

Subaru Impreza 2.5 WRX STI

Stufenhecklimousine der unteren Mittelklasse (206 kW / 280 PS)

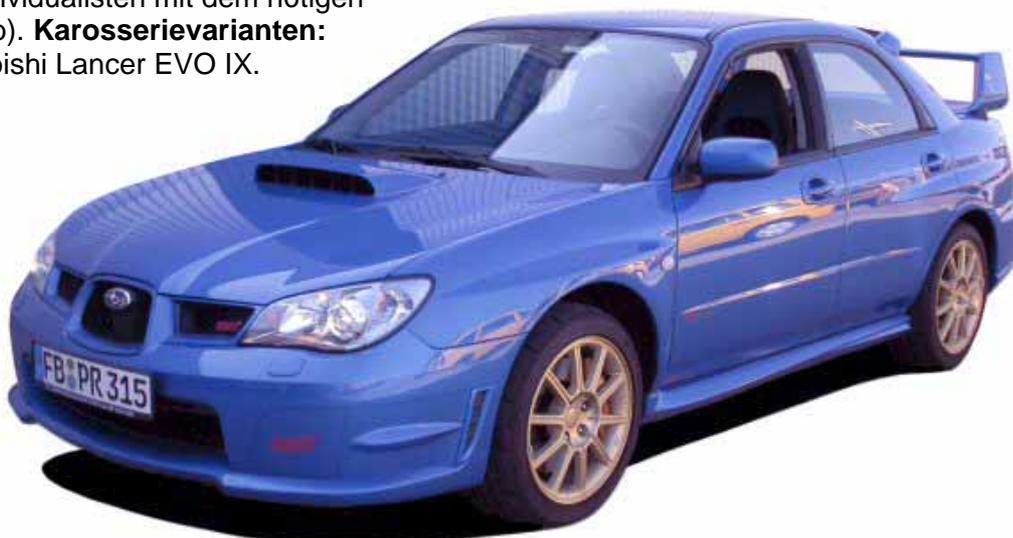
ADAC Testergebnis

Note 2,6

Mit dem Impreza WRX Sti stellt Subaru die letzte straßentaugliche Ausbaustufe des aus dem Rallyesport bekannten und erfolgreichen Allradgefährtes vor. Ausgestattet mit permanentem Allradantrieb, Sperrdifferentialen an beiden Achsen und einem manuell verstellbaren Mitteldifferential besitzt das Fahrzeug ein bewährtes und kaum schlagbares Antriebskonzept für sportliche Fahrten auf und abseits befestigter Straßen. Der 2.5 l Turbo-Boxermotor liefert mit seinen 280 PS die nötige Leistung, die man wie bei fast keinem anderen Fahrzeug in den ersten drei Gängen zu spüren bekommt. Über den Verbrauch darf man dabei nicht nachdenken, ebenso wenig über die aktive und passive Sicherheit, mit der es ohne ESP und Kopfairbags schlecht bestellt ist. Eine Fahrmaschine mit unverwechselbarem Design für Individualisten mit dem nötigen Kleingeld (ab ca. 40.000 Euro). **Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** Mitsubishi Lancer EVO IX.

- + gute Verarbeitung
- + kräftiger Motor
- + gutes Allradkonzept
- + satte Kurvenlage
- + agiles Fahrverhalten

- hoher Verbrauch
- kein ESP
- keine Kopfairbags
- hohe Kosten
- schlechter Wiederverkauf



Karosserie/Kofferraum

Note 3,1

Verarbeitung

Note: 2,5

Die Verarbeitung der Karosserie macht einen recht guten Eindruck. Eine Lufthutze auf der Motorhaube sowie ein sehr auffälliger Heckspoiler betonen das sportliche Erscheinungsbild des reinrassigen Sportgeräts. Der Innenraum ist schlicht gehalten und vom "normalen" Imprezza nur durch die Alu-Pedale, die blau bezogenen Schalensitze, sowie ledergepolsterte Schalt-, Handbremshebel und Lenkrad zu unterscheiden. Die Lenkstockhebel sind immer noch nach altem, typisch japanischem Stil gefertigt und

machen keinen hochwertigen Eindruck. Das Interieur ist sachlich und unauffällig, Verarbeitung und Materialqualität sind durchschnittlich.

- + Der Unterboden des WRX ist teils gekapselt und überwiegend glattflächig, was dem Schutz vor Verschmutzung, insbesondere bei zügigen Geländefahrten, zugute kommt.
- Bei einer Reifenpanne steht nur ein schmales Notrad zur Verfügung.

Sicht

Note: 2,7

Die Rundumsicht des Subaru Impreza ist alles in allem durchschnittlich. Beim WRX STi stören die Lufthutze auf der Motorhaube und der gewaltige Heckspoiler. Die Sicht in den Spiegeln ist ebenfalls durchschnittlich.

- + Xenonscheinwerfer mit Reinigungsanlage sind Serie, ebenso elektrisch einstell- und beheizbare Außenspiegel.
- Eine Rückwärts-Einparkhilfe ist nicht im Angebot.

Ein-/Ausstieg

Note: 3,2

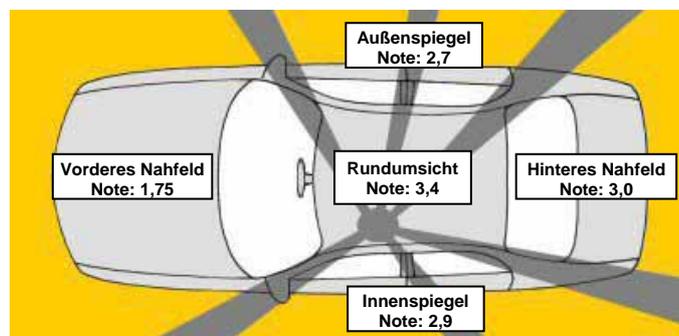
Der Zustieg ist vorne und hinten durchschnittlich, der niedrige Schweller wirkt sich positiv aus, die breiten Sitzwangen der vorderen Sportsitze dagegen wieder ein wenig negativ. Alles in allem aber unproblematisch.

- + Für die Zentralverriegelung gibt es eine Fernbedienung, deren Tasten ziemlich lang gedrückt werden müssen, bis eine Reaktion stattfindet.
- Die Türaufhalter sind relativ schwach.

Kofferraum-Volumen

Note: 3,4

Mit 350 l ist der Kofferraum für die Klasse noch durchschnittlich. Die übrigen Versionen des Imprezza haben geringfügig mehr Kofferraumvolumen; beim Sti geht etwas Laderaum durch den Tank für die Ladeluftkühler-Sprühanlage verloren.



Die Rundumsicht-Note informiert, wie stark die Fensterposten und Kopfstützen die Sicht des Fahrers einschränken. 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.



Mit 350 l Volumen ist der Kofferraum des Stufenheck-Impreza nicht größer als bei den Schrägheckmodellen der Konkurrenz.

Kofferraum-Zugänglichkeit **Note: 3,7**

Der Kofferraumdeckel ist nur mit dem Zündschlüssel oder einem Hebel im Fahrer-Einstiegsbereich zu entriegeln. Öffnen bedarf einer Unterstützung, da die Klappe nicht von selbst aufschwingt. Die Ladeöffnung ist - wie bei Stufenheck-Limousinen üblich - nur durchschnittlich groß, der Laderaum aber durch das praktische Format recht gut nutzbar.

Kofferraum-Variabilität **Note: 4,5**

- + Für den Transport schmaler, langer Gegenstände (Ski etc.) ist eine Durchladeluke vorhanden.
- Die Rücksitzbank ist nicht umklappbar, somit der Kofferraum nicht erweiterbar.

Innenraum **Note 2,6**

Bedienung **Note: 2,0**

- + Der Impreza ist einfach zu bedienen. Lenkrad (höhereinstellbar), Pedale, Schalthebel und Zündschloss (beleuchtet) liegen günstig. Die Bedienelemente der serienmäßigen Klimaautomatik sind ebenfalls gut angeordnet und in ihrer Funktionsweise klar verständlich. Die Instrumente mit rot leuchtenden Zeigern sind sehr gut abzulesen, Schalter befinden sich überwiegend dort, wo man sie vermutet. Die elektrischen Spiegel und Fensterheber sind ebenfalls serienmäßig (nur am Fahrerplatz mit Antippautomatik). Das optionale Navigationssystem mit Monochromdisplay lässt sich verhältnismäßig leicht einstellen. Da der Impreza keine großartigen Spielereien vorweist (Bordcomputer etc.), ist die Bedienung einfach, keine lange Eingewöhnung notwendig.
- Dafür vermisst man wichtige Dinge wie eine Kraftstoff-Verbrauchsanzeige, Leseleuchten hinten, ein beleuchtetes Hand-



Auch wenn der Fahrerplatz wenig sportliche Atmosphäre verstrahlt, stimmen doch Funktionalität und Verarbeitungsqualität.

schuhfach und Ablagen für die hinteren Mitfahrer. Auch ein Tempomat wird nicht angeboten, ungewöhnlich für diese Klasse.

Raumangebot vorne **Note: 2,8**

Die vorderen Sitze lassen sich für Personen bis zu einer Größe von 1,90 m zurückschieben. Die Innenbreite ist recht knapp bemessen, das subjektive Raumempfinden aber passabel.

Raumangebot hinten **Note: 3,5**

Sind die vorderen Sitze für 1,85 m große Personen eingestellt, so reicht die Beinfreiheit hinten noch für 1,80 m große Insassen aus. Auch hinten ist das Fahrzeug im Vergleich zu seinen Konkurrenten nicht allzu breit, das Raumgefühl eher knapp, zu zweit aber in Ordnung. Der Sitzplatz in der Mitte ist ohnehin nur kleineren Personen für kurze Strecken zumutbar.

Komfort **Note 2,2**

Federung **Note: 2,5**

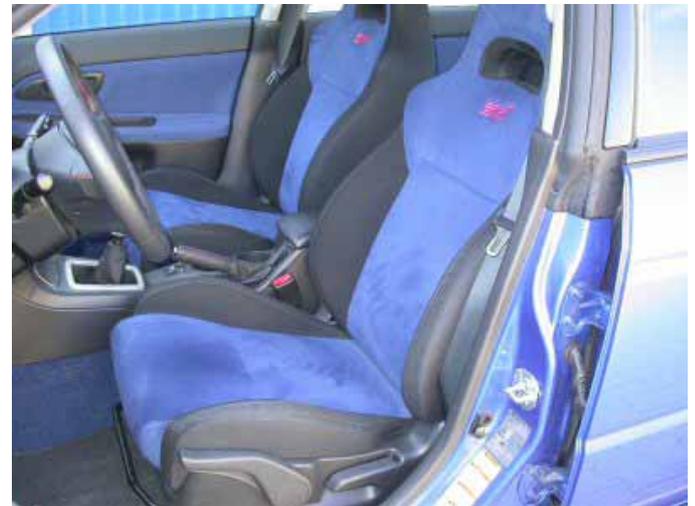
Das Fahrwerk ist kompromisslos auf eine sportliche Fahrweise ausgelegt und dementsprechend hart abgestimmt. Das hat zur Folge, dass man Unebenheiten und Einzelhindernisse sehr deutlich zu spüren bekommt. Allerdings ist der Komfort noch alltags-tauglich und nicht völlig dahin. Bei schnelleren Autobahnfahrten liegt der Wagen erstaunlich ruhig auf der Straße.

- + Wanken und Seitenneigung in Kurven treten kaum auf.

Sitze **Note: 1,8**

Hinten sitzen die Mitfahrer recht angenehm in den relativ weichen Sitzen. Die Lehnen sind dort hoch genug, Seitenhalt und Sitzposition insgesamt passabel. Alle Passagiere außer dem Fahrer haben Haltegriffe am Dach.

- + Die vorderen serienmäßigen Sportsitze sind gut konturiert und bieten den Insassen auch bei zügiger Kurvenfahrt gute Körperunterstützung und ordentlichen Seitenhalt. Der Fahrer kann sein linkes Bein optimal abstützen und hat eine entspannte Sitzposition. Der blaue Wildlederbezug der Vordersitze ist gelocht, damit atmungsaktiv und durch seine Oberflächenbeschaffenheit angenehm griffig.



Die hervorragenden Sportsitze geben auch beim Einsatz auf nicht öffentlichen Straßen ausreichend Seitenhalt.

Innengeräusch **Note: 3,5**

Das gemessene Innengeräusch ist bei 130 km/h noch durchschnittlich. Fährt man das erste mal mit dem Wagen, erwartet man beim Starten des Motors ein dumpf brummendes Motor- und Auspuffgeräusch. Dem ist jedoch nicht so, so mancher Sportbegeisterte mag sogar enttäuscht sein. Der Wagen läuft ruhig, kaum anders als ein durchschnittliches Familienauto. Auch bei höheren Drehzahlen bleibt das Auspuffgeräusch moderat. Deutlicher wahrzunehmen ist das Pfeifen von Turbolader und Getriebezahnrädern, wie man es von Rallye-Autos kennt, ein Genuss für Liebhaber solcher Gefährte.

Heizung, Lüftung **Note: 1,9**

(Heizungstest bei -10°C in der ADAC-Klimakammer)

- + Die Heizwirkung im Impreza WRX ist gut. Vorne werden nach

kurzer Zeit angenehme Temperaturen im Innenraum erreicht, hinten dauert es etwas länger. Die serienmäßige Klimaanlage sorgt im Sommer für rasche Abkühlung und lässt sich gut einstellen.

- Die hinteren Seitenfenster lassen sich nur etwa zu zwei Dritteln öffnen.



Heizung - Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C.

Motor/Antrieb

Note 1,2

Fahrleistungen

Note: 0,6

- + Der 2.5 Liter Turbo-Boxer sorgt mit seinen 280 PS für Fahrleistungen, die in dieser Klasse ihresgleichen suchen. Da wegen des permanenten Allradantriebes so gut wie kein Schlupf vorhanden ist, spürt man insbesondere in den ersten drei Gängen einen Schub, den kaum ein anderes modernes Serienfahrzeug subjektiv vermittelt.

Laufkultur

Note: 2,0

- + Der Boxermotor ist als solcher klar vernehmbar, läuft aber nicht unkultiviert und dreht bis in hohe Drehzahlbereiche sauber und vibrationsarm.

Schaltung

Note: 1,7

- + Die Vorwärtsgänge sind präzise geführt und lassen sich bei kurzen Schaltwegen leicht einlegen. Schnelles Schalten in den Rückwärtsgang kann dagegen leichtes Kratzen im Getriebe verursachen.

Getriebeabstufung

Note: 1,0

- + Die sechs Gänge sind optimal auf die Charakteristik des Motors abgestimmt und bieten sowohl bei Fahrten auf Landstraßen oder kurvigen Passstrecken, wie auch bei schnellen Autobahnpassagen stets ein passendes Übersetzungsverhältnis.

Fahreigenschaften

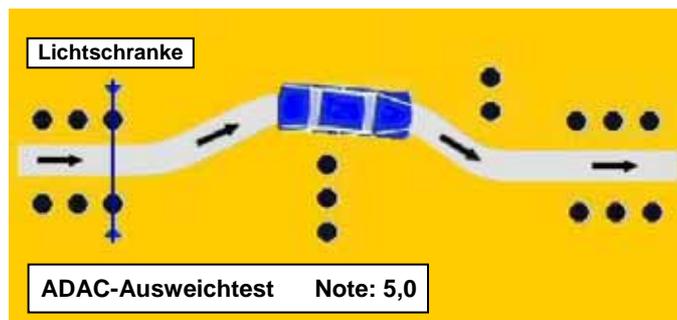
Note 2,2

Fahrstabilität

Note: 3,9

Der WRX Sti ist ein wahrer Handling-Künstler und lässt sich gezielt in jede Kurve steuern, liegt dabei souverän und ist sehr gut kontrollierbar. Dass ein Fahrzeug für über 40.000 Euro jedoch ohne elektronisches Stabilitätsprogramm auskommen muss, ist dennoch nicht akzeptabel. Gerade da dieses Fahrzeug sehr dazu verleitet, den Grenzbereich auszunutzen, sollte dieses lebensrettende Ausstattungsmerkmal obligatorisch sein.

- + Das ausgeklügelte und seit Jahren bewährte Allradkonzept von Subaru, im Impreza WRX Sti noch erweitert durch ein manuell einstellbares Mitteldifferential, bietet ein Höchstmaß an Traktion,



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.

auch auf losem Untergrund - die Traktionskontrolle vermisst man nicht wirklich.

- Den ADAC Ausweichtest besteht der Impreza nicht. Durch das fehlende ESP führt das scharfe Einlenken in die erste, spätestens aber das Zurücksteuern in die zweite Ausweichgasse zum sicheren Ausbrechen und unkontrollierbaren Schleudern - mangelhaft.

Kurvenverhalten

Note: 1,7

- + Das Eigenlenkverhalten ist unkritisch untersteuernd. Durch gezielten Einsatz des Gaspedals in Kurven in Verbindung mit einer entsprechenden Einstellung der Kraftverteilung auf die Hinterachse kann das Fahrzeug zum Übersteuern werden, was dann aber gewollt ist und ein besonders zügiges Umfahren von Kurven ermöglicht - entsprechendes Fahrkönnen vorausgesetzt.

Lenkung

Note: 2,3

- + Die Lenkung ist sehr präzise, spricht hervorragend an und vermittelt guten Fahrbahnkontakt.
- Was die Handlichkeit beim Rangieren angeht, so ist diese wegen der nicht ganz leichtgängigen Lenkung, dem sich in besonders eng gefahrenen Kurven verspannenden Antriebsstrang und dem sehr großen Wendekreis nicht gut.

Bremse

Note: 1,0

- + Die speziell im Impreza WRX Sti zum Einsatz kommende Brembo-Bremsanlage mit vier innenbelüfteten Bremsscheiben sorgt für eine erstklassige Verzögerung bei zehnmahliger Bremswegmessung von 100 km/h zum Stillstand. Durchschnittlich 34 m ohne erkennbare Tendenz zum Fading sind Weltklasse und garantieren sicheres Verzögern in allen Fahrsituationen (halbe Zuladung, Serienreifen). ABS sorgt für gute Spurhaltung auch bei weniger griffiger Fahrbahn oder beim Bremsen in der Kurve.
- Die Bremse erfordert hohen Pedaldruck, um ihr Potenzial zu realisieren.

Sicherheit

Note 3,5

Aktive Sicherheit - Systeme

Note: 5,2

- Das aktive Sicherheitsniveau im Impreza ist sehr niedrig. Das Fahrzeug hat weder ESP noch einen Bremsassistent. Auch kann es nicht durch weitere Features wie LED-Rückleuchten oder Fahrerassistenzsysteme punkten. Hinzu kommt der auf der linken Seite ungünstig angeordnete Tankstutzen, der bei leerem Tank auf der Autobahn gefährlich werden kann. Auch die Lehnen der Vordersitze, die beim Einstellen versehentlich nach hinten wegklappen könnten, sind nicht optimal. Insgesamt sehr schwach in diesem Punkt.

Passive Sicherheit - Insassen

Note: 2,4

- + Das Fahrzeug verfügt neben Frontairbags über Seitenairbags in den Vordersitzen, die eine zusätzliche Kopfschutzfunktion bieten. Das Sicherheitspotenzial eines echten Curtain-Kopfairbags besitzen diese Systeme jedoch bei einem Seitencrash nicht. Zusammen mit dem Gurtwarner liegt das Fahrzeug beim EuroNCAP Crashtest auf dem Niveau eines Vier-Sterne-Autos. Die vorderen, im Sitz integrierten und damit nicht einstellbaren (auch nicht aktiven) Kopfstützen sind für Personen bis zu einer Größe von 1,80 m ausreichend hoch; der Abstand zu den Köpfen ist gering. An den sehr stabilen, griffgerechten Türgriffen lässt sich sehr hohe Zugkraft aufbringen. So kann man nach einem Unfall verklemmte Türen öffnen.
- Die Rücksitzlehne ist lediglich im Bereich der links und rechts Sitzenden etwas weiter nach oben ausgeformt, von richtigen Kopfstützen kann man hier nicht sprechen - mangelhaft. Die vorderen Kopfstützen sind etwas schmal.

Kindersicherheit

Note: 2,4

- + Auf den Rücksitzen des Impreza ist die Montage von Kindersitzen recht gut möglich, auch mittels Isofix (mit zusätzlichen Top-Tether-Befestigungspunkten an der Hutablage).
- Der hintere Mittelsitz ist laut Hersteller nicht freigegeben für die Befestigung eines Kindersitzes, obgleich die Gurtgeometrie dies zulassen würde. Auf dem Beifahrersitz dürfen keine rückwärtsgerichteten Babyschalen montiert werden, weil die Airbags dort nicht deaktivierbar sind. Die weiche Rücksitzbank gewährleistet keine lagestabile Befestigung der Sitze über das Gurtsystem, daher ist die Verwendung von Isofix vorzuziehen.

Fußgängerschutz

Note: 5,0

- Das Verletzungsrisiko bei Unfällen mit Fußgängern ist beim Impreza WRX Sti sehr hoch. Zum einen ist es die Ansaughülse auf der Motorhaube, die einen Fußgänger bei einem frontalen Unfall schwer verletzen könnte. Aber auch der riesige Heckflügel auf dem Kofferraumdeckel stellt ein hohes Risiko für Fußgänger oder hinten auffahrende Zweiradfahrer dar.

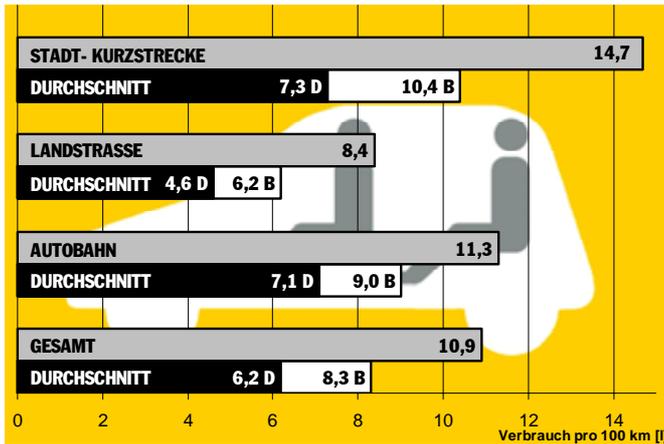
Verbrauch/Umwelt

Note 3,3

Verbrauch

Note: 5,5

- Die Kraftstoffverbräuche sind sehr hoch. Innerorts 14,7 l, außerorts 8,4 l und auf der Autobahn 11,3 l Super Plus auf 100 km sind heute zu Tage nicht mehr zeitgemäß. Der Durchschnittsverbrauch beträgt 10,9 l/100 km.



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

Abgas

Note: 1,1

- + Selbst bei diesem leistungsstarken Fahrzeug schaffen es die modernen Abgasreinigungssysteme, den Schadstoffausstoß auf niedrigem Niveau zu halten.

Wirtschaftlichkeit*

Note 5,5

Betriebskosten

Note: 5,5

- Der hohe Verbrauch, kombiniert mit dem teureren Super Plus Kraftstoff lässt die Ausgaben fürs Tanken in die Höhe schnellen.

Werkstatt- und Reifenkosten

Note: 5,5

Der Zahnriemen muss nach 105.000 km oder spätestens nach sieben Jahren gewechselt werden.

Subaru gewährt eine dreijährige Herstellergarantie bis maximal 100.000 Kilometer.

- Mit 15.000 km und 12 Monaten hat der Subaru relativ kurze Serviceabstände, die für dementsprechend häufige Werkstattaufenthalte sorgen. Erhöhte Kosten für Verschleiß-/Standardreparaturen sowie den Reifenersatz machen alle Chancen auf eine bessere Benotung zunichte.

Wertstabilität

Note: 5,5

- Dem Impreza kann aufgrund der starken Motorisierung sowie seines sehr individuellen Charakters nur eine niedrige Wertstabilität prognostiziert werden. Er wird sich nur schwer wieder an den Mann bringen lassen, da die Anzahl der Leute, die sich ein solches Auto kaufen, dünn gesät ist.

Kosten für Neuanschaffung

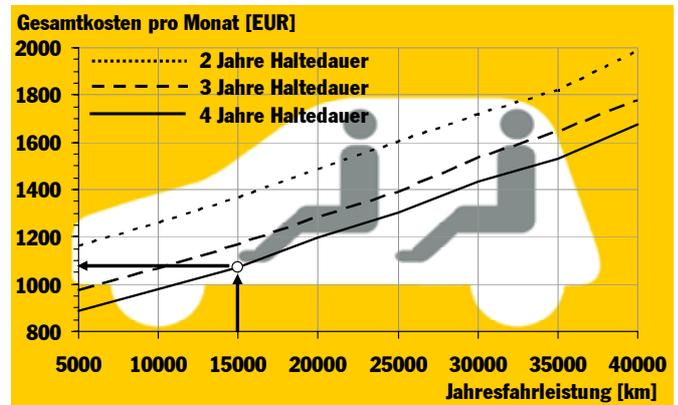
Note: 5,5

- Mit 40.900 Euro Grundpreis liegt der Subaru auch bei der Höhe der Anschaffungskosten ziemlich am oberen Ende der Klassenskala.

Fixkosten

Note: 5,5

- Die Ausgaben für die Versicherung, die den Großteil der fixen Kosten betragen, fordern beim Impreza einen tiefen Griff in den Geldbeutel seines Besitzers.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Autokosten (Beispiel: 1069 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

Die Motorvarianten

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	2.0 R	2.5 WRX	2.5 WRX STi
Aufbau/Türen	ST/4	ST/4	ST/4
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1994	4/2457	4/2457
Leistung [kW(PS)]	118(160)	169(230)	206(280)
Max.Drehmoment [Nm]bei U/min	186/3200	320/3600	392/4000
0-100 km/h[s]	8,8	5,9	5,4
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	210	230	255
Verbrauch pro 100 km [l]	9,2S	10,5SP	10,9SP
Versicherungsklassen KH/VK/TK	19/25/18	19/29/26	19/32/26
Steuerbefreiung [Euro](Monate)	-	-	-
Monatliche Gesamt-Kosten[Euro]	611	840	1068
Grundpreis[Euro]	20500	30700	40900

Aufbau:

ST = Stufenheck
SR = Schrägheck
CP = Coupe
CA = 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

Daten und Messwerte

4-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro4
Hubraum	2457 ccm
Leistung	206 kW (280 PS)
bei	5600 U/min
Maximales Drehmoment	392 Nm
bei	4000 U/min
Kraftübertragung	permanenter Allradantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	225/45R17W
Reifengröße (Testwagen)	225/45R17W
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	12,2 m/12,3 m
Höchstgeschwindigkeit	255 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	5,4 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3. Gang)	3,1 s
Bremsweg aus 100 km/h	34 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (SuperPlus)	10,9 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	14,7/8,4/11,3 l
CO ₂ -Ausstoß	256 g/km
Innengeräusch 130 km/h	72 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4465 mm/1740 mm/1440 mm
Leergewicht/Zuladung	1510 kg/390 kg
Kofferraumvolumen	350 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	500 kg/1200 kg
Dachlast	80 kg
Tankinhalt	60 l
Reichweite	550 km
Allgemeine Garantie	3 Jahre / 100.000 km
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte *kursiv*

Kosten

Monatliche Betriebskosten	204 Euro
Monatliche Werkstattkosten	88 Euro
Monatliche Fixkosten	221 Euro
Monatlicher Wertverlust	556 Euro
Monatliche Gesamtkosten	1069 Euro
(vierjährige Haltung, 15000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	19/32/26
Grundpreis	40900 Euro

Ausstattung

Technik

Allradantrieb (einstellbares Mitteldifferential)	Serie
Antriebsschlupf-Regelung	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Bremsassistent	nicht erhältlich
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	nicht erhältlich
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Parkhilfe, elektronisch	nicht erhältlich
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Xenonlicht	Serie

Innen

Airbag, Seite vorne (mit Kopfschutz)/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	nicht erhältlich
Drehzahlmesser (mit Schaltindikator)	Serie
Fahrersitz, höhen-/neigungseinstellbar	Serie/nicht erhältlich
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	nicht erhältlich
Isofix-Kindersicherungssystem	Serie
Klimaautomatik	Serie
Navigationssystem	1250 Euro°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	nicht erhältlich
Sitzbezüge, Leder	2060 Euro
Sitze, vorn, beheizbar	510 Euro
Skisack/Durchladeluke	Serie
Zentralverriegelung (mit Fernbedienung)	Serie

Außen

Außenspiegel, elektrisch einstellbar (und beheizbar)	Serie
Leichtmetallfelgen (17 Zoll, goldfarben)	Serie
Scheinwerfer-Reinigungsanlage	Serie

°im Testwagen vorhanden

Testzeugnis

Technik/Umwelt(Testergebnis)2,6

Karosserie/Kofferraum	3,1
Verarbeitung	2,5
Sicht	2,7
Ein-/Ausstieg	3,2
Kofferraum-Volumen	3,4
Kofferraum-Zugänglichkeit	3,7
Kofferraum-Variabilität	4,5
Innenraum	2,6
Bedienung	2,0
Raumangebot vorne	2,8
Raumangebot hinten	3,5
Innenraum-Variabilität	0,0
Komfort	2,2
Federung	2,5
Sitze	1,8
Innengeräusch	3,5
Heizung, Lüftung	1,9
Motor/Antrieb	1,2
Fahrleistungen	0,6
Laufkultur	2,0
Schaltung	1,7
Getriebeabstufung	1,0
Fahreigenschaften	2,2
Fahrstabilität	3,9
Kurvenverhalten	1,7
Lenkung	2,3
Bremse	1,0
Sicherheit	3,5
Aktive Sicherheit - Systeme	5,2
Passive Sicherheit - Insassen	2,4
Kindersicherheit	2,4
Fußgängerschutz	5,0
Umwelt	3,3
Verbrauch	5,5
Abgas	1,1
Wirtschaftlichkeit*	5,5
Betriebskosten*	5,5
Werkstatt-/Reifenkosten*	5,5
Wertstabilität*	5,5
Kosten für Neuanschaffung*	5,5
Fixkosten*	5,5

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt. Die Einzelbewertungen gehen mit unterschiedlicher Wichtung in die Gesamtnote ein, mit * gekennzeichnete Kriterien und Noten beziehen sich auf die Fahrzeugklasse.

Notenskala:

Sehr gut	0,6 - 1,5
Gut	1,6 - 2,5
Befriedigend	2,6 - 3,5
Ausreichend	3,6 - 4,5
Mangelhaft	4,6 - 5,5

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2006 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.03.2006 vergleichbar.

Alle Angaben (Daten, Ausstattung und Preise) entsprechen dem Stand Mai 2006