

## Chevrolet Epica 2.5 LT Automatik

Viertürige Stufenhecklimousine der Mittelklasse (115 kW / 156 PS)

### ADAC Testergebnis

**Note 2,8**

Als Nachfolger des mäßig erfolgreichen Evanda tritt der Chevrolet Epica mit neuem Design und einigen technischen Neuerungen auf dem europäischen Markt auf. Qualitativ zwar noch nicht ganz auf europäischem Niveau hat sich doch einiges getan, auch die passive Sicherheit entspricht mit Kopfairbags jetzt dem Stand der Technik. Was die aktive Sicherheit angeht, so fällt der Wagen jedoch immer noch weit zurück - ohne ESP und Bremsassistent kann sich ein Mittelklassefahrzeug in Deutschland nicht mehr behaupten. Die Fünf-Stufen-Automatik harmoniert recht gut mit dem Sechszylindermotor, der Verbrauch ist dabei jedoch hoch und die Fahrleistungen sind nur durchschnittlich. Insgesamt eine komfortable Reiselimousine ohne technische Highlights mit Schwächen in der Fahrsicherheit zum angemessenen Preis. **Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** Hyundai Sonata, Kia Magentis.



- + **ordentliche Verarbeitung**
- + **großer Kofferraum**
- + **komfortable Federung**
- + **kräftige Heizung**
- + **Kopfairbags Serie**
- **unübersichtliche Karosserie**
- **unpräzise Lenkung**
- **kein ESP**
- **hoher Verbrauch**
- **schlechter Wiederverkauf**

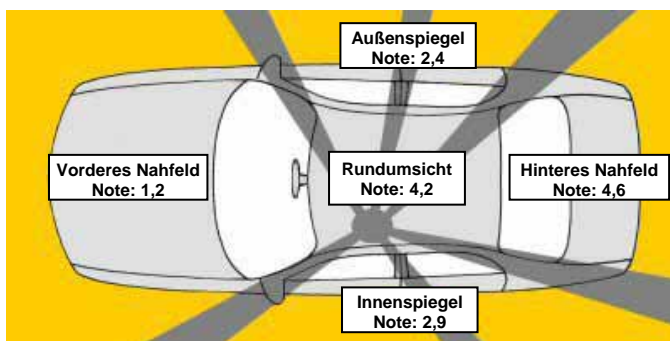
### Karosserie/Kofferraum

**Note 2,9**

#### Verarbeitung

**Note: 3,0**

- + Die Verarbeitung von Karosserie und Innenraum macht einen recht ordentlichen Eindruck, Türen und Klappen schließen satt und wurden mit gleichmäßigen Spaltabständen ins Chassis eingefügt. Auch das Interieur ist recht gut verarbeitet, die Materialanmutung der Kunststoffe ist jedoch auf nur durchschnittlichem Niveau.
- Etwas enttäuscht ist man vom unverkleideten Kofferraum, bei dem am oberen Bereich das blanke und nur unzureichend lackierte Blech zum Vorschein kommt. Bei Reifenpannen steht nur ein



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.

Notrad für kurze Strecken bei maximal 80 km/h zur Verfügung. Der Motorraum ist lediglich im vorderen Bereich gegen Verschmutzen geschützt. Die Nebelscheinwerfer und -rückleuchten sind in den Stoßfängern so positioniert, dass sie bereits bei kleineren Remplern zu Bruch gehen können. Das Auswechseln der Scheinwerferlampen gestaltet sich besonders im Bereich des Sicherungskastens (in Fahrtrichtung links) sehr schwierig. Über den Transport von Gegenständen auf dem Dach findet man keine Informationen in den Fahrzeugpapieren.

#### Sicht

**Note: 3,3**

Die Sicht im Epica ist insgesamt durchschnittlich; Dachsäulen sind teilweise relativ breit und wirken sichtbehindernd. Nach vorne hat man im Nahbereich eine sehr gute Sicht, nach hinten allerdings wegen der hohen Heckpartie einen schlechten Überblick.

- + Die Außenspiegel sind groß und beheizt, der Innenspiegel blendet automatisch ab. Der Epica verfügt serienmäßig über eine im Bereich der Scheibenwischer beheizte Frontscheibe. Zum leichteren Rückwärts-Einparken ist eine Einparkhilfe vorhanden.
- Xenonscheinwerfer findet man nicht in der Ausstattungsliste.

#### Ein-/Ausstieg

**Note: 3,1**

Vorne und hinten steigt man durchschnittlich ein und aus. Vorne ist das Dach etwas niedrig und hinten stört der von innen recht hohe Einstieg, insbesondere beim Aussteigen.

- + Für die Zentralverriegelung ist serienmäßig eine im Schlüssel integrierte Fernbedienung vorhanden. Eine Taste dient zum Ver- und Entriegeln, die andere zum Öffnen des Kofferraums.
- Die Türaufhalter sind zu schwach ausgelegt, um Türen an Steigungen oder bei starkem Wind sicher offen zu halten.

### Kofferraum-Volumen\*

**Note: 2,1**

- + Mit 440 l ist das Kofferraumvolumen für die Klasse relativ groß. Werden beide Teile der Rücksitzlehne umgeklappt, so erweitert sich der Laderaum auf großzügige 765 l. Allerdings handelt es sich hier mehr um einen theoretischen Wert, da das Volumen durch die kleine Durchladeöffnung, die nach dem Umklappen zum Vorschein kommt, nur eingeschränkt nutzbar ist.



Mit 440 l Volumen ist der Kofferraum des Epica zwar groß, kann aber nicht die Konkurrenten, wie den Kia Magentis (490 l), erreichen.

### Kofferraum-Zugänglichkeit

**Note: 3,9**

Die Kofferraumklappe kann mit dem Zündschlüssel, über eine Taste in der Fahrertür sowie die Fernbedienung geöffnet werden. Man vermisst jedoch eine Öffnungsmöglichkeit von hinten. Die Ladekante ist innen und außen relativ hoch, so dass das Gepäck über eine hohe Schwelle gehoben werden muss. Für ein Stufenheck-Fahrzeug ist die Größe der Ladeöffnung recht ordentlich, im Verhältnis zu einem Schrägheck oder Kombi aber eher klein. Der Kofferraum hat ein zweckmäßiges Format; da er aber sehr tief ist, ist er im hinteren Bereich schwer zugänglich.

### Kofferraum-Variabilität

**Note: 2,7**

- + Die Rücksitzlehne ist im Verhältnis 60:40 geteilt umklappbar. Das Zurückklappen gestaltet sich einfach und unkompliziert.
- Für kleine Utensilien fehlen Ablagefächer.

### Innenraum

**Note 2,4**

### Bedienung

**Note: 2,2**



Die Verarbeitungsqualität hat sich zum Vorgänger Evanda verbessert, kommt jedoch noch nicht ganz an das Niveau der europäischen oder japanischen Konkurrenten heran.

- + Die meisten Bedienelemente des Chevrolet Epica sind einfach und sinnfällig. Das Lenkrad ist längs- und höheneinstellbar, allerdings ist der Hebel für die Einstellung unnötig groß, ungünstig platziert und auch in der Bedienung nicht optimal. Pedale und Schalthebel liegen günstig, das beleuchtete Zündschloss ist gut zu erreichen. Die Scheibenwischer werden durch einen Regensensor gesteuert. Das Angebot an praktischen Ablagemöglichkeiten und Getränkehaltern ist vorne und hinten groß. Auch gibt es Leseleuchten, vorne zwei getrennt schaltbare, hinten eine zentral angeordnete. Die Fenster, Außenspiegel und Sitze sind elektrisch einstellbar (nur das Fahrerfenster besitzt eine Antippautomatik). Der Tempomat lässt sich über das Lenkrad einstellen, so auch einige Funktionen des serienmäßigen Audiosystems mit CD-Wechsler und MP3-Abspielfunktion. Ein Info-Display informiert unter anderem über Außentemperatur, Kraftstoffverbrauch und Reichweite.
- Für die Scheibenwischer vermisst man einen Tippkontakt, zudem regelt der Regensensor nicht immer korrekt. Das Info-Display ist unübersichtlich mit Informationen überbelegt; die Knöpfe für die Klimaanlage befinden sich viel weiter unten, so auch die für beheizbare Heckscheibe und Umluft. Fährt man tagsüber mit eingeschaltetem Abblendlicht, so ist das abgedunkelte Display des Radios nicht mehr ablesbar. Die vorderen Türgriffe sind bei geöffneten Türen schlecht erreichbar. Das Anlegen der hinteren Gurte ist wegen der lose befestigten Gurtschlösser erschwert.



Die Mittelkonsole ist der Schwachpunkt in der der Funktionalität des Epica. Das Info-Display ist unübersichtlich, das Radiodisplay schlecht ablesbar und die Regler der Heizung und Lüftung sind viel zu tief angeordnet.

### Raumangebot vorne\*

**Note: 2,2**

- Vorne können die Sitze für Insassen bis zu einer Größe von 1,85 m eingestellt werden.
- + Wegen der großen Innenbreite empfindet man das Raumangebot subjektiv als großzügig.

### Raumangebot hinten\*

**Note: 2,8**

- Befinden sich die vorderen Sitze ganz hinten, so reicht hinten die Kniefreiheit noch für Insassen bis 1,85 m Körpergröße.
- + Auch dort ist die Breite großzügig und das subjektive Raumempfinden für zwei Mitfahrer positiv. Der Mittelsitz ist jedoch schmal und nur kleinen Personen für kurze Strecken zumutbar.

### Komfort

**Note 2,5**

### Federung

**Note: 2,7**

Die Federung ist insgesamt relativ weich und komfortabel ausgelegt. Kurze Wellen und Einzelhindernisse werden recht gut abgefedert. Nur bei langen Bodenwellen schwingt die Karosserie etwas



auf. Wanken, Nicken und Seitenneigung könnten geringer sein.

### Sitze Note: 2,3

- + Die Sitze sind insgesamt recht gut gepolstert, straff und dennoch komfortabel und bieten den vorderen Insassen eine gute Sitzposition und gute Rückenunterstützung. Einstellbare Lordosenstützen auf beiden vorderen Sitzen ermöglichen eine Anpassung an individuelle Bedürfnisse. Lediglich die Höhe der Lehnen sowie der Seitenhalt könnten etwas besser sein. Auch hinten ist der Sitzkomfort recht gut. Die Sitzfläche ist nur etwas zu tief und somit der Abstand zum Boden zu gering; so sitzt man in einer auf Dauer wenig angenehmen Hockhaltung. Für alle Mitfahrer befinden sich Haltegriffe am Dach; der Fahrer muss aber darauf verzichten.
- Auf den unperforierten Ledersitzen schwitzt man im Sommer.

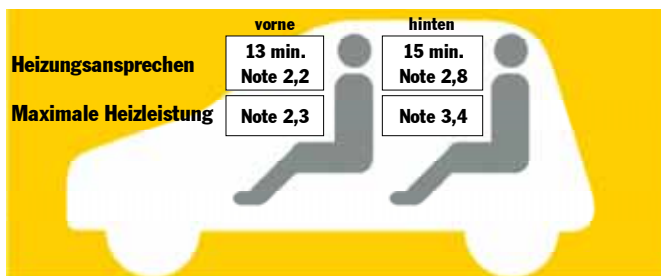
### Innengeräusch Note: 3,0

Bis 130 km/h hält sich das gemessene Innengeräusch in Grenzen. Bei höheren Geschwindigkeiten werden Motor- und Windgeräusche deutlicher wahrzunehmen.

### Heizung, Lüftung Note: 2,3

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

- + Die Heizung ist kräftig; insbesondere vorne werden bei kalter Witterung schnell angenehme Temperaturen im Innenraum erreicht. Die hinteren Passagiere müssen etwas länger warten, bis es im Winter warm wird. Eine Klimaautomatik ist bei diesem Modell serienmäßig an Bord, ebenso die Sitzheizung für die Ledersitze. Ein Glas-Schiebedach ist optional erhältlich.
- Die hinteren Seitenfenster lassen sich nicht vollständig öffnen.



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

### Motor/Antrieb Note 2,4

#### Fahrleistungen\* Note: 2,4

- + Laut Messwert realisiert der Wagen recht gute Beschleunigungen. Dazu müssen die Gänge jedoch weit ausgedreht werden, was angestrengt klingt und das Innengeräusch ansteigen lässt.

#### Laufkultur Note: 1,5

- + Der Sechszylindermotor läuft angenehm ruhig und kultiviert.

#### Schaltung Note: 2,5

- + Das Automatikgetriebe mit fünf Fahrstufen passt recht gut zu dem Motor. Es schaltet überwiegend weich und situationsangepasst. Bei forcierter Fahrweise schaltet es teils sehr früh herunter, was jedoch wegen des nur mäßig durchzugsstarken Motors nötig wird, wenn man zügig beschleunigen will. Auf Wunsch können die Gänge im manuellen Modus mit dem Wählhebel auch individuell von Hand geschaltet werden.

#### Getriebeabstufung Note: 3,5

Die in den oberen Gängen lange Übersetzung ist gut für ruhiges Cruisen, der durchzugsschwache Motor wirkt damit jedoch noch schlapper.

## Fahreigenschaften

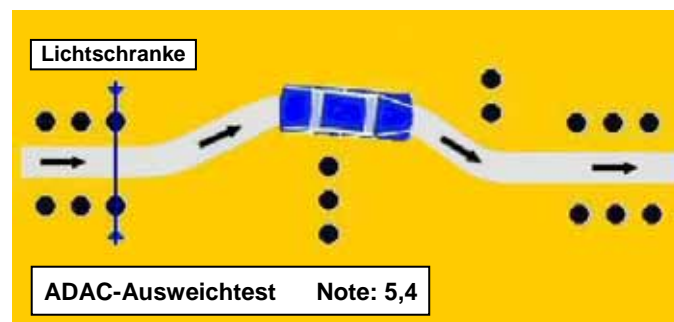
**Note 3,7**

### Fahrstabilität

**Note: 4,4**

Bei Spurrillen und Fahrbahnverwerfungen sowie bei Seitenwind ist die Richtungsstabilität durchschnittlich. Die indirekte und gefühllose Lenkung ist nicht gerade optimal für schnelle Ausweichmanöver geeignet.

- + Die Traktionskontrolle verhindert durchdrehende Antriebsräder bei Fahrten auf rutschigem Untergrund.
- Den ADAC-Ausweichtest besteht der Epica nicht. Zunächst lenkt er zwar noch gutmütig ein, dann jedoch, wenn man nach dem Ausweichen zurücklenkt, bricht das Heck aus und das Fahrzeug schleudert - mangelhaft. ESP könnte hier Abhilfe schaffen.



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: 3,3**

Das Eigenlenkverhalten ist zunächst gutmütig untersteuert. Bei Lastwechsel in schnell gefahrenen Kurven kann es jedoch in gefährliches Übersteuern umschlagen. ESP, das auch hier Schleudern vermeiden könnte, ist für den Epica nicht erhältlich.

### Lenkung\*

**Note: 3,9**

Beim Rangieren ist die Lenkung leichtgängig. Der Wendekreis ist für die Klasse mit 11,7 m durchschnittlich.

- Die geringe Präzision der indirekt ausgelegten und gefühllosen Lenkung ist neben dem Fehlen von ESP eine der größten Schwächen des Koreaners. Die Vermittlung von Fahrbahnkontakt geht gegen null.

### Bremse

**Note: 3,1**

Mit 41 m ist der Bremsweg bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand durchschnittlich (Mittelwert aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Serienreifen). Ansprechverhalten und Pedalgefühl sind in Ordnung. ABS garantiert gute Spurhaltung bei starkem Bremsen auf nasser oder glatter Fahrbahn.

## Sicherheit

**Note 3,3**

### Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

**Note: 5,0**

- + Rückleuchten warnen bei geöffneten Vordertüren.
- Das aktive Sicherheitsniveau des Koreaners ist sehr niedrig. Der Wagen verfügt außer ABS über keine Systeme zur Verbesserung der aktiven Sicherheit, wie z.B. ESP oder einen Bremsassistent. Der Zündschlüssel lässt sich in allen Fahrstufen abziehen, so ist im ungünstigsten Fall keine Parksperre aktiviert und der Wagen kann wegrollen.

### Passive Sicherheit - Insassen

**Note: 2,6**

- + Vorne reichen die Kopfstützen in der Höhe für Insassen bis zu einer Körpergröße von 1,80 m, hinten nur bis 1,60 m aus.
- + Mit Front-, Seiten und durchgehenden Kopfairbags sind die

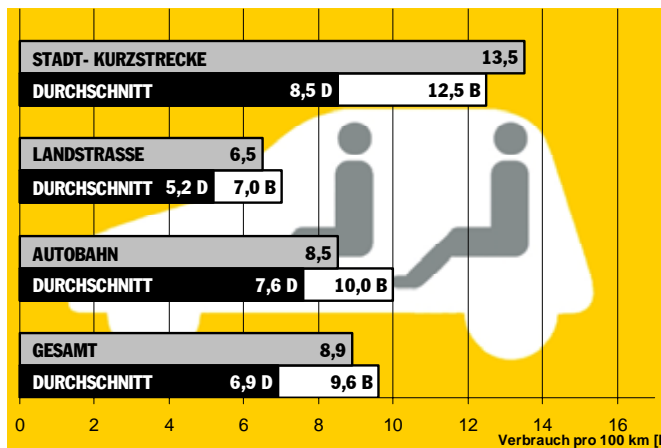
Insassen bei Frontal- und seitlichen Unfällen gut geschützt. Gurt-Erinnerer warnen die vorderen Insassen bei nicht angelegtem Sicherheitsgurt. An den stabilen Türgriffen lässt sich hohe Zugkraft aufbringen. So kann man nach einem Unfall verklemmte Türen leichter öffnen.

**Kindersicherheit** **Note: 2,4**

- + Die beiden Außensitze eignen sich recht gut für die Montage von Kindersitzen. Auch Isofix-Verankerungen mit Top-Tether-Befestigungspunkten an der Hutablage sind vorhanden.
- Die Schlösser der Rücksitzgurte sind an flexiblen Gurten befestigt. Dadurch ist es mühsam, Kinder-Rückhaltesysteme zu befestigen. Wegen der breiten äußeren Sitzwangen ist der Platz für Kindersitze etwas eingeschränkt. Laut Hersteller sind auf dem Beifahrersitz keine rückwärts gerichteten Kindersitze erlaubt, weil sich der Frontairbag nicht abschalten lässt. Auch der Mittelsitz der hinteren Sitzbank ist für die Montage von Kindersitzen nicht freigegeben.

**Fußgängerschutz** **Note: 3,0**

Einige Ansätze zur Verringerung des Verletzungsrisikos bei Unfällen mit Fußgängern sind erkennbar. So befinden sich harte Gegenstände in überwiegend großem Abstand unter der Haube und die Kotflügel sind an den oberen Kanten nachgiebig gestaltet. Insgesamt wird das Risiko für schwere Verletzungen bei derartigen Unfall-Konstellationen als moderat eingeschätzt.



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

**Verbrauch/Umwelt** **Note 2,4**

**Verbrauch\*** **Note: 3,8**

Außerorts und auf der Autobahn sind die Verbräuche mit 6,5 bzw. 8,5 Litern Super auf 100 km durchschnittlich. So auch der Durchschnittsverbrauch von 8,9 l/100 km, wobei sich dieser bereits an der oberen Grenze bewegt.

- Innerorts verbraucht der Wagen mit 13,5 l/100 km sehr viel Kraftstoff.

**Abgas** **Note: 0,9**

- + Die Anteile an Schadstoffen im Abgas sind sehr niedrig.

**Wirtschaftlichkeit\*** **Note 3,5**

**Betriebskosten** **Note: 4,6**

- Zum nicht gerade günstigen Verbrauch des Epica mit dem 2,5 l Benzinmotor gesellen sich auch noch die teureren Preise für Super-Kraftstoff, welche die Betriebskosten ansteigen lassen.

**Werkstatt- und Reifenkosten** **Note: 3,7**

Für eine Beurteilung wurden uns vom Hersteller noch keine Daten zur Verfügung gestellt; die Werkstattkosten sind deshalb geschätzt.

- + Chevrolet gewährt eine dreijährige Herstellergarantie bis maximal 100.000 Kilometer.

**Wertstabilität** **Note: 5,0**

- Der Nachfolger des Evanda soll einen Imagegewinn erzielen. Trotz ansprechendem Interieur kann dem Epica mit dem 2,5 Liter V6-Motor keine gute Wertstabilität prognostiziert werden. Er wird sich nur mit erhöhtem Abschlag wieder verkaufen lassen.

**Kosten für Neuanschaffung** **Note: 2,8**

Beim Anschaffungspreis hingegen spielt die neue Mittelklasse-Limousine von Chevrolet allerdings ihre Trümpfe aus: Gut 26.000 Euro sind für ein Fahrzeug dieser Klasse und mit dieser Ausstattung ein gutes Angebot.

**Fixkosten** **Note: 3,0**

Den höheren Betriebskosten stehen dem Benziner dafür geringere Ausgaben für die Steuer gegenüber. Auch die Typklasseneinstufungen für die Versicherung sind insgesamt durchschnittlich, allerdings sind die Kosten für Haftpflicht- und Vollkaskoversicherung fast schon als hoch zu bezeichnen.

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

Typ	2.0	2.5	2.0 D
Aufbau/Türen	ST/4	ST/4	ST/4
Zylinder/Hubraum [ccm]	6/1993	6/2492	4/1991
Leistung [kW(PS)]	105(144)	115(156)	110(150)
Max.Drehmoment [Nm]bei U/min	195/4600	237/4000	320/2000
0-100 km/h[s]	9,9	9,9	9,7
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	207	208	200
Verbrauch pro 100 km [l]	8,4S	8,9S	6,4D
Versicherungsklassen KH/VK/TK	18/21/21	18/21/21	18/21/21
Steuerbefreiung [Euro](Monate)	-	-	-
Monatliche Gesamt-Kosten[Euro]	581	683	571
Grundpreis[Euro]	21.690	26.490	24.190

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

## Daten und Messwerte

6-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro4
Hubraum	2492 ccm
Leistung	115 kW (156 PS)
bei	5800 U/min
Maximales Drehmoment	237 Nm
bei	4000 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-Automatikgetriebe
Reifengröße (Serie)	215/50R17
Reifengröße (Testwagen)	<b>215/50R17V</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	<b>11,8 m/11,6 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	208 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,9 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Stufe D)	<b>6,7 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	<b>41 m</b>
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	<b>8,9 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>13,5/6,5/8,5 l</b>
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Herstellerangabe/Test	219 g/km/ <b>208 g/km</b>
Innengeräusch 130 km/h	<b>71 dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	4805 mm/1810 mm/1450 mm
Leergewicht/Zuladung	<b>1590 kg/395 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>440 l/765 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	700 kg/1700 kg
Dachlast	n.b.
Tankinhalt	63 l
Reichweite	<b>705 km</b>
Allgemeine Garantie	3 Jahre / 100.000 km
Rostgarantie	6 Jahre

ADAC-Testwerte *kursiv*

## Kosten

Monatliche Betriebskosten	<b>173 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten(geschätzt)	<b>65 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>95 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>350 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>683 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/21/21
Grundpreis	26.490 Euro

## Ausstattung

### Technik

Abstandsregelung, elektronisch	nicht erhältlich
Antriebsschlupf-Regelung	Serie
Automatikgetriebe	Serie
Bremsassistent	nicht erhältlich
Erdgasantrieb bivalent (Autogas/LPG)	2.690 Euro
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	nicht erhältlich
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Parkhilfe, elektronisch	Serie
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Runflat-Reifen	nicht erhältlich
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	nicht erhältlich

### Innen

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne	Serie
Audioanlage (MP3-6-fach CD-Wechsler)	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Frontscheibe beheizbar	Serie
Isofix-Kindersicherungssystem (hinten außen)	Serie
Klimaautomatik	Serie
Lenkrad, höhen-/längseinstellbar	Serie
Rücksitzlehne und -bank umklappbar (60:40 geteilt)	Serie
Sitzbezüge, Leder	Serie
Sitze, vorn, beheizbar	Serie
Sitze, vorn, höhen-/neigungsverstellbar (elektrisch)	Serie

### Außen

Außenspiegel, elektrisch einstell-/anklapp-/beheizbar	Serie
Schiebe-Hubdach (Glasdach, elektrisch)	800 Euro

°im Testwagen vorhanden

## Testzeugnis

### Technik/Umwelt(Testergebnis)**2,8**

#### Karosserie/Kofferraum **2,9**

Verarbeitung	3,0
Sicht	3,3
Ein-/Ausstieg	3,1
Kofferraum-Volumen*	2,1
Kofferraum-Zugänglichkeit	3,9
Kofferraum-Variabilität	2,7

#### Innenraum **2,4**

Bedienung	2,2
Raumangebot vorne*	2,2
Raumangebot hinten*	2,8
Innenraum-Variabilität	4,0

#### Komfort **2,5**

Federung	2,7
Sitze	2,3
Innengeräusch	3,0
Heizung, Lüftung	2,3

#### Motor/Antrieb **2,4**

Fahrleistungen*	2,4
Laufkultur	1,5
Schaltung	2,5
Getriebeabstufung	3,5

#### Fahreigenschaften **3,7**

Fahrstabilität	4,4
Kurvenverhalten	3,3
Lenkung*	3,9
Bremse	3,1

#### Sicherheit **3,3**

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	5,0
Passive Sicherheit - Insassen	2,6
Kindersicherheit	2,4
Fußgängerschutz	3,0

#### Umwelt **2,4**

Verbrauch*	3,8
Abgas	0,9

#### Wirtschaftlichkeit\* **3,5**

Betriebskosten*	4,6
Werkstatt-/Reifenkosten*	3,7
Wertstabilität*	5,0
Kosten für Neuanschaffung*	2,8
Fixkosten*	3,0

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 April 2007