

Mitsubishi Outlander 2.2 DI-D Instyle (DPF)

Fünftüriger SUV der Mittelklasse (115 kW / 156 PS)

ADAC Testergebnis

Note 2,2

Der Outlander präsentiert sich in zweiter Generation: Frisch designed, gewachsen und technisch verbessert. Als Instyle, mit der hochwertigsten Ausstattung versehen, bietet er zwei zusätzliche Notsitze im Kofferraum, die eingeklappt vollständig im Boden verschwinden. Der 2.2-Dieselmotor mit 115 kW/156 PS verfügt über die neueste DPF-Partikelfilter-Generation. Er wird vom Peugeot- und Citroen-Mutterkonzern PSA zugeliefert. Ist dort unter anderem im neuen Citroen-SUV C-Crosser und im Peugeot 4007 zu finden. Im Outlander glänzt er mit reichlich Drehmoment, guten Fahrleistungen und dass bei moderatem Verbrauch. Serienmäßig ist das Sechsgang-Handschriftgetriebe. Geländereduktionen, Sperren und Automatikgetriebe sind nicht zu haben. Fazit: Ein SUV für die Großfamilie, der sich mehr auf der Straße als im Gelände wohl fühlt. Der Preis ist moderat, man bekommt viel Auto fürs Geld: 38.690 €.

Karosserievarianten: keine. **Konkurrenten:** BMW X3 2.0d, Chevrolet Captiva 2.0D, Honda CR-V 2.2i-CDTi, Jeep Compass 2.0 CRD, Mitsubishi Outlander 2.0 DI-D und Opel Antara 2.0 CDTI Toyota RAV4.

- + gute Verarbeitung
- + übersichtliche Sitzposition
- + leichte Bedienung
- + wirkungsvolle Klimaautomatik
- + gute Fahrleistungen
- + sicheres Fahrwerk
- + großer Kofferraum
- keine Automatik erhältlich
- keine Differenzialsperren
- kein vollwertiges Reserverad



Karosserie/Kofferraum

Note 2,2

Verarbeitung

Note: 2,4

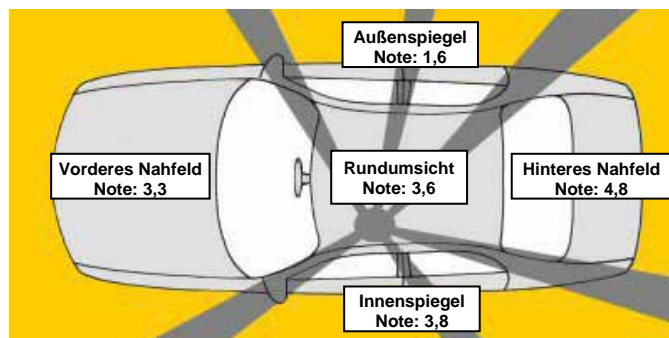
- + Die Verarbeitung der Karosserie macht einen soliden Eindruck. Das gleiche gilt für den schlicht aber übersichtlich gehaltenen Innenraum; auch hier kommen hochwertige Materialien zum Einsatz, beim Outlander Instyle sind Leder-/Alcantara-Sitze Serie. Auf der serienmäßigen Dachreling können Gegenstände bis zu einem Gewicht von 80 kg transportiert werden. Die Anhängelast kann bis zu 2.000 kg betragen. Neben neuen Motoren hat Mitsubishi noch ein paar leichte Retuschen in das Modelljahr 2008 einfließen lassen. So sind neue 18-Zoll-Leichtmetallräder im Angebot, Regen- und Einparkensoren sowie eine in das neue Kommunikationssystem integrierte Rückfahrkamera und weitere Optionen. Auch das Armaturenbrett hat eine neue, gefälligere und hochwertiger wirkende Oberfläche bekommen.
- Der Unterboden ist nur teilweise geschlossen, so dass Schmutz eindringen kann und Luftverwirbelungen zu erhöhtem Verbrauch führen. Das Reserverad ist zwar platzsparend unter dem Koffer-

raum befestigt. Es ist aber nur ein schmales Notrad, mit dem man mit höchstens 80 km/h bis zur nächsten Werkstatt fahren darf. Das defekte Rad hat keinen Platz in der Notradhalterung.

Sicht

Note: 2,9

Bei der ADAC-Rundumsichtmessung schneidet der Outlander



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.

insgesamt mit durchschnittlicher Note ab.

- + Durch die erhöhte Sitzposition hat man nach vorne gute Übersicht auf das Verkehrsgeschehen. Die Außenspiegel sind besonders groß, elektrisch einstell- und beheizbar. Die Fensterpfosten behindern den Blick zur Seite nicht allzu stark. Helle Xenon-Scheinwerfer und eine Kamera im Heckbereich als Einparkhilfe sind serienmäßig vorhanden.
- Die nicht versenkbaren hinteren Kopfstützen, die relativ kleine Heckscheibe, sowie die stark getönten Scheiben erschweren die Sicht nach hinten.

Ein-/Ausstieg

Note: 2,2

- + Mit dem Smart-Key-System am Körper getragen (schlüsselloses Öffnen/ Verschließen der Türen und Heckklappe und Starten des Motors), lassen sich auch die Fenster schließen. Die Türaufhalter sind kräftig, auch an Steigungen werden die Türen sicher offen gehalten. Durch die großen, hohen Türen steigt man beinahe aufrecht ein, muss sich kaum bücken.
- Jedoch müssen die Beine beim Einsteigen weit angehoben werden, weil der Fahrzeugboden hoch ist. Nachts vermisst man eine Umfeldbeleuchtung im Einstiegsbereich. Der Zustieg zu den Notsitzplätzen ist beschwerlich.

Kofferraum-Volumen*

Note: 1,4



Mit 480 l Volumen ist der Kofferraum von stattlicher Größe, kann aber einem Konkurrenten wie dem Honda CR-V mit 545 l Volumen nicht das Wasser reichen.

- + Das Kofferraumvolumen ist großzügig bemessen. 480 l passen unter die Gepäckabdeckung, mit dem Vorklappen der Rücksitzbank stehen 1015 Liter (gemessen bis zur unteren Fensterkante) zur Verfügung. 180 Liter Volumen sind noch nutzbar, wenn die Notsitze aufgestellt sind.

Kofferraum-Zugänglichkeit

Note: 1,7

- + Die große Heckklappe ist quer geteilt, lässt sich leicht öffnen und schließen. Die Hände bleiben dabei sauber. Das Format ist praktisch und die waagrecht geteilte Heckklappe ermöglicht eine niedrige Ladekante von ca. 60 Zentimetern Höhe, außerdem ist der untere Teil mit bis zu 200 Kilogramm belastbar. Sie lässt sich auch als Sitzbank bei einem Picknick im Grünen gut benutzen.
- An den seitlichen Ecken der geöffneten Kofferraumklappe können sich große Personen leicht den Kopf stoßen. Die geöffnete untere Klappe ragt er weit nach hinten und verschlechtert die Zugänglichkeit zu Gepäckstücken. Der Teppichboden lässt sich schlecht zu reinigen.

Kofferraum-Variabilität

Note: 1,6

- + Die zwei Notsitze in der dritten Reihe lassen sich mit wenigen Handgriffen im Kofferraumboden versenken. Die davor liegende Rücksitzbank ist asymmetrisch geteilt umklappbar, die Kopfstützen müssen nicht abgezogen werden. Der Klappmechanismus ist sehr leicht zu bedienen, jedes Sitzelement klappt auf Tastedruck vom Kofferraum aus selbsttätig nach vorne. Auch das Zurücksetzen klappt problemlos. Zusätzliche Flexibilität bringen die um 80 Millimeter verschiebbare Rücksitzelemente.

Innenraum

Note 2,1

Bedienung

Note: 1,6

- + Der Outlander ist sehr bedienerfreundlich. Er besitzt nur die nötigsten Schalter und Knöpfe, diese sind übersichtlich angeordnet und überwiegend griffgerecht. Die Instrumente sind klar gezeichnet und können gut abgelesen werden. Der Fahrersitz ist vielfach elektrisch einstellbar. Das Lenkrad lässt sich in der Höhe den meisten Fahrer anpassen, auch Pedale und Schalthebel sind gut platziert. Griffgerecht zwischen den Vordersitzen ist der Wahlschalter für den Allradbetrieb. Die Position der Bedienelemente



Das klar strukturierte, modern gestaltete Armaturenbrett gibt dem Fahrer keine Rätsel auf, die Bedienbarkeit des Outlander ist vorbildlich.

von Heizung und Radio ist vorbildlich, die Funktion der Klimaanlage schnell erkennbar und einfach. Das Handschuhfach ist zweigeteilt, der obere Teil temperierbar. Zahlreiche praktischen Ablagen und Getränkehalter gibt es vorne und hinten. Die Innenraumbeleuchtung ist hell, für die vorderen Insassen sind Leselampen vorhanden, hinten ist eine zusätzliche Innenraumleuchte vorhanden. Alle Fenster sind elektrisch zu betätigen, mit Antippfunktion auf- und abwärts und funktionieren auch ohne Zündung. Zur Top-Version Instyle gehörten Radio-Navigationssystem, Rückfahrkamera, Tempomat, Regensensor, ein Smart-Key-System für schlüssellosen Zugang, Xenon-Licht, das schaltet sich per Sensorsteuerung selbsttätig ein, sowie ein hervorragendes Hifi-System mit 6-fach-CD-Wechsler, Subwoofer und eine Bluetooth-Schnittstelle.

Raumangebot vorne*

Note: 2,5

- + Durch die großzügige Innenbreite sowie den großen Abstandes zum Dach hat man ein angenehmes Raumgefühl. Der Fahrersitz lässt sich für Personen bis zu einer Größe von 2,0 m zurückschieben.

Raumangebot hinten*

Note: 2,4

- + Der Wagen hat fünf vollwertige Sitze und zwei Notsitze. Die Mitfahrergröße auf der ersten Rückreihe wird durch die Kopffreiheit begrenzt auf ca. 1,85 m. Die Beinfreiheit ist groß, wenn die Vordersitze auf 1,85 m große Personen eingestellt sind und die Rückbank ganz nach hinten geschoben ist. Die dahinter liegenden zwei Notsitzen sind auf kurzen Strecken für Kinder bis zu einer Größe von ca. 1,60 m geeignet.



Das Platzangebot auf der dritten Sitzreihe ist auf Dauer keinem Erwachsenen zuzumuten.

Innenraum-Variabilität

Note: 2,3

- + Die Rücksitze der zweiten Reihe lassen sich längs verschieben und die Neigung der Sitzlehnen variieren. Natürlich können in Reihe drei nur Kinder erträglich sitzen, aber für ein Auto von 4,64 Metern Länge ist das Raumkonzept gut.

Komfort

Note 2,2

Federung

Note: 2,4

- + Kurze Unebenheiten in der Fahrbahn ausgenommen ist das

Fahrwerk weitgehend ausgewogen und wird als angenehm empfunden. Der Wagen liegt meist ruhig auf der Straße. Angenehm ist auch die geringe Seitenneigung. Das Fahrwerk ist für einen SUV dieser Größe sehr straff abgestimmt. Und die Hinterachse poltert auf rauer Fahrbahn mitunter ganz schön wüst und gibt ihren Unwillen deutlich vor allem an die Heckpassagiere weiter

- Größere Fahrbahnebenheiten bekommen die Insassen in Form von Stößen deutlich zu spüren.

Sitze

Note: 2,5

- + Vorne sind die Sitze bequem, haben festen Seitenhalt, jedoch etwas schwach ist die Körperunterstützung im Lendenwirbelbereich. Der Fahrersitz lässt sich durch die Höhen- und Neigungseinstellung unterschiedlichen Personengrößen anpassen. Auch auf den äußeren Plätzen der ersten Rückbank sitzt man recht bequem. Aber für langes Sitzen wirkt die Sitzfläche zu straff gepolstert. Besonders großen Mitfahrern liegen die Oberschenkel nicht völlig auf.
- Der Beifahrersitz ist nicht in der Höhe einstellbar. Die Notsitze werden, was den Sitzkomfort betrifft, ihrem Namen gerecht.

Innengeräusch

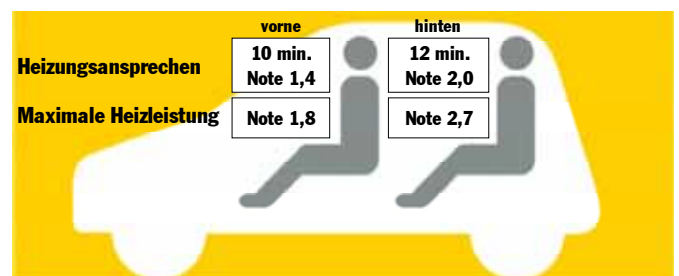
Note: 2,3

- + Der Geräuschpegel bei 130 km/h ist gering. Werden die Gänge weit ausgedreht, tritt das Motorgeräusch in den Vordergrund und bei schneller Fahrt kommen Windgeräusche dazu. Die sind dem subjektiven Empfinden nach aber unaufdringlich.

Heizung, Lüftung

Note: 1,6

- (Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer)
- + Die Heizung ist kräftig und erwärmt den Innenraum vorne schnell, hinten in durchschnittlicher Zeit auf angenehme Temperaturen. Die serienmäßige Klimaanlage mit Automatikfunktion sorgt im Sommer für rasche Abkühlung. Die Vordersitze sind beheizbar.
- Die Fenster neben den Notsitzen lassen sich nicht öffnen.



Heizung - Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C.

Motor/Antrieb

Note 1,9

Fahrleistungen*

Note: 2,1

- + Der 2.2-Diesel wird vom Peugeot- und Citroen-Mutterkonzern PSA geliefert. Sorgt mit seinen 115 kW/156 PS für gute Fahrleistungen. Schon aus den unteren Drehzahlen heraus beschleunigt der Diesel den 2,4-Tonner mit deutlichem Nachdruck. Damit lässt sich der Outlander auch schaltfaul fahren.

Laufkultur

Note: 2,5

- Der Motor läuft weitgehend vibrationsarm.

Schaltung

Note: 2,0

- + Die Gänge sind gut geführt und lassen sich leicht einlegen.

Getriebeabstufung

Note: 1,0

- + Die Abstufungen des 6-Gang-Getriebes passen sehr gut zur Charakteristik des Motors. Der kann sein volles Temperament entwickeln, trotzdem ist das Drehzahlniveau bei hohem Autobahn-tempo nicht zu hoch.

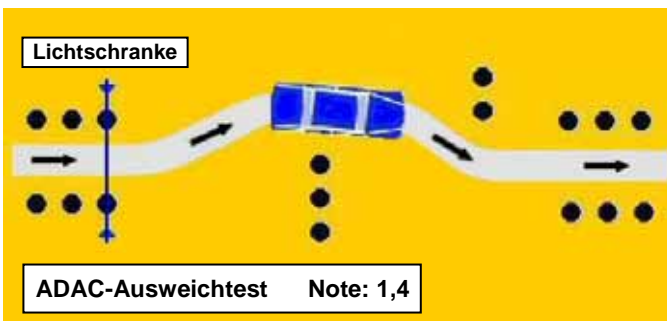
Fahreigenschaften

Note 2,4

Fahrstabilität

Note: 2,3

- + Im 4WD Betrieb wird der Geradeauslauf deutlich besser. Das Nachlaufen von Unebenheiten in der Fahrbahn und das Durchdrehen der Räder auf glatter Fahrbahn im Frontantriebsbetrieb sind vergessen. Durch den zuschaltbaren Allradantrieb 4WD Lock vergrößert sich der Drehmomentanteil an der Hinterachse, sorgt jedoch nicht für starren Durchtrieb an beiden Achsen. Das reicht durchaus zum fahren bei rutschiger Fahrbahn oder an glatten Steigungen aus. Beim ADAC-Ausweichtest folgt das Fahrzeug präzise den Lenkbefehlen mit leichter Untersteuertendenz, lediglich verstärkte Wankbewegungen treten beim flotten Spurwechsel auf. Auf die elektronische Fahrstabilitätskontrolle „MASC“ (Mitsubishi Active Stability Control inklusive Mitsubishi Active Traction Control) ist verlass. Auf Unter- beziehungsweise Übersteuertendenzen oder eine Schleuderneigung reagiert das System hoch effizient – das Fahrzeug stabilisiert sich selbsttätig und hilft so dem Fahrer, kritische Situationen zu beherrschen.



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.

Kurvenverhalten

Note: 3,0

Das untersteuernde Fahrverhalten bei forciertem Kurvenfahren ist mit Frontantrieb deutlich spürbar. Mit zugeschaltetem Allradantrieb wird das starke schieben über die Vorderräder weitgehend neutralisiert.

Lenkung*

Note: 2,4

Der Wendekreis beträgt ca. 11,5 m und ist für die Fahrzeugklasse akzeptabel.

- + Die Lenkung ist leichtgängig und vermittelt dem Fahrer recht guten Kontakt zur Fahrbahn.
- Sie ist jedoch nicht frei von Antriebseinflüssen. Fahrbahnunebenheiten schlagen gelegentlich bis ins Lenkrad durch.

Bremse

Note: 2,0

- + Die Bremswirkung ist gut. Bei Vollbremsungen aus 100 km/h steht der Wagen bereits nach ca. 39 m (Mittelwert aus 10 Bremsungen, Reifen 225/55 R18, halbe Zuladung). Die Bremse spricht schnell an und lässt sich fein dosieren.

Sicherheit

Note 2,5

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Note: 2,8

- + Das Fahrzeug ist mit folgenden Einrichtungen ausgestattet, um die aktive Fahrsicherheit zu erhöhen: elektronische Fahrstabilitäts- und Traktionskontrolle (MASC/MATC) und Bremsassistent.
- Der Tankstutzen befindet sich auf der gefährlichen linken, dem Verkehr zugewandten Seite. In den geöffneten Türen fehlen Leuchten oder Rückstrahler.

Passive Sicherheit - Insassen

Note: 2,0

- + Der Mitsubishi Outlander (baugleich mit Peugeot 4007 und Citroen C-Crosser) besitzt eine gute Sicherheitsausstattung. Zweistufige Frontairbags, Seiten- und durchgehende seitliche Kopfairbags sowie Gurtstrammer mit Kraftbegrenzer vorne. Der Fahrersitz weist sogar zusätzlich einen Gurtschlossstrammer auf. Seatbelt-Reminder erinnern auf beiden vorderen Sitzen an das Gurtanlegen. Die Kopfstützen der Vordersitze reichen in der Höhe für ca. 1,85 m große Personen. Hinten reichen die Kopfstützen in der Höhe bis ca. 1,70 m Größe. Sie haben knappe horizontale Abstände zu den Köpfen und feste Arretierungen, können deshalb bei einem Heckaufprall optimal wirken. An den sehr stabilen, griffgerechten Türgriffen lässt sich sehr hohe Zugkraft aufbringen. So kann man nach einem Unfall verklemmte Türen öffnen.

Kindersicherheit

Note: 2,6

- + Zur stabilen Befestigung von Kinderrückhaltesystemen sind auf den hinteren Außensitzen Isofix-Halterungen vorhanden. Auch mit den Gurten können die Sitze auf herkömmliche Weise weitgehend stabil befestigt werden, in der Mitte ist der Gurt allerdings etwas zu kurz. Auf der Rücksitzbank lassen sich Kindersitze einfach und stabil befestigen - auch mit dem ISOFIX-Befestigungssystem.
- Da der Beifahrersitz nicht deaktiviert werden kann, ist es dort nicht erlaubt, rückwärtsgerichtete Kindersitze zu montieren.

Fußgängerschutz

Note: 4,0

- Der Fußgängerschutz erreicht 2 von 4 Sternen. Die massive Frontpartie ist bei einem Unfall mit Fußgängern als kritisch zu betrachten. Der Stoßfänger und der mittlere Bereich der Motorhaube sind gut entschärft. Die Vorderkante, die seitlichen und hinteren Bereiche der Motorhaube sind jedoch noch viel zu aggressiv.

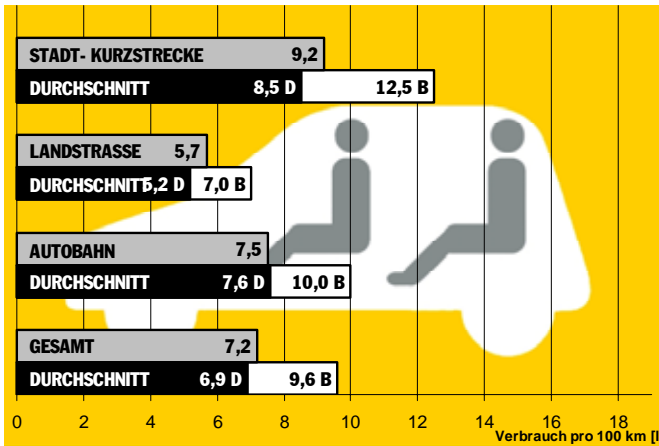
Verbrauch/Umwelt

Note 1,9

Verbrauch*

Note: 2,4

- + Der durchschnittliche Verbrauch des 2,2 DI-D Motor im Outlander liegt bei 7,2 Liter Diesel auf 100 km. Er setzt sich zusammen aus akzeptablen 9,2 l innerorts und relativ niedrigen 5,7 l außerorts und einem Autobahnverbrauch von 7,5 l pro 100 km.



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

Abgas

Note: 1,4

- + Die Schadstoffanteile im Abgas sind gering. Der Motor verfügt über die neueste DPF-Partikelfilter-Generation.

Wirtschaftlichkeit*

Note 1,8

Betriebskosten

Note: 1,6

- + Für ein Fahrzeug dieser Größe hält sich der Mitsubishi Outlander beim Spritkonsum zurück, zudem benötigt er den nicht ganz so teuren Dieselmotor - dadurch ergeben sich moderate Kosten für den Betrieb des Fahrzeugs.

Werkstatt- und Reifenkosten

Note: 4,4

- Alle 20.000 km oder alle 12 Monate ist eine Inspektion fällig. Der 2,2 Liter Diesel besitzt einen Zahnriemen, der nach spätestens 240.000 km oder nach 12 Jahren gewechselt werden muss. Der Rußpartikelfilter muss spätestens nach 180.000 km ausgetauscht werden, ein Wechsel des Additivs ist nach 120.000 km fällig.
- + Großer Wechselintervall des Zahnriemens. Die Kosten für den Reifenersatz liegen bei Verwendung der Seriengröße noch auf relativ niedrigem Niveau. Mitsubishi gewährt eine dreijährige Herstellergarantie bis maximal 100.000 Kilometer.

- Vor allem die jährliche Inspektion sorgt auch für Normal- und Wenigfahrer für häufigere Werkstattaufenthalte. Erhöhte Kosten für Verschleißreparaturen.

Wertstabilität

Note: 1,3

- + Der Outlander, vor allem mit der modernen Diesel- und Abgas-technologie lässt einen guten Restwertverlauf erwarten.

Kosten für Neuanschaffung

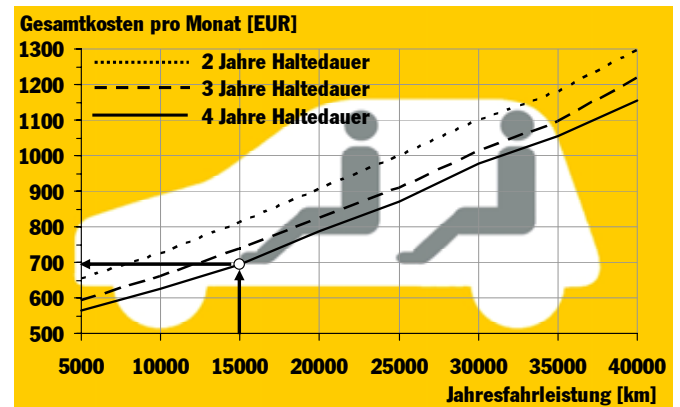
Note: 3,2

- Die Anschaffungskosten beim Neukauf sind zwar nur durchschnittlich. Allerdings handelt es sich bei der von uns getesteten Instyle-Variante um die teuerste, die kaum Wünsche offen lässt.

Fixkosten

Note: 3,3

- Auch bei den fixen Kosten, also den Ausgaben für Steuer und Versicherung, verdient sich der Mitsubishi eine durchschnittliche Note. Bei der Kraftfahrzeugsteuer für den Dieselmotor langt der Staat zwar kräftig hin, die Typklasseneinstufungen in der Kaskoversicherung ist dagegen akzeptabel.
- Gegen eine gute Benotung spricht jedoch die hohe Typklasseneinstufung in der Haftpflichtversicherung, was die Beitragsrechnung wiederum in die Höhe schnellen lässt.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Autokosten (Beispiel: 695 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

Die Motorvarianten

in der preisgünstigsten Modellversion

| Typ | 2.4 | 2.0 DI-D | 2.2 DI-D |
|--------------------------------|----------|----------|----------|
| Aufbau/Türen | GE/5 | GE/5 | GE/5 |
| Zylinder/Hubraum [ccm] | 4/2360 | 4/1968 | 4/2179 |
| Leistung [kW(PS)] | 125(170) | 103(140) | 115(156) |
| Max.Drehmoment [Nm]bei U/min | 232/4100 | 310/1750 | 380/2000 |
| 0-100 km/h[s] | 9,6 | 10,8 | 9,9 |
| Höchstgeschwindigkeit [km/h] | 190 | 187 | 200 |
| Verbrauch pro 100 km [l] | 9,7S | 7,0D | 7,2D |
| Versicherungsklassen KH/VK/TK | 20/23/21 | 20/23/21 | 20/23/21 |
| Steuer pro Jahr[Euro] | 162 | 332 | 339 |
| Monatliche Gesamt-Kosten[Euro] | 624 | 592 | 661 |
| Grundpreis[Euro] | 26.990 | 28.990 | 34.990 |

Aufbau:

ST = Stufenheck
SR = Schrägheck
CP = Coupe
CA = 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

Daten und Messwerte

| | |
|--|---|
| 4-Zylinder Diesel | Schadstoffklasse Euro4 |
| Hubraum | 2179 ccm |
| Leistung | 115 kW (156 PS) |
| bei | 4000 U/min |
| Maximales Drehmoment | 380 Nm |
| bei | 2000 U/min |
| Kraftübertragung | automatisch zuschaltender Allradantrieb |
| Getriebe | 6-Gang-Schaltgetriebe |
| Reifengröße (Serie) | 225/55R18 |
| Reifengröße (Testwagen) | 225/55R18V |
| Bremsen vorne/hinten | Scheibe/Scheibe |
| Wendekreis links/rechts | 11,35 m/11,5 m |
| Höchstgeschwindigkeit | 200 km/h |
| Beschleunigung 0-100 km/h | 9,9 s |
| Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3. Gang) | 6,3 s |
| Bremsweg aus 100 km/h | 39 m |
| Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel) | 7,2 l |
| Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB | 9,2/5,7/7,5 l |
| CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test | 194 g/km/ 190 g/km |
| Innengeräusch 130 km/h | 68 dB(A) |
| Länge/Breite/Höhe | 4640 mm/1800 mm/1720 mm |
| Leergewicht/Zuladung | 1895 kg/515 kg |
| Kofferraumvolumen normal/geklappt | 480 l/1015 l |
| Anhängelast ungebremst/gebremst | 750 kg/2000 kg |
| Dachlast | 80 kg |
| Tankinhalt | 60 l |
| Reichweite | 830 km |
| Allgemeine Garantie | 3 Jahre / 100.000 km |
| Rostgarantie | 12 Jahre |

ADAC-Testwerte *kursiv*

Kosten

| | |
|--------------------------------------|-----------------|
| Monatliche Betriebskosten | 134 Euro |
| Monatliche Werkstattkosten | 87 Euro |
| Monatliche Fixkosten | 111 Euro |
| Monatlicher Wertverlust | 363 Euro |
| Monatliche Gesamtkosten | 695 Euro |
| (vierjährige Haltung, 15000 km/Jahr) | |
| Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK | 20/23/21 |
| Grundpreis | 38.690 Euro |

Ausstattung

Technik

| | |
|--|------------------|
| Allradantrieb | Serie |
| Automatikgetriebe | nicht erhältlich |
| Bremsassistent | Serie |
| Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch | Serie |
| Kurvenlicht | nicht erhältlich |
| Reifendruckkontrolle | nicht erhältlich |
| Runflat-Reifen | nicht erhältlich |
| Tempomat | Serie |
| Verbrauchsanzeige (Bordcomputer) | Serie |
| Xenonlicht | Serie |

Innen

| | |
|---------------------------------------|------------------------|
| Airbag, Seite vorne/hinten | Serie/nicht erhältlich |
| Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten | Serie |
| Fensterheber, elektrisch vorne/hinten | Serie |
| Front- u Heckkamera (nur Heck) | Serie |
| Innenspiegel, automatisch abblendend | nicht erhältlich |
| Isofix-Kindersicherungssystem | Serie |
| Klimaautomatik | Serie |
| Navigationssystem | Serie |
| Rücksitzlehne und -bank umklappbar | Serie |
| Sitzbezüge, Leder | Serie |
| Sitze, vorn, beheizbar | Serie |
| Skisack/Durchladeluke | nicht erhältlich |

Außen

| | |
|--------------------------------------|------------------|
| Außenspiegel, automatisch abblendend | nicht erhältlich |
| Lackierung Metallic | 540 Euro |
| Scheinwerfer-Reinigungsanlage | Serie |
| Schiebe-Hubdach | Serie |

°im Testwagen vorhanden

Testzeugnis

Technik/Umwelt(Testergebnis)2,2

| | |
|--|------------|
| Karosserie/Kofferraum | 2,2 |
| Verarbeitung | 2,4 |
| Sicht | 2,9 |
| Ein-/Ausstieg | 2,2 |
| Kofferraum-Volumen* | 1,4 |
| Kofferraum-Zugänglichkeit | 1,7 |
| Kofferraum-Variabilität | 1,6 |
| Innenraum | 2,1 |
| Bedienung | 1,6 |
| Raumangebot vorne* | 2,5 |
| Raumangebot hinten* | 2,4 |
| Innenraum-Variabilität | 2,3 |
| Komfort | 2,2 |
| Federung | 2,4 |
| Sitze | 2,5 |
| Innengeräusch | 2,3 |
| Heizung, Lüftung | 1,6 |
| Motor/Antrieb | 1,9 |
| Fahrleistungen* | 2,1 |
| Laufkultur | 2,5 |
| Schaltung | 2,0 |
| Getriebeabstufung | 1,0 |
| Fahreigenschaften | 2,4 |
| Fahrstabilität | 2,3 |
| Kurvenverhalten | 3,0 |
| Lenkung* | 2,4 |
| Bremse | 2,0 |
| Sicherheit | 2,5 |
| Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme ... | 2,8 |
| Passive Sicherheit - Insassen | 2,0 |
| Kindersicherheit | 2,6 |
| Fußgängerschutz | 4,0 |
| Umwelt | 1,9 |
| Verbrauch* | 2,4 |
| Abgas | 1,4 |
| Wirtschaftlichkeit* | 1,8 |
| Betriebskosten* | 1,6 |
| Werkstatt-/Reifenkosten* | 4,4 |
| Wertstabilität* | 1,3 |
| Kosten für Neuanschaffung* | 3,2 |
| Fixkosten* | 3,3 |

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt. Die Einzelbewertungen gehen mit unterschiedlicher Wichtigkeit in die Gesamtnote ein, mit * gekennzeichnete Kriterien und Noten beziehen sich auf die Fahrzeugklasse.

Notenskala:

| | |
|--------------|-----------|
| Sehr gut | 0,6 - 1,5 |
| Gut | 1,6 - 2,5 |
| Befriedigend | 2,6 - 3,5 |
| Ausreichend | 3,6 - 4,5 |
| Mangelhaft | 4,6 - 5,5 |

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2006 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 01.03.2006 vergleichbar.

Alle Angaben (Daten, Ausstattung und Preise) entsprechen dem Stand Januar 2008