



Lancia Thema 3.0 V6 CRD 24v Executive Aut. (DPF)

Viertürige Stufenhecklimousine der oberen Mittelklasse (176 kW / 239 PS)

Aus Chrysler wird Lancia und aus dem 300C wird kurzerhand ein Thema. Lancia hat sich dem amerikanischen Flaggschiff angenommen und ihn technisch wie optisch gründlich überarbeitet. Damit ist die Limousine fit für den europäischen Markt und kann sich optisch von der Masse abheben, auch wenn es eingefleischten Fans schwerfallen wird, den Ami als echten Lancia anzusehen. Dabei ist das Auto gar nicht so schlecht. Der Motor zeigt ordentliche Manieren, sorgt für standesgemäße Fahrleistungen und hält sich sogar beim Verbrauch einigermaßen zurück. Der Fahrkomfort kann dabei auch mit den deutschen Konkurrenten mithalten. Als Fahrdynamiker kann man den Thema aber nicht bezeichnen. Er lenkt behäbig ein und schiebt deutlich aber beherrschbar über die Vorderräder. Besonderes Augenmerk sollte man auf die enorme Serienausstattung mit vielen Assistenzsystemen werfen, welche den recht hohen Grundpreis von 50.900 weitgehend relativiert. **Karosserievarianten:** keine.

Konkurrenten: u.a. Cadillac CTS, Infiniti M30d, Jaguar XF, Lexus GS.

+ großzügiges Raumangebot, guter Langstreckenkomfort, kräftiger Motor, sehr kurzer Bremsweg, gute aktive Sicherheit, sehr reichhaltige Serienausstattung

- komplizierte Bedienung, schlecht dosierbare Bremse, hinten kein Fenstereinklemmschutz, schlechte Wirtschaftlichkeit



ADAC-URTEIL



Eigentlich steckt hinter dem Lancia-Logo ja ein Chrysler 300C. Die amerikanische Herkunft des neuen italienischen Flaggschiffs kann zwar nicht geleugnet werden, doch hat Lancia großen Aufwand investiert, das Design und die Verarbeitungsqualität für den europäischen Markt anzupassen. Der Thema kann zwar dadurch immer noch nicht mit den deutschen Premium-Herstellern mithalten, doch gibt es zumindest auf den ersten Blick kaum Anlass für Kritik. Schaut man genauer hin, sieht man dass z.B. die Spaltmaße nicht immer ganz gleichmäßig verlaufen oder die Kofferraumverkleidungen recht billig wirken. Auch im Innenraum ist der Thema nur auf den ersten Blick "Premium". Das Armaturenbrett ist mit Leder überzogen, was Nobel aussieht. Da es aber nicht aufgeschäumt ist, fühlt es sich hart und kalt an. Zudem findet man die ein oder andere kleine Falte im Leder. Die übrigen Kunststoffe im Innenraum sind weitgehend gut verarbeitet und fühlen sich auch recht solide an.

⊕ Der Unterboden ist aufwändig verkleidet, wodurch der Motorraum vor Schmutz geschützt ist und störende Fahrgeräusche reduziert werden. Die Türschweller sind gut abgedichtet und ein Schwellerschutz verhindert, dass die Schweller beim Ein- und Aussteigen verkratzt werden. Der Tankdeckel ist zwar nur über einen schlecht zugänglichen Knopf an der Fahrertür zu öffnen, doch muss dann kein zusätzlicher Deckel abgeschraubt werden und ein Fehlbetankungsschutz verhindert, dass anstatt Diesel versehentlich Benzin in den Tank gefüllt werden kann. Die maximale Zuladung beträgt noch gute 437 kg.

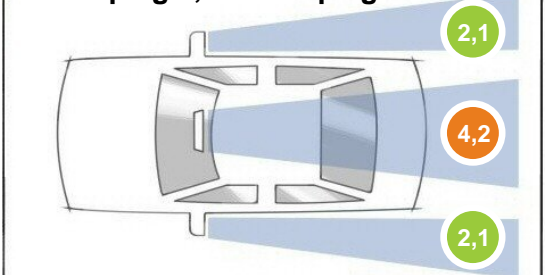
⊖ Es ist keine zulässige Dachlast angegeben, wodurch man davon ausgehen muss, dass auf dem Dach kein Gepäckträger erlaubt ist. Weder die Stoßfänger noch die Türen sind durch Leisten vor verkratzen geschützt. Es ist nur ein Reifenreparaturset vorhanden, welches sich schon bei kleinen Reifenschäden als nutzlos erweisen kann. Weder ein Wagenheber noch Bordwerkzeug ist an Bord.

Die Übersichtlichkeit ist aufgrund der langen Motorhaube und der hoch angesetzten Heckscheibe schlecht. Die Fahrzeugenden lassen sich kaum abschätzen. Auch die Rundumsicht lässt zu wünschen übrig. Da die hinteren Kopfstützen nicht versenkbar und die C-Säulen sehr massiv ausgeführt sind, wird der Blick nach hinten stark beeinträchtigt. Die Sicht im Innenspiegel ist ebenfalls nur ausreichend. Durch die wuchtige Karosserie können Gegenstände vor oder hinter dem Fahrzeug nur schwer erkannt werden.

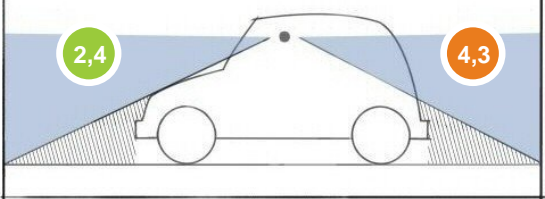
Rundumsicht



Innenspiegel, Außenspiegel



Vorderes und hinteres Nahfeld



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen. Bei den Innen- und Außenspiegeln werden deren Sichtfelder aus dem Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem Fahrzeug erkennt.



Die Rundumsicht wird durch die massiven Dachsäulen und die nicht versenkbaren Kopfstützen im Fond eingeschränkt.

⊕ Die großen Außenspiegel sind beheizt und blenden wie auch der Innenspiegel bei störendem Scheinwerferlicht von hinten automatisch ab (Serie). Das serienmäßige Xenonlicht mit recht gut funktionierendem Fernlichtassistenten und Kurvenlicht leuchtet die Fahrbahn hell und homogen aus. Helle LED-Tagfahrleuchten sorgen dafür, dass das Fahrzeug auch tagsüber gut erkannt wird. Sowohl Parksensoren vorne und hinten als auch eine Rückfahrkamera sind Serie und erleichtern das Rangieren zumindest etwas.

2,4 Ein-/Ausstieg

⊕ Vorne wie hinten steigt man recht bequem ein und aus. Die Türen öffnen weit und geben einen großen Einstieg frei. Einziger breiter Schweller stört beim Ein- und Aussteigen. Der schlüssellose Zugang funktioniert gut. Man kann den Schlüssel in der Tasche lassen. Zum Verschießen des Fahrzeugs muss man einen Knopf am Türgriff betätigen, zum Öffnen lediglich am Türgriff ziehen. Die Türaufhalter sind kräftig ausgelegt und halten die schweren Türen auch an Steigungen sicher offen. Haltegriffe am Dachhimmel sind für alle außen sitzenden Insassen vorhanden.

2,3 Kofferraum-Volumen*

Das Kofferraumvolumen fällt mit 435 l recht großzügig aus.

⊕ Klappt man die Rücksitze um, lässt sich das Volumen auf 805 l erweitern.

3,8 Kofferraum-Zugänglichkeit

Die Heckklappe lässt sich einfach öffnen, an dem kleinen Knopf macht man sich aber schnell die Finger schmutzig. Zum Schließen der Klappe muss von außen nachgedrückt werden. Die Ladeöffnung ist zufriedenstellend groß, das Kofferraumformat zweckmäßig. Durch die große Tiefe des Kofferraums ist die Zugänglichkeit im hinteren Bereich schlecht.

⊖ Die hohe Ladekante von 79 cm muss beim Einladen erstmal überwunden werden. Innen stört dann eine Ladekante mit knapp 24 cm. Bei umgeklappten Sitzen stört eine Stufe und der Ladeboden steigt nach vorne ungünstig an. Zudem ist der Mittelgurt, welcher nicht ausgeclipst werden kann, immer im Weg.

2,9 Kofferraum-Variabilität

Der Rücksitzlehne ist asymmetrisch geteilt umklappbar. Der Klappmechanismus funktioniert zufriedenstellend und mit geringem Kraftaufwand.

⊖ Im Kofferraum gibt es kaum Ablagemöglichkeiten (nur ein Fach unter dem Kofferraumboden).

1,9

INNENRAUM

2,1

Bedienung

Der Lancia Thema bietet eine Fülle an Funktionen, welche die Bedienung vereinfacht. Da allerdings nicht alle Funktionen klar verständlich und ergonomisch perfekt angeordnet sind, erfordert es doch eine deutliche Eingewöhnungszeit, bis das Fahrzeug intuitiv bedient werden kann. Die Bedienung der Klimaanlage erfolgt über den großen Touchscreen, was aber verwirrend und zeitintensiv ist, da die Funktionen teilweise umständlich in Untermenüs versteckt sind. Das gleiche gilt auch für die Radio- und Navigationsbedienung.

⊕ Die Sitze, das Lenkrad und sogar die Pedale lassen sich elektrisch einstellen, wobei man schnell eine angenehme Sitzposition findet. Das Fahrzeug lässt sich auf Knopfdruck starten, der Schlüssel kann in der Tasche bleiben. Sowohl Regensensor als auch Fahrlichtautomatik und Fernlichtassistent sind Serie. Der Lautsprecherklang der hochwertigen Soundanlage ist hervorragend. Die vorderen Fensterheber besitzen eine Auf-/Abautomatik, die hinteren müssen ohne Automatik auskommen. Ablagen gibt es vorne wie hinten genügend. Das Handschuhfach ist groß. Interessantes Detail: die zwei Becherhalter in der Mittelkonsole können wahlweise beheizt oder gekühlt werden. Die meisten Schalter sind gut beleuchtet und auch im Dunkeln gut auffindbar. Es gibt für alle Insassen Leseleuchten am Dachhimmel.

⊖ Der Handbremshebel ist schlecht zugänglich. Fahrer und Beifahrer müssen sich zum Schließen voll geöffneter Türen weit aus dem Auto lehnen, weil die Griffe dann zu weit weg sind. Der Ablagekasten zwischen den Vordersitzen stört beim Angurten.



Sowohl die Verarbeitungsqualität als auch die Ergonomie der Fahrerplatzes entsprechen noch nicht höchsten Ansprüchen.

1,1

Raumangebot vorne*

⊕ Vorne finden Personen bis zu einer Größe von über zwei Meter genügend Kopf- und Beinfreiheit vor. Dank der großen Innenbreite hat man ein angenehmes Raumgefühl.

2,8

Raumangebot hinten*

Das Fahrzeug ist hinten mit zwei vollwertigen und einem schmalen Mittelsitz ausgestattet.

⊕ Die Kopffreiheit reicht hinten für 1,85 m große Personen, die Beinfreiheit wäre noch deutlich großzügiger bemessen. Auch hinten ist die Innenbreite groß, was auch hier zu einem angenehmen Raumgefühl führt. Lediglich die nah am Kopf verlaufenden Dachsäulen trüben das Gesamtbild etwas.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,85 m bequem Platz.

2,0 KOMFORT

2,1 Federung

⊕ Das komfortabel abgestimmte Fahrwerk könnte zwar an der ein oder anderen Stelle noch einen leichten Feinschliff vertragen um an die deutsche Premium-Konkurrenz heranzureichen, doch insgesamt kann man durchaus zufrieden sein. Lange Bodenwellen regen die Karosserie zu leichtem Nachschwingen an, umso souverän bügelt der schwere Thema aber kurze Bodenwellen aus. Grobe Schlaglöcher dringen nur leicht bis in den Innenraum. Die großen 20 Zoll Räder mit niedrigem Reifenquerschnitt können feine Unebenheiten aber doch nicht ganz von den Insassen fern halten. Die Seitenneigung und die Wankbewegungen sind aufgrund der recht weichen Abstimmung etwas ausgeprägter vorhanden.

1,6 Sitze

⊕ Sowohl der Fahrer- als auch der Beifahrersitz sind in der Höhe und Neigung einstellbar und besitzen eine einstellbare Lordosenstütze. Die weichen Sitze bieten einen guten Sitzkomfort lassen allerdings etwas Seitenhalt vermissen. Die Atmungsaktivität ist dank perforierter Lederbezüge mit Sitzlüftung gut. Insgesamt bietet das Fahrzeug einen guten Sitzkomfort. Auch hinten kann man über den Komfort nicht klagen. Wobei auch hier recht wenig Seitenhalt und Körperunterstützung vorhanden ist.

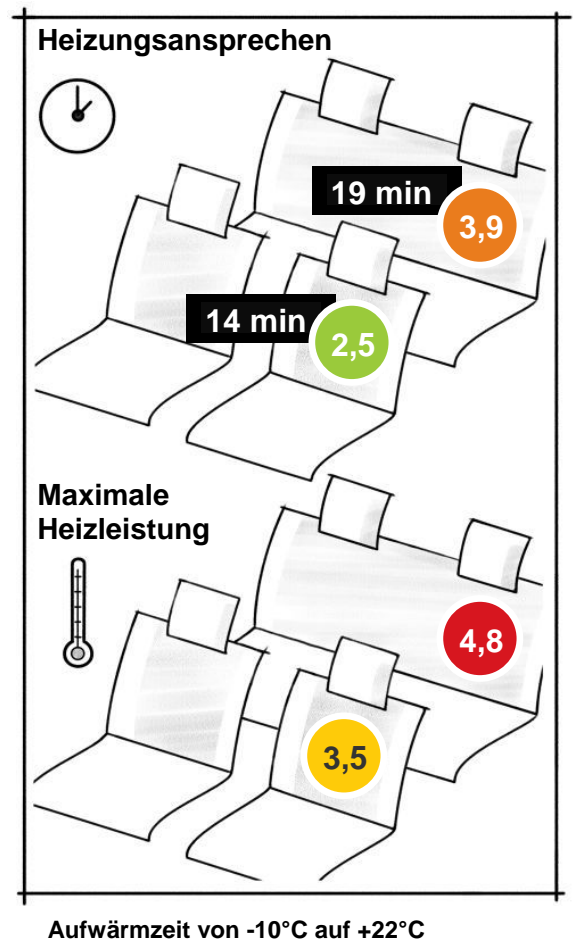
1,3 Innengeräusch

⊕ Der Geräuschpegel im Innenraum ist sehr niedrig (Doppelverglasung Serie). Sowohl Fahr- als auch Windgeräusche sind sehr gut gedämmt und nehmen auch bei höheren Geschwindigkeiten nicht gravierend zu. Der Motor hält sich akustisch stets im Hintergrund.

2,7 Klimatisierung

(Heizungstest bei -10°C in der ADAC-Klimakammer). Vorne spricht die Heizung auch bei kalten Außentemperaturen zufriedenstellend an und erwärmt den Innenraum in akzeptabler Zeit auf angenehme Raumtemperatur von 22°C (14 Minuten). Hinten dauert es merklich länger (19 Minuten).

⊕ Die serienmäßige Klimaautomatik arbeitet fein und situationsangepasst. Fahrer- und Beifahrer können sich die Temperatur separat einstellen. Ein Aktivkohlefilter filtert unangenehme Gerüche aus der Luft. Die automatische Umluftsteuerung mittels Luftgüte- und Feuchtigkeitssensor sorgt stets für gute Atemluft im Innenraum.



1,9

MOTOR/ANTRIEB

1,3

Fahrleistungen*

⊕ Die Fahrleistungen des 239 PS starken V6-Selbstzünders sind sehr gut. Für den Zwischenspur von 60 auf 100 km/h vergehen lediglich 4,3 Sekunden. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt mehr als ausreichende 232 km/h.

1,7

Laufkultur

⊕ Die Laufkultur des 3,0 l V6 Motors ist gut. Beim Beschleunigen dringt sonorer Dieselklang in den Innenraum. Vibrationen oder störende Brummfrequenzen können weitgehend ferngehalten werden.

2,2

Schaltung

⊕ Die nicht mehr ganz aktuelle 5-Gang-Wandlerautomatik bietet zwar keinen allerhöchsten Schaltkomfort, die Gangwechsel werden aber noch zufriedenstellend schnell und ohne großartige Schaltrucke vollzogen. Bei Leistungsabforderung dauert es aber immer einen kurzen Augenblick, bis in den richtigen Gang gewechselt wird.

2,6

Getriebeabstufung

Die Drehzahlsprünge fallen recht groß aus. Mit den aktuellen Automatikgetrieben im Premiumsegment kann die 5-Gang-Automatik nicht mehr mithalten. Dank des hohen Drehmoments des Dieselmotors fallen die großen Drehzahlsprünge aber nicht allzu negativ ins Gewicht. Die Gesamtübersetzung ist lang ausgelegt, wobei der kräftige Diesel auch problemlos mit einer noch längeren Übersetzung zurecht kommen würde.

2,3

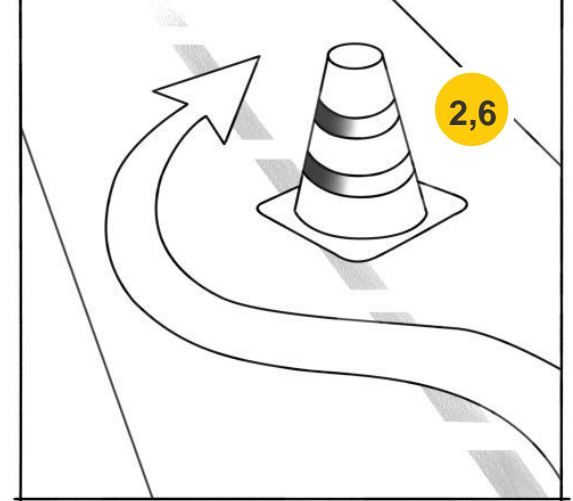
FAHREIGENSCHAFTEN

2,6

Fahrstabilität

Der Thema reagiert auf einen plötzlichen Lenkimpuls mit einer deutlichen Wankbewegung und pendelt dann etwas nach, was sich wenig sportlich anfühlt, aber trotzdem sicher ist. Die Spurrillenempfindlichkeit stört da schon etwas mehr. Beim ADAC-Ausweichtest kann der Lancia ein zufriedenstellendes Ergebnis einfahren. Er lenkt etwas behäbig ein und untersteuert beim Gegenlenken dann deutlich, wird aber durch effektive ESP-Eingriffe eingebremst und ist somit sicher durch den Parcours zu bewegen. Bei heftigen Lenkmanövern kann eine leichte Übersteuertendenz festgestellt werden, welche aber ebenfalls durch das sauber regelnde ESP ausgeglichen wird. Die Traktion des Hecktriebler ist auch auf rutschiger Fahrbahn gut.

ADAC-Ausweichtest



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.

2,6 Kurvenverhalten

Besonders hohe Kurvengeschwindigkeiten sind mit dem rund zwei Tonnen schweren Koloss nicht möglich. Er schiebt früh aber gutmütig mit den Vorderrädern in Richtung Kurvenaußenrand, bleibt aber immer gut beherrschbar. Lastwechselreaktionen sind nur minimal vorhanden.

2,9 Lenkung*

Die indirekt ausgelegte Lenkung vermittelt einen zufriedenstellenden Fahrbahnkontakt. Sie spricht um die Mittellage gut an ist aber wenig zielgenau. Der Kraftaufwand beim Rangieren könnte geringer sein. Der Wendekreis von 12,3 m ist für diese Fahrzeugklasse noch akzeptabel.

1,4 Bremse

⊕ Die groß dimensionierte Bremsanlage sorgt für exzellente Verzögerungswerte. Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand steht das Fahrzeug nach rund 34 m (Mittelwert aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Goodyear Eagle F1 Supercar 99Y der Größe 245/45ZR20). Die Bremsanlage zeigt sich dabei auch nach mehreren Messungen sehr standfest und lässt in ihrer Wirkung nicht nach.

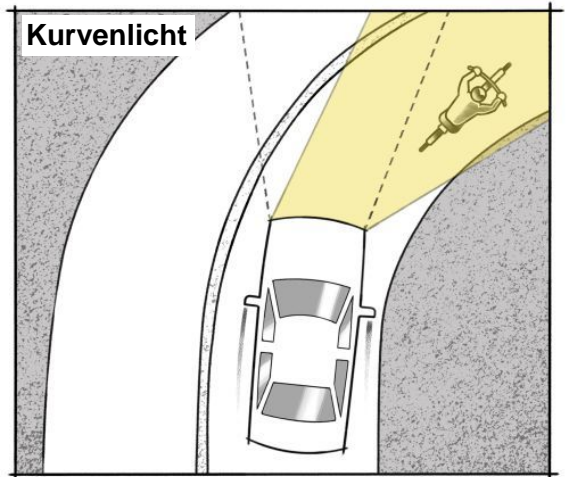
⊖ Die Dosierbarkeit und das Ansprechen der Bremse sind aber noch verbesserungswürdig. Das teigige Pedalgefühl macht es schwierig, im den optimalen Bremspunkt zu finden.

2,5 SICHERHEIT

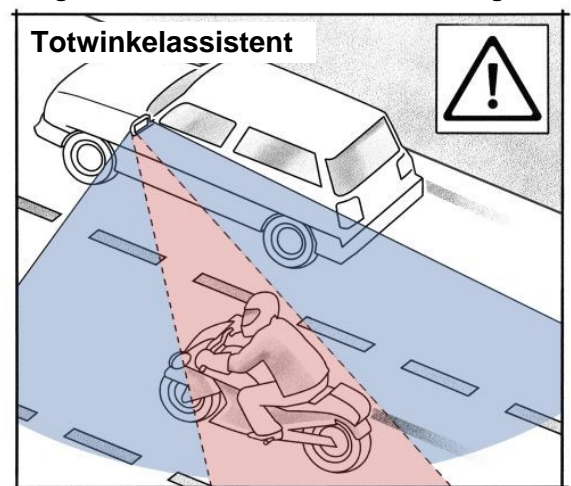
2,1 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der Lancia Thema bietet eine gute aktive Sicherheit. In der Ausstattungsvariante Executive sind nicht nur das obligatorische ESP und ein Bremsassistent an Bord, man erhält serienmäßig auch ein Abstandregelsystem mit Kollisionswarnung und Notbremsassistent, einen Totwinkelassistenten und eine Reifendruckkontrolle. Xenonscheinwerfer mit dynamischem Kurvenlicht und Fernlichtassistent erhöhen die aktive Sicherheit bei Nacht.

⊖ Leider gibt es beim Thema keinen Spurhalteassistenten. Der Kraftstoff-Einfüllstutzen befindet sich auf der gefährlichen linken, dem Verkehr zugewandten Seite. Der Warnblinkschalter ist farblich zu wenig abgesetzt, um ihn im Notfall schnell finden zu können. Die links vom Fahrer angeordnete Fuß-Feststellbremse kann im Notfall vom Beifahrer nicht erreicht werden.



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



Totwinkelassistent
Mit Hilfe von Radarsensoren wird das seitliche Umfeld überwacht. Beabsichtigt der Fahrer, die Fahrspur zu wechseln, während sich Fahrzeuge im toten Winkel befinden, erfolgt eine optische Warnung.

2,5 Passive Sicherheit - Insassen

- +** Bei den ADAC Crashtests erhält der Thema 83% der möglichen Punkte beim Insassenschutz. Insgesamt kann der Lancia ein klares Fünf-Sterne-Crashergebnis einfahren. Neben Front-, Seiten- und durchgehenden Kopfairbags gibt es auch einen Knieairbag für den Fahrer. Die vorderen Kopfstützen reichen für Personen bis 1,80 m und befinden sich durch die aktive Auslegung bei einem Crash optimal nahe am Kopf. Ansnallerinnerer gibt es nur für die beiden vorderen Insassen, nicht aber für die hinten Sitzenden. Die stabilen Bügeltürgriffe erlauben hohe Zugkräfte bei verklemmten Türen.
- Die hinteren Kopfstützen sind zu niedrig und zu weit vom Kopf entfernt um optimal wirken zu können. Das Warndreieck und der Verbandskasten haben keine fest definierten Halterungen und sind somit im Notfall nicht optimal greifbar.

3,0 Kindersicherheit

- Für die Kindersicherheit erhält das Fahrzeug bei den ADAC Crashtests noch gute 77% der Punkte. Hinten gibt es für alle drei Sitzplätze Isofix-Verankerungen mit Ankerhaken und eine Gurtblockiereinrichtung. Auf den Außensitzen lassen sich Kindersitze mit dem vorhandenen Gurtsystem einfach anschnallen. Aufgrund der weichen Sitzpolster lassen sie sich aber nicht besonders stabil befestigen. Der Mittelsitz ist aufgrund der ungünstigen Gurtgeometrie eher ungeeignet. Drei Kindersitze würden ohnehin nicht nebeneinander Platz finden.
- Der Beifahrerairbag lässt sich nicht abschalten, deshalb sind Kindersitze auf dem Beifahrersitz nicht erlaubt. Die hinteren Fenster haben keinen Einklemmschutz, wodurch die Gefahr schwerer Verletzungen besteht, wenn man z.B. einen Arm oder Finger einklemmt. Die Gurtschlösser sind nicht verwechslungssicher.

2,7 Fußgängerschutz

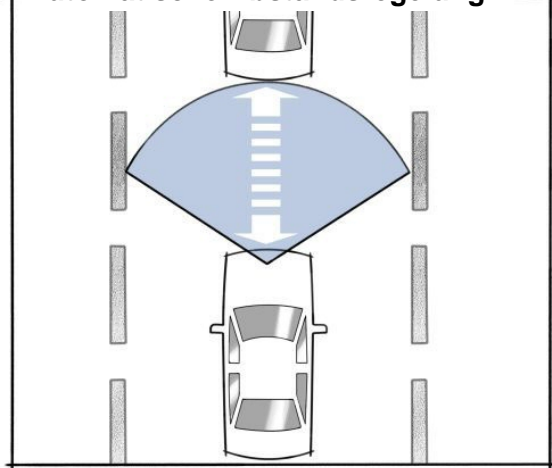
Beim Fußgängerschutz erhält das Fahrzeug gute bis zufriedenstellende 59% der Punkte. Die aktive Motorhaube hebt sich bei einem Aufprall automatisch ein Stück an und mildert den Aufprall dadurch etwas ab. Die Vorderkante und der hintere Bereich der Motorhaube sind aber trotzdem noch zu aggressiv gestaltet.

2,7 UMWELT/ECOTEST

3,3 Verbrauch/CO2*

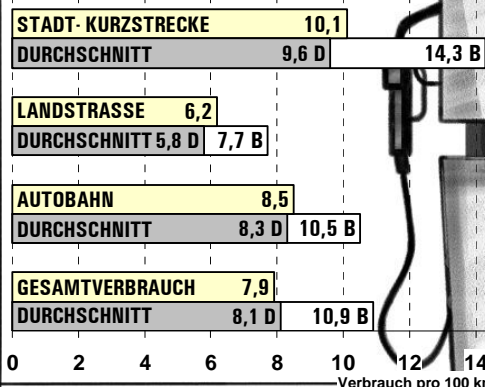
Mit einem gemessenen CO₂-Ausstoß von 217 g/km werden 27 Punkte beim ADAC EcoTest eingefahren. Der ermittelte Durchschnittsverbrauch liegt bei 8,3 l Diesel auf 100 km. Speziell in der Stadt fällt der Verbrauch mit 10,2 l/100 km hoch aus. Außerorts sind es 6,5 l und auf der Autobahn 8,3 l pro 100 km.

Automatische Abstandsregelung



Mit Radarsensoren erkennt das System vorausfahrende Autos und reguliert bei aktivem Tempomat durch Gasgeben und -wegnehmen den Abstand zum Vordermann. Neuere Systeme regeln bis Stillstand (etwa im Stop-and-go-Verkehr) und warnen akustisch, optisch sowie mit leichtem Bremseneingriff vor Kollisionen.

Verbrauch



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

2,1

Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas sind noch recht niedrig. Der hohe NOx-Ausstoß auf der Autobahn kostet aber einige Punkte im Schadstoffkapitel (39 von 50 Punkten) was insgesamt dazu führt, dass der Thema mit 66 Punkten lediglich drei Sterne im EcoTest erhält.

4,2

WIRTSCHAFTLICHKEIT

3,2

Betriebskosten*

Da der Diesel-Verbrauch noch akzeptabel ausfällt erhält der Lancia auch bei den Betriebskosten eine durchschnittliche Benotung.

5,5

Werkstatt- / Reifenkosten*

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

⊕ Lancia gewährt eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

4,7

Wertstabilität*

⊖ Dem Lancia Thema kann nur ein mäßiger Restwertverlauf vorhergesagt werden. Die bereits in die Jahre gekommene Basis des Chrysler 300C welche noch auf der vorletzten Generation der Mercedes E-Klasse aufbaut wurde zwar technisch bestmöglich auf den aktuellen Stand gebracht, doch mag der Thema nicht so ganz in die traditionsreiche Historie der italienischen Marke passen und speziell eingefleischte Lancia-Liebhaber kaum überzeugen können.

3,4

Kosten für Anschaffung*

Die getestete Variante kostet 50.900 Euro. Im ersten Moment hört sich das kaum nach einem Schnäppchen an, doch betrachtet man die extrem gute Serienausstattung, wird es in diesem Segment kaum ein besseres Angebot geben. Allein für die Vielzahl an Assistenzsystemen (ACC, Totwinkelassistent, Xenon, Fernlichtassistent, Navigationssystem, usw.) würde man bei anderen Premiumherstellern einen fünfstelligen Aufpreis bezahlen und dann hat man noch nicht die optischen Leckerbissen wie Lederausstattung oder 20 Zoll Leichtmetallfelgen mit einberechnet.

5,1

Fixkosten*

⊖ Für das Fahrzeug werden jährlich 447 Euro KFZ-Steuer fällig. Zusammen mit den sehr hohen Versicherungsbeiträgen für Haft- und Kaskoversicherung fallen die Fixkosten sehr hoch aus.

4,0

Monatliche Gesamtkosten*

⊖ Die absoluten monatlichen Gesamtkosten fallen hoch aus. Der hohe Wertverlust, die teuren Werkstatt- und Reifenkosten und die hohen Fixkosten treiben die absoluten Kosten nach oben.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	Thema 3.6 V6 VVT 24v	Thema 3.0 V6 CRD 24v	Thema 3.0 V6 CRD 24v
Aufbau/Türen	ST/4	ST/4	ST/4
Zylinder/Hubraum [ccm]	6/3604	6/2987	6/2987
Leistung [kW(PS)]	210(286)	140(190)	176(239)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	340/4650	440/1600	550/1800
0-100 km/h[s]	7,7	9,7	7,8
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	240	232	232
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	10,2 S	7,8 D	7,9 D
CO2 [g/km]	219	185	185
Versicherungsklassen KH/VK/TK	22/25/25	22/25/25	22/25/25
Steuer pro Jahr [Euro]	292	435	435
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	1212	1019	1108
Preis [Euro]	46.900	41.400	46.900

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

6-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	2987 ccm
Leistung	176 kW(239 PS)
bei	4000 U/min
Maximales Drehmoment	550 Nm
bei	1800 U/min
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	5-Gang-Automatikgetriebe
Reifengröße (Serie)	245/45R20Y
Reifengröße (Testwagen)	245/45R20Y
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	12/12,3 m
Höchstgeschwindigkeit	232 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	7,8 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	4,3 s
Bremsweg aus 100 km/h	34,0 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	7,9 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	10,1/ 6,2/ 8,5 l
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	191g/km/ 208g/km
Innengeräusch 130km/h	66dB(A)
Länge/Breite/Höhe	5066/1902/1488 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl.Außenspiegel)	2115 mm
Leergewicht/Zuladung	2035 kg/437 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	435 l/805 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	450 kg/1996 kg
Dachlast	n.b. kg
Tankinhalt	72 l
Reichweite	910 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	8 Jahre

ADAC-Messwerte fett

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbieglicht	nicht erhältlich
Abstandsregelung, elektronisch	Serie
Automatikgetriebe	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Head-Up-Display	nicht erhältlich
Kurvenlicht	Serie
Parkhilfe, elektronisch (und Rückfahrkamera)	Serie
Regen- und Lichtsensor	Serie
Reifendruckkontrolle	Serie
Spurassistent	nicht erhältlich
Tempomat	Serie
Totwinkelassistent	Serie
Xenonlicht	Serie

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	Serie
Keyless Entry	Serie
Klimaautomatik	Serie
Knieairbag (Fahrer)	Serie
Navigationssystem	Serie
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie
Sitzbezüge, Leder(und v + h beheizbar)	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	nicht erhältlich
Lackierung Metallic	950 Euro ^o
Schiebe-Hubdach	1.350 Euro

^o im Testwagen vorhanden

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	165 Euro
Monatliche Werkstattkosten	120 Euro
Monatliche Fixkosten	136 Euro
Monatlicher Wertverlust	726 Euro
Monatliche Gesamtkosten	1.147 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	22/25/25
Grundpreis	50.900 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

2,3

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

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte Klassenbezogen