

Fahrbericht Chevrolet Orlando 1.4T LTZ: Europäisch korrekt

Von Jens Riedel

Das Segment der Kompakt-Vans ist hart umkämpft und selbst eine Marke wie Dacia geht hier inzwischen auf Käuferjagd. Die Fahrzeuggattung stammt ursprünglich aus den USA und hat sich längst und vor allem mit komprimierten Maßen inzwischen auch in der alten Welt einen festen Platz erobert. Und selbst eine ur-amerikanische Firma wie Chevrolet bietet mittlerweile einen Kompakt-Van an: den Orlando.

Auch wenn er einen amerikanischen Namen trägt und in Südkorea gebaut wird, der Orlando könnte auch aus Europa kommen. Da sind zum einen die kompakten Abmessungen, die so gar nichts Amerikanisches haben. Mit 4,65 Metern ist der siebensitzige Chevrolet zwar 16 Zentimeter länger als der Klassenprimus von VW, aber immer noch kompakt genug und drei Zentimeter kürzer als der Kombi (Cruze Station Wagon) aus dem eigenen Haus. Der Orlando erfreut zudem durch seine hohe Lenkpräzision und ein ebenfalls auf den europäischen Geschmack abgestimmtes Fahrwerk, dessen Straffheit sogar ruhig noch ein wenig geringer hätte ausfallen dürfen.

Markentypisch und charakteristisch ist die bullige Fronteinheit mit dem großen Logo im Kühlergrill. Sie strahlt Selbstbewusstsein aus. In der Seitenansicht dagegen gibt sich der Orlando deutlich flacher und gestreckter als viele andere Kompaktvans, was ihm eine leicht sportliche Note verleiht. Das Design an sich darf als klassisch zeitlos gelten. Doch wer schön sein will, muss leiden. Die Sicht nach schräg hinten ist sehr eingeschränkt und selbst der neunjährige Junior bemängelt in Reihe drei das doch etwas klein geratene Fenster an seinem Platz. Warum es nur links und nicht auch rechts über dem hinteren Kotflügel einen Becherhalter für Passagier Nummer sechs oder sieben gibt, blieb uns ein Rätsel.

Auf den beiden hinteren Sitzen gibt es dafür aber erstaunlich viel Kopffreiheit und mit den neigungsverstellbaren Lehnen in Reihe zwei lässt sich auch noch etwas mehr

Kniefreiheit herausschlagen. Selbst Erwachsene können es so eine gewisse Zeit ganz hinten aushalten. Hier machen sich die Zusatz-Zentimeter gegenüber der Konkurrenz durchaus bemerkbar. Nicht ganz so geglückt ist der Klappmechanismus zum Erreichen der dritten Reihe. Wer nicht genug Schwung nimmt, der erlebt, dass sich nur die Rückenlehne der zweiten Sitzreihe umlegt, nicht aber die Sitzfläche mit hochklappt.

Auch sonstige Transportaufgaben löst der Orlando mehr als zufrieden stellend. Mit dem Modelljahr 2013 hielt ein klappbarer Beifahrersitz Einzug in die Baureihe und eine ebene Ladefläche – wenn auch mit einer kleinen Lücke zwischen Kofferraumboden und flacher Lehne der zweiten Reihe – gab es ohnehin schon vorher.

Die optische Anmut des Hartplastiks im Interieur täuscht weichen Kunststoff vor und gehört zu den besten ihrer Art. Das flach nach vorn ansteigende Cockpit sorgt auf den vorderen Plätzen für ein großzügiges Raumgefühl. Prägende Stilelemente sind die fast schon turmartig aufragende Mittelkonsole mit dem gut platzierten Display an der Spitze sowie die in der Mitte geschwungene und bis in die Türen hineinreichende Blende in Klavierlack. Die Getränkehalter in den vorderen Türen nehmen problemlos auch 0,75-Liter-Flaschen auf.

Der seit diesem Jahr erhältliche neue Turbobenziner fühlt sich ebenfalls europäischen Gedankengut verpflichtet und nicht dem Herkunftsland der Marke. Bei 103 kW / 140 PS aus 1,4 Litern Hubraum ist der Vierzylinder des Orlando ein Vertreter der Downsizing-Philosophie. Bislang arbeitete hier ein gleich starkes 1,8-Liter-Aggregat, das Chevrolet seltsamerweise vorerst weiter im Programm führt und der über einen halben Liter (nach EU-Norm) mehr verbraucht.

Der in den unteren Gängen äußerst spritzige Motor verleitet auf der Landstraße zu einer sehr dynamischen Fahrweise, lässt aber dank seiner Elastizität auch eine schaltfaule Fahrweise zu. Geschaltet werden darf getrost bei 1500 Touren, liegt das maximale Drehmoment doch schon bei 1850 Umdrehungen in der Minute an. So lässt sich auch in der Stadt zeitweilig im sechsten Gang bummeln.

Die Stopp/Start-Automatik funktioniert anstandslos und zuverlässiger als in vielen anderen Fahrzeugen. Gleichwohl dürfen keine Wunder erwartet werden. Der EU-Normzyklus attestiert dem Orlando einen durchschnittlichen Kraftstoffverbrauch von 6,4 Litern auf 100 Kilometer. Uns signalisierte der Bordcomputer Teilverbräuche von 7,8 Litern bei recht zurückhaltender Fahrweise und 10,5 Litern nach einem schnellen Stück Autobahn. In der Regel bewegten wir uns im Bereich von 8,5 Litern und leicht darüber. In der Topausstattung LTZ für 26 895 Euro mangelt es dem Orlando 1.4T so gut wie an

nichts. Es gibt unter anderem Lederausstattung und Glas-Hub-Schiebedach, Sitzheizung vorn, ein Navigationssystem mit Rückfahrkamera, Tempomat, Kinderspiegel, Klimatechnik und ... und ... und. Beim Preis-Leistungsverhältnis lässt der Orlando also seine europäische Korrektheit gerne wieder fallen.

Ganz ehrlich? Vergessen Sie den Chevrolet Cruze Station Wagon und greifen Sie gleich zum Orlando, wenn es das Budget hergibt. Er ist für - je nach Ausstattung und Motorisierung – rund 2400 bis 3600 Euro mehr – das deutlich bessere Auto. (ampnet/jri)

Daten Chevrolet Orlando 1.4T

Länge x Breite x Höhe (in m): 4,65 x 1,84 x 1,64

Motor: Vier-Zylinder-Ottomotor, 1362 ccm, Direkteinspritzung, Turbo

Leistung: 103 kW/ 140 PS bei 4900 U/min

Maximales Drehmoment: 200 Nm bei 1850 U/min

Verbrauch (Schnitt nach EU-Norm): 6,4 Liter/100 km

Kohlendioxidemission: 149 g/km / Euro 5

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 11 Sekunden

Höchstgeschwindigkeit: 200 km/h

Luftwiderstandsbeiwert: 0,325

Leergewicht / Zuladung (maximal): 1614 kg / 565 kg

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.