

## Honda Civic 2.2i-CTDi Type S (RPF)

Dreitürige Schräghecklimousine der unteren Mittelklasse (103 kW / 140 PS)

### ADAC Testergebnis

**Note 2,1**

Den Civic mit unverwechselbarem Karosserie-Design und dem futuristisch anmutenden Armaturenbrett gibt's jetzt auch als Dreitürer, in der Dieselverson nur als sportlichen Type S. Mit seinen 140 PS schiebt der kleine Honda kräftig an und sorgt für gute Fahrleistungen. Er läuft sehr vibrationsarm und hängt gut am Gaspedal. Dank seiner hervorragenden Lenkung und der guten Bremsen erlaubt er einen sehr sportlichen Fahrstil und garantiert hohen Spaßfaktor, der Verbrauch hält sich dabei im Rahmen. Der Rußpartikelfilter ist jetzt Serie (nur beim Dreitürer). So auch die Sechsgang-Handschaltung, ein Automatikgetriebe gibt es nicht. Erfreulich auch der große und besonders variable Kofferraum und das hohe Sicherheitsniveau - selbst beim Fußgängerschutz. Fazit: Hübsch anzusehen, mit praktischen Details und umfangreichem Zubehör, sportlich, sparsam und sicher. Aber nicht ganz billig: 23.600 €. **Karosserievarianten:** 5-Türer.

**Konkurrenten:** Audi A3, BMW 1er, Citroen C4, Fiat Bravo, Ford Focus, Opel Astra, Toyota Auris, VW Golf.

- + gute Verarbeitung
- + umfangreiche Ausstattung
- + gute Vordersitze
- + sehr variabler Kofferraum
- + kräftiger, kultivierter Motor
- + sichere Straßenlage
- + ausgezeichnete Bremsen
- + sparsam im Verbrauch
- + Partikelfilter Serie
- + zuverlässig
- nach hinten schlechte Sicht
- recht teuer



### Karosserie/Kofferraum

**Note 2,6**

#### Verarbeitung

**Note: 2,0**

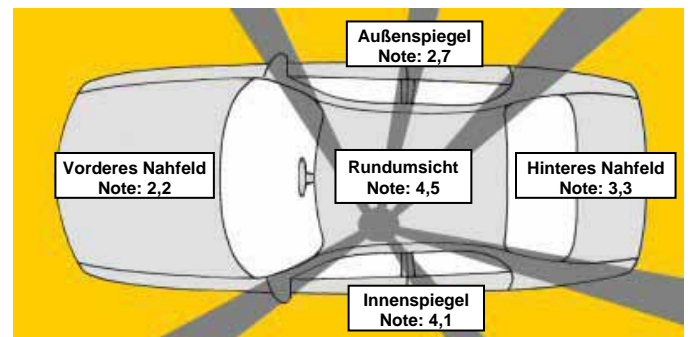
- + Verarbeitung und Finish der Karosserie machen einen guten Eindruck, die Spaltbreiten an Türen und Klappen sind schmal und gleichmäßig. Im Innenraum setzt sich der Eindruck hoher Qualität fort, mit passgenauen Kunststoffelementen und sauber gearbeiteten Polstern. Das dreitürige Modell Type S zeichnet sich außerdem durch Teil-Alcantara-Sitzbezüge und Alu-Pedale aus. Der Unterboden ist von vorne bis hinten einzigartig glattflächig, das reduziert störende Luftwirbel und den Verbrauch.
- Die Karosseriefanken haben keinen Schutz vor Beschädigungen durch dagegen schlagende Autotüren; nur im unteren Bereich sowie an den Radläufen existieren Kunststoff-Verkleidungen. Die Bodenfreiheit ist ziemlich gering. Bei einer Reifenpanne steht nur ein Reparaturset zur Verfügung, mit dem kleine Beschädigungen notdürftig repariert werden können. Die elektrischen Sicherungen im Fahrer-Fußraum sind schlecht zugänglich. Es gibt kein Schiebedach.

#### Sicht

**Note: 3,2**

- + Nach vorn ist die Sicht gut, weil die Front steil abfällt. Die Außenspiegel sind zwar groß, verkleinern aber stark. Xenon-Scheinwerfer sind gegen Aufpreis zu haben.
- Hinten sieht man sehr wenig, denn die C-Säulen sind extrem breit.

So übersieht man beim Abbiegen leicht einen Fahrradfahrer oder ein anderes Auto. Die Querstrebe in der Heckscheibe stört hauptsächlich beim Blick im Innenspiegel, der noch dazu ein kleines Bild wiedergibt. Bei Dunkelheit verdeckt die Strebe die Scheinwerfer des nachfolgenden Fahrzeugs. Die kleine Scheibe darunter hat keine Beheizung. Einparksensoren sind nicht zu haben.



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: 3,4**

Die Türen lassen sich per Fernbedienung ent- und verriegeln,

allerdings verwechselt man die Tasten zu leicht im Dunklen. Vorn steigt man recht bequem ein, denn die breiten Türen öffnen weit und die Schwellen sind niedrig. Nur kann man sich an der vorspringenden Spitze des Armaturenbrettes die Knie stoßen.

- Der Zustieg zu den hinteren Sitzplätzen ist beschwerlich, wie bei den meisten Dreitürern. Die serienmäßige Einstieghilfe kann hier nur wenig helfen.

### Kofferraum-Volumen\*

**Note: 1,8**

- + Der Kofferraum ist mit 370 l groß, er lässt sich durch Vorklappen der Rücksitzlehnen auf stattliche 875 l erweitern.



Der Honda Civic bietet mit 370 l Volumen den größten Kofferraum im Vergleich zu den Konkurrenten.

### Kofferraum-Zugänglichkeit

**Note: 2,3**

- + Die Heckklappe lässt sich leicht anheben und schließen, die Hände bleiben sauber. Der Kofferraum ist sehr gut zugänglich, das Format zweckmäßig.

### Kofferraum-Variabilität

**Note: 1,1**

- + Die beiden Rücksitzlehnen können vorgeklappt werden, die Flächen bewegen sich dabei mit nach vorne und senken sich ab. Es entsteht eine große, ebene Ladefläche - ein müheloser Vorgang. Kleines Einkaufsgepäck lässt sich in der geräumigen Mulde unter der Bodenplatte gut verstauen. Das hat nur der Civic: Mit einer Hand lassen sich die Flächen der beiden Einzelrücksitze in Richtung Lehne hochklappen und fixieren. Das ergibt hinter den Vordersitzen einen großen Stauraum bis zum Dach.

## Innenraum

**Note 2,2**

### Bedienung

**Note: 1,4**

- + Das futuristisch gestylte Armaturenbrett ist auf zwei Ebenen sichelförmig um den Fahrerplatz gezogen. Unter den großen Glasflächen befinden sich die gut ablesbaren Instrumente, die reichlich vorhanden sind, u.a. auch für den Durchschnitts- und Momentanverbrauch. Alle Bedienungselemente liegen mit ihren funktionellen Einstellern in Sichthöhe. Für Klimaautomatik, Audioanlage (beides Serie) und das optionale Navigationssystem - das gut funktioniert - gibt es einen Zentralschalter, der zusammen mit einem großen Display intuitives Einstellen möglich macht. Das Lenkrad kann in Höhe und Reichweite optimal angepasst werden, es beinhaltet Tasten für Tempomat und Audio-System. Die Alu-Pedale und der Schalthebel sind ebenfalls sehr gut angeordnet. Die Fensterheber (vorne mit Auf- und Abwärtsautomatik) und Außenspiegel lassen sich elektrisch betätigen. Vorne gibt es Leselampen, hinten fehlen sie.

- Starten des Motors ist umständlich: Das Zündschloss befindet sich rechts vom Lenkrad, der separate Starterknopf dagegen auf der linken Seite. Außerdem lässt sich der Motor auch starten, wenn ein Gang eingelegt ist und die Kupplung nicht getreten wurde - das kann gefährlich werden. Die Hupfläche reicht nicht bis zum Lenkradkranz, die vielen Tasten in den Speichen können anfangs etwas verwirrend sein, zudem sind sie unbeleuchtet.



Eine ausgezeichnete Funktionalität des Fahrerplatzes geht beim Civic mit einer hervorragenden Verarbeitungsqualität einher.

### Raumangebot vorne\*

**Note: 2,2**

- + Vorn sitzt man geräumig und hat genügend Kopf- und Beinfreiheit. Der Fahrersitz lässt sich für gut 1,85 m große Personen zurück schieben.

### Raumangebot hinten\*

**Note: 3,4**

- + Hinten haben zwei Mitfahrer bis ca. 1,80 m Größe genügend Platz (Vordersitze für 1,85 cm große Personen eingestellt). Mit einer dritten Person dazwischen wird es eng.

## Komfort

**Note 2,4**

### Federung

**Note: 2,4**

- + Das Fahrwerk ist ausgewogen abgestimmt, die Auslegung straff, das passt aber zum sportlichen Charakter des Civic Type S. So liegt dieser angenehm ruhig auf der Straße, nickt nicht, wankt kaum, nur gelegentlich kommen Schläge von schlechten Straßen etwas härter durch.

### Sitze

**Note: 2,0**

- + Die serienmäßigen Sportsitze im Civic Type S sind straff gepolstert, haben eine wohl geformte Sitzfläche und -lehne und bieten festen Halt im Rücken. Der Fahrer kann seinen Sitz in der Höhe einstellen und findet eine sehr entspannte Sitzposition mit guter Seitenführung. Der Teil-Alcantara-Bezug ist besonders griffig und fühlt sich angenehm an. Eine ergonomisch angeordnete Trittplatte links vom Kupplungspedal sorgt dafür, dass er sich mit dem Fuß fest abstützen kann. Die Rückbank ist ebenfalls gut gefedert und hat eine hohe Lehne bei angenehmer Neigung.
- Erwachsene sitzen hinten nicht gerade bequem. Denn sie haben kaum Oberschenkelunterstützung, weil die Sitzfläche zu geringen Abstand zum Fußboden bzw. zu wenig nach hinten geneigt ist.

### Innengeräusch

**Note: 2,3**

- + Bis in hohe Geschwindigkeitsbereiche ist der Geräuschpegel im Innenraum angenehm niedrig, es stören keine unangenehmen Frequenzen. Dank der relativ langen Getriebeauslegung muss der Motor nie hoch drehen, was die Laufgeräusche reduziert. Geht

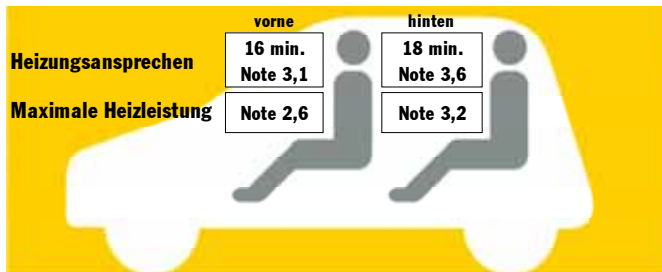
man in gewissen Drehzahlbereichen vom Gas, erzeugt die Sport-Auspuffanlage ein dumpfes Brabbeln.

### Heizung, Lüftung

**Note: 2,9**

(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer) Die Heizung ist auf den vorderen Plätzen recht ordentlich, hinten etwas schwach, insgesamt für einen Diesel aber passabel.

- + Die Klimaautomatik arbeitet fein und situationsangepasst.
- Die Luftverteilung oben/unten lässt sich nur ungenau einstellen.



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

### Motor/Antrieb

**Note 1,4**

#### Fahrleistungen\*

**Note: 1,1**

- + Der Motor reagiert sensibel auf Gaspedalbewegungen und ist enorm durchzugsstark. Er sorgt so ohne viel zu Schalten für ausgezeichnete Fahrleistungen.

#### Laufkultur

**Note: 2,0**

- + Dazu ist er auch noch laufruhig, es gibt nur wenige Dieselmotoren die in dieser Beziehung mithalten können.

#### Schaltung

**Note: 2,0**

- + Die Vorwärtsgänge sind präzise geführt, haben kurze Wege und lassen sich überwiegend spielend leicht wechseln, wenn die Gänge exakt geschaltet werden; ansonsten können sie leicht haken. Mit dem Rückwärtsgang ist es ähnlich.

#### Getriebeabstufung

**Note: 1,0**

- + Die Abstufungen des 6-Gang-Getriebes passen sehr gut zur Charakteristik des Motors. Der kann sein volles Temperament entwickeln, trotzdem ist das Drehzahlniveau bei hohem Autobahntempo nicht zu hoch.

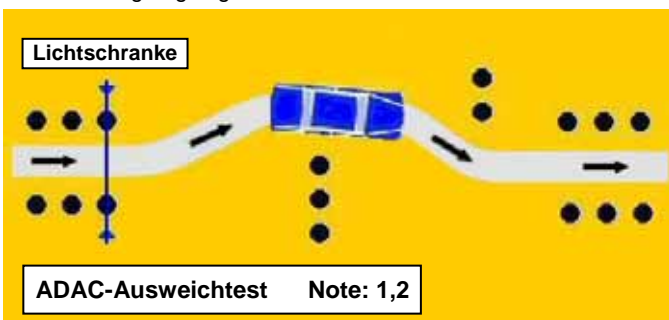
### Fahreigenschaften

**Note 1,7**

#### Fahrstabilität

**Note: 1,3**

- + Die Fahrstabilität ist selbst bei hohem Autobahntempo gut, der Fahrer hat durch die stark mittenzentrierende Lenkung ein sehr sicheres Gefühl. Selbst Fahrbahnverwerfungen oder Seitenwind bringen den Wagen nicht aus der Ruhe. Die elektronisch gesteuerte Traktionskontrolle sorgt für sicheres Weiterkommen, wenn die Straße weniger griffig ist. ADAC-Ausweichtest: Mit seiner sehr



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.

direkten Lenkung und der perfekten Straßenlage lässt sich der Parcours schnell, fast spielerisch durchfahren; ESP regelt zuverlässig, Unter- oder Übersteuern treten nicht auf.

### Kurvenverhalten

**Note: 2,0**

- + Die Fahreigenschaften in Kurven sind deutlich untersteuernd ausgelegt, der Wagen neigt zum Überschieben - ein Verhalten, das weniger geübten Fahrern entgegen kommt. Bei zu hohem Tempo setzt leicht verspätet das elektronische Stabilitätssystem ein, um dagegen zu steuern.

### Lenkung\*

**Note: 2,2**

- + Die Lenkung spricht sehr spontan an und ist zielgenau. Sie vermittelt guten Kontakt zur Fahrbahn, ohne bei hohem Autobahntempo nervös zu wirken. Die Leichtgängigkeit und direkte Auslegung sorgen für Handlichkeit.
- Beim Wenden bei wenig Platz stört der große Wendekreis von 11,8 m.

### Bremse

**Note: 1,2**

- + Die Bremse spricht recht gut an und ist fein dosierbar. Die Wirkung überzeugt voll: Nur 36 m bei Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand (Mittel aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Serienreifen). Der Bremsassistent hilft, bei Notbremsungen das Potenzial der Bremse voll auszuschöpfen.

### Sicherheit

**Note 2,3**

#### Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

**Note: 2,8**

- + Im neuen Civic sind die wichtigsten Systeme eingebaut, die für sicheres Fahren sorgen können. Dazu zählen eine Bremse mit Blockierverhinderung, ein Bremsassistent und eine elektronische Stabilitätskontrolle (VSA).
- Der Motor lässt sich bei eingelegetem Gang, ohne Betätigung der Kupplung und der Bremse starten. Es sind weder Rückstrahler noch Rückleuchten vorhanden, die bei geöffneten Türen warnen. Der Kraftstoff-Einfüllstutzen befindet sich auf der gefährlichen linken, dem Verkehr zugewandten Seite.

#### Passive Sicherheit - Insassen

**Note: 2,3**

- + Beim EuroNCAP-Front- und Seitencrash erreicht der Wagen vier von fünf möglichen Sternen. Dabei zeigt er besonders beim Seitencrash seine Stärken. Neben den Frontairbags gibt es auch Seiten- und durchgehende seitliche Kopfairbags. Der Seatbelt-Reminder erinnert daran, sich anzuschnallen (für alle Sitzplätze). An den stabilen Türgriffen lässt sich sehr hohe Zugkraft aufbringen. So kann man nach einem Unfall verklemmte Türen öffnen. Die Kopfstützen reichen in der Höhe für ca. 1,80 m große Personen.
- Hinten sind die Kopfstützen zu kurz. Die Türen lassen sich von innen nicht mehr öffnen, wenn sie mit der Verriegelungstaste verriegelt wurden.

#### Kindersicherheit

**Note: 1,8**

- + Auf den Rücksitzplätzen sind Form der Sitze und Geometrie der Gurte gut zur Befestigung von Kindersitzen geeignet. Ein Isofix-System mit drittem Befestigungspunkt (Top-Tether) zur Verankerung von Kindersitzen ist serienmäßig an den äußeren Rücksitzplätzen vorhanden.
- Auf dem Beifahrersitz sind keine rückwärts gerichteten Kindersitze erlaubt, weil sich der Frontairbag nicht abschalten lässt.

#### Fußgängerschutz

**Note: 2,0**

- + Beim simulierten Fußgängerunfall (EuroNCAP) schneidet der Wagen gut ab und erhält drei von vier möglichen Sternen.



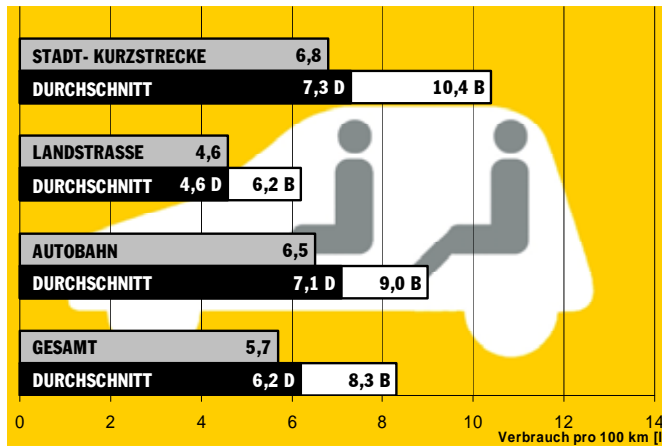
## Verbrauch/Umwelt

**Note 2,0**

### Verbrauch\*

**Note: 2,6**

Im Mittel verbraucht der Civic 5,7 l Diesel auf 100 km, das ist durchschnittlich, fast schon gut. Innerorts sind es 6,8 l, außerorts 4,6 l und auf der Autobahn 6,5 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 gering. Ein serienmäßiger Rußpartikelfilter reduziert den Ausstoß von gesundheitsschädlichen Rußpartikeln auf ein Minimum (geschlossenes System, serienmäßig nur beim Dreitürer; für den Fünftürer ist ein offener Partikelfilter als Nachrüstlösung erhältlich).

## Wirtschaftlichkeit\*

**Note 3,7**

### Betriebskosten

**Note: 1,2**

- + Relativ günstiger Kraftstoffverbrauch, kombiniert mit dem nicht ganz so teuren Dieselmotor, ergibt niedrigere Betriebskosten.

### Werkstatt- und Reifenkosten

**Note: 4,6**

Alle 20.000 km oder alle 12 Monate ist ein Service fällig. Der 2,2 Liter Diesel besitzt eine Steuerkette, die einen oftmals teuren Zahnriemenwechsel überflüssig macht.

- + Honda spendiert dem Civic nach eigenen Angaben langlebige

Verschleißteile wie z.B. Kupplung oder Auspuffanlage und gewährt generell eine dreijährige Herstellergarantie bis maximal 100.000 km - auf die Auspuffanlage sogar fünf Jahre (gegen Durchrostung). Auch der Dieselpartikelfilter ist gemäß Hersteller wartungsfrei und auf Lebensdauer ausgelegt.

- Vor allem für den Normal- und Wenigfahrer erhöhen die jährlichen Serviceabstände die Anzahl der Werkstattaufenthalte.

### Wertstabilität

**Note: 3,2**

Dem Civic 2.2i-CTDi mit moderner Dieselmotor-Technologie kann ein beständiger Restwertverlauf prognostiziert werden. Dazu trägt auch der beim 3-türer serienmäßige Rußpartikelfilter bei.

### Kosten für Neuanschaffung

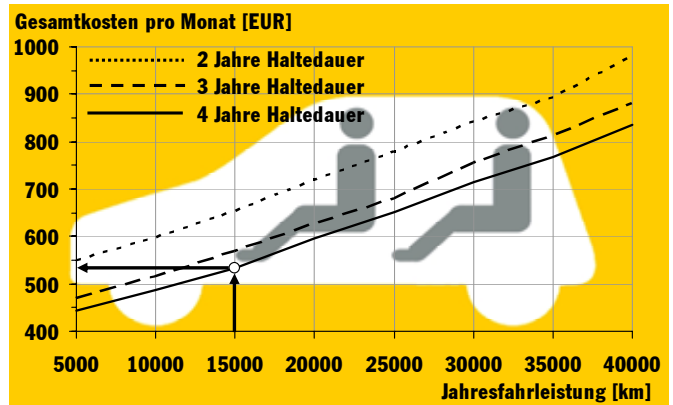
**Note: 4,2**

- Bei den Anschaffungskosten erweist sich der Honda mit einem Grundpreis von knapp 24.000 Euro nicht gerade als Schnäppchen, dafür ist das Fahrzeug aber gut ausgestattet.

### Fixkosten

**Note: 5,5**

- Den niedrigeren Betriebskosten stehen beim Diesel andererseits höhere Steuern gegenüber. Auch bei den Ausgaben für die Versicherung, die den Großteil der fixen Kosten betragen, fordert der Civic 2.2i-CTDi durch die ungünstigen Typklasseneinstufungen einen tieferen Griff in den Geldbeutel seines Besitzers.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Autokosten (Beispiel: 533 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

## Die Motorvarianten

**in der preisgünstigsten Modellversion**

Typ	1.8i	Type R	2.2i-CTDi
Aufbau/Türen	SR/3	SR/3	SR/3
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1799	4/1998	4/2204
Leistung [kW(PS)]	103(140)	148(201)	103(140)
Max.Drehmoment [Nm]bei U/min	174/4300	193/5600	340/2000
0-100 km/h[s]	8,9	6,6	8,6
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	205	235	205
Verbrauch pro 100 km [l]	7,2S	9,7S	5,7D
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/19/22	20/24/27	17/21/22
Steuerbefreiung [Euro](Monate)	-	-	-
Monatliche Gesamt-Kosten[Euro]	525	680	533
Grundpreis[Euro]	20.900	26.900	23.600

### 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	2204 ccm
Leistung	103 kW (140 PS)
bei	4000 U/min
Maximales Drehmoment	340 Nm
bei	2000 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	225/45R17Y
Reifengröße (Testwagen)	<b>225/45R17Y</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	<b>11,7 m/11,9 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	205 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,6 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3. Gang)	<b>5,1 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	<b>36 m</b>
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	<b>5,7 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>6,8/4,6/6,5 l</b>
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Herstellerangabe/Test	138 g/km/ <b>150 g/km</b>
Innengeräusch 130 km/h	<b>69 dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	4270 mm/1785 mm/1460 mm
Leergewicht/Zuladung	<b>1420 kg/470 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>370 l/875 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	500 kg/1500 kg
Dachlast	80 kg
Tankinhalt	50 l
Reichweite	<b>875 km</b>
Allgemeine Garantie	3 Jahre / 100.000 km
Rostgarantie	12 Jahre (Auspuffanlage: 5 Jahre)

ADAC-Testwerte *kursiv*

## Kosten

Monatliche Betriebskosten	<b>98 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten	<b>59 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>109 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>266 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>533 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/21/22
Grundpreis	23.600 Euro

## Ausstattung

### Technik

Antriebsschlupf-Regelung	Serie
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Bremsassistent	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Regensensor (Advantage-Paket)	1050 Euro°
Rußpartikelfilter	Serie
Tempomat (Advantage-Paket)	1050 Euro°
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	769 Euro°

### Innen

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Audioanlage (mit CD/MP3)	Serie
Fahrersitz, höhen-/neigungseinstellbar	Serie
Innenspiegel, autom. abblendend (Advantage-Paket)	1050 Euro°
Isofix-Kindersicherungssystem (hinten außen)	Serie
Klimaautomatik	Serie
Lenkrad, höhen-/längseinstellbar	Serie
Navigationssystem	2719 Euro°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie
Sitzbezüge, Leder (Alcantara)	Serie
Sitze, vorn, beheizbar (Advantage-Paket)	1050 Euro°
Skisack/Durchladeluke	nicht erhältlich

### Außen

Außenspiegel, elektr. anklappbar (Advantage-Paket)	1050 Euro°
Außenspiegel, elektr. einstell- und beheizbar	Serie
Nebelscheinwerfer (Advantage-Paket)	1050 Euro°

°im Testwagen vorhanden

## Testzeugnis

### Technik/Umwelt(Testergebnis)2,1

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

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 Juli 2007