

## Fiat Bravo 1.9 JTD Multijet 8V Emotion (RPF)

Fünftürige Schräghecklimousine in der unteren Mittelklasse (88 kW / 120 PS)

### ADAC Testergebnis

**Note 2,5**

Der neue Stilo heißt jetzt wieder Bravo, so wie das Modell davor. Sieht nun wesentlich chicker aus, ähnlich dem Grande Punto, mit allerdings dem Nachteil schlechter Rundumsicht. Es gibt ihn ausschließlich mit fünf Türen. Der Dieselmotor wirkt im ersten Moment schlapp, zieht dann aber kräftig durch. Dabei ist er genügsam und mit einem Filter ausgerüstet, der die gesundheitsschädlichen Ruß-Partikel von der Umwelt fern hält. Das leicht hakelige Getriebe hat fünf Gänge, eine Automatik gibt es leider nicht. Fazit: Gefällt durch seine schöne Optik - das erleichtert einem über die kleinen Unzulänglichkeiten hinweg zu sehen. Besonders günstig ist er nicht, jedoch gut ausgestattet: 22.000 €.

**Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** Alfa 147, Audi A3, BMW 1er, Citroen C4, Ford Focus, Mazda 3, Opel Astra, Peugeot 307, Renault Megane, Seat Leon, Toyota Auris, VW Golf..

- + hübsches Design
- + gute Ausstattung
- + vorn viel Platz
- + 5 Sterne beim Crashtest
- + sparsamer Motor
- nach hinten schlechte Sicht
- hohe Kofferraum-Ladekante
- hinten recht wenig Kniefreiheit
- umständliches Navigationssyst.
- Motor mit Anfahrschwäche



### Karosserie/Kofferraum

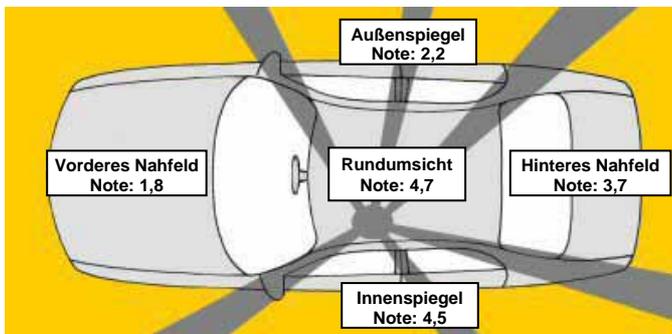
**Note 3,0**

#### Verarbeitung

**Note: 3,0**

Verarbeitung und Finish der Karosserie machen einen überwiegend guten Eindruck, Spaltbreiten sind gering und schmal, Türen öffnen und schließen leicht. Nur die Ecken der Klappen sind schlampig umgebördelt. Das Interieur wirkt mit seinen Applikationen in Carbon-Look und verchromten Einfassungen extravagant. Teilweise machen die Kunststoffe aber einen weniger hochwertigen Eindruck (z. B. Innenverkleidung der Heckklappe).

- Die Karosseriefanken haben keinen Schutz vor Beschädigungen durch dagegen schlagende Autotüren. Dadurch sind teure Repara-



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.

turen vorprogrammiert. Der Tankverschluss ist nicht in die zentrale Türverriegelung mit einbezogen, man braucht zum Öffnen den Zündschlüssel. Auswechseln der elektrischen Sicherungen ist umständlich und bei Dunkelheit kaum durchführbar.

#### Sicht

**Note: 2,8**

- + Die abfallende Front sorgt für gute Sicht nach vorn, allerdings sieht man nicht wo sie endet. In den Außenspiegeln ist die Sicht gut. Die Nebelscheinwerfer fungieren auch als Abbiegelicht, nur ungünstig, dass die breiten Frontscheibenpfosten so viel vom Lichtkegel abdecken. Nach dem Aussteigen bleiben die Scheinwerfer



Die Sicht ist, besonders nach schräg hinten durch die breiten C-Säulen, stark eingeschränkt.

noch ein Weilchen an und beleuchten den Weg.

- Bereits die B-Säulen sind ziemlich breit und sichtbehindernd. Katastrophal ist die Sicht nach hinten: die überproportionierten C-Säulen nehmen viel Sicht weg und der Heckabschluss ist sehr hoch. So kann man beim Abbiegen leicht Fußgänger und Radfahrer übersehen. Und rückwärts Einparken wird zum Glücksspiel. Die gegen Aufpreis erhältlichen Einparksensoren sind somit schon ein Muss.

### Ein-/Ausstieg

**Note: 2,8**

- + Vorne steigt man bequem ein und aus, die Türen sind groß und öffnen weit, die Sitze haben eine angenehme Höhe. Mit der Fernbedienung für die Zentralverriegelung lassen sich auch die Fenster öffnen und schließen. Die Türaufhalter sind ausreichend kräftig.
- Hinten ist der Zustieg beengt, weil der Abstand zwischen Vorderlehne und Rücksitzbank knapp ist. Erreichen des Sitzplatzes in der Mitte erfordert noch höherer Gelenkigkeit. Die drei Tasten der Fernbedienung kann man zu leicht verwechseln.

### Kofferraum-Volumen\*

**Note: 3,0**

335 l fasst der Kofferraum, das liegt im durchschnittlichen Rahmen. Bei umgeklapptem Rücksitz sind es 795 l (gemessen bis zur Fenster-Unterkante). Unter dem Boden finden sich zudem noch 35 l Stauraum für Bordwerkzeug etc..



Mit 335 l Volumen ist der Kofferraum des Bravo zwar nicht besonders groß, übertrifft aber seinen Vorgänger Stilo um 40 l.

### Kofferraum-Zugänglichkeit

**Note: 3,6**

- + Die Ladeöffnung ist groß, die Heckklappe öffnet weit, beim Schließen bleiben die Finger sauber. Das Format des Kofferraums ist zweckmäßig.
- Die Kofferraumklappe ist nicht in die zentrale Türverriegelung mit einbezogen, das ist ärgerlich, wenn man keinen Schlüssel in der Tasche hat. Zum Anheben fehlt ein Griff und die Plastikmulde zum Schließen ist scharfkantig. Das Gepäck muss beim Einladen über eine hohe Bordwand gehievt werden.

### Kofferraum-Variabilität

**Note: 3,1**

- + Die klappbare Rücksitzbank ist asymmetrisch geteilt.
- Zum Vorklappen der Rücksitzbank müssen die Vordersitze nach vorne geschoben und die Kopfstützen nach unten gedrückt werden, was etwas Mühe bereitet. Beim Zurückklappen ist es schwierig, die Gurtschlösser wieder in die richtige Position zu bringen. Für kleines Einkaufsgepäck fehlen Ablagen.

## Innenraum

**Note 2,4**

### Bedienung

**Note: 2,6**

- + Die zum Fahren wichtigen Hebel und Schalter sind meist funktio-

nell und gut erreichbar: Lenksäulen-, Schalthebel, elektrische Außenspiegeleinsteller und Fensterheber. Beim Anfahren an der Steigung ist der "Hillholder" sehr nützlich. Das Lenkrad lässt sich problemlos in Höhe und Reichweite einstellen. Kontroll- und Warneinrichtungen informieren über alles Wichtige, der Tripcomputer zeigt u.a. Momentan- und Durchschnittsverbräuche an. Das serienmäßige Radio kann auch mittels Tasten auf dem Lenkrad bedient werden. Das Handschuhfach ist groß (besonders tief). Vorn gibt es Leseleuchten.

- Insgesamt ist beim neuen Bravo in punkto Einstellung und Übersichtlichkeit vieles im Argen: Zum Auskuppeln muss man den Fuß weit strecken und durchbiegen, auch ist der Abstand zwischen Kupplungs- und Bremspedal zu gering. Das Einstellrad für die Kreuzstütze ist nur unter Verrenkung zu erreichen. Die Fenster sind nur mit Zündung funktionstüchtig. Hinten ist es noch mühsamer als vorn, sich anzugurten, weil die Schösser verdreht und nachgiebig sind. Der weit übertreibende Tacho (260 km/h) und der Drehzahlmesser haben unter den spiegelnden Gläsern schlecht erkennbare Zahlen, auf dem dazwischen liegenden Display ist ohne Abblendlicht praktisch nichts zu erkennen. Die Drucktasten in der Mittelkonsole sind ebenfalls schlecht auszumachen, weil weiß auf hellgrauem Untergrund. Die Druckknöpfe für Nebelscheinwerfer- und Rücklichter sucht man im Bereich des Abblendlichts vergebens, findet sie dann nach Suchen neben dem Radio. Das Radio ist serienmäßig, hat aber einen schlechten Empfang. Die Einsteller für die Klimaanlage liegen sehr weit unten. Eine unüberwindbare Hürde stellt die komplexe Einstellung des Navigationssystems dar (Aufpreis), das teilweise durch Zurufen (was meist nicht klappt) und Tastendrücken aktiviert werden muss. Zudem ist eine PC-Anlage im Heimbereich erforderlich, um die Daten auf einem "Stick" aktuell zu halten, denn DVDs mit digitalisiertem Straßensystem, wie sonst üblich, können nicht verwendet werden. Obwohl das System per Sprachsteuerung eingestellt wird,



Der Fahrerplatz weiß durch die moderne Gestaltung zu gefallen, die Funktionalität kann jedoch nicht überzeugen.

funktioniert es nur bei stehendem Fahrzeug.

### Raumangebot vorne\*

**Note: 1,6**

- + Vorne sitzt man geräumig, Innenhöhe und -breite sind groß. Der Fahrersitz lässt sich selbst noch für Personen bis ca. 1,95 m Größe genügend zurück schieben.

### Raumangebot hinten\*

**Note: 3,0**

Der Platz hinten ist durchschnittlich. Die Höhe reicht für ca. 1,85 m große, die Kniefreiheit für knapp 1,85 m große Mitfahrer (Vordersitz für ca. 1,85 m große Personen eingestellt). Die Innenbreite ist zwar verhältnismäßig groß, für drei Personen jedoch zu gering.

## Komfort

**Note 2,9**

### Federung

**Note: 2,4**

Federung und Dämpfung des Fahrwerks sind recht gut abgestimmt, tendieren in Richtung straff. Meist werden die Unebenheiten ausreichend geschluckt, kurze Erhebungen regen die Karosserie jedoch zum Stoßen an. Insgesamt liegt der Wagen recht ruhig auf der Straße, selbst wenn das Tempo höher ist. Die Seitenneigung in Kurven hält sich in akzeptablen Grenzen.

### Sitze

**Note: 3,0**

Die Vordersitze sind sehr straff gefedert, bieten passablen Komfort, jedoch so gut wie keinen Seitenhalt in Kurven, weil es an nötiger Ausformung fehlt. Beide Sitze können in der Höhe eingestellt werden (dabei ändert sich auch die Neigung). Am Fahrersitz befindet sich zudem eine in der Intensität, nicht aber in der Höhe einstellbare Lendenwirbelstütze. Hinten sitzt man nicht sehr bequem, im Bereich des Rückens ist die Unterstützung der Polster zu schwach und die Knie ragen steil nach oben, ohne dass die Oberschenkel abgestützt werden. Auf den Plastikbezügen schwitzt man bei Sommerwetter schnell, weil Perforierungen fehlen.

### Innengeräusch

**Note: 2,4**

Das nagelnde Motorgeräusch verliert sich mit zunehmendem Tempo. Dann nehmen allerdings die Windgeräusche stark zu.

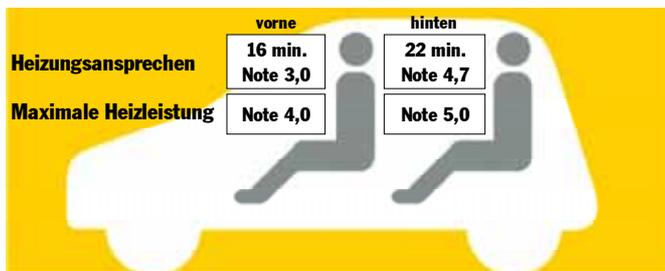
### Heizung, Lüftung

**Note: 3,5**

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

Im vorderen Sitzbereich ist die Heizwirkung noch passabel, hinten aber zu gering.

- + Die Temperatur kann links und rechts unabhängig eingestellt werden, nicht aber die Gebläseleistung. Die serienmäßige Klimautomatik sorgt bei Sommerwetter schnell für kühle und zugarme Luft. Ein Pollenfilter für Allergiker ist Serie.
- Vorne sitzt man sehr nah an der schrägen Frontscheibe und ist daher starker Sonneneinstrahlung ausgesetzt. Die Luftmenge oben-unten lässt sich nur grob einstellen.



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

## Motor/Antrieb

**Note 2,6**

### Fahrleistungen\*

**Note: 1,9**

- + Nach Überwinden einer ausgeprägten Durchzugsschwäche legt sich der Bravo-Motor mächtig ins Zeug, wie um Versäumtes wett zu machen. Dann sind die Beschleunigungswerte gut.

### Laufkultur

**Note: 3,0**

Man kann zufrieden sein, im mittleren Drehzahlbereich läuft der Motor jedoch etwas ungehobelt, sprich rau.

### Schaltung

**Note: 3,0**

Die Schaltwege sind nicht gerade kurz, und wenn man dem Getriebe genügend Zeit lässt, lassen sich die Gänge leicht wechseln. Erst beim schnellen Schalten stört das Haken.

### Getriebeabstufung

**Note: 3,0**

Die Abstufung des Getriebes ist auf möglichst günstige Verbrä-

che abgestimmt, also eher lang. Das hat jedoch zur Folge, dass zum zügigen Beschleunigen oft zurück geschaltet werden muss.

## Fahreigenschaften

**Note 2,5**

### Fahrstabilität

**Note: 2,4**

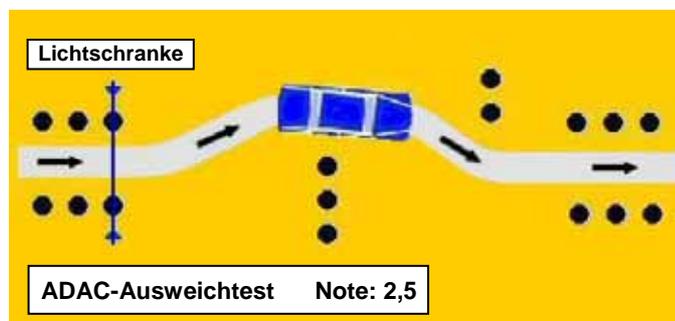
Die Richtungsstabilität bei höherem Tempo ist mäßig, man muss ständig leicht am Lenkrad korrigieren, was leichtes Gieren nach sich zieht. Auch ist die besonders leichtgängige Auslegung der Lenkung (selbst ohne City) einem sicheren Gefühl nicht gerade förderlich.

- + Die elektronisch gesteuerte Traktionskontrolle sorgt dafür, dass die Antriebsräder auch auf rutschiger Fahrbahn kaum noch durchdrehen, wenn stark beschleunigt wird. Gegen Aufpreis ist eine Reifendruck-Kontrolle erhältlich. ADAC-Ausweichtest: Das Einlenken gestaltet sich ohne Probleme, die starke Tendenz zum Ausbrechen beim anschließenden Gegenlenken wird durch das effektiv einsetzende ESP unterdrückt, So bleibt der Bravo weitgehend unkritisch.

### Kurvenverhalten

**Note: 2,3**

- + Leicht untersteuernd und gutmütig werden Kurven umrundet. Bei zu schnellem Einfahren steuert auch hier das ESP blitzschnell entgegen, um Ungemach zu verhindern.



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.

### Lenkung\*

**Note: 3,6**

- + Der Kraftaufwand am Lenkrad ist beim Rangieren sehr gering. Wem sich die Lenkung trotzdem noch zu schwer drehen lässt, kann auf "City" umstellen, für ultra leichtes Lenken.
- Die Lenkung spricht bei hohem Tempo zu "eckig-hart" und nervös an. Sie vermittelt dem Fahrer wenig Gefühl zur Fahrbahn.

### Bremse

**Note: 1,5**

- + Die Bremse spricht schnell an und lässt sich fein dosieren. Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h sind bis zum Stillstand nur 37 m erforderlich (Mittel aus 10 Messungen, halbe Zuladung, Serienreifen).

## Sicherheit

**Note 2,3**

### Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

**Note: 2,3**

- + Folgende Einrichtungen sind installiert, um die aktive Fahrsicherheit zu erhöhen: elektronisches Stabilitätssystem ESP und Bremsassistent. Ein Abbiegelicht ist ebenfalls Serie. Rückstrahler warnen bei geöffneten Türen.

### Passive Sicherheit - Insassen

**Note: 2,2**

- + Beim EuroNCAP-Front- und Seitencrash werden höchste Punktzahlen erreicht. Das bedeutet, der Bravo bekommt alle fünf möglichen Sterne. Auf den vorderen Plätzen gibt es "Seatbelt-Reminder", nicht aber auf der Rückbank. Die Vordersitz-

## Abbiegelicht

Zusätzliche Lampen (oder angepasste Nebelscheinwerfer) leuchten im Stadtverkehr beim Abbiegen die betreffende Seite besser aus. So wird das Risiko, an Kreuzungen und Einmündungen Fußgänger zu übersehen, erheblich vermindert.



Kopfstützen sind reaktiv, die Höhe reicht für Personen bis ca. 1,75 m Größe. Hinten sind sie niedriger, bieten dennoch auch größeren Mitfahrern genügend Schutz, da das herunter gezogene Dach Abstützfunktion mit übernehmen kann. An den stabilen Türgriffen lässt sich sehr hohe Zugkraft aufbringen. So kann man nach einem Unfall verklemmte Türen öffnen.

- Vorne stehen die harten Gurtumlenksbeschlagsknubbel zu weit vor. Hinten liegen die Gurte am Hals der Mitfahrer an.

### Kindersicherheit

**Note: 2,4**

Der rechte Front-Airbag lässt sich auf komplizierte Art per Bordcomputer deaktivieren. Wem das gelingt, der darf auf dem Beifahrersitz auch rückwärts gerichtete Kindersitze montieren.

- + Auf den Außenplätzen der Rückbank lassen sich Kindersitze mit den vorhandenen Gurten oder auch mittels Isofix unkompliziert und stabil befestigen.
- Für Babyschalen sind hinten die Gurte zu kurz.

### Fußgängerschutz

**Note: 3,0**

Beim simulierten Fußgängerunfall (EuroNCAP) schneidet der Wagen mit zwei von vier Sternen durchschnittlich ab.

## Verbrauch/Umwelt

**Note 1,8**

### Verbrauch\*

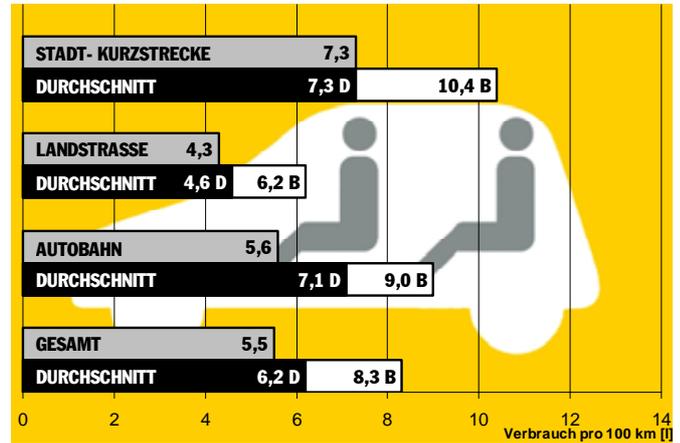
**Note: 2,2**

- + Der Verbrauch beträgt im Mittel 5,5 l Diesel auf 100 km. Im einzelnen: Innerorts 7,3 l, außerorts 4,3 l und auf der Autobahn 5,6 Liter.

### Abgas

**Note: 1,4**

- + Die Schadstoffanteile im Abgas sind sehr gering. Ein Filter sorgt dafür, dass keine gesundheitsgefährdenden Rußpartikel in die Umwelt gelangen. Der CO<sub>2</sub>-Ausstoß beträgt moderate 142 g/km.



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

## Wirtschaftlichkeit\*

**Note 3,2**

### Betriebskosten

**Note: 1,3**

- + Die Formel zum Sparen: Günstiger Kraftstoffverbrauch, kombiniert mit dem nicht so teuren Dieselmotor, ergibt niedrigere Betriebskosten.

### Werkstatt- und Reifenkosten

**Note: 5,5**

- Für eine Beurteilung werden uns vom Hersteller leider keine Daten zur Verfügung gestellt. Die Werkstattkosten sind deshalb geschätzt.

- + Fiat gewährt eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

### Wertstabilität

**Note: 2,7**

- Dem neuen Bravo kann durchaus (wieder) ein stabilerer Restwertverlauf prognostiziert werden. Dazu trägt auch der serienmäßige Rußpartikelfilter bei.

### Kosten für Neuanschaffung

**Note: 3,8**

- Die Kosten für die Neuanschaffung liegen gerade noch im durchschnittlichen Rahmen. Immerhin ist der getestete Bravo ziemlich komplett ausgestattet.

### Fixkosten

**Note: 4,7**

- Bei den fixen Kosten bereitet der Fiat seinem Besitzer jedoch wenig Freude. Die höheren Ausgaben für die Steuer beim Diesel sowie relativ ungünstige Typklasseneinstufungen in der Versicherung erfordern einen tieferen Griff in den Geldbeutel des Besitzers.

## Die Motorvarianten

### in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.4 16V	1.9 JTD Multijet 8V	1.9 JTD Multijet 16V
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1368	4/1910	4/1910
Leistung [kW(PS)]	66(90)	88(120)	110(150)
Max.Drehmoment [Nm]bei U/min	128/4500	255/2000	305/2000
0-100 km/h[s]	12,5	10,5	9,0
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	179	194	209
Verbrauch pro 100 km [l]	7,0S	5,5D	5,8D
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/16/18	18/19/24	18/21/24
Steuerbefreiung [Euro](Monate)	-	-	-
Monatliche Gesamt-Kosten[Euro]	442	476	524
Grundpreis[Euro]	15.400	19.000	22.000

### 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-Haftpflicht  
VK = Vollkasko  
TK = Teilkasko

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

## Daten und Messwerte

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro4
Hubraum	1910 ccm
Leistung	88 kW (120 PS)
bei	4000 U/min
Maximales Drehmoment	255 Nm
bei	2000 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	205/55R16
Reifengröße (Testwagen)	<b>225/45R17W</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	<b>11,3 m/11,2 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	194 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,5 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3. Gang)	<b>6,6 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	<b>37 m</b>
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	<b>5,5 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>7,3/4,3/5,6 l</b>
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Herstellerangabe/Test	139 g/km/ <b>141 g/km</b>
Innengeräusch 130 km/h	<b>68 dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	4336 mm/1792 mm/1498 mm
Leergewicht/Zuladung	<b>1455 kg/375 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>335 l/795 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	500 kg/1300 kg
Dachlast	50 kg
Tankinhalt	57 l
Reichweite	<b>1035 km</b>
Allgemeine Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	8 Jahre
ADAC-Testwerte	<i>kursiv</i>

## Kosten

Monatliche Betriebskosten	<b>98 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten(geschätzt)	<b>67 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>102 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>240 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>506 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/19/24
Grundpreis	22.000 Euro

## Ausstattung

### Technik

Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Bremsassistent	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht (Nebelscheinwerfer)	Serie
Parkhilfe, elektronisch (hinten)	330 Euro°
Reifendruckkontrolle	270 Euro
Reserverad, vollwertig	80 Euro
Xenonlicht	680 Euro

### Innen

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
aktive Kopfstützen vorn	Serie
Audioanlage (mit CD-Player)	Serie
Fahrersitz, höhen-/neigungseinstellbar	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Isofix-Kindersicherungssystem	Serie
Klimaautomatik	Serie
Knieairbag	Serie
Lenkrad, höhen-/längseinstellbar	Serie
Navigationssystem	ab 700°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar (geteilt)	Serie
Sitzbezüge, Leder	1550 Euro°
Sitze, vorn, beheizbar	180 Euro
Skisack/Durchladeluke	nicht erhältlich

### Außen

Außenspiegel, elektrisch anklappbar	160 Euro
Außenspiegel, elektrisch einstell-/beheizbar	Serie
Schiebe-Hubdach (Panorama-Glasdach)	1150 Euro
°im Testwagen vorhanden	

## Testzeugnis

### Technik/Umwelt(Testergebnis)2,5

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

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 April 2007