 Euro ^o
Leichtmetallfelgen (16 Zoll)	Serie

^o im Testwagen vorhanden

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	111 Euro
Monatliche Werkstattkosten	43 Euro
Monatliche Fixkosten	93 Euro
Monatlicher Wertverlust	215 Euro
Monatliche Gesamtkosten	462 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/24/17
Grundpreis	19.650 Euro

NOTENSKALA

● Sehr gut	0,6 – 1,5	● Ausreichend	3,6 – 4,5
● Gut	1,6 – 2,5	● Mangelhaft	4,6 – 5,5
● Befriedigend	2,6 – 3,5		

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2009 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.01.2009 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.07.2009 gültigen Steuergesetzgebung.



TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹

2,5

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

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte Klassenbezogen