

Honda FR-V 1.8i Executive Automatik

Fünftürige Großraumlimousine der unteren Mittelklasse (103 kW / 140 PS)

ADAC Testergebnis

Note 2,6

Sechs Sitzplätze verteilt auf zwei Sitzreihen - das gibt's in Deutschland nur selten. Neben Fiat hat Honda ein solches Auto im Programm, den FR-V. Wer den Mini-Van mit Automatik wünscht, muss zum 1.8 l Benzinmotor greifen. Der Vierzylinder zeigt sich nicht besonders durchzugstark und in manchen Drehzahlbereichen etwas brummig. Auf verlorenem Posten erscheint er in Kombination mit dem schweren FR-V und Automatikgetriebe. Denn das Getriebe ist keine gute Wahl, viel zu lang übersetzt aufgrund des verzweifelten Versuchs, den Verbrauch einzudämmen, und stets hektisch schaltend und nie wirklich mit einer Gangstufe zufrieden. Der kräftige Dieselmotor ist klar die bessere Wahl. Denn im Innenraum hat der FR-V viel zu bieten, neben reichlich Platz für Passagiere und Gepäck auch eine vollständige Ausstattung. Das lässt sich Honda aber auch ordentlich bezahlen, 28.200 Euro sind kein Pappenstiel.

Karosserievarianten: keine. **Konkurrenten:** Fiat Multipla.

- + gutes Raumangebot
- + großer Kofferraum
- + variabler Innenraum
- + großzügige Ausstattung
- + interessantes Sitzkonzept
- schlecht abgestimmte Automatik
- unausgereifte Fahrwerksabstimmung
- mäßige Bremsen
- hoher Verbrauch
- teuer in Anschaffung und Unterhalt



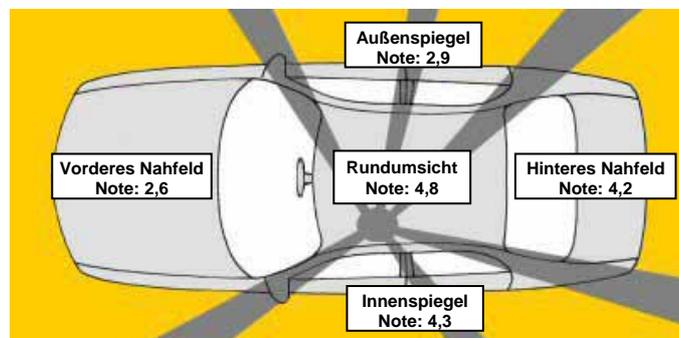
Karosserie/Kofferraum

Note 2,3

Verarbeitung

Note: 2,11

- + Die Karosserie des Honda FR-V ist gut verarbeitet, Spaltabstände sind gleichmäßig. Im Innenraum fallen überwiegend hochwertige Materialien auf, deren Verarbeitungsqualität gut, aber nicht bis ins Detail ausgereift ist; wer beherrscht an dem kleinen Staufach links unterm Lenkrad zieht, hat es im Ganzen in der Hand. Mit Dachreling (Serie) ist eine Dachlast von 80 kg zulässig.
- Beim Benziner ist der Motorraum nach unten weitgehend offen, so kann Schmutz eindringen, zudem wirken sich die zusätzlichen Luftwirbelungen negativ auf den Kraftstoffverbrauch aus. Die



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.

Karosserieflanken sind unzureichend gegen seitliche Rempler geschützt. Die in den lackierten Stoßfängern untergebrachten Nebelscheinwerfer sind bruchgefährdet. Den Tankdeckel muss man umständlich über einen kleinen Hebel beim Fahrersitz am Boden entriegeln. Sicherungen sind schlecht zugänglich und unbeleuchtet. Bei einer Reifenpanne steht nur ein schmales Notrad zur Verfügung.

Sicht

Note: 3,1

- + Durch die erhöhte Sitzposition hat man das Verkehrsgeschehen gut im Blickfeld. Die Fahrzeugfront ist zwar nicht zu sehen, die Karosserieabmessungen sind aber recht gut abschätzbar. Die großen Außenspiegel können elektrisch beheizt werden. Xenon-Scheinwerfer gibt es in Serie.
- Die abgedunkelten hinteren Scheiben (Aufpreis) schränken die Sicht vor allem bei Dunkelheit stark ein. Breite C-Säulen behindern die Rundumsicht ebenso wie die vielen Kopfstützen (die hinteren sind aber versenkbar). Eine Rückwärtseinparkhilfe gibt es für den FR-V nicht.

Ein-/Ausstieg

Note: 2,1

- + Man steigt wegen der höheren Karosserie und den großen Türausschnitten vorne und hinten bequem ein und aus. Die Türen lassen sich mit einer praktischen Fernbedienung ver- und entriegeln.
- Die Türaufhalter sind vor allem vorne zu schwach ausgelegt.

Kofferraum-Volumen*

Note: 1,8

- + Das Kofferraumvolumen beträgt 365 l (mittlerer Rücksitz ganz nach hinten geschoben). Klappt man die hinteren Einzelsitze um (sie verschwinden im Boden), so stehen stattliche 965 l Laderaum zur Verfügung.



Der Kofferraum mit 365 l Volumen ist zwar kleiner als beim Konkurrenten Fiat Multipla (400 l), bei sechs Sitzplätzen aber immer noch stattlich.

Kofferraum-Zugänglichkeit **Note: 1,8**

- + Die Heckklappe lässt sich besonders leicht öffnen und schließen. Die Ladekante ist niedrig und die Ladeöffnung sehr groß. Mit seinem praktischen Format kann man den Kofferraum sehr gut nutzen.
- Personen über 1,85 m Größe können sich an der geöffneten Heckklappe den Kopf stoßen (aber keine scharfen Kanten).

Kofferraum-Variabilität **Note: 1,3**

- + Die drei hinteren Einzelsitze verschwinden nach dem Umklappen vollständig im Boden und bieten einen ebenen Laderaum. Der Klappmechanismus funktioniert besonders einfach; die Kopfstützen können am Sitz verbleiben, müssen nur eingeschoben werden. Für lange, sperrige Gegenstände lässt sich die Lehne des vorderen Mittelsitzes vorklappen.
- Für kleine Utensilien fehlen Ablagemöglichkeiten im Kofferraum.

Innenraum **Note 2,2**

Bedienung **Note: 1,9**

- + Der neue Honda FR-V lässt sich, mit Ausnahme einzelner, weniger optimal gelöster Details gut und leicht bedienen. Das Lenkrad ist dem Fahrer durch Längs- und Höheneinstellung gut anzupassen. Der ungewöhnlich im Armaturenbrett untergebrachte Schalthebel liegt gut zur Hand; das Zündschloss ist beleuchtet. Das optionale Navigationssystem ist mittels Touch-Screen besonders leicht zu bedienen (leider liegt es aber zu weit vom Fahrer entfernt). Die Fenster sind elektrisch zu betätigen (nur beim Fahrer mit Auf- und Abwärtsautomatik). Der vordere Mittelsitz ist auf



Eigenständiges Design und gute Verarbeitung überzeugen im FR-V, bei den Bedienelementen besteht aber immer noch Raum für Verbesserungen.

verschiedene Weise in Ablagemöglichkeiten umzubauen; auch in der Sitzfläche befindet sich ein großes Staufach. Die Klimaautomatik liegt zwar ebenfalls zu weit entfernt vom Fahrer, ist aber sinnfällig und einfach zu bedienen.

- Negativ fallen einige Bedienelemente auf, die sich in der Mitte des breiten Armaturenbrettes befinden und so vom Fahrer nur erreichbar sind, wenn sich dieser nach rechts lehnt. Der Lautstärkeregler des Radios liegt zudem ungünstig auf der rechten Seite. Bei Dämmerung sind die silberfarbenen Schalter mit der roten Beleuchtung sehr schlecht erkennbar. Betätigt man die Wisch-/Waschanlage, so bewegen sich die Scheibenwischer verzögert. Die Schalter der elektrischen Fensterheber liegen an ungewohnter Positionen links neben dem Lenkrad. Auch mit dem eigenartigen Handbremshebel ist man nicht auf Antrieb vertraut, er funktioniert aber einwandfrei und sehr leichtgängig.

Raumangebot vorne* **Note: 2,5**

Fahrer- und Beifahrersitz lassen sich nur für Personen bis 1,80 m Größe einstellen, obwohl genug Platz wäre, den Sitz weiter nach hinten zu schieben. Fährt man vorne zu zweit, so ist das Raumgefühl wegen der großen Innenbreite sehr großzügig. Drei erwachsene Personen können vorne nur auf kurzen Strecken reisen; in der Mitte kann eine zierlichere Person oder ein Kind gut mitfahren (mittlerer Sitz ist weiter nach hinten verschiebbar und reicht bis 1,70 m Körpergröße).



Neben dem Fiat Multipla bietet der FR-V als einziges Fahrzeug in Deutschland zwei Sitzreihen jeweils mit drei Sitzplätzen.

Raumangebot hinten* **Note: 2,1**

- + Hinten reichen Kopf- und Beinfreiheit für Insassen bis 1,95 m Größe aus. Ist der Wagen mit sechs Personen (vier Erwachsene und zwei Kinder) voll belegt, so ist das Raumgefühl nicht mehr so großzügig, ansonsten aber sehr angenehm.

Innenraum-Variabilität **Note: 2,0**

- + Die beiden mittleren Sitze sind in einem weiten Bereich längs einstellbar, die Lehnen klappbar. Umgeklappt verwandelt sich die Lehne des vorderen Sitzes zu einer breiten Ablagemöglichkeit für Kleinteile und zu einer Armstütze für die vorderen Mitfahrer. Die hinteren Sitze lassen sich vollständig im Boden versenken (siehe Kofferraum-Variabilität).

Komfort **Note 2,5**

Federung **Note: 2,8**

Der Federungsabstimmung fehlt es ein wenig an Ausgewogenheit, lange wie kurze Bodenwellen werden zwar nicht hart an die Insassen durchgereicht, aber die Karosserie ist in ständiger Bewegung, weil die Stoßdämpfung der Federn für das Fahrzeuggewicht zu schwach ausgelegt ist. Der FR-V zeigen merkliche Seitenneigung und Nickbewegungen beim Bremsen/Beschleunigen.

Sitze **Note: 2,5**

Die Sitze sind recht ausgewogen gepolstert, im mittleren Bereich weicher, im äußeren etwas straffer. Die Lehnen sind vorne gerade noch hoch genug, hinten jedoch zu kurz. Der Seitenhalt ist durchschnittlich. Der Fahrer kann seine Beine fest abstützen und hat eine gute Sitzposition. Für alle Insassen auf den äußeren Sitzplätzen gibt es Haltegriffe am Dach.

Innengeräusch

Note: 2,4

- + Der gemessene Geräuschpegel im Innenraum ist bis 130 km/h noch niedrig.
- Erst bei höherer Geschwindigkeit ist das Brummen des Motors und deutliche Windgeräusche als störend wahrnehmbar.

Heizung, Lüftung

Note: 2,3

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

- + Auch bei sehr kalten Temperaturen spricht die Heizung rasch an und zeigt eine ordentliche Heizleistung. Eine serienmäßige Klimaautomatik sorgt im Sommer für schnelle Abkühlung, den Pollenfilter gibt es ebenso in Serie.

| | vorne | hinten |
|-----------------------|---------------------|---------------------|
| Heizungsansprechen | 12 min. Note 2,0 | 14 min. Note 2,5 |
| Maximale Heizleistung | Note 3,0 | Note 3,6 |

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

Motor/Antrieb

Note 3,0

Fahrleistungen*

Note: 3,0

Mit dem 1,8 l-Benziner sind erst recht in Kombination mit dem Automatikgetriebe keine herausragenden Fahrleistungen zu erreichen, besonders an Elastizität fehlt es etwas. Werden die Gänge allerdings ausgedreht, kann man zufriedenstellende Beschleunigungswerte realisieren.

Laufkultur

Note: 2,0

- + Insgesamt ist die Laufkultur des Vierzylinder-Benziners gut, allerdings stören jenseits der 4.000 U/min in einigen Bereichen deutliche Brummfrequenzen. Vibrationen halten sich angenehm in Grenzen.

Schaltung

Note: 3,7

Die Abstimmung des Automatikgetriebes ist Honda nicht gut gelungen. Zwar schaltet es stets recht weich und weitgehend ohne störende Schaltrucke, aber das Ansprechverhalten kann nicht überzeugen. Schon eine kleine Beschleunigungsanforderung veranlasst den Automaten zum Zurückschalten, und das zudem mit Verzögerung - es ergibt sich also eine ständige Unruhe.

Getriebeabstufung

Note: 3,5

Für den schwachbrüstigen Motor ist insbesondere der 5. Gang zu lang übersetzt - eindeutig als verbrauchssenkender Schongang ausgelegt, muss die Automatik auf Landstraßen oder Autobahnen an jeder kleinen Steigung oder bei jedem Wunsch auch nur einer geringen Geschwindigkeitszunahme ein oder sogar zwei Gänge zurückschalten.

Fahreigenschaften

Note 3,0

Fahrstabilität

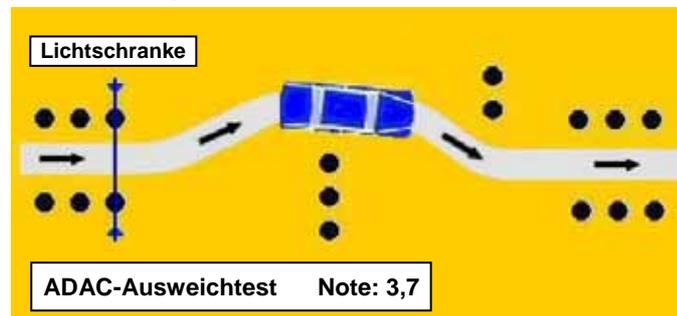
Note: 2,9

- + Der Honda hält auch bei Längsrillen und Fahrbahnverwerfungen gut den Kurs (lediglich bei Seitenwind zeigt er eine leicht erhöhte Empfindlichkeit). Bei einem schnellen Ausweichmanöver greift das serienmäßige elektronische Stabilitätssystem (VSA) ein und hilft, Schleudern zu vermeiden. Die Wirkung des Systems setzt verhältnismäßig spät, dann aber heftig ein.
- Das späte Einsetzen und die unzureichende Abstimmung des ESP ist auch der Grund für das sehr mäßige Ergebnis beim ADAC Ausweichtest: der FR-V macht einen sehr unruhigen Eindruck, zunächst untersteuert er und wechselt dann in deutliches Übersteuern. Das Fahrzeug wankt merklich und zeigt sich insgesamt träge. Trotz Traktionskontrolle drehen die Antriebsräder auf rutschiger Fahrbahn gelegentlich durch.

Kurvenverhalten

Note: 2,3

- + Das leicht untersteuernde Kurvenverhalten kommt auch weniger geübten Fahrern entgegen. Hat man die Geschwindigkeit z.B. in einer Autobahnausfahrt einmal falsch eingeschätzt, so hilft VSA, Schleudern zu vermeiden. Durch die zu schwache Federdämpfung wirkt das Kurvenverhalten aber etwas schwammig und nicht so präzise wie beispielsweise beim Accord.



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: 3,3

Bei schnellen Ausweichmanövern spricht die Lenkung nur zufriedenstellend an. Insgesamt zeigt sie befriedigende Präzision und eine durchschnittliche Lenkübersetzung. Der Wendekreis liegt mit 11,5 m im Mittelfeld der Fahrzeugklasse.

- + Angenehm gering ist der Kraftaufwand am Lenkrad beim Rangieren.
- Für den Fahrer ist der Kontakt zur Fahrbahn bestenfalls ausreichend.

Bremse

Note: 3,4

- Ein durchschnittlicher Bremsweg von 42,5 m bei einer Vollbremsung aus 100 km/h ist kein Ruhmesblatt (Mittel aus 10 Vollbremsungen, halbe Zuladung, Serienreifen). Zudem zeigt die Bremsanlage Fading, also nachlassende Wirkung und schon bei mittlerer Beanspruchung Rauchentwicklung. Bei geringerer Beanspruchung ist das Ansprechverhalten und die Dosierbarkeit der Bremse gut.

Sicherheit

Note 2,6

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Note: 2,8

- + Der FR-V verfügt serienmäßig über ABS, das elektronische Stabilitätsprogramm VSC und einen Bremsassistenten.
- In den Türen sind weder Rückleuchten noch Rückstrahler vorhanden. Der Kraftstoff-Einfüllstutzen befindet sich auf der gefährlichen linken, dem Verkehr zugewandten Seite.

Passive Sicherheit - Insassen

Note: 2,6

- Vorn werden Personen bis zu einer Größe von 1,80 m durch die Kopfstützen gut geschützt. Der Abstand zwischen Kopf und Kopfstütze ist aber nur befriedigend.
- + Beim EuroNCAP-Crashtest erreicht der FR-V von Honda vier von fünf möglichen Sternen und bietet somit einen guten Insassenschutz. Der Kopfstützenabstand auf den hinteren Plätzen ist gering. Auf den äußeren Vordersitzen werden die Insassen optisch und akustisch ermahnt, sich anzugurten. Stabile und griffgerechte Bügel-Außentürgriffe ermöglichen auch nach einem Crash ein leichteres Öffnen der Türen, da sich dort hohe Zugkraft anbringen lässt.
- Hinten bieten die Kopfstützen nur Personen bis zu einer Größe von 1,60 m guten Schutz.

Kindersicherheit

Note: 2,6

- + Der FR-V eignet sich gut zur sicheren Beförderung von bis zu fünf Kindern. Auf dem vorderen Mittelsitz sowie den hinteren Außensitzen sind Isofix-Halterungen mit drittem Befestigungspunkt vorhanden. Auch an den übrigen Sitzen können herkömmliche Kinder-

rückhaltesysteme komfortabel und stabil befestigt werden, allerdings sind beim Angurten auf den hinteren äußeren Sitzen die an lockeren Schlaufen angehängten Gurtschlösser hinderlich.

- Da der Beifahrerairbag nicht abschaltbar ist, können auf den beiden rechten Vordersitzen keine rückwärtsgerichteten Kindersitze montiert werden.

Fußgängerschutz

Note: 2,0

- + Beim simulierten Fußgängerunfall (EuroNCAP) schneidet der Wagen gut ab und erhält drei von vier möglichen Sternen. Der FR-V bedeutet also im Vergleich zu seinen Mitbewerbern ein verhältnismäßig geringeres Risiko für Fußgänger.

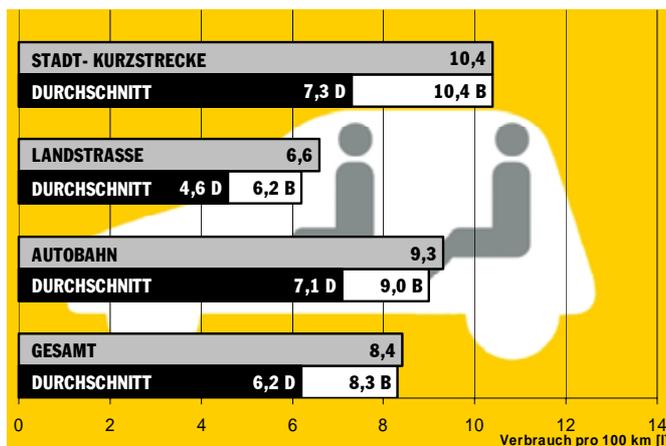
Verbrauch/Umwelt

Note 2,9

Verbrauch*

Note: 4,7

- Als nicht mehr zeitgemäß erweist sich der Verbrauch des FR-V 1.8i Automatik: 10,4 l Super innerorts, 6,6 l außerorts und 9,3 l pro 100 km in der Stadt sind einfach zu viel. So verwundert der Durchschnittspritkonsum von 8,4 l Super alle 100 km nicht.



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

Abgas

Note: 1,0

- + Die Schadstoffanteile im Abgas sind erfreulich gering.

Wirtschaftlichkeit*

Note 4,8

Betriebskosten

Note: 4,7

- Der hohe Verbrauch an teurem Super-Benzin sorgt für erhebliche Kosten beim Betrieb, in dieser Variante ist der FR-V für Vielfahrer sicher unrentabel.

Werkstatt- und Reifenkosten

Note: 2,3

Alle 20.000 km oder alle 12 Monate ist ein kleiner (Ölwechsel) Service - alle 40.000 km oder 2 Jahre eine Inspektion fällig. Der 1,8 Liter Benziner besitzt eine Steuerkette, die einen oftmals teuren Zahnriemenwechsel überflüssig macht.

- + Honda spendiert dem FR-V nach eigenen Angaben langlebige Verschleißteile wie z.B. Kupplung oder Auspuffanlage und gewährt eine dreijährige Herstellergarantie bis maximal 100.000 km - auf die Auspuffanlage sogar fünf Jahre.
- Vor allem für den Normal- und Wenigfahrer bedeuten die jährlichen Wartungsabstände mehr Werkstattaufenthalte.

Wertstabilität

Note: 3,5

Angesichts des eher unzeitgemäß durstigen und für die meisten Fahrer unattraktiven Antriebs kann diese FR-V-Variante nur ein durchschnittlicher bis mäßiger Restwertverlauf prognostiziert werden.

Kosten für Neuanschaffung

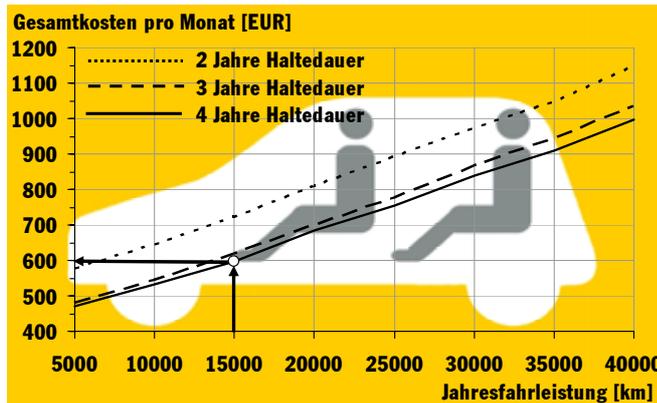
Note: 5,3

- Auch der Grundpreis mit mehr als 28.000 Euro ist wahrhaft üppig bemessen, nicht nur für diese Fahrzeugklasse. So ist die schlechte Benotung bei den Neuanschaffungskosten nicht verwunderlich.

Fixkosten

Note: 1,8

- + Bei den fixen Kosten leistet sich der Honda keinen Ausrutscher und verdient sich, neben der günstigeren Besteuerung für Otto-Motoren, vor allem durch eine niedrige Typklasseneinstufung in der Haftpflichtversicherung eine insgesamt gute Note. Die Kaskoversicherung liegt dagegen auf durchschnittlichem Niveau.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Autokosten (Beispiel: 599 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

Die Motorvarianten

in der preisgünstigsten Modellversion

| Typ | 1.8i | 2.2i-CTDi |
|--------------------------------|----------|-----------|
| Aufbau/Türen | GR/5 | GR/5 |
| Zylinder/Hubraum [ccm] | 4/1799 | 4/2204 |
| Leistung [kW(PS)] | 103(140) | 103(140) |
| Max.Drehmoment [Nm]bei U/min | 174/4300 | 340/2000 |
| 0-100 km/h[s] | 10,6 | 10,1 |
| Höchstgeschwindigkeit [km/h] | 190 | 190 |
| Verbrauch pro 100 km [l] | 7,8S | 6,4D |
| Versicherungsklassen KH/VK/TK | 13/17/20 | 15/20/20 |
| Steuer pro Jahr[Euro] | 121 | 355 |
| Monatliche Gesamt-Kosten[Euro] | 523 | 553 |
| Grundpreis[Euro] | 22.450 | 26.100 |

Aufbau:

| | | |
|-----------------|------------------------|-------------------|
| ST = Stufenheck | KB = Kombi | GE = Geländewagen |
| SR = Schrägheck | KT = Kleintransporter | PK = Pick-Up |
| CP = Coupe | TR = Transporter | |
| CA = Cabriolet | GR = Großraumlimousine | |
| RO = Roadster | BU = Bus | |

Versicherung:

| | |
|----------------------|------------------|
| KH = KFZ-Haftpflicht | Kraftstoff: |
| VK = Vollkasko | N = Normalbenzin |
| TK = Teilkasko | S = Superbenzin |
| | SP = SuperPlus |
| | D = Diesel |

Daten und Messwerte

| | |
|--|-----------------------------------|
| 4-Zylinder Otto | Schadstoffklasse Euro4 |
| Hubraum | 1799 ccm |
| Leistung | 103 kW (140 PS) |
| bei | 6500 U/min |
| Maximales Drehmoment | 174 Nm |
| bei | 4300 U/min |
| Kraftübertragung | Frontantrieb |
| Getriebe | 5-Gang-Automatikgetriebe |
| Reifengröße (Serie) | 205/55R16H |
| Reifengröße (Testwagen) | 205/55R16V |
| Bremsen vorne/hinten | Scheibe/Scheibe |
| Wendekreis links/rechts | 11,5 m/11,45 m |
| Höchstgeschwindigkeit | 185 km/h |
| Beschleunigung 0-100 km/h | 12,5 s |
| Überholvorgang 60-100 km/h (in Stufe D) | 8,1 s |
| Bremsweg aus 100 km/h | 42,5 m |
| Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super) | 8,4 l |
| Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB | 10,4/6,6/9,3 l |
| CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test | 190 g/km/ 195 g/km |
| Innengeräusch 130 km/h | 69 dB(A) |
| Länge/Breite/Höhe | 4285 mm/1810 mm/1610 mm |
| Leergewicht/Zuladung | 1535 kg/485 kg |
| Kofferraumvolumen normal/geklappt | 360 l/965 l |
| Anhängelast ungebremst/gebremst | 500 kg/1500 kg |
| Dachlast | 80 kg |
| Tankinhalt | 58 l |
| Reichweite | 690 km |
| Allgemeine Garantie | 3 Jahre / 100.000 km |
| Rostgarantie | 12 Jahre (Auspuffanlage: 5 Jahre) |

ADAC-Testwerte *kursiv*

Kosten

| | |
|--------------------------------------|-----------------|
| Monatliche Betriebskosten | 162 Euro |
| Monatliche Werkstattkosten | 43 Euro |
| Monatliche Fixkosten | 73 Euro |
| Monatlicher Wertverlust | 321 Euro |
| Monatliche Gesamtkosten | 599 Euro |
| (vierjährige Haltung, 15000 km/Jahr) | |
| Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK | 13/17/20 |
| Grundpreis | 28.200 Euro |

Ausstattung

Technik

| | |
|--|------------------|
| Antriebsschlupf-Regelung | Serie |
| Automatikgetriebe | 1450 Euro° |
| Bremsassistent | Serie |
| Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch | Serie |
| Kurvenlicht | nicht erhältlich |
| Regensensor | Serie |
| Reserverad, vollwertig (nur Notrad) | nicht erhältlich |
| Tempomat | Serie |
| Verbrauchsanzeige (Bordcomputer) | Serie |
| Xenonlicht | Serie |

Innen

| | |
|---|------------------------|
| Airbag, Seite vorne/hinten | Serie/nicht erhältlich |
| Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten | Serie |
| Audioanlage (inkl. 6fach-CD-Wechsler) | Serie |
| Fahrersitz, höhen-/neigungseinstellbar (nur Höhe) | Serie |
| Fensterheber, elektrisch vorne/hinten | Serie |
| Isofix-Kindersicherungs-system | Serie |
| Klimaautomatik | Serie |
| Lenkrad, höhen-/längseinstellbar | Serie |
| Navigationssystem | 2600 Euro° |
| Rücksitzlehne und -bank umklappbar (einzeln klappbar) | Serie |
| Sitze, vorn, beheizbar | Serie |
| Skisack/Durchladeluke | nicht erhältlich |

Außen

| | |
|--|-----------|
| Außenspiegel, elektrisch einstell-, klapp- und beheizbar | Serie |
| Lackierung Metallic | 480 Euro° |
| Leichtmetallfelgen | Serie |
| Schiebe-Hubdach | Serie |

°im Testwagen vorhanden

Testzeugnis

Technik/Umwelt(Testergebnis)2,6

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

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