

## VW Eos 2.0 TDI (RPF)

Zweitüriges Cabriolet der unteren Mittelklasse (103 kW / 140 PS)

### ADAC Testergebnis

**Note 2,2**

VW bietet auf Basis des Golf ein viersitziges Blechdach-Cabrio an, nach dem Vorbild des Peugeot 307 CC. Die Dachmimik ist besonders ausgeklügelt, im vorderen Teil befindet sich sogar ein großes Glasdach, welches geöffnet werden kann. Liegt das Dach aufgefaltet im Kofferraum, bleibt aber nur noch wenig Stauraum übrig. Der 2,0 l-Dieselmotor ist kräftig, verbraucht durchschnittlich und hat einen Rußpartikelfilter. Leider läuft er recht brummig, was nicht so sehr zu einem Cabrio passt. Das 6-Gang-Getriebe harmoniert bestens und lässt sich spielend leicht schalten. Eine Automatik gibt es mit diesem Motor auch. Fazit: Bietet die Vorteile eines Cabrio und einer geschlossenen Limousine in einem, ist zudem perfekt verarbeitet - nichts klappert, nichts schüttelt, selbst wenn das Dach offen ist. Der Grundpreis ist aber hoch und die Aufpreisliste ellenlang. **Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** Chrysler PT Cabrio, Ford Focus CC, Opel Astra Twin Top, Peugeot 307 CC, VW New Beetle Cabrio.

- + ausgeklügeltes Verdeck
- + integriertes Schiebedach
- + hoher Fahrkomfort
- + ausgezeichnete Sportsitze
- + Dieselmotor mit Rußpartikelfilter
- + sehr gute Straßenlage
- + großes Händlernetz
- hinten unübersichtlich
- Zustieg und Platz hinten eng
- unkultivierter Motorlauf
- viel Wichtiges kostet Aufpreis



### Karosserie/Kofferraum

**Note 2,9**

#### Verarbeitung

**Note: 1,5**

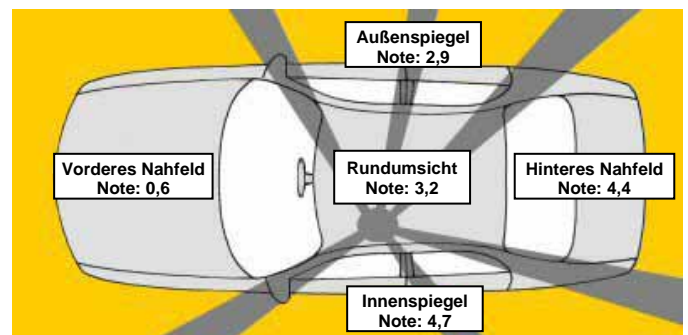
- + Verarbeitung und Finish der Karosserie machen einen sehr guten Eindruck, auffallend ist die für ein Cabrio hohe Verwindungssteifigkeit. Nichts schüttelt und nichts klappert, selbst wenn das Dach offen und die Straße uneben ist. Das zweigeteilte Blechdach öffnet vollautomatisch innerhalb von 25 Sekunden, zum Schließen braucht es 29 Sekunden. Das vordere Teil besteht hauptsächlich aus einem großen Glasdach, welches auch geöffnet werden kann und dann dank ausfahrbarem Spoiler für weitgehend zugfreies Fahren sorgt. Der Unterboden ist überwiegend glattflächig, das reduziert kraftstoff erhöhende Luftwirbel. Auch der Innenraum wirkt sehr solide, die Kunststoffteile sitzen passgenau und sind von hoher Qualitätsanmutung.
- Das Verdeck kann nur im Stillstand geöffnet und geschlossen werden. Bei einer Reifenpanne steht nur ein Reparaturset zur Verfügung, mit dem kleinste Beschädigungen notdürftig repariert werden können.

#### Sicht

**Note: 2,6**

- Die Rundumsicht ist passabel, keine der Fensterpfosten stört bei geschlossenem Dach allzu sehr.
- + Die Sicht nach vorne ist sehr gut, weil die Front steil abfällt. Gegen Aufpreis sind Bi-Xenonsscheinwerfer mit statischem und dynamischem Kurvenlicht erhältlich. Ein selbsttätig abblendender Innen Spiegel und Fahrer-Außenspiegel sind ebenfalls in der Aufpreisliste zu finden.
- Die Karosserie ist unübersichtlich, der Fahrer sieht weder Front-,

noch Heckpartie. Beim rückwärts Einparken stört das hohe Heck mit den starren Kopfstützen der beiden Rücksitze. Immerhin gibt es gegen Aufpreis akustische Einparkensensoren. Wenn das Dach geschlossen ist, sieht man im Innenspiegel wenig.



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.

#### Ein-/Ausstieg

**Note: 3,0**

Die Türausschnitte sind für ein Cabrio mit Blechdach groß, allerdings sind die Türschweller, die es zu überwinden gilt breit und die hohen Wangen der Sportsitze beim Einsteigen hinderlich. Bei offenem Dach kann man angenehm aufrecht einsteigen, weil die Fensterholme nicht so flach und weit nach hinten gezogen sind,

wie sonst bei den Konkurrenzmodellen mit diesem Dachsystem.

- + Die Türen lassen sich mit einer praktischen Fernbedienung ent- und verriegeln. Nach dem Aussteigen bleiben die Scheinwerfer noch ein kurze Zeit eingeschaltet und beleuchten den Weg (Aufpreis).
- Für leichteres Einsteigen hinten hat nur der Beifahrersitz "Easy Entry", für den Fahrersitz kostet das System extra. Trotz der Einstiegshilfe steigt man hinten beschwerlich aus, weil man sich an den Vordersitzlehnen nicht nach vorne ziehen kann, da sie sonst sofort zurückklappen.

#### Kofferraum-Volumen\*

**Note: 3,2**



Mit 360 l Volumen ist der Kofferraum des Eos und 40 l kleiner als beim Konkurrenten Opel Astra Twintop.

Wenn das Dach zu ist, fasst der Kofferraum 360 Liter.

- Bei offenem Dach sind es nur noch 180 Liter.

#### Kofferraum-Zugänglichkeit

**Note: 3,9**

- + Die Kofferraumklappe entriegelt elektrisch unterstützt und lässt sich leicht anheben. Bei geschlossenem Verdeck kann das Gepäck Dank großer Öffnung mühelos verstaut werden.
- Anders ist die Situation, wenn das Dach geöffnet ist. Dann bleibt zwischen dem gefalteten Dach und der Bordwand nur noch ein Schlitz, durch den kleinstes Gepäck durchgeschoben werden kann.



Wird das Verdeck geöffnet, stehen nur noch 180 l Kofferraumvolumen zur Verfügung.

#### Kofferraum-Variabilität

**Note: 4,8**

- + In der Rücksitzlehne befindet sich eine praktische Ladeluke zum Transport langer Gegenstände.
- Für kleine Utensilien fehlen Ablagefächer.

#### Innenraum

**Note 2,5**

#### Bedienung

**Note: 2,1**

Das Lenkrad kann in Höhe und Reichweite eingestellt werden, allerdings ist es insgesamt etwas zu hoch und flach angeordnet.

- + Die Ergonomie der Bedienelemente ist gut, Schalter und Kontrollen sind überwiegend griffgerecht und funktionell, mit den meisten Einstellern kommt man intuitiv und ohne Studium der Bedienungsanleitung zurecht. Die klar gezeichneten Instrumente liegen sehr gut im Blickfeld, im Display sind auch Momentan- und Durchschnittsverbräuche abzulesen. Vieles funktioniert elektrisch, so die Außenspiegeleinsteller, optional die Sitzeinsteller und die Fensterheber, die auch zentral mit einem Schalter aktiviert werden können. Auch der große Schalter, um das Blechdach zu öffnen und zu schließen liegt sehr gut zur Hand. Das Radio muss extra bezahlt werden, ebenso das Navigationssystem, beides lässt sich einfach bedienen. Der Wischer und das Fahrlicht schalten sich gegen Aufpreis automatisch ein. Über der Windschutzscheibe befinden sich zwei Leselampen.
- Fahrer und Beifahrer müssen sich zum Schließen voll geöffneter Türen weit aus dem Auto lehnen, weil die Griffe dann zu weit weg sind. Es fehlt eine Kontrollleuchte für das Fahrlicht, das ist besonders ungünstig, wenn die Lichtautomatik aktiviert wurde und der Fahrer nicht genau weiß, ob das Abblendlicht wirklich eingeschaltet ist. Es gibt zu wenig Ablagen, auch ist das Handschuhfach klein. Die Fensterheber funktionieren nur mit Zündung.



Der Fahrerplatz unterscheidet sich nur in Nuancen von den Konzernbrüdern VW Golf und Jetta. Kein Wunder, dass er deshalb mit ihnen dieselben Stärken wie Funktionalität und Verarbeitungsqualität teilt.

#### Raumangebot vorne\*

**Note: 1,6**

- + Vorn sitzt man sehr geräumig, mit viel Luft zwischen Dach und Seitenwänden. Der Fahrersitz lässt sich für ca. 1,95 m Personengröße zurückschieben.

#### Raumangebot hinten\*

**Note: 4,7**

- Hinten sitzt man beengt, mit wenig Schulter- und Kniefreiheit. Mitfahrer über 1,75 m Größe haben Kniekontakt zur Vordersitzlehne.

#### Komfort

**Note 2,2**

#### Federung

**Note: 2,3**

- + Die Feder-/Dämpfer-Abstimmung ist ausgewogen, tendiert in Richtung straff. Die Fahrbahnunebenheiten werden meist gut geschluckt, nur gelegentlich kommen härtere Stöße durch. Der Wagen liegt angenehm ruhig auf der Straße, vertikale Aufbaubewegungen und Seitenneigung sind gering, sowie Wankbewegungen bei schnellem Richtungswechsel gut gedämpft.

#### Sitze

**Note: 1,7**

- + Die Vordersitze sind straff gepolstert und bieten hohen Komfort, Lehne und Fläche sind bei optimaler Druckverteilung sehr gut gestaltet. Der Fahrersitz lässt sich in Höhe und Neigung, der Beifahrersitz in der Neigung einstellen. Bei beiden kann mit einer pneumatischen Stütze die Rückenkontur im Lendenwirbelbereich individuell angepasst werden (Aufpreis). Auch die beiden hinteren Sitze sind angenehm straff gefedert und recht gut konturiert, bei



angenehmer Schräge der Lehnen.

### Innengeräusch

**Note: 2,1**

- + Bei geschlossenem Dach ist der Geräuschpegel niedrig, vom brummigen Motor nur wenig zu hören. Windgeräusche treten erst bei sehr schneller Fahrt hervor, sind aber nicht zu störend.

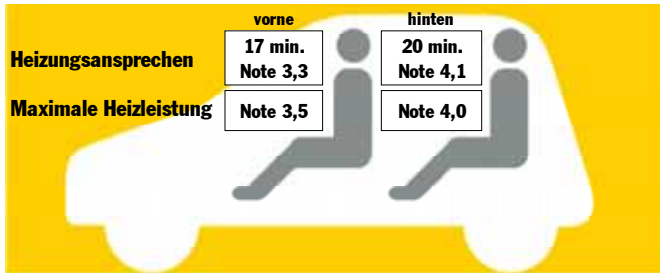
### Heizung, Lüftung

**Note: 2,9**

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

Die Heizwirkung ist im vorderen Bereich passabel, hinten aber recht gering.

- + Die Klimaanlage lässt sich zugfrei einstellen, ein Pollenfilter ist vorhanden. Die Temperatur kann auf der Fahrer- und Beifahrerseite unabhängig eingestellt werden. Angenehm und bei einem vier-sitzigen Cabrio selten: Bei offenem Dach sind die Zugscheinun-gen gering, selbst wenn das Tempo etwas höher ist. Man kommt auch gut ohne Windschott aus.



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

### Motor/Antrieb

**Note 2,0**

#### Fahrleistungen\*

**Note: 1,6**

- + Der Dieselmotor hat enorm Durchzugskraft, das sorgt für Fortbewegung auf niedrigem Drehzahlniveau. Selbst bei zügigem Fahren muss nicht viel geschaltet werden.

#### Laufkultur

**Note: 4,0**

- Der Motor ist von der äußerst ruppigen Sorte, läuft in gewissen Drehzahlen verhältnismäßig rau.

#### Schaltung

**Note: 2,0**

- + Das Gänge lassen sich leicht und präzise schalten. Auch der Rückwärtsgang kann ohne zu Krachen eingelegt werden.

#### Getriebeabstufung

**Note: 1,0**

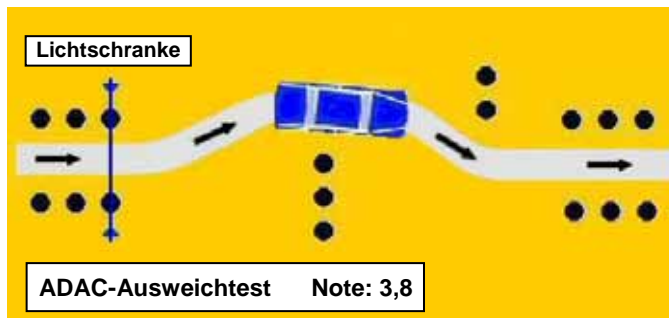
- + Die Abstufungen des Sechs-Gang-Getriebes passen sehr gut zur Charakteristik des Motors. Bei jedem Tempo und bei jeder Drehzahl steht die optimale Übersetzung parat, um möglichst sparsam zu fahren oder um das volle Temperament des Motors in Vortrieb umsetzen zu können. Trotzdem ist auch bei schneller Fahrt das Drehzahlniveau moderat.

### Fahreigenschaften

**Note 1,9**

#### Fahrstabilität

**Note: 2,7**



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.

ADAC-Ausweichtest: Der Eos folgt präzise auf Lenkbefehle. Anfänglich untersteuert er, das ändert sich aber bei heftigem Ausweichen, da dann sogar das Heck ausbrechen kann. Da nützt auch viel Kurbeln am Lenkrad nicht mehr viel.

- + Anders bei flottem Tempo auf der Autobahn: Da fährt der Wagen bis in höchste Geschwindigkeitsbereiche sehr richtungsstabil, lässt sich auch durch Längsrillen in der Fahrbahn und Fahrbahnverwerfungen kaum aus der Ruhe bringen. Die Lenkung fühlt sich stets angenehm stramm an, so hat der Fahrer ein sehr sicheres Fahrgefühl. Die elektronisch gesteuerte Traktionskontrolle sorgt dafür, dass die Antriebsräder auch auf rutschiger Fahrbahn kaum noch durchdrehen, wenn stark beschleunigt wird.

#### Kurvenverhalten

**Note: 1,7**

- + Die Kurvenlage ist souverän, leicht untersteuernd und mit weichem, gezieltem Bremsengriff durch das ESP, unabhängig auf alle vier Räder, falls das Tempo zu hoch sein sollte.

#### Lenkung\*

**Note: 1,9**

- + Die Lenkung spricht selbst bei hohem Tempo schnell und dabei doch gleichmäßig an und ist dann zielgenau. Sie vermittelt sehr guten Kontakt zur Fahrbahn. Sie ist stets leichtgängig, sorgt für Handlichkeit, obwohl sie nicht ausgesprochen direkt ausgelegt ist und der Wendekreis nicht gerade klein ist.

#### Bremse

**Note: 1,5**

- + Die Bremswirkung ist ausgezeichnet, nur 37,5 m sind erforderlich, um aus 100 km/h bis zum Stillstand abzubremsen. Dabei spricht die Bremse schnell an und lässt sich fein dosieren.

### Sicherheit

**Note 1,7**

#### Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

**Note: 2,0**

- + Im Eos sind interessante Techniken installiert: Elektronische Stabilitätskontrolle und Lenkassistent. Optional gibt's Run-Flat-Reifen, Kurvenlicht und Berganfahrassistent.



#### Passive Sicherheit - Insassen

**Note: 1,4**

- + Der VW Eos beruht zwar auf Basis des Golf, ist aber nicht ganz so sicher. Er erreichte bei EuroNCAP-Crash vier der fünf möglichen Sterne. Dabei zeigte er im Seiten- bessere Resultate als beim Frontcrash. An den sehr stabilen Türgriffen lässt sich sehr hohe Zugkraft aufbringen. So kann man nach einem Unfall verklemmte Türen öffnen. Vorne sind die Kopfstützen für maximal ca. 1,90 m große Personen ausgelegt. Hinten sind sie niedriger, reichen aber für die vom Platz möglichen Körpergrößen. Stahlbügel hinterlegte Rücksitzkopfstützen schützen die Insassen bei einem Überschlag.

#### Kindersicherheit

**Note: 1,5**

- + Auf den Rücksitzen lassen sich Kindersitz-Systeme stabil unterbringen, denn Gurtlänge, -Geometrie und Sitzkontur sind hierfür optimal. Auch Befestigen mit Isofix ist möglich. Der rechte Front-Airbag lässt sich mit dem Zündschlüssel deaktivieren. Dann dürfen auf dem Beifahrersitz auch rückwärts gerichtete Kindersitze befestigt werden.
- Wegen der räumlichen Beengtheit ist bei geschlossenem Dach das Unterbringen der Kindersitze auf den Rücksitzen beschwerlich.

**Fußgängerschutz**

**Note: 2,0**

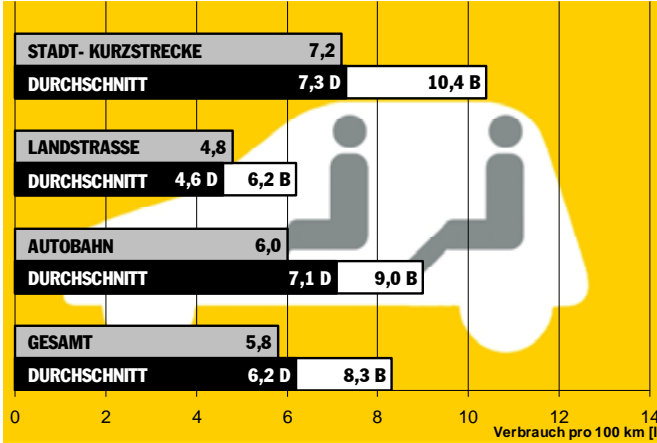
+ Beim simulierten Fußgängerunfall (EuroNCAP) ist das Ergebnis mit zwei von vier möglichen Sternen durchschnittlich.

**Verbrauch/Umwelt** **Note 2,0**

**Verbrauch\***

**Note: 2,7**

Der Verbrauch ist durchschnittlich, im Mittel 5,8 l Diesel auf 100 km. Im einzelnen pro 100 km: Innerorts 7,2 l, außerorts 4,8 l und auf der Autobahn 6,0 Liter.



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

**Abgas**

**Note: 1,4**

+ Die Schadstoffanteile im Abgas sind sehr gering. Die gesundheitsschädigenden Rußpartikel werden von einem speziellen Filtersystem zurückgehalten.

**Wirtschaftlichkeit\*** **Note 3,8**

**Betriebskosten**

**Note: 2,0**

+ Obwohl der Verbrauch des Eos für einen Diesel nur im Mittelfeld liegt, erhält er aufgrund der nicht so hohen Kraftstoffpreise eine gute Note bei den Betriebskosten.

**Werkstatt- und Reifenkosten**

**Note: 2,4**

Der VW besitzt eine fahrabhängige Serviceanzeige. Laut Hersteller ist dabei im Schnitt alle 28.000 Kilometer oder alle zwei Jahre ein "Longlife-Service" fällig. Der Zahnriemen muss alle 150.000 km ersetzt werden.

+ Dies langen Inspektionsabstände sorgen für weniger Werkstattaufenthalte. VW verbaut nach eigenen Angaben qualitativ hochwertige und langlebige Verschleißteile - auch der Dieselpartikelfilter ist wartungsfrei und auf Lebensdauer ausgelegt. Zudem wird eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung gewährt.

- Der Longlife-Service ist nur mit speziellem, sehr teurem Motoröl möglich. Die teuren Werkstattstundenpreise sowie erhöhte Kosten für den Reifenersatz verhindern eine bessere Benotung.

**Wertstabilität**

**Note: 1,1**

+ Dem Eos kann eine gute Wertbeständigkeit prognostiziert werden; er wird sich auch nach Jahren ohne zu großen Abschlag wieder sehr gut verkaufen lassen.

**Kosten für Neuanschaffung**

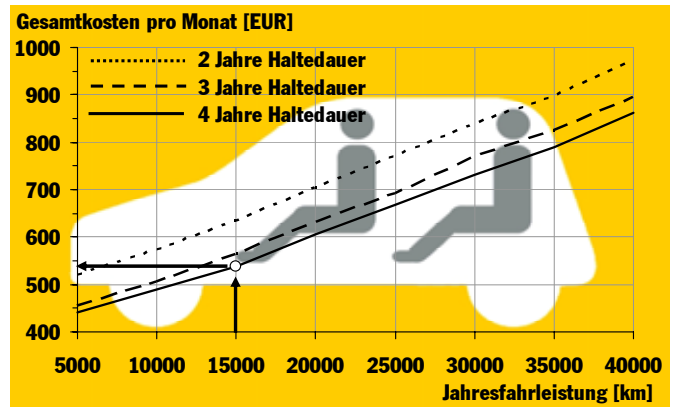
**Note: 5,5**

- Beim Neukauf muss jenseits der 30.000 Euro Marke jedoch sehr tief in die Tasche gegriffen werden, da sind so manche Konkurrenten günstiger.

**Fixkosten**

**Note: 5,1**

- Auch bei den fixen Kosten, also den Ausgaben für Steuer und Versicherung, macht der Eos seinem Besitzer wenig Freude: Zur höheren Steuer für den Dieselmotor gesellen sich auch noch ungünstige Typklasseneinstufungen in den Kaskoversicherungen, welche die Beiträge in die Höhe schnellen lassen. Die Haftpflicht liegt dagegen im Schnitt.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Autokosten (Beispiel: 539 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

**Die Motorvarianten** **in der preisgünstigsten Modellversion**

Typ	1.6 FSI	2.0 FSI	2.0 TFSI	3.2 V6	2.0 TDI
Aufbau/Türen	CA/2	CA/2	CA/2	CA/2	CA/2
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1598	4/1984	4/1984	6/3189	4/1968
Leistung [kW(PS)]	85(115)	110(150)	147(200)	184(250)	103(140)
Max.Drehmoment [Nm]bei U/min	155/4000	200/3500	280/1800	320/2500	320/1800
0-100 km/h[s]	11,9	9,8	7,8	7,3	10,3
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	192	210	232	247	206
Verbrauch pro 100 km [l]	7,9S	8,5SP	8,7SP	9,4SP	5,8D
Versicherungsklassen KH/VK/TK	12/17/27	13/19/27	15/22/27	15/25/27	15/22/27
Steuerbefreiung [Euro](Monate)	-	-	-	-	-
Monatliche Gesamt-Kosten[Euro]	523	580	628	763	539
Grundpreis[Euro]	26.621	28.673	30.981	36.418	30.725

**Aufbau:**

- ST = Stufenheck
- SR = Schrägheck
- CP = Coupe
- CA = Cabriolet
- RO = Roadster
- KB = Kombi
- KT = Kleintransporter
- TR = Transporter
- GR = Großraumlimousine
- BU = Bus

**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	1968 ccm
Leistung	103 kW (140 PS)
bei	4000 U/min
Maximales Drehmoment	320 Nm
bei	1800 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	215/55R16
Reifengröße (Testwagen)	<b>235/45R17W</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	<b>10,75 m/10,9 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	206 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,3 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3. Gang)	<b>6,2 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	<b>37,5 m</b>
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	<b>5,8 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>7,2/4,8/6,0 l</b>
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Herstellerangabe/Test	158 g/km/ <b>154 g/km</b>
Innengeräusch 130 km/h	<b>68 dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	4407 mm/1791 mm/1437 mm
Leergewicht/Zuladung	<b>1595 kg/415 kg</b>
Kofferraumvolumen	<b>360 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/1500 kg
Dachlast	-
Tankinhalt	55 l
Reichweite	<b>945 km</b>
Allgemeine Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte *kursiv*

## Kosten

Monatliche Betriebskosten	<b>109 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten	<b>44 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>105 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>282 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>539 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	15/22/27
Grundpreis	30.725 Euro

## Ausstattung

### Technik

Antriebsschlupf-Regelung	Serie
Automatikgetriebe	1.693 Euro
Bremsassistent	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht (mit Xenon)	1.241 Euro°
Parkhilfe, elektronisch	390 Euro°
Reifendruckkontrolle (mit Notlaufreifen)	200 Euro
Reserverad, vollwertig	nicht erhältlich
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht (mit Kurvenlicht)	1.241 Euro°

### Innen

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	nicht erhältlich
Audioanlage	539 Euro°
Dreipunktgurt hinten, mitte	nicht erhältlich
Fahrsitz, höhen-/neigungseinstellbar	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Isofix-Kindersicherungssystem	Serie
Klimaanlage/-automatik	Serie/400 Euro°
Kopfstützen hinten	Serie
Lenkrad, höhen-/längseinstellbar	Serie
Navigationssystem	2.688 Euro°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	nicht erhältlich
Skisack/Durchladelupe (Skitasche)	128 Euro

### Außen

Außenspiegel, elektrisch einstell-/beheizbar	Serie
Lackierung Metallic	477 Euro

°im Testwagen vorhanden

## Testzeugnis

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

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

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 März 2007