

## Mazda 3 Sport 1.6 CD DPF Active

Fünftürige Schräghecklimousine der unteren Mittelklasse (80 kW / 110 PS)

### ADAC Testergebnis

**Note 2,3**

Das Facelift des Mazda 3 fällt auf durch dezente Modifikationen an den Leuchten und Stoßfängern sowie im Innenraum, ansonsten hat sich an dem bewährten Fahrzeug äußerlich wenig geändert. Technische Neuerungen verbessern die Aerodynamik, Straßenlage und Sicherheit. Der vergleichsweise kleine 1,6 Liter Commonrail-Dieselmotor bewegt den Mazda überraschend zügig und ist dabei sparsam - der Partikelfilter ist gut für die Umwelt. Insgesamt ein solider Golf-Konkurrent, der mit überwiegend guten Eigenschaften überzeugt und dazu noch zuverlässig ist. **Karosserievarianten:** Stufenheck-Limousine. **Konkurrenten:** Alfa 147, Audi A3, Fiat Stilo, Ford Focus, Nissan Almera, Opel Astra, Peugeot 307, Renault Mégane, Toyota Corolla, VW Golf.

- + gute Verarbeitung
- + sichere Straßenlage (DSC)
- + kräftiger Motor
- + niedriger Verbrauch
- + kräftige Bremsen
- + Kopfairbags Serie
- + hohe Zuverlässigkeit
- schmales Notrad
- schlechte Rundumsicht
- hinten recht beengter Zustieg
- hohe Fixkosten



### Karosserie/Kofferraum

**Note 2,9**

#### Verarbeitung

**Note: 2,4**

- + Auch beim facelifteten Mazda 3 ist die Verarbeitung von Karosserie und Innenraum gut, die Türen schließen leicht und satt, Spaltabstände sind gleichmäßig. Leichte Modifikationen an den Stoßfängern, dem Kühlergrill und den Rückleuchten identifizieren das überarbeitete Modell. Das Interieur macht einen weitgehend soliden Eindruck, Dekorleisten in Klavierlack sorgen nun für ein

edles Ambiente. Der Motorraum ist nach unten geschlossen. So kann kaum Schmutz eindringen; die verbesserte Aerodynamik wirkt sich günstig auf den Kraftstoffverbrauch aus.

- Den Stoßfängern fehlen Schutzleisten für kleine Parkrempler; an den Türen befinden sich lediglich schmale lackierte Leisten. Die Kunststoffe von Armaturenbrett und Mittelkonsole sind hart und machen keinen hochwertigen Eindruck. Der Tankverschluss ist nicht in die zentrale Türverriegelung mit einbezogen. Bei einer Reifenpanne steht nur ein schmales Notrad zur Verfügung, mit dem man mit höchstens 80 km/h bis zur nächsten Werkstatt fahren kann. Ein vollwertiges Ersatzrad ist nicht zu bekommen und auch in der Mulde des Kofferraums nicht unterzubringen.

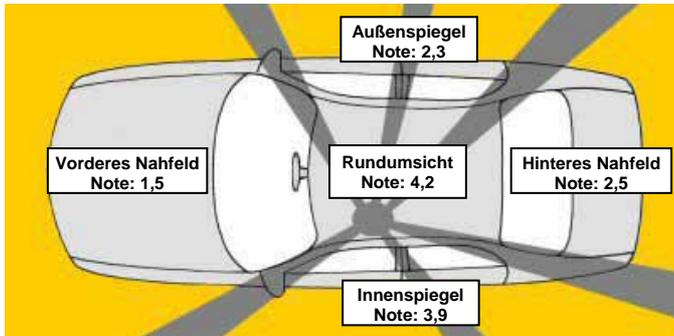
#### Sicht

**Note: 3,3**

- Die Karosserie ist nicht besonders übersichtlich; beim Zurücksehen stören der Dachpfosten rechts hinten und die Kopfstützen, die sich nicht versenken oder wegklappen lassen.
- + Die Außenspiegel sind beheizbar und bieten eine gute Sicht nach hinten. Auch der Blick zum Boden im Nahbereich ist beim Mazda 3 recht gut.
- Das Ergebnis in der ADAC Rundumsichtmessung ist aus den genannten Gründen relativ schwach; insbesondere die B- und C-Säulen behindern die Sicht stark. Der Innenspiegel ist relativ klein. Eine akustische Einparkhilfe ist nicht erhältlich. Ebenso fehlen Xenon-Scheinwerfer in der Aufpreisliste (beim Modell Top sind sie Serie).



Trotz der kleinen Dreiecksfenster ist die Sicht besonders nach schräg hinten stark eingeschränkt.



Die Rundumsicht-Note informiert, wie stark die Fensterpfosten 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.

### Ein-/Ausstieg

**Note: 3,0**

Vorne steigt man passabel, hinten wegen der recht schmalen Türen etwas beengt ein und aus. Hier sind auch die Türaufhalter sehr schwach, die Türen fallen bereits an leichter Steigung zu. Es gibt eine Fernbedienung für die zentrale Türverriegelung, mit der sich auch die Fenster öffnen und schließen lassen.

### Kofferraum-Volumen\*

**Note: 2,7**

Für die Fahrzeugklasse ist das Kofferraumvolumen mit 340 l durchschnittlich groß. Bei vorgeklappten Rücksitzlehnen erhöht es sich auf 640 l (gemessen bis zur Fensterunterkante).



Mit nun 340 l Volumen ist der Kofferraum des Mazda 3 ähnlich groß wie bei den Klassen-Konkurrenten VW Golf oder Opel Astra.

### Kofferraum-Zugänglichkeit

**Note: 2,4**

- + Der Kofferraum ist gut zugänglich. Der Griff der leicht anzuhebenden Heckklappe ist schmutzgeschützt und die Ladeöffnung sehr groß. Das Format ist zweckmäßig. Einziges Manko die recht hohe innere Bordwand, die ein starkes Anheben des Gepäcks erforderlich macht.
- Wenn die Rücksitzlehne vorgeklappt ist, ist der Boden nicht ganz eben; eine leichte Stufe stört beim Vorschieben von schwerem Ladegut.

### Kofferraum-Variabilität

**Note: 2,7**

- + Die klappbare, asymmetrisch geteilte Rücksitzlehne lässt sich mühelos vorklappen. Allerdings dürfen sich dabei die Vordersitze nicht zu weit hinten befinden.
- Es ist keine Durchladelupe erhältlich. Praktische Ablagen für kleine Utensilien fehlen.

## Innenraum

**Note 2,4**

### Bedienung

**Note: 2,2**

- + Die Bedienung ist überwiegend leicht und funktionell. Das Lenkrad kann in Höhe und Reichweite eingestellt werden und beinhaltet Bedienelemente für Radio und Tempomat. Die Instrumente sind groß und klar gezeichnet, beim Facelift fällt die dezent blaue Hintergrundbeleuchtung auf. Im Bordcomputer sind Momentan- und Durchschnittsverbrauch abrufbar. Das serienmäßige Radio liegt gut im Blickfeld, allerdings verwechselt man zu leicht den Lautstärkereger mit dem Drehknopf für die Sendereinstellung. Gegen Aufpreis ist ein DVD-Navigationssystem mit Kartendarstellung (versenkbares Farbdisplay) sowie für das Modell Top ein Soundsystem mit 20 GB Festplatte zu haben. Außenspiegel und Fenster (alle vier mit Antippautomatik auf- und abwärts) werden elektrisch bedient. Vorn sind Leseleuchten und viele praktische Ablagen vorhanden. Das Handschuhfach ist groß, leider nur bei eingeschaltetem Licht beleuchtet.
- Die Einsteller für Heizung, Innenluftzirkulation und Heckscheibenheizung liegen weit unten, Funktionssymbole sind teils schlecht zu erkennen, die Drehschalter werden leicht verwechselt. Für das Abblendlicht fehlt eine Kontrollleuchte. Hinten vermisst man eine separate Innenraumbeleuchtung.



Mit einer weitgehend funktionellen Bedienung und der sauberen Verarbeitung kann der Mazda punkten. Weniger gefallen die zu tiefe Anordnung der Bedienelemente für Heizung und Lüftung sowie die verwendeten Materialien im Innenraum.

### Raumangebot vorne\*

**Note: 1,9**

- + Auf den vorderen Sitzplätzen hat man durch die große Kopffreiheit und besonders durch die sehr große Innenraumbreite ein üppiges Raumgefühl. Der Fahrersitz lässt sich für ca. 1,90 m große Personen einstellen.

### Raumangebot hinten\*

**Note: 3,2**

Die Rücksitzbank ist für zwei Insassen ausgeformt, in der Mitte befindet sich ein schmaler Notsitz. Die Innenraumbreite ist groß und es mangelt nicht an Kopffreiheit. Die Kniefreiheit reicht allerdings höchstens für Mitfahrer bis ca. 1,80 m Größe, wenn vorne 1,85 m große Personen sitzen.

## Komfort

**Note 2,4**

### Federung

**Note: 2,3**

- + Die Fahrwerksabstimmung ist ein guter Kompromiss aus nicht zu weicher und nicht zu harter Auslegung. Besonders wenn man schneller fährt, werden die Unebenheiten gut geschluckt - der Wagen liegt dann ruhig auf der Straße. Das etwas bockige Verhalten bei langsamem Tempo ist durch verbesserte Fahrwerkskomponenten nun kaum noch zu spüren.

### Sitze

**Note: 2,3**

Die Vordersitze sind recht groß und bieten eine entspannte Sitz-

position; der Fahrersitz ist höhenstellbar, der Fahrer kann sich mit dem linken Bein fest abstützen. Allerdings sind die Lehnen dünn gepolstert, neue Stoffe lassen das Interieur jedoch hochwertiger erscheinen.

- + Durch die einstellbare Lordosenstütze sollte die Kontur der Lehne verschiedenen Fahrern anzupassen sein; leider liegt sie etwas zu hoch.
- Die Mitfahrer auf der Rückbank sitzen nicht sehr bequem, weil die Sitzfläche zu niedrig bzw. zu wenig nach hinten geneigt ist, liegen die bei Personen über 1,65 m die Oberschenkel nicht auf. Auch ist die Lehne etwas zu schräg.

### Innengeräusch

**Note: 3,0**

Bis ca. 130 km/h ist der Geräuschpegel durchschnittlich. Die laut Hersteller verbesserte Geräuschdämmung hat sich im Test nicht positiv niedergeschlagen, das Motorgeräusch ist immer noch deutlich wahrzunehmen; bei höheren Drehzahlen kommt ein leichtes Dröhnen hinzu.

### Heizung, Lüftung

**Note: 2,4**

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

Die Heizwirkung ist vorn recht gut, hinten aber schwächer. Es dauert durchschnittlich lang, bis die Luft angenehm erwärmt ist.

- + An heißen Tagen sorgt die serienmäßige Klimaautomatik für angenehme Temperaturen. Ein Pollenfilter ist vorhanden. Alle Fenster lassen sich vollständig öffnen.



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

### Motor/Antrieb

**Note 2,1**

#### Fahrleistungen\*

**Note: 2,0**

- + Der Dieselmotor hat zwar nur knapp 1,6 l Hubraum, ist aber dennoch durchzugsstark. Er zieht aus niedrigen Drehzahlen kräftig durch (kein Turboloch) und sorgt so für schnelles Spurten, wenn überholt werden soll. Auch die Endgeschwindigkeit ist verhältnismäßig hoch.

#### Laufkultur

**Note: 2,0**

- + Der Motor läuft in jedem Drehzahlbereich vibrationsarm und kultiviert.

#### Schaltung

**Note: 2,3**

- + Die Gänge sind präzise geführt und lassen sich recht leicht schalten.

#### Getriebeabstufung

**Note: 2,0**

- + Das Fünfgang-Getriebe ist gut an die Motorcharakteristik angepasst. Der Motor kann sein volles Temperament entwickeln und verfügt dennoch über genügend Drehzahlreserven.

### Fahreigenschaften

**Note 2,1**

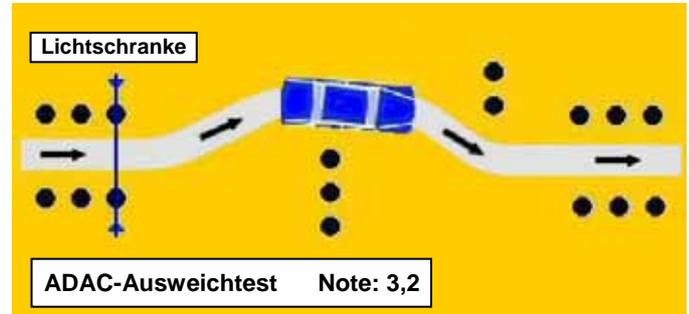
#### Fahrstabilität

**Note: 2,7**

Beim ADAC Ausweichtest schlägt sich der Mazda 3 durchschnittlich. Die Lenkung ist leichtgängig und ausreichend direkt, so kann ein Hindernis leicht umfahren werden; allerdings zeigt sich kurzzeitig eine deutliche Verhärtung beim Übergang in die dritte Gasse.

Der Wagen untersteuert zunächst geringfügig, bei der Einfahrt in die dritte Gasse drängt das Heck schließlich deutlich nach außen. ESP greift heftig ein und fängt den Wagen in der dritten Gasse sicher ab.

- + Das Fahrzeug verhält sich bei jedem Tempo sehr richtungsstabil. In Grenzsituationen greift ESP korrigierend ein und hilft dem Fahrer die Spur zu halten. Die elektronisch gesteuerte Traktionskontrolle sorgt dafür, dass die Antriebsräder auch auf rutschiger Fahrbahn kaum noch durchdrehen, wenn stark beschleunigt wird.



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.

### Kurvenverhalten

**Note: 1,7**

- + In Kurven untersteuert der Wagen - ein Verhalten, das auch weniger geübten Fahrern entgegen kommt. Ist das Tempo einmal zu hoch, hilft auch hier die Stabilitätskontrolle, den Wagen auf Kurs zu halten. Auf trockener Straße funktioniert das recht gut, auf nasser sollte das System früher wirken.

### Lenkung\*

**Note: 2,4**

- + Der Mazda 3 hat eine leichtgängige, nicht allzu direkte Lenkung. Der Wendekreis ist durchschnittlich groß (11,0 m). Die Lenkung spricht schnell an, ist weitgehend zielgenau und vermittelt ausreichend Kontakt zur Fahrbahn.

### Bremse

**Note: 1,8**

- + Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h sind bis zum Stillstand kurze 38 m erforderlich (Mittel aus zehn Messungen, halbe Beladung, Serienreifen). Die Bremse spricht spontan an und ist fein dosierbar. Der Bremsassistent hilft dem Fahrer das volle Potenzial der Bremse zu mobilisieren.

### Sicherheit

**Note 2,5**

#### Aktive Sicherheit - Assistenz-Systeme

**Note: 2,7**

Mit ESP und Bremsassistent erfüllt der Mazda 3 die Mindestanforderung auf dem Gebiet der aktiven Sicherheit.

#### Passive Sicherheit - Insassen

**Note: 2,5**

Die Kopfstützen reichen vorne und hinten für Insassen bis zu einer Größe von 1,75 m aus.

- + Der Mazda 3 ist neben Frontairbags auch serienmäßig mit Seitenairbags und durchgehenden Kopfairbags ausgestattet. Mazda stuft den Wagen selbst als 4-Sterne-Fahrzeug ein (EuroNCAP), offizielle Ergebnisse liegen nicht vor. An den stabilen, griffgerechten Türgriffen lässt sich hohe Zugkraft aufbringen. So kann man nach einem Unfall verklemmte Türen leichter öffnen.

#### Kindersicherheit

**Note: 2,0**

- + Auf den beiden äußeren Rücksitzplätzen können die meisten Kinderrückhaltesysteme mit den Gurten stabil befestigt werden, besser aber mit Isofix.

- Die Schlösser der Rücksitzgurte sind lose, dadurch ist Befestigen der Kinder-Rückhaltesysteme recht umständlich. Auf dem Beifahrersitz dürfen keine rückwärts gerichteten Kindersitze befestigt werden, weil sich der Frontairbag nicht deaktivieren lässt.

### Fußgängerschutz

**Note: 3,0**

Die Karosserie ist im vorderen Bereich weitgehend glattflächig, das Gefahrenpotenzial bei Unfällen mit Fußgängern moderat.

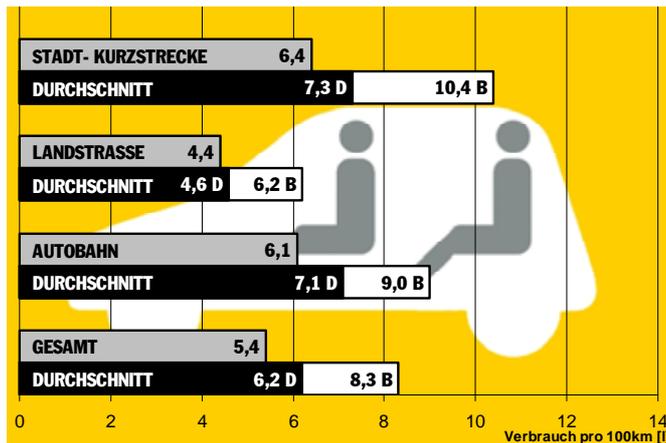
### Verbrauch/Umwelt

**Note 1,9**

#### Verbrauch\*

**Note: 2,2**

- + Der Verbrauch auf 100 km ist niedrig. Innerorts liegt er bei 6,4 l, außerorts bei 4,4 l und auf der Autobahn bei 6,1 l Diesel auf 100 km. Im Durchschnitt beträgt der Verbrauch 5,4 l.



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

### Abgas

**Note: 1,6**

- + Die Schadstoffanteile im Abgas sind - nicht zuletzt wegen des serienmäßigen Partikelfilters - niedrig.

### Wirtschaftlichkeit\*

**Note 3,0**

#### Betriebskosten

**Note: 0,9**

- + Günstiger Kraftstoffverbrauch, kombiniert mit dem nicht so teuren Dieselmotor, ergibt niedrigere Betriebskosten.

### Werkstatt- und Reifenkosten

**Note: 3,5**

Alle 12 Monate oder alle 20.000 km muss der Mazda zur Inspektion. Vor allem für den Normal- oder Wenigfahrer bedeutet der jährliche Abstand relativ kurze Inspektionsabstände und somit mehr Werkstattaufenthalte. Der Rußpartikelfilter benötigt alle 60.000 km eine Nachfüllung des Additivs und muss spätestens bei 120.000 km ersetzt werden.

- + Laut Hersteller wird eine qualitativ hochwertige Auspuffanlage verbaut. Der Zahnriemen muss erst nach 240.000 km oder spätestens nach 10 Jahren gewechselt werden. Zudem gewährt Mazda eine dreijährige Herstellergarantie bis maximal 100.000 km.

### Wertstabilität

**Note: 3,4**

Dem Mazda 3 kann ein beständiger Restwertverlauf prognostiziert werden. Dazu trägt auch der serienmäßige Rußpartikelfilter bei.

### Kosten für Neuanschaffung

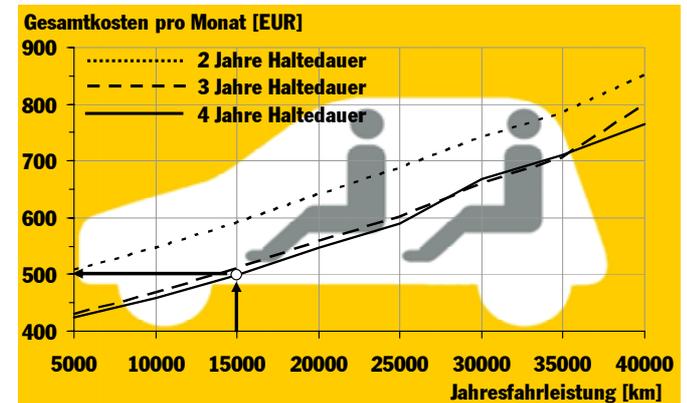
**Note: 3,9**

Bei den Anschaffungskosten liegt der Mazda gerade noch im Klassendurchschnitt.

### Fixkosten

**Note: 4,3**

- Den niedrigeren Betriebskosten stehen beim Diesel andererseits höhere fixe Ausgaben für die Steuer gegenüber. Die ungünstig hohen Typklasseneinstufungen lassen die Versicherungsbeiträge in die Höhe schnellen.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Autokosten (Beispiel: 498 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

### Die Motorvarianten

#### in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.4	1.6	2.0	MPS	1.6 CD DPF
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1349	4/1598	4/1999	4/2261	4/1560
Leistung [kW(PS)]	62(84)	77(105)	110(150)	191(260)	80(110)
Max.Drehmoment [Nm]bei U/min	122/4000	145/4000	187/4000	380/3000	240/1750
0-100 km/h[s]	14,5	11,2	9,1	6,1	11,6
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	169	182	202	250	182
Verbrauch pro 100 km [l]	7,4S	7,7S	8,3S	k.A.	5,4D
Versicherungsklassen KH/VK/TK	14/18/17	14/19/17	14/20/22	n.b.	17/20/23
Steuerbefreiung [Euro](Monate)	-	-	-	-	-
Monatliche Gesamt-Kosten[Euro]	447	502	558	k.A.	460
Grundpreis[Euro]	15400	19000	21000	23800	19300

#### 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 Diesel	Schadstoffklasse Euro4
Hubraum	1560 ccm
Leistung	80 kW (110 PS)
bei	4000 U/min
Maximales Drehmoment	240 Nm
bei	1750 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	205/55R16V
Reifengröße (Testwagen)	<b>205/55R16V</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	<b>10,95 m/11 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	182 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	11,6 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3. Gang)	<b>6,8 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	<b>38 m</b>
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	<b>5,4 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>6,4/4,4/6,1 l</b>
CO <sub>2</sub> -Ausstoß	<b>142 g/km</b>
Innengeräusch 130 km/h	<b>71 dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	4415 mm/1755 mm/1465 mm
Leergewicht/Zuladung	<b>1330 kg/495 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>340 l/640 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	600 kg/1300 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	55 l
Reichweite	<b>1015 km</b>
Allgemeine Garantie	3 Jahre / 100.000 km
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte *kursiv*

## Kosten

Monatliche Betriebskosten	<b>89 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten	<b>50 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>110 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>249 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>498 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/20/23
Grundpreis	21300 Euro

## Ausstattung

### Technik

Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Bremsassistent	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Parkhilfe, elektronisch	nicht erhältlich
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Reserverad, vollwertig (nur Notrad)	nicht erhältlich
Tempomat	200 Euro°
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht (Serie bei Modell Top)	nicht erhältlich

### Innen

Airbag, Seite vorne	Serie
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Audioanlage (mit CD-Wechsler)	Serie
Fahrersitz, höhen-/neigungseinstellbar	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	Serie
Isofix-Kindersicherungssystem	Serie
Klimaautomatik	Serie
Lenkrad, höhen-/längeinstellbar	Serie
Navigationssystem	2300 Euro°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar (60:40)	Serie
Sitzbezüge, Leder (nur für Modell Top)	nicht erhältlich
Skisack/Durchladeluke	Serie

### Außen

Außenspiegel, elektrisch einstell-/beheizbar	Serie
Leichtmetallfelgen (16 Zoll)	Serie
Schiebe-Hubdach (Glas, elektrisch)	770 Euro°

°im Testwagen vorhanden

## Testzeugnis

### Technik/Umwelt(Testergebnis)2,3

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

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 August 2006