



## Ford Ranger 2.2 TDCi Doppelkabine Limited (DPF)

Viertüriger Pick-Up der oberen Mittelklasse  
(110 kW / 150 PS)

**F**ord hat den Ranger neu aufgelegt und mischt damit den zum Großteil von asiatischen Modellen regierten Pick-Up-Markt frisch auf. Das geländegängige Nutzfahrzeug wirkt auf den ersten Blick sehr edel, wenn auch ein wenig protzig. Man möchte ihn gerne als Lifestyle-Produkt verkaufen und nicht als Arbeitsgerät. Betrachtet man ihn näher, so erkennt man, dass es sich um einen klassischen Pick-Up handelt, mit großer Ladefläche, guter Geländegängigkeit und robusten Materialien im Innenraum. Er wurde nur mit etwas Chrom und Leder etwas aufgehübscht. Der 2,2-Liter-Motor mit 110 kW/150 PS hat mit dem schweren Fahrzeug kein leichtes Spiel. Die Fahrleistungen sind durchschnittlich, der Verbrauch hoch. Bereits ab 25.000 Euro ist der Ranger erhältlich, in der getesteten Ausführung sind aber fast 37.000 Euro fällig. Aufgrund der Lkw-Zulassung war eine Wirtschaftlichkeitsberechnung nach ADAC-Standard nicht möglich. **Karosserievarianten:** Einzel- und Extrakabine. **Konkurrenten:** u.a.: Nissan Navara, Mitsubishi L200, Toyota Hilux, VW Amarok.

**+** große Ladefläche, gute Geländetauglichkeit, sehr gute Crasheergebnisse nach EuroNCAP

**-** hoher Verbrauch/CO<sub>2</sub>-Ausstoß, großer Wendekreis



### ADAC-URTEIL

**3,1** AUTOTEST

### Zielgruppencheck

**2,6** Familie

**4,9** Stadtverkehr

**3,3** Senioren

**2,6** Langstrecke

**1,7** Transport

**3,5** Fahrspaß

Der Ranger ist ein typisches Nutzfahrzeug. Er ist solide aber im Detail nicht sauber verarbeitet. Typisch für einen Pickup zählt hier Robustheit und keine gleichmäßigen Spaltmaße. Dieser Eindruck setzt sich im Innenraum fort. Hier ist viel Hartplastik verbaut, aber ebenso auch schönes Leder. Die Verarbeitung ist nicht bis ins Detail perfekt, teilweise tritt im Innenraum Klappern auf. Die Flanken werden im mittigen Bereich von den massiven Trittbrettern geschützt, davor und dahinter sind sie Beschädigungen schutzlos ausgeliefert.

⊕ Die Türausschnitte sind sauber abgedichtet, vorn schützen Stoßleisten die Schweller vor Beschädigung. Der hintere Chrom-Stoßfänger verzeiht so manche unsanfte Berührung.

⊖ Der Motorraum ist nach unten zwar durch eine massive Stahlwanne geschützt, sonst gibt es am Unterboden aber keinerlei Abdeckungen und aerodynamische Hilfsmittel. Der Tank liegt frei und kann im Gelände leicht beschädigt werden. Der vordere Stoßfänger ist einteilig und vollständig lackiert - für den harten Geländeeinsatz nicht die optimale Lösung. Bereit bei kleinen Beschädigungen wird kostenaufwändig repariert. Um die Motorhaube auf die Haltestange hoch zu wuchten, ist sehr viel Kraft nötig.

⊕ Mit vollem Tank fährt der Ranger bis zu 860 Kilometer. Absolut vorbildlich ist eine mögliche Zuladung von 1.035 Kilogramm. Auf dem Dach können Lasten bis 75 kg transportiert werden. Im Falle einer Reifenpanne steht ein vollwertiges Reserverad zur Verfügung. Vier Passagiere finden im Innenraum bequem Platz, der hintere Mittelsitz sollte nur als Notsitz für kurze Strecken betrachtet werden.

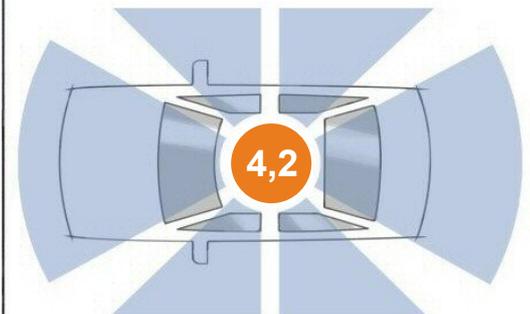
⊖ Die sehr große Karosserie schränkt die Alltagstauglichkeit, vor allem in der Stadt, ein. Das Reserverad ist am Unterboden befestigt und im Falle einer Panne nur mühsam erreichbar.

⊕ Das hintere Ende des Pick-Up ist gut einsehbar, die Front ist hingegen etwas rund und nur durchschnittlich abschätzbar. Die hohe Sitzposition sorgt für gute Übersicht über den Verkehr. Die großen Außenspiegel überzeugen mit hervorragender Rücksicht. Bei Regen wird die Frontscheibe großflächig gewischt.

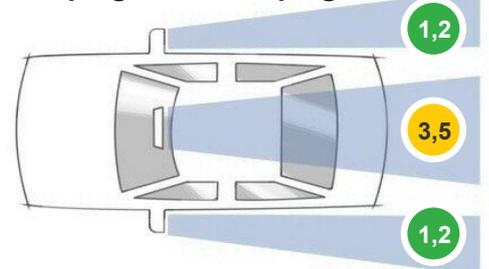


Breite Dachsäulen und nicht versenkbare Kopfstützen erschweren die Sicht nach schräg hinten.

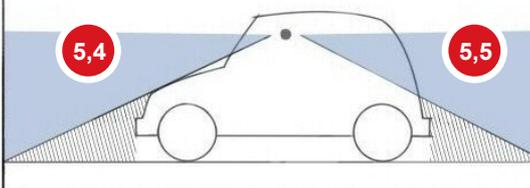
### Rundumsicht



### 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.

Bei Rückwärtsfahren unterstützt am Heck eine optische und akustische Einparkhilfe, sie wird durch eine Rückfahrkamera ergänzt. Tagfahrlicht sorgt für gute Erkennbarkeit, auch wenn das Abblendlicht nicht eingeschaltet ist. Der Innenspiegel blendet automatisch ab.

– Bei der ADAC Rundumsichtmessung schneidet der Ranger schlecht ab. Breite Dachsäulen, hoch angebrachte Kopfstützen hinten und nicht zuletzt der Überrollbügel auf der Ladefläche behindern die Sicht aus dem Fahrzeug. Flache Hindernisse können weder vor noch hinter dem Fahrzeug im nahen Bereich erkannt werden. Auch spielende Kinder sind für den Fahrzeugführer nicht direkt zu sehen - die Rückfahrkamera ist somit zwingend nötig.

3,6

## Ein-/Ausstieg

Das Ein- und Aussteigen gelingt vorn wie hinten durchschnittlich gut. Hinten behindert der schmale Türausschnitt etwas. Ver- und Entriegelt wird per Fernbedienung im Schlüssel, die beiden Tasten sind aber nicht zu 100% verwechslungssicher. Die Türfangbänder halten die Türen auch an Steigungen sicher offen, eine feinere Rastung wäre aber wünschenswert.

+ Durch das hohe Dach besteht auch für groß gewachsene Personen kaum die Gefahr, dass sie sich den Kopf stoßen. Über jeder Tür sind Haltegriffe angebracht, die das Ein- und Aussteigen erleichtern. Auf der Beifahrerseite gibt es einen zusätzlichen Griff an der A-Säule. Die Außen- und Umfeldbeleuchtung sorgt bei Nacht für gute Sicht rund um das Fahrzeug.

– Die Schweller sind hoch und sehr breit, wodurch mit einem großen Schritt auf den Ford aufgestiegen werden muss.

0,6

## Laderaum-Volumen\*

Typisch für einen Pick-Up zeichnet sich auch der Ranger durch eine große und praktische Ladefläche aus, die allerdings nicht vor Witterung geschützt ist.

+ Die Ladefläche hat eine Länge von 1.450 mm, eine Breite von 1.425 mm und eine Höhe von 500 mm. Als maximales Transportvolumen wurden mehr als 1.000 Liter ermittelt. Selbst zwischen den Radhäusern verbleibt eine Breite von 1.125 mm. Die Kunststoffwanne im Laderaum ist aber der Ausstattung XLT serienmäßig.



Die Ladefläche ist großzügig und bietet auch zwischen den Radhäusern Platz für eine Euro-Palette.

3,5

## Laderaum-Zugänglichkeit

Auch der Ranger zeigt die klassischen Vor- und Nachteile einer Pick-Up-Ladefläche - eine große Ladeöffnung, aber sehr hoch.

+ Die Heckklappe lässt sich leicht öffnen, muss dann aber abgefangen werden. Sie ist schwer und tendiert dazu herunter zu schlagen. In geöffneter, waagrechter Position dient sie als Verlängerung der Ladefläche. Von innen entsteht keine Stufe - Gegenstände können einfach von der Ladefläche gezogen werden.

⊖ Die Ladekante liegt 85,5 cm über der Straße. Ein Hindernis, dass mit schweren Transportgütern erst einmal überwunden werden muss. In geöffnetem Zustand zwingt die Klappe dazu Abstand zu halten. Kleine Gegenstände verlieren sich auf der Ladefläche, man kann sie kaum noch erreichen. Das Schließen der Heckklappe erfordert viel Kraftaufwand. Für den Heckbereich gibt es keine Beleuchtung.

4,4

## Laderaum-Variabilität

Für 2.618 € ist für den Ranger ein Hardtop erhältlich, welches die Ladefläche in einen geschlossenen Gepäckraum verwandelt. Für 893 € ist aber auch eine einfache Abdeckung erhältlich.

⊖ Da es sich beim Laderaum um eine einzige, große Fläche handelt, finden kleine Utensilien keinen Halt. Diese können nur im Innenraum lagestabil untergebracht werden.

2,7

## INNENRAUM

2,7

### Bedienung

Im Allgemeinen überzeugt die Ergonomie des Ranger. Die Eingewöhnungszeit hält sich in Grenzen.

⊕ Das Zündschloss liegt gut zu Hand, sollte aber bei Dunkelheit beleuchtet sein. Der Scheibenwischer und das Abblendlicht werden per Sensor aktiviert. Die Bedienung der Klimaautomatik gibt keine Fragen auf. Mit der Heckscheibenheizung wird gleichzeitig die Frontscheibenheizung aktiviert. Nach gewisser Betriebszeit werden die Scheibenheizungen automatisch deaktiviert, wodurch Energie gespart wird. Das Radio ist einwandfrei platziert. Hat man sich in das System eingearbeitet, so geht die Bedienung auch gut von der Hand. Der Lausprecherklang ist einwandfrei. Einfach und leichtgängig gestaltet sich das Einstellen der Vordersitze (links elektrisch, rechts manuell). Es sind die vielfältigsten Ablagen im Innenraum vorhanden. Selbst große Flaschen finden sicheren Halt. Das Fach in der Mittelkonsole wird gekühlt. Auch das Handschuhfach ist großzügig bemessen. Die Instrumente sind klar gegliedert und gut ablesbar. Alle wichtigen Informationen werden dem Fahrer übermittelt. Die Außenspiegel können bei beengten Platzverhältnissen elektrisch angeklappt werden. Die Einstellung funktioniert problemfrei. Der Bordcomputer ist einfach zu bedienen, wenn auch ein zweiter Reiserechner wünschenswert wäre. Auf langen Reisen unterstützt ein Tempomat den Fahrer.



**Der Fahrerplatz ist modern gestaltet und solide verarbeitet. Bei der Funktionalität bietet sich noch Raum für Verbesserungen.**

⊖ Das Lenkrad lässt sich nur in der Höhe justieren. Das Bedienteil der Klimaautomatik ist etwas tief eingebaut und klein angeschrieben. Die Tasten der Fensterheber sind weit nach hinten versetzt, eine Auf- und Abwärtsautomatik gibt es nur am Fahrerplatz und sie funktionieren nur mit Zündung. Die Bedienung der Sitzheizung befindet sich am Sitzgestell und kann vom Fahrer nicht überwacht werden. Der ESP-Schalter ist auf der Beifahrerseite unsinnig angebracht. Einigen Bedienelementen fehlt eine Beleuchtung. Für die hinteren Passagiere gibt es keine Leselampen. Außerdem ist das Handschuhfach unbeleuchtet. Die Lordosenstütze kann während der Fahrt kaum justiert werden - das Bedienelement ist zu weit oben angebracht. Nur am Fahrerfenster ist ein Einklemmschutz vorhanden, welcher vor allem spielende Kinder vor Verletzungen schützt. Sind die vorderen Türen voll geöffnet, so können sie von angeschnallten Insassen kaum noch erreicht werden.

---

## 2,5 Raumangebot vorne\*

⊕ Auf den vorderen Plätzen finden Personen bis 1,90 m bequem Platz, die Kopffreiheit ist hervorragend. Trotz einer nur durchschnittlichen Innenbreite ist das subjektive Raumempfinden herrschaftlich.

---

## 2,6 Raumangebot hinten\*

Hinten geht es nicht ganz so herrschaftlich zu wie auf den vorderen Plätzen. Trotzdem können auch hier Personen bis knapp 1,90 m bequem sitzen.



Auf den hinteren Sitzplätzen finden Personen bis 1,90 m Körpergröße ausreichend Platz vor.

---

## 4,5 Innenraum-Variabilität

Beim Ford Ranger werden keine Sitzvarianten angeboten.

---

## 2,8 KOMFORT

---

### 3,1 Federung

Das Federungsverhalten des Ford Ranger zeigt sich sehr ruppig. Hier kristallisiert sich das klassische Nutzfahrzeug heraus. Erstaunlicherweise erscheint die vordere Einzelradaufhängung unkomfortabler als die hintere Starrachse. Bereits ohne Beladung tendiert die Karosserie den Pick-Up zum Durchschwingen. Auch im langsamen Stadtverkehr treten starke Aufbaubewegungen auf. Auf Kopfsteinpflaster vernimmt man im Innenraum leichte Klappergeräusche.

⊖ Auf kurzweiliger Fahrbahn und beim durchfahren von Einzelhindernissen (z. B. abgesenkte Kanaldeckel) werden harte Schläge an die Insassen weitergegeben. Schnell durchfahrene Kurven quittiert der Ford mit deutlicher Karosserieneigung.

---

### 2,3 Sitze

Am Sitzkomfort gibt es vorn wie hinten nicht viel auszusetzen.

⊕ Der Fahrersitz lässt sich in Höhe und Neigung einwandfrei einstellen. Die Vordersitze sind gut konturiert. Vor allem die große Sitzfläche und die straffe Polsterung sorgen für hohen Sitzkomfort. Die Lehnen sind vorn wie hinten sehr hoch und unterstützen den Rücken auf der ganzen Höhe. Der Fahrer sitzt entspannt seine Beine werden gut unterstützt. Nur die Fußstütze links neben dem Kupplungspedal dürfte etwas größer ausfallen. Auch hinten nimmt man eine entspannte Sitzhaltung ein. Die Rücksitzbank bietet gute Kontur und eine bequeme Polsterung.

⊖ Dem Beifahrersitz fehlt eine Höheneinstellung. Auf den Lederbezügen neigt man bei hohen Temperaturen stark zum Schwitzen, nur die Seitenwangen sind perforiert.

---

### 2,1 Innengeräusch

Im Innenraum des Nutzfahrzeugs geht es leise zu.

+ Der Geräuschpegel im Innenraum wird bei 130 km/h mit 67,7 dB(A) gemessen - ein guter Wert. Weder Wind- noch Fahrgeräusche werden im Innenraum störend wahrgenommen. Nur der Motor zeigt sich etwas präsenter.

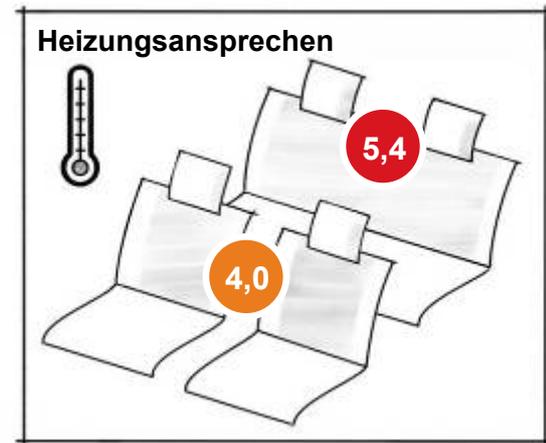
### 3,3 Klimatisierung

- + Serienmäßig ist eine Zweizonen-Klimaautomatik verbaut.
- Sowohl vorn als auch hinten ist die Heizleistung des Ranger zu gering. Die hinteren Seitenscheiben können nicht vollständig geöffnet werden.

### 3,0 MOTOR/ANTRIEB

### 3,7 Fahrleistungen\*

Sportliche Fahrleistungen erwartet man vom Ranger nicht und bekommt man auch nicht. Der 2,2-Liter-Turbodiesel mit 110 kW/150 PS sorgt nur für durchschnittliche Fahrleistungen. Es vergehen 9,2 Sekunden bis der Pick-Up von 60 auf 100 km/h gesprintet ist. Die Durchzugskraft geht in Ordnung. Nur im höchsten, dem sechsten Gang wirkt er etwas zu lang übersetzt.



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

### 3,3 Laufkultur

Auch im Fahrbetrieb merkt man deutlich, dass der Ranger eher als Nutzfahrzeug konzipiert ist. Vibrationen nimmt man in jedem Betriebszustand wahr. über 3.000 Umdrehungen pro Minute beginnt der Motor zu dröhnen.

### 3,0 Schaltung

Dem Schaltgetriebe fehlt es etwas an Feinschliff.

- + Die kurzen Schaltwege können überzeugen. Per Zugring wird verhindert, dass der Rückwärtsgang unabsichtlich geschaltet wird - zudem ist er synchronisiert. Eine Gangempfehlung unterstützt dabei den richtigen Gang zu wählen. Sie arbeitet aber etwas träge und signalisiert erst bei sehr unpassenden Drehzahlen. Eine Berganfahrhilfe hält das Fahrzeug an Steigungen automatisch fest.
- Die Schaltung ist relativ schwergängig und neigt gerne zum Haken. Vor allem der Wechsel vom vierten in den fünften Gang offenbart sich gelegentlich als Glückssache. Theoretisch ließen sich die Gänge mit viel Kraft durchreißen. Schonender für Getriebe und Nerven ist aber, wenn man sich Zeit lässt und den Schalthebel gemächlich in die nächste Schaltstufe zieht.

### 1,5 Getriebeabstufung

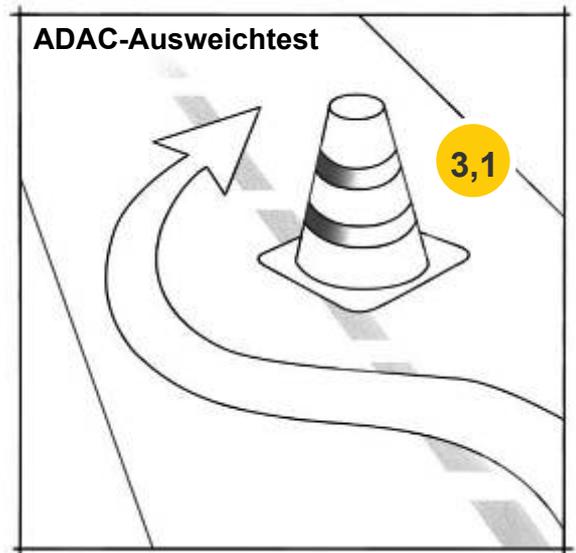
- + Bei der Kombination des Sechsgang-Getriebes mit zusätzlicher Geländereduktion steht für jeden Geschwindigkeitsbereich der passende Gang zur Verfügung. Auch die Gesamtübersetzung passt. Bei 130 km/h im größten Gang dreht der Motor mit nur 2.550 Touren.

## 3,3 FAHREIGENSCHAFTEN

### 2,7 Fahrstabilität

Der Ranger ist geländegängig konzipiert, groß und schwer. Für dieses Konzept zeigt er ein relativ sicheres und stabiles Fahrverhalten. Der Geradeauslauf geht in Ordnung. Beim ADAC Ausweichtest zeigt sich der Ford tendenziell untersteuernd. ESP regelt sehr stark ein und unterbindet eine Schleuder- oder Kipptendenz. Lastwechselreaktionen treten deutlich auf, können aber mit Unterstützung von ESP kontrolliert werden. Im Gelände glänzt der Pick-Up mit einer Bodenfreiheit von 232 mm. Der Rampenwinkel beträgt 24°. Vorn misst der Böschungswinkel 28°, hinten 26°. Der maximale Koppwinkel beträgt 35°. Kaum zu übertreffen ist die Wattiefe von 800 mm.

⊕ Bei Lenkimpulsen, wie z. B. einem plötzlichen Spurwechsel treten starke Karosseriebewegungen auf. Aber dank der harten ESP-Eingriffe wird das Fahrzeug aber sicher stabilisiert. Der Allradantrieb sorgt für sicheres Vorankommen auch auf schlecht befestigtem Untergrund. In schnell gefahrenen Kurven bleibt der Ford lange neutral, dann schiebt er über die Vorderachse weg.



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.

### 3,5 Lenkung\*

⊕ Auch wenn die Lenkung nicht sofort bei kleinen Lenkwinkeln anspricht, dreht man etwas mehr am Lenkrad so bauen beide Achsen ohne Verzögerung kräftig Seitenführung auf. Beim Rangieren zeigt sich die Lenkung angenehm leichtgängig.

⊖ Die Zielgenauigkeit lässt zu wünschen übrig. Bei zügiger Fahrweise auf kurvigen Straßen muss viel korrigiert werden. Die Rückmeldung an den Fahrer ist schlecht. Im fehlt das Gefühl für die Haftungsverhältnisse. Ein Wendekreis von durchschnittlich 13,4 Metern lässt den Ranger vor allem im Stadtverkehr sehr unhandlich auftreten.

### 3,7 Bremse

Ein Bremsweg von 41 Metern kann nicht lobend erwähnt werden (Mittelwert aus 10 Messungen, halbe Zuladung, Reifen: Good Year Wrangler HP Allweather M+S der Größe 265/65 R17 112H). Mitschuld am langen Bremsweg tragen mit Sicherheit die Ganzjahresreifen, mit denen der Testwagen ausgestattet war. Bei sommerlichen Temperaturen bauen sie nicht genügend Haftung auf. Die Bremse spricht ordentlich an, das Pedalgefühl ist aber nicht optimal. Bei unbeladenem Fahrzeug kann die Hinterachse beim Bremsen etwas aus der Spur laufen.

2,3

---

## SICHERHEIT

---

2,9

### Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Serienmäßig ist der Ford Ranger mit ESP und einem Bremsassistenten ausgestattet. Bei einer Gefahrenbremsung wird automatisch die Warnblinkanlage eingeschaltet. Ist die Warnblinkanlage per Schalter aktiviert, so können die Blinker nicht mehr verwendet werden, wodurch vor allem beim Abschleppen die Fahrtrichtungsanzeige erschwert wird.

2,0

### Passive Sicherheit - Insassen

- + Beim EuroNCAP Crashtest schneidet der Ford Ranger hervorragend ab. Er wurde nur als "Rechtslenker" getestet. Da bei Links- und Rechtslenkerfahrzeugen aber die Motoraggregate immer am gleichen Platz bleiben, ist das Crashergebnis für die Passive Sicherheit nicht direkt vergleichbar. In dieser Ausführung erreicht er 96% der möglichen Punkte. Die vorderen Kopfstützen sind für Personen bis fast 1,90 m konzipiert und nah am Kopf platziert, wodurch die Gefahr von schweren Halswirbelverletzungen minimiert wird. Auf den vorderen Plätzen wird man akustisch auf vergessene Sicherheitsgurte hingewiesen. An den stabilen Bügeltürgriffen können nach einem Unfall hohe Zugkräfte aufgebracht werden.
- Die hinteren Kopfstützen reichen nur für Personen bis 1,60 m. Für Warndreieck und Verbandskasten gibt es keine definierten Halter.

2,4

### Kindersicherheit

- + Beim EuroNCAP-Crashtest erreicht der Ranger im Bereich Kindersicherheit 86% der möglichen Punkte. Ford erlaubt die Montage von Kindersitzen aller Klassen auf allen Passagierplätzen. Der hintere Mittelsitz ist aber nicht für alle Arten von Kindersitzen geeignet. Auf den äußeren Plätzen hinten können alle gängigen Kinderrückhaltesysteme per Gurt und ISOFIX-System befestigt werden. Ebenso sind hinter den Lehnen Ankerhaken vorhanden. Eine Montage wird aber zum Abenteuer, da der Gurt nur bei geklappter Rücksitzlehne am Ankerhaken angebracht werden kann.
- Die losen Gurtschlösser der Rücksitzbank sind nicht gegen Vertauschen gesichert und müssen immer mit zwei Händen bedient werden. An den hinteren Seitenscheiben gibt es keinen Einklemmschutz, wodurch für spielende Kinder eine große Verletzungsgefahr besteht.

1,8

### Fußgängerschutz

- + Auch der Fußgängerschutz überzeugt beim EuroNCAP-Crashtest. Hier erreicht der Ranger 81% der möglichen Punkte, nur wenige Bereiche der Motorhaube bergen große Verletzungsgefahr.

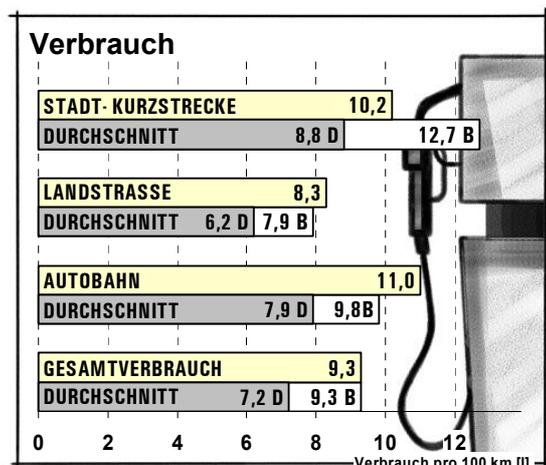
## 4,3 UMWELT/ECOTEST

### 5,1 Verbrauch/CO2\*

– Beim ADAC EcoTest hat der Ford Ranger 2.2 TDCi einen mittlern CO<sub>2</sub>-Ausstoß von 299 g/km, woraus sich ein durchschnittlicher Testverbrauch von 9,3 Litern Diesel auf 100 Kilometer ergibt. Er erhält hierfür nur sechs Punkte. Der Testverbrauch setzt sich zusammen aus einem Stadtverbrauch von 10,2 Litern, einem Verbrauch über Land von 8,3 Litern und einem Autobahnverbrauch von 11 Litern auf 100 Kilometer.

### 3,5 Schadstoffe

Die Schadstoffmessungen ergeben ein nur durchschnittliches Ergebnis. Beim ADAC EcoTest erhält der Ranger dafür nur 25 Punkte. Insgesamt erreicht er beim EcoTest 31 Punkte und somit nur zwei Sterne.



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

## DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	2.2 TDCi Doppelkabine (DPF)	2.2 TDCi Doppelkabine (DPF)	3.2 TDCi Doppelkabine (DPF)
Aufbau/Türen	PK/4	PK/4	PK/4
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/2198	4/2198	5/3198
Leistung [kW(PS)]	92(125)	110(150)	147(200)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	330/1500	375/1500	470/2750
0-100 km/h[s]	14,9	12,3	10,3
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	175	175	175
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	7,6 D	8,5 D	9,5 D
CO <sub>2</sub> [g/km]	199	224	249
Versicherungsklassen KH/VK/TK	n.b.	n.b.	n.b.
Steuer pro Jahr [Euro]	339	339	494
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	k.A.	k.A.	k.A.
Preis [Euro]	29.798	30.393	37.890

#### 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 Diesel	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	2198 ccm
Leistung	110 kW (150 PS)
bei	3700 U/min
Maximales Drehmoment	375 Nm
bei	1500 U/min
Kraftübertragung	Allrad zuschaltbar
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	265/65R17
Reifengröße (Testwagen)	<b>265/65R17H</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Trommel
Wendekreis links/rechts	<b>13,25/13,55 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	175 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	12,3 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3. + 4. Gang)	<b>9,2 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	<b>41,1 m</b>
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	8,5 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	<b>9,3 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>10,2/ 8,3/ 11,0 l</b>
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	224 g/km / <b>299 g/km</b>
Innengeräusch 130km/h	<b>67,7dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	5351/1850/1815 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	<b>2190 mm</b>
Leergewicht/Zuladung	<b>2165 kg/1035 kg</b>
Laderaumvolumen	<b>1040 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/3350 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	80 l
Reichweite	<b>860 km</b>
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK

Abbiegelenk	nicht erhältlich
Abstandsregelung, elektronisch	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	1.190 Euro
Berganfahrhilfe (und Bergabfahrkontrolle)	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent	nicht erhältlich
Head-Up-Display	nicht erhältlich
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Regen- und Lichtsensor	Serie
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Spurassistent	nicht erhältlich
Tempomat	Serie
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Xenonlicht	nicht erhältlich

### INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Frontscheibe beheizbar	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	Serie
Klimaautomatik	Serie
Knieairbag	Serie
Navigationssystem (inkl. Rückfahrkamera)	893 Euro <sup>o</sup>
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie
Sitzbezüge, Leder	Serie

### AUSSEN

Anhängerkupplung	774 Euro
Außenspiegel, elektrisch anklappbar	Serie
Lackierung Metallic	595 Euro <sup>o</sup>
Schiebe-Hubdach	nicht erhältlich

<sup>o</sup> im Testwagen vorhanden

## NOTENSKALA

<span style="color: green;">●</span> Sehr gut	0,6 – 1,5	<span style="color: orange;">●</span> Ausreichend	3,6 – 4,5
<span style="color: lightgreen;">●</span> Gut	1,6 – 2,5	<span style="color: red;">●</span> Mangelhaft	4,6 – 5,5
<span style="color: yellow;">●</span> 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](http://www.adac.de/autotest)

## TESTURTEIL

AUTOTEST<sup>1</sup>

**3,1**

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
<b>Karosserie/Laderaum</b>	<b>2,7</b>	<b>Fahreigenschaften</b>	<b>3,3</b>
Verarbeitung	3,1	Fahrstabilität	2,7
Alltagstauglichkeit	1,9	Lenkung*	3,5
Sicht	3,1	Bremse	3,7
Ein-/Ausstieg	3,6	<b>Sicherheit</b>	<b>2,3</b>
Laderaum-Volumen*	0,6	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,9
Laderaum - Zugänglichkeit	3,5	Passive Sicherheit - Insassen	2,0
Laderaum - Variabilität	4,4	Kindersicherheit	2,4
<b>Innenraum</b>	<b>2,7</b>	Fußgängerschutz	1,8
Bedienung	2,7	<b>Umwelt/EcoTest</b>	<b>4,3</b>
Raumangebot vorne*	2,5	Verbrauch/CO2*	5,1
Raumangebot hinten*	2,6	Schadstoffe	3,5
Innenraum-Variabilität	4,5		
<b>Komfort</b>	<b>2,8</b>		
Federung	3,1		
Sitze	2,3		
Innengeräusch	2,1		
Klimatisierung	3,3		
<b>Motor/Antrieb</b>	<b>3,0</b>		
Fahrleistungen*	3,7		
Laufkultur	3,3		
Schaltung	3,0		
Getriebeabstufung	1,5		

<sup>1</sup> ohne Wirtschaftlichkeit \*Werte klassenbezogen

**Für dieses Fahrzeug liegen aufgrund der LKW-Zulassung keine Wirtschaftlichkeitsdaten vor.**