



Chevrolet Trax 1.4T LT 4x4

Fünftüriges SUV der unteren Mittelklasse
(103 kW / 140 PS)

Chevrolet hat den neuen Trax in erster Linie für den städtischen Einsatz entwickelt. In der getesteten Variante ist er serienmäßig mit Parksensoren am Heck und einer Rückfahrkamera ausgestattet. Die kräftigen Stoßleisten an Front, Heck und den Fahrzeugflanken schützen beim Rangieren und vor fremden Fahrzeugtüren. Zudem verleihen sie dem SUV eine gewisse Offroad-Tauglichkeit, die vom 4x4-Antrieb untermauert wird. Je nach Betriebszustand wird automatisch zwischen Front- und Allradantrieb umgeschaltet - das sorgt auch auf unwegsamem Gelände für eine gute Traktion. Der 1.4-l-Turbomotor mit 140 PS sorgt für recht gute Fahrleistungen, die besonders im Stadtbetrieb völlig ausreichen. Allerdings fällt der Kraftstoffverbrauch im Klassenvergleich recht hoch aus. Durchschnittlich konsumiert der Trax 7,2 Liter auf 100 Kilometer im ADAC EcoTest - innerorts sind es sogar 8,2 l/100 km. Der Innenraum präsentiert sich ansprechend und bietet vorn viel Raum. Die nach vorn klappbare Beifahrersitzlehne schafft eine gewisse Variabilität und erleichtert den Transport langer Gegenstände. In der getesteten Variante kann der Trax ab 22.790 Euro erworben werden - das geht in Ordnung. Allerdings sind für den Chevrolet sinnvolle Details wie Xenonlicht oder eine Klimaautomatik nicht lieferbar. **Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** u. a.: Dacia Duster, Mini Cooper D Countryman, Nissan Juke, Opel Mokka, Skoda Yeti.

- +** hohe Sitzposition, bequemer Zustieg, gute Crashtestergebnisse
- geringe Zuladung, großer Wendekreis, kein Xenon- und Abbiegelicht, hoher Kraftstoffverbrauch



ADAC-URTEIL

2,7 AUTOTEST

3,5 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

3,0 Familie

3,5 Stadtverkehr

2,2 Senioren

2,6 Langstrecke

2,9 Transport

2,6 Fahrspaß

3,1 Preis/Leistung

Verarbeitung und Finish der Karosserie gehen insgesamt in Ordnung. Die Anbauteile sind weitgehend passgenau montiert, jedoch verlaufen die Spaltmaße etwas ungleichmäßig. Der Kofferraum ist von innen verkleidet, Motorhaube und Heckklappe müssen innen aber ohne Decklack auskommen. Der Innenraum wirkt weitgehend solide gefertigt, wenn auch die Kunststoffkanten teilweise etwas scharfkantig sind. Der Motorraum ist nur teilweise von unten verkleidet, der restliche Unterboden zeigt sich zerklüftet.

⊕ Die Türausschnitte sind gut nach außen abgedichtet, so dass kaum Straßenschmutz eindringen kann, vorn gibt es auch Lackschutzleisten. Der Tankdeckel ist in die Zentralverriegelung einbezogen, die Bedienung des Drehverschlusses ist durchschnittlich. Die Stoßfänger sind großteils unlackiert, dies kann bei kleinen Parkremplern von Vorteil sein. Auch die Fahrzeugflanken werden durch unlackierte Leisten an Kotflügeln und Türen geschützt.

⊖ Ein Fehlbetankungsschutz ist nicht vorhanden, so dass der Trax mit falschem Kraftstoff befüllt werden kann. Die verwendeten Kunststoffe im Innenraum sind weitgehend hart und somit kratzempfindlich. Die Motorhaube wird nur über einen Haltestab offen gehalten.

Die Alltagstauglichkeit des Trax ist durchschnittlich. Er bietet vier vollwertige Plätze und einen schmalen Mittelsitz, der sich jedoch nur für Kurzstrecken eignet. Mit einer Tankfüllung (53 l) sind Reichweiten bis knapp 740 km möglich. Die maximale Zuladung ist mit 431 kg akzeptabel. Auf dem Dach sind Lasten bis 75 kg erlaubt, eine Dachreling gibt es serienmäßig. Es ist eine maximale gebremste Anhängelast von 1200 kg (ungebremst 500 kg) zugelassen.

⊖ Für den Fall einer Reifenpanne gibt es nur ein Reparaturset, das sich unter Umständen als unbrauchbar erweisen kann. Radmutternschlüssel und Wagenheber sind nicht an Bord, wodurch ein Räderwechsel nicht ohne weiteres möglich ist.

⊕ Im Sicht-Kapitel schneidet der Trax zufriedenstellend ab. Die Karosserie kann durchschnittlich überblickt werden, allerdings helfen serienmäßige Parksensoren am Heck sowie eine Rückfahrkamera beim Rangieren. Durch die erhöhte Sitzposition kann der Fahrer das Verkehrsgeschehen gut überblicken. Die Scheibenwischer weisen einen ordentlichen Wirkungsbereich auf. Die Außenspiegel bieten ein recht großes Sichtfeld nach hinten. Asphärische Bereiche, die den toten Winkel verkleinern würden, gibt es aber nicht. Bei Helligkeit sorgt das Tagfahrlicht für eine bessere Erkennbarkeit durch andere Verkehrsteilnehmer. Das Halogenlicht leuchtet die Fahrbahn zufriedenstellend aus. Bei störendem Scheinwerferlicht anderer Verkehrsteilnehmer blendet der Innenspiegel (serienmäßig) automatisch ab.



Breite Dachsäulen schränken die Sicht nach schräg hinten erheblich ein.

⊖ Bei der ADAC Rundumsichtmessung schneidet der Trax nur mäßig ab. Die breiten Dachsäulen schränken den Blick nach draußen stark ein. Tief liegende Hindernisse können vor dem Fahrzeug zufriedenstellend und hinter dem Auto nur mäßig wahrgenommen werden. Auch der Innenspiegel fällt klein aus und bietet nur ein kleines Sichtfeld nach hinten. Das bessere Xenonlicht, ein Abbiege- oder Kurvenlicht sind für den Trax nicht lieferbar.

2,3 Ein-/Ausstieg

+ Das Fahrzeug wird mittels Funkfernbedienung (Tasten sind nicht so leicht zu unterscheiden) entriegelt, der Ein- und Ausstieg gelingt insgesamt bequem. Die Türöffnungen fallen groß aus und die Sitze sind in einer sehr guten Höhe positioniert. Zudem ist der Abstand zwischen der Schweller- und Sitzaußenkante gering. Auch in den Fond gelangt man bequem - die Türen könnten jedoch etwas weiter aufgehen. Es gibt für alle außen Sitzenden Haltegriffe am Dachhimmel, außer für den Fahrer, hier ist ein Brillenfach. Die Türraasterungen weisen vorn und hinten zwei Positionen auf, die Haltekräfte sind zufriedenstellend dimensioniert. Nach dem Aussteigen leuchten die Scheinwerfer die Umgebung vor dem Fahrzeug noch eine Zeit lang aus.

⊖ Die Schweller liegen weit oben, so dass die Füße zum Einsteigen weit angehoben werden müssen. Man kann sich versehentlich aussperren, da ein Verriegeln des Fahrzeugs nur bei offener Fahrertüre unterbunden wird.

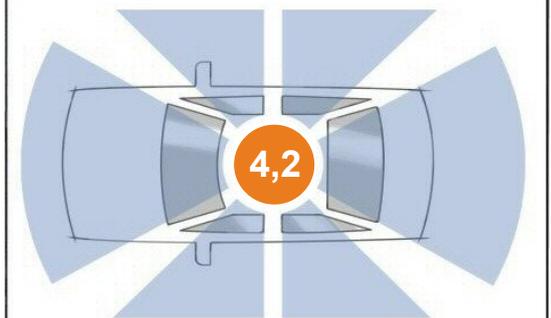
3,5 Kofferraum-Volumen*

Das Kofferraum-Volumen entspricht dem hinteren Klassenmittelfeld. Üblicherweise fasst das Ladeabteil nur 260 Liter (gemessen bis zur Hutablage), belädt man es bis unters Dach, sind es 375 Liter. Es finden sieben handelsübliche Getränkeboxen Platz. Legt man die Rücksitzlehne um, so können bis zur Fensterlinie 745 Liter verstaut werden - dachhoch sind es 1.220 Liter.

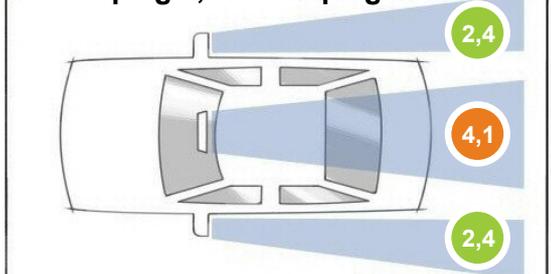
2,4 Kofferraum-Zugänglichkeit

+ Bei der Kofferraum-Zugänglichkeit erhält der Trax eine noch gute Bewertung. Die Heckklappe lässt sich leicht öffnen und bietet Personen bis 1,87 m genügend Platz darunter. Auch das Schließen funktioniert problemlos, allerdings gibt es nur eine Griffmulde. Der Ladeboden ist innen eben zur Ladekante, das erleichtert das Ausladen. Zudem ist das Ladeabteil verhältnismäßig kurz, so dass auch bei der Rückbank liegende Gegenstände gut erreichbar sind. Die Öffnung fällt sehr hoch aus und hat eine durchschnittliche Breite. Das Ladeabteil selbst ist sowohl in Höhe als auch Breite durchschnittlich.

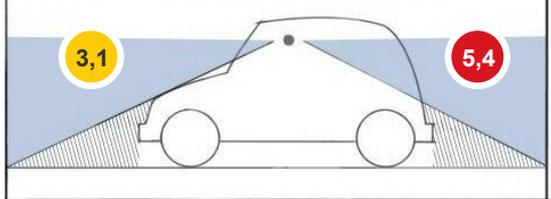
Rundumsicht



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.



Mit 260 l Volumen ist der Kofferraum des Chevrolet Trax nicht besonders üppig. Für das Reisegepäck reicht es dennoch.

– Die Ladekante liegt mit 72 Zentimetern weit über der Straße, wodurch das Ladegut zum Einladen weit angehoben werden muss. Das Ladeabteil ist mit nur einer Lampe schwach beleuchtet.

2,9 Kofferraum-Variabilität

Mit einer asymmetrisch geteilten Rückbank weist der Trax eine durchschnittliche Innenraumvariabilität auf. Der Umklappvorgang ist zwar nur von vorn, aber ohne großen Kraftaufwand möglich. Damit die Rücksitzlehne umgeklappt werden kann, muss zuvor die Sitzfläche manuell aufgestellt werden. Für die Sicherheitsgurte gibt es Halteclips, allerdings können die Gurte erst gesichert werden, wenn die Lehne umgelegt ist. Vergisst man sie vor dem Zurückklappen herauszunehmen, verschwinden sie zwischen Verkleidung und Lehne. Kleine Utensilien lassen sich unter dem Kofferraumboden und links in der Kofferraumverkleidung in einem offenen Fach (mit Gummiband) verstauen. Zudem gibt es stabile Zurrösen zur Ladungssicherung. Die Beifahrersitzlehne lässt sich vollständig umklappen, wodurch sich lange Gegenstände besser transportieren lassen.

2,4 INNENRAUM

2,6 Bedienung

+ Das Cockpit des Trax präsentiert sich übersichtlich und lässt sich nach kurzer Zeit einfach bedienen. Das Lenkrad lässt sich in Höhe und Weite einstellen und die Pedale sind günstig angeordnet. Auch der Schalthebel ist gut erreichbar, könnte aber etwas höher positioniert sein. Das Zündschloss ist zwar im Lenkstock positioniert und unbeleuchtet, aber zum Fahrer hin gewandt und dadurch gut erreichbar. Die Scheibenwischer besitzen eine Intervallschaltung und zwei Wischgeschwindigkeiten. Das Licht ist serienmäßig sensorgesteuert, kann aber alternativ manuell über einen Drehschalter links im Armaturenbrett aktiviert werden. Die Nebelleuchten werden im Lichtschalter aktiviert, der Status im Kombiinstrument angezeigt. Das Kombiinstrument liegt gut im Sichtfeld des Fahrers, allerdings werden die Geschwindigkeit und die Tankanzeige nur digital dargestellt. Im Kombiinstrument integriert ist ein Bordcomputer, der u. a. Informationen zum Verbrauch und zur Reichweite liefert. Der Sieben-Zoll-Hauptbildschirm des MyLink-Infotainment-System liegt sehr günstig und wird mittels berührungssensitiver Tasten bedient. Die Menüführung ist gut verständlich, allerdings müssen die Tasten genau bedient werden, sonst reagieren diese nicht. Mit diesem System ist auch eine Navigationsfunktion mittels Mobiltelefon und kostenpflichtiger App (demnächst erhältlich) möglich. Das Audiosystem kann auch über Lenkradtasten gesteuert werden. Zudem wird die Geschwindigkeitsregelanlage ebenfalls am Lenkrad eingestellt. Das Klimabedienteil ist übersichtlich gestaltet und lässt sich einfach bedienen - die Heckscheibenheizung wird nach einer gewissen Zeit automatisch abgeschaltet. Insgesamt sind alle wichtigen Schalter beleuchtet und dadurch auch im Dunkeln gut zu finden. Vorn gibt es Leseleuchten und hinten eine zentrale Lampe. Die Einstiegsbeleuchtung kann aber nicht deaktiviert werden. Nur der Fahrerfensterheber hat eine Ab- und Aufwärtsautomatik. Vorn gibt es praktische Ablagen, im Fond auf der Fahrerseite eine Lehnentasche und rechts ein Netz an der Sitzlehne. Darüber hinaus sind dort schmale Türfächer und ein Becherhalter in der Mittelsitzlehne. Das Handschuhfach weist eine durchschnittliche Größe auf.



Sowohl die Funktionalität des Fahrerplatzes als auch die Verarbeitungsqualität des Innenraums machen einen guten Eindruck, ohne jedoch vollkommen zu überzeugen.

⊖ Das Klimaanlagebedienteil liegt tief, zudem wird die Temperatur nicht geregelt, so dass entsprechend des Wohlbefindens diese gelegentlich nachjustiert werden muss. Die Bedienung des Lichtschalters ist nicht optimal. Möchte man ihn auf die Stellung "o" drehen, springt er zurück auf "Auto", auch wenn die serienmäßige automatische Lichtsteuerung ausgeschaltet ist - dadurch lässt sich der Lichtsensorstatus nicht augenblicklich erkennen. Da nur der Fahrerfensterheber eine Ab- und Aufwärtsautomatik besitzt, besitzt auch nur dieser einen Einklemmschutz. Das Handschuhfach ist unbeleuchtet. Vorn muss man sich zum Schließen voll geöffneter Türen weit aus dem Fahrzeug lehnen, da die Türgriffe weit weg sind.

1,7 Raumangebot vorne*

+ Vorn fällt das Platzangebot im Klassenvergleich großzügig aus. Personen bis knapp zwei Meter finden genügend Beinfreiheit vor - die Kopffreiheit ist deutlich großzügiger. Die Innenbreite erweist sich ebenfalls als üppig, so dass sich ein angenehmes subjektives Raumgefühl einstellt.

3,0 Raumangebot hinten*

Im Fond sind die Platzverhältnisse durchschnittlich. Sind die Vordersitze auf 1,85 m große Personen eingestellt, finden hier nur Passagiere bis 1,84 m bequem Platz, wenn auch die Kopffreiheit großzügig bemessen ist. Die Innenbreite liegt im hinteren Klassenmittelfeld. Das Raumgefühl geht noch in Ordnung, allerdings sind die Dachpfosten seitlich neben dem Kopf.



Im Fond finden Personen bis zu einer Größe von 1,84 m ausreichend Platz vor.

4,0 Innenraum-Variabilität

Für den Trax werden keine Sitzvarianten angeboten, daher fällt die Innenraum-Variabilität nur ausreichend aus.

2,8 KOMFORT

2,6 Federung

Die Feder-/Dämpferabstimmung des Trax 4x4 ist gut bis zufriedenstellend. Lange Bodenwellen schluckt der SUV ordentlich, tendiert aber bei höheren Geschwindigkeiten zum Nachschwingen. Auf kurze Fahrbahnwellen und Einzelhindernisse könnte er etwas feiner ansprechen. Kleine, unregelmäßige Unebenheiten regen den Chevrolet zum Stuckern an und lassen den Trax etwas unruhig wirken. Auf Querfugen und Kopfsteinpflasterbelägen spricht das Fahrwerk hölzern an und gibt diese nur wenig gefiltert bis zu den Insassen durch. Nickbewegungen der Karosserie beim Beschleunigen und Bremsen sowie Seitenneigungen bei dynamischen Lenkvorgängen sind durchschnittlich vorhanden. Bei niedrigen Geschwindigkeiten ist der Federungskomfort etwas höher, daher kann ein noch guter Langsamfahrkomfort attestiert werden.

2,5 Sitze

⊕ Die Sitze sind insgesamt ordentlich. Der Fahrersitz kann in der Höhe eingestellt werden, eine Neigungseinstellung gibt es aber nicht. Zudem ist der Fahrersitz mit einer in der Intensität einstellbaren Lordosenstütze ausgestattet und besitzt auf der Innenseite eine Armlehne. Die Sitzflächen sind befriedigend und die hohen Lehnen ordentlich konturiert - der Seitenhalt ist in schnell durchfahrenen Kurven zufriedenstellend, könnte im Schulterbereich aber etwas ausgeprägter sein. Der Fahrer kann seinen linken Fuß gut abstützen, ein stabiles Trittbrett gibt es aber nicht. Insgesamt ist die Sitzposition auf den recht straffen Sitzen gut. Im Fond geht die Sitzposition in Ordnung, allerdings wünscht man sich etwas mehr Oberschenkelaufgabe.

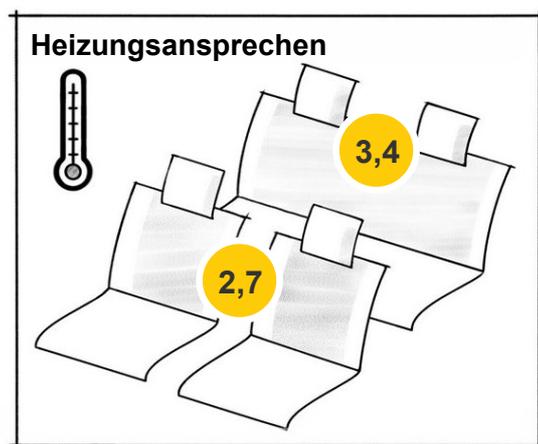
⊖ Sowohl die Sitzflächen als auch die Lehnen erweisen sich im Fond als wenig konturiert und bieten daher kaum Seitenhalt.

2,7 Innengeräusch

Das gemessene Innengeräusch beträgt bei 130 km/h durchschnittliche 69,3 dB(A). Das Motorgeräusch wird besonders zwischen 3.500 und etwa 4.000 U/min und bei hohen Drehzahlen wahrgenommen. Zu unangenehm wird es aber nicht. Fahrgeräusche treten nicht zu sehr in den Vordergrund, bei schlechten Fahrbahnen ist aber ein Achspoltern zu vernehmen. Windgeräusche fallen nicht zu stark auf, steigen aber deutlich mit den Geschwindigkeiten.

3,5 Klimatisierung

Der Trax ist serienmäßig mit einer manuellen Klimaanlage ausgestattet. Die Temperatur wird für Fahrer und Beifahrer gemeinsam justiert, eine Temperaturanzeige gibt es jedoch nicht. Die Luftverteilung erfolgt für Fahrer/Beifahrer gemeinsam und nur in vorgegebenen Stufen. Leider können die mittleren Luftdüsen nicht geschlossen werden. Beim ADAC Heizungstest spricht die Heizung vorn wie hinten zufriedenstellend an, hinten dauert es jedoch länger bis angenehme Temperaturen vorherrschen.



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

2,3 MOTOR/ANTRIEB

2,4 Fahrleistungen*

⊕ Der 1.4-l-Turbomotor leistet maximal 140 PS bei 6.000 U/min und entfacht ein Drehmoment von 200 Nm bei 1.850 U/min. Dies reicht, um ein noch gutes Ergebnis bei den Fahrleistungen zu erzielen. Das Aggregat kann im vierten, fünften und sechsten Gang zufriedenstellende Elastizitätswerte vorweisen. Der simulierte Überholvorgang (Beschleunigung von 60 auf 100 km/h) wird in guten 5,9 Sekunden absolviert. Nach der Gaspedalbetätigung vergeht aber ein kurzer Augenblick, bis der Motor anspricht - das ist nicht optimal.

2,3 Laufkultur

+ Die Laufkultur des kleinen Ottomotors geht in Ordnung, ist aber nicht tadellos. Das Aggregat überträgt zwar kaum Vibrationen in den Innenraum, außer bei hohen Drehzahlen, erzeugt aber in gewissen Drehzahlbereichen Störfrequenzen. Diese sind besonders zwischen 3.500 und 4.000 U/min deutlich zu vernehmen - zu unangenehm wird es aber nicht.

2,1 Schaltung

+ Der Schalthebel ist recht ordentlich geführt, gelegentlich hat man aber Mühe die Schaltgasse vom fünften Gang zu finden. Die Schaltwege fallen nicht zu lang aus, schnelle Schaltvorgänge lassen sich aber aufgrund des deutlichen Widerstandes beim Einlegen des Ganges nur bedingt realisieren. Das Einlegen des Rückwärtsganges klappt problemlos und ohne Geräusche, dieser ist zudem gegen versehentliches Einlegen gesichert. Eine Schaltempfehlung unterstützt den Fahrer bei einer ökonomischen Fahrweise. Für Steigungen ist der Trax serienmäßig mit einer Bergabfahr- und Berganfahrhilfe ausgestattet.

2,5 Getriebeabstufung

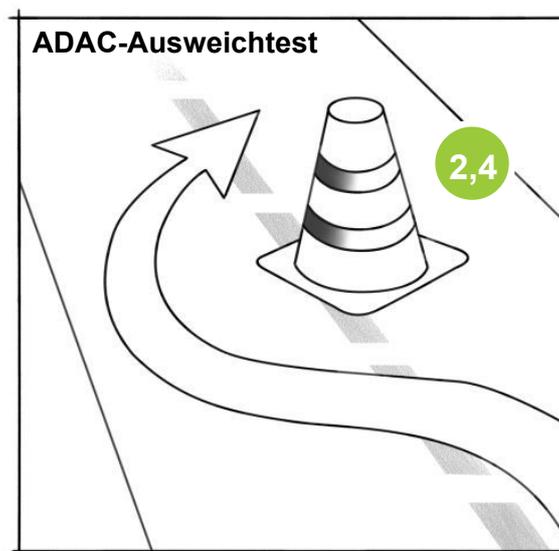
+ Die Abstufungen des Sechsgang-Getriebes sind stimmig, zwischen den Gängen entstehen keine zu großen Drehzahlsprünge. Die Gesamtübersetzung ist im größten Gang nicht zu lang, das Aggregat dreht bei Autobahnrichtgeschwindigkeit mit 3.200 U/min. Durchzugsstark ist der Trax dann aber auch nicht, so dass zum Beschleunigen schon mal runter geschaltet werden muss.

2,5 FAHREIGENSCHAFTEN

2,5 Fahrstabilität

Die Fahrstabilität des Trax geht insgesamt in Ordnung. Bei plötzlichen Lenkimpulsen pendelt das Heck aber recht deutlich nach, was den Gesamteindruck etwas mindert. Die Spurtreue bei langgezogenen Kurven ist noch akzeptabel, es muss aber gelegentlich am Lenkrad korrigiert werden - das vermittelt dem Fahrer ein etwas unsicheres Fahrgefühl. Hebt man das Gaspedal in der Kurve, so dass ein Lastwechsel entsteht, drängt der Trax mit dem Heck etwas nach - in Gefahrensituationen regelt das ESP zuverlässig.

+ Fahrbahnverwerfungen nehmen kaum und Spurrillen nicht zu stark Einfluss auf die Richtungsstabilität. Beim ADAC Ausweichtest gibt der Trax ein noch gutes Bild ab. Beim ersten Anlenken drängt das Heck leicht nach, allerdings wird das Auto durch das ESP wieder stabilisiert und zeigt anschließend eine Untersteuertendenz - das überfordert auch ungeübte Fahrer nicht. Beim Gegenlenken zeigt sich ein ähnliches Bild. Durch die effektiven ESP-Eingriffe wird viel Geschwindigkeit abgebaut, wodurch sich das Einfahren in die Ausfahrgasse unproblematisch gestaltet. Eine Kipp- oder Schleudergefahr besteht nicht.



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.

Üblicherweise werden nur die Vorderräder angetrieben, auf rutschigen Untergründen wird zur Verbesserung der Traktion auch die Hinterachse angetrieben. Voll beladen nimmt die Untersteuerneigung etwas zu und der Grenzbereich wird früher erreicht.

2,9 Lenkung*

Die Lenkungseigenschaften gehen in Ordnung, allerdings ist die Rückmeldung sehr synthetisch und die Mittenzentrierung schwach. Aufgrund des mangelnden Gefühls werden besonders in langen Kurven Korrekturen nötig. Allerdings spricht die Lenkung gut auf Lenkbefehle an und erweist sich als recht präzise. Die Übersetzung hat Chevrolet direkt gewählt, von Anschlag bis Anschlag sind knapp drei Lenkradumdrehungen notwendig. Der Kraftaufwand beim Rangieren ist gering.

– Der Wendekreis fällt mit 11,8 m im Klassenvergleich sehr groß aus.

2,3 Bremse

+ Die Bremse spricht schnell an und lässt sich einwandfrei dosieren. Bei einer Vollverzögerung aus Tempo 100 kommt der Trax nach 37,1 m (Mittel aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Reifen: ContiPremiumContact 2; 215/55 R18 95H) zum Stehen. Allerdings wird der Trax bei Vollverzögerungen in Kurven etwas unruhig, da er mit dem Heck drängt.

2,1 SICHERHEIT

2,5 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

+ Bei der aktiven Sicherheit schneidet der Trax noch gut ab. Das elektronische Stabilitätsprogramm (ESC) und ein Bremsassistent sind serienmäßig an Bord. Letzterer hilft dem Fahrer bei einer Gefahrenbremsung das volle Potenzial der Bremsanlage zu nutzen. Nach einer Vollbremsung wird automatisch die Warnblinkanlage aktiviert. Aufpreisfrei gibt es eine Geschwindigkeitsregelanlage mit Begrenzung. Auch das Reifendruck-Kontrollsystem ist serienmäßig an Bord. Ein unbeabsichtigtes Anfahren ist nicht möglich, da sich der Motor nur bei betätigtem Kupplungspedal starten lässt.

– Es gibt weder Rückstrahler noch -leuchten in den Türverkleidungen, die bei geöffneten Türen den herannahenden Verkehr darauf hinweisen. Ist die Warnblinkanlage aktiviert, kann ein Richtungswechsel nicht angezeigt werden - das ist z.B. beim Abschleppen nachteilig.

1,7 Passive Sicherheit - Insassen

Im Fond bieten die Kopfstützen nur Personen bis 1,72 m optimalen Schutz. Der Abstand zum Kopf ist durchschnittlich. Auffällig ist jedoch, dass die Kopfstützen hinten alle drei außermittig sind.

+ Der Trax ist serienmäßig mit Front- und Seitenairbags vorn sowie Vorhangairbags ausgestattet. Darüber hinaus kann er mit sehr guten Crashtest-Ergebnissen punkten. Beim ADAC Crashtest erhält der Trax 94 Prozent der möglichen Punkte. Vorn sind die Kopfstützen hoch und bieten Personen bis 1,89 m guten Schutz.

Zudem weisen sie einen geringen Abstand zum Kopf auf. Fahrer und Beifahrer werden ermahnt sich anzuschnallen, der Status der hinten Sitzenden wird im Display angezeigt. Schnallt sich jemand während der Fahrt ab, ertönt ein Warnsignal. Die Türgriffe sind vorn und hinten stabil, so dass dort hohe Zugkräfte aufgebracht werden können - das kann sich nach einem Unfall positiv auswirken.

2,3 Kindersicherheit

Laut Bedienungsanleitung sind sowohl auf dem Beifahrerplatz als auch auf dem Fondmittelsitz universelle Kindersitze zweier Altersgruppen nicht erlaubt (Gruppe II und III). Auf den äußeren Fondplätzen können Sitze aller Altersgruppen verwendet werden.

+ Auch bei der Kindersicherheit schneidet der Trax gut ab, allerdings reicht der Platz hinten nur für zwei Rückhaltesysteme. Beim ADAC Crashtest erhält er 85 Prozent der möglichen Punkte. Die Gurte sind auf allen Plätzen lang und reichen auch für Rückhaltesysteme mit hohem Gurtbedarf. Die Gurtschlösser fallen kurz aus, das erleichtert die Montage der Kindersitze. Darüber hinaus gibt es auf den äußeren Fondplätzen Isofix-Halterungen mit Ankerhaken. Auf dem Beifahrerplatz und den äußeren Sitzplätzen im Fond sind die Abstände der Gurtanlenkpunkte optimal. Auf den äußeren Plätzen können hohe Rückhaltesysteme gerade so verwendet werden.

- Auf dem Mittelsitz liegen die Anlenkpunkte nah beieinander und die Position der Gurtranlenkpunkte ist auf den äußeren Plätzen ungünstig unter der Sitzbank. Die Gurtschlösser sind im Fond nicht verwechslungssicher. Einen Fingereinklemmschutz gibt es im Fond nicht.

2,5 Fußgängerschutz

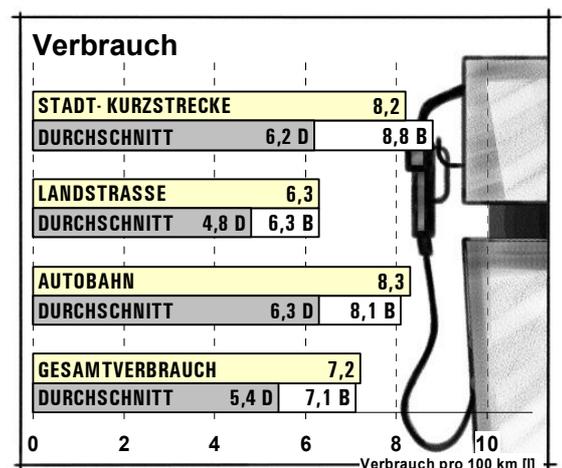
+ Der Fußgängerschutz des Trax ist noch gut, er erhält beim ADAC Crashtest 64 Prozent der möglichen Punkte. Der Stoßfänger und die mittleren Bereiche der Motorhaube sind entschärft.

- Die höhere Karosserie und die zu aggressiv gehaltene Vorderkante bergen ein Verletzungsrisiko. Doch auch die seitlichen Bereiche der Motorhaube weisen ungünstige Kanten auf.

3,5 UMWELT/ECOTEST

4,3 Verbrauch/CO2*

- Im CO₂/Verbrauchskapitel schneidet der Trax 1.4 T 4x4 nicht gut ab. Im ADAC EcoTest wurde ein CO₂-Ausstoß von 197 g/km ermittelt - dies entspricht 17 Punkten. Aus der Messung resultiert ein Durchschnittsverbrauch von 7,2 Liter Super auf 100 Kilometer. In der Stadt benötigt der Trax trotz Start-Stopp-System 8,2 l/100 km, außerorts liegt der Verbrauch bei 6,3 l/100 km und im Autobahnzyklus genehmigt er sich 8,3 l/100 km.



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

2,6

Schadstoffe

Die Schadstoffanteile im Abgas liegen insgesamt auf durchschnittlichem Niveau. Besonders hoch fällt allerdings der CO-Anteil im anspruchsvollen Autobahnzyklus aus. In diesem Kapitel erreicht der Trax 34 von 50 Punkten. Zusammen mit den CO₂-Punkten bringt er es auf 51 Punkte - das reicht gerade für drei von fünf Sternen im ADAC EcoTest.

3,5

AUTOKOSTEN

5,2

Betriebskosten*

– Die Betriebskosten errechnen sich im Wesentlichen aus den Kosten für Kraftstoff - diese sind beim Trax 1.4T 4x4 durch den ungünstigen Verbrauch relativ hoch, daher auch die schlechte Benotung.

3,7

Werkstatt- / Reifenkosten*

Für eine Beurteilung liegen uns noch keine Daten des Herstellers vor - die Berechnung der Werkstattkosten beruht deshalb auf Erfahrungswerten.

+ Eine dreijährige Herstellergarantie bis max. 100.000 km (im ersten Jahr ohne Begrenzung) ist bei Chevrolet obligatorisch.

3,5

Wertstabilität*

Im vierjährigen Berechnungszeitraum ist nicht mit einem neuen Modell zu rechnen, so dass dem Trax 1.4T LT 4x4 im Klassenvergleich ein durchschnittlicher Restwertverlauf prognostiziert wird.

3,3

Kosten für Anschaffung*

Mit einem Anschaffungspreis von 22.790 Euro erhält der Trax in diesem Kapitel eine durchschnittliche Benotung. Das getestete Modell weist nach dem ADAC Ausstattungskorb eine gute serienmäßige Ausstattung auf. Damit alle klassenüblichen Details vorhanden sein, müssen aber weitere 490 Euro aufgewendet werden.

3,1

Fixkosten*

Bei den fixen Kosten, also den Ausgaben für Steuer und Versicherung, landet der Trax im Klassenmittelfeld. Die jährliche Steuer beträgt 106 Euro. Allerdings liegen die Versicherungseinstufungen im hinteren Klassenmittelfeld (KH: 18; TK: 19; VK: 19) und sind damit nicht günstig.

3,2

Monatliche Gesamtkosten*

Die monatlichen Gesamtkosten entsprechen mit 598 Euro dem Klassendurchschnitt. Dazu tragen besonders die hohen Betriebs- sowie die höheren Werkstatt-/Reifenkosten bei.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.6	1.4T 4x4	1.7TD (DPF)
Aufbau/Türen	GE/5	GE/5	GE/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1598	4/1364	4/1686
Leistung [kW (PS)]	85 (115)	103 (140)	96 (130)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	155/4000	200/1850	300/2000
0-100 km/h[s]	12,3	9,8	9,6
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	174	195	186
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	6,5 S	6,4 S	4,5 D
CO2 [g/km]	153	149	120
Versicherungsklassen KH/VK/TK	18/19/19	18/19/19	18/20/22
Steuer pro Jahr [Euro]	118	106	181
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	543	578	540
Preis [Euro]	16.990	21.790	21.990

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

4-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1364 ccm
Leistung	103 kW (140 PS)
bei	6000 U/min
Maximales Drehmoment	200 Nm
bei	1850 U/min
Kraftübertragung	Allrad permanent
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	215/55R18
Reifengröße (Testwagen)	215/55R18H
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,8/11,7 m
Höchstgeschwindigkeit	195 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,8 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2. + 3. Gang)	5,9 s
Bremsweg aus 100 km/h	37,1 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	6,4 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	7,2 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	8,2/6,3/8,3 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe	149 g/km
CO ₂ -Ausstoß Test(*WTW)	197 g/km
Innengeräusch 130km/h	69,3 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4248/1776/1674 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2065 mm
Leergewicht/Zuladung	1445 kg/431 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	260 l/745 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	500 kg/1200 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	53 l
Reichweite	735 km
Garantie	3 Jahre / 100.000 km
Rostgarantie	6 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	154 Euro
Monatliche Werkstattkosten	61 Euro
Monatliche Fixkosten	103 Euro
Monatlicher Wertverlust	280 Euro
Monatliche Gesamtkosten	598 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/19/19
Grundpreis	22.790 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 2013 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 01.03.2013 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.05.2012 gültigen Steuergesetzgebung.

*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich.

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

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbiegelenicht	nicht erhältlich
Allradantrieb	Serie
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Berganfahrhilfe	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Lichtsensoren	Serie
Reifendruckkontrolle	Serie
Rückfahrkamera	Serie
Spurassistent	nicht erhältlich
Tempomat	Serie
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	nicht erhältlich

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	Serie
Klimaanlage/Klimaautomatik	Serie/nicht erhältlich
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem (Smartphone-App)	Aufpreis
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie

AUSSEN

Außenspiegel, elektrisch einstellbar	Serie
Dachreling	Serie
Lackierung Metallic	490 Euro ^o
Schiebe-Hubdach	nicht erhältlich

^o im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

2,7

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

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte klassenbezogen