



## Chevrolet Orlando 2.0 D LTZ (DPF)

Fünftürige Großraumlimousine der unteren Mittelklasse (120 kW / 163 PS)

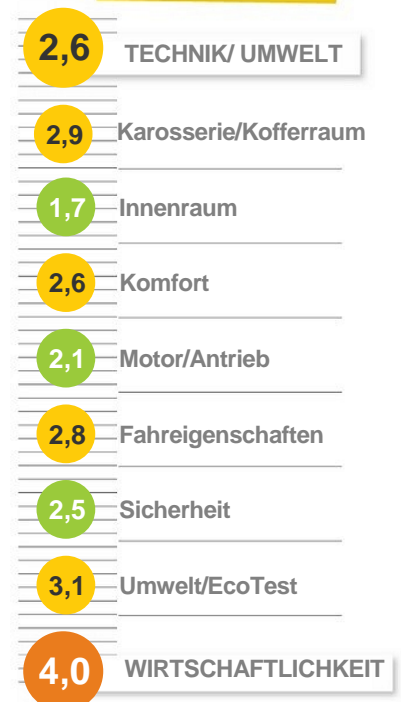
Der Chevrolet Orlando ist seit März 2011 erhältlich und möchte den Markt der Vans in der unteren Mittelklasse etwas aufmischen. Er basiert auf der neuen Zafira Plattform und kann seine Opel-Gene auch absolut nicht leugnen. Der Motor begeistert mit guten Fahrleistungen, einer guten Durchzugskraft und einem ruhigen Lauf. Störend hingegen sind ein deutliches Turboloch und der hohe Verbrauch (durchschnittlicher Testverbrauch 6,6 l/100 km). Auch wenn er in seiner Klasse nie führend sein wird, der Orlando wird seine Interessenten finden. Er ist bei einem Grundpreis von 24.790 € bereits sehr reichhaltig ausgestattet. **Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** u. a.: Ford C-Max, Opel Zafira, Renault Scénic, Seat Altea, VW Touran.

**+** großzügiges Raumangebot, niedriger Geräuschpegel im Innenraum, gute Fahrleistungen

**-** teure Fixkosten, hoher Verbrauch



### ADAC-URTEIL



Die Materialauswahl im Innenraum hält sich auf durchschnittlichem Niveau. Die Anmutung wird von kratzempfindlichem Hartplastik dominiert, die lackierten und mit Klavierlack überzogenen Kunststoffteile wirken nicht hochwertig. Rundum, aber etwas zu weit innen liegen die Abdichtungen der Türausschnitte. Schutzleisten für die lackierten Einstiege gibt es nicht. Die Stoßfänger haben einzeln austauschbare Teile, die aber nicht im wirklich gefährdeten Schadensbereich liegen. Der Sinn dieses Baukastensystems ist deswegen fraglich.

⊕ Insgesamt ist die Karosserie sehr ordentlich verarbeitet. Die Türen dürften etwas exakter eingepasst werden. Das gute Verarbeitungsniveau setzt sich im Innenraum fort. Hier sind allerdings nicht alle Teile exakt ausgeschnitten, Kunststoffteile tragen teilweise scharfe Bearbeitungskanten. Auf dem Dach können Lasten bis 100 kg transportiert werden. Insgesamt dürfen 542 kg zugeladen werden.

⊖ Der Motorraum ist zwar fast vollständig nach unten verschlossen, der Rest des Unterbodens ist aber stark zerklüftet, wodurch sich unnötige Luftwirbel bilden können, die den Kraftstoffverbrauch erhöhen. An der Unterkante der Türen sind Stoßleisten angebracht. Hier werden sie kaum vor Beschädigungen schützen können. Im Fall einer Reifenpanne können nur kleine Beschädigungen mit einem Reifenreparaturset instandgesetzt werden. Wagenheber und Radmutterenschlüssel gibt es nicht. Die geöffnete Motorhaube wird umständlich auf einem Haltestab abgelegt

Das hintere Fahrzeugende lässt sich aufgrund des steilen Hecks gut abschätzen, das vordere Ende der Karosserie kann aber nur grob abgeschätzt werden.

⊕ Durch die leicht erhöhte Sitzposition genießt der Fahrer einen guten Überblick über den Verkehr. Vor dem Fahrzeug erkennt der Fahrer auch flache Gegenstände. Die großen Rückspiegel erlauben eine gute Rücksicht. Das Wischerfeld der Frontscheibe ist großzügig, die Scheibenreinigungsanlage benässt sie großzügig mit sechs Wasserstrahlen.

⊖ Bei der ADAC Rundumsicht-Messung enttäuscht der Orlando. Vor allem die extrem breiten D-Säulen und die nicht versenkbaren Kopfstützen der zweiten Sitzreihe blockieren die Sicht.

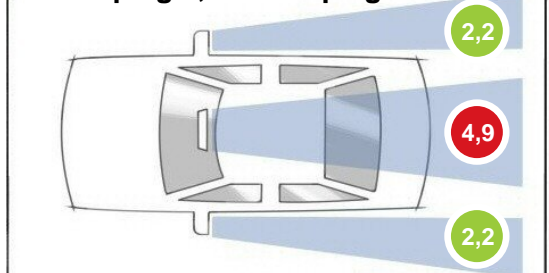


Die breiten Dachsäulen und nicht versenkbare Kopfstützen schränken die Sicht erheblich ein.

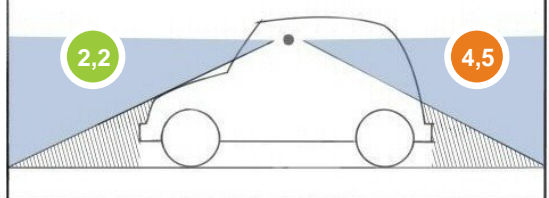
### Rundumsicht



### 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.

Hinter dem Fahrzeug können nur sehr hohe Hindernisse erkannt werden, niedrige sind für den Fahrer quasi unsichtbar. Auch im selbst abblendenden Innenspiegel ist die Rücksicht dürftig. Die Lichtausbeute der H4-Scheinwerfer ist verbesserungswürdig. Eine akustische Einparkhilfe ist nur am Fahrzeugheck angebracht. In der Frontscheibe spiegelt die silbern lackierte Instrumentenabdeckung und lenkt den Fahrer ab.

## 2,5 Ein-/Ausstieg

Das Fahrzeug wird per Fernbedienung Ent- und Verriegelt, die Tasten dürften aber besser unterscheidbar sein. Die Rasten der Türfangbänder halten die Türen nur an leichten Steigungen sicher offen. Um auf die hintersten Plätze zu gelangen kann die zweite Sitzreihe komplett vor geklappt werden. Etwas beweglich muss man zwar sein, aber für eine dritte Sitzreihe zeigt sich der Zustieg akzeptabel.

⊕ Die hoch eingebauten Vordersitze erlauben bequemes Ein- und Aussteigen. Durch das hohe Dach besteht kaum Kollisionsgefahr mit dem Kopf. Auch zur zweiten Sitzreihe ist der Zustieg bequem, nur die Türen dürften etwas weiter öffnen. Außer am Fahrerplatz ist über jeder Tür ein Haltegriff angebracht, welcher beim Ein- und Ausstiegen unterstützen kann. Auf dem Weg vom und zum Auto leuchten die Scheinwerfer den Weg aus (Follow-Me-Home-Funktion).

⊖ Die Schweller sind breit und zwingen die Insassen mit einem großen Schritt ins Fahrzeug zu steigen. Auch bei geöffneten Türen kann das Fahrzeug verriegelt werden, es besteht die Gefahr des Aussperrens.

## 2,6 Kofferraum-Volumen\*

Sind die hintersten Sitze versenkt, so stehen unterhalb der Laderaumabdeckung 320 Liter Gepäckraum zur Verfügung. Ein durchschnittlicher Wert für einen Van der unteren Mittelklasse.

⊕ Einen guten Eindruck hinterlässt der Gepäckraum, wenn man auch die zweite Sitzreihe umklappt. Dann lassen sich bis zur Scheibenkante 860 Liter zuladen, außerdem kann das Fahrzeug bis zum Dach beladen werden.

⊖ Sind alle Sitze aufgerichtet, steht nur noch ein Kofferraum von 80 Liter zur Verfügung.



Mit 320 l Volumen ist der Kofferraum des Orlando in dieser Fahrzeugklasse eher durchschnittlich.

## 2,6 Kofferraum-Zugänglichkeit

⊕ Die Heckklappe wird mit einem Taster unter der Griffleiste einfach entriegelt und schwingt anschließend 1,87 Meter nach oben. Somit können auch große Personen darunter aufrecht stehen. Die freigegebene Ladeöffnung ist üppig, das praktische Format des Gepäckraums erleichtert eine sinnvolle Nutzung. Beim Ausladen muss nur eine kleine Schwelle von knapp drei Zentimetern überwunden werden.

⊖ Die Ladekante liegt üppige 76 cm über der Fahrbahn, was das Beladen deutlich erschwert. Die Kofferraumbeleuchtung ist zu schwach.

## 2,5 Kofferraum-Variabilität

Die zweite Sitzreihe kann asymmetrisch geteilt umgeklappt werden.

⊕ Der Klappmechanismus kann von vorn und von hinten bedient werden, die Bedienung ist aber etwas ungeschickt gelöst. Kleine Gegenstände können in einem separaten Staufach im Heck und mit einem praktischen Gepäcknetz befestigt werden.

## 1,7 INNENRAUM

### 2,2 Bedienung

Der Schalthebel ist nicht optimal platziert. Verwendet man die Mittelarmlehne nicht, so ist er zu weit hinten angebracht, man stößt sich leicht den Ellenbogen an der Sitzlehne. Klappt man die Armstütze herunter ist er etwas zu kurz. Das Radio- und Navigationssystem kann zwar über Lenkradtasten bedient werden, die Bedienung zeigt sich aber nicht logisch aufgebaut. Nicht mehr Zeitgemäß empfindet man die Bedienung der elektrischen Fensterheber. Sie können zwar per Tippfunktion komplett abgesenkt werden, zum Anheben muss man den Taster aber festhalten. Die Bedienelemente auf der Außenseite der Sitze dürften besser erreichbar sein. Die Ablesbarkeit von Instrumenten und Displays ist nicht optimal.

⊕ Allgemein ist die Ergonomie des Chevy gut. Auch nach kurzer Eingewöhnung kommt man mit dem Fahrzeug gut zurecht. Das Lenkrad lässt sich auf alle Fahrer-Statuen einwandfrei einstellen, die Pedale haben ausreichend Abstand. Dem Zündschloss fehlt zwar eine Beleuchtung, es ist aber gut einsehbar. Der vordere Scheibenwischer wird per Sensor automatisch aktiviert, der hintere kann im Intervall oder dauerhaft betrieben werden. Die Bedienung der Klimaanlage ist selbsterklärend. Die Umluftfunktion wird automatisch geschaltet, zwei Tasten zum Einstellen sind aber etwas ungeschickt. Ablagemöglichkeiten gibt es viele rund um die vorderen und hinteren Plätze. Auch große Getränkeflaschen können gut verstaut werden. Das Bedienteil des Radios kann hoch geschwenkt werden, dahinter verbergen sich ein weiteres Staufach und der USB-Anschluss der Soundsystems. Der Einstellknopf der Außenspiegel stellt sich als sehr praktikabel heraus. Tempomat, Bordcomputer und sogar das Navigationssystem sind serienmäßig an Bord.

⊖ Der typische Opel-Lichtschalter hinterlässt auch im Orlando keinen guten Eindruck. Er ist unbeleuchtet, der schmale Drehring ist schlecht greifbar, die kleinen Symbole sind teilweise von Drehring selbst verdeckt. Unklar ist, ob das Licht in Stellung Auto wirklich automatisch aktiviert wird oder komplett deaktiviert wurde. Das Bedienteil der Klimaautomatik ist tief eingebaut und wird vom Schalthebel je nach eingelegtem Gang teilweise verdeckt. Unerklärlich ist, dass der Schalter zum Deaktivieren des ESP auf der Beifahrerseite angebracht ist. Etwas unlogisch ist die Aufteilung der Deckenleuchten: Vorne gibt es nur Leseleuchten, hinten nur eine Innenbeleuchtung. Angeschallt kann man die geöffneten vorderen Türen kaum erreichen. Aufgrund der losen Gurtschlösser gestaltet sich das Anschnallen auf den hinteren Plätzen mühsam.



**Verarbeitung und Materialauswahl können im Innenraum höheren Ansprüchen nicht gerecht werden, die Bedienung ist jedoch weitgehend funktionell.**



---

## 1,0 Raumangebot vorne\*

+ Das Raumangebot auf den vordern Plätzen ist herrschaftlich. Ach Personen über zwei Meter Größe sitzen bequem, die Kopffreiheit und die Innenbreite sind dabei sehr großzügig.

---

## 2,2 Raumangebot hinten\*

+ Der Orlando hat vier vollwertige Sitzplätze. Der mittlere Platz der zweiten Reihe und die beiden Klappsitze der dritten Reihe sind nur als Notbehelf brauchbar. Sind die vorderen Sitze für Personen mit 1,85 Meter Größe eingestellt, so finden in der zweiten Sitzreihe noch Mitfahrer bis 1,87 Meter bequem Platz. Auch hier sind Kopffreiheit und Innenbreite großzügig. In der letzten Sitzreihe sind die Platzverhältnisse nicht mehr so üppig, aber auch hier hat man ordentlich Raum.



**Auf den hinteren Sitzplätzen finden Personen bis 1,87 m Körpergröße ausreichend Platz. Der mittlere Sitzplatz ist zu schmal und für längere Fahrten weniger geeignet.**

---

## 2,0 Innenraum-Variabilität

+ Im Innenraum des Orlando können keine Sitze ausgebaut und längs verschoben werden. Sonst bietet er aber alle möglichen Variationen eines modernen Vans. Die letzte Sitzreihe lässt sich glattflächig versenken, die zweite lässt sich wie ein Sandwich an die Vordersitze klappen. Die Neigung der Rückenlehnen in der zweiten Reihe lässt sich justieren.

---

## 2,6 KOMFORT

---

### 2,4 Federung

+ Das Fahrwerk ist tendenziell straff ausgelegt, bietet aber ausreichend Restkomfort. Lange Wellen verdaut das Fahrwerk ohne Probleme, kurzweilige Unebenheiten merkt man im Innenraum deutlich, wirklich harte Stöße werden aber an die Insassen nicht weiter gegeben. Stuckern tritt regelmäßig, aber nur sanft auf. Werden Einzelhindernisse, wie z. B. Kanaldeckel durchfahren, so empfinden die Insassen schon deutlichere Schläge im Innenraum. Die Karosseriebewegungen halten sich in Grenzen. Beladen wird die Federung im Allgemeinen etwas komfortabler.

---

### 2,4 Sitze

+ Fahrer- und Beifahrersitz lassen sich in der Höhe einstellen. Lehnen und Sitzflächen sind ausreichend konturiert, der Seitenhalt dürfte aber etwas besser sein. Die Polsterung ist straff und bequem, auf den Stoffbezügen neigt man auch bei hohen Temperaturen nicht übermäßig zum Schwitzen. Die Sitzlehnen sind sehr hoch, dürften aber für große Personen im oberen Bereich etwas breiter sein. Der Fahrer sitzt entspannt, Füße und Beine werden ordentlich unterstützt. Auch auf der zweiten Reihe sind die Lehnen angenehm hoch, die Sitzkontur lässt aber Wünsche offen. Die Rücksitzbank ist durchgehend platt. Trotzdem sitzt man entspannt auf den straffen Polstern. Auf den hintersten Sitzen hat der Luxus ein Ende. Man sitzt zu tief, die Knie sind auf Brusthöhe und die erfreulich hohen Lehnen stehen zu senkrecht. Form haben die Sitze kaum, nur die Polsterung ist recht ordentlich.

## 1,7 Innengeräusch

⊕ Das gemessene Innengeräusch bei 130 km/h beträgt angenehm niedrige 66 dB(A). Der Motor hält sich vornehm zurück. Windgeräusche treten schon deutlicher, aber nur als sanftes Rauschen auf.

## 3,3 Klimatisierung

(Heizungstest bei  $-10^{\circ}\text{C}$  in der ADAC Klimakammer)

Die Temperatur wird über einen Drehregler für alle Passagiere gemeinsam eingestellt. Vorn ist eine Raumtemperatur von  $22^{\circ}\text{C}$  nach 17 min erreicht.

⊖ Auch die Luftverteilung wird für Fahrer und Beifahrer gemeinsam vorgenommen. Die hinteren Passagiere müssen 20 Minuten warten, bis eine angenehme Raumtemperatur herrscht.

## 2,1 MOTOR/ANTRIEB

### 1,8 Fahrleistungen\*

⊕ Der 2.0 Liter-Diesel des Orlando 2.0 D LTZ leistet 120 kW/163 PS und stellt die Top-Motorisierung im Chevy dar. Seine Fahrleistungen sind überzeugend. Den simulierten Überholvorgang von 60 auf 100 km/h absolviert er 5,8 Sekunden. Aber auch seine Durchzugskraft bei den Elastizitätsmessungen überzeugt.

⊖ Bei niedrigen Drehzahlen hat der Motor ein deutliches Turboloach, was vor allem beim Berganfahren sehr unangenehm auffällt. Ungeschickt ist, dass die Schalterpunktanzeige den Motor gerne in die Drehzahlbereiche bringt, in denen er keine Kraft hat.

## 2,0 Laufkultur

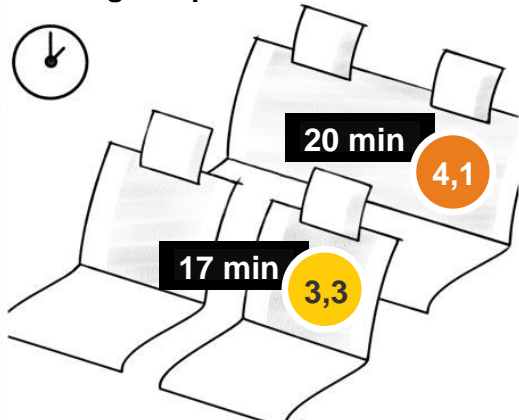
⊕ Die Laufkultur ist für einen Vierzylinder-Diesel vorbildlich. Vibrationen werden im Innenraum kaum wahr genommen, nur bei sehr hohen Drehzahlen treten Frequenzen auf, die unangenehm auf die Insassen wirken.

## 2,5 Schaltung

Die Präzision des Sechsgang-Schaltgetriebes ist verbesserungswürdig. Nicht alle Gangwechsel gehen locker von der Hand, auch wenn manchmal nur die schlechte Positionierung des Schalthebels daran schuld ist. Die Schaltwege dürften etwas kürzer sein.

⊕ Die Schaltung ist leichtgängig, Gangwechsel können deswegen schnell vollzogen werden. Der Rückwärtsgang ist per Zugring gegen versehentliches Einlegen geschützt. Durch seine Synchronisierung gleitet er auch bei ausrollendem Fahrzeug geräuschlos in die Gasse. Eine Gangempfehlung unterstützt dabei Sprit sparend zu fahren, sie zwingt den Motor allerdings gerne in Drehzahlbereiche, in denen er kaum Kraft hat.

### Heizungsansprechen



### Maximale Heizleistung



Aufwärmzeit von  $-10^{\circ}\text{C}$  auf  $+22^{\circ}\text{C}$

---

## 1,9 Getriebeabstufung

⊕ Die sechs Gänge des Schaltgetriebes sind vernünftig abgestuft. Der erste Gang dürfte noch etwas kürzer ausgelegt sein, um die Anfahrschwäche des Motors zu vertuschen. Die Gesamtübersetzung ist lang. Bei 130 km/h dreht der Motor im größten Gang mit nur 2.000 Touren, wodurch auf langen Strecken Kraftstoff gespart wird.

---

## 2,8 FAHREIGENSCHAFTEN

---

### 2,6 Fahrstabilität

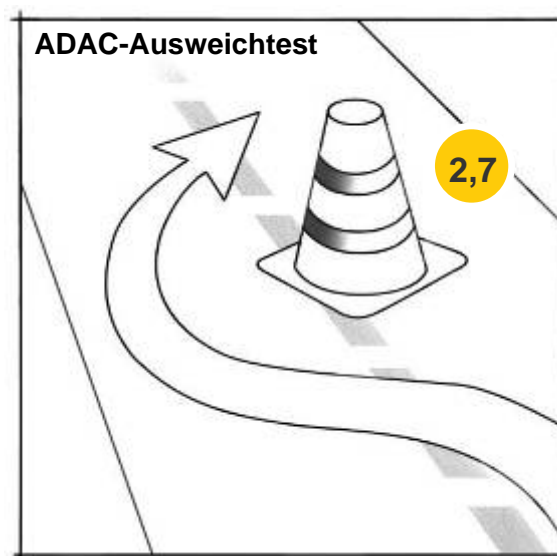
Beim ADAC Ausweichtest zeigt sich der Van träge, er ist nur schwer auf Kurs zu halten.

⊕ Beim plötzlichen Spurwechsel pendelt die große Karosserie deutlich nach. ESP entschärft aber die Situation, der Orlando bleibt gut kontrollierbar. Der Geradeauslauf stellt zufrieden, auch beim Überfahren von Spurrillen und Verwerfungen. Trotz Traktionskontrolle tritt häufig leichter Reifenschlupf beim Anfahren auf.

---

### 2,3 Kurvenverhalten

⊕ In schnell gefahrenen Kurven schiebt der Van sehr bald über die Vorderachse weg. Ein Fahrverhalten, das zwar auch von ungeübten Fahrern gut beherrscht werden kann, das Auto aber schwerfällig macht. Lastwechselreaktionen treten, nicht zuletzt wegen des deutlichen Untersteuerns, kaum auf.



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 Lenkung\*

Die Zielgenauigkeit der Lenkung ist nicht überragend. Oft muss der Fahrer den Lenkwinkel korrigieren.

⊕ Das Fahrzeug reagiert spontan auf kleine Bewegungen am Lenkrad. Im Zusammenspiel mit der Hinterachse ergibt sich ein agiles Lenkverhalten. Der Fahrer bekommt gute Rückmeldung von der Straße. Beim Rangieren zeigt sich die Lenkung trotz relativ direkter Übersetzung leichtgängig.

⊖ 11,8 Meter Wendekreis sind zu viel.

---

### 3,3 Bremse

40 Meter Bremsweg sind nicht mehr zeitgemäß (Mittelwert aus zehn Messungen, 100 km/h bis zum Stillstand, Reifen Kumho Solus KH17 der Größe 225/50 R17 V).

⊕ Ansprechen und Dosierbarkeit der Bremsanlage kann noch gut bewertet werden.

---

**2,5**

## SICHERHEIT

---

**2,7**

### Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Serienmäßig ist der Orlando mit ESP und Bremsassistent ausgerüstet. Der Motor kann nur mit getretener Kupplung gestartet werden, wodurch ein unbeabsichtigtes Anrollen bei eingelegtem Gang verhindert wird.

⊖ Der Warnblinkschalter ist kaum von seinem Umfeld abgehoben und im deswegen im Notfalle schlecht zu finden.

**2,3**

### Passive Sicherheit - Insassen

Ein Crashtest nach EuroNCAP lag zum Zeitpunkt des Tests noch nicht vor. Gurtwarner gibt es nur auf den beiden vordern Plätzen.

⊕ Serienmäßig sind vorn Seitenairbags und von vorn bis hinten durchgehende Kopfairbags verbaut. Die hohen Kopfstützen bieten Personen bis 1,90 m ausreichenden Schutz und sind durch ihre Nähe zum Kopf besonders wirksam. Die massiven Bügeltürgriffe erlauben im Falle eines Unfalls hohe Zugkräfte.

⊖ In der zweiten Sitzreihe sind die Kopfstützen nur für Personen bis 1,65 Meter ausgelegt und sind weit vom Kopf entfernt.

**2,4**

### Kindersicherheit

Ein Crashtest nach EuroNCAP lag zum Zeitpunkt des Tests noch nicht vor. Die Gurtschlösser der zweiten Sitzreihe sind lose, aber durch die großen hinteren Türen gut erreichbar.

⊕ Auf den äußeren Plätzen der zweiten Sitzreihe ist das ISOFIX-System inkl. Ankerhaken vorhanden. Aber auch per Sicherheitsgurt können alle gängigen Rückhaltesysteme auf den hinteren Plätzen und dem Beifahrersitz sicher befestigt werden. Nur der mittlere Platz der zweiten Reihe ist dafür nicht geeignet. Der Beifahrerairbag ist per Schlüssel deaktivierbar, wodurch auch rückwärts gerichtete Kindersitze auf dem Beifahrersitz angebracht werden dürfen.

⊖ Einen Einklemmschutz für die elektrischen Fensterheber gibt es nicht, wodurch das Verletzungsrisiko, vor allem für spielende Kinder, sehr hoch ist. Das ISOFIX-System kann nur mit Einsteckhilfen verwendet werden.

**3,0**

### Fußgängerschutz

Ein Crashtest nach EuroNCAP lag zum Zeitpunkt des Tests noch nicht vor. Aufgrund der hohen Vorderbaus wird dem Orlando ein nur durchschnittlicher Fußgängerschutz prognostiziert.



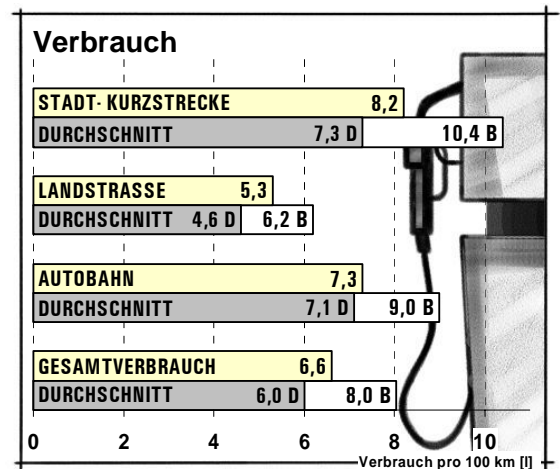
## 3,1 UMWELT/ECOTEST

### 4,0 Verbrauch/CO2\*

– Die Verbrauchswerte des hoch motorisierten Orlando sind nicht rühmlich. Der durchschnittliche Testverbrauch von 6,6 Liter Diesel auf 100 Kilometer setzt sich zusammen aus 8,2 Liter in der Stadt, 5,3 Liter auf Landstraßen und 7,3 Litern auf der Autobahn. Der CO<sub>2</sub>-Ausstoß beträgt 175 g/km, was beim ADAC EcoTest zu nur 20 Punkten führt.

### 2,2 Schadstoffe

+ Typisch für ein Dieselfahrzeug mit Partikelfilter ist der Schadstoffausstoß niedrig, auch wenn die Stickoxide in manchen Betriebszuständen noch geringer ausfallen dürften. Beim ADAC EcoTest erreicht er 38 Punkte, kombiniert mit den CO<sub>2</sub>-Punkten 58 Punkte und somit drei Sterne.



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

## 4,0 WIRTSCHAFTLICHKEIT

### 3,2 Betriebskosten\*

Die Betriebskosten werden zum Großteil aus den Kraftstoffkosten ermittelt. Auch wenn der Orlando 2.0 D LTZ nur günstigen Dieselmotorkraftstoff konsumiert, der hohe Verbrauch führt zu nur durchschnittlichen Betriebskosten.

### 5,4 Werkstatt- / Reifenkosten\*

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

### 3,6 Wertstabilität\*

Auch wenn der Orlando ein sehr praktisches Auto ist, die deutschen Konkurrenten werden sich auf dem Gebrauchtwagenmarkt höherer Beliebtheit erfreuen. Deswegen wird dem Orlando im vierjährigen Kalkulationszeitraum ein nur durchschnittlicher Restwertverlauf prognostiziert.

### 3,5 Kosten für Anschaffung\*

Der Grundpreis für den Chevrolet Orlando 2.0 D LTZ beträgt 24.790 €, ein nur durchschnittlicher Wert. Er ist dann allerdings bereits reichhaltig ausgestattet. Um das ADAC Standard-Ausstattungslevel zu erreichen muss gerade mal die Metallic-Lackierung für 490 € zusätzlich geordert werden.

5,5

## Fixkosten\*

☹ Die Fixkosten sind immens. Egal wie man den Orlando versichert, er belegt immer eine der höchsten Versicherungsklassen. Für die Kfz-Steuer müssen jährlich 268 € bezahlt werden.

3,7

## Monatliche Gesamtkosten\*

Der monatliche Unterhalt liegt im Mittelfeld. Werkstatt-, Reifen- und Fixkosten sind hoch, aber die Betriebskosten und der Wertverlust sind durchschnittlich.

### DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.8	2.0 D	2.0 D
Aufbau/Türen	GR/5	GR/5	GR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1796	4/1998	4/1998
Leistung [kW(PS)]	104(141)	96(130)	120(163)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	176/3800	315/2000	360/2000
0-100 km/h[s]	12,0	10,3	10,0
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	185	180	195
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	8,1 S	6,6 D	6,6 D
CO2 [g/km]	172	159	159
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/20/20	18/22/21	18/22/21
Steuer pro Jahr [Euro]	140	268	268
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	581	580	595
Preis [Euro]	18.990	22.390	23.290

#### 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

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1998 ccm
Leistung	120 kW (163 PS)
bei	3800 U/min
Maximales Drehmoment	360 Nm
bei	2000 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	225/50R17
Reifengröße (Testwagen)	<b>225/50R17V</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	<b>11,75 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	195 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,0 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	<b>5,8 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	<b>40,2 m</b>
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	<b>6,6 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>8,2/ 5,3/ 7,3 l</b>
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	159g/km / <b>175g/km</b>
Innengeräusch 130km/h	<b>66dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	4652/1836/1625 mm
Leergewicht/Zuladung	<b>1745 kg/542 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>320 l/860 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/1500 kg
Dachlast	100 kg
Tankinhalt	64 l
Reichweite	<b>965 km</b>
Garantie	3 Jahre / 100.000 km
Rostgarantie	6 Jahre

ADAC-Messwerte fett

## KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	<b>137 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten	<b>69 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>101 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>314 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>621 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/22/21
Grundpreis	24.790 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.



Chevrolet Orlando 2.0 D LTZ (DPF)

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK

Abbiegelenk	nicht erhältlich
Regen- und Lichtsensor	Serie
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	1.400 Euro
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Parkhilfe, elektronisch (hinten)	Serie
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Spurassistent	nicht erhältlich
Tempomat	Serie
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	nicht erhältlich

### INNEN

Beifahrerairbag deaktivierbar	Serie
3.Sitzreihe voll versenkbar	Serie
Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	Serie
Isofix-Kindersicherungssystem	Serie
Klimaautomatik	Serie
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	Serie
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie

### AUSSEN

Anhängerkupplung	nicht erhältlich
Außenspiegel, elektrisch einstellbar (und anklappbar)	Serie
Lackierung Metallic	490 Euro <sup>o</sup>
Schiebe-Hubdach (Exclusive Paket Plus)	1.950 Euro

<sup>o</sup> im Testwagen vorhanden

## TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT<sup>1</sup>

**2,6**

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

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

**ADAC autotest**