

Opel Corsa 1.3 CDTI Cosmo

Dreitüriger Kleinwagen mit Schrägheck (66 kW / 90 PS)

ADAC Testergebnis

Note 2,3

Opel hat dem neuen Corsa ein schickes Kleid verpasst, das im EuroNCAP-Crash mit 5 Sternen Bestnoten erzielte. Technisch ist er up to date, mit elektronischem Stabilitätsprogramm, Kurvenlicht, Russ-Partikelfilter und einigem mehr. Und das neue, integrierte, ab Werk erhältliche Fahrrad-Haltesystem am Autoheck ist eine feine Sache. Nur Xenon gibt es nicht und auch ein Automatikgetriebe sucht man vergebens in der Aufpreisliste. Mit dem 1,3 Liter Diesel-Motor ist man recht flott unterwegs und muss nur selten an der Tankstelle Halt machen. Fazit: Sieht flott aus, fährt auch passabel, leider sieht man nach schräg hinten so gut wie nichts. In der Cosmo-Version ziemlich teuer: 17.460 €. **Karosserievarianten:** Fünftürer.

Konkurrenten: Fiat Grande Punto, Ford Fiesta, Nissan Micra, Peugeot 207, Renault Clio, Seat Ibiza, Toyota Yaris, VW Polo.

- + gute Verarbeitung
- + vorne viel Platz
- + gute Sitze
- + mit ESP sicheres Fahrverhalten
- + erstklassige Bremsen
- + Ruß-Partikelfilter erhältlich
- + 5 Sterne beim Crashtest
- + gute Eignung für Kindersitze
- sehr schlechte Rundumsicht
- stoßige Federung
- ungleichmäßige Lenkung
- hinten kurze Kopfstützen



Karosserie/Kofferraum

Note 2,9

Verarbeitung

Note: 2,5

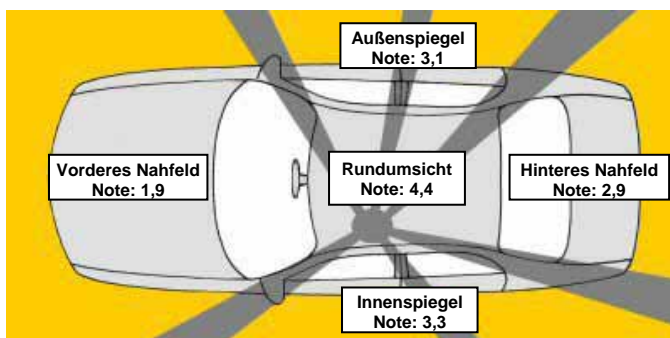
- + Auch der völlig neu entwickelte Corsa ist gut verarbeitet, das subjektive Qualitätsniveau liegt etwa auf gleicher Ebene, wie das des Vorgängers. Im Interieur findet man aufgeräumte Solidität vor, die Materialqualität überzeugt an allen Stellen. Die Tankklappe ist mit der Zentralverriegelung kombiniert. Die Karosseriefanken besitzen lackierte Schutzleisten gegen kleine Parkrempler.
- Der Motorraum ist von unten nicht gegen Verschmutzen ge-

schützt. Die Nebelscheinwerfer sind bruchgefährdet untergebracht. Die lackierten Türausschnitte sind ungeschützt gegen Verschmutzen von außen und gegen Verkratzen durch die Schuhe beim Einsteigen. Das Auswechseln der Scheinwerferlampen ist sehr mühevoll und kann einen Besuch in der Werkstatt erforderlich machen.

Sicht

Note: 3,0

- + Die Außenspiegel sind serienmäßig beheizbar; der Innenspiegel blendet automatisch ab. Optional wird adaptives Kurven- und



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen. 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.



Trotz der versenkbaren Kopfstützen ist die Sicht nach schräg hinten stark eingeschränkt.

Abbiegelicht, sowie eine Rückwärts-Einparkhilfe angeboten.

- Die besonders breiten Fensterpfosten der Heckpartie schränken die Sicht nach hinten sehr ein, da hilft es kaum, dass die Kopfstützen der Rückbank weit versenkbar sind. Zu leicht kann man beim Abbiegen einen Fahrradfahrer oder ein anderes Auto übersehen. Auch die Frontscheibenpfosten sind im unteren Bereich extrem breit, was beim Abbiegen stört. Die Armaturenbrettoberfläche spiegelt sich in der Windschutzscheibe. Anders als beim Vorgänger findet sich kein Xenonlicht in der Aufpreisliste.

Kurven- und Abbiegelicht

Die Scheinwerfer schwenken (abhängig von Lenk-radstellung und Geschwindigkeit) gemäß dem Straßenverlauf (rechtes Bild) und leuchten in Kurven hinein. Beim Abbiegen vergrößern zusätzliche Lampen die seitliche Ausleuchtung.



Ein-/Ausstieg

Note: 3,0

- + Vorne steigt man durch die breiten Türen und die günstige Höhe von Sitz und Schweller recht gut ein und aus; behindernd wirkt jedoch die flach verlaufende Dachlinie. Eine zentrale Türverriegelung mit Fernbedienung (Knöpfe können leicht verwechselt werden) ist serienmäßig.
- Hinten ist der Zustieg - wie bei allen Dreitürern - ziemlich beschwerlich. Etwas Erleichterung bringt die Easy-Entry Funktion, die auf beiden Seiten serienmäßig vorhanden ist.

Kofferraum-Volumen*

Note: 3,1

Das Kofferraumvolumen ist mit 235 l um etwa 10 l kleiner als das des Vorgängers, insgesamt aber noch durchschnittlich. Der Kofferraumbodenplatte kann auch eine Ebene höher fixiert werden und teilt dann das Volumen in 155 l oben und 80 l unten. Die Reserve-radmulde (leer wenn Fahrzeug mit Tyre-Fit geordert wird) fasst zusätzliche 35 Liter.

- + Wird die Rücksitzbank umgeklappt, stehen 530 l Laderaum zur Verfügung (gemessen bis zur Fensterunterkante).



Mit 235 l Volumen ist der Kofferraum des Corsa kleiner als bei den Konkurrenten Ford Fiesta (280 l) oder VW Polo (255 l).

Kofferraum-Zugänglichkeit

Note: 2,7

Das Gepäck muss beim Einladen über eine innen fast 20 cm hohe Bordwand gehoben werden. Das lässt sich aber ändern, in dem man den Einlegeboden weiter oben positioniert. Störend: Möchte man den Raum unterhalb des Einlegebodens nutzen, muss dieser mit einer Hand festgehalten werden, weil keine Fixiermöglichkeit vorhanden ist. Wird mehr Kofferraum benötigt und klappt man die Rücksitzlehne nach vorn, entsteht eine hohe Stufe, die beim Ein-

laden hinderlich ist. Am abstehenden Schloss der geöffneten Kofferraumklappe können sich Personen über 1,85 m Größe leicht den Kopf stoßen.

Kofferraum-Variabilität

Note: 2,2

- + Die Rücksitzlehne lässt sich aufrechter stellen, dann gibt es im Kofferraum etwas mehr Platz. Auch lässt sie sich nach vorn umlegen (asymmetrisch geteilt). Ohne Ersatzrad findet sich in der Mulde Stauraum für kleinere Utensilien.

Innenraum

Note 2,3

Bedienung

Note: 2,3

- + Das höhenverstellbare Lenkrad lässt sich gut anpassen, Pedale, Schalthebel und Zündschloss liegen günstig. Die wichtigsten Schalter und Hebel sind griffgerecht im Lenkradbereich untergebracht. Die Vorderfenster haben elektrische Fensterheber, auch die Außenspiegel werden elektrisch eingestellt. Tacho und Drehzahlmesser können gut abgelesen werden, es gibt ausreichend Kontrollleuchten. In beiden Sonnenblenden befinden sich Make-Up-Spiegel. Das CD-Radio erkennt auch MP3-CD's und ist nach Studium der Betriebsanleitung einwandfrei zu bedienen, das gilt auch für das optionale Navigationssystem. Der Bordcomputer hat eine Verbrauchsanzeige. Die Ablagen in den Türen sind groß, unter den Vordersitzen befinden sich Schubladen.
- Die Blinker und Scheibenwischer haben keine Rastungen, daran muss man sich erst gewöhnen, anfängliche Fehlbedienung ist vorprogrammiert. Die Einsteller der Heizung liegen etwas tief und sind verwechselbar, deren Piktogramme sind teils schlecht zu erkennen. Das Handschuhfach ist klein. Beim Dreitürer sind die weit hinten angeordneten vorderen Gurte schlecht zu erreichen; auch muss man sich zum Zuziehen der geöffneten Türen weit aus dem Fahrzeug lehnen. Das Einstellrad der Lehnenneigung ist durch den Gurt verdeckt und schlecht zugänglich.



Sowohl die Funktionalität des Fahrerplatzes als auch die Verarbeitungsqualität des Innenraums machen einen guten Eindruck, ohne jedoch vollkommen zu überzeugen.

Raumangebot vorne*

Note: 1,6

- + Auf den Vordersitzen ist das Raumangebot großzügig, besonders wegen der üppigen Innenbreite. Der Fahrersitz lässt sich selbst noch für Personen bis zu einer Größe von knapp 2,0 m zurück schieben.

Raumangebot hinten*

Note: 3,1

- Hinten reicht die Breite üppig für zwei Mitfahrer, für drei ist es jedoch zu eng. Sitzen vorne 1,85 m große Personen, reicht dahinter die Kniefreiheit selbst noch für 1,85 m große Staturen. Das nach hinten abfallende Dach reduziert jedoch die mögliche Körpergröße auf 1,80 m.
- + Durch die großzügige Innenbreite im Rücksbereich verfügen zwei Mitfahrer über angenehme Ellbogenfreiheit.

Komfort

Note 2,8

Federung

Note: 3,1

Federung und Dämpfung sind sehr straff abgestimmt. Bei großen Bodenwellen fällt das nicht so auf, hier schwingt die Karosserie einfach mit. Auf Landstraßen wirkt das Fahrwerk jedoch recht stößig und und auch bei kurzen Bodenwellen zeigt es sich überfordert, was trampelnde Achsen und nachlassende Bodenhaftung dokumentieren.

Sitze

Note: 2,5

- + Die Vordersitze sind gut gefedert und bieten feste Unterstützung am Rücken, auch der Seitenhalt in Kurven kommt nicht zu kurz. Die Polsterung ist straff aber dennoch komfortabel genug. Der Fahrer kann seinen Sitz in der Höhe einstellen und den linken Fuß bequem abstellen. Für den Beifahrer gibt's einen Haltegriff am Dach. Auch hinten ist die Polsterung einwandfrei, die Lehne lässt sich in der Neigung geringfügig einstellen.
- Mit Einstellen der Höhe ändert sich am Fahrersitz auch die Neigung. Das ist ungünstig, denn tief gestellt ist die Sitzfläche zu stark nach hinten geneigt. Hinten Mitfahrende haben etwas wenig Unterstützung für die Oberschenkel, auch sind für sie keine Haltegriffe angebracht.

Innengeräusch

Note: 2,6

Der Dieselmotor ist akustisch stets präsent, übertönt auch immer die Windgeräusche.

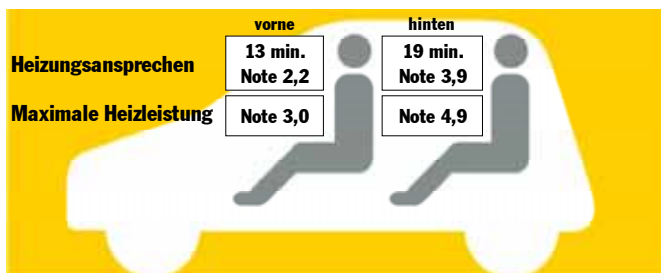
Heizung, Lüftung

Note: 2,8

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

Vorn ist die Heizwirkung passabel, es dauert nicht lange, bis die Luft im Innenraum angenehm erwärmt ist.

- + Die Klimaanlage mit Pollenfilter ist serienmäßig.
- Hinten wird es auch nach langer Fahrzeit nicht so recht warm. Die Seitenscheiben lassen sich hier nicht öffnen.



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

Motor/Antrieb

Note 2,1

Fahrleistungen*

Note: 1,8

- + Der kleine Dieselmotor ist erstaunlich durchzugsstark, er braucht keine hohen Drehzahlen, um den nicht gerade leichten Corsa ordentlich auf Trab zu halten. Auch die Endgeschwindigkeit ist verhältnismäßig hoch.

Laufkultur

Note: 3,0

Die Laufkultur ist höchstens durchschnittlich, hier bieten Andere besseres, wie zum Beispiel der Peugeot 1,4 l Diesel.

Schaltung

Note: 2,0

- + Die Gänge sind gut geführt und lassen sich meist leicht schalten.

Getriebeabstufung

Note: 2,0

- + Die Abstufungen des Fünfgang-Getriebes passen gut zur Leistungscharakteristik des Motors.

Fahreigenschaften

Note 2,1

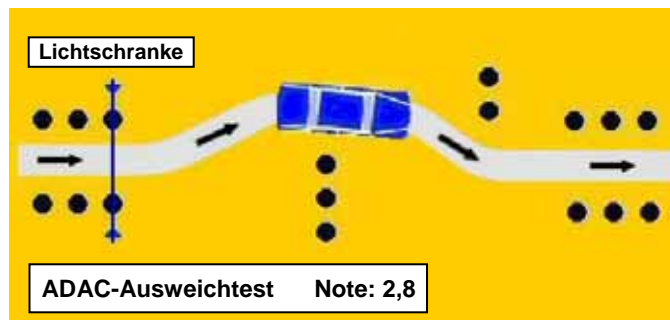
Fahrstabilität

Note: 2,7

(Testwagen mit Winterreifen). Der neue Corsa lässt sich von Längsrillen und Fahrbahnverwerfungen wenig beirren. Störend ist aber, dass die Lenkung zu wenig um die Mittellage zentriert und man stets in die Geradeausfahrt zurück lenken muss. ADAC-

Ausweichetest: Der Corsa lenkt gut ein, untersteuert aber beim anschließenden Gegenlenken so stark, schiebt geradeaus - da kann auch ESP nicht helfen. Somit keinerlei Tendenz zum Ausbrechen oder gar Schleudern.

- + Die elektronisch gesteuerte Traktionskontrolle sorgt dafür, dass die Antriebsräder auch auf rutschiger Fahrbahn kaum noch durchdrehen, wenn stark beschleunigt wird.



Beim ADAC-Ausweichetest 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: 2,0

- + In Kurven verhält sich der Wagen leicht untersteuernd, dies kommt auch weniger geübten Fahrern entgegen. Hier kann ebenso die optionale elektronische Stabilitätskontrolle hilfreich eingreifen, falls die Geschwindigkeit in einer Kurve oder deren Verlauf einmal falsch eingeschätzt wurde.

Lenkung*

Note: 2,7

Die Lenkung spricht sehr schnell, bei hohem Tempo fast etwas zu aggressiv an, ist relativ zielgenau, vermittelt jedoch kaum Fahrbahnkontakt.

- + Trotz des mit 10,6 m für die Klasse recht großen Wendekreises ist der Corsa insgesamt handlich, weil die Lenkung direkt und sehr leichtgängig und die Fahrzeugabmessungen gut überschaubar sind.

Bremse

Note: 1,0

- + Bei Vollbremsungen aus 100 km/h sind bis zum Stillstand nur 36 m erforderlich, ein erstaunliches Ergebnis bei einem Kleinwagen (Mittel aus 10 Messungen, halbe Zuladung, Serienreifen). ABS und die elektronische Bremskraftverteilung sorgen für gutes Spurhalten. Ansprechverhalten und Dosierbarkeit sind erstklassig.

Sicherheit

Note 1,9

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Note: 2,4

- + Mit ESP (Aufpreis) und dem elektronischen Bremsassistent besitzt der neue Corsa die wichtigsten Assistenzsysteme für gute aktive Sicherheit. Zusätzlich sind Run-Flat-Reifen und adaptives Kurven- und Abbiegelicht erhältlich - nicht selbstverständlich in dieser Preisklasse. Das adaptive Bremslicht blinkt bei einer Vollbremsung mit erhöhter Frequenz und signalisiert dem nachfolgenden Verkehr damit deutlich einen Gefahrezustand.

Passive Sicherheit - Insassen

Note: 1,8

- + Mit insgesamt 34 Punkten beim EuroNCAP Front-, Seiten und Pfahlcrash erhält der Corsa fünf Sterne und bewegt sich damit im Spitzenfeld seiner Klasse, was die passive Sicherheit angeht. Ausgestattet ist der Wagen neben Front- und Seitenairbags auch mit durchgehenden Vorhang-Kopfairbags. Einen Gurtwarner gibt es allerdings nur für den Fahrer. Die vorderen aktiven Kopfstützen reichen in der Höhe für Insassen bis zu einer Größe von 1,85 m, das Schutzpotenzial beim Heckaufprall ist gut. An den stabilen Türgriffen lässt sich hohe Zugkraft aufbringen; so kann man nach einem Unfall verklemmte Türen öffnen.
- Hinten sind die Kopfstützen nur für Mitfahrer bis 1,60 m Körpergröße ausgelegt.

Kindersicherheit

Note: 1,4

+ Gurte und Sitzkontur sind zur lagestabilen Befestigung von Kinderrückhaltesystemen gut geeignet. Isofix-Halterungen sind hinten vorhanden (mit zusätzlichen Ankerhaken für die Außensitze). Auf dem Beifahrersitz sind Babyschalen erlaubt, weil sich der Frontairbag deaktivieren lässt. Gegen Aufpreis ist auch hier Isofix erhältlich.

Fußgängerschutz

Note: 2,0

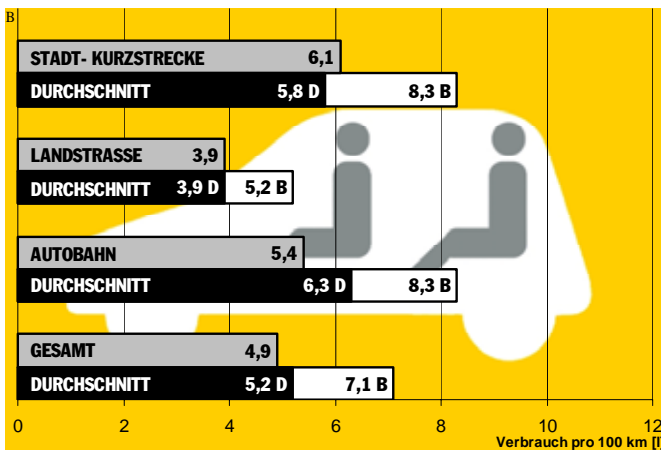
+ 19 Punkte beim EuroNCAP Fußgängerschutztest - das bedeutet drei von vier möglichen Sternen und damit ein überdurchschnittliches, wenn auch nicht perfektes Ergebnis für den neuen Opel Corsa.

Verbrauch/Umwelt **Note 2,3**

Verbrauch*

Note: 2,3

+ Mit im Mittel 4,9 l Diesel pro 100 km ist der Verbrauch durchschnittlich. Im einzelnen sind das innerorts 6,1 l, außerorts 3,9 l und auf der Autobahn 5,4 l Diesel auf 100 km.



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

Abgas

Note: 2,3

+ Die Schadstoffanteile im Abgas sind gering. Ein Filter hält die gesundheitsgefährdenden Rußpartikel von der Umwelt fern.

Wirtschaftlichkeit* **Note 3,1**

Betriebskosten

Note: 1,2

+ Obwohl der Verbrauch des Corsa für einen Diesel dieser Klasse nur im Mittelfeld liegt, erhält er aufgrund der weniger teuren Kraftstoffpreise eine gute Note bei den Betriebskosten.

Werkstatt- und Reifenkosten

Note: 2,7

Der Opel besitzt zwar eine fahrabhängige Serviceanzeige, muss jedoch spätestens nach 30.000 km oder alle 12 Monate zum Service in die Werkstatt. Das jährliche Intervall bedeutet - vor allem für den Normal- oder Wenigfahrer - relativ kurze Inspektionsabstände und somit mehr Werkstattaufenthalte. Der kleine Dieselmotor besitzt eine Steuerkette, die einen oftmals teuren Zahnriemenwechsel überflüssig macht.

+ Der Rußpartikelfilter ist völlig wartungsfrei und muss nicht gewechselt werden. Opel verbaut nach eigenen Angaben langlebige Verschleißteile und gewährt zudem eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

- Erhöhte Kosten für den Reifenersatz verhindern eine bessere Benotung.

Wertstabilität

Note: 2,9

Dem Corsa 1.3 CDTI kann ein beständiger Restwertverlauf prognostiziert werden. Dazu trägt auch der serienmäßige Rußpartikelfilter bei.

Kosten für Neuanschaffung

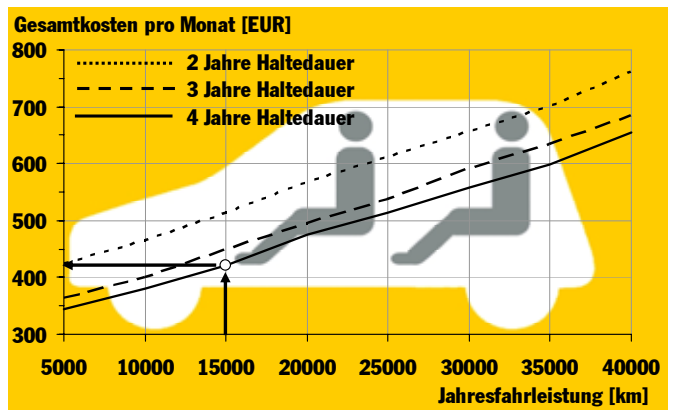
Note: 4,0

- Dass Opelfahrzeuge billig sind, stimmt für den neuen Corsa nicht mehr. Der Käufer muss bei über 17.000 Euro Neupreis schon tief in die Tasche greifen.

Fixkosten

Note: 3,9

Auch bei den fixen Kosten bewegt sich der Opel gerade noch im Mittelfeld. Neben den höheren Steuern für den Dieselmotor sind vor allem die Typklasseneinstufungen in der Haftpflicht- und Teilkaskoversicherung eigentlich schon zu hoch.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Autokosten (Beispiel: 422 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

Die Motorvarianten		in der preisgünstigsten Modellversion					
Typ	1.0 Twinp.	1.2 Twinp.	1.4 Twin.	OPC	1.3 CDTI	1.3 CDTI	1.7 CDTI
Aufbau/Türen	SR/3	SR/3	SR/3	SR/3	SR/3	SR/3	SR/3
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/998	4/1229	4/1364	4/1598	4/1248	4/1248	4/1686
Leistung [kW(PS)]	44(60)	59(80)	66(90)	141(192)	55(75)	66(90)	92(125)
Max.Drehmoment [Nm]bei U/min	88/3800	110/4000	125/4000	230/n.b.	170/1750	200/1750	280/2300
0-100 km/h[s]	18,2	13,9	12,4	7,2	14,5	12,7	10,1
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	150	168	173	225	163	172	190
Verbrauch pro 100 km [l]	5,9S	6,4S	6,5S	k.A.	5,0D	4,9D	5,2D
Versicherungsklassen KH/VK/TK	14/12/15	14/13/15	15/14/16	17/23/24	17/16/20	17/16/20	17/19/20
Steuerbefreiung [Euro](Monate)	-	-	-	-	-	-	-
Monatliche Gesamt-Kosten[Euro]	354	370	396	k.A.	369	397	458
Grundpreis[Euro]	11.274	12.064	14.275	n.b.	14.085	16.522	19.640

Aufbau:			
ST = Stufenheck	KB = Kombi	GE = Geländewagen	Versicherung:
SR = Schrägheck	KT = Kleintransporter	PK = Pick-Up	KH = KFZ-Haftpfl.
CP = Coupe	TR = Transporter		VK = Vollkasko
CA = Cabriolet	GR = Großraumlimousine		TK = Teilkasko
RO = Roadster	BU = Bus		Kraftstoff:
			N = Normalbenzin
			S = Superbenzin
			SP = SuperPlus
			D = Diesel

Daten und Messwerte

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro4, 5L
Hubraum	1248 ccm
Leistung	66 kW (90 PS)
bei	4000 U/min
Maximales Drehmoment	200 Nm
bei	1750 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	195/55R16
Reifengröße (Testwagen)	195/55R16H
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Trommel
Wendekreis links/rechts	10,55 m
Höchstgeschwindigkeit	172 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	12,7 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3. Gang)	7,6 s
Bremsweg aus 100 km/h	36 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	4,9 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	6,1/3,9/5,4 l
CO ₂ -Ausstoß	129 g/km
Innengeräusch 130 km/h	69 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	3999 mm/1713 mm/1488 mm
Leergewicht/Zuladung	1225 kg/470 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	235 l/530 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	500 kg/1200 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	45 l
Reichweite	915 km
Allgemeine Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte *kursiv*

Kosten

Monatliche Betriebskosten	87 Euro
Monatliche Werkstattkosten	41 Euro
Monatliche Fixkosten	87 Euro
Monatlicher Wertverlust	207 Euro
Monatliche Gesamtkosten	422 Euro
(vierjährige Haltung, 15000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/16/20
Grundpreis	17460 Euro

Ausstattung

Technik

ABS	Serie
Antriebsschlupf-Regelung	(im Paket) 359 Euro°
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Bremsassistent	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	(im Paket) 359 Euro°
Reifendruckkontrolle (Paket)	451 Euro
Reserverad, vollwertig	nicht erhältlich
Rußpartikelfilter	538 Euro
Servolenkung	Serie
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	nicht erhältlich

Innen

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Audioanlage	Serie
Dreipunktgurt hinten, mitte	Serie
Fahrsitz, höhen-/neigungseinstellbar	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Isofix-Kindersicherungssystem	Serie
Klimaanlage	Serie
Kopfstützen hinten	Serie
Lenkrad, höhen-/längseinstellbar	Serie
Navigationssystem	nicht erhältlich
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie
Zentralverriegelung	Serie

Außen

Außenspiegel, elektrisch einstell-/beheizbar	Serie
Lackierung Metallic	405 Euro
Schiebe-Hubdach	810 Euro

°im Testwagen vorhanden

Testzeugnis

Technik/Umwelt(Testergebnis)2,3

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

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 Wichtigkeit 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 Dezember 2006