



Porsche 911 Carrera Coupé GTS PDK

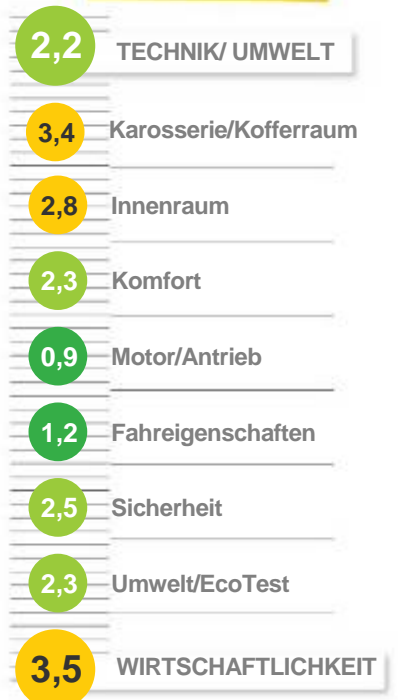
Zweitüriges Coupé der Oberklasse
(300 kW / 408 PS)

Der 911er Porsche ist wohl unbestritten eines der größten Kultautos, die jemals gebaut wurden. Auch die aktuelle Modellreihe, der 997, erinnert noch stark an den Ur-911er aus den sechziger Jahren, trägt aber modernste Technik unter dem hochwertigen Blechkleid. Die getestete GTS-Variante basiert auf der 44 mm breiteren Turbo-Karosserie und hat somit auch eine um 32 mm breitere Spur an der Hinterachse als die anderen Sauger-Modelle. Der 3,8 l-Motor ist auf 300 kW/408 PS leistungsgesteigert. Verzögert wird der GTS mit einer Bremsanlage, die sonst ebenfalls im Turbo verbaut wird. Dies und einige andere sportliche Features machen den 911 GTS zur ultimativen Fahrmaschine, die neben einer unvergleichbaren Aktivität auch ein hohes Maß an Fahrsicherheit bietet. Für dieses Fahrerlebnis muss man mindestens 108.648 € berappen. Die Qualität, die man dafür erhält, ist top, der Alltagsnutzen eher durchschnittlich. **Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** u. a.: Aston Martin Vantage, Audi R8, BMW 650i, Jaguar XK Coupé.

- +** hervorragende Fahrleistungen, sehr guter Werterhalt, kräftige und standhafte Bremse, sehr gutes Doppelkupplungsgetriebe, sicheres und agiles Fahrverhalten, kultivierter Motor
- sehr hoher Anschaffungspreis, teure Werkstatt- und Reifenkosten, kleiner/unpraktischer Kofferraum



ADAC-URTEIL



3,4

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

1,9

Verarbeitung

+ Aus dem puristischen Sportwagen ist ein luxuriöses Fahrzeug geworden, bei dem sowohl Karosserie als auch Innenraum sauber verarbeitet sind. Die ausgewählten Materialien wirken hochwertig, viel Leder verwöhnt die Insassen. Die einzige Ausnahme stellt die Schaltkonsole dar, welche mit einem nicht besonders hochwertigen Klavierlack-Imitat überzogen ist. Vorbildlich ist der komplett glattflächige Fahrzeugboden, welcher die Aerodynamik optimiert und somit auch den Kraftstoffverbrauch senkt. Die Türausschnitte sind perfekt abgedichtet, die Schweller werden von massiven Stoßleisten geschützt. Auf dem Dach sind Lasten bis 75 kg erlaubt, insgesamt dürfen 340 kg zugeladen werden.

- Rundum gibt es am Porsche keinen Schutz vor kleinen Remplern. Stoßleisten fehlen, die Stoßfänger sind einteilig und durchgehend lackiert. Im Falle einer Reifenpanne muss man sich mit einem Reifenreparaturset begnügen, welches nur bei kleinen Beschädigungen hilft. Wagenheber und Radmutternschlüssel gibt es nicht.

2,1

Sicht

+ Bei der ADAC Rundumsichtmessung hinterlässt der Porsche ein gutes Bild. Die Fensterflächen sind groß, hintere Kopfstützen, welche die Sicht behindern könnten, gibt es nicht. Durch die abfallende Karosserie können auch flache Hindernisse vor und hinter dem Fahrzeug gut erkannt werden. Die automatisch abblendenden Außenspiegel (links mit asphärischem Bereich) erlauben eine gute Rücksicht. Der Innenspiegel blendet ebenfalls selbständig ab, dürfte aber ein größeres Spiegelbild liefern. Bei Regen sorgt das große Wischerfeld für eine großflächig gereinigte Windschutzscheibe. Bei Nacht leuchten die Bi-Xenonscheinwerfer und das dynamische Kurvenlicht die Fahrbahn einwandfrei aus.

- Man sitzt tief im 911er. Die Übersicht über den Verkehr geht dadurch etwas verloren. Die Karosserieenden können nicht eingesehen und nur grob abgeschätzt werden. Die akustische Einparkhilfe unterstützt nur beim Rückwärtsfahren.

3,8

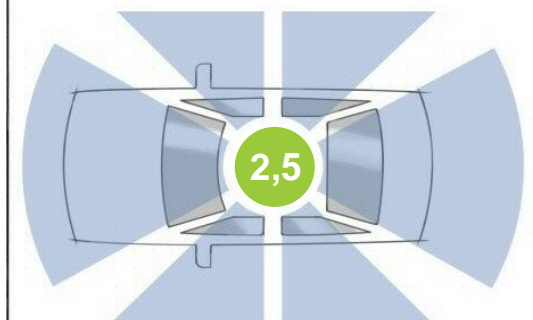
Ein-/Ausstieg

+ Aufgrund der niedrigen Karosserie sind auch die Schweller sehr tief und behindern das Ein- und Aussteigen kaum. Die Zentralverriegelung wird mit einer praktischen, im Schlüssel integrierten Fernbedienung gesteuert.

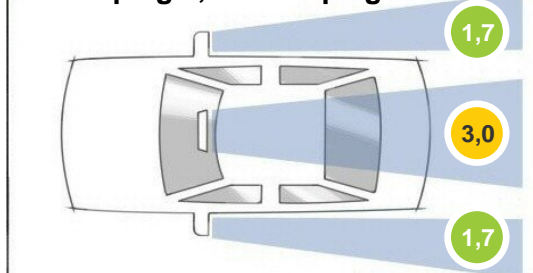


Große Fensterflächen, schmale Dachsäulen und die nicht vorhandenen Kopfstützen sorgen für eine gute Sicht nach hinten.

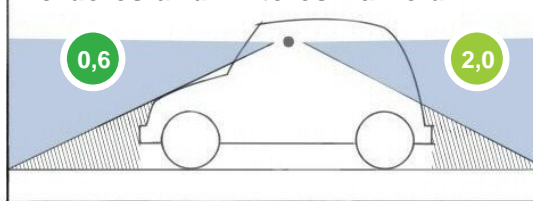
Rundumsicht



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 am Berg rasten die offenen Türen zuverlässig ein. Beim Entriegeln oder Verlassen des Fahrzeugs leuchten die Scheinwerfer den Weg aus.

⊖ Die Sitze sind sehr tief und weit zur Fahrzeugmitte eingebaut, was das Ein- und Aussteigen zu einem schwierigen Unterfangen macht. Zusätzlich schränkt das tief gezogene Dach die Türöffnung ein - man läuft Gefahr sich den Kopf zu stoßen. Haltegriffe, die vor allem das Verlassen des Fahrzeugs erleichtern würden, gibt es nicht. Werden die Türen von außen verriegelt, so können sie auch von innen nicht mehr geöffnet werden. Man kann Personen im Fahrzeug einschließen.

5,3 Kofferraum-Volumen*

⊖ Bei einem Sportwagen wird kein großer Kofferraum erwartet, beim Porsche bekommt man ihn auch nicht. Unter der vorderen Haube können gerade mal 105 Liter Gepäck verstaut werden. Beim GTS entfällt die Rücksitzbank, wodurch zusätzlicher Laderaum entsteht. Nutzt man diesen mit, so hat man einen gesamten Gepäckraum von 315 Litern zur Verfügung.



Der Kofferraum stellt lediglich ein Volumen von 105 Liter zur Verfügung.

3,0 Kofferraum-Zugänglichkeit

⊕ Das Öffnen der Kofferraumklappe stellt kein großes Problem dar. Wird sie nach oben geschwenkt, so wird der kleine Kofferraum großflächig frei gelegt. Sie wird per Taster im Schlüssel oder im Innenraum entriegelt und von einem Fanghaken gesichert. Der flache Vorderwagen sorgt für eine niedrige Ladekante. Sie liegt nur 60 cm über der Fahrbahn. Jeder Bereich des kleinen Stauraums kann ohne Probleme erreicht werden.

⊖ Die Frontklappe schwenkt nur 1,66 Meter nach oben. Da der Kofferraum wie eine Wanne ausgebildet ist, müssen Gegenstände beim Ausladen über 38 cm hoch gehoben werden, damit die Ladekante überwunden werden kann. Die Beleuchtung ist zu schwach ausgelegt. Zum Schließen der Klappe ist kein Griff vorhanden, sie muss in jedem Fall von außen zuge drückt werden.

4,9 Kofferraum-Variabilität

⊖ Um die Variabilität des Kofferraums ist es schlecht bestellt. Man kann ihn nicht vergrößern, eine Durchlademöglichkeit gibt es auch nicht. Kleine Gegenstände kann man in den Mulden hinter den Vordersitzen ablegen, aber nicht befestigen.

2,8 INNENRAUM

1,7 Bedienung

Die Instrumente sind etwas mit Anzeigen überladen, die Displays klein. Es dürften mehr und besser nutzbare Ablagen im Innenraum vorhanden sein; Flaschen können nicht verstaut werden. Auch das Handschuhfachvolumen ist durchschnittlich.

⊕ Lenkrad (in Höhe und Weite einstellbar), Pedale und Schalthebel (inkl. Schaltwippen am Lenkrad) sind optimal platziert und erlauben eine engagierte Fahrweise. Allgemein findet sich der Fahrer schnell und gut mit den Bedienelementen zurecht. Die Scheibenwischer werden per Sensor aktiviert. Die Außenbeleuchtung wird per praktischem und beleuchtetem Drehschalter bedient. Einfach zu bedienen zeigt sich die Klimaautomatik, auch wenn für bestimmte Funktionen um den Getriebe-Wählhebel gefasst werden muss. Die Heckscheibenheizung schaltet nach einer gewissen Betriebsdauer selbständig ab und spart somit Energie. Einfach gestaltet sich die Bedienung des Radio/Navigationssystems per Touch-Screen, Lenkradtasten gibt es allerdings nicht. Während die Lehnen elektrisch eingestellt werden, funktioniert die restliche Sitzverstellung mechanisch. Die Bedienung ist einfach und leichtgängig, die Bedienelemente sind aber teils schwer zu erreichen. Kontrollinstrumente sind für alle wichtigen Fahrzeugparameter vorhanden - Kühlmittel- und Öltemperatur werden separat angezeigt, selbst ein Öldruckmanometer ist vorhanden. Außerdem sind ein Tempomat und eine Berganfahrhilfe verbaut.



Im Innenraum des Porsche 911 findet man eine gute Verarbeitungsqualität sowie Funktionalität vor.

⊖ Es ist Kult, dass der 911er sein Zündschloss links neben dem Lenkrad trägt, gut angebracht ist es dort aber nicht. Es ist unbeleuchtet, verdeckt, aber zumindest gut erreichbar. Das Bedienteil der Klimaautomatik wurde sehr tief positioniert, die Symbole sind sehr klein. Die Umluftfunktion wird nicht automatisch deaktiviert, was eine vorzeitige Ermüdung der Insassen verhindern könnte. Die Einstellrädchen an den Instrumenten und die Sporttasten in der Mittelkonsole sind schlecht erreichbar. Dem Fahrer wird nicht signalisiert, wenn eine Tür oder Klappe nicht richtig verschlossen ist. Die Kontrollleuchte der Nebelschlussleuchte ist schlecht angebracht und wird sogar vom Schalter verdeckt.

3,1 Raumangebot vorne*

Im Porsche 911 sitzen auch Personen mit einer Größe von 1,93 Metern bequem, die Kopffreiheit ist großzügig. Der Innenraum ist aber sehr schmal geschnitten, was nicht nur das subjektive Raumempfinden einschränkt.

5,0 Raumangebot hinten*

⊖ Der Testwagen hatte keine zweite Sitzreihe, welche aber ohne Aufpreis bestellbar ist. Somit war er nur als Zweisitzer nutzbar.

2,3 KOMFORT

2,6 Federung

Das Fahrwerk des 911er GTS ist kompromisslos sportlich abgestimmt, bietet aber im Normalmodus ausreichend Restkomfort. Kurze Wellen und Einzelhindernisse (Bsp. Kanaldeckel) werden von den Insassen deutlich wahr genommen, der echte Sportwagenfahrer wird aber darüber hinweg sehen können. Vor allem bei langsamer Fahrt wird die Karosse aber bei kurzweiliger Fahrbahn deutlich in Schwingung versetzt.

- + Von langweiliger Fahrbahn zeigt sich der Porsche absolut unbeeindruckt. In keinem Fahrzustand wird eine spürbare Karosserieneigung wahr genommen.
- Schaltet man das adaptive Dämpfersystem auf Sport, so geht der Komfort gegen Null - die Federung wird knüppelhart. Eine Einstellung, die auch bei sportlicher Fahrweise eine relativ ebene Fahrbahn bevorzugt.

2,2 Sitze

Fahrzeug mit serienmäßigen Sportsitzen, Sportschalensitze gegen Aufpreis erhältlich.

- + Die Sitze sind gut konturiert und bieten ordentlichen Seitenhalt. Beide sind in der Höhe, nicht aber in der Neigung einstellbar. Die Polsterung ist sehr straff, aber noch komfortabel. Die Rückenlehnen sind hoch, verjüngen aber im oberen Bereich früh. Der Fahrer sitzt entspannt, Füße und Beine werden gut unterstützt.

3,4 Innengeräusch

Geräuschempfindlich darf man als Besitzer eines 911 GTS nicht sein. Mit seiner serienmäßigen Sport-Abgasanlage herrscht bei 130 km/h im Innenraum ein Geräuschpegel von 73 dB(A). Der Motor zeigt sich in jedem Betriebszustand präsent, aber ab 6.000 Touren vervielfältigt sich das Motorengeräusch auf ein Vielfaches, was vom potentiellen GTS-Käufer vermutlich nicht unerwünscht ist.

- + Wind- und sonstige Fahrgeräusche werden kaum wahr genommen.

1,7 Klimatisierung

(Heizungstest bei -10° C in der ADAC Klimakammer)
Temperatur und Luftverteilung werden bei der serienmäßigen Klimaautomatik für Fahrer und Beifahrer gemeinsam eingestellt.

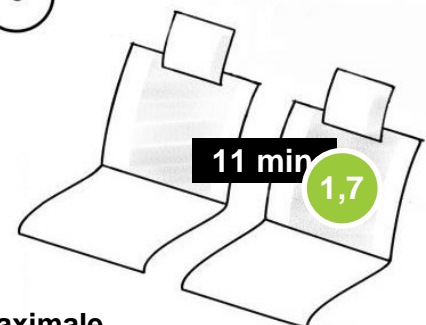
- + Die Heizwirkung und das Ansprechen der Heizung sind vorbildlich. Bereits nach 11 Minuten herrscht im Innenraum ein Temperaturniveau von 22° C. Schlechte Gerüche werden von einem Aktivkohlebehälter zurück gehalten.

0,9 MOTOR/ANTRIEB

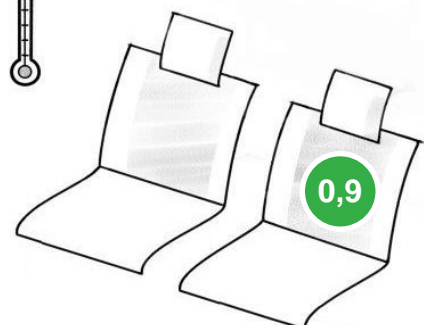
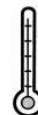
0,6 Fahrleistungen*

- + Nicht überraschend präsentiert der Porsche 911 GTS hervorragende Fahrleistungen. Der 3,8-Liter-Boxermotor katapultiert den Sportwagen mit seinen 300 kW/408 PS in 2,7 Sekunden von 60 auf 100 km/h.

Heizungsansprechen



Maximale Heizleistung



Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C.

1,3 Laufkultur

+ Der Sechszylinder-Boxer macht vor, was optimale Laufruhe bedeutet. Vibrationen gibt es nicht, nur gelegentlich tritt leichtes Dröhnen auf.

1,0 Schaltung

+ Das Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe wechselt die Gänge absolut ruckfrei. Die Bedienung des Wählhebels lässt keine Fragen offen und funktioniert leichtgängig und exakt. Bei manueller Bedienung können die Gänge am Wählhebel und per Schaltwippen am Lenkrad gewechselt werden. Die Schaltgeschwindigkeit liegt sehr hoch, trotzdem bleibt in manchen Fahrzuständen der Wunsch nach noch schnelleren Gangwechseln unerfüllt.

1,1 Getriebeabstufung

+ Das Siebengang-Getriebe ist als Overdrive-Getriebe ausgelegt - die Höchstgeschwindigkeit wird im sechsten Gang erreicht. Für jeden Fahrzustand steht eine passende Fahrstufe zur Verfügung. Nur der Drehzahlsprung zwischen den ersten beiden Gängen dürfte etwas geringer sein. Durch den lang übersetzten siebten Gang dreht der Motor bei 130 km/h gerade mal mit 2.200 Touren.

1,2 FAHREIGENSCHAFTEN

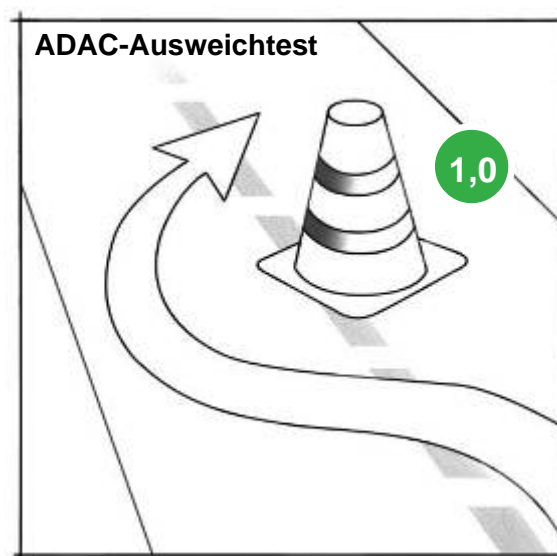
1,3 Fahrstabilität

Auf unebener Fahrbahn leidet der Geradeauslauf etwas. Vor allem im Sportmodus des Fahrwerks tänzelt der Porsche gerne über Verwerfungen.

+ Der 911er GTS klebt förmlich auf der Straße. Der niedrige Schwerpunkt und die im Vergleich zum Standard-911er breitere Spur lassen ihn bereitwillig auf jeden Lenkbefehl reagieren. Auch beim ADAC Ausweichtest zeigt er sich von seiner besten Seite. Mit nur geringen Lenkwinkeln lässt er sich sehr schnell durch den Parcours dirigieren und bleibt dabei absolut neutral. Nur ein Allradantrieb kann mehr Traktion bieten. Der Heckmotor sorgt für ausreichend Last auf der Antriebsachse, eine mechanische Differenzialsperre wird von der elektronischen Traktionskontrolle unterstützt.

1,3 Kurvenverhalten

+ Bis in sehr hohe Geschwindigkeitsbereiche verhält sich der Porsche beim Kurvenfahren absolut neutral. Überschreitet man die Haftungsgrenze, so beginnt er gut kontrollierbar über die Vorderachse zu schieben. Nur mit vehementem Einsatz des Gaspedals kann man ein Übersteuern provozieren. Beim Zurücknehmen des Gaspedals kann es zu Lastwechselreaktionen kommen, die aber jederzeit gut kontrollierbar sind.



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.

1,2 Lenkung*

⊕ Die Lenkung gehört zum Besten, was in Fahrzeugen verbaut wird. Sie ist direkt ausgelegt. Bereits auf geringste Lenkwinkel spricht das Fahrzeug sehr agil an. Der Fahrer kann sehr exakt anlenken und bekommt hervorragende Rückmeldung. Trotz der sportlichen Abstimmung halten sich die Lenkkräfte auch beim Rangieren in Grenzen. Ein Wendekreis von weniger als elf Meter ist vorbildlich.

1,0 Bremse

⊕ Beim 911er GTS ist die Bremsanlage des 911 Turbo verbaut. Sie gilt seit Jahren als Maß der Dinge und enttäuscht auch beim ADAC-Test nicht. 34 Meter Bremsweg (Mittelwert aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Reifen: Michelin Pilot Sport N2 der Größen 235/35 ZR 19 87Y vorn und 305/30 ZR 19 102Y hinten) sind absolut vorbildlich. Sie ist hervorragend dosierbar und standhaft.

2,5 SICHERHEIT

2,4 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ ESP und Bremsassistent sind Serienstandard. Gegen Aufpreis ist ein Reifendruckkontrollsystem, welches per Sensor den tatsächlichen Reifendruck kontrolliert, und Kurvenlicht erhältlich. Die LED-Rückleuchten werden vom nachfolgenden Verkehr sehr gut wahr genommen, vor geöffneten Türen warnen Rückstrahler.

2,3 Passive Sicherheit - Insassen

Ein Crashtest nach EuroNCAP lag zum Zeitpunkt des Tests nicht vor.

⊕ Für beide Sitzplätze sind Seiten- und Kopfairbags vorhanden. Die in die Sitzlehnen integrierten Kopfstützen bieten Personen bis 1,85 m ausreichend Schutz und sind nahe am Kopf platziert. Die stabilen Außentürgriffe ermöglichen im Falle eines Unfalls hohe Zugkräfte.

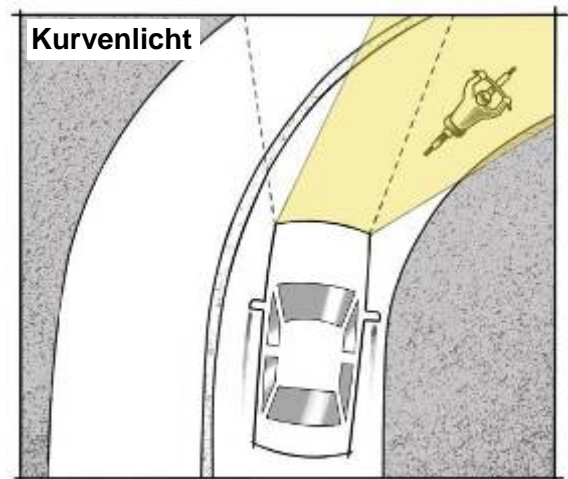
⊖ Einen Gurtwarner gibt es nur auf dem Fahrerplatz.

3,3 Kindersicherheit

Ein Crashtest nach EuroNCAP lag zum Zeitpunkt des Tests nicht vor.

⊕ Kindersitze können in Fahrtrichtung gut auf dem Beifahrersitz angeschnallt werden.

⊖ Auf dem Beifahrersitz ist ISOFIX nur gegen Aufpreis erhältlich. Der Beifahrerairbag lässt sich nicht abschalten. Rückwärts gerichtete Kinderschalen können deswegen nicht angebracht werden.



Die Scheinwerfer schwenken (abhängig von Lenkradstellung und Geschwindigkeit) gemäß dem Straßenverlauf in Fahrtrichtung und folgen so der Fahrbahn in Kurvenrichtung.

2,0 Fußgängerschutz

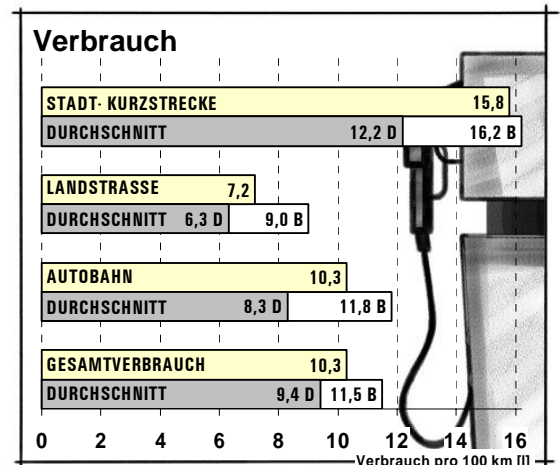
Ein Crashtest nach EuroNCAP lag zum Zeitpunkt des Tests nicht vor.

⊕ Der Vorderwagen ist flach gestaltet. Unter der Gepäckraumklappe befinden sich keine harten Einbauten, die das Verletzungsrisiko erhöhen könnten. Deswegen wird das Verletzungspotenzial für Fußgänger beim Zusammenstoß mit dem Porsche niedrig eingeschätzt.

2,3 UMWELT/ECOTEST

2,9 Verbrauch/CO₂*

Dass der Porsche 911 GTS Rekorde beim Kraftstoffsparen aufstellt, das hätte wohl niemand erwartet. Der Verbrauch hält sich aber unter Berücksichtigung der hervorragenden Fahrleistungen in überschaubaren Grenzen. Wirklich unangenehm fällt nur der hohe Verbrauch innerorts auf. Der durchschnittliche Testverbrauch von 10,3 Litern auf 100 Kilometer setzt sich zusammen aus 15,8 l/100 km in der Stadt, 7,2 l/100 km außerorts und 10,3 l/100 km auf Autobahnen. Beim ADAC EcoTest erhält er für den gemessenen CO₂-Ausstoß von 238 g/km 31 Punkte.



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

1,7 Schadstoffe

⊕ Der Schadstoffausstoß ist erwartungsgemäß gering. Bei ADAC EcoTest erhält er dafür 43 Punkte, was insgesamt zu 74 Punkten und somit vier Sternen führt.

3,5 WIRTSCHAFTLICHKEIT

3,9 Betriebskosten*

Der 911 GTS mag mit teurem Super Plus betankt werden. Da sich die Betriebskosten zum Großteil aus den Kraftstoffkosten ergeben, erhält der Porsche mit seinem durchschnittlichen Verbrauch eine noch durchschnittliche Bewertung.

5,5 Werkstatt- / Reifenkosten*

Alle 30.000 km oder alle zwei Jahre steht eine Zwischenwartung an und alle 60.000 km oder vier Jahre ist eine große Wartung fällig. Der 3,8-Liter Boxermotor besitzt eine Steuerkette, durch die ein oftmals teurer Zahnriemenwechsel entfällt.

⊕ Die zeitgemäß langen Wartungsabstände verringern die Anzahl der Werkstattbesuche. Porsche spendiert dem 911er nach eigenen Angaben qualitativ hochwertige und langlebige Verschleißteile.

⊖ Noch immer gewährt Porsche keine Herstellergarantie. Sehr teure Werkstattstundenpreise sowie hohe Kosten für Reifenersatz sorgen für die schlechte Note.

0,6

Wertstabilität*

⊕ Der 911er hat seinen Fankreis auch unter Gebrauchtwagenkäufern. Vor allem der GTS wird zu einem gesuchten Sammlerobjekt werden. Deswegen wird ihm im vierjährigen Kalkulationszeitraum ein nur geringer prozentualer Wertverlust prognostiziert.

5,5

Kosten für Anschaffung*

⊖ 108.648 € Grundpreis sprechen für sich. Dafür erhält man ein qualitativ hochwertiges Fahrzeug mit hervorragenden Fahreigenschaften, das aber mit seinen zwei Sitzplätzen und dem kleinen Kofferraum einen stark eingeschränkten Alltagsnutzen hat. Um das ADAC Standard-Ausstattungslevel zu erreichen sind Zusatzausstattungen im Wert von 4.237 € nötig. Die Aufpreisliste ist lang und kostenintensiv.

1,5

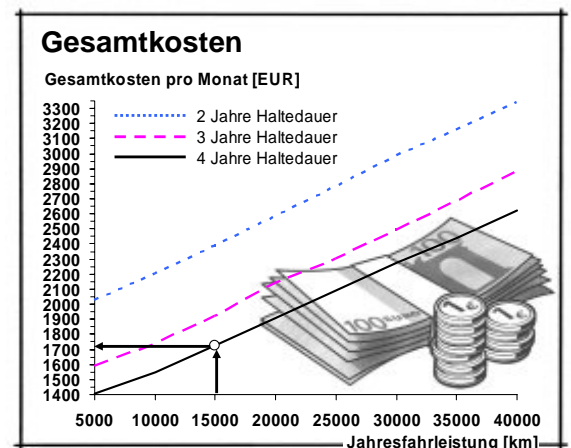
Fixkosten*

⊕ Die Fixkosten sind gering. Vor allem die Kfz-Haftpflichtversicherung ist erschwinglich. Für die Kfz-Steuer sind jährlich 316 € fällig.

3,7

Monatliche Gesamtkosten*

Die monatlichen Unterhaltskosten liegen im Mittelfeld seiner Klasse. Günstigen Fixkosten stehen teure Werkstatt- und Reifenkosten gegenüber, der geringe prozentuale Wertverlust wird durch den hohen Anschaffungspreis relativiert, die Betriebskosten sind durchschnittlich.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 1727 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

| TYP | Carrera | Carrera S | Carrera GTS |
|--------------------------------|----------|-----------|-------------|
| Aufbau/Türen | CP/2 | CP/2 | CP/2 |
| Zylinder/Hubraum [ccm] | 6/3614 | 6/3800 | 6/3800 |
| Leistung [kW(PS)] | 254(345) | 283(385) | 300(408) |
| Max. Drehmoment[Nm] bei U/min | 390/4400 | 420/4400 | 420/4200 |
| 0-100 km/h[s] | 4,9 | 4,7 | 4,6 |
| Höchstgeschwindigkeit [km/h] | 289 | 302 | 306 |
| ADAC-Verbrauch pro 100 km [l] | 10,5 SP | 10,8 SP | 10,8 SP |
| CO2 [g/km] | 242 | 250 | 250 |
| Versicherungsklassen KH/VK/TK | 13/27/29 | 13/29/29 | 13/29/29 |
| Steuer pro Jahr [Euro] | 318 | 336 | 336 |
| Monatliche Gesamtkosten [Euro] | 1438 | 1622 | 1701 |
| Preis [Euro] | 85.538 | 98.628 | 104.935 |

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-Haftpflicht
VK = Vollkasko
TK = Teilkasko

Kraftstoff

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

DATEN UND MESSWERTE

| | |
|--|--------------------------------|
| 6-Zylinder Otto | Schadstoffklasse Euro5 |
| Hubraum | 3800 ccm |
| Leistung | 300 kW (408 PS) |
| bei | 7300 U/min |
| Maximales Drehmoment | 420 Nm |
| bei | 4200 U/min |
| Kraftübertragung | Heckantrieb |
| Getriebe | 7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe |
| Reifengröße (Serie vo. / hi.) | 235/35R19ZR / 305/30R19ZR |
| Reifengröße (Testwagen) | 305/30R19Y |
| Bremsen vorne/hinten | Scheibe/Scheibe |
| Wendekreis links/rechts | 10,95 m |
| Höchstgeschwindigkeit | 304 km/h |
| Beschleunigung 0-100 km/h | 4,4 s |
| Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D) | 2,7 s |
| Bremsweg aus 100 km/h | 33,9 m |
| Testverbrauch Schnitt pro 100 km (SuperPlus) | 10,3 l |
| Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB | 15,8/ 7,2/ 10,3 l |
| CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test | 240g/km / 237g/km |
| Innengeräusch 130km/h | 73dB(A) |
| Länge/Breite/Höhe | 4435/1852/1300 mm |
| Leergewicht/Zuladung | 1520 kg/340 kg |
| Kofferraumvolumen normal/geklappt | 105 l/315 l |
| Anhängelast ungebremst/gebremst | - kg/- kg |
| Dachlast | 75 kg |
| Tankinhalt | 67 l |
| Reichweite | 650 km |
| Garantie | keine |
| Rostgarantie | 10 Jahre |

ADAC-Messwerte fett

AUSSTATTUNG

TECHNIK

| | |
|--|------------------|
| elektronische Dämpferkontrolle (inkl. Differential-Sperre) | 1.131 Euro° |
| Abbieglicht | nicht erhältlich |
| Lichtsensor | nicht erhältlich |
| Totwinkelassistent | nicht erhältlich |
| Abstandsregelung, elektronisch | nicht erhältlich |
| Automatikgetriebe | Serie |
| Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch | Serie |
| Fernlichtassistent | nicht erhältlich |
| Head-Up-Display | nicht erhältlich |
| Kurvenlicht | 702 Euro° |
| LED-Rückleuchten | Serie |
| Regensensor | 547 Euro° |
| Reifendruckkontrolle | 643 Euro° |
| Spurassistent | nicht erhältlich |
| Tempomat | 440 Euro° |
| Xenonlicht | Serie |

INNEN

| | |
|--|------------------------|
| Schalensitze | Serie |
| Airbag, Seite vorne/hinten | Serie/nicht erhältlich |
| Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten | Serie/nicht erhältlich |
| Innenspiegel, automatisch abblendend (inkl. Regensensor) | 547 Euro° |
| Klimaautomatik | Serie |
| Knieairbag | nicht erhältlich |
| Navigationssystem | 1.928 Euro° |
| Sitze, vorn, beheizbar | 434 Euro |

AUSSEN

| | |
|---------------------|------------------|
| Lackierung Metallic | 1.095 Euro |
| Schiebe-Hubdach | nicht erhältlich |

° im Testwagen vorhanden

KOSTEN

| | |
|--------------------------------------|-------------------|
| Monatliche Betriebskosten | 232 Euro |
| Monatliche Werkstattkosten | 168 Euro |
| Monatliche Fixkosten | 132 Euro |
| Monatlicher Wertverlust | 1.194 Euro |
| Monatliche Gesamtkosten | 1.726 Euro |
| (vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr) | |
| Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK | 13/29/29 |
| Grundpreis | 108.648 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

2,2

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

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte Klassenbezogen