

# TEST

## Das Maximum an Minivan

**ALLES DABEI** Sieben Sitze, riesiger Kofferraum, Allradantrieb und Automatik mit Reduktionsgetriebe zum Sparpreis: Mehr Auto fürs Geld gibt's nirgends.

### AR-TEST-TEAM

In vielen Minivans können sieben Personen sitzen, aber dann nimmt die dritte Sitzreihe den Platz des Laderaums ein. Der SsangYong Rodius bietet hingegen einen immer noch gut 80 cm tiefen Kofferraum, auch wenn die verschiebbare dritte Sitzreihe in hinterster Position steht. Die Heckklappe gibt eine über 100 cm breite und rund 125 cm hohe Öffnung frei, die Ladekantenhöhe beträgt 65 cm, der Boden ist völlig eben, der Stauraum ist zwischen den Radhäusern etwa 120 cm breit. Einzig die am Dach befestigte Rolle des mittleren Sicherheitsgurts ragt einige Zentimeter in die Öffnung, was aber die ausgesprochenen «Nehmerqualitäten» auch für sperriges Ladegut kaum beeinträchtigt.

**HOCHVARIABEL** Die Lehnen der dritten Sitzbank lassen sich umlegen oder als Ganzes mit wenigen Handgriffen komplett ausbauen. Auch die Rückenlehnen der zwei mittleren Einzelsitze lassen sich nach vorne klappen. So bekommt man noch mehr Laderaum, zwei «Clubtische» oder Fusschemel für die Hintersitzenden. Beide hinteren Sitzreihen zusammen können zur Liegewiese umgebaut werden.

Auf den mittleren Einzelsitzen sind zwei Personen dank verschwenderischem Fussraum, guter Übersicht und Klappstischen in den Vor-

### AR-TEST | 12 | 2014 |

#### SsangYong Rodius 2.0 e-Xdi 4WD Aut.

- ⊕ Platzangebot, Laderaum
- ⊕ Preis-Leistungs-Verhältnis
- ⊕ Variabilität, Gebrauchsnutzen
- ⊖ Fahrdynamik, Verbrauch
- ⊖ Styling aussen/innen
- ⊖ Radioempfang

dersitzlehnen sehr bequem aufgehoben. In der dritten Sitzreihe sitzt man naturgemäss in der Breite etwas enger, aber trotzdem nicht unkomfortabel, der Beinraum ist auch hier sehr gut. Die Fondpassagiere können zudem die Luftzufuhr nach hinten selbst regeln. An Cupholdern, Ablagen und Staufächern besteht kein Mangel. Kurz: ein Raumwunder.

**3 AUSSTATTUNGEN** Die Basis-Ausstattungsline Crystal ist ab Fr. 27 490.– mit Heckantrieb und 6-Gang-Handschalter zu haben. Die Klimaanlage ist manuell, die Sitze mit Stoff bezogen. Ab dem Fr. 29 490.– teuren Quartz sind Dinge wie 17-Zoll-Alufelgen, eine Dachreling, hintere Einparkensensoren oder vordere Sitzheizung an Bord. Das Topmodell Sapphire – unser Testwagen – erfreut ab Fr. 32 490.– mit elektrisch verstellbarem Fahrersitz, Klimaautomatik und Ledersitzen für alle Passagiere. Natürlich darf man hier nicht feinst-Edelhaut erwarten. Aber die

leicht abwaschbaren, glatten Oberflächen lassen sich im familiären Alltagsbetrieb besser von Limonade- oder Schokoladeflecken reinigen als die Stoffsitze.

Quartz und Sapphire können gegen einen Aufpreis von Fr. 2000.– mit einem 5-Gang-Automaten geordert werden. Für weitere Fr. 3000.– und ausschliesslich in Verbindung mit der Automatik wird ein elektrisch zuschaltbarer Allradantrieb mit Geländeuntersetzung verbaut. Damit kommt der günstigste Allrad-Rodius auf Fr. 34 490.–. Zu diesem Preis findet sich auf dem Markt kein vergleichbares Angebot, was dem SsangYong Rodius eine Sonderstellung verleiht.

### KRÄFTIG, ABER SCHWER

Angetrieben wird der Rodius vom bekannten 2-L-Commonrail-Diesel mit 114 kW (155 PS). Er verrichtet seine Arbeit recht unaufdringlich, wenn man das anfängliche Kaltstartnageln hinter sich hat. Auch bei kräftiger Beschleunigung brummt das Triebwerk vernehmbar, wird aber nie unangenehm laut. Es ist dank 360 Nm recht durchzugsstark und kräftig. Allerdings relativieren sich die Leistungsdaten in der Fahrpraxis, wie unsere Messwerte belegen. Zwar wurde die Werksangabe bei der Beschleunigung von 0 bis 100 km/h mit 13,3 s um 0,7 s unterboten. Aber das täuscht nicht darüber hinweg, dass der Rodius eher gemütli-

ches Temperament an den Tag legt.

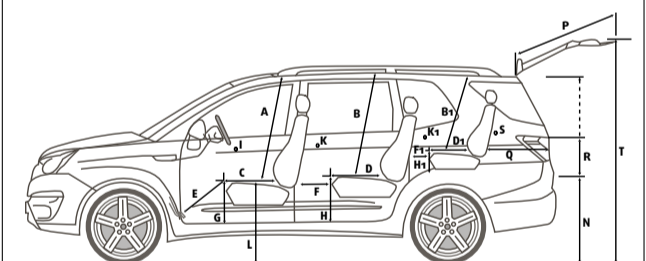
Der Grund ist das Leergewicht von 2,2 Tonnen, das vom stabilen und eher überdimensionierten Unterbau mitverursacht wird. Dieser stammt übrigens noch von alten Mercedes E- und S-Klasse-Modellen. Die Anzahl der Passagiere und das Gewicht der Ladung können dieses «Lastwagen-Gefühl» noch verstärken. Allerdings sind Fahrwerk und Bremsen den hohen Belastungen gewachsen. Der Bremsweg von 40,2 m (mit Winterreifen) ist ein passabler Wert – angesichts der Wagengrösse erst recht. Das Fahrwerk ist bei jedem Untergrund sehr komfortabel, mit etwas Zuladung wird es sogar noch besser.

**TRITTFEST** Wenn man sich an Dimensionen, Gewicht und hohen Schwerpunkt gewöhnt hat, fährt sich der Rodius erstaunlich handlich und narrensicher, wobei der Fahrdynamik enge Grenzen gesetzt sind. Im Notfall würde ein Überschlagschutz das Fahrzeug vor dem drohenden Kippen einbremsen, das ESP wird ausserdem durch einen Notbremsassistenten ergänzt. Dieses Sicherheitsgefühl verstärkt sich noch, wenn auf verschneitem oder rutschigem Untergrund der Allrad zugeschaltet wird. Er kann auf Knopfdruck während der Fahrt elektrisch aktiviert werden, aus dem Getriebe meldet ein leises Summen, dass die



### Innenraum-Abmessungen

SsangYong Rodius 2.0 e-Xdi 4WD Automat



Vordersitze	2. Sitzreihe	D1 = 47 cm	R = 145–165 cm
A = 96–99 cm	B = 97 cm	F1 = 0–41 cm	S = 126–150 cm
C = 48 cm	D = 48 cm	H1 = 29 cm	N = 65 cm
E = 39–62 cm	F = 9–29 cm	K1 = 150 cm	P = 100×124 cm
G = 33–39 cm	H = 30 cm	<b>Kofferraum</b>	T = 184 cm
I = 157 cm	K = 159 cm	Q = 80 cm	
L = 84–89 cm	<b>3. Sitzreihe</b>	Q* (abgeklappt)	
	B1 = x cm	= 253 cm	

Vorderräder auch mitarbeiten. Wenn es ganz arg werden sollte, hilft die Geländeuntersetzung aus fast jeder misslichen Situation. Allerdings ist der Rodius trotz der Bodenfreiheit von 18,5 cm kein Geländewagen, und auch die Bereifung eignet sich nicht dazu.

Weitere aktive Assistenzsysteme sind nicht lieferbar, und die passive Sicherheitsausstattung beschränkt sich auf Fahrer- und Beifahrer- sowie Seitenairbags. Kindersitze können hinten mittels Isofix-System gesichert werden. Bei den aktiven und passiven Sicherheitssystemen müssten die Koreaner sicher in nächster Zeit etwas nachlegen.

**RIESIG** In der Stadt oder in Parkhäusern macht sich der riesige Wendekreis von über 13 m bemerkbar. Dieser ergibt sich aus dem sehr üppigen Radstand von 3 m und den langen Überhängen. Leider ist die Front schlecht einsehbar. Hier wären Einparkpiepser wirklich nützlich, aber die gibt es nur hinten. Unser Testwagen hatte zusätzlich eine Pioneer-Rückfahrkamera aus dem Zubehör-Sortiment eingebaut. Diese Investition von Fr. 544.– ist gut angelegt, weil die fünf Kopfstützen und die dicken Dachsäulen die Übersicht nach hinten stark ein-



Der Rodius ist eine eindruckliche Erscheinung, die auch abseits befestigter Strassen eine gute Figur abgibt.

FORTSETZUNG AUF SEITE 10





Der SsangYong Rodius entzieht sich mit 5,1 m Gesamtlänge dem Segment der Minivans. Er ist eine waschechte Grossraumlimousine. Fotos: Patrick Corminbœuf (15), AR (2)

**AR-Messergebnisse**

SsangYong Rodius 2.0 e-Xdi 4WD Automat

**Beschleunigung**

0 – 40 km/h	2,4 s
0 – 60 km/h	4,9 s
0 – 80 km/h	8,6 s
<b>0 – 100 km/h</b>	<b>13,3 s</b>
0 – 120 km/h	20,0 s
0 – 140 km/h	30,5 s
1 km stehender Start	34,7 s

**Höchstgeschwindigkeit**

Werk	181 km/h
------	----------

**Bremsweg**

Achtung: Winterreifen können den Bremsweg um bis zu 30% verlängern.

120 – 0 km/h	57,3 m
<b>100 – 0 km/h</b>	<b>40,2 m</b>
80 – 0 km/h	26,5 m
60 – 0 km/h	14,8 m
50 – 0 km/h	10,5 m
40 – 0 km/h	6,7 m
30 – 0 km/h	3,8 m

Die Werte verstehen sich ohne Reaktionszeit (Fahrer) und ohne Schwellwert (Bremsystem). Bremsweg auf trockenem, glatt gefahrenem Asphaltbelag mit 2 Personen an Bord. Winterreifen Continental 235/60 R 17.

**Testverbrauch (Diesel)**

**Gesamtverbrauch 9,3 L/100 km**

Autobahn, ruhig	9,4 L/100 km
Überland und Autobahn, unregelmässig	11,1 L/100 km
AR-Normrunde	7,4 L/100 km
Reichweite im Mittel	860 km

**Gewichte**

Leergewicht (DIN)	2220 kg
Gewichtsverteilung v./h.	55/45 %
Leistungsgewicht	19,5 kg/kW 14,3 kg/PS

**Wendekreis**

Lenkradumdrehungen	3,8
Ø zw. Mauern (l./r.)	13,3/13,1 m

**Zählereichung**

30 km/h Zähler =	29 km/h eff.
50 km/h Zähler =	48 km/h eff.
80 km/h Zähler =	76 km/h eff.
120 km/h Zähler =	116 km/h eff.
1 km nach Zähler =	1041 m eff.

**Messbedingungen**

km-Stand	9600
Die publizierten Messwerte gelten für folgende Bedingungen: Gewicht Testfahrzeug + 150 kg, voller Tank, Temperatur 20°C, Luftdruck 1000 mbar (entspricht Meereshöhe).	



Hinter den sieben Sitzen noch 80 cm Laderaum; klapp- und herausnehmbare Rücksitzbank; Platz im Überfluss.

**Technische Daten**

**PREISE**

2.0 e-Xdi 2WD M6 ab Fr. 27 490.– (Crystal); 4WD A5 ab Fr. 34 490.– (Quartz); Testwagen (Sapphire) mit Extras wie el. Schiebedach, Radio/ Navi, Rückfahrkamera, Anhängerkupplung Fr. 43 183.–.

**TESTWAGENLIEFERANT**

SsangYong Schweiz AG, 8305 Dietlikon, www.ssangyong.ch

**MOTOR (ECE)**

4 Zyl. in Reihe (86,2x85,6 mm), 1998 cm<sup>3</sup>, Kompression 16,5:1; 114 kW (155 PS) bei 3400–4000/min, 360 Nm bei 1500–2800/min.; Diesel.

**MOTORKONSTRUKTION**

Vorne längs, 4 Ventile, 2 oben liegende Nockenwellen (Kette), Common Rail, Alu-Zylinderkopf, 1 Turbolader, Intercooler.

**KRAFTÜBERTRAGUNG**

Auf Hinterräder (AWD und Untersetzung el. zuschaltbar), 5-Stufen-Automatik: I. 3,59; II. 2,19; III. 1,41; IV. 1,00; V. 0,83; R 3,17; Achse 3,54.

**FAHRGESTELL**

Selbsttragend mit vorderem und hinterem Hilfsrahmen, vorne doppelte Dreieckquerlenker, Federbeine, hin-

ten Mehrlenkerachse, v./h. Schraubenfedern, Kurvenstabilisator.

**FAHRWERK**

Vierradscheibenbremse (vorn belüftet), Fussfeststellbremse auf Hinterräder, Zahnstangenlenkung, hydr. Servo, Tank 80 L; Reifen 235/60 R 17, Felgen 7J.

**KAROSSERIE, GEWICHTE**

Minivan, 5 Türen, 7 Sitze; max. zul. 2850 kg; Anhängelast gebremst 2000 kg.

**ABMESSUNGEN**

Länge 513 cm, Breite 191,5 cm, Höhe 185 cm, Radstand 300 cm, Spur v./h. 161/162 cm, Bodenfreiheit 18,5 cm, Böschungswinkel v./h. 19,4°/18,6°, Rampenwinkel 18,9°, Laderaum 875/3145 dm<sup>3</sup>.

**FAHRLEISTUNGEN**

Höchstgeschwindigkeit 181 km/h, Geschw. bei 1000/min im höchsten Gang 47,5 km/h; 0 bis 100 km/h 14 s; Verbrauch EU 10,1/6,9/8,1 L/100 km; CO<sub>2</sub> 212 g/km; Energieeffizienzkategorie F.

**GARANTIE**

5 Jahre/100 000 km, Durchrostung 6 Jahre, Lack 3 Jahre, Mobilität 5 J.

**AUSSTATTUNG (AUSZUG)**

**Crystal:** ABS, ESP, Notbremsassistent, Überrollschutz, 4 Airbags, 7 Sitze mit 3-Punkt-Sicherheitsgurten, Isofix hinten, Aussenspiegel el. einstell-/einklapp-/beheizbar, 4 el. Fensterheber, Klappstische hinten, man. Klimaanlage mit Fond-Regulierung, MP3-Radio, Bluetooth. **Quartz:** 17-Zoll-Aluräder, Dachreling, Einparkensensoren hinten, Lederlenkrad, Sitzheizung vorne, Tempomat, Bordcomputer **Sapphire:** Ledersitzbezüge, Klimaautomatik, beheiztes Lenkrad, abgedunkelte Seitenscheiben hinten, Wärmeschutzverglasung, Regensensor, Windschutzscheibenenteisung.

**OPTIONEN**

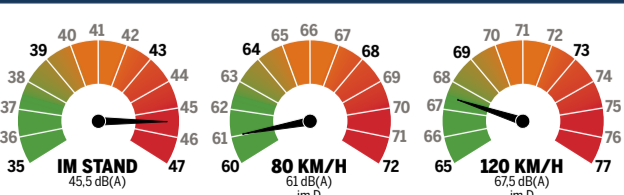
El. Glasschiebedach Fr. 1250.–, Metallic-Lackierung 750.–, Zubehör inkl. Einbau: Pioneer-Navigation 6,1 Zoll Fr. 1900.–, mit DAB Fr. 2060.–, 7 Zoll Fr. 2300.–, Rückfahrkamera Fr. 544.–, Anhängerkupplung fix Fr. 1599.–.



Die AR-Testwagen fahren mit Treibstoffen von BP

**Innengeräusche**

SsangYong Rodius 2.0 e-Xdi 4WD Automat



Komfortable Ledersitze mit Lehnen in Reihe zwei.



Klappstische in den vorderen Rückenlehnen und Fussbodenbeleuchtung hinten sorgen für gemütliches Ambiente.



**FORTSETZUNG VON SEITE 9**

schränken. Der grosse Wagen verlangt nach etwas Übung und Eingewöhnung.

**INNERE WERTE** Das Cockpit stammt in seinem Grundlayout noch vom Vorgänger aus dem Jahr 2004 ab. Das Styling kann optisch mit moderneren Entwürfen nicht mithalten, aber das tut der Funktionalität keinerlei Abbruch. Die grossen Tasten am Lenkrad und auf der Mittelkonsole geben keine Rätsel auf, der Tempomat ist praktisch im Schlaf zu bedienen. Ein mittiges Zentralsdisplay zeigt Wassertemperatur, Drehzahl, Geschwindigkeit und Tankinhalt in analoger Form. Allerdings ist der Tacho ziemlich weit entfernt vom Fahrer. Ein kleines Display hinter dem Lenkrad zeigt das Tempo deshalb zusätzlich in digitalen Ziffern an und enthält alle Warn- und Hinweislampchen. Das eine Display leuchtet in Blau, das andere in Weiss, und die Schalter in der Mittelkonsole sind grün hinterleuchtet, was nachts ein etwas uneinheitliches Farben-Potpourri ergibt.

Die Materialien sind von guter Qualität, und das Interieur insgesamt sauber verarbeitet. Natürlich darf man auch hier keine modernen High-tech-Oberflächen erwarten, was Pragmatiker überhaupt nicht stört. Die Sitzheizung spricht sehr schnell an, allerdings wünschte man sich eine feinere Abstimmung anstelle von nur «Heiss oder Kalt».

Musik kommt aus einem serienmässigen Radio/CD/MP3-Gerät. Der Schweizer Importeur bietet zusätzlich drei Pioneer-Navis als Zubehör an. Unser Testwagen war mit dem Top-Navi, das via Touchscreen und kleinen Tasten bedient wird, ausgestattet. Beides dirigierte und unterhielt uns zur vollsten Zufriedenheit mit Ausnahme des schlechten Radioempfangs.

**MERCEDES-AUTOMAT** Der 5-Gang-Automat des früheren Kooperationspartners Mercedes lässt sich im «M»-Modus (manuell) mit zwei Lenkradtasten bedienen, Schalt paddel wären hier angebracht. Alternativ steht am Automatik-Wählhebel ein seitlicher Schalter für die gleiche Funktion zur Verfügung. Der danebensitzende Wählschalter lässt den Wagen in Stellung «W» (Winter) im zweiten Gang anfahren und schaltet gegenüber der Position «S» (Standard) früher hoch. Die Automatik passt dank den ruckfreien Schaltvorgängen sehr gut zum Fahrzeugcharakter.

**VERBRAUCH** Auf der AR-Normrunde unterbot der «weisse Riese» mit 7,4 L/100 km den vom Werk angegebenen Wert von 8,1 L deutlich. Allerdings gab es auch heftige Ausschläge nach oben. Auf Passfahrten mit voller Besetzung und Beladung wurden auch Werte von 11 oder 12 L re-



**Einfache Bedienung, aber verstreute Displays; zwei ausfahrbare Cupholder auf der Mittelkonsole; Pioneer-Navi mit Rückfahrkamera und Klimaautomatik; zuschaltbarer Allrad mit Reduktion; Fond mit Dachströmer und separater Heizungsregelung; viele Ablagen.**



gistriert. Diese sind natürlich auch den typischen winterlichen Spritfressern wie zuge-schaltetem Allradantrieb, Winterpneus oder Sitz- und Lenkradheizung geschuldet. Der Dieselsonsum ist also stark vom individuellen Nutzungsprofil abhängig, aber Verbrauchswunder sind vom Rodius keine zu erwarten.

**OPTIK** Das Design wurde beim ersten Rodius, der ab 2004 von den koreanischen Bändern lief, sehr kontrovers diskutiert. Von diesem Modell übernimmt der neue Rodius wie erwähnt das Interieur-Layout und die Vordertüren. Die gesamte restliche Karosserie ist neu. Auch der aktuelle Entwurf kann die schiere

Grösse nicht kaschieren. Die Räder wirken klein, die Überhänge gross. Ausserdem haben die koreanischen Designer viele verspielte Elemente wie Sicken oder Kanten ins Blech und die Kunststoffstossfänger gezeichnet. Der Eindruck ist auch hier: Es gibt gefälligere und modernere Wettbewerber.

**FAST OHNE KONKURRENZ** Hingegen dürfte sich kein Mitbewerber finden, der in Sachen Preis-Leistungs-Verhältnis mithalten kann. Die Kombination aus Siebensitzer plus grossem Kofferraum plus Allrad (inklusive Reduktionsgetriebe) plus Vollausrüstung zum Preis von 35 000 bis 43 000 Franken (Testwagen)

steht ziemlich allein auf weiter Flur. Dass man diesen (Fast-) Alleskönner nicht öfter sieht, liegt am mangelnden Bekanntheitsgrad der Marke und dem noch im Wachstum begriffenen Händlernetz. Er ist nicht nur für Berghotels, Vereine oder Grossfamilien eine Überlegung wert. Platz hat man schliesslich nie zu viel.

**Im Vergleich mit Konkurrenten**  
 SsangYong Rodius 2.0 e-Xdi 4WD Automat

Marke/Modell		SsangYong Rodius 2.0 e-Xdi 4WD Aut.	Chevrolet Captiva LT 2200 VCDi Aut.	Hyundai Santa Fe 2.2 CRDi 4WD Aut.	Mitsubishi Outlander 2.2 DID Aut.	Seat Alhambra 2.0 TDI 4x4
Zylinderzahl/Hubraum/Aufladung	Anordnung und Anzahl/cm³/Typ	4/1998/Turbo	4/2231/Turbo	4/2199/Turbo	4/2268/Turbo	4/1968/Turbo
max. Leistung	kW (PS) bei 1/min	114 (155)/3400-4000	135/184/3800	145 (197)/3800	110 (150)/3500	103 (140)/4200
max. Drehmoment	Nm bei 1/min	360/1500-2800	400/1750	436/1800-2500	360/1500	320/1750-2500
Getriebe/Antrieb		A5 mit Reduktion/AWD	A6/4WD	A6/4WD	A6/4WD	M6/AWD
Geschw. bei 1000/min im höchsten Gang	km/h	47,5	-	55,0	55,6	54,0
Gewicht leer/max. zulässig	kg	2220/2850	2058/2538	2000/2600	1700/2260	1960/2530
Anhängelast gebremst	kg	2000	2000	2000	2000	2400
Beschleunigung 0 bis 100 km/h	s	13,3	10,1*	9,5	11,0	13,5
1 km stehender Start	s	34,7	-	31,2	32,4	35,1
Höchstgeschwindigkeit*	km/h	181	191	190	190	191
Innenlärm Stand / 80 km/h / 120 km/h im höchsten Gang	dB(A)	45,5/61/67,5	-	47,5/61,5/66	44,5/63,5/66,5	47,5/58,5/65
Testverbrauch im Mittel	L/100 km	9,3	-	8,5	8,0	6,7
min. bis max.	L/100 km	6,7 bis 12,2	-	7,4 bis 9,9	6,6 bis 9,4	5,2 bis 7,7
Normverbrauch EU (Stadt/Überland/gesamt)	L/100 km	10,1/6,9/8,1	10,5/6,4/7,9	8,9/5,5/6,8	7,1/5,1/5,8	7,4/5,2/6,0
CO <sub>2</sub> -Energieeffizienz-kategorie	g/km / A bis G	212/F	208/F	178/E	153/D	158/D
Länge/Breite/Höhe/Radstand	cm	513/191,5/185/300	467,5/185/175,5/270	469/188/168,5/270	465,5/180/168/267	485,5/190,5/172/292
Wendekreis links/rechts (von Wand zu Wand)	cm	13,3/13,1	-	11,5/11,8	11,4/11,5	11,9/12,2
Innenbreite v./2. Reihe/3. Reihe	cm	157/159/150	146/146/131*	153/148/136	147/146/125	151/153/-
Kopffreiheit v./2. Reihe/3. Reihe	cm	96-99/97/93	103/101/95*	91-99/93/86	91-95/97/85	96-108/99/-
Sitztiefe v./2. Reihe/3. Reihe	cm	48/48/47	-	51/42/42	50/46/41	52/44/-
Fussraum v./Knieaum 2. Reihe/3. Reihe	cm	39-62/9-29/0-41	-	35-56/14-37/20	34-53/24-47/10-37	35-59/5-53/-
Kofferraumvolumen min./max.	dm³	875-3145	477-1577	535-1630	590-1755	265-2430
Automatikgetriebe	x = Serie / - = nicht lieferbar	x	x	x	x	-
Garantie	Jahre/km	5/100 000	3/100 000	5/unbegrenzt	3/100 000	2/unbegrenzt
Preis (Diesel/4WD/7 Sitze) ab	Fr.	34 490.- (Quartz)	40 700.- (LT)	48 590.- (Style)	45 999.- (Intense S.)	42 850.- (Reference)
Test in AR	Nr./Jahr	7/2014	16/2009 ①	46/2012	9/2013	43/2011
Auf einem Blick * Werksangaben ① Im Test Chevrolet Captiva Sport 2000 VDCi Aut. AWD		Riesiges Platzangebot, sehr gutes Preis-Leistungs-Verhältnis; z. T. veraltete Design- und Detaillösungen, wenig fahraktiv, durstig.	Gutes Preis-Leistungs-Verhältnis, im Gegensatz zum Schwestermodell Opel Antara mit 3. Sitzreihe. Hoher Normverbrauch.	Preis-Leistungs-Verhältnis, hoher Komfort, wertiger Innenraum; weiches Fahrwerk, schlechter Zugang zu 3. Reihe.	Sehr gut: Platzverhältnisse, Basisausstattung, Fahrkomfort; Schlecht: Warnpiepser, lautes Heizgebläse, träge Heckklappe.	Grosszügige Platzverhältnisse, gute Traktion, niedriger Verbrauch; kein DSG für 4x4, dezente Fahrleistungen.