



Volvo XC90 D5 R Design AWD Geartronic (7-Sitzer)

Fünftüriges SUV der oberen Mittelklasse
(147 kW / 200 PS)

Der XC90 zählt nicht mehr zu den jüngsten Vertretern der großen SUV, denn er wird seit zehn Jahren gebaut. Trotzdem kann er mit seiner guten Verarbeitung und langstreckentauglichem Fahrkomfort punkten. Die Ausstattungslinie R Design beinhaltet ein etwas dynamischer abgestimmtes Fahrwerk und ein Design-Paket, durch das der kantige XC90 etwas moderner wirkt. Im Innenraum findet man bequeme Ledersitze mit gutem Sitzkomfort vor. Das Bedienkonzept ist nicht mehr aktuell und kann nicht komplett überzeugen, da viele Funktionen umständlich und wenig intuitiv angewählt werden müssen. Der XC90 zeigt sich zwar nicht als Fahrdynamiker, die Fahreigenschaften sind aber sicher. Mit dem 200 PS starken Dieselmotor ist der 2,2 Tonnen schwere Geländewagen mehr als ausreichend motorisiert, der Verbrauch fällt aber viel zu hoch aus. Der XC90 erfüllt noch nicht Volvos hohe Ansprüche an die Fahrzeugsicherheit. Der Fußgängerschutz ist schlecht und es sind keine modernen Assistenzsysteme erhältlich. Die Anschaffungskosten für die getestete Variante liegen bei nicht gerade günstigen 56.050 Euro.

Karosserievarianten: keine. **Konkurrenten:** u.a. BMW X5, Mercedes M-Klasse, VW Touareg.

- +** gute Verarbeitung, serienmäßig sieben Sitzplätze, hoher Fahrkomfort, großer Kofferraum
- sehr hoher Verbrauch, schlechter Fußgängerschutz, extrem großer Wendekreis, kein Fenstereinklemmschutz hinten, teuer in der Anschaffung



ADAC-URTEIL

2,9 AUTOTEST

3,9 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

2,4 Familie

4,1 Stadtverkehr

3,0 Senioren

2,3 Langstrecke

1,9 Transport

2,7 Fahrspaß

3,4 Preis/Leistung

2,5

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

1,9

Verarbeitung

⊕ Die Verarbeitung des XC90 hinterlässt einen soliden Eindruck. Im Innenraum kommen weitgehend hochwertige Materialien zum Einsatz, welche sauber verbaut sind. Der Unterboden ist weitgehend verkleidet und glattflächig. Dadurch werden Lärmemissionen gesenkt und der Motorraum vor Verschmutzung geschützt. Der Tankdeckel ist in die Zentralverriegelung integriert. Der Tankstutzen besitzt leider keinen Fehlbetankungsschutz. Die Türschweller sind gut gegen Verschmutzung abgedichtet. Die Türen und die Stoßstangen sind zufriedenstellend gegen Verkratzen durch leichte Parkrempler geschützt.



Die Sicht nach schräg hinten wird durch schmale Dachsäulen und versenkbaren Kopfstützen begünstigt.

2,0

Alltagstauglichkeit

⊕ Der XC90 besitzt eine gute Alltagstauglichkeit. Er bietet bis zu sieben Personen Platz, wobei die Sitzplätze in der hintersten Reihe und der Mittelsitz der zweiten Reihe nur als Notsitze anzusehen sind. Die maximale Zuladung beträgt gute 560 kg. Auf der stabilen Dachreling dürfen Lasten bis zu 100 kg transportiert werden. Mit dem für ein SUV relativ kleinen 68 l Tank sind mit einer Tankfüllung Reichweiten von bis zu 775 km möglich.

⊖ Das Fahrzeug ist nur mit einem Reifenreparaturset ausgestattet, welches sich schon bei kleinen Beschädigungen als unwirksam erweisen kann. Es sind weder ein Wagenheber noch Bordwerkzeug vorhanden. Ein Notrad ist für die Ausstattung R Design nicht zu haben.

2,8

Sicht

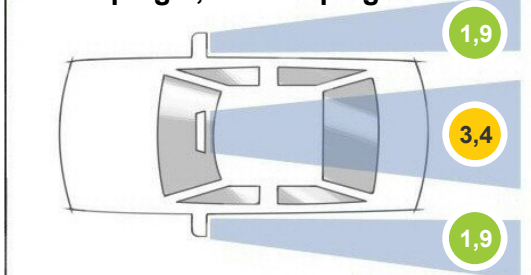
Die große Karosserie ist nicht besonders übersichtlich, besonders nach hinten sieht man sehr wenig, selbst wenn die Kopfstützen der Rückbank geklappt sind. Die Rundumsicht ist noch akzeptabel. Die Säulen fallen allesamt nicht besonders schmal aus, nach schräg hinten ist die Sicht aufgrund der zusätzlichen Fenster noch zufriedenstellend. Für leichteres Einparken sind hinten akustische Abstandswarner Serie. Es gibt aber keine Parksensoren für vorne.

⊕ Durch die hohe Sitzposition hat man einen gut Überblick auf das Verkehrsgeschehen. Nach vorn ist die Sicht gut, weil die Front schräg abfällt. Die Außenspiegel sind besonders groß, der Innenspiegel blendet selbsttätig ab. Gegen Aufpreis sind helle Bi-Xenon-Scheinwerfer mit Kurvenlicht erhältlich.

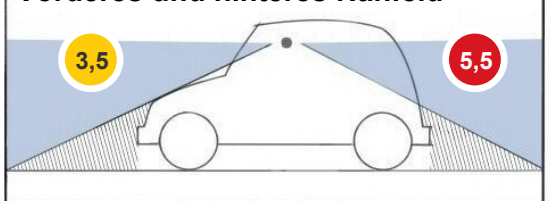
Rundumsicht



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.

3,2 Ein-/Ausstieg

Vorne kann man nicht besonders einfach ein- und aussteigen. Der Sitz liegt hoch über der Straße, wodurch man sich förmlich ins Fahrzeug wuchten muss. Zudem fällt der Abstand zwischen Schweller und Sitz groß aus. Der Zustieg hinten funktioniert gut, aber auch hier stören die hoch angebrachten Sitze etwas.

- + Für die beiden hinteren Insassen gibt es Haltegriffe am Dachhimmel, für den Fahrer- und Beifahrer finden sich Haltegriffe in den A-Säulen. Die Türaufhalter sind kräftig genug, um die Türen auch an Steigungen sicher offen zu halten.
- Die beiden zusätzlichen Sitze im Kofferraum sind schwierig zu erreichen. Aussteigen ist noch umständlicher.

2,0 Kofferraum-Volumen*

- + Der große Kofferraum fasst 500 l Gepäck. Durch Vorklappen der Rückbank erhöht sich die Kapazität auf 840 l (gemessen bis zur Fensterkante). Sperrige Gegenstände lassen sich aufgrund der kastenartigen Form recht gut verstauen.
- Mit sieben Sitzen bleibt mit 220 l nicht mehr viel Kofferraum übrig.



Mit 500 l Volumen lässt der Kofferraum kaum Wünsche offen.

2,9 Kofferraum-Zugänglichkeit

- + Die Heckklappe ist im unteren Bereich quer geteilt, Ober- und Unterteil lassen sich leicht öffnen und schließen. Der mit Velours ausgeschlagene Kofferraum hat ein praktisches Format.
- Der Kofferraumboden ist mit 82 cm sehr hoch, Gepäck muss weit angehoben werden. Besonders wenn das untere Heckklappenteil ausgeklappt wurde, ist der hintere Bereich des Kofferraums kaum mehr zugänglich.

1,9 Kofferraum-Variabilität

- + Die Lehnen der drei Rücksitze lassen sich sehr leicht umklappen. Das trifft auch für die zusätzlichen Sitze im Kofferraum zu, die sich im Boden plan versenken lassen. Die Kopfstützen können immer eingesteckt bleiben. Das hintere Bodenteil lässt sich senkrecht stellen, dann dient es als Barriere gegen Vorrutschen. So kann kleines Einkaufsgepäck rutschsicher befördert werden.

2,5 INNENRAUM

2,7 Bedienung

Die Bedienelemente des XC90 sind nicht alle ergonomisch perfekt angeordnet. Man merkt, dass das Bedienkonzept schon rund zehn Jahre alt ist. Die Klimaregelung ist weit unten angebracht und liegt nicht optimal im Sichtfeld des Fahrers.

Die Radiobedienung ist unübersichtlich, nicht alle Funktionen sind sofort verständlich. Der Lichtschalter ist wenig griffig und weit unten links im Armaturenbrett angebracht. Man bleibt leicht beim Einsteigen mit dem Knie daran hängen und schaltet das Licht versehentlich ein oder aus. Das Navigationssystem mit dem ausfahrbaren separaten Bildschirm kann nur umständlich bedient werden.

⊕ Das in Höhe und Weite einstellbare Lenkrad lässt gut anpassen. Pedale und Schalthebel sind einwandfrei positioniert. Die Instrumente im sportlichen R Design sind gut ablesbar. Ablagen gibt es vorne wie hinten genügend. Die Vordersitze lassen sich einfach elektrisch einstellen (Aufpreis).

⊖ Das Handschuhfach ist klein, es fehlen Halter für große Wasserflaschen. Die Fensterheber funktionieren nur mit Zündung. Die hinteren besitzen keine Auf-Abwärtsautomatik und haben keinen Einklemmschutz.



Die Fahrerplatzgestaltung ist geprägt von einer kühlen Funktionalität und hoher Solidität.

2,2 Raumangebot vorne*

⊕ Das Platzangebot ist vorne üppig - die Sitze lassen sich für Personen bis knapp 1,90 m Größe zurückschieben, die Kopffreiheit reicht auch noch für größere Personen. Dank der guten Innenbreite fällt das Raumgefühl großzügig aus.

2,8 Raumangebot hinten*

Auf den beiden äußeren Plätzen der zweiten Sitzreihe ist passabel Platz für die Knie vorhanden, er reicht für ca. 1,80 m große Mitfahrer aus (Vordersitze für 1,85 m große Personen eingestellt). Die Kopffreiheit dagegen ist enorm.

⊖ Der Mittelplatz der zweiten Sitzreihe ist mehr für Kinder gedacht, Erwachsene sitzen hier zu beengt. Das gilt auch für die Sitze im Kofferraum, hier dürfen die Mitfahrer höchstens 1,70 m groß sein, damit sie genügend Beinfreiheit haben.



Auf den äußeren Sitzplätzen hinten finden Personen bis 1,80 m Körpergröße ausreichend Platz vor. Der mittlere Sitzplatz und die beiden Sitzplätze in der dritten Sitzreihe sind eher für kurze Fahrten geeignet.

2,0 Innenraum-Variabilität

⊕ Die Sitze der zweiten Reihe lassen sich längs verschieben und drei geteilt umklappen. Die serienmäßigen Sitze in der dritten Reihe sind komplett im Kofferraumboden versenkbar. Das ergibt eine gute Variabilität.

2,0 KOMFORT

2,1 Federung

⊕ Obwohl die Ausstattung R Design mit einem dynamischer ausgelegten Fahrwerk ausgestattet ist, kann sich der Federungskomfort sehen lassen.

Unebenheiten werden gut ausgebügelt und nur wenig an die Insassen durchgereicht. Eine Stuckerneigung konnte trotz der großen ungefederten Massen nicht festgestellt werden. Für die Hinterräder ist eine Niveauregelung vorhanden, die dafür sorgt, dass die Bodenfreiheit bei Beladung nicht geringer wird.

– Die Karosserie neigt sich aufgrund des hohen Schwerpunktes in schnell durchfahrenen Kurven stark zur Seite. Die Aufbaubewegungen auf welliger Fahrbahn sind recht ausgeprägt vorhanden.

1,9 Sitze

+ Fahrer und Beifahrersitz lassen sich in der Höhe und Neigung einstellen (gegen Aufpreis elektrisch). Die vorderen Sitze sind sehr bequem gepolstert und langstreckentauglich. In der Ausstattung R Design sind die Seitenwangen der Sitze etwas verstärkt und bietet dadurch besseren Halt. In den Lehnen befinden sich einstellbare Lendenwirbelstützen, der Fahrer hat eine gute Sitzposition, kann seine Füße fest abstützen. Auch auf den äußeren Plätzen der zweiten Reihe sitzt man ebenfalls bequem. Ganz hinten sitzt man passabel.

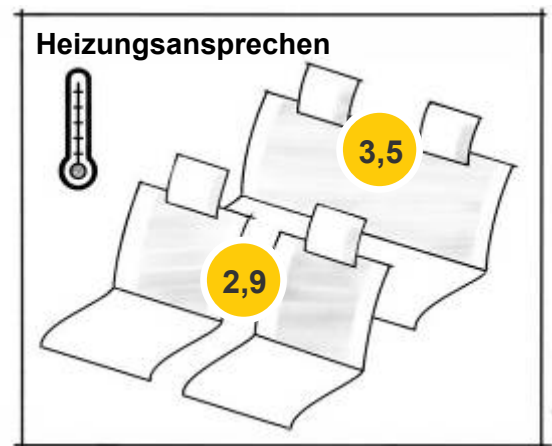
1,6 Innengeräusch

+ Der Geräuschpegel ist während der Fahrt niedrig. Bei 130 km/h liegt der gemessene Geräuschpegel bei lediglich 66,4 dB(A). Wind- und sonstige Fahrgeräusche sind kaum zu hören.

2,3 Klimatisierung

Die Heizungsleistung ist im XC90 zufriedenstellend. Vorne wie hinten wird der Innenraum recht zügig erwärmt. Hinten dauert es etwas länger als vorne.

+ Mit der serienmäßigen Klimaautomatik ist die Temperatur für die Fahrer- und Beifahrerseite getrennt einstellbar; auch im Fond befinden sich einstellbare Luftdüsen. Die serienmäßige Klimaanlage hat eine hervorragende Kühlwirkung. Neben einer Umluftautomatik findet man auch einen Aktivkohlefilter an Bord.



Heizungstest bei -10°C in der ADAC-Klimakammer.

2,4 MOTOR/ANTRIEB

2,4 Fahrleistungen*

+ Mit dem 200 PS starken Dieselmotor lassen sich gute Fahrleistungen realisieren. Für den Sprint von 60 auf 100 km/h vergehen 6,1 Sekunden.

2,8 Laufkultur

Der Fünfzylinder-Dieselmotor zeigt eine zufriedenstellende Laufkultur. Bei höheren Drehzahlen und kurz nach dem Kaltstart dringen die Vibrationen etwas stärker in den Innenraum. Bei niedrigen Drehzahlen neigt der Motor unter Last zu leichtem Brummen.

2,6 Schaltung

Das Sechs-Gang-Automatikgetriebe schaltet die Gänge weitgehend situationsgerecht, allerdings sind die Schaltgeschwindigkeiten nicht besonders schnell. Bei gemütllicher Fahrweise werden die Schaltpunkte gut gewählt, es wird früh in einen möglichst hohen Gang geschaltet. Das Anfahren klappt gut, die Automatik lässt dabei aber viel Wandlereinsatz zu.

1,5 Getriebeabstufung

+ Die sechs Schaltstufen passen gut zum drehmomentstarken Motor. Auch bei Autobahntempo fallen die Drehzahlen nicht zu hoch aus.

2,9 FAHREIGENSCHAFTEN

2,9 Fahrstabilität

Die Fahrstabilität des großen SUV ist zufriedenstellend. Bei einem plötzlichen Lenkimpuls pendelt das Fahrzeug zwar deutlich nach, bleibt aber stets beherrschbar. Der Geradeauslauf ist gut. Beim ADAC Ausweichtest zeigt der XC90 beim Gegenlenken eine deutliche Untersteuertendenz. Fährt man zurück in die Ausfahrgasse ändert sich das Verhalten in leicht übersteuernd. Das ESP greift heftig ein und baut somit viel Geschwindigkeit ab. Insgesamt fährt der XC90 nicht besonders flink aber sicher durch den Parcours. Eine Kippgefahr besteht zu keinem Zeitpunkt. Das Eigenlenkverhalten fällt stark untersteuernd aus. Die möglichen Kurvengeschwindigkeiten sind nicht besonders hoch, der Grenzbereich kündigt sich aber früh und beherrschbar an. Lastwechselreaktionen sind nur wenig ausgeprägt vorhanden.

+ Die Traktion des Allradlers ist auch bei rutschiger Fahrbahn gut.

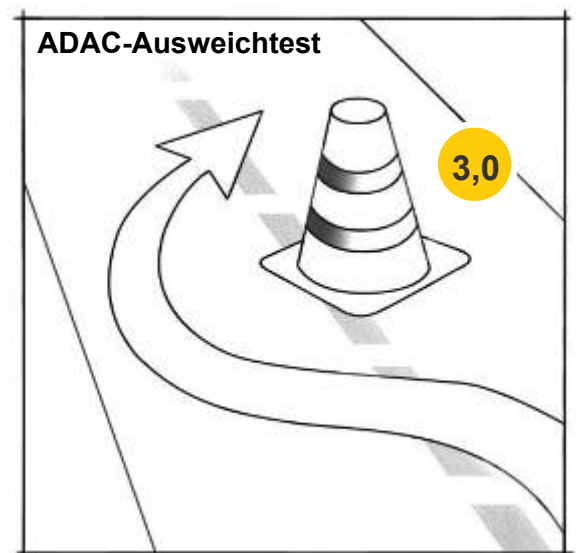
3,2 Lenkung*

Die Lenkung spricht um die Mittellage etwas verzögert an und zeigt sich ausreichend präzise. Die Lenkradrückmeldung bei Kurvenfahrt könnte ausgeprägter sein. Der Kraftaufwand beim Rangieren ist akzeptabel.

- Der Wendekreis von 13 m ist viel zu groß.

2,7 Bremse

Bei einer Vollbremsung von 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der XC90 38,4 m, bis er steht (Mittelwert aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Pirelli Scorpion Zero Asimmetrico 105V der Größe 255/45R20V). Die Bremse lässt sich zufriedenstellend dosieren und spricht spontan an. Die Spurtreue beim Bremsen in der Kurve ist gut.



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.

2,5

SICHERHEIT

2,6

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

+ Das Fahrzeug ist serienmäßig mit dem elektronisches Stabilitätssystem DSTC und einem Bremsassistenten ausgestattet. Einen Totwinkelassistenten gibt es ebenso gegen Aufpreis wie dynamisches Kurvenlicht.

2,2

Passive Sicherheit - Insassen

+ Die ADAC Crashtests sind zwar schon alt (Stand: 07/2003), doch können die sehr gute Ergebnisse zumindest grob übertragen werden. Der XC90 ist serienmäßig mit Front-, Seiten- und Kopfairbags ausgestattet und erhielt bei den Crashtests für die Insassensicherheit fünf Sterne. Die Kopfstützen vorn sind hoch genug und befinden sich nahe am Kopf. An den sehr stabilen, griffgerechten Türgriffen lässt sich sehr hohe Zugkraft aufbringen. So kann man nach einem Unfall verklemmte Türen öffnen. Gegen Aufpreis gibt den Volvo On Call Service, welcher im Falle eines Unfalls automatisch einen Notruf absetzt und die Fahrzeugposition übermittelt.

- Hinten sind die Kopfstützen niedrig. Warndreieck und Verbandkasten lassen sich schlecht erreichen.

2,3

Kindersicherheit

+ In der zweiten Reihe lassen sich Kindersitz-Systeme stabil unterbringen - auch mittels Isofix-System und Ankerhaken. Die fest installierten Schloßer sorgen für müheloses Befestigen. Auf dem Beifahrersitz dürfen rückwärts gerichtete Kindersitze befestigt werden, weil sich der Frontairbag deaktivieren lässt.

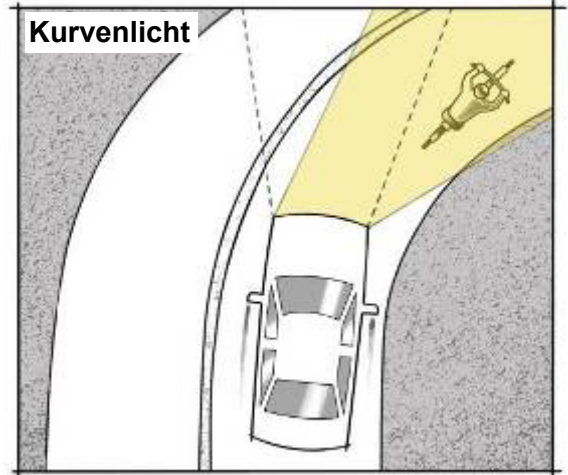
- Die Fenster der hinteren Türen haben keinen Einklemmschutz. Die Hinweise in der Bedienungsanleitung zu den erlaubten Kindersitzen auf den einzelnen Sitzplätzen sind sehr unübersichtlich und kaum verständlich aufgelistet.

4,0

Fußgängerschutz

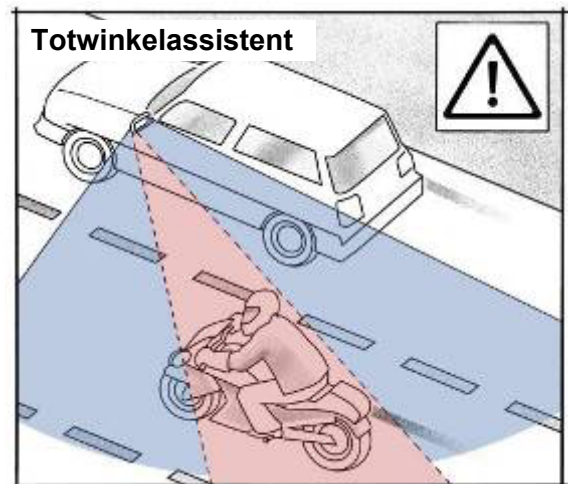
- Der Fußgängerschutz des XC90 ist schlecht. Die aggressive Front und kaum entschärfte seitlichen Bereiche der Motorhaube bergen ein hohes Verletzungsrisiko für Fußgänger.

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.

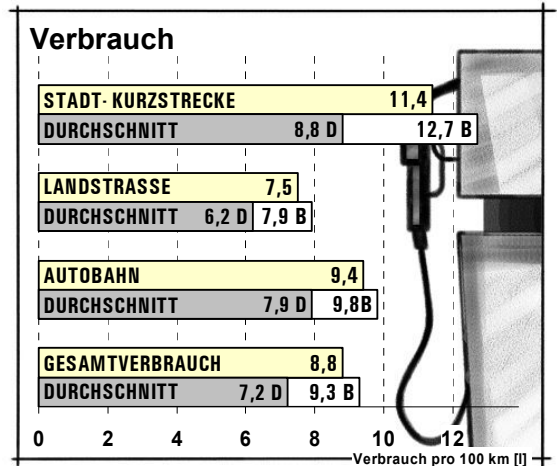
4,3

UMWELT/ECOTEST

5,0

Verbrauch/CO2*

– Der Kraftstoffverbrauch des XC90 D5 fällt hoch aus. Im Schnitt wurden 8,8 l/100 km ermittelt. Der CO₂-Ausstoß liegt bei 281 g/km. Das reicht nur für magere sieben Punkte im CO₂-Kapitel des EcoTest. Innerorts liegt der Verbrauch bei 11,4 l, außerorts bei 7,5 l und auf der Autobahn bei 9,4 l Diesel auf 100 km.



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

3,5

Schadstoffe

Bei den Schadstoffen reicht es für 25 Punkte. Der NO_x-Ausstoß fällt unter Last auf der Autobahn sehr hoch aus. Insgesamt kommt der XC90 nicht über zwei Sterne im EcoTest heraus (32 Punkte).

3,9

AUTOKOSTEN

4,4

Betriebskosten*

– Aufgrund des hohen Verbrauchs fallen auch die Betriebskosten hoch aus, auch wenn der XC90 günstigeren Diesel benötigt.

4,0

Werkstatt- / Reifenkosten*

Alle 30.000 km oder alle 12 Monate ist eine Inspektion fällig. Das jährliche Intervall bedeutet - vor allem für den Normal- oder Wenigfahrer - relativ kurze Inspektionsabstände und somit mehr Werkstattaufenthalte. Für Wenig- und Normalfahrer bis 15.000 km/Jahr reduziert sich jedoch der Wartungsumfang und somit die Kosten.

+ Volvo verbaut nach eigener Angabe langlebige Verschleißteile und gewährt eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung. Auch der Rußpartikelfilter ist wartungsfrei und auf Lebensdauer ausgelegt.

– Die teuren Werkstattstundenpreise verhindern eine bessere Benotung.

3,5

Wertstabilität*

Obwohl der XC90 schon lange auf dem Markt erhältlich ist und weder besonders Spritsparmaßnahmen noch aktuelle Assistenzsysteme erhältlich sind, kann dem großen SUV ein akzeptabler Restwertverlauf vorhergesagt werden.

4,2 Kosten für Anschaffung*

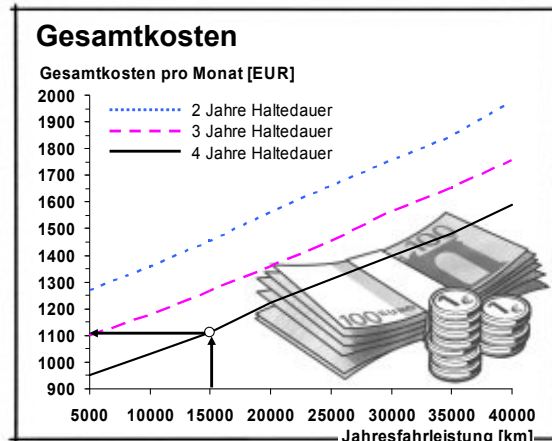
Die getestete Variante ist ab 56.050 Euro zu haben. Das ist kein Schnäppchen. Die Serienausstattung fällt akzeptabel aus.

4,5 Fixkosten*

Für das Fahrzeug werden jährlich 438 Euro KFZ-Steuer fällig. Die Einstufung in der Haftpflichtversicherung fällt sehr ungünstig aus. Akzeptabel sind die Einstufungen in der Teil- und Vollkaskoversicherung.

3,7 Monatliche Gesamtkosten*

Die absoluten monatlichen Kosten liegen noch im akzeptablen Bereich.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 1113 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	D4 Geartronic (7-Sitzer) (DPF)	XC90 D5 AWD Geartronic (7-Sitzer) (DPF)
Aufbau/Türen	GE/5	GE/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	5/2400	5/2400
Leistung [kW(PS)]	120(163)	147(200)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	340/1750	420/1900
0-100 km/h[s]	11,5	10,3
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	190	205
Verbrauch pro 100 km lt.Hersteller [l]	8,1 D	8,2 D
CO2 [g/km]	212	215
Versicherungsklassen KH/VK/TK	23/22/23	23/22/23
Steuer pro Jahr [Euro]	432	438
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	992	1074
Preis [Euro]	41.350	47.950

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-Haftplf.
VK = Vollkasko
TK = Teilkasko

Kraftstoff

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

DATEN UND MESSWERTE

5-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	2400 ccm
Leistung	147 kW (200 PS)
bei	3900 U/min
Maximales Drehmoment	420 Nm
bei	1900 U/min
Kraftübertragung	Allrad aut. zuschaltbar
Getriebe	6-Gang-Automatikgetriebe
Reifengröße (Serie)	255/50R19V
Reifengröße (Testwagen)	255/45R20V
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	12,8/13 m
Höchstgeschwindigkeit	205 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,3 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	6,1 s
Bremsweg aus 100 km/h	38,4 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	8,2 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	8,8 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	11,4/ 7,5/ 9,4 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test	215g/km / 281g/km
Innengeräusch 130km/h	66,4dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4807/1898/1784 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2110 mm
Leergewicht/Zuladung	2210 kg/560 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	500 l/840 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/2250 kg
Dachlast	100 kg
Tankinhalt	68 l
Reichweite	770 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	8 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	171 Euro
Monatliche Werkstattkosten	92 Euro
Monatliche Fixkosten	127 Euro
Monatlicher Wertverlust	723 Euro
Monatliche Gesamtkosten	1.113 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	23/22/23
Grundpreis	56.050 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 2012 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Umwelt und Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.05.2012 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.05.2012 gültigen Steuergesetzgebung.

Weitere Autotests finden Sie unter www.adac.de/autotest

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbiegelench	nicht erhältlich
Abstandsregelung, elektronisch	nicht erhältlich
Allradantrieb	Serie
Automatikgetriebe	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent	nicht erhältlich
Head-Up-Display	nicht erhältlich
Kurvenlicht	Serie
Regen- und Lichtsensor	Serie
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Spurassistent	nicht erhältlich
Tempomat	Serie
Totwinkelassistent (BLIS)	620 Euro ^o
Xenonlicht	Serie

INNEN

3. Sitzreihe	Serie
Airbag, Seite hinten	nicht erhältlich
Airbag, Seite vorne	Serie
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	Serie
Klimaautomatik	Serie
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	1.850 Euro ^o
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung (nur als Zubehör)	nicht erhältlich
Lackierung Metallic	900 Euro ^o
Schiebe-Hubdach	1.100 Euro ^o

^o im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

2,9

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

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte klassenbezogen