

## Mercedes C 220 CDI Elegance (RPF)

Viertürige Stufenhecklimousine der Mittelklasse (125 kW / 170 PS)

### ADAC Testergebnis

**Note 1,9**

Neuaufgabe des Bestsellers - nicht unbedingt schöner, nicht in allem besser, aber länger, breiter und stärker. Es gibt ihn mit drei Diesel- und fünf Benzinmotoren. Die hier getestete Motorisierung liegt in der Mitte und hat nun 170 PS (Vormodell 150 PS). Der Motor tritt vom Start weg kräftig an, sorgt für enormem Schub, fast bis zur Höchstgeschwindigkeit. Nach außen hin ist das Dieselgeräusch besonders wirksam gekapselt, innen erscheint es bei langsamem Tempo recht brummig. Im Verbrauch hält sich der Neue zurück, die gesundheitsschädigenden Rußpartikel werden von einem Filtersystem zurück gehalten. Das Sechs-Gang-Schaltgetriebe ist serienmäßig, ein Fünf-Stufen- Automatikgetriebe gibt es optional, die moderne 7-Stufen-Automatik ist nur mit dem Sechszylinder zu haben. Fazit: Wieder ein grundsolider Mercedes, mit vielen guten Eigenschaften, noch verfeinerter, nicht aber unbedingt in allem besser. In der Elegance-Ausstattung und 170 PS Dieselmotor 36.212 €. **Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** Audi A4, BMW 3er, Jaguar X-Type, Lexus IS, Volvo S60.

- + sehr gute Verarbeitung
- + hoher Fahrkomfort
- + sichere Straßenlage
- + gute Bremsen
- + hohe Crashesicherheit
- + niedriger Verbrauch
- + Partikelfilter serienmäßig

- Kopfstützen hi. n. klappbar
- hinten wenig Knieraum
- Motor brummig
- teuer



### Karosserie/Kofferraum

**Note 2,5**

#### Verarbeitung

**Note: 1,3**

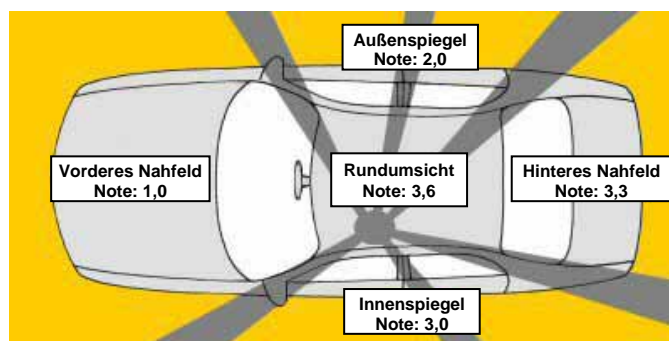
- + Die Karosserie ist grundsolide, sie überzeugt mit gleichmäßig schmalen Spaltabständen, fein umgebördelten Falzen, satt schließenden Türen. Auch auf schlechten Straßen knarzt und rappelt nichts, alles sitzt stabil und fest. Der weitgehend glattflächige Unterboden reduziert Luftwiderstand und Verbrauch. Im Innenraum setzt sich der hohe Qualitätseindruck mit den hochwertigen, präzise eingepassten Kunststoffen und sauber gearbeiteten Sitzen fort. Auf dem Dach dürfen bis 100 kg Gepäck befestigt werden.
- Ein vollwertiges Ersatzrad ist nicht vorhanden, serienmäßig ist das Reparaturset, ein Notrad kostet extra. In der Reserveradmulde ist kein Platz für ein defektes Rad. Die Karosserieflanken haben keine Leisten, die die Karosserie vor dagegen schlagende Autotüren schützen.

#### Sicht

**Note: 2,3**

- + Die Außenspiegel sind groß und gegen Beschlagen beheizbar, gegen Aufpreis blenden sie automatisch ab. Helle Xenon-Scheinwerfer mit Abbiegelicht kosten ebenfalls extra. Die Scheibenwischer sind sehr wirksam, nur bei hohem Tempo etwas langsam.
- Insgesamt ist die Rundumsicht gerade noch passabel. Die B-Säulen und besonders die C-Säulen sind breit. Das stört die Sicht zur Seite und nach schräg hinten, so kann es schon mal sein, dass man einen Fahrradfahrer oder Fußgänger übersieht. Zusätzlich behindern die Kopfstützen der Rückbank immer die Sicht, weil kein Wegklappen möglich ist, wenn sie nicht benötigt werden. Die

an sich schon hohe Hutablage ist nach hinten hoch gezogen, was das rückwärts Einparken schwierig macht, da man die Front des dahinter stehenden Autos kaum sehen kann. Die aufpreispflichtigen Einparkensensoren sind somit ein sehr empfehlenswertes Extra.



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: 2,9**

- + Mit der Fernbedienung für die Türen lassen sich auch die Fenster und das Schiebedach (Aufpreis) öffnen und schließen, allerdings findet man die Drucktasten bei Dunkelheit nicht so schnell. Beim

Aussteigen bleiben die Scheinwerfer noch ein Weilchen an, um den Weg zu beleuchten.

- Hinten steht man beim Öffnen der Türen sich selbst im Weg, weil die Türen sehr weit ausschwenken. Die Türausschnitte erweisen sich beim Einsteigen als ziemlich schmal, beim Aussteigen kommt erschwerend hinzu, dass die Radkästen weit vorstehen.

### Kofferraum-Volumen\*

**Note: 3,2**

Der Kofferraum fasst 350 l Gepäck und liegt damit gerade noch im klassenüblichen Durchschnitt. In der Reserveradmulde kann Gepäck bis 55 l Volumen untergebracht werden (aber nur, wenn kein Notrad vorhanden ist).



Mit nur 350 l Volumen ist der Kofferraum der C-Klasse um 55 l kleiner als beim Vorgänger.

### Kofferraum-Zugänglichkeit

**Note: 3,5**

- + Der Kofferraum lässt sich leicht öffnen, per Fernbedienung klappt der Deckel automatisch hoch, so bleiben die Hände sauber. Das Format ist recht praktisch, störend ist nur, dass der Boden nun vorne ansteigt.
- Für sperrige Gegenstände ist die Kofferraumöffnung zu klein. Der hintere Bereich lässt sich wegen der großen Tiefe schwer erreichen - man macht sich die Kleidung am Stoßfänger schmutzig. Beim Einladen stößt man sich leicht den Kopf an der Kofferraumklappe. Trotz vorhandener Griffmulde muss beim Schließen der Klappe von außen nachgedrückt werden.

### Kofferraum-Variabilität

**Note: 2,1**

- + Gegen Aufpreis ist eine asymmetrisch geteilte Rücksitzlehne erhältlich, die sich schnell und unkompliziert vom Kofferraum aus entriegeln und anschließend vom Innenraum aus vorklappen lässt.
- Ablagefächer für kleines Einkaufsgepäck gibt es im neuen Modell nicht mehr, Gepäckhalter kosten extra. Ein Skisack, den es ebenfalls beim Vorgängermodell gab, ist nicht zu haben.

## Innenraum

**Note 2,3**

### Bedienung

**Note: 1,7**

- + Die Bedienung der meisten Schalter und Hebel ist funktionell und leicht verständlich. Das Lenkrad lässt sich in Höhe und Reichweite optimal anpassen, gegen Aufpreis auch elektrisch. Die großen Rundinstrumente sind klar gezeichnet und sehr gut ablesbar; es gibt Anzeigen u.a. für Benzinverbrauch, Außentemperatur und Ölstand. Das Fahrlicht schaltet sich bei Dunkelheit automatisch ein; einen Regensensor für die Scheibenwischer gibt es gegen Aufpreis. Radio und Navigationssystem sind nach Anfangsschwierigkeiten recht einfach einstellbar, per zentralem Einstellrad, a la i-drive beim BMW. Optimal sind die als Sitz symbolisierten Sitzeinsteller. Angenehm ist die Anfahrhilfe an Steigungen, die für kurze Zeit die Handbremse überflüssig macht und sehr gut funktioniert. Vorn und hinten gibt es Leseleuchten. Das Handschuhfach ist ausreichend groß, beleuchtet und kühlbar.
- Die Klima-Bedienungseinheit sitzt zu weit unten, das gilt auch für den Schalter für die beheizbare Heckscheibe - Einstellen sorgt so für Ablenkung. Beim Lenken sößt man sich den Ellenbogen am hohen Ablagekasten zwischen den Sitzen. Die Kontrollen für Fahr-



Die Verarbeitung und Funktionalität des Fahrerplatzes können überzeugen.

licht, Nebelscheinwerfer und -Rücklichter sind versteckt. Die Fenster funktionieren nur mit Zündung.

### Raumangebot vorne\*

**Note: 2,1**

- + Im vorderen Bereich ist nun mehr Platz vorhanden, weil die Innenbreite deutlich zugenommen hat. Die Sitze lassen sich sehr weit zurückschieben, selbst noch für fast zwei Meter große Fahrer.



Die Bedienelemente der Heizung und Lüftung sind zu weit unten positioniert.

### Raumangebot hinten\*

**Note: 3,7**

Dafür geht's hinten geringfügig enger zu, als im Vormodell. Auf den Außenplätzen können nur noch Mitfahrer bis ca. 1,80 m Größe sitzen, sonst haben sie Kniekontakt zur vorderen Lehne (Vordersitze für ca. 1,85 m große Personen eingestellt). Der Platz dazwischen ist viel zu schmal und kann nur als Notsitz gelten.

## Komfort

**Note 2,0**

### Federung

**Note: 1,9**

- + Die eher straffe Fahrwerksabstimmung ist ausgewogen, der Federungskomfort alles in allem gut, obwohl größere Bodenunebenheiten gelegentlich stärkere Stöße hervorrufen. Insgesamt aber liegt der Wagen ruhig auf der Straße, auch wenn das Tempo hoch ist. Angenehm gering ist die Seitenneigung in Kurven.

### Sitze

**Note: 1,9**

- + Die gut konturierten Vordersitze bieten feste Unterstützung, die ausgeformten Wangen sorgen für Halt in Kurven. Obwohl die Polsterung recht straff ist, kommt der Komfort nicht zu kurz. Beide Sitze lassen sich individuell einstellen, am Fahrersitz befindet sich eine regelbare Lendenwirbelstütze, die sich jedoch nur in der Ausformungsstärke, nicht aber in der Höhe einstellen lässt. Die Rücksitzbank ist straff gepolstert, die Lehne recht hoch.
- Die optional erhältlichen Ledersitze haben keine Perforierung, so

dass man bei Sommerwetter schnell schwitzt. Hinten ist die Lehne zu schräg und haben große Mitfahrer zu wenig Oberschenkelunterstützung, weil die Sitzfläche zu wenig nach hinten geneigt ist. Der Platz in der Mitte ist sehr unbequem, weil man auf einem Höcker sitzt.

### Innengeräusch

**Note: 1,9**

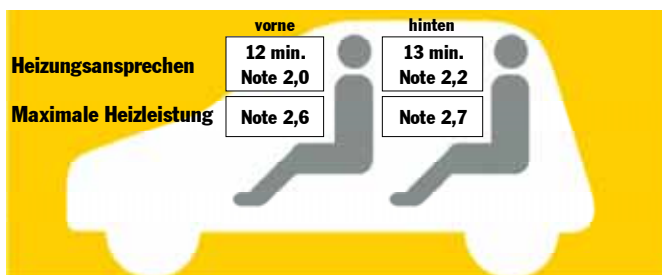
- + Nach außen ist das Dieselmotorgeräusch wirksam gekapselt. Innen ist es jedoch nach dem Losfahren und bei Langsamfahrt deutlich als Brummen zu vernehmen, ohne dabei sehr laut zu sein. Das verliert sich mit zunehmender Geschwindigkeit, bei sehr hohem Tempo nehmen dann die Windgeräusche stark zu.

### Heizung, Lüftung

**Note: 2,1**

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

- + Auf allen Plätzen dauert es nicht lang, bis die Luft angenehm erwärmt ist. Die Klimautomatik arbeitet fein und situationsangepasst. Fahrer- und Beifahrer können die Temperatur unabhängig voneinander einstellen.
- Die Luftmenge oben-unten lässt sich nur grob einstellen.



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

### Motor/Antrieb

**Note 1,4**

#### Fahrleistungen\*

**Note: 1,2**

- + Das hohe Drehmoment von 400 Nm bei 2000 U/min verhilft dem C 220 CDI zu sehr guten Fahrleistungen. Der spontane und kräftige Schub macht Überholmanöver im Handumdrehen möglich (von 60 auf 100 km/h in 4,7 Sekunden). Auch bei höherem Tempo sorgt der Druck aufs Gaspedal für spürbare Beschleunigung.

#### Laufkultur

**Note: 2,0**

- + Der Motor läuft in jedem Drehzahlbereich vibrationsarm und kultiviert, vom harten Verbrennungsprinzip des Direkteinspritzers bekommen die Insassen nur wenig mit.

#### Schaltung

**Note: 1,3**

- + Die Gänge lassen sich leicht und präzise wechseln, die Schaltwege sind jetzt kürzer als beim Vorgängermodell und auch das gummiartige Gefühl ist nicht mehr vorhanden.

#### Getriebeabstufung

**Note: 1,0**

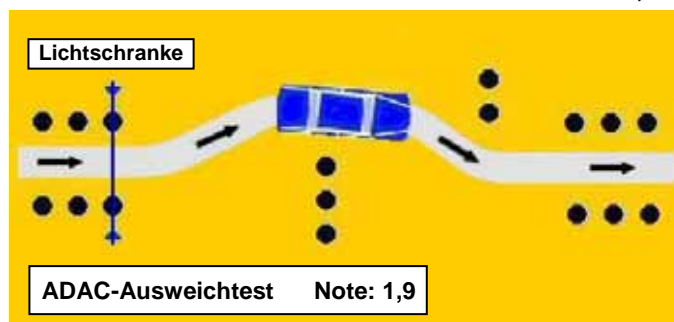
- + Das Sechsgang-Getriebe hat für jede Fahrsituation den passenden Gang parat, die Abstufungen passen perfekt. Auch bei hohen Geschwindigkeiten ist noch Drehzahlreserve vorhanden.

### Fahreigenschaften

**Note 1,4**

#### Fahrstabilität

**Note: 1,5**



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.

- + Der Wagen verhält sich bei jedem Tempo sehr richtungsstabil, Störungen durch Seitenwind oder schlechte Fahrbahnen bringen ihn kaum aus der Ruhe. Die Traktionskontrolle bremst durchdrehende Räder ein und verbessert die Seitenführung auf weniger griffigen Straßen. Gegen Aufpreis sind Reifen mit Notlaufeigenschaften erhältlich, dann ist man auch vor plötzlichem Druckverlust gefeit. Ein Reifendruckverlust-Warner ist ebenfalls gegen Aufpreis erhältlich. ADAC-Ausweichtest: Die neue C-Klasse folgt willig der Spur, beim Gegenlenken ist die Untersteuerneigung deutlich zu spüren, allerdings folgt das Auto besser dem Kurs als das Vorgängermodell. Von Ausbrechen oder gar Schleudern keine Spur.

### Kurvenverhalten

**Note: 1,0**

- + In Kurven verhält sich der Wagen untersteuernd, das kommt auch weniger geübten Fahrern entgegen. Das mögliche Kurventempo ist hoch, der Grenzbereich kündigt sich frühzeitig an. Wird eine Kurve zu schnell angefahren, hilft auch hier ESP dem Fahrer, nicht ins Schleudern zu geraten.

### Lenkung\*

**Note: 1,7**

- + Die Lenkung spricht schnell und gleichmäßig an, auch wenn das Tempo hoch ist. Sie ist zielgenau und vermittelt feinfühlig den Kontakt zur Fahrbahn. Die Leichtgängigkeit und die ziemlich direkte Auslegung sorgen für genügend Handlichkeit. Der kleine Wendekreis macht Rangieren einfach.

### Bremse

**Note: 1,6**

- + Die Bremse spricht schnell an und lässt sich fein dosieren. Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h sind nur 37,5 m bis zum Stillstand erforderlich (Mittel aus 10 Messungen, halbe Zuladung, Serienreifen).

### Sicherheit

**Note 1,9**

#### Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

**Note: 1,9**

- + Das Fahrzeug ist mit folgenden Einrichtungen ausgestattet, um die aktive Fahrsicherheit zu erhöhen: Elektronisches Stabilitätssystem (ESP) und Bremsassistent (BAS). Reversible Gurtstraffer, um die Insassenvorverlagerung bei drohendem Auffahrunfall zu reduzieren, adaptiv blinkendes Bremslicht und Rückleuchten die bei geöffneten Türen warnen. Bi-Xenon und Kurvenlicht kosten extra.

#### Kurvenlicht

Die Scheinwerfer schwenken (abhängig von Lenk-radstellung und Geschwindigkeit) gemäß dem Straßenverlauf (rechtes Bild) in Fahrtrichtung und folgen so der Fahrbahn in Kurvenverrichtung.



#### Passive Sicherheit - Insassen

**Note: 1,6**

- + Neben Frontairbags sind auch Seiten- und durchgehende seitliche Kopfairbags vorhanden. Am Fahrersitz befindet sich zudem ein Knieairbag. Seitenairbags hinten sind optional zu haben. Die Kopfstützen der Vordersitze sind "aktiv" und für ca. 1,85 m große Personen ausreichend hoch. Hinten sind sie für die vom Platzangebot mögliche Personengröße ausreichend hoch. An den sehr stabilen, griffgerechten Türgriffen lässt sich sehr hohe Zugkraft aufbringen. So kann man nach einem Unfall verklemmte Türen öffnen.
- Für die hinten Sitzenden gibt es keine "Seatbelt-Reminder".

#### Kindersicherheit

**Note: 1,9**

- + Auf dem Beifahrersitz dürfen nur original Mercedes-Kinderrückhaltesysteme verwendet werden, da nur mit ihnen die Abschaltung des Frontairbags gewährleistet ist.
- + Auf der Rücksitzbank lassen sich bis zu zwei Kinderrückhaltesysteme stabil befestigen - gegen Aufpreis auch mit Isofix. Alle Fensterheber verfügen über einen Einklemmschutz.
- Der Platz hinten in der Mitte ist wegen der höckerartigen Erhebung für Kindersitze weniger geeignet.

### Fußgängerschutz

**Note: 3,0**

Die Karosserie ist im vorderen Bereich weitgehend glattflächig, die Motorhaube hat genügend Abstand zu harten Motor- und Karosserieteilen darunter. So sollte das Gefahrenpotenzial bei Unfällen mit Fußgängern moderat sein.

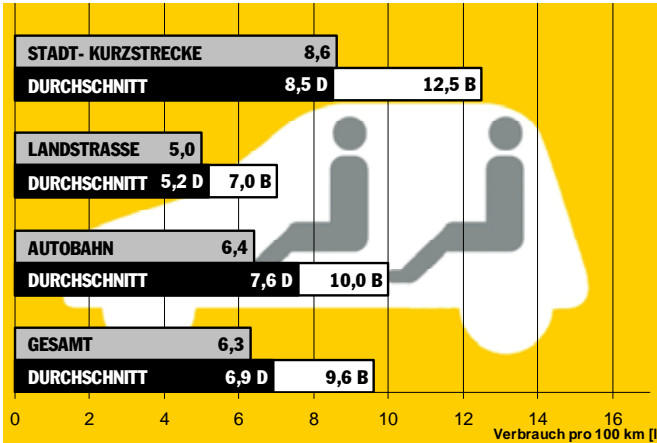
### Verbrauch/Umwelt

**Note 1,8**

#### Verbrauch\*

**Note: 2,4**

- + Insgesamt liegt der Verbrauch mit 6,3 l Diesel pro 100 km für ein Auto dieser Größe und vor allem mit dieser Leistung niedrig. Im einzelnen konsumiert er: innerorts 8,6 l, außerorts 5,0 l und auf der Autobahn 6,4 l alle 100 km.



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

#### Abgas

**Note: 1,3**

Der CO<sub>2</sub>-Ausstoß liegt bei durchschnittlichen 171 g/km.

- + Die Schadstoffanteile im Abgas sind sehr niedrig, der serienmäßige Rußpartikelfilter verhindert, dass gesundheitsgefährdende Partikel in die Umwelt gelangen.

### Wirtschaftlichkeit\*

**Note 2,9**

#### Betriebskosten

**Note: 1,5**

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

### Werkstatt- und Reifenkosten

**Note: 4,0**

Der Mercedes besitzt zwar eine fahrabhängige Serviceanzeige, muss jedoch fix alle 25.000 km oder alle 12 Monate zum kleinen - alle 50.000 km oder zwei Jahre zum großen Service in die Werkstatt.

- + Nach eigenen Angaben kommen ausschließlich qualitativ hochwertige und langlebige Verschleißteile zum Einsatz. Seit Erstzulassung Sept. 2005 gewährt auch Mercedes eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.
- Vor allem für den Normal- und Wenigfahrer bedeutet der jährliche Service-Abstand häufigere Werkstattaufenthalte. Die teuren Werkstattstundensätze verhindern eine bessere Benotung.

#### Wertstabilität

**Note: 1,2**

- + Wie bereits der Vorgänger kann auch dem neuen Modell ein sehr guter Werterhalt prognostiziert werden. Besonders, da es sich auch noch um den hubraumkleineren, sprich gefragteren Diesel mit umweltfreundlichem Rußpartikelfilter handelt.

#### Kosten für Neuanschaffung

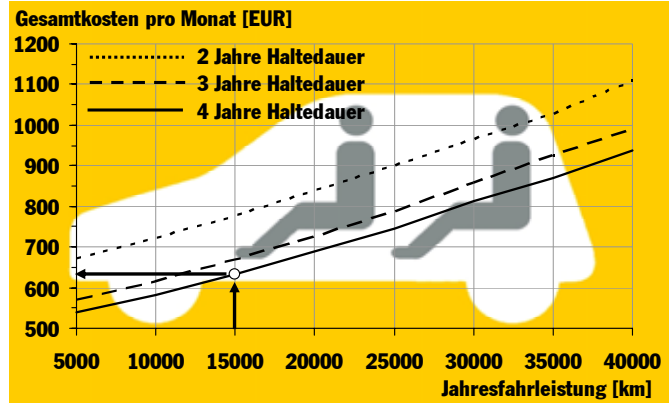
**Note: 4,5**

- Allerdings muss man (wie gewöhnlich) beim Neukauf tief in die Tasche greifen, vor allem wenn noch ein einige zusätzliche Extras dabei sein sollen.

#### Fixkosten

**Note: 5,2**

- Den niedrigeren Betriebskosten stehen beim Diesel andererseits höhere fixe Ausgaben für die Steuer gegenüber. Zudem sind die Versicherungsbeiträge durch ungünstige Typklasseneinstufungen dementsprechend teuer.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Autokosten (Beispiel: 632 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

### Weitere Motorvarianten

### in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	180 Kompr.	200 Kompr.	230	280	350	200 CDI	320 CDI
Aufbau/Türen	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1796	4/1796	6/2496	6/2996	6/3498	4/2148	6/2987
Leistung [kW(PS)]	115(156)	135(184)	150(204)	170(231)	200(272)	100(136)	165(224)
Max.Drehmoment [Nm]bei U/min	230/2600	250/2800	245/2900	300/2500	350/2400	270/1600	510/1600
0-100 km/h[s]	9,5	8,6	8,4	7,3	6,4	10,4	6,9
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	223	235	240	250	250	215	250
Verbrauch pro 100 km [l]	8,0S	8,2S	9,7S	9,8S	10,3S	6,1D	7,7D
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/21/17	15/21/17	n.b.	18/25/22	18/25/22	n.b.	18/27/28
Steuerbefreiung [Euro](Monate)	-	-	-	-	-	-	-
Monatliche Gesamt-Kosten[Euro]	592	627	k.A.	754	881	k.A.	764
Grundpreis[Euro]	29.988	32.071	34.451	35.641	44.328	31.892	43.055

#### Aufbau:

ST = Stufenheck  
 SR = Schrägheck  
 CP = Coupe  
 CA = Cabriolet  
 RO = Roadster

KB = Kombi  
 KT = Kleintransporter  
 TR = Transporter  
 GR = Großraumlimousine  
 BU = Bus

#### Versicherung:

KH = KFZ-Haftpf.  
 VK = Vollkasko  
 TK = Teilkasko

#### Kraftstoff:

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

## Daten und Messwerte

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro4
Hubraum	2148 ccm
Leistung	125 kW (170 PS)
bei	3800 U/min
Maximales Drehmoment	400 Nm
bei	2000 U/min
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	205/55R16
Reifengröße (Testwagen)	<b>205/55R16V</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	<b>10,8 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	229 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,5 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3. Gang)	<b>4,7 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	<b>37,5 m</b>
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	<b>6,3 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>8,6/5,0/6,4 l</b>
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Herstellerangabe/Test	160 g/km/ <b>171 g/km</b>
Innengeräusch 130 km/h	<b>66 dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	4581 mm/1770 mm/1444 mm
Leergewicht/Zuladung	<b>1640 kg/430 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>350 l/670 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/1800 kg
Dachlast	100 kg
Tankinhalt	66 l
Reichweite	<b>1045 km</b>
Allgemeine Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	30 Jahre

ADAC-Testwerte *kursiv*

## Kosten

Monatliche Betriebskosten	<b>109 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten	<b>68 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>122 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>333 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>632 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/25/23
Grundpreis	36.212 Euro

## Ausstattung

### Technik

Abstandsregelung, elektronisch	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	2178 Euro
Bremsassistent	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht (inkl. Xenon)	1458 Euro°
Parkhilfe, elektronisch	815 Euro°
PRE-SAFE	393 Euro
Reifendruckkontrolle	Serie
Reserverad, vollwertig	60 Euro
Runflat-Reifen	298 Euro
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	994 Euro°

### Innen

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/399 Euro
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend (+ Außenspiegel)	488 Euro°
Isofix-Kindersicherungssystem	Serie
Keyless Entry	893 Euro
Klimaautomatik	Serie
Knieairbag	Serie
Navigationssystem	3403 Euro°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	309 Euro°
Sitzbezüge, Leder	1940 Euro°
Sitze, vorn, beheizbar	369 Euro°

### Außen

Lackierung Metallic	881 Euro°
Schiebe-Hubdach	1214 Euro°

°im Testwagen vorhanden

## Testzeugnis

### Technik/Umwelt(Testergebnis)1,9

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

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 Juli 2007