

## Daihatsu Terios 1.5 Top Allrad

Fünftüriger Geländewagen der unteren Mittelklasse (77 kW / 105 PS)

### ADAC Testergebnis

**Note 3,0**

Mit dem Terios präsentiert Daihatsu einen kleinen Allrad-PKW mit moderner Karosserieform und gefälligem Design. Der 1,5 Liter Benzinmotor mit 105 PS läuft rau und hat seine Mühe mit dem allradgetriebenen Auto, die Fahrleistungen sind entsprechend schwach und der Verbrauch ist hoch. Auf dem Gebiet der Sicherheit hat sich etwas getan: Der Wagen besitzt serienmäßig ESP und Kopfairbags; damit ist er auf dem Stand der Technik. Ein gefälliger kleiner Allrad-SUV, durchschnittlich verarbeitet, mit über 20.000 Euro aber nicht billig. Eine sparsamere und günstigere Frontantriebs-Version Würde nicht schaden. **Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** Dodge Caliber.

- + hohe Sitzposition
- + großer Kofferraum
- + einfache Bedienung
- + Allradantrieb
- + ESP und Kopfairbags
- Verarbeitungsmängel
- schlechte Rundumsicht
- rauher und lauter Motor
- hoher Verbrauch
- schlechter Wiederverkauf



### Karosserie/Kofferraum

**Note 2,6**

#### Verarbeitung

**Note: 2,9**

Der Motorraum ist zwar nach unten geschlossen, so dass kaum Schmutz eindringen kann; der Unterboden ist aber im weiteren Verlauf zerklüftet, was sich auf den Kraftstoffverbrauch nicht besonders positiv auswirkt.

- + Die Karosserie macht äußerlich einen recht ordentlich verarbeiteten Eindruck, Spaltmaße sind überwiegend gleichmäßig, die Lackierung ist glatt. Front- und Heckpartie sind modern gestylt, die DE-Scheinwerfer im Xenon-Look wirken hochwertig, der Lampenwechsel ist wegen genügend Platz im Motorraum einfach und ohne Hilfsmittel durchführbar. Ein vollwertiges Ersatzrad ist an der Hecktüre angebracht und durch eine Edelstahl-Verkleidung geschützt. Der Innenraum wirkt im zweifarbigen Design flott und sportlich, das Qualitätsniveau der Materialien, Kunststoffteile und Verkleidungen ist aber allenfalls durchschnittlich. Auf dem Dach können bis zu 80 kg transportiert werden.
- An den Stoßfängern und Fahrzeugflanken fehlen Schutzleisten bei kleinen Parkremplern. Die Türschweller sind vor Verschmutzungen kaum geschützt. Die Sicherungen befinden sich links unten neben dem Lenkrad tief hinter der Abdeckung, wo sie schlecht erreichbar sind.

#### Sicht

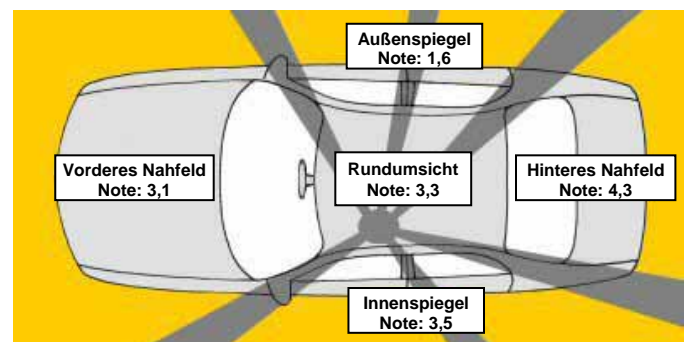
**Note: 2,8**

Insgesamt ist die Rundumsicht im Daihatsu durchschnittlich. Die Front ist vom Fahrer nur schwer abzuschätzen, das Heck ist besser überschaubar. A- und B-Säulen sind durchschnittlich breit, die C-Säulen dagegen sehr dominant und entsprechend sichtbehindernd. Die kleinen Fenster ganz hinten bringen nur wenig.

- + Wegen der erhöhten Sitzposition hat man im Terios einen recht

guten Überblick über das Verkehrsgeschehen. Die Außenspiegel sind groß und serienmäßig beheizbar. Die versenkbaren hinteren Kopfstützen verbessern die Sicht nach hinten. Für die Scheibenwischer gibt es in Ruheposition eine Heizung.

- Einparkhilfe und Xenonscheinwerfer sind nicht erhältlich.



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten 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.

#### Ein-/Ausstieg

**Note: 2,7**

- + Die hohe Karosserie und die angenehme Sitzhöhe sprechen für bequemes Ein- und Aussteigen, die breiten Schweller mit großem Abstand zum Sitz hingegen behindern den Zustieg ein wenig. Für die Zentralverriegelung ist serienmäßig eine Fernbedienung vorhanden, die jedoch nicht im Schlüssel integriert ist, sondern extra mitgeführt werden muss.

### Kofferraum-Volumen\*

**Note: 2,4**

Das Kofferraumvolumen ist mit 340 l für die Klasse durchschnittlich. Werden die Rücksitze nach vorne geklappt, so stehen 695 l Laderaum zur Verfügung.

- + Wegen der kastenartigen Form und der fast senkrechten Heckklappe ist der Kofferraum sehr gut bis unter das Dach zu beladen.



Mit 340 l Volumen ist der Kofferraum des Terios von klassenüblicher Größe. Die rechts angeschlagene Hecktür ist besonders in engen Parklücken und beim Be- und Entladen am Bordstein hinderlich.

### Kofferraum-Zugänglichkeit

**Note: 1,5**

- + Die Hecktüre öffnet seitlich. Sie ist rechts angeschlagen, d.h. man muss von der Beifahrerseite aus seitlich daran vorbei laufen, nicht immer optimal bei Einkäufen etc. Nach dem Öffnen steht man vor einer riesigen, fast quadratischen Ladeöffnung mit niedriger Ladekante und ohne störende Bordwand. Der Kofferraum hat ein sehr praktisches Format mit mäßiger Tiefe und ist daher optimal nutzbar.

### Kofferraum-Variabilität

**Note: 2,4**

- + Lehnen und Sitzflächen der Rücksitzbank sind asymmetrisch geteilt, daher auch einzeln klappbar. Werden die Sitze komplett nach vorne geklappt, steht ein völlig ebener Stauraum zur Verfügung. Die versenkbaren Kopfstützen können beim Umklappen eingesteckt bleiben.
- Eine Durchladeluke oder Ablagen für kleine Utensilien sucht man vergeblich.

## Innenraum

**Note 2,7**

### Bedienung

**Note: 2,4**



Ein zentrales Sperrdifferential lässt sich per Tastendruck zuschalten.

- + Der Daihatsu Terios lässt sich überwiegend leicht und unkompliziert bedienen, was auch daran liegt, dass er über verhältnismäßig wenige Sonderfunktionen verfügt. Das Lenkrad ist in der Höhe variabel, Pedale und Schalthebel (etwas weit unten) sind gut angeordnet, das Zündschloss liegt etwas versteckt und ist unbeleuchtet. Die Scheibenwischer funktionieren auf die klassische Art und Weise: Antippen, Intervall (nicht einstellbar), langsam und schnell; hinten hat man die Wahl zwischen Intervall- und Dauerbetrieb. Alle vier Fenster sind elektrisch zu betätigen, leider nur das Fahrerfenster mit einer Abwärtsautomatik. Auch die Außenspiegel sind elektrisch einstellbar, der Schalter liegt nicht ganz optimal. Die Heizungseinsteller sind gut angeordnet und leicht zu bedienen, Tasten für beheizbare Heckscheibe und Klimaanlage durchschnittlich schnell auffindbar. Das serienmäßige CD-Radio liegt vorbildlich weit oben und ist mit wenigen Tasten sehr leicht zu bedienen; ein Navigationssystem wird aber nicht angeboten. Ein Bordcomputer mit Anzeige u.a. von Verbrauch und Außentemperatur ist vorhanden, allerdings die Taste zur Bedienung sehr versteckt. Insgesamt kommt man mit dem Wagen schnell zurecht.
- Zu bemängeln gibt es die schlecht erreichbaren Einsteller der Sitze, die Lehnenneigung kann nur grob eingestellt werden. Das Handschuhfach liegt sehr tief und ist nur bei eingeschaltetem Fahrlicht beleuchtet. Das Angebot an praktischen Ablagemöglichkeiten könnte größer sein; es gibt lediglich kleine Getränkehalter und schmale Türfächer.



Das Innenraumdesign entspricht gängigen Limousinenstandards, sowohl die Funktionalität als auch die Verarbeitungsqualität bieten keinen Grund zur Kritik.

### Raumangebot vorne\*

**Note: 2,7**

Die vorderen Sitze können für Insassen bis zu einer Größe von 1,85 m eingestellt werden. Die Kopffreiheit ist großzügig, das subjektive Raumgefühl insgesamt durchschnittlich.

### Raumangebot hinten\*

**Note: 2,9**

Sind die vorderen Sitze ganz zurückgeschoben, so reicht das Raumangebot hinten noch für Mitfahrer bis zu einer Körpergröße von etwa 1,90 m aus. Auch hier findet man eine gute Kopffreiheit vor und empfindet das Raumangebot als großzügig, wobei der Platz zur Seite größer sein könnte.

## Komfort

**Note 3,1**

### Federung

**Note: 3,4**

Die Fahrwerksauslegung ist tendenziell weich, so machen dem Allradgefährt lange Bodenwellen in kurvigen Autobahnpassagen zu schaffen, da die Karosserie dann nachschwingt und teils heftig ausfedert. Kleinere Unebenheiten werden recht gut geschluckt, auf welliger Fahrbahn jedoch befinden sich die Insassen ständig in einer leichten Auf- und Abbewegung. Wanken und Seitenneigung treten beim Terios deutlich auf. Der Fahrkomfort ist insgesamt durchschnittlich.

## Sitze

**Note: 2,6**

- + Die Vordersitze sind relativ weich gepolstert, geben dennoch genügend Halt und bieten eine angenehme Sitzposition. Der Fahrer kann seinen Sitz in der Höhe einstellen; für den linken Fuß ist eine Ablage vorhanden. Außer für den Fahrer gibt es für die äußeren Insassen Haltegriffe am Dach.
- Bei den vorderen Sitzen vermisst man im Lendenwirbel-Bereich etwas Unterstützung. Der Beifahrersitz ist nur längseinstellbar. Hinten sitzt man in einer unbequemen Hockhaltung, weil der Abstand von der Sitzfläche zum Boden zu klein ist.

## Innengeräusch

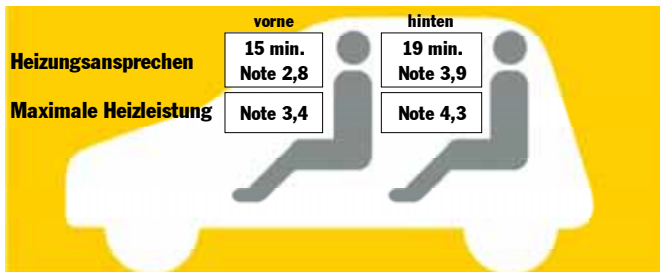
**Note: 3,8**

- Der Wagen ist recht laut, bereits bei 130 km/h ist das Motorgeschall deutlich wahrzunehmen und wird mit steigender Geschwindigkeit unangenehm laut. Hinzu gesellen sich Windgeräusche, insgesamt kein Auto für lange Reisen bei hoher Geschwindigkeit.

## Heizung, Lüftung

**Note: 3,1**

- (Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer) Die Heizung ist durchschnittlich, nach einer erträglichen Zeit werden im vorderen Innenraum angenehme Temperaturen erreicht.
- + Eine Klimaanlage ist in dieser Ausstattungsvariante serienmäßig.
  - Hinten ist die Heizwirkung schwach. Die Seitenfenster lassen sich dort nicht vollständig öffnen.



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

## Motor/Antrieb

**Note 3,4**

### Fahrleistungen\*

**Note: 3,2**

Der 1,5 Liter Benzinmotor ist in Verbindung mit dem permanenten Allradantrieb nicht besonders durchzugskräftig und auch nicht drehfreudig. Er wirkt zäh und auch auf der Autobahn hat man seine Mühe, mit dem fließenden Verkehr mit zu schwimmen. Für schnelle Überholmanöver muss man die Gänge weit ausdrehen.

### Laufkultur

**Note: 4,0**

- Der längs eingebaute Vierzylindermotor läuft nicht besonders kultiviert. Er dröhnt und vibriert bisweilen stark, insbesondere wenn man hohe Leistung abverlangt.

### Schaltung

**Note: 3,7**

- Die Vorwärtsgänge sind nur mäßig geführt und schalten sich durchschnittlich präzise.
- Beim Einlegen des Rückwärtsganges kracht es im Getriebe.

### Getriebeabstufung

**Note: 3,0**

Die Abstufung der fünf Gänge ist durchschnittlich, bei höherer Geschwindigkeit sind die Drehzahlen recht hoch, was sich jedoch in Anbetracht des schwachen Motors kaum vermeiden lässt.

## Fahreigenschaften

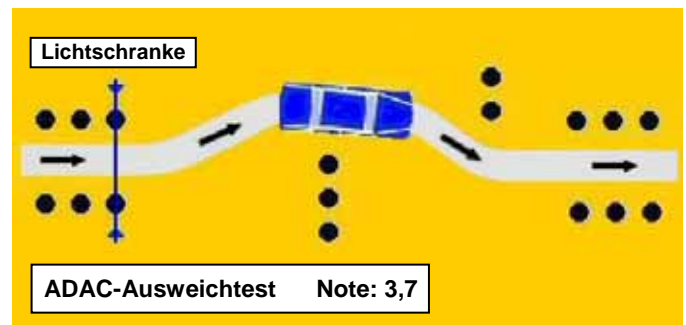
**Note 2,8**

### Fahrstabilität

**Note: 2,9**

- Im ADAC-Ausweichtest schlägt sich der Wagen insgesamt noch befriedigend, was er letztendlich dem serienmäßigen elektronischen Stabilitätsprogramm ESP zu verdanken hat, welches der Terios in Extremsituationen dringend benötigt. So zeigt sich eine erhöhte Tendenz zum Ausbrechen des Hecks, sogar eine Kippneigung besitzt der Wagen. ESP jedoch regelt zuverlässig, so dass Schleudern und Kippen sicher vermieden werden.
- + Auf schnelle Richtungswechsel sowie Seitenwind und Fahrbahn-

verwerfungen reagiert der Wagen deutlich aber unkritisch. Der permanente Allradantrieb sorgt für optimale Traktion; bei Fahrten auf unwegsamen Pisten kann das mittlere Differential manuell gesperrt werden.



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: 2,7**

Das Eigenlenkverhalten ist unkritisch untersteuernd. Bei Lastwechsel neigt das Heck zum Ausbrechen, wird aber zuverlässig von ESP eingefangen.

### Lenkung\*

**Note: 3,6**

- + Der Wendekreis ist erfreulich klein, was der Handlichkeit entgegen kommt.
- Die Lenkung spricht zögerlich an, ist nur mäßig präzise und vermittelt wenig Fahrbahnkontakt. Die Übersetzung ist nicht sehr direkt, dafür ist die Lenkung beim Rangieren leichtgängig.

### Bremse

**Note: 2,2**

- + Mit 39 m ist der Bremsweg bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand kurz (Mittelwert aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Serienreifen). Die Bremse spricht durchschnittlich an und ist recht gut dosierbar. Der Bremsassistent hilft auch weniger geübten Fahrern, das Potenzial der Bremse voll auszuschöpfen.

## Sicherheit

**Note 2,8**

### Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

**Note: 2,7**

- + Der Daihatsu ist serienmäßig mit ESP und einem Bremsassistent ausgestattet. Damit besitzt er die wichtigsten Systeme für eine gute aktive Sicherheit.

### Passive Sicherheit - Insassen

**Note: 2,9**

- Ein Ergebnis im EuroNCAP-Crashtest lag zum Zeitpunkt des Tests nicht vor.
- + Das Fahrzeug besitzt neben Frontairbags auch Seiten- und durchgehende seitliche Kopfairbags. Vorne sind zusätzlich pyrotechnische Gurtstraffer installiert. Die vorderen Kopfstützen reichen in der Höhe für Insassen bis zu einer Größe von 1,80 m. Der Fahrer wird akustisch an das Anlegen des Gurtes erinnert.
  - Die hinteren Kopfstützen sind nur für Mitfahrer bis zu einer Größe von 1,60 m geeignet. An den Klapp-Außengriffen lässt sich zu wenig Zugkraft aufbringen, um die Türen zu öffnen, wenn sie nach einem Unfall verklemmt sind.

### Kindersicherheit

**Note: 2,3**

- + Kindersitze lassen sich im Terios recht gut befestigen; auf den beiden Außensitzen der Rücksitzbank befinden sich dazu Isofix-Befestigungspunkte mit zusätzlichen Ankerhaken. Auch die Gurte eignen sich überwiegend gut zur lagestabilen Befestigung von Kinderrückhaltesystemen. Lediglich die etwas ungünstige Anordnung der äußeren Gurtanlenkpunkte sowie die weich gepolsterten Sitze führen zu der Empfehlung, Isofix-Sitze zu verwenden. Auf dem Beifahrersitz können auch rückwärtsgerichtete Kindersitze montiert werden, da sich der rechte Frontairbag mit dem Zündschlüssel deaktivieren lässt.

- Hinten haben die elektrischen Fensterheber zwar keine Antippfunktion, sollten aber dennoch mit einer Einklemmsicherung ausgestattet sein.

### Fußgängerschutz

**Note: 4,0**

- Fußgänger haben bei einem Zusammenstoß ein erhöhtes Verletzungsrisiko, weil sich unter der Motorhaube in geringen Abständen harte Bauteile befinden.

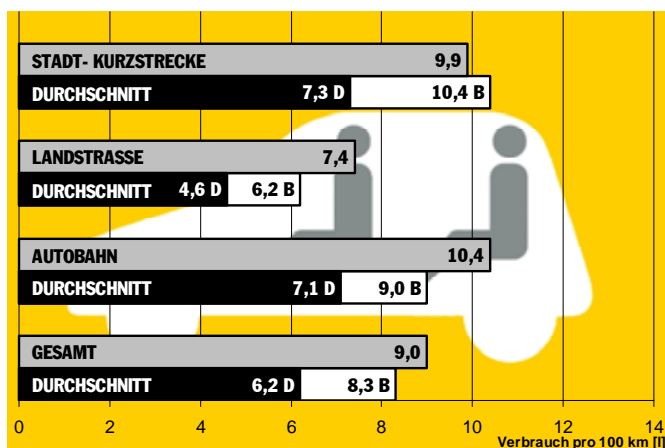
## Verbrauch/Umwelt

**Note 3,2**

### Verbrauch\*

**Note: 5,2**

- Das kleine Allradfahrzeug verbraucht für die Fahrzeugklasse viel Kraftstoff. Innerorts konsumiert der Terios 9,9 l, außerorts 7,4 l und auf der Autobahn 10,4 l Normalbenzin auf 100 km. Im Durchschnitt ergibt sich ein Verbrauch von 9,0 l/100 km.



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

### Abgas

**Note: 1,2**

- + Die Schadstoffanteile im Abgas sind sehr niedrig.

## Wirtschaftlichkeit\*

**Note 3,6**

### Betriebskosten

**Note: 4,6**

- Zum nicht gerade günstigen Verbrauch des Terios gesellen sich auch noch die höheren Kraftstoffpreise. Wenigstens begnügt sich der 1.5 Liter Motor mit Normalbenzin.

### Werkstatt- und Reifenkosten

**Note: 3,1**

Alle 15.000 km oder alle 12 Monate ist ein kleinerer Service - alle

30.000 km oder 24 Monate eine Inspektion fällig. Dies bedeutet jedoch relativ kurze Serviceabstände und somit mehr Werkstattaufenthalte. Der 1.5 l-Benziner besitzt eine Steuerkette, durch die ein oftmals teurer Zahnriemenwechsel entfällt.

- + Daihatsu gewährt eine dreijährige Herstellergarantie bis 100.000 km - auch auf die Auspuffanlage. Die Preise für die Werkstattstunde befinden sich noch auf einem akzeptablen Niveau.
- Erhöhte Kosten für Verschleiß-/Standardreparaturen verhindern eine bessere Benotung.

### Wertstabilität

**Note: 3,3**

Dem modern gestylten, kleinen Allradfahrzeug, kann ein beständiger Restwertverlauf prognostiziert werden.

### Kosten für Neuanschaffung

**Note: 3,6**

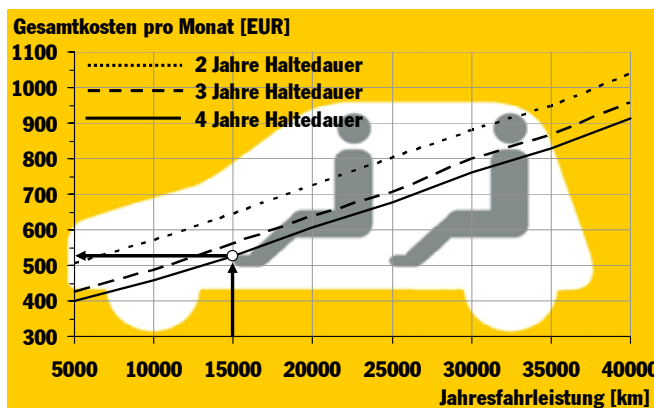
Nicht billig - nicht teuer: Auch die Note für die Anschaffungskosten liegt noch im Klassendurchschnitt.

### Fixkosten

**Note: 2,8**

Den höheren Betriebskosten stehen beim Benziner andererseits niedrigere fixe Ausgaben für die Steuer gegenüber.

- + In der Teilkaskoversicherung ist der Terios niedrig eingestuft.
- Haftpflicht- und Vollkaskoversicherung dagegen sind verhältnismäßig teuer.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Autokosten (Beispiel: 525 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

## Die Motorvarianten

## in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.5
Aufbau/Türen	GE/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1495
Leistung [kW(PS)]	77(105)
Max.Drehmoment [Nm]bei U/min	140/4400
0-100 km/h[s]	12,4
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	160
Verbrauch pro 100 km [l]	9,0N
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/19/15
Steuerbefreiung [Euro](Monate)	-
Monatliche Gesamt-Kosten[Euro]	492
Grundpreis[Euro]	18.470

### 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-Haftpf.  
VK = Vollkasko  
TK = Teilkasko

Kraftstoff:  
N = Normalbenzin  
S = Superbenzin  
SP = SuperPlus  
D = Diesel

## Daten und Messwerte

4-Zylinder Otto .....	Schadstoffklasse Euro4
Hubraum .....	1495 ccm
Leistung .....	77 kW (105 PS)
bei .....	6000 U/min
Maximales Drehmoment .....	140 Nm
bei .....	4400 U/min
Kraftübertragung .....	permanenter Allradantrieb
Getriebe .....	5-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie) .....	215/65R16
Reifengröße (Testwagen) .....	<b>215/65R16S</b>
Bremsen vorne/hinten .....	Scheibe/Trommel
Wendekreis links/rechts .....	<b>10,7 m/10,6 m</b>
Höchstgeschwindigkeit .....	160 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h .....	12,4 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3. Gang) .....	<b>8,5 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h .....	<b>39 m</b>
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Normal) .....	<b>9,0 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB .....	<b>9,9/7,4/10,4 l</b>
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Herstellerangabe/Test .....	191 g/km/ <b>206 g/km</b>
Innengeräusch 130 km/h .....	<b>72 dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe .....	4055 mm/1695 mm/1680 mm
Leergewicht/Zuladung .....	<b>1240 kg/480 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt .....	<b>340 l/695 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst .....	400 kg/1350 kg
Dachlast .....	80 kg
Tankinhalt .....	50 l
Reichweite .....	<b>555 km</b>
Allgemeine Garantie .....	3 Jahre / 100.000 km
Rostgarantie .....	8 Jahre

ADAC-Testwerte *kursiv*

## Kosten

Monatliche Betriebskosten .....	<b>151 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten .....	<b>48 Euro</b>
Monatliche Fixkosten .....	<b>83 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust .....	<b>243 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten .....	<b>525 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK .....	17/19/15
Grundpreis .....	21.340 Euro

## Ausstattung

### Technik

Automatikgetriebe (4-Stufen) .....	1340 Euro
Bremsassistent .....	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch .....	Serie
Kurvenlicht .....	nicht erhältlich
Parkhilfe, elektronisch .....	nicht erhältlich
Reifendruckkontrolle .....	nicht erhältlich
Reserverad, vollwertig (an der Hecktüre) .....	Serie
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer) .....	nicht erhältlich
Xenonlicht .....	nicht erhältlich

### Innen

Airbag, Seite vorne/hinten .....	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten .....	Serie
Audioanlage (mit CD-Player) .....	Serie
Dreipunktgurt hinten, mitte .....	Serie
Fahrsitz, höhen-/neigungseinstellbar (nur höheneinstellbar) ..	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten .....	Serie
Isofix-Kindersicherungssystem .....	Serie
Klimaanlage/-automatik .....	Serie/nicht erhältlich
Kopfstützen hinten .....	Serie
Lenkrad, höhen-/längeinstellbar (nur höheneinstellbar) .....	Serie
Navigationssystem .....	nicht erhältlich
Rücksitzlehne und -bank umklappbar .....	Serie
Skisack/Durchladeluke .....	nicht erhältlich
Zentralverriegelung (mit Fernbedienung) .....	Serie

### Außen

Außenspiegel, elektrisch einstell-/beheizbar .....	Serie
Lackierung Metallic .....	410 Euro°
Schiebe-Hubdach .....	nicht erhältlich

°im Testwagen vorhanden

## Testzeugnis

### Technik/Umwelt(Testergebnis)**3,0**

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

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 Februar 2007