

Mazda BT-50 XL-Cab Toplands

Viertüriger Pick-Up der oberen Mittelklasse (105 kW / 143 PS)

ADAC Testergebnis

Note 3,6

Mazda bietet einen Pick-Up namens BT-50 an, der weitgehend baugleich mit dem Ford Ranger ist und mit ihm gemeinsam in Thailand produziert wird. Das geländegängige Nutz- und Freizeitfahrzeug zeichnet sich durch ein kraftvolles und robustes Karosserie-Design, einen modernen Innenraum, erhöhte Nutzlast und Zugkapazität sowie einen neuen Common-Rail-Turbodiesel mit 2,5 Liter Hubraum aus. Der erfüllt die Abgasnorm Euro 4, besitzt jedoch keinen Dieselpartikelfilter. Die Fahrleistungen sind respektabel, der Verbrauch jedoch ist zu hoch. In Deutschland führen die robusten "Pritschenwagen" noch ein Schattendasein, außerhalb Europas werden sie hauptsächlich als Transportfahrzeug in Farmbetrieben eingesetzt. Ganz billig sind sie aber nicht, das getestete Modell kostet mit Klimaanlage über 30.000 Euro. **Karosserievarianten:** L-Cab mit zwei gegenläufig öffnenden Türen und vier Sitzplätzen. **Konkurrenten:** Ford Ranger, Mitsubishi L 200, Nissan Navara, Toyota Hilux.

- + Gelände- und Pritschenwagen in einem
- + ordentliche Verarbeitung
- + einfache Bedienung
- + hohe Nutz- und Anhängelast
- + zuschaltbarer Allradantrieb
- mühevoller Zustieg
- holpriges Fahrwerk
- kein ESP
- großer Wendekreis
- langer Bremsweg, Fading
- hoher Verbrauch
- kein Partikelfilter



Karosserie/Ladefläche

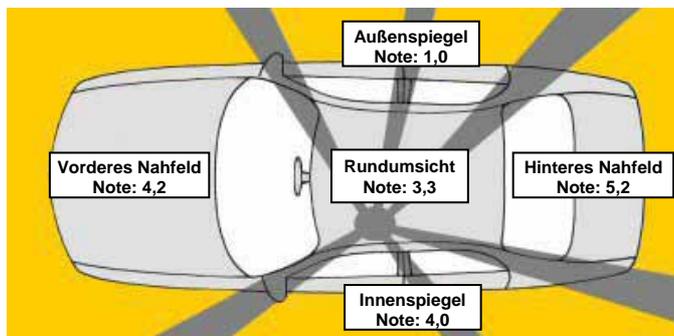
Note 2,8

Verarbeitung

Note: 2,8

- + Der Mazda BT-50 (fast baugleich mit dem Ford Ranger) ist als robustes Gelände- und Nutzfahrzeug völlig neu konzipiert worden und dabei in den Dimensionen gegenüber dem Vorgänger deutlich gewachsen. Die auf den stabilen Leiterrahmen aufgesetzte Karosserie und Ladefläche sind ordentlich gefertigt, der Unterboden allerdings stark zerklüftet und nur im Motorbereich nach unten mit

einer Stahlblech-Abdeckung geschützt. Das Heck ist mit einem soliden Unterfahrschutz ausgestattet. Ein vollwertiges Ersatzrad findet man unter der Ladefläche; das entnehmen und wieder einsetzen des Rades gestaltet sich relativ einfach. Die getestete Version "Toplands" bietet ein ansprechendes Ambiente mit Chrom-Applikationen am Kühlergrill, den Außenspiegeln und Türgriffen. Das Interieur wirkt insgesamt solide verarbeitet. Bis ca. 1000 Kilogramm Nutzlast lassen sich transportieren. Die maximale Anhängelast darf bis zu drei Tonnen (gebremst bei 12% Steigung) betragen. Durch die großzügige Bodenfreiheit lassen sich Fahrten abseits befestigter Straßen bewerkstelligen.



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.

- Für den Dachtransport ist der Pick-Up nicht sehr gut geeignet, die maximale Dachlast beträgt 50 kg. Eine Waschstraßendurchfahrt zur Reinigung der Karosserie ist mit offener Ladefläche nicht möglich.

Sicht

Note: 3,0

Die ADAC-Rundumsichtmessung führt zu einem insgesamt durchschnittlichen Ergebnis.

- + Die Außenspiegel sind sehr groß, leider jedoch nicht beheizbar. Die erhöhte Sitzposition verleiht dem Fahrer einen guten Überblick über das vordere Verkehrsgeschehen.
- Die rückwärtigen Dach-Säulen sind verhältnismäßig breit, was besonders den Blick nach hinten erschwert. Vor und hinter der Karosserie sind Hindernisse im unmittelbaren Nahbereich nicht zu

erkennen, was trotz der im Vergleich zum Vorgänger deutlich erhöhten Sitzposition auffällig ist. Xenonscheinwerfer und Parksensoren werden nicht angeboten.

Ein-/Ausstieg

Note: 3,8

Das Ein- und Aussteigen ist bei diesem Pick-Up vorne nicht gerade bequem. Der Fahrzeugboden ist sehr hoch und verlangt, dass die Beine weit angehoben werden.

- + Für die Zentralverriegelung gibt es serienmäßig eine Fernbedienung.
- Hinten erschwert das Ein- und Aussteigen zusätzlich die geringe Türöffnungsbreite. An dem seitlichen Trittbrett und den breiten Karoserieschweller verschmutzt man sich leicht die Kleidung.

Ladefläche-Volumen*

Note: 1,1

- + Das Fahrzeug besitzt an Stelle eines Kofferraumes eine Ladefläche mit einer leicht zu reinigenden Kunststoffwanne (Serie), die zum Transport von vielerlei Materialien ideal ist, denen es nichts ausmacht, den Witterungsverhältnissen ausgesetzt zu sein. Die Abmessungen des Ladebodens ergeben sich aus einer Gesamtlänge von ca. 1,45 m bei einer Breite von ca. 1,0 m zwischen den vorstehenden Radkästen und ca. 1,30 m Breite auf ca. 0,74 m im Heckbereich. Die Wannenhöhe beträgt 0,45 m. Daraus errechnet sich ein Volumen von 800 Liter. Der BT-50 verkraftet bis zu 1225 kg Zuladung auf der Ladefläche.
- Die Breite der Ladefläche ist zu gering um mit einem Gabelstapler eine Euro-Palette in der Breite laden zu können.

Ladefläche-Zugänglichkeit

Note: 3,6

- + Die sehr große Ladeöffnung und das praktische Format machen es möglich, selbst sperrige Gegenstände zu transportieren. Die Bordwand lässt sich über die Fahrzeugbreite nach hinten waagrecht klappen und ist mit ca. 300 kg belastbar. Das verlängert die nutzbare Ladefläche auf ca. 2,0 m.
- Die Ladebordwand kann nicht abgeschlossen werden. Mit dem Entriegeln klappt sie ungedämpft nach unten. Das Anheben zum Schließen verlangt ziemlich viel Kraft. Wegen der insgesamt enormen Höhe dieses Fahrzeuges liegt auch die Ladefläche bei heruntergeklappter Bordwand mit ca. 0,85 m sehr hoch über der Fahrbahn.

Ladefläche-Variabilität

Note: 3,8

- Ein Hardtop, sowie diverse Ladeflächenabdeckungen und Stauboxsysteme werden als Extras angeboten.
- Kleine Gebrauchsgegenstände können auf der Ladefläche so gut wie nicht befestigt werden, weil Ablagemöglichkeiten fehlen und die Befestigungsösen sich seitlich im oberen Bereich der Bordwand befinden und nicht auf dem Ladeboden.

Innenraum

Note 3,0

Bedienung

Note: 2,5

- + Das neue Cockpit des Mazdas präsentiert sich funktional und fahrerorientiert. Die Schalter der Heizung und der Getriebeschalthebel liegen gut zur Hand. Das Lenkrad ist zwar nur in der Höhe einstellbar, lässt sich aber den meisten Fahrern gut anpassen. Die Instrumente sind groß und einwandfrei ablesbar. Die Fenster- und Außenspiegelbedienung erfolgt elektrisch, das Fahrerfenster ist mit Öffnungs- und Schließautomatik ausgestattet, Kontrollleuchten sind für viele Funktionen vorhanden. Im Modell "Toplands" ist serienmäßig ein hochwertiges Audiosystem mit MP3-fähigem CD-6fach-Wechsler enthalten. An der Mittelkonsole finden sich Getränkehalter.
- Zum Schließen voll geöffneter Türen muss man sich weit aus dem

Auto lehnen, weil die Griffe dann zu weit entfernt liegen. Das Handschuhfach ist unbeleuchtet. Eine Kraftstoffverbrauchsanzeige fehlt, auch ein Navigationssystem wird nicht angeboten. Bei der Betätigung des Kupplungspedals stößt man mit dem Knie am Lenkrad an. Wird der Allradbetrieb oder das Vorgelege aktiviert, drückt der Schalthebel am Fahrerbein. Zur fein dosierten Betätigung der Feststellbremse ist der Krückstockhebel unterhalb des Lenkrades wenig geeignet. Beim Angurten hinten stören die an flexiblen Gurten befestigten Gurtschlösser. Große Ablagen fehlen, es sind nur kleine Ablagen vorhanden.



Der Fahrerplatz ist modern gestaltet und solide verarbeitet. Die Funktionalität kann dagegen nicht immer überzeugen.

Raumangebot vorne*

Note: 3,0

Der Fahrersitz lässt sich für Personen bis zu einer Größe von ca. 1,90 m zurückschieben. Obgleich die Höhe des Innenraumes großzügig ist, wird die Bewegungsfreiheit durch die Innenraumbreite eingeschränkt.

Raumangebot hinten*

Note: 3,5

- Sind die Vordersitze auf 1,85 m große Personen eingestellt, so reicht die Beinfreiheit auf den hinteren Sitzen nur für Mitfahrer bis zu einer Größe von ca. 1,70 m aus. Der dritte Sitz in der Mitte ist schmal und weniger bequem.

Komfort

Note 3,4

Federung

Note: 4,0

- Mit vier Personen besetzt, wirkt die Federung (hinten Blattfedern) selbst auf besseren Straßen unangenehm. Das ständig stuckern- de Fahrwerk führt zu andauernden Vertikalbewegungen der Insassen. Kurze Unebenheiten werden weitgehend ungedämpft an die Insassen durchgereicht. Auch sind die Karosseriebewegungen wenig gedämpft und beim flotten Durchfahren von Wechselkurven zu ausgeprägt. Bei voller Beladung verliert das Fahrzeug seine Stoßigkeit, die Karosseriebewegungen sind dann noch ausgeprägter.

Sitze

Note: 3,3

- Die Vordersitze lassen sich in Längsrichtung und in der Lehnen- neigung einstellen. Sie sind angenehm straff gepolstert und bieten zufriedenstellenden Sitzkomfort, die Proportionen von Lehne und Flächen sind auch für groß Gewachsene ausreichend, wenngleich sie mehr Seitenhalt bieten könnten.
- + Haltegriffe im Dachbereich sind vorne und hinten vorhanden.
- Zumindest der Fahrersitz sollte höhenstellbar sein. Auf den luftundurchlässigen Ledersitzen schwitzt man im Sommer. Der Fahrer kann seine Beine und Füße nicht genügend abstützen. Die Rücksitzfläche ist zu weich und der Abstand von der Sitzfläche

zum Fußraum zu gering. So sitzen die Insassen dort in einer unangenehmen Hochhaltung mit stark angewinkelten Beinen und fehlender Oberschenkelauflage.



Der Komfort auf den hinteren Sitzen ist mäßig und bietet gerade mal Platz für Personen bis zu einer Größe von 1,70 m.

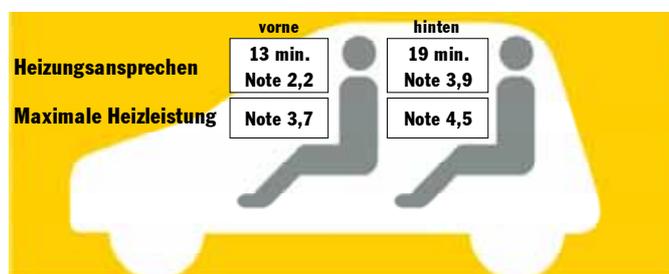
Innengeräusch **Note: 3,5**

Bei Startvorgang ist das Diesel-Nageln deutlich wahrzunehmen. Das Motorgeräusch ist unter Last dominant. Fährt man schneller, relativiert sich das Motorgeräusch und die Windgeräusche treten in den Vordergrund.

Heizung, Lüftung **Note: 2,7**

(Heizungstest bei -10°C in der ADAC-Klimakammer) Die Ansprechzeit und Wirksamkeit der Heizung zum Erreichen der Wohlfühltemperatur ist an den vorderen Sitzplätzen zufriedenstellend und auf den Rücksitzen ausreichend.

- + Eine Klimaanlage ist serienmäßig an Bord. Die Verteilung der Luftmengen auf die verschiedenen Düsen und Ausströmer ist individuell und einfach möglich.



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

Motor/Antrieb **Note 3,1**

Fahrleistungen* **Note: 3,3**

Der neue Common-Rail-Turbodiesel mit 2,5 Liter Hubraum und variabler Schaufelradgeometrie hat trotz seiner 143 PS mit dem hohen Fahrzeuggewicht zu kämpfen, besitzt jedoch genug Drehmoment, um ohne viel zu Schalten zügig vorwärts zu kommen.

Laufkultur **Note: 4,0**

Der Dieselmotor vibriert nicht übermäßig stark, beim Startvorgang ist das Diesel-Nageln deutlich wahrzunehmen.

Schaltung **Note: 3,0**

Die Gänge lassen sich ohne größeren Kraftaufwand schalten. Nur beim Einlegen des Rückwärtsganges kann es ein wenig im Getriebe krachen. Ein zweiter, kleinerer Schalthebel dient dazu, zwischen Zweirad- (2H) und Allradantrieb (4H) zu wechseln. Auch eine Gelände-Reduktion ist damit zuschaltbar (4L).

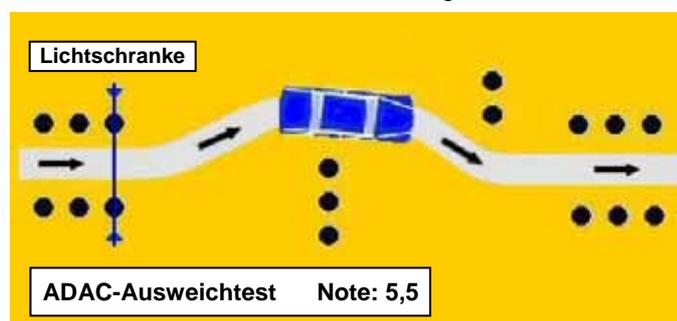
Getriebeabstufung **Note: 2,0**

- + Die Auslegung des Fünfgang-Getriebes passt recht gut zur Drehmomentcharakteristik des Motors. Zwischen Heck- und Allradantrieb kann während der Fahrt umgeschaltet werden, wenn im Stand der Wahlhebel in die Position 4H bewegt und ein Taster links neben dem Lenkrad betätigt wurde. Für extrem steile Anstiege oder schweres Gelände stehen zusätzlich die Gelände-Untersetzung und ein Sperrdifferential an der Hinterachse zur Verfügung.

Fahreigenschaften **Note 4,5**

Fahrstabilität **Note: 4,3**

- Der Testwagen wurde mit Ganzjahresreifen gefahren.
- + GELÄNDETAUGLICHKEIT Beim Mazda BT-50 sind durch seine Bauart die Voraussetzungen für große Geländetauglichkeit gegeben. Da zu tragen bei: Böschungswinkel vorn 32°; Rampenwinkel 28°; Böschungswinkel hinten 26°, Wattiefe 450 mm und eine Bodenfreiheit von 200 mm. Abseits befestigter Straßen kann der Vorderradantrieb während der Fahrt zugeschaltet werden, so dass die Kraft auf alle vier Räder übertragen wird. Für steile Anstiege stehen ein Unterleg-Getriebe und Differenzialsperren zur Verfügung.
- Längsrillen in der Fahrbahn machen mit dem konventionellen Heckantrieb gelegentliche Kurskorrekturen am Lenkrad notwendig. Bei heftigem Ausweichen vor Hindernissen wankt die Karosserie zuerst stark um anschließend mit dem Heck auszubrechen und nicht mehr kontrollierbar zu schleudern. Insbesondere bei Heckantrieb auf nasser Fahrbahn ist der Wagen eine richtige Heckschleuder - ohne ESP heute keinesfalls mehr zeitgemäß.



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: 4,3**

- Bei plötzlichem Gaswegnehmen in der Kurve neigt der Wagen zum Ausbrechen mit dem Heck. Auch hier vermisst man ESP, das stabilisierend eingreifen könnte.

Lenkung* **Note: 4,0**

- + Der Kraftaufwand am Lenkrad ist beim Fahren und Rangieren gering.
- Die Lenkung spricht bei schnellen Ausweichmanövern stark verzögert an und vermittelt dem Fahrer wenig Kontakt zur Fahrbahn. Die Ganzjahresreifen und die indirekte Lenkung provozieren ständige Lenkkorrekturen. Der Wendekreis von ca. 14 m ist sehr groß und hat beim Wenden viel Kurbelei am Lenkrad zur Folge.

Bremse **Note: 5,5**

Ansprechen und Dosierbarkeit der Bremse sind passabel. ABS

und eine elektronische Bremskraftverteilung gehören zur Serienausstattung.

- Die Bremswege sind zu lang. Bei Vollbremsungen aus 100 km/h bis zum Stillstand sind durchschnittlich 50 Meter notwendig (Mittelwert aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Ganzjahresreifen: 245/70 R16 S Bridgestone Dueler H/T). Der Mazda Pick-Up zeigt, wie die meisten seiner Konkurrenten, eine sehr ausgeprägte Neigung zu Fading. So verlängert sich der Bremsweg von anfangs 47 m auf über 58 m bei der zehnten Messung. Ein Bremsassistent ist nicht vorhanden.

Sicherheit

Note 4,3

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme **Note: 5,0**

- Für den Mazda BT-50 werden keine, die Fahrsicherheit unterstützenden Assistenzsysteme, wie z. B. ein elektronisches Stabilitätssystem ESP angeboten. In den geöffneten Türen vermisst man Warnleuchten. Die Fahrerlehne kann beim Einstellen der Neigung versehentlich nach hinten wegklappen.

Passive Sicherheit - Insassen **Note: 3,8**

Das Fahrzeug besitzt neben Frontairbags vorne Seitenairbags mit integriertem Kopfschutz, sowie Gurtstraffer und Gurtkraftbegrenzer. Die Höhe der Kopfstützen reicht für Personen bis ca. 1,75 m Größe aus.

- + An den stabilen, griffgerechten Türgriffen lässt sich hohe Zugkraft aufbringen. So kann man nach einem Unfall verklemmte Türen leichter öffnen. Auf allen Plätzen ist der Kopfstützen-Horizontalabstand gering, das verringert das Verletzungsrisiko bei einem Heckaufprall.
- Auf den Rücksitzen reicht die Kopfstützenhöhe nur für ca. 1,60 m große Mitfahrer aus. Der Mittelsitz verfügt nur über einen Zweipunkt-Beckengurt. Ein vollwertiger Curtain-Kopfairbag ist nicht verfügbar.

Kindersicherheit **Note: 4,3**

Nur auf den beiden äußeren Rücksitzplätzen lassen sich Kindersitze befestigen.

- Isofix oder ein ähnliches System zur Verankerung von Kindersitzen ist nicht erhältlich. Die Schlösser der Rücksitzgurte sind an flexiblen Gurten befestigt. Dadurch ist es mühsam, Kinder-Rückhaltesysteme zu befestigen. Die Rücksitzfläche ist zu weich um den Kindersitzen einen festen Stand zu geben. Die Gurtlängen

reichen nicht für Kinderrückhaltesysteme mit besonders hohem Gurtbedarf aus. Auf dem Beifahrersitz darf aus Sicherheitsgründen kein Kindersitz befestigt werden. An den elektrischen Fensterhebern fehlt eine Einklemmsicherung. Die Kindersicherungen an den hinteren Türen können von Kindern zu leicht bedient werden.

Fußgängerschutz **Note: 4,0**

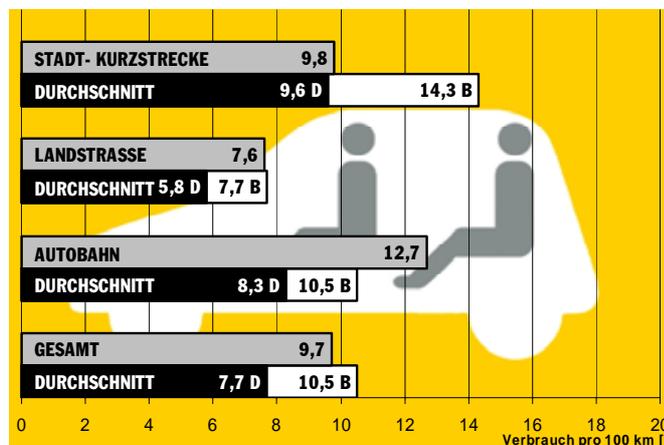
- Fußgänger haben bei einem Zusammenstoß ein erhöhtes Verletzungsrisiko, weil die Frontpartie des Fahrzeuges hoch und bullig ist und harte Motorteile in geringem Abstand unter der Haube liegen.

Verbrauch/Umwelt

Note 4,0

Verbrauch* **Note: 4,7**

- Im Durchschnitt konsumiert der Mazda 9,7 Liter Diesel auf 100 km. Er errechnet sich aus dem Verbrauch innerorts 9,8 l, außerorts 7,6 l und dem Autobahnverbrauch mit 12,7 l/100 km. Bei schneller Autobahnfahrt und im Gelände kann der Verbrauch noch erheblich ansteigen.



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

Abgas **Note: 3,4**

Die Schadstoffanteile im Abgas liegen noch im Durchschnittsreich.

- Ein Partikelfilter wird für dieses Modell nicht angeboten.

Die Karosserievarianten

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	BT-50 L-Cab	BT-50 XL-Cab
Aufbau/Türen	PK/2	PK/4
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/2499	4/2499
Leistung [kW(PS)]	105(143)	105(143)
Max.Drehmoment [Nm]bei U/min	330/1800	330/1800
0-100 km/h[s]	12,5	12,5
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	158	158
Verbrauch pro 100 km [l]	9,7D	9,7D
Versicherungsklassen KH/VK/TK	n.b./n.b./n.b.	n.b./n.b./n.b.
Steuer pro Jahr[Euro]	416	416
Monatliche Gesamt-Kosten[Euro]	k.A.	k.A.
Grundpreis[Euro]	24.900	26.800

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 III
Hubraum	2499 ccm
Leistung	105 kW (143 PS)
bei	3500U/min
Maximales Drehmoment	330 Nm
bei	1800 U/min
Kraftübertragung	zuschaltbarer Allradantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	245/70R16
Reifengröße (Testwagen)	245/70R16S
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Trommel
Wendekreis links/rechts	13,5 m/13,95 m
Höchstgeschwindigkeit	158 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	12,5 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3. Gang)	9,0 s
Bremsweg aus 100 km/h	50 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	9,7 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	9,8/7,6/12,7 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test	244 g/km/ 259 g/km
Innengeräusch 130 km/h	70 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	5075 mm/1805 mm/1760 mm
Leergewicht/Zuladung	1900 kg/1130 kg
Ladeflächevolumen	848 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/3000 kg
Dachlast	50 kg
Tankinhalt	70 l
Reichweite	720 km
Allgemeine Garantie	3 Jahre / 100.000 km
Rostgarantie	6 Jahre

ADAC-Testwerte *kursiv*

Kosten

Monatliche Betriebskosten	<i>k.A.</i>
Monatliche Werkstattkosten(geschätzt)	<i>k.A.</i>
Monatliche Fixkosten	<i>k.A.</i>
Monatlicher Wertverlust	<i>k.A.</i>
Monatliche Gesamtkosten	<i>k.A.</i>
(vierjährige Haltung, 15000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	n.b./n.b./n.b.
Grundpreis	30.500 Euro

Ausstattung

Technik

Abstandsregelung, elektronisch	nicht erhältlich
Allradantrieb (zuschaltbar)	Serie
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Bremsassistent	nicht erhältlich
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	nicht erhältlich
Parkhilfe, elektronisch	nicht erhältlich
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Runflat-Reifen	nicht erhältlich
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	nicht erhältlich
Xenonlicht	nicht erhältlich

Innen

Airbag, Seite vorne (mit Kopfschutz)/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	nicht erhältlich
Audioanlage (mit CD-/MP3-Wechsler)	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	nicht erhältlich
Isofix-Kindersicherungssystem	nicht erhältlich
Klimaanlage/ Klimaautomatik	Serie/nicht erhältlich
Navigationssystem	nicht erhältlich
Sitzbezüge, Leder	nicht erhältlich
Sitze, vorn, beheizbar	Serie

Außen

Alarmanlage	nicht erhältlich
Außenspiegel, elektrisch einstellbar	Serie
Lackierung Metallic	Serie
Leichtmetallfelgen (16Zoll mit 245/70R16)	Serie
Nebelscheinwerfer	Serie
Schiebe-Hubdach	nicht erhältlich

*im Testwagen vorhanden

Testzeugnis

Technik/Umwelt(Testergebnis)**3,6**

Karosserie/Ladefläche **2,8**

Verarbeitung	2,8
Sicht	3,0
Ein-/Ausstieg	3,8
Ladefläche-Volumen*	1,1
Ladefläche-Zugänglichkeit	3,6
Ladefläche-Variabilität	3,8

Innenraum **3,0**

Bedienung	2,5
Raumangebot vorne*	3,0
Raumangebot hinten*	3,5
Innenraum-Variabilität	4,0

Komfort **3,4**

Federung	4,0
Sitze	3,3
Innengeräusch	3,5
Heizung, Lüftung	2,7

Motor/Antrieb **3,1**

Fahrleistungen*	3,3
Laufkultur	4,0
Schaltung	3,0
Getriebeabstufung	2,0

Fahreigenschaften **4,5**

Fahrstabilität	4,3
Kurvenverhalten	4,3
Lenkung*	4,0
Bremse	5,5

Sicherheit **4,3**

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	5,0
Passive Sicherheit - Insassen	3,8
Kindersicherheit	4,3
Fußgängerschutz	4,0

Umwelt **4,0**

Verbrauch*	4,7
Abgas	3,4

Für dieses Fahrzeug liegen aufgrund der LKW-Zulassung keine Wirtschaftlichkeitsdaten vor.

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 September 2007