



Fiat Doblò Kombi 1.6 JTD Multijet 16V Start&Stopp Emotion (DPF)

Fünftürige Kombilimousine der unteren Mittelklasse (77 kW / 105 PS)

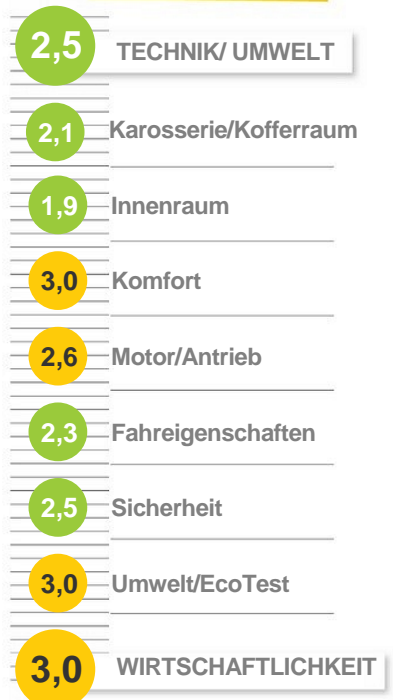
Die neue Generation des Fiat Doblò zeigt sich deutlich gefälliger und besser verarbeitet als der Vorgänger. Das Raumangebot des Familien-Vans ist sehr großzügig, vorne wie hinten fühlt man sich nicht beengt. Auf Wunsch gibt es das Fahrzeug auch mit dritter Sitzreihe. Der Kofferraum fällt sehr groß aus und ist gut zugänglich. An der Sicherheit gibt es beim Doblò nichts zu meckern, sechs Airbags und ESP sind Serie. Der getestete Diesel sorgt zwar nicht für gerade sportliche Fahrleistungen, der Verbrauch fällt aber angesichts der Bauform noch zufriedenstellend aus - speziell in der Stadt hilft die serienmäßige Start&Stopp-Automatik Kraftstoff zu sparen. Für vier Sterne im EcoTest reicht es aber trotzdem nicht - der hohe Stickoxidausstoß und der recht hohe Verbrauch auf der Autobahn verhindern das. Das Fahrzeug ist zwar kein Schnäppchen, erlaubt sich aber bei der Wirtschaftlichkeit keine gravierenden Schwächen. Die getestete Variante ist ab 20.500 Euro erhältlich. **Karosserievarianten:** keine **Konkurrenten:** Citroen Berlingo, Opel Combo, Peugeot Partner Tepee, Renault Kangoo, VW Caddy Maxi

+ guter Ein- und Ausstieg, sehr großer Kofferraum, großzügiges Raumangebot, gut für Kindersitze geeignet, standfeste Bremsen

- schlechte Sicht nach hinten, sehr schwache Heizung, hinten zu kurze Kopfstützen, hoher Autobahnverbrauch



ADAC-URTEIL



Verarbeitung

Die Neuauflage des Fiat Doblò zeigt sich insgesamt recht gut verarbeitet. Es ist ein deutlicher Fortschritt zum Vorgänger erkennbar. Die Materialien wirken hochwertiger, auch wenn im Detail immer noch Raum für Verbesserungen besteht. Das zweifarbig gestaltete Cockpit sorgt für ein angenehmes Ambiente und erinnert nicht mehr wie beim Vorgänger an einen Transporter.

+ Auf der stabilen Dachreling dürfen Lasten bis zu 75 kg transportiert werden. Die maximale Zuladung im Testwagen beträgt gerade noch gute 405 kg. Der Doblò besitzt kräftige unlackierte Seitenleisten, welche den Lack vor dagegenschlagenden Autotüren schützt. Der Unterboden ist im vorderen Bereich verkleidet, wodurch der Motorraum vor eindringenden Schmutz geschützt und die Geräuschemissionen gesenkt werden.

- Die vordere Stoßstange ist zwar partiell gegen kleine Parkrempler geschützt, die hintere ist aber komplett lackiert und ungeschützt. Die Türausschnitte sind schlecht gegen Verschmutzung abgedichtet, da verschmutzt man sich leicht mal die Kleidung beim Ein- oder Aussteigen. Der Doblò ist serienmäßig nur mit einem Reifenreparaturset ausgestattet. Wählt man das aufpreispflichtige vollwertige Reserverad, ist auch ein Wagenheber an Bord. Der Tankdeckel muss umständlich mit dem Zündschlüssel aufgesperrt werden, die Tankklappe ist gesichert, damit diese nicht versehentlich beschädigt werden kann, falls die Schiebetüre bei geöffnetem Tankdeckel aufgeschoben wird.

Sicht

Das Halogenlicht des Fiat Doblò leuchtet die Fahrbahn zufriedenstellend aus. Leider sind weder Xenonscheinwerfer, noch Kurven- oder Abbiegelicht erhältlich. Vorbildlich: Ein Tagfahrlicht ist serienmäßig an Bord. Die Sicht im Innenspiegel ist befriedigend, ein automatisch abblendender Innenspiegel ist nicht lieferbar. Die Scheibenwischer sorgen für ein zufriedenstellendes Wischergebnis. Eine Einparkhilfe ist für die hintere Stoßstange gegen Aufpreis erhältlich. Diese empfiehlt es sich zu ordern, den auch wenn das steil abfallende Heck gut abschätzbar ist, können Hindernisse direkt hinter dem Fahrzeug aufgrund der hoch angesetzten Heckscheibe erst spät erkannt werden.

+ Dank der leicht erhöhten Sitzposition hat man einen recht guten Überblick auf den Verkehr. Das vordere Fahrzeugende lässt sich gut, das hintere sehr gut abschätzen, da sowohl das Heck als auch die Front fast senkrecht abfallen.

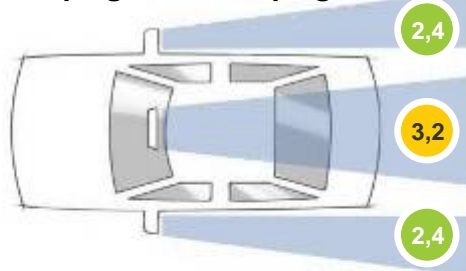


Die breiten Dachsäulen und das zu klein geratene seitliche hintere Fenster beeinträchtigen die Sicht nach schräg hinten.

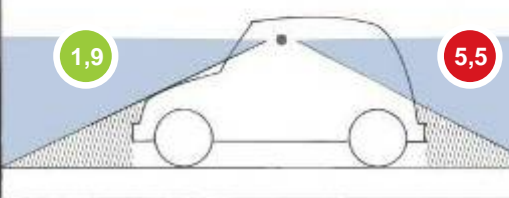
Rundumsicht



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.

Hindernisse direkt vor dem Fahrzeug können gut eingesehen werden. Die Sicht in den Außenspiegel ist gut, es fehlt aber ein asphärischer Bereich, wodurch Objekte im toten Winkel nicht besonders gut eingesehen werden können.

– Die Rundumsicht des Doblò ist nicht besonders gut, die seitlichen B-Säulen fallen sehr voluminös aus. Nach schräg hinten ist die Sicht ebenfalls eingeschränkt, da sich die hintersten seitlichen Fenster im unteren Bereich verengen und somit ein großer Sichtbereich durch die Säulen verdeckt wird.

2,0 Ein-/Ausstieg

+ Vorne steigt man dank der großen Türen und der leicht erhöhten Sitzposition sehr bequem ein und aus. Nur der hohe Schweller stört etwas, da man die Beine stark anziehen muss, um sie über den Schweller zu heben. Auch hinten kann man sehr komfortabel ein und aus steigen, wobei auch hier der hohe Schweller leicht störend wirkt. Die Türaufhalter sind kräftig genug ausgelegt, um die Türen auch an Steigungen offen zu halten. Die hinteren Schiebetüren ermöglichen auch in engen Parklücken bequemen Zustieg und sind im offenen Zustand fest arretiert. Für die Zentralverriegelung gibt es eine praktische Fernbedienung. Die Tasten sind aber gleichförmig und dadurch nicht verwechslungssicher. Haltegriffe am Dach sind für alle außen sitzenden Insassen vorhanden, nicht aber für den Fahrer.

– Man kann sich versehentlich aussperren, wenn man das Fahrzeug bei geöffneter Heckklappe verschließt und dann den Schlüssel im Kofferraum liegen lässt.

0,6 Kofferraum-Volumen*

+ Für die Fahrzeugklasse ist der Kofferraum (gemessen bis zur unteren Fensterkante) mit 530 l sehr groß. Bei umgeklappten Rücksitzen sind es stattliche 1010 Liter. Wegen des kastenförmigen Karosseriehecks lässt sich der Kofferraum sehr gut bis unters Dach ausnutzen.



1,4 Kofferraum-Zugänglichkeit

+ Die Heckklappe lässt sich einfach öffnen, schwingt dabei aber weit nach hinten aus, wodurch man beim Parken etwas mehr Platz nach hinten lassen sollte. Unter der geöffneten Klappe haben Personen bis fast zwei Meter genügend Platz, um aufrecht zu stehen. Die Ladekante liegt auf fast perfektem Niveau, es stört keine innere Bordwand beim Beladen. Dank des quadratischen Formats lässt sich der Kofferraum sehr gut nutzen und ist perfekt zugänglich. Auf Wunsch können auch zwei geteilte Heckflügeltüren geordert werden.

Wie bereits beim Vorgänger ist die große Stärke des Doblò sein überragendes Platzangebot, sowohl für die Fahrgäste als auch für deren Gepäck.

– Zum Schließen der Heckklappe ist etwas höherer Kraftaufwand von Nöten. Die Beleuchtung des Heckabteils fällt spärlich aus.

2,6 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzbank ist asymmetrisch geteilt umklappbar. Dabei müssen zuerst die Lehnen geklappt und dann die komplette Sitzbank aufgestellt werden. Das ist zwar etwas umständlich, der nötige Kraftaufwand hält sich aber in Grenzen. Links und rechts gibt es in der Kofferraumverkleidung Ablageflächen.

Auf der Gepäckraumabdeckung sind laut Fiat bis zu 70 kg Gepäck erlaubt. Diese lässt sich in zwei Stufen in der Höhe verstellen. Aufgrund der fehlenden Möglichkeiten zur Gepäcksicherung sollten schwere Gegenstände auf keinen Fall auf der Gepäckraumabdeckung transportiert werden (vor allem wenn diese in der obersten Rasterung angebracht ist). Bei einer starken Bremsung oder einem Unfall können Gegenstände auf der Gepäckraumabdeckung zu gefährlichen Geschossen für die Insassen werden.

1,9 INNENRAUM

2,5 Bedienung

+ Die Bedienung des Doblò fällt insgesamt leicht. Das Lenkrad lässt sich in Höhe und Weite einstellen und dadurch optimal jedem Fahrertyp anpassen. Der Schalthebel liegt direkt neben dem Lenkrad und ist optimal erreichbar. Die Instrumente sind tagsüber gut ablesbar, auch wenn sie etwas verspielt sind. Nachts lässt der Kontrast der Instrumente dagegen etwas zu Wünschen übrig. Der Doblò besitzt einen praktischen Autobahnblinker (einmal tippen, dreimal blinken). Ein Berganfahrassistent ist serienmäßig an Bord. Das Radiobedienteil ist weit oben angebracht und liegt sehr gut im Sichtbereich des Fahrers. Die Bedienung fällt nicht schwer, in dieser Ausstattungsvariante ist auch ein Multifunktionslenkrad an Bord, wodurch das Radio über Lenkradtasten bedient werden kann. Auch die aufpreispflichtige Klimaautomatik ist in guter Höhe angeordnet und einfach bedienbar. Die meisten Schalter sind einwandfrei beleuchtet und dadurch auch bei Dunkelheit einfach zu finden. Alle elektrischen Fensterheber besitzen eine Auf- Abwärtsautomatik (inkl. Einklemmschutz) und funktionieren auch ohne Zündung (bis eine Türe geöffnet wurde). Vorne gibt es viele große Ablagemöglichkeiten, im Fond fehlt es dagegen etwas an Ablageflächen. Bei geöffneten Türen oder Heckklappe wird der Fahrer optisch und akustisch daran erinnert, die Türen zu schließen, Bei geöffneter Motorhaube erfolgt dagegen keine Warnung.



Die Bedienbarkeit des Doblò ist generell gut, bietet aber noch Raum für Verbesserungen.

- Der vordere Scheibenwischer ist kompliziert in der Bedienung, da der Wischer über einen Drehschalter eingeschaltet wird. Die Wisch-Wasch-Automatik setzt stark verzögert ein. Der Lichtschalter ist im Blinkerhebel integriert und schlecht zu greifen. Die Tasten für die Nebelleuchten sind weit weg vom Lichtschalter in der Mittelkonsole untergebracht. Die Schalter für die Sitzheizung sind schlecht erreichbar am Sitz angebracht - vergisst der Beifahrer, die Sitzheizung auszuschalten, heizt diese ohne Hinweis für den Fahrer dauerhaft weiter - nicht besonders förderlich für den Kraftstoffverbrauch. Der Einsteller für die elektrische Spiegelverstellung ist zu weit weg vom Fahrer angebracht (im Spiegeldreieck). Das Handschuhfach fällt klein aus und ist unbeleuchtet.

1,0 Raumangebot vorne*

+ Auf den Vordersitzen ist das Raumgefühl sehr gut. Dazu tragen besonders die große Kopffreiheit und Innenbreite bei. Der Fahrersitz lässt sich für Personen bis zu einer Größe von 2,00 m zurückschieben.

2,1 Raumangebot hinten*

⊕ Auch auf den Rücksitzen hat man sehr viel Platz; es sind drei vollwertige Sitzplätze vorhanden, auf denen Mitfahrer bis ca. 1,85 m Größe ausreichend Kniefreiheit haben (Vordersitze für 1,85 m große Insassen eingestellt). Die Kopffreiheit reicht auch noch für weitaus größere Insassen aus.



Auf den hinteren Sitzplätzen finden Personen bis 1,85 m Körpergröße ausreichend Platz.

3,0 KOMFORT

2,5 Federung

⊕ Die Abstimmung der Federung ist Fiat deutlich besser gelungen als beim Vorgänger. Die ausgewogene Federung federt sowohl lange als auch kurze Bodenwellen recht gut ab. Einzelhindernisse dringen zwar etwas deutlicher aber nicht unangenehm bis zu den Insassen durch. Die Seitenneigung und Aufbaubewegungen liegen sich noch im akzeptablen Bereich. Anders als beim Vorgänger, ist der Federungskomfort auch bei voll beladenem Fahrzeug noch gut.

2,6 Sitze

Der Fahrersitz ist über einen weiten Bereich in der Höhe einstellbar (nicht Neigung). Auf den ausgewogen gepolsterten Vordersitzen finden man einen guten Sitzkomfort vor. Die Sitzfläche ist zufriedenstellend konturiert, die Lehne bietet dem Rücken festen Halt, ist aber für große Fahrer zu kurz geraten. Der Fahrersitz ist serienmäßig mit einer in der Intensität einstellbaren Lordosenstütze ausgestattet. Der Seitenhalt der Sitze geht auch in schnell durchfahrenen Kurven in Ordnung. Auch hinten sitzt man recht bequem, wobei die Lehne wenig ausgeformt ist und dadurch kaum Seitenhalt bietet. Die Schenkelaufgabe ist aber gut, da der Abstand zwischen Sitzfläche und Fahrzeugboden groß ist.

⊖ Der Beifahrersitz ist nicht höhen einstellbar.

3,0 Innengeräusch

Das Geräuschniveau des Fiat Doblo liegt sowohl gemessen als auch subjektiv im durchschnittlichen Bereich. Bei Autobahngeschwindigkeit (130 km/h) dominieren Windgeräusche. Fährt man schneller, nehmen diese deutlich zu. Der Motor hält sich dagegen akustisch immer angenehm zurück.

4,3 Klimatisierung

(Heizungstest bei -10°C in der ADAC-Klimakammer)

⊕ Eine manuelle Klimaanlage ist in dieser Ausstattungsvariante Serie - gegen Aufpreis ist auch eine Klimaautomatik lieferbar. Die im Testwagen verbaute Klimaautomatik kühlt den Innenraum ohne großes nachjustieren auf die gewünschte Temperatur. Die Temperatur ist aber nur für den Fahrer und Beifahrer zusammen regelbar. Die Luftmengenverteilung ist nur grob in vorgegebenen Stufen justierbar.

⊖ Trotz der im Testwagen vorhandenen Zusatzheizung (Aufpreis) kann der Doblò 1,6 JTD bei der Heizleistung nicht überzeugen. Sowohl vorne als auch hinten dauert es viel zu lange, um den Innenraum auf angenehme Temperaturen zu erwärmen. Selbst nach dem 45 minütigen Testzyklus in der ADAC-Klimakammer liegen die erreichten Temperaturen im Innenraum nur knapp über der Wohlfühltemperatur.

2,6 MOTOR/ANTRIEB

3,3 Fahrleistungen*

Angesichts der geringen Leistung des Motors gehen die Fahrleistungen durchaus in Ordnung. Vor allem aus niedrigen Drehzahlen schiebt der drehmomentstarke Motor gut an - leider ist der Diesel nicht besonders drehfreudig.

2,7 Laufkultur

Die Laufkultur des Motors ist durchschnittlich. Weder übermäßige Vibrationen noch Brummfrequenzen dringen störend bis in den Innenraum.

2,4 Schaltung

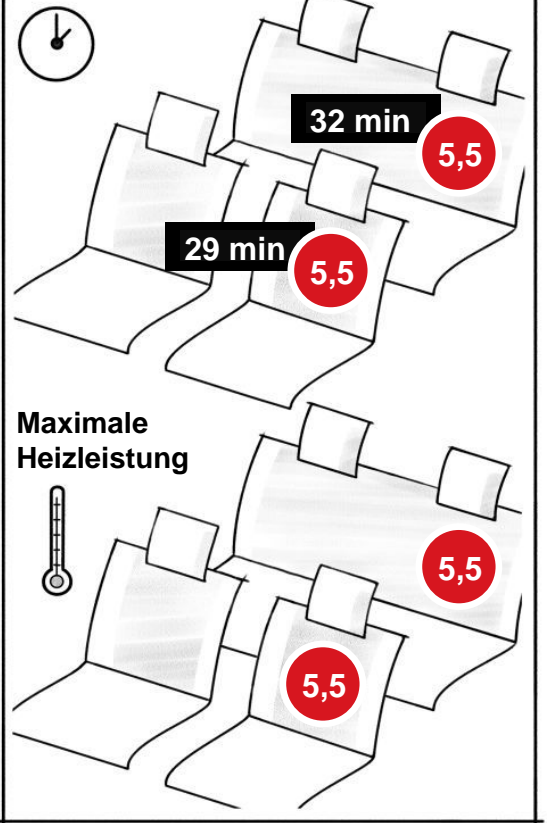
⊕ Die Gänge sind recht präzise geführt und lassen sich ohne großen Kraftaufwand und ohne Haken einlegen. Die Schaltwege sind zufriedenstellend lang.

⊖ Bei schnellem Einlegen des Rückwärtsganges, während das Fahrzeug noch leicht vorwärts rollt, kann es im Getriebe krachen.

1,8 Getriebeabstufung

⊕ Die Abstufungen des Sechsgang-Getriebes passen sehr gut zum drehmomentstarken Motor. Auch der lange sechste Gang ist gut nutzbar.

Heizungsansprechen



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

2,3 FAHREIGENSCHAFTEN

2,6 Fahrstabilität

Bei einem plötzlichen Ausweichmanöver zeigt sich der Doblò sicher, er pendelt dann zwar leicht nach ist aber gut beherrschbar. Bei Spurrillen und Fahrbahnverwerfungen wird die Karosserie leicht unruhig bleibt aber sicher. Den ADAC-Ausweichtest meistert der Doblò dank serienmäßigem ESP zufriedenstellend. Das Heck drängt beim Gegenlenken zwar leicht nach, wird aber dank effektiver ESP-Eingriffe sofort wieder stabilisiert. Es besteht zu keiner Zeit Schleuder- oder Kippgefahr. Die Traktion ist auch bei rutschiger Fahrbahn dank der Traktionskontrolle gut.

2,0 Kurvenverhalten

⊕ Der Doblò ist leicht untersteuernd ausgelegt und somit auch im Grenzbereich gut beherrschbar. Das früh eingreifende ESP unterstützt den Fahrer wirkungsvoll. Lastwechselreaktionen sind nur leicht vorhanden und werden schon im Ansatz durch das ESP abgefangen.

2,5 Lenkung*

⊕ Die Lenkung spricht gut an, ist zielgenau und vermittelt einen guten Fahrbahnkontakt. Sie könnte aber gerade bei niedrigen Geschwindigkeiten etwas direkter sein. Der Kraftaufwand beim Rangieren ist gering.

⊖ Weniger gut ist der große Wendekreis von 11,6 m.

2,0 Bremse

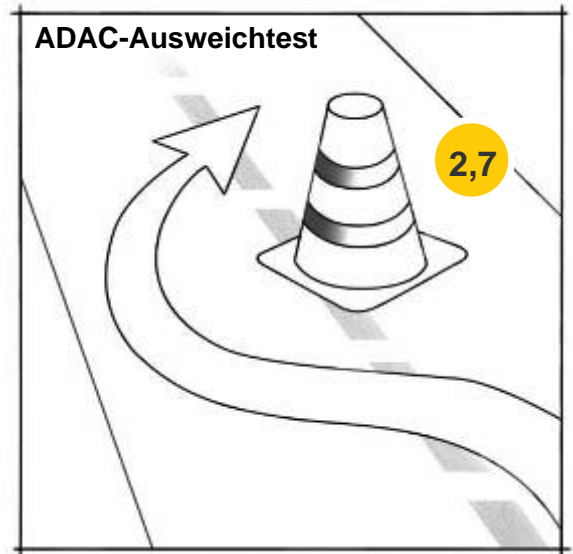
⊕ Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der Doblò nur 36,5 m (Mittelwert aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Serienreifen). Das ist ein guter Wert, vor allem da sich die Bremsanlage äußerst standfest zeigt. Das Ansprechen und die Dosierbarkeit der Bremse sind gut.

2,5 SICHERHEIT

2,7 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der Fiat Doblò ist in allen Varianten serienmäßig mit ESP und einem Bremsassistenten ausgestattet. Bei einer Notbremsung schaltet sich automatisch die Warnblinkanlage ein.

⊖ Der Kraftstoff-Einfüllstutzen befindet sich auf der gefährlichen linken, dem Verkehr zugewandten Seite.



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.

2,7 Passive Sicherheit - Insassen

- + Der Fiat Doblò ist serienmäßig mit Front-, Seiten- und Kopfairbags ausgestattet. Das sollte für gute Crashergebnisse sorgen (ein Test laut EuroNCAP liegt nicht vor). Die vorderen Kopfstützen reichen in der Höhe für Personen bis 1,80 m. Der Abstand zwischen Kopf und Kopfstütze ist zwar mit den serienmäßigen Kopfstützen schon gering, die Gefahr eines Schleudertraumas könnte aber mit den aufpreispflichtigen aktiven Kopfstützen (nicht im Testwagen verbaut) nochmals verringert werden. Der Fahrer- und Beifahrersitz sind mit Anschnallerinnerer ausgestattet.
- Die hinteren Kopfstützen reichen in der Höhe nur für Insassen bis zu einer Größe von 1,65 m. Immerhin ist der Abstand zum Kopf noch akzeptabel.

1,8 Kindersicherheit

- + Die drei Rücksitze sind zur einfachen und sicheren Befestigung von Kindersitzen gut geeignet. Es passen auch drei Kindersitze nebeneinander. Die hinteren Außensitze sind mit Isofix und Ankerhaken ausgestattet. Die Beifahrerairbags lassen sich über das Bordmenü deaktivieren, dann dürfen auch rückwärts gerichtete Kindersitze auf dem Beifahrersitz befestigt werden. Alle elektrischen Fensterheber besitzen einen früh eingreifenden Einklemmschutz.

3,0 Fußgängerschutz

Der Fußgängerschutz sollte beim Doblò durchschnittlich sein, da sich nicht direkt unter der Motorhaube harte Bauteile befinden und die Kanten der Motorhaube nicht zu aggressiv gestaltet sind.

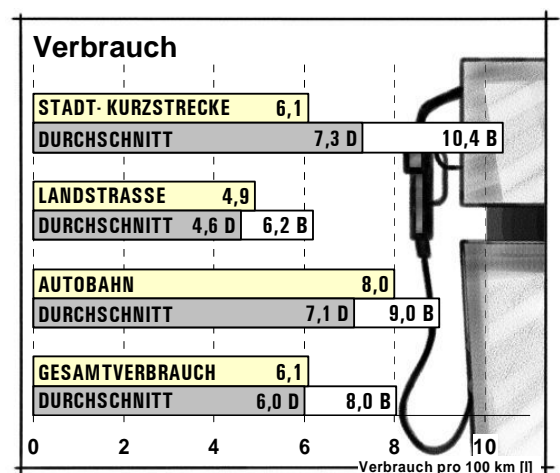
3,0 UMWELT/ECOTEST

3,5 Verbrauch/CO2*

Beim Verbrauch erhält der Doblò mit durchschnittlich 6,1 l/100 km eine akzeptable Bewertung. Im ADAC-EcoTest werden mit einem CO₂-Ausstoß von 160 g/km 25 Punkte in diesem Kapitel erreicht. Während der Stadtverbrauch dank Start&Stopp Automatik mit durchschnittlich 6,1 l/100 km recht gering ausfällt, gönnt sich der Fiat auf der Autobahn 8,0 l/100 km. Der Verbrauch außerorts fällt mit 4,9 l/100 km ebenfalls mittelmäßig aus.

2,5 Schadstoffe

- + Die Anteile an Schadstoffen im Abgas sind recht niedrig. Das Fahrzeug ist mit einem Rußpartikelfilter ausgestattet. Die Anteile an Stickoxiden im Abgas fallen aber nicht gerade niedrig aus. Es reicht hier für 35 Punkte im EcoTest. Insgesamt erhält der Doblò 1,6 JTD mit 60 Punkten drei Sterne beim EcoTest.



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

3,0

WIRTSCHAFTLICHKEIT

2,4

Betriebskosten*

+ Trotz des nur durchschnittlichen Verbrauchs fallen die Betriebskosten aufgrund des gegenüber Benzin günstigeren Diesels noch gering aus.

3,2

Werkstatt- / Reifenkosten*

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

+ Fiat gewährt eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

2,1

Wertstabilität*

+ Der Fiat Doblò ist ganz neu auf dem Markt, es sollte innerhalb des vierjährigen Berechnungszeitraumes kein Modellwechsel anstehen, was einen guten Restwertverlauf nach sich ziehen sollte.

3,4

Kosten für Anschaffung*

Die getestete Ausstattungsvariante Emotion ist ab 20.500 Euro erhältlich. Das geht in Ordnung, vor allem wenn man sich die reichhaltige Serienausstattung zu gemühte führt. So ist alles Wichtige wie Klimaanlage, Einparkensensoren oder elektrische Fensterheber serienmäßig an Bord. An der Sicherheitsausstattung hat Fiat schon in der Basisausstattung nicht gespart. Gegen Aufpreis (650 Euro) ist auch eine dritte Sitzreihe lieferbar.

3,8

Fixkosten*

Insgesamt fallen die Fixkosten durchschnittlich aus. Die jährlichen Steuern betragen 188 Euro. Während die Einstufung in der Vollkasko günstig ausfällt, müssen vor allem in der Teilkasko- und Haftpflichtversicherung erhöhte Beiträge eingerechnet werden.

3,1

Monatliche Gesamtkosten*

Die absoluten monatlichen Kosten bewegen sich ebenfalls im Klassendurchschnitt.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.4 16V Start&Stopp	1.3 JTD Multijet 16V Start&Stopp	1.6 JTD Multijet 16V Start&Stopp	2.0 JTD Multijet 16V Start&Stopp
Aufbau/Türen	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1368	4/1248	4/1598	4/1956
Leistung [kW(PS)]	70(95)	66(90)	77(105)	99(135)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	127/4500	200/1500	290/1500	320/1500
0-100 km/h[s]	15,4	14,9	13,4	11,3
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	161	156	164	179
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	8,2 S	5,8 D	6,1 D	6,6 D
CO2 [g/km]	166	129	138	150
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/13/16	20/15/18	20/17/20	20/17/20
Steuer pro Jahr [Euro]	120	141	188	250
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	495	454	490	536
Preis [Euro]	15.450	17.250	19.500	21.700

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-Haftpf.
 VK = Vollkasko
 TK = Teilkasko

Kraftstoff

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

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1598 ccm
Leistung	77 kW(105 PS)
bei	4000 U/min
Maximales Drehmoment	290 Nm
bei	1500 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	195/60R16T
Reifengröße (Testwagen)	195/60R16C
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Trommel
Wendekreis links/rechts	11,45 m
Höchstgeschwindigkeit	164 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	13,4 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3. + 3. Gang)	8,2 s
Bremsweg aus 100 km/h	36,5 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	6,1 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	6,1/ 4,9/ 8,0 l
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	138g/km/ 161g/km
Innengeräusch 130km/h	71dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4390/1789/1845 mm
Leergewicht/Zuladung	1605 kg/405 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	530 l/1010 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	500 kg/1300 kg
Dachlast	100 kg
Tankinhalt	60 l
Reichweite	980 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	8 Jahre

ADAC-Testwerte fett

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	113 Euro
Monatliche Werkstattkosten	50 Euro
Monatliche Fixkosten	83 Euro
Monatlicher Wertverlust	255 Euro
Monatliche Gesamtkosten	501 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	20/17/20
Grundpreis	20.500 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.



AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbiegelenk	nicht erhältlich
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Regen- und Lichtsensor	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Spurassistent	nicht erhältlich
Tempomat	250 Euro°
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	nicht erhältlich

INNEN

3. Sitzreihe (Family)	650 Euro
Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	nicht erhältlich
aktive Kopfstützen vorn	100 Euro
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	nicht erhältlich
Klimaanlage	Serie
Klimaautomatik	400 Euro°
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	nicht erhältlich
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie
Zusatzheizung (el. Zuheizung)	110 Euro°

AUSSEN

Anhängerkupplung	nicht erhältlich
Außenspiegel, elektrisch einstellbar (und beheizbar)	Serie
Lackierung Metallic	500 Euro°
Schiebe-Hubdach	nicht erhältlich

° im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹

2,5

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

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte Klassenbezogen