

Toyota Auris 2.2 D-CAT

Fünftürige Schräghecklimousine der unteren Mittelklasse (130 kW / 177 PS)

ADAC Testergebnis

Note 2,3

Ganz dem europäischen Trend zu sportlichen Dieselmotoren folgend bietet Toyota seinen neuen Auris in der Topmotorisierung als 177 PS-Selbstzünder an. Mit Partikelfilter und DeNOx-Katalysator für das Umweltgewissen ausgerüstet, kann der Motor aber nicht so recht überzeugen: das nutzbare Drehzahlband ist schmal, das Ansprechverhalten ungleichmäßig und träge und der Verbrauch von über 9 Litern Diesel bei flotter Fahrweise wenig innovativ - da ist die Konkurrenz teilweise besser. Und auch beim Preis kann man bei knapp 25.000 Euro plus Extras kaum von einem Schnäppchen sprechen. Im Innenraum zeigt sich der Auris bei der Ausstattung nicht geizig, Klimaautomatik und allerlei Komfort-Extras sind serienmäßig dabei. Das teilweise futurische Design beeindruckt auf den ersten Blick, zeigt aber deutliche ergonomische Schwächen - hier war der Vorgänger Corolla erheblich besser. Wer sich damit aber anfreunden kann, bekommt ein modernes und vor allem sicheres Auto, das technologisch auf der Höhe der Zeit ist. **Karosserievarianten:** Drei- und Fünftürer, Kombi folgt später. **Konkurrenten:** u.a. Fiat Bravo, Ford Focus, Honda Civic, Opel Astra, Peugeot 307, Seat Leon, VW Golf.

- + **bequemer Ein- und Ausstieg**
- + **gutes Raumangebot**
- + **sehr gute Fahrleistungen**
- + **sicheres Fahrwerk**
- + **Partikelfilter Serie**
- **eingeschränkte Rundumsicht**
- **Kofferraum wenig variabel**
- **mäßige Heizleistung**
- **träges Ansprechen des Motors**
- **teuer in Anschaffung und Unterhalt**



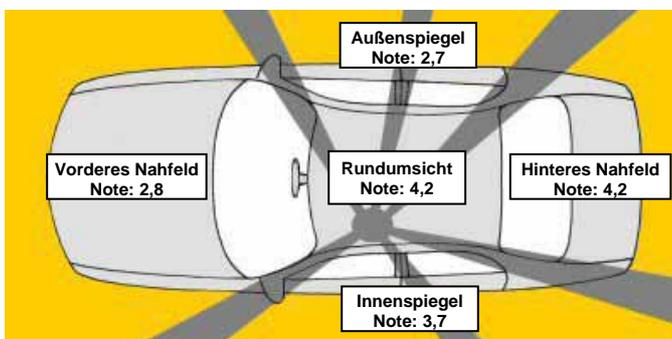
Karosserie/Kofferraum

Note 2,9

Verarbeitung

Note: 2,7

- + Die Karosserie ist sauber gefertigt, die Spaltbreiten an Türen und Klappen verlaufen gleichmäßig schmal. Ebenso zeigt sich das Interieur gut verarbeitet, die Materialqualität macht auf den ersten Blick einen guten Eindruck, nur wer genau hinsieht und hinfasst,



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten 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.

stellt fest, dass Toyota auch nur mit Wasser kocht und manches hochwertiger aussieht als es wirklich ist. Auf dem Dach sind 75 kg Gepäck erlaubt.

- An den Fahrzeugseiten gibt es keine Stoßleisten, die vor kleinen Dellen durch dagegen schlagende Autotüren schützen würden, ebenso sind die Stoßfänger vollständig lackiert und damit sehr kratzempfindlich - teure Reparaturen lassen sich schwer vermeiden, zudem die Rundumsicht recht bescheiden ausfällt (siehe Punkt Übersichtlichkeit). Ein Rückschritt zum Vorgänger: es gibt nur noch ein Notrad im Kofferraumboden. Die elektrischen Sicherungen sind nur umständlich zugänglich und unbeleuchtet. Das Wechseln der Scheinwerferlampen ist schwierig und aufwendig (Ausnahme: bei Xenonlicht hält die Lampe sehr lange, ein Wechsel sollte wegen Hochspannung in der Werkstatt erfolgen).

Sicht

Note: 3,2

- + Durch die etwas erhöhte Sitzposition hat man einen guten Überblick auf den Verkehr. Die Wirksamkeit der Scheibenwischer (u.a. große Wischfläche) ist gut. Einen automatisch abblendenden Innenspiegel gibt es serienmäßig. Die Außenspiegel sind beheizbar, Xenonscheinwerfer gibt es gegen Aufpreis.
- Allerdings lässt sich der Auris wegen der hohen Fensterunterkante nach vorn nur schwer abschätzen, auch hinten ist's kaum besser, die Rundumsicht wird deutlich eingeschränkt durch die breiten C-Säulen und das kleine Heckfenster. Elektronische Parksensoren (gegen Aufpreis) sind sehr empfehlenswert.

Ein-/Ausstieg

Note: 2,3

- + Der Türschweller ist angenehm niedrig und nicht zu voluminös, ebenso befindet sich die Sitzfläche in angenehmer Höhe - so gestaltet sich das Ein- und Aussteigen vorn recht bequem, zudem die Türausschnitte groß genug sind. Auch hinten kann man gut zusteigen, da die Türen weit öffnen, die Sitzbank relativ hoch und die Türausschnitte ausreichend groß sind. Die Türbremsen sind kräftig genug ausgelegt, um offene Türen auch an Steigungen zuverlässig zu halten. Ein schlüsselloses Zugangssystem ist serienmäßig.
- Allerdings sind die Tasten auf der Fernbedienung viel zu klein und besonders im Dunkeln leicht verwechselbar. Der Zugang per besagtem "Smart Key System" funktioniert nur von der Fahrertüre aus.

Kofferraum-Volumen*

Note: 3,0

Der Kofferraum fällt mit 315 Litern für diese Fahrzeugklasse nur durchschnittlich groß aus. Wenn man die Rückbank umklappt, stehen 670 Liter zur Verfügung (gemessen bis Fensterunterkante).



Mit 315 l Kofferraumvolumen hat der Auris gegenüber dem Klassenkonkurrent VW Golf (350 l) das Nachsehen.

Kofferraum-Zugänglichkeit

Note: 2,7

Das Gepäck muss über eine etwa 71 cm hohe Ladekante gehievt werden, innen ist die Bordwand fast 18 cm hoch. Hier gibt es komfortablere Lösungen. Die Kofferraumklappe lässt sich leicht anheben, das Schließen funktioniert nicht so optimal, da der Griff in der Kofferraumklappenverkleidung ungünstig angeordnet ist.

- + Die Ladeöffnung ist groß, die rechteckige Form des Gepäckabteils zweckmäßig. So ist der Kofferraum gut zugänglich, da auch seine Tiefe verhältnismäßig gering ausfällt.



Die Handschuhfächer sind zwar unbeleuchtet, bieten jedoch viel Platz für kleine Utensilien.

Kofferraum-Variabilität

Note: 3,2

- Die Variationsmöglichkeiten beschränken sich auf geteilt umklappbare Rücksitze, der Mechanismus funktioniert einfach, nur das Entriegeln gestaltet sich manchmal etwas umständlich.
- Für kleine Gepäckstücke fehlen im Kofferraum Ablagen oder Fächer.

Innenraum

Note 2,1

Bedienung

Note: 2,2

- Der Ausstattungs- und Funktionsumfang wurde gegenüber dem Vorgänger Corolla größer und damit auch die Komplexität der Bedienung. Man braucht etwas Eingewöhnungszeit, um alle Schalter und Knöpfe zu verstehen, dann aber lässt sich der neue Auris ziemlich gut bedienen.
- + Das Lenkrad ist in Höhe und Reichweite einstellbar, die wichtigsten Funktionen zu Licht und Wischer sind in den beiden Lenkstockhebeln integriert. Die Schaltung liegt optimal zur Hand, auch die Pedale sind gut angeordnet. Neben der Lichtautomatik gibt es auch einen Regensensor. Der serienmäßige Bordcomputer informiert u.a. über den Verbrauch; zwei grüne Pfeile zwischen den Instrumenten geben Schalttempfehlungen für spritsparendes Fahren. Radio und Navigation sind in optimaler Höhe angeordnet, ebenso die Regler für die Heizung und Lüftung. Es gibt vorne wie hinten zahlreiche praktische Ablagen.
- Zwar liegen Tacho und Drehzahlmesser optimal im Blickfeld, aber die Kontrollleuchten dazwischen können bei Sonnenschein kaum erkannt werden. Ebenso sind die weißen Beschriftungen auf den grauen Schaltern (Radio, Navigation, Klimatisierung) sowie das große Navigationsdisplay schlecht ablesbar, wenn Sonnenlicht ins Auto fällt. Die Anzeige der Luftverteilung kann nur vom Beifahrer aus vernünftig am Display der Klimautomatik erkannt werden, da vom Fahrerplatz aus die Symbole von der Verkleidung verdeckt werden. Das Handschuhfach hat keine brauchbare Beleuchtung. Der Handbremshebel ist ungünstig weit hinten und steil angebracht. Die Höheneinstellung für den Fahrersitz ist schwergängig. Hinten fehlen Leseleuchten.



Der Toyota überzeugt durch Verarbeitungsqualität und Funktionalität, das Innenraumdesign folgt gängigen Trends.

Raumangebot vorne*

Note: 1,6

- + Auf den Vordersitzen finden auch große Personen über 1,90 m bequem Platz. Ihnen steht eine großzügige Innenbreite zur Verfügung, so dass sich insgesamt ein großes Raumgefühl ergibt.

Raumangebot hinten*

Note: 2,3

- Personen bis zu einer Größe von 1,85 m können hinten bequem sitzen.
- + Auch hier stellt der Auris viel Innenbreite zur Verfügung, man hat ein großzügiges Raumgefühl.

Komfort

Note 2,6

Federung

Note: 2,1

- + Die Abstimmung des Fahrwerks ist Toyota gut gelungen, die Federung zeigt sich tendenziell eher straff und insgesamt ausgewogen. Lange wie kurze Unebenheiten werden gut abgefedert, auch auf welliger Fahrbahn ergibt sich kaum Stuckerneigung. Ebenso schluckt das Fahrwerk kleine Vertiefungen wie Kanaldeckel und Querrillen gut, die Insassen werden nicht durchgeschüttelt. Der Auris liegt ruhig auf der Straße, Aufbaubewegungen sind gut gedämpft.

Sitze

Note: 2,7

- Die Lehnen der Vordersitze sind etwas kurz geraten. Die Sitze bieten bei schnellen Kurven gerade passablen Seitenhalt.
- + Die Sitzposition für den Fahrer ist gut, die Sitze sind gut gefedert, nicht zu straff und nicht zu weich. Für alle vier Außenplätze gibt es Haltegriffe am Dachhimmel.
- Für den Beifahrersitz fehlt eine Höheneinstellung. Die Rückbank bietet den Passagieren kaum Seitenhalt, die Sitzlehnen und -flächen sind kaum ausgeformt.

Innengeräusch

Note: 2,1

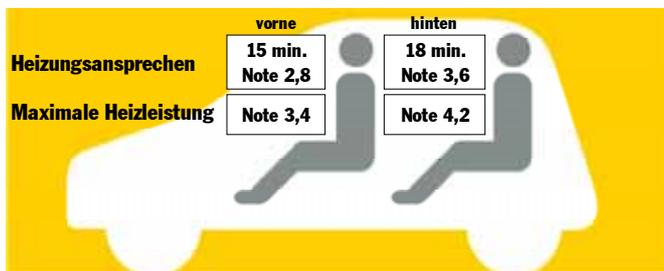
- + Das Innengeräusch ist angenehm niedrig, der Motor recht leise. Auch bei hohen Geschwindigkeiten können sich die Insassen noch gut unterhalten.

Heizung, Lüftung

Note: 3,2

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

Die Heizung spricht eher mäßig an und braucht ihre Zeit, bis sie den Innenraum auf angenehme Temperaturen erwärmt. Hinten dauert es etwas länger. In der gestesteten Ausstattungslinie "D-CAT" gibt es die Klimaautomatik serienmäßig, ebenso einen Pollenfilter.



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

Motor/Antrieb

Note 1,6

Fahrleistungen*

Note: 0,9

- + Mit seinem kräftigen Drehmoment von 400 Nm erreicht der Auris 2.2 D-CAT ausgezeichnete Elastizitätswerte. Auch Überholvorgänge sind im Handumdrehen erledigt, wenn man die Drehzahl nicht unter 2000 U/min abfallen lässt.
- Negativ fällt das träge Ansprechen auf Gasbefehle und die unharmonische Leistungsentfaltung auf, nur über einen sehr schmalen Drehzahlbereich steht die volle Leistung zur Verfügung.

Laufkultur

Note: 2,0

- + Der 2,2 l-Dieselmotor läuft in jedem Drehzahlbereich vibrationsarm und kultiviert, nur bei Leerlaufdrehzahl dringen Vibrationen in den Innenraum, besonders am Lenkrad spürbar. In manchen Drehzahlbereichen und vor allem bei Volllast fällt das blecherne und für einen Common-Rail-Diesel untypische Verbrennungsgeräusch auf.

Schaltung

Note: 2,0

- + Das Sechsganggetriebe bietet kurze Schaltwege und lässt sich präzise und direkt schalten.

Getriebeabstufung

Note: 2,0

- + Die Abstufungen der 6 Gänge passen gut zur Leistungscharakteristik des durchzugsstarken Motors, die Ganganschlüsse sind stimmig, erlauben eine gute Beschleunigung und auch bei hohen Geschwindigkeiten auf der Autobahn moderate Drehzahlen.

Fahreigenschaften

Note 2,1

Fahrstabilität

Note: 1,9

- + Die Fahrstabilität des neuen Auris ist sehr gut, auch bei Längsrillen und Fahrbahnverwerfungen hält er einwandfrei seine Spur. In kritischen Fahrsituationen (z.B. schnelle Ausweichmanöver) unterstützt das serienmäßige elektronische Stabilitätsprogramm (VSC) den Fahrer, das Auto auf Kurs zu halten. Auf weniger griffiger Fahrbahn greift die Traktionskontrolle bei beherztem Gasgeben ein. Beim ADAC-Ausweichtest bleibt der Auris gut beherrschbar, das VSC regelt effizient und reduziert die Untersteuerneigung, so dass die Spur gehalten wird.

Kurvenverhalten

Note: 2,0

- + In schnellen Kurven zeigt sich der Auris agil, er fährt bis in hohe Geschwindigkeitsbereiche neutral, neigt im Grenzbereich zu leichtem und gut beherrschbarem Übersteuern - hier greift aber sehr effektiv die serienmäßige elektronische Stabilitätskontrolle (VSC) ein. Bei plötzlichem Gaswegnehmen in der Kurve verändert sich das Eigenlenkverhalten nur wenig.

Lenkung*

Note: 2,5

- Mit 11,2 m fällt der Wendekreis nur befriedigend aus. Die Direktheit der Lenkung ist durchschnittlich, sie liefert einen zufriedenstellenden Kontakt zur Fahrbahn.
- + Bei schnellen Ausweichmanövern spricht die Lenkung gut an. Sie ist präzise und verlangt beim Rangieren wenig Kraftaufwand.

Bremse

Note: 2,0

- + Die Bremse spricht spontan an und ist fein dosierbar. Sie verzögert den Auris im Schnitt innerhalb von 38,5 m von Tempo 100 bis zum Stillstand (10 Vollbremsungen, halbe Zuladung, Serienbereifung).
- Beim Bremsen aus hohen Geschwindigkeiten wird das Heck allerdings unruhig. Bei hoher Beanspruchung zeigt sich Bremsfading, der Bremsweg aus 100 km/h verlängert sich bis über 40 m, da die Bremswirkung etwas nachlässt.

Sicherheit

Note 2,3

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Note: 2,8

- + Der Auris verfügt serienmäßig über ein elektronisches Stabilitätsprogramm (VSC) und über einen Bremsassistenten.
- Rückstrahler oder Rückleuchten, die bei geöffneten Türen den Verkehr warnen würden, sind nicht vorhanden. Der Kraftstoff-Einfüllstutzen befindet sich auf der gefährlichen linken, dem Verkehr zugewandten Seite.

Passive Sicherheit - Insassen

Note: 2,1

- Die vorderen Kopfstützen reichen für Personen bis zu einer Größe von 1,80 m. Der Abstand zwischen Kopf und Kopfstütze ist vorne wie hinten durchschnittlich.
- + Der Auris erreicht beim EuroNCAP Crashtest alle fünf möglichen Sterne. Auch das Ergebnis bei der Kindersicherheit ist mit vier Sternen gut. Ein Warnsystem ermahnt zum Anschnallen. An den stabilen Außentürgriffen kann man hohe Zugkraft anbringen, so lassen sich nach einem Unfall verklemmte Türen leichter öffnen.
- Hinten bieten die Kopfstützen nur Personen bis 1,60 m gute Sicherheit, zudem gibt es für die Rücksitze keine Anschnallwarner.

Kindersicherheit

Note: 2,2

- + Kindersitzsysteme können auf der Rückbank sicher befestigt werden. Auf den Außenplätzen der Rückbank gibt es Isofix-Halterungen; Gurtgeometrie und Sitzanordnung fallen günstig aus. Auf dem Beifahrersitz dürfen auch rückwärtsgerichtete Kindersitze

montiert werden, da sich der rechte Frontairbag deaktivieren lässt.

- Die elektrischen Fensterheber arbeiten ohne Einklemmschutz (außer Fahrerfenster).

Fußgängerschutz

Note: 2,0

- + Der Fußgängerschutz des Auris ist gut, er erreicht beim simulierten Fußgängerunfall (EuroNCAP) drei der vier möglichen Sterne.

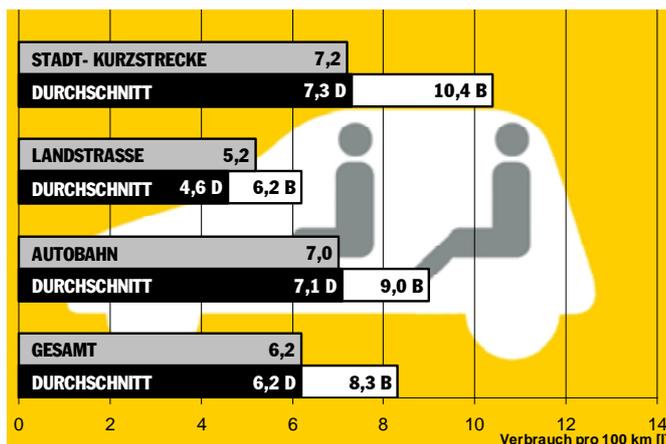
Verbrauch/Umwelt

Note 2,2

Verbrauch*

Note: 3,3

Beim Kraftstoffkonsum kann der neue Auris D-CAT keine Akzente setzen, mit einem Durchschnitt von 6,2 l Diesel pro 100 km liegt er im Mittelfeld seiner Klasse. Dieser Wert setzt sich zusammen aus 7,2 l innerorts, 5,2 l außerorts und dem Autobahnverbrauch von 7,0 l Diesel alle 100 km.



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

Abgas

Note: 1,2

- + Die Schadstoffanteile im Abgas sind erfreulich niedrig, das geschlossene Partikelfiltersystem leistet gute Arbeit und entfernt die Rußpartikel fast vollständig aus den Abgasen.

Wirtschaftlichkeit*

Note 3,6

Betriebskosten

Note: 2,1

- + Der nicht ganz so teure Preis für Dieselmotorkraftstoff ist es, der dem nicht gerade sparsamen Auris 2.2 D-CAT noch eine gute Note bei den Betriebskosten beschert.

Werkstatt- und Reifenkosten

Note: 3,5

Für die Beurteilung lagen uns vom Hersteller zurzeit des Tests noch keine Daten vor - die Werkstattkosten sind deshalb geschätzt.

- + Eine dreijährige Herstellergarantie bis max. 100.000 km (im ersten Jahr ohne Begrenzung) ist bei Toyota obligatorisch.

Wertstabilität

Note: 2,1

- + Auch dem Nachfolger des erfolgreichen Corolla, vor allem in der Dieselverson mit serienmäßigem Rußpartikelfilter ausgestattet, kann ein recht stabiler Restwertverlauf prognostiziert werden.

Kosten für Neuanschaffung

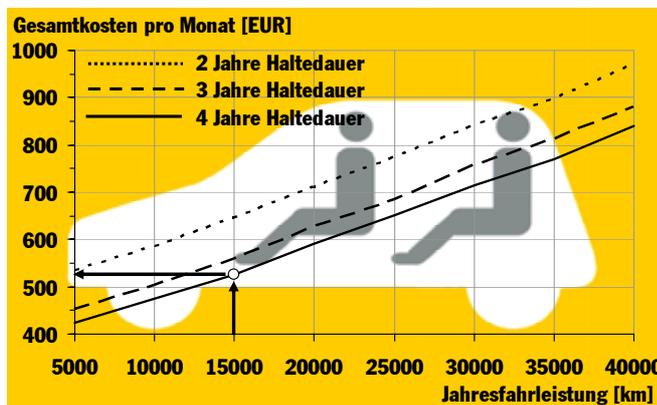
Note: 4,3

- Mit mehr als 24.000 Euro Grundpreis ist das getestete Modell kein Preisschlager mehr, im Gegenteil - für die Kompaktklasse ein stolzer Preis, auch angesichts der Leistung und der gebotenen Ausstattung. Die Kosten für die Neuanschaffung sind auf die Klasse bezogen also relativ hoch.

Fixkosten

Note: 5,5

- Bei den festen Kosten fordert der Toyota bei der getesteten Topmotorisierung einen tiefen Griff in den Geldbeutel; die Versicherer lassen sich die Absicherung dieser Variante üppig bezahlen. So sind Haftpflicht wie Vollkasko und Teilkasko sehr teuer. Auch der Staat kassiert bei einem Diesel-Hubraum von über 2,2 Litern nicht wenig Steuern, das treibt die Fixkosten noch weiter in die Höhe.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Autokosten (Beispiel: 526 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

Die Motorvarianten

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.4	1.6	2.0 D-4D	2.2 D-CAT
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1398	4/1598	4/1998	4/2231
Leistung [kW(PS)]	71(97)	91(124)	93(126)	130(177)
Max.Drehmoment [Nm]bei U/min	130/4600	157/5200	300/1800	400/2000
0-100 km/h[s]	13,0	10,4	10,3	8,1
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	170	190	195	210
Verbrauch pro 100 km [l]	7,2S	7,5S	5,9D	6,2D
Versicherungsklassen KH/VK/TK	14/12/15	14/14/15	18/16/22	18/22/22
Steuerbefreiung [Euro](Monate)	-	-	-	-
Monatliche Gesamt-Kosten[Euro]	423	461	446	533
Grundpreis[Euro]	15.900	18.450	19.750	24.950

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	2231 ccm
Leistung	130 kW (177 PS)
bei	3600 U/min
Maximales Drehmoment	400 Nm
bei	2000 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	225/45R17
Reifengröße (Testwagen)	225/45R17W
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11 m/11,2 m
Höchstgeschwindigkeit	210 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,1 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3. Gang)	5,0 s
Bremsweg aus 100 km/h	38,5 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	6,2 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	7,2/5,2/7,0 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test	164 g/km/ 163 g/km
Innengeräusch 130 km/h	68 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4220 mm/1760 mm/1505 mm
Leergewicht/Zuladung	1480 kg/440 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	315 l/670 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	450 kg/1500 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	55 l
Reichweite	885 km
Allgemeine Garantie	3 Jahre / 100.000 km
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte *kursiv*

Kosten

Monatliche Betriebskosten	113 Euro
Monatliche Werkstattkosten(geschätzt)	51 Euro
Monatliche Fixkosten	113 Euro
Monatlicher Wertverlust	248 Euro
Monatliche Gesamtkosten	526 Euro
(vierjährige Haltung, 15000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/22/22
Grundpreis	24.250 Euro

Ausstattung

Technik

Antriebsschlupf-Regelung	Serie
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Bremsassistent	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Parkhilfe, elektronisch	390 Euro
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Reserverad, vollwertig (nur Notrad)	nicht erhältlich
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	850 Euro°

Innen

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Audioanlage (mit CD-Player)	Serie
Fahrersitz, höhen-/neigungseinstellbar (nur Höhe)	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Isofix-Kindersicherungssystem	Serie
Keyless Entry	Serie
Klimaautomatik	Serie
Lenkrad, höhen-/längeinstellbar	Serie
Navigationssystem	2620 Euro°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar (geteilt)	Serie
Skisack/Durchladelupe	nicht erhältlich

Außen

Außenspiegel, elektrisch einstell-/beheizbar	Serie
Lackierung Metallic	480 Euro°
Schiebe-Hubdach	850 Euro

°im Testwagen vorhanden

Testzeugnis

Technik/Umwelt(Testergebnis)2,3

Karosserie/Kofferraum	2,9
Verarbeitung	2,7
Sicht	3,2
Ein-/Ausstieg	2,3
Kofferraum-Volumen*	3,0
Kofferraum-Zugänglichkeit	2,7
Kofferraum-Variabilität	3,2
Innenraum	2,1
Bedienung	2,2
Raumangebot vorne*	1,6
Raumangebot hinten*	2,3
Innenraum-Variabilität	4,0
Komfort	2,6
Federung	2,1
Sitze	2,7
Innengeräusch	2,1
Heizung, Lüftung	3,2
Motor/Antrieb	1,6
Fahrleistungen*	0,9
Laufkultur	2,0
Schaltung	2,0
Getriebeabstufung	2,0
Fahreigenschaften	2,1
Fahrstabilität	1,9
Kurvenverhalten	2,0
Lenkung*	2,5
Bremse	2,0
Sicherheit	2,3
Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme ...	2,8
Passive Sicherheit - Insassen	2,1
Kindersicherheit	2,2
Fußgängerschutz	2,0
Umwelt	2,2
Verbrauch*	3,3
Abgas	1,2
Wirtschaftlichkeit*	3,6
Betriebskosten*	2,1
Werkstatt-/Reifenkosten*	3,5
Wertstabilität*	2,1
Kosten für Neuanschaffung*	4,3
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 Juni 2007