

Fahrbericht Chevrolet Cruze SW und Orlando: Fette Beute

Von Peter Schwerdtmann

Gute Zeiten für Familienväter. Junge und große Familien bieten sich zurzeit gute Chancen, nicht nur kostengünstig, sondern billig an einen Kombi oder sogar an einen Van zu kommen. Seit Chevrolet verkündet hat, sich aus Europa zurückzuziehen und den Markt allein Opel zu überlassen, purzeln die Preise für die Fahrzeuge aus koreanischer Produktion mit dem großen amerikanischen Namen dramatisch.

Gerade hatte der „Focus“ dem Chevrolet Orlando im November zum „Restwertriesen 2017“ gekürt, da verkündete General Motors (GM), dass man Chevrolet aus der Alten Welt zurückziehen werde. Nun sind die Autos durch den Rückzug nicht schlechter geworden, so dass das „Focus“-Kompliment teilweise sicher noch gilt. Jetzt können gerade Familien „fette Beute machen“; denn die Ausgangslage bei den Preisen hat sich nun einmal geändert. Familienfahrzeuge mit dem großen Chevy-Logo auf dem Kühlergrill werden selbst auf der Internetseite des Herstellers rund 6000 bis 8000 Euro niedriger als der alte Listenpreis angeboten.

Wir haben uns daraufhin einmal zwei typische Familienautos angesehen: den Kompakt-Kombi Chevrolet Cruze Station Wagon mit 1,4 Liter-Turbo-Benziner und den Chevrolet in der höchsten Ausstattungsstufe LTZ und den Van Chevrolet Orlando Diesel in der LT-Version. Laut Preisliste liegen beide bei einem nahezu identischen Listenpreis um die 25 000 Euro. Die Einstiegsversionen werden jetzt aber schon für 16 148 Euro (Orlando) bzw. 15 990 Euro (Cruze) angeboten. Ob die immer noch aktiven Chevrolet-Händler nicht auch schon bei tieferen Preisen einsteigen, ist sicher eine Frage beim Händler wert.

In aller Regel wird der Händler auch in Zukunft den Service und die Reparatur von Chevrolets anbieten. Wer jetzt kauft, steht also nicht allein. Aber sicherheitshalber sollte man auch diese Frage mit dem Händler der Wahl besprechen. Aber auch wenn ein Restrisiko bleibt: Chevrolets kosten jetzt neu so viel wie einjährige Gebrauchte.

Unser Cruze Station Wagon hatte den neuen 1,4-Liter-Vierzylinder-Benziner mit 103 kW /

140 PS und einem maximalen Drehmoment von 200 Newtonmetern (Nm) unter der Haube. Der beschleunigt den 1,4-Tonner in 9,5 Sekunden von 0 auf 100 km/h und bietet eine Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h. Die Werksangaben für den Normverbrauch (nach EU-Regeln) von 5,8 Litern auf 100 km übertrafen wir in der Praxis mit einem Durchschnitt oberhalb sieben Litern.

Wir erlebten unseren Cruze nicht als Sprinter. Der Benziner wirkt eher zäh. Sein Geradeauslauf könnte besser sein. Aber er sieht recht passabel aus, zeigt auch bei der Verarbeitung keine gravierenden Mängel, bietet Platz, ein angenehmes Ambiente und das in dieser Fahrzeugklasse übliche Maß an Variabilität. Mit einer Zuladung von mehr als einer halben Tonne erfüllt er die Aufgabe als Familienauto voll und ganz für zwei Erwachsene und maximal drei Kinder auf der Rücksitzbank.

Wer mehr unterbringen muss, der sollte sich schnell für einen Orlando mit dritter Sitzreihe interessieren. Unsere Empfehlung wäre hier die Version mit dem 120 kW / 163 PS-Diesel. Die braucht zwar 10,3 Sekunden von 0 auf 100 km/h und schafft in der Spitze nur 195 km/h, fühlt sich aber viel kraftvoller an als der Cruze mit Ottomotor, obwohl er rund 250 Kilogramm mehr auf die Waage bringt. Beim Verbrauch nehmen sich beide nichts. Der Orlando kann hier also nur die Preisdifferenz zwischen Super und Diesel kassieren.

Der Orlando empfiehlt sich als Auto auch für längere Touren. Sein Ambiente beeindruckt mehr als das des Cruze; die Verarbeitung geht ebenfalls in Ordnung. Auch die Flexibilität passt, ebenso die Zuladung mit 650 kg. Mit einem Wendelkreis von 11,3 Metern Durchmesser und seiner Länge von 4,65 Metern (3 cm kürzer als der Cruze Kombi) und der guten Übersicht von der erhöhten Sichtposition ist er auch in Innenstädten nicht fehl am Platze. (ampnet/Sm)

Daten Chevrolet Orlando LT Diesel

Länge x Breite x Höhe (m): 4,65 x 1,84 x 1,62

Motor: R4-Diesel, 1998 ccm, Turbo, Direkteinspritzung

Leistung: 120 kW / 163 PS bei 3800 U/min

Max. Drehmoment: 360 bei 2000 U/min

Höchstgeschwindigkeit: 195 km/h

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 10,3 Sek.

Verbrauch (nach EU-Norm): 5,3 Liter

CO₂-Emissionen: 139 g/km (Euro 5)

Leergewicht / Zuladung: min. 1655 kg / max. 650 kg

Kofferraumvolumen (je nach Sitzreihen): 101 - 1594 Liter
Max. Anhängelast: 1500 kg
Wendekreis: 11,3 m
Räder / Reifen: 7J x 17 / 225/50 R 17
Luftwiderstandsbeiwert: 0,327
Basispreis: 24 900 Euro

Daten Chevrolet Cruze Station Wagon LTZ 1.4L Turbo

Länge x Breite x Höhe (m): 4,68 x 1,80 x 1,52
Motor: R4-Benziner, 1364 ccm, Turbo, Direkteinspritzung
Leistung: 103 kW / 140 PS bei 6000 U/min
Max. Drehmoment: 200 Nm von 1850 - 4900 U/min
Höchstgeschwindigkeit: 200 km/h
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 9,5 Sek.
Verbrauch (nach EU-Norm): 5,8 Liter
CO2-Emissionen: 136 g/km (Euro 5)
Leergewicht / Zuladung: min. 1415 kg / max. 535 kg
Kofferraumvolumen: 500 - 1478 Liter
Max. Anhängelast: 1200 kg
Wendekreis: 10,9 m
Räder / Reifen: 7J x 17 / 215/50 R 17
Luftwiderstandsbeiwert: 0,343
Basispreis: 25 490 Euro

Bilder zum Artikel



Chevrolet Orlando.



Chevrolet Orlando.



Chevrolet Orlando.



Chevrolet Orlando.



Chevrolet Orlando.



Chevrolet Orlando.



Chevrolet Orlando.



Chevrolet Orlando.



Chevrolet Orlando.



Chevrolet Orlando.



Chevrolet Orlando.



Chevrolet Orlando.



Chevrolet Orlando.



Chevrolet Orlando.



Chevrolet Orlando.



Chevrolet Orlando.



Chevrolet Cruze Station Wagon.



Chevrolet Cruze Station Wagon.



Chevrolet Cruze Station Wagon.



Chevrolet Cruze Station Wagon.



Chevrolet Cruze Station Wagon.



Chevrolet Cruze Station Wagon.



Chevrolet Cruze Station Wagon.



Chevrolet Cruze Station Wagon.



Chevrolet Cruze 2.0 TD LTZ Station Wagon.



Chevrolet Cruze.
