

10 000

30 000

40 000

11. Dezember 2001

18 887 km

ERSTER SERVICE

Außer einem defekten Clip für eine Einstiegsleiste fördert die erste Inspektion keine Probleme zutage

13. Februar 2002

25 750 km

SCHWEINWERFER FEUCHT

Der linke Scheinwerfer, in dem sich Feuchtigkeit angesammelt hat, und die kaputte Radhausschale dahinter werden gewechselt

13. Juni 2002

38 485 km

HEULEN AN DER FRONTSCHIEBE

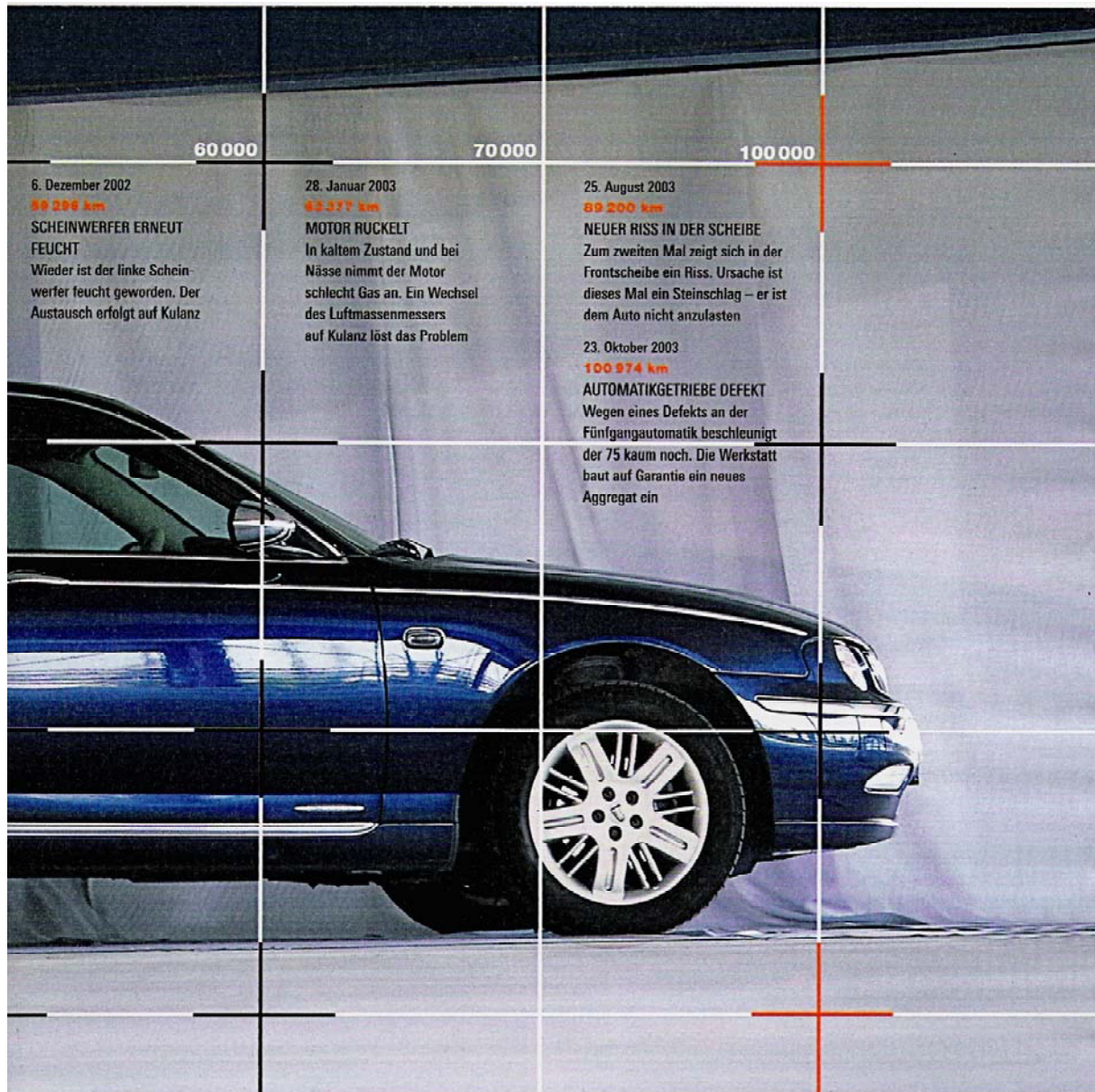
Wegen Heulgeräuschen montiert die Werkstatt neue Zierleisten an der Frontscheibe. Wenig später bildet sich ein Riss in der Scheibe – ein Neuteil ist fällig

NOBLER BRITE

100 000 Kilometer mit dem Rover 75 Englische Autos genießen nicht den besten Ruf in puncto Zuverlässigkeit. Umso mehr hat uns der Rover 75 im Dauertest mit seiner Gediegenheit positiv überrascht.

Ein Auto aus England? Nun, im Entwurf stammt der 75 aus der Ära, in der BMW bei Rover das Sagen hatte, das räumte ihm schon mal Kredit ein. Aber dennoch herrschte eine gewisse Skepsis, als der Brite im September 2001 zum Dauertest eintraf. Wie würde es um die Zuverlässigkeit, wie um die Teileversorgung bestellt sein, nachdem sich die Bayern wieder von ihrer Adoptivtochter getrennt hatten?

Zunächst einmal waren wir positiv überrascht – von den Stärken des 75. Schon rein op-



6. Dezember 2002

59 296 km

SCHEINWERFER ERNEUT FEUCHT

Wieder ist der linke Scheinwerfer feucht geworden. Der Austausch erfolgt auf Kulanz

28. Januar 2003

62 377 km

MOTOR RUCKELT

In kaltem Zustand und bei Nässe nimmt der Motor schlecht Gas an. Ein Wechsel des Luftmassenmessers auf Kulanz löst das Problem

25. August 2003

69 200 km

NEUER RISS IN DER SCHEIBE

Zum zweiten Mal zeigt sich in der Frontscheibe ein Riss. Ursache ist dieses Mal ein Steinschlag – er ist dem Auto nicht anzulasten

23. Oktober 2003

100 974 km

AUTOMATIKGETRIEBE DEFEKT

Wegen eines Defekts an der Fünfgangautomatik beschleunigt der 75 kaum noch. Die Werkstatt baut auf Garantie ein neues Aggregat ein

tisch ist er, auf ganz altmodische Art, ein schönes Auto. Mit seinen ruhig fließenden Linien und dem üppigen Chromschmuck kommt er so distiguiert britisch daher, dass ihn viele Passanten – und der ein oder andere Strafzettelverteiler – für einen Jaguar hielten. Auch im Kaufpreis war der Rover zunächst ein attraktives Angebot. In der Topversion namens Celeste samt Klimaautomatik und elektrischen Ledersitzen lag er im Herbst 2001 bei 29 348 Euro; die zahlreichen mitbestellten, teilweise arg teu-

ren Extras läpperten sich allerdings auf weitere 8161 Euro zusammen.

Mit 475 Zentimeter Länge ist der 75 zwischen der Mittelklasse und der Business Class angesiedelt. Im Fond präsentiert er sich etwas eng geschnitten; auch sein Kofferraumvolumen (432 Liter) und die im Test ermittelte Zuladung (368 Kilogramm) sind nicht gerade gewaltig. Für das hintere Abteil fehlen eine Entriegelung per Funk und eine Löseklinke – das stellte sich als sehr unpraktisch heraus.

Die vorderen Sessel vermitteln zwar kaum Seitenhalt und haben nur kurze Polster, erwiesen sich aber dennoch als langstreckentauglich. Die Bedienung wirkt nicht ganz perfekt, gibt aber keine echten Rätsel auf; die Zweizonen-Klimaautomatik macht einen guten Job. Und das Interieur ist ein Genuss: Holz, Leder und Chrom, stilsicher eingesetzt, schaffen eine Atmosphäre von nobler Behaglichkeit. „Das Ambiente ist klassisch schön“, schrieb Chefredakteur Hermann Reil ins Dauertest-Tagebuch,

ALLE DEFEKTE IM TEST

WERKSTATTKOSTEN • REPARATUREN

km-Stand	Ursache, ausgeführte Arbeiten	Teile	Lohn	Summe
18 897	Inspektion A Clip Einstiegsleiste vorn rechts erneuert	93,26 € 2,78 €	92,75 € –	186,01 € 2,78 €
25 750	Radhausschale vorn links erneuert	34,58 €	56,94 €	91,52 €
	Scheinwerfer links erneuert	–	–	Garantie
31 400	Abblendleuchte rechts erneuert	9,41 €	–	9,41 €
38 485	Inspektion B, Bremsbeläge vorn erneuert Zierleisten Frontscheibe erneuert	277,99 € –	206,41 € –	484,40 € Garantie
40 320	Abblendleuchte links erneuert	9,41 €	–	9,41 €
45 133	Frontscheibe nach Riss erneuert Kennzeichenleuchte erneuert	443,32 € 1,70 €	192,18 € 14,23 €	635,50 € 15,93 €
57 554	Ölservice Kennzeichenleuchte, Bremsbeläge hinten, Funkschlüssel-Batterie erneuert	129,35 € 102,75 €	64,06 € 49,82 €	193,41 € 152,57 €
58 296	Radhausschale hinten rechts und Scheinwerfer links erneuert	–	–	Kulanz
61 357	Klimaanlage überprüft Radhausschale vorn links erneuert	–	100,92 €	100,92 € Kulanz
63 377	Klimaanlage und Kühlsystem überprüft, Luftfilter erneuert Luftmassenmesser erneuert	20,46 € –	172,10 € –	192,56 € Kulanz
71 685	Abblendleuchte rechts erneuert	9,41 €	–	9,41 €
76 493	Inspektion C, Bremsbeläge vorn erneuert Abblendleuchte links erneuert	260,00 € 10,92 €	181,20 € 7,55 €	441,20 € 18,47 €
89 200	Frontscheibe nach Steinschlag erneuert ¹	434,46 €	264,27 €	698,73 €
95 750	Ölservice	159,52 €	–	159,52 €
100 974	Inspektion D Automatikgetriebe erneuert	276,89 € –	196,32 € –	473,21 € Garantie
Gesamt¹		1841,75 €	1334,48 €	3176,23 €

Defekt Defekt (Wiederholungsfall) Fahrzeug liegen geblieben
¹Frontscheibentausch in Gesamtkostenbilanz nicht eingerechnet, da Steinschlag als Ursache

79 123 km
CUPHOLDER
Mini-Defekt am Fond-Cupholder, selbst behoben



45 133 km
RISS IN DER FRONTSCHIEBE
Nach dem Wechsel der Zierleisten trat ein Riss in der Scheibe auf



9376 km
RISS IM LEDER
Kleiner Riss am Lederbezug des Fahrersitzes



Dauerleiden
LEUCHTMITTEL
Der Rover brauchte im Dauertest zehn neue Glühlampen



100 974 km
GETRIEBE DEFEKT
Ein Automatik-Schaden beendete den Test mit einem Paukenschlag



25 750 km
SCHEINWERFER
Wassereintritt im linken Scheinwerfer



69 296 km
RADHAUSSCHALE
Eine von drei kaputten Auskleidungen



„mit der Zeit gefällt mir der Rover immer noch besser.“ Gut auch, dass die Ausstattung trotz ihrer empfindlichen hellen Farben den Dauertest überstand, ohne besondere Gebrauchsspuren davonzutragen.

In all seiner Gediegenheit ließ der große Fronttriebler keinerlei sportliche Talente durchschimmern. Die Gewichtsverteilung ist stark kopflastig, die Lenkung arbeitet sehr indirekt, und die hohe Komplexität der Fahrwerkstechnik dient einzig und allein dem Abrollkomfort;

satt und ruhig liegt das Auto auf der Straße, ganz der schwere Reisewagen. Mit dieser Trägheit stellt der Brite in der Mittelklasse von heute eine Ausnahme dar, aber sie bestimmt seine ganz eigene Qualität – der 75 befreit seinen Fahrer von jeder Hektik und bettet ihn stattdessen in Ruhe und Gelassenheit: „Der Rover ist ein herrlicher Cruiser“, notierte unser Testwagen-Koordinator Konrad Bezold. Statt eines vollwertigen Stabilitätssystems hatte der 75 nur eine Antriebsschlupfregelung, aufgrund

der Gutmütigkeit des Fahrwerks haben wir das ESP aber nie vermisst. Für den Notfall waren vier kraftvolle Bremsen sowie ein dickes Paket zur passiven Sicherheitstechnik an Bord.

Zum Eindruck eines kultivierten Phlegmas trug auch der Motor ganz wesentlich bei. Der vierventilige Zweiliter-Diesel, von BMW zugeliefert, lief ruhig und leise, ließ es aber bei 115 PS und 260 Nm Drehmoment (bei 2000 U/min) bewenden. Und die hatten es mit saten 1662 Kilo Gewicht zu tun und mit einer



Union Jack am Heck:
Auch von hinten wirkt
der Rover very british



Gentleman-Ambiente: Holz, Leder und Chrom
schaffen eine distinguierte, ruhige Atmosphäre

DAS SAGT MG ROVER...



Antworten von Klaus
Hüffelmann, Techni-
scher Leiter MG Rover
Deutschland GmbH

...zum Getriebedefekt:

Wir können noch keine endgültige Aussage machen. Das Automatikgetriebe wurde beim Hersteller Jatco in dessen englischer Niederlassung zerlegt, dabei hat man offenbar keine Schäden an den Bauteilen gefunden. Laut Jatco könnte es sich um ein Problem der Steuerungssoftware handeln.

...zu den durchgebrannten Leuchten:

Hier kommen zwei Ursachen in Frage. Zum einen die gelegentlichen Spannungsspitzen im Bordnetz und zum anderen die feinen Schwingungen des Dieselmotors. Unser Mutterhaus in England prüft die Sache noch.

...zu den feuchten Scheinwerfern:

Die Ausrichtstifte der Scheinwerfer liegen in Aussparungen des Frontstoßfängers. Falls dieser nicht exakt justiert ist, können Kräfte wirken, durch die sich das Scheinwerfergehäuse verziehen kann, sodass Feuchtigkeit eindringt. Die Werkstätten haben dafür eine Reparaturanleitung.

kompakten Fünfstufenautomatik des japanischen Zulieferers Jatco, die im Normalmodus zwar weich, aber auch langsam schaltete. Überholmanöver verliefen zäh, auf der Autobahn war bei Tacho 205 bergab Schluss, und der Verbrauch lag für einen Mittelklasse-Diesel zu hoch: In der Endabrechnung standen 8,15 Liter pro 100 km, der 65-Liter-Tank gewährte nur etwa 750 km Reichweite.

Insgesamt weist die Kostenbilanz Licht und Schatten auf. Die Tarife für Steuer und Versi-

cherung lagen relativ niedrig – aber der 75 verbrauchte fast drei Sätze Reifen im Format 215/55 R 16; sie schlugen zusammen mit 1971 Euro zu Buche. Und er verursachte hohen Aufwand für die Werkstatt, vor allem, weil er auf Verlangen seiner Service-Anzeige sechs Mal zum Boxenstopp musste. Statt der im Wartungsplan vorgesehenen zwei Inspektionen waren deren vier fällig, und die verschlangen insgesamt 1585 Euro. Dazu kamen zwei so genannte Schmierservices für zusammen 505 Euro –

zwischen durch benötigte der Motor dagegen keinen Tropfen Öl extra. In den sechs Werkstattbesuchen waren zwei Sätze Bremsbeläge vorn und einer hinten inbegriffen (alle Details auf Seite 58), am Dauertestende waren die vorderen Bremscheiben hart an der Verschleißgrenze angelangt.

Was Defekte anging, so entwickelte der 75 einige Dauerleiden, die aber ohne dramatische Folgen blieben. Zehn Lampen fielen aus, darunter vier Abblendleuchten. Besonders lästig

Rücksitze

Der Fond ist nicht die stärkste Seite des 75 – Erwachsene sitzen zu tief, und der Platz für Füße und Hinterkopf ist knapp



Leichtmetallräder

Die 16-Zöller gaben ein gutes Bild ab

CD-Wechsler

Der Wechsler im Handschuhfach kostete Platz, arbeitete aber störungsfrei



Chromdetails

In der Ausstattungsversion Celeste trägt der 75 dicken Chromschmuck – das lässt ihn sehr elegant daherkommen



Bordwerkzeug

Zum Bordwerkzeug zählte ein Satz Ersatzlampen. Unser Dauertest-Rover hatte ein vollwertiges Reserveverrad



Telefon-Zweithörer

Gebraucht haben wir ihn nie, gestört hat er immer – den Zweithörer fürs Telefon (Zubehör) rechts am Mittelunnel

SO WÄHLT DER 75-KÄUFER DIE AUSSTATTUNGS-VARIANTEN

Classic	9 %
Charme	46 %
Celeste	45 %

Quelle: MG Rover Deutschland GmbH

SINNVOLLE EXTRAS

Kopfairbags

Ein Maximum an Sicherheit ist Pflicht. Zu Testbeginn kosteten die Windowbags noch 179 Euro, kurz danach wurden sie Serienstandard.

Navigationssystem

Die kleine Anlage im Radio – für überzogene 1892 Euro – beherrschte nur die notwendigsten Funktionen. Immerhin: In fremden Städten war sie eine große Hilfe.

Bordcomputer

Auch der Bordcomputer machte Sinn, war aber – im Paket mit der Einparkhilfe und der Spiegel-Abblendautomatik – mit 506 Euro ebenfalls teuer.

Rollo für Heckscheibe

Die elektrische Jalousie (250 Euro) erwies sich im Hitzesommer 2003 als angenehm – vor allem, wenn Kinder hinten im Rover saßen.

Rückbanklehne klappbar

Die Fondbanklehne ließ sich zwar nur ungeteilt klappen (257 Euro), dennoch erhöhte sie die Variabilität.

Soundsystem

Für akzeptable 690 Euro lieferte die Harman-Kardon-Anlage einen ausgewogenen Klang.

war das, weil die Fehlermeldung im Bordcomputer alle anderen Anzeigen dort – auch jene der Navigation – auf nervtötende Weise störte. Dabei waren die Ursachen teilweise banal: Die Kennzeichenbirnen litten unter einem Wackelkontakt, den eine labile Halterung verschuldet hatte. Positiv nur, dass sich die Lampen in den Rückleuchten auch für Laien mühelos austauschen ließen.

Als weitere Phänomene notierten wir Feuchtigkeitsbeschlag im linken Scheinwerfer

– die Werkstatt montierte zwei Mal Neuteile, doch das half immer nur befristet – und drei gebrochene Auskleidungen für die Radhäuser. Für dieses Problem konnte uns Rover Deutschland keine Erklärung liefern. Wie uns die Werkstatt erklärte, war die Schale rechts hinten zu klein geschnitten, deshalb rutschte sie aus ihrer Führung.

Auf der Autobahn vibrierten bei hohem Tempo gelegentlich beide Außenspiegelgläser in ihren Gehäusen – eine Störung, die wir auf

sich beruhen ließen. In den beiden Dauertest-Wintern trat jedoch zusätzlich ein Pfeifen an der Frontscheibe auf: Die Chrom-Zierleisten begannen sich leicht aus ihrer verspröden Gummidichtung zu heben. Rover empfiehlt hier, sie mit Scheibenkleber neu einzusetzen. Unsere Werkstatt wechselte die Leisten aus und dichtete sie mit Teroson ab; das half nur vorübergehend. Und kurz nach der Reparatur trat ein Spannungsriss in der Frontscheibe auf, der ihren Austausch erzwang.



Feine Linie: Der ruhig-elegante Körperbau des Rover spricht eine vornehme Sprache

MODELL-PFLEGE

Für mehr Sicherheit

Die Kopfairbags wurden im Februar 2002 Standard im Rover 75. Für den Tourer sind seit Herbst 2001 Xenon-Scheinwerfer lieferbar. Von Oktober 2002 bis September 2003 gab es ein Reifendichtmittel statt des Ersatzrades.

Für mehr Fahrspaß

Der 1,8-Liter-Turbo mit 150 PS ersetzte im März 2003 den gleich starken 2,0-Liter-V6. Etwa gleichzeitig erhielt der Diesel eine Leistungsspritze auf 131 PS, seitdem heißt er CDTi.

Für mehr Komfort

Die umklappbaren Rücksitzlehnen wurden im September 2002 Standard bei der Limousine, beim Kombi kam die Durchladeeinrichtung dazu. Für die Dieselmotore mit Klimaanlage gab es als Extra eine Standheizung. Im Oktober 2002 erhielten alle 75 ab der Charme-Version eine Mittelarmlehne hinten, im Dezember 2002 Außenspiegel in Wagenfarbe. Seit September 2003 baut Rover neue Audiosysteme ein. Bemerkenswert: Dank der verbesserten Ausstattung wäre der Testwagen heute – mit 16 PS mehr Leistung – für 82 Euro weniger zu bekommen als vor gut zwei Jahren.



Baumarkt-Option: Als Extra lässt sich die Lehne am Stück umklappen



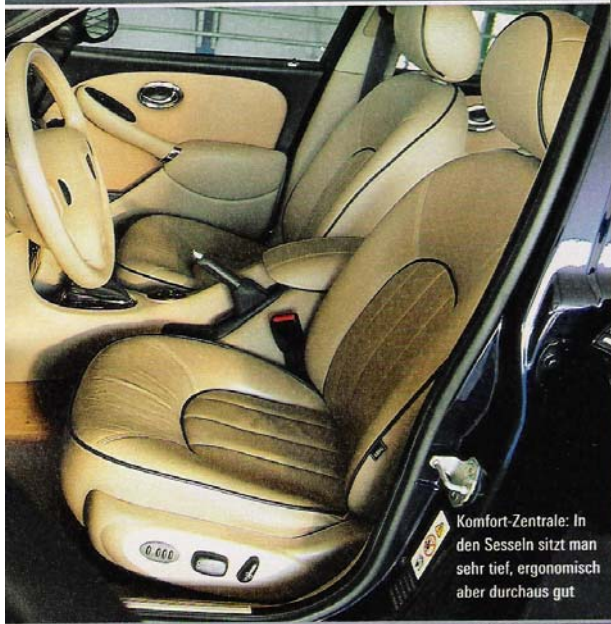
Bayern-Herz: Der Motor kommt von BMW

Um km-Stand 63 000 herum, im Januar 2003, begann es im Innenraum zeitweise unangenehm zu riechen, nach dem Kältemittel der Klimaanlage. Zwei Prüfungen durch einen Spezialbetrieb förderten jedoch keine Undichtigkeit zutage, und der Geruch verflog von selbst wieder. Im gleichen Zeitraum nahm der Motor in kaltem Zustand und bei Nässe nur noch schlecht Gas an – der Luftmassenmesser der Common-Rail-Einspritzanlage von Bosch war defekt. Wie mot erfahren hat, tritt dieses

Problem unter Dieseln des Baujahrs 2001 bei vielen Automarken auf (siehe auch Dauertest Opel Zafira in Heft 15/03) – Bosch hat in diesem Jahr ganz offensichtlich unzuverlässige Bauteile geliefert.

All diese Widrigkeiten konnten das Bild solider Qualität nicht erheblich trüben. Umso ärgerlicher war der Defekt des Automatikgetriebes im Oktober, knapp 3000 km vor Ende des Dauertests. Nur noch mühsam hochdrehend und schaltend, schleppte sich der 75 aus

dem Allgäu Richtung Stuttgart zurück; die Werkstatt baute ein neues Getriebe ein. Die alte Box wanderte zu MG Rover nach Neuss und von dort weiter zum Hersteller Jatco, zunächst in dessen deutsche Niederlassung in Wolfsburg und später zu den Kollegen im englischen Warwick. Spezialisten nahmen sie dort auseinander, fanden aber in den Innereien keinerlei schadhafte Bauteile. Möglicherweise liege ein Fehler in der elektronischen Steuerung vor, hörten wir von Jatco; aber auch das könne man



Komfort-Zentrale: In den Sesseln sitzt man sehr tief, ergonomisch aber durchaus gut

DER ROVER 75 ALS GEBRAUCHTWAGEN

Der Dauertestwagen erlitt 57,7 Prozent Wertverlust

Das Gutachten der Dekra Stuttgart attestierte unserem Rover noch 15.850 Euro Verkaufswert, und zwar in ordentlichem Pflegezustand. 57,7 Prozent des Neuwagenwerts waren verloren; üblich im Dauertest sind um 50 Prozent. Wohl dank seiner zahlreichen Extras stand der Testwagen noch etwas besser da als der 75-Durchschnitt: Der Marktspiegel der Deutschen Automobil-Treuhand (DAT) weist für den 2.0 CDT als Limousine nach zwei Jahren und 100.000 Kilometern 15.000 Euro Verkaufswert aus.

Ein 75 ist gebraucht ein Schnäppchen

Das Verkäufers Leid ist des Interessenten Freud: Das Angebot an gebrauchten 75 in Deutschland ist zwar klein, für Käufer aber sehr attraktiv. Kombis werden etwas höher gehandelt als Limousinen, sind jedoch viel seltener. Generell leidet die Marke Rover unter ihrem dünnen Händlernetz und, seit der Trennung von der BMW-Gruppe 2000, unter einem Vertrauensschwund bei ihren Kunden. In der Zufriedenheitsstudie JD Power Report (mot 16/03) erhielt der 75 Noten knapp unter dem Durchschnitt.

Schlussverkaufspreise unter 10.000 Euro

Bei der Internet-Börse mobile.de liegen die günstigsten Angebote zwischen 9000 und 10.000 Euro. Diese 75 sind zwar meist schon um die vier Jahre alt, haben teilweise aber noch keine 60.000 km auf der Uhr.

Eine attraktiver Auftritt zählt am Markt

Beim Gebrauchtwagenverkauf sind Metallic-Lackierungen – gern Dunkelgrün, Dunkelblau oder Silber – und Komfort-Features wie die Klimaautomatik besonders wichtig.

Der Rover 75 in mot:

Heft-Nr./Jahr
 Dauertest: 12/02, 17/02, 26/02, 3/03, 7/03, 13/03
 Limousine: 5/99 (FB), 15/99 (VT), 26/99 (V), 16/01 (KT), 21/01 (KT), 3/03 (KB), 16/03 (FB)
 Tourer: 14/01 (FB), 24/01 (T)
 FB = Fahrerbericht
 KB = Käuferberatung
 KT = Komponenten-Test
 T = Test
 V = Vergleich
 VT = Vergleichstest



DAUERTEST-FAZIT

Die meisten Autos kommen heute in der Mittelklasse ungeheuer sportlich daher – warum eigentlich? Ein wenig mehr Leistung und etwas weniger Verbrauch hätten wir uns zwar gewünscht, aber mit seiner komfortablen und hochkultivierten Art hat uns der Rover 75 im Dauertest viel Freude gemacht. Der hohe Wertverlust und die Wartungskosten trüben die Bilanz; abgesehen von dem Getriebedefekt jedoch hat der Brite die lange Distanz sehr anständig absolviert.

„Der Rover ist ein schöner, angenehmer Reisewagen – mit Eigenheiten und Charakter.“
 Johannes Köbler

nicht mehr feststellen, nachdem zwischenzeitlich eine neue Software aufgespielt worden sei. Beim Dauertest-Rover erfolgte der Getriebetausch kostenlos – im Rahmen der Dreijahres-Garantie, die auf das Auto gilt; hier zeigt sich Rover viel entgegenkommender als die deutschen Hersteller. Auch einige weitere Arbeiten erfolgten auf Garantie oder Kulanz. Unsere 1086 Euro Reparaturkosten setzten sich im Wesentlichen aus der neuen Frontscheibe und den Checks der Klimaanlage zusammen.

Nach dem ersten halben Dauertestjahr suchten wir uns eine neue Werkstatt – der erste Betrieb hatte drei Anläufe gebraucht, um den richtigen Scheinwerfer zu beschaffen. Auch unser zweiter Partner musste sich zunächst mit der Tatsache abmühen, dass Rover Deutschland Anfang 2002 den Logistikpartner für die Ersatzteileversorgung gewechselt hatte – bis zum Eintreffen der neuen Frontscheibe etwa gingen drei Wochen ins Land. Aber die Lage besserte sich, und später fühlten wir uns von den Mon-

teuren in Uchingen bei Stuttgart gut betreut und umsorgt.

42,3 Cent hat jeder Kilometer mit dem Rover 75 2.0 CDT Celeste gekostet – ein durchwachsender Wert. Betrachtet man die Kosten im Detail, dann fällt vor allem der hohe Wertverlust von 57,7 Prozent des Neupreises ins Auge; mit 21,6 Cent/km macht er über die Hälfte der Gesamtkosten aus. Unser Rover war kein billiges Vergnügen. Aber es hat Spaß gemacht mit ihm. [Text: Johannes Köbler, Fotos: Karl-Heinz Augustin]

KOSTENBILANZ NACH 100 059 KM



Rover 75 2.0 CDT Celeste
Kosten pro km in Cent
42,3 CENT

DAUERTESTWAGEN-KOSTEN PRO KM IM VERGLEICH

Renault Kangoo 1.9 dTi	21 Cent
Mercedes A 170 CDI	23 Cent
VW Golf 1.4	24 Cent
Ford Focus 1.4 16V	26 Cent
Opel Astra 1.6	26 Cent
Opel Zafira 2.0 DTI	32 Cent
VW Multivan 2.5 TDI	36 Cent

PREISE UND AUSSTATTUNG

Rover 75 2.0 CDT, Ausstattung Celeste: ABS, Airbags vierfach, Armlehnen vorn und hinten, ASR, Außenspiegel elektrisch beheiz- und einstellbar, Fensterheber vierfach, Fernbedienung für Audioanlage, Funk-Zentralverriegelung, Holzblenden, Kopfstützen und Dreipunktgurte mit Straßentrennern, Lederbezüge und -lenkrad, Nebelscheinwerfer¹. Sitze vorn elektrisch beheiz- und einstellbar mit Lordosenstützen, Zubeizer, Zweizonen-Klimaautomatik

Grundpreis September 2001 29 348 €

Extras Testwagen: Alarmanlage 281 Euro, Automatikgetriebe 1636 Euro, CD-Wechsler 409 Euro, Kopfairbags 179 Euro, Leichtmetallräder 16 Zoll 562 Euro, Metalliclack 562 Euro, Paket mit Einparkhilfe, Spiegel-Abblendfunktion und Bordcomputer 506 Euro, Radio-Navigationssystem 1892 Euro, Regensensor 77 Euro, Rollo für Heckfenster 250 Euro, Rückbanklehne klappbar 257 Euro, Schadstofffilter für Klimaautomatik 103 Euro, Schiebedach elektrisch 757 Euro, Soundsystem 690 Euro

Testwagenpreis September 2001 37 509 €

Grundpreis Dezember 2003 30 605 €

Testwagenpreis Dezember 2003 37 427 €

¹für Diesel mit Automatik nicht lieferbar wegen Platzbedarf des Ölbehälters

VERBRAUCH	6,93 CENT/KM
Kraftstoffkosten gesamt	6938,99 €
Gesamtverbrauch	8152,14 l
durchschnittlicher Preis pro Liter	0,851 €
Durchschnittsverbrauch	8,2 l Diesel
WERKSTÄTTKOSTEN	3,17 CENT/KM
Werkstattkosten gesamt	3176,23 €
davon Servicekosten	2090,32 €
Reparaturkosten (inkl. Radwechsel) nachgefülltes Öl	1085,91 €
NEBENKOSTEN	0,16 CENT/KM
Nebenkosten gesamt (Pflege, Frostschutz, Scheibenklar etc.)	160,66 €
FIXKOSTEN	8,40 CENT/KM
Fixkosten gesamt (26 Monate) davon Haltpflicht p. a.	8409 €
Vollkasko p. a.	2156 €
Steuer p. a.	540 €

TECHNISCHE DATEN	
Grundpreis September 2001	29 348 €
Leistung	85 kW (115 PS) bei 4000 U/min
Höchstgeschwindigkeit ¹	190 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h ¹	13,2 s
FU-Verbrauch Stadt/Land/Mix ¹	10,0/5,2/6,9 l/100 km

ANTRIEB	
Drehmoment	260 Nm bei 2000 U/min
Zylinderzahl/Anordnung/Einbaulage	4/Reihe/vorn quer
Hubraum/Bohrung x Hub	1959 cm ³ /84,0 x 88,0 mm
Einspritzung	Common Rail
Verdichtung/Kraftstoff	18,0 l/Diesel
Ventile pro Zylinder/Nockenwellen	4/2
Aufladung/max. Ladedruck	Abgesturblader/1,15 bar
Abgasklasse/CO ₂ -Ausstoß	Euro 3/154 Gramm pro km
Kolbengeschwindigkeit, b. Nennrehzahl	11,7 m/s
Ventilbetätigung	über Schleppebel auf die Vorderräder
Antrieb	6,8/8,2
Ölinhalt/Kühlsysteminhalt	Fünfgangautomatik
Getriebe	3,80/2,13/1,36/0,94/0,69:1
Gangstufen ¹	3,45
Achsübersetzung ¹	

FAHRWERK	
Radführung vorn	McPherson-Federbeine, Querlenker, Stabilisator, Hilfsrahmen
Radführung hinten	Vierlenkerkonstruktion, Federn und Stoßdämpfer, Stabilisator, Hilfsrahmen
Lenkung/Übersetzung	Zahnstange/18:1
Bremsen vorn/o	belüftete Scheiben/284 mm
Bremsen hinten/o	massive Scheiben/282 mm
Fahrstabilitätshilfe/Bremshilfe	ASR/ABS mit EBV
Räder, Reifen vorn	6,5J x 15, 205/65 R 15 H
hinten	6,5J 15, 205/65 R 15 H

KAROSSERIE	
Typ	Limousine
Sitzplätze/Türen	4/5
c _w x A	0,30 x 2,10 m ²
Länge/Breite/Höhe/Radstand	4747/1778/1424/2746 mm
Spurweite vorn/hinten	1505/1505 mm
Gepäckraum	432 l (VDA)
Wendekreis	11,4 m
Leergewicht/Zuladung ¹	1565/465 kg
Anhängelast gebremst/ungebremst	1600/750 kg
Tankinhalt	65 l
Dachlast/Stützlast	80/100 kg

¹für Automatik-Version

WERTVERLUST	21,64 CENT/KM
Wertverlust gesamt	21 659 €
Neupreis	37 509 €
Einkaufswert am Testende	12 500 €
Verkaufswert am Testende	15 850 €
Wertverlust in Prozent	57,7

REIFENKOSTEN	1,97 CENT/KM
Reifenkosten gesamt	1970,55 €
Sommerreifen:	
Dunlop SP Sport 3000 215/55R 16 W	
Verschleiß auf ca. 35 000 km 100 %	706,44 €
Verschleiß auf ca. 22 850 km 75 %	529,83 €
Winterreifen:	
Conti WinterContact 215/55 R 16 H	
Verschleiß auf ca. 42 350 km 100 %	734,28 €

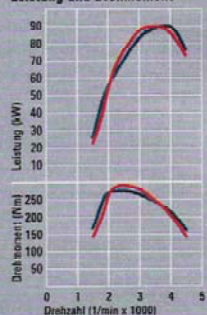
TESTWERTE	
ANTRIEB	
Beschleunigung/Elastizität	Anfang Ende
0-60 km/h	5,3 s 5,9 s
0-80 km/h	9,0 s 9,7 s
0-100 km/h	13,8 s 14,6 s
0-120 km/h	21,1 s 21,9 s
50-80 km/h (Stufe D)	5,0 s 5,2 s
50-100 km/h (Stufe D)	9,9 s 10,1 s
80-130 km/h (Stufe D)	16,1 s 16,4 s
Tachoanzeige bei eff. 100 km/h	102 km/h

FAHRWERK	
Bremsweg kalt leer/warm beladen	39,3/38,9 m
Räder, Reifen Testwagen vorn	6,5J x 16/215/55 R 16 W
hinten	6,5J x 16/215/55 R 16 W

KAROSSERIE	
Gewicht Testwagen	1662 kg
Gewichtsverteilung vorn/hinten	1007/655 kg (60,6/39,4 %)
tatsächliche Zuladung	368 kg
Innenbreite vorn/hinten	1404/1380 mm
Innengeräusch bei 50/100 km/h	59/66 dB(A) (Stufe D)
Innengeräusch bei 130/160 km/h	69/72 dB(A) (Stufe D)

MESSERGBNISSE	
Dauerstest-Anfang	
Messbedingungen: Temperatur 22° C, Luftdruck 995 mbar	
Leistung: 96 kW (132 PS) bei 3800 U/min	
Drehmoment: 271 Nm bei 2500 U/min	
Dauerstest-Ende	
Messbedingungen: Temperatur 16° C, Luftdruck 967 mbar	
Leistung: 89 kW (121 PS) bei 3700 U/min	
Drehmoment: 289 Nm bei 2600 U/min	
Messtoleranz Prüfstand: ± 0,5%, Verfahrensgenauigkeit: ± 6%, gemessen auf Bosch-Prüfstand FLA-203	

Leistung und Drehmoment



Verbrauch



► mot-Zyklus: ökonomische Fahrweise auf 50% Landstraße, 30% Autobahn, 20% Stadtverkehr
► mot-Mittel: Praxisverbrauch auf 100 000 km gemischte Fahrweise
Kraftstoffkosten pro 100 km Diesel (0,85 €/Liter)