

## Mazda 3 Sport 2.0 CD DPF Active

Fünftürige Schräghecklimousine der unteren Mittelklasse (105 kW / 143 PS)

### ADAC Testergebnis

**Note 2,2**

Die Motorenpalette des Mazda 3 wurde um einen 2.0-I-Vierzylinder-Turbodiesel mit 143 PS und üppigen 360 Nm Drehmoment erweitert. Damit wird der Kompaktklasse-Wagen durchaus sportlichen Ambitionen gerecht, hält sich aber beim Verbrauch im angemessenen Rahmen. Für das Umweltbewusstsein gibt es einen Partikelfilter in der geschlossenen Ausführung. Unter anderem wurden Fahrwerk und Lenkung modifiziert, wodurch der Mazda noch souveräner auf der Fahrbahn liegt und Kurven sicher umrundet. Der Mazda 3 bietet eine gute Verarbeitung und angenehme Ausstattungsdetails wie Ab- und Aufwärtsautomatik für alle Fensterheber. Die 3-Jahres-Garantie stellt ein zusätzliches Argument für den sympathischen Kompakt-Wagen dar. Das ist auch nötig, denn der hohe Einstandspreis von deutlich über 23.000 Euro will begründet werden. **Karosserievarianten:** Studienheck-Limousine. **Konkurrenten:** u.a. Alfa 147, Audi A3, Citroen C4, Fiat Bravo, Ford Focus, Opel Astra, Peugeot 307, Renault Mégane, Toyota Auris, VW Golf.



- + angemessene Platzverhältnisse
- + gut geeignet für Kinder
- + kräftiger und sauberer Motor
- + sicheres Fahrwerk
- + ausgewogen straffe Federung
- + standfeste Bremsen
- + Partikelfilter serienmäßig
- hohe Anschaffungskosten
- hohe Unterhaltskosten
- mäßige Rundumsicht

### Karosserie/Kofferraum

**Note 2,8**

#### Verarbeitung

**Note: 2,4**

- + Beim Mazda 3 sind die Verarbeitung von Karosserie und Innenraum sowie die Materialqualität gut, die Türen schließen leicht und satt, Spaltabstände sind gleichmäßig. Das Interieur macht einen weitgehend soliden Eindruck, Dekorleisten in dunkler Metalloptik



*Trotz der kleinen Dreiecksfenster ist die Sicht besonders nach schräg hinten stark eingeschränkt.*

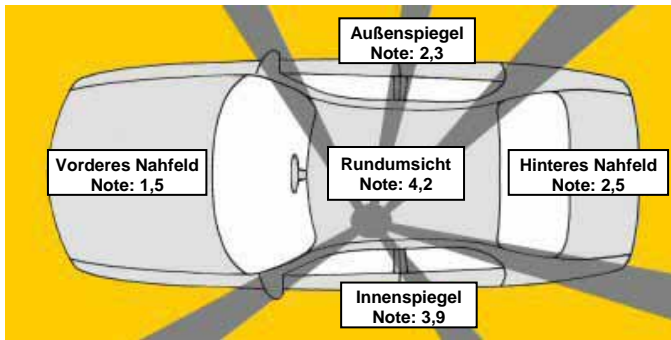
sorgen für ein edles Ambiente. Der Motorraum ist nach unten geschlossen. So kann kaum Schmutz eindringen; die verbesserte Aerodynamik wirkt sich günstig auf den Kraftstoffverbrauch aus.

- Den Stoßfängern fehlen Schutzleisten für kleine Parkrempler; an den Türen befinden sich lediglich schmale lackierte Leisten. Die Kunststoffe von Armaturenbrett und Mittelkonsole sind hart und machen keinen hochwertigen Eindruck. Der Tankverschluss ist nicht in die zentrale Türverriegelung mit einbezogen. Bei einer Reifenpanne steht nur ein schmales Notrad zur Verfügung, mit dem man mit höchstens 80 km/h bis zur nächsten Werkstatt fahren kann. Ein vollwertiges Ersatzrad ist nicht zu bekommen und auch in der Mulde des Kofferraums nicht unterzubringen.

#### Sicht

**Note: 3,2**

- Die Karosserie ist nicht besonders übersichtlich; beim Zurücksehen stören der Dachpfosten rechts hinten und die Kopfstützen, die sich nicht versenken oder wegklappen lassen.
- + Die Außenspiegel sind beheizbar und bieten eine gute Sicht nach hinten. Auch der Blick zum Boden im Nahbereich ist beim Mazda 3 recht gut.
- Das Ergebnis in der ADAC Rundumsichtmessung ist aus den genannten Gründen relativ schwach; insbesondere die B- und C-Säulen behindern die Sicht stark. Der Innenspiegel ist relativ klein. Eine akustische Einparkhilfe ist nicht erhältlich. Ebenso fehlen Xenon-Scheinwerfer in der Aufpreisliste (bei Ausstattungsvariante Top serienmäßig).



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterepfosten 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: 3,0**

Vorne steigt man passabel, hinten wegen der recht schmalen Türen etwas beengt ein und aus. Die Türbremsen sind sehr schwach, die Türen fallen bereits an leichten Steigungen wieder zu. Es gibt eine Fernbedienung für die zentrale Türverriegelung, mit der sich auch die Fenster öffnen und schließen lassen.

### Kofferraum-Volumen\*

**Note: 2,7**

Für die Fahrzeugklasse ist das Kofferraumvolumen mit 340 l durchschnittlich groß. Bei vorgeklappten Rücksitzlehnen erhöht es sich auf 640 l (gemessen bis zur Fensterunterkante).



Mit 340 l Volumen ist der Kofferraum des Mazda 3 Sport ähnlich groß wie bei den Klassen-Konkurrenten VW Golf oder Opel Astra.

### Kofferraum-Zugänglichkeit

**Note: 2,4**

- + Der Kofferraum ist gut zugänglich und sein Format zweckmäßig. Der Griff der leicht anzuhebenden Heckklappe ist schmutzgeschützt und die Ladeöffnung sehr groß. Das einzige Manko stellt die recht hohe innere Bordwand von fast 17 cm dar, die ein starkes Anheben des Gepäcks erforderlich macht.
- Bei vorgeklappter Rücksitzlehne ist der Boden nicht ganz eben; eine leichte Stufe stört beim Vorschieben von schwerem Ladegut.

### Kofferraum-Variabilität

**Note: 2,7**

- + Die klappbare, asymmetrisch geteilte Rücksitzlehne lässt sich mühelos vorklappen. Allerdings dürfen sich dabei die Vordersitze nicht zu weit hinten befinden.
- Es ist keine Durchladelupe erhältlich. Praktische Ablagen für kleine Utensilien fehlen.

## Innenraum

**Note 2,4**

### Bedienung

**Note: 2,2**

- + Die Bedienung ist überwiegend leicht und funktionell. Das Lenkrad kann in Höhe und Reichweite eingestellt werden und beinhaltet Bedienelemente für Radio und Tempomat. Die Instrumente sind groß, im Kontrast aber nicht optimal, ab dem Facelift fällt die dezent blaue Hintergrundbeleuchtung auf. Im Bordcomputer sind unter anderem Momentan- und Durchschnittsverbrauch abrufbar. Das serienmäßige Radio liegt gut im Blickfeld, allerdings verwechselt man zu leicht den Lautstärkereger mit dem Drehknopf für die Sendereinstellung. Gegen Aufpreis gibt es ein DVD-Navigationssystem mit Kartendarstellung (versenkbares Farbdisplay) sowie für das Modell Top ein Soundsystem mit 20 GB Festplatte. Außenspiegel und Fenster (alle vier mit Antippautomatik auf- und abwärts) werden elektrisch bedient. Vorn sind Leseleuchten und viele praktische Ablagen vorhanden. Das Handschuhfach ist groß, leider nur bei eingeschaltetem Licht beleuchtet.
- Die Einsteller für Heizung, Innenluftzirkulation und Heckscheibenheizung liegen weit unten, Funktionssymbole sind teils schlecht zu erkennen, die Drehschalter werden leicht verwechselt und sind wenig griffig. Für das Abblendlicht fehlt eine Kontrollleuchte. Hinten vermisst man eine separate Innenraumbelichtung.



Mit einer weitgehend funktionellen Bedienung und der sauberen Verarbeitung kann der Mazda punkten. Weniger gefallen die zu tiefe Anordnung der Bedienelemente für Heizung und Lüftung.

### Raumangebot vorne\*

**Note: 1,9**

- + Auf den vorderen Sitzplätzen hat man durch die große Kopffreiheit und besonders durch die sehr große Innenraumbreite ein üppiges Raumgefühl. Der Fahrersitz lässt sich für ca. 1,90 m große Personen einstellen.

### Raumangebot hinten\*

**Note: 3,2**

Die Rücksitzbank ist für zwei Insassen ausgeformt, in der Mitte befindet sich ein schmaler Notsitz. Die Innenraumbreite ist groß und es mangelt nicht an Kopffreiheit. Die Kniefreiheit reicht allerdings höchstens für Mitfahrer bis ca. 1,80 m Größe, wenn vorne 1,85 m große Personen sitzen. Aus der Rücksitzlehne kann eine Mittelarmlehne ausgeklappt werden.

## Komfort

**Note 2,1**

### Federung

**Note: 1,8**

- + Die Fahrwerksabstimmung ist Mazda gut gelungen, die grundsätzlich straffe Auslegung bietet genug Komfort. Unebenheiten werden sauber geschluckt - längere etwas besser als kürzere; der Wagen

liegt ruhig auf der Straße. Nickbewegungen sind kaum zu spüren, ebenso hält sich die Seitenneigung in Grenzen. Die Federung ändert sich bei Beladung kaum.

### Sitze

**Note: 2,3**

Die Vordersitze sind recht groß und bieten eine entspannte Sitzposition; der Fahrersitz ist höhenstellbar, der Fahrer kann sich mit dem linken Bein fest abstützen. Allerdings sind die Lehnen dünn gepolstert, neue Stoffe lassen das Interieur jedoch hochwertiger erscheinen.

- + Durch die einstellbare Lordosenstütze sollte die Kontur der Lehne verschiedenen Fahrern anzupassen sein; leider liegt sie etwas zu hoch.
- Die Mitfahrer auf der Rückbank sitzen nicht sehr bequem, weil die Sitzfläche zu niedrig bzw. zu wenig nach hinten geneigt ist, liegen bei Personen über 1,65 m die Oberschenkel nicht auf. Auch ist die Lehne etwas zu schräg.

### Innengeräusch

**Note: 2,2**

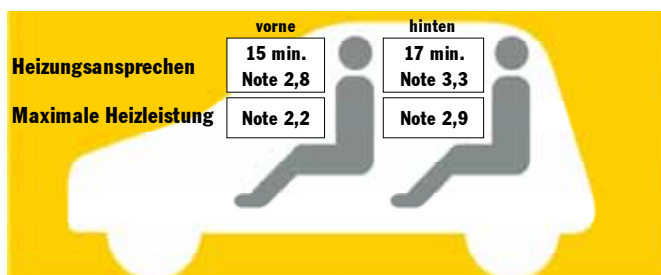
- + Bis ca. 130 km/h ist der Geräuschpegel etwas besser als der Durchschnitt. Das Motorgeräusch ist nur leise im Hintergrund zu hören. Auch die Windgeräusche halten sich selbst bei hohem Tempo in Grenzen.

### Heizung, Lüftung

**Note: 2,3**

(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer) Heizungsansprechen und -wirkung sind auf den hinteren Sitzplätzen nur durchschnittlich.

- + Vorne zeigt sich die Heizung für einen mit Dieselmotor angetriebenen Wagen kräftig, sie spricht recht schnell an und bringt den Innenraum rasch auf angenehme Temperaturen. An heißen Tagen sorgt die serienmäßige Klimaautomatik für angenehme Temperaturen. Ein Pollenfilter ist vorhanden. Alle Fenster lassen sich vollständig öffnen.



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

### Motor/Antrieb

**Note 1,5**

#### Fahrleistungen\*

**Note: 1,2**

- + Aus seinen zwei Litern Hubraum schöpft der Vierzylinder-Turbodiesel temperamentvolle 143 PS und eindrucksvolle 360 Nm Drehmoment. Der Motor hängt gut am Gas, schiebt schon ab 1.500 U/min spürbar an (auch in hohen Gängen) und sorgt so für sehr gute Beschleunigungs- und Elastizitätswerte. So stiehlt der Mazda 3 2.0 Diesel so manchem deutlich stärkerem Konkurrenten die Show und kann auch sportlichen Fahrambitionen gerecht werden, ohne mit einer allzu hohen Spritrechnung zu bestrafen.

#### Laufkultur

**Note: 2,0**

- + Der Diesel-Motor läuft in jedem Drehzahlbereich sehr kultiviert, es dringen praktisch keine Vibrationen in den Innenraum - insgesamt ein sehr ausgewogenes und harmonisches Triebwerk.

#### Schaltung

**Note: 1,7**

- + Das 6-Gang-Getriebe arbeitet präzise und lässt sich relativ leicht schalten, auch bei schnellen Gangwechseln zeigt es sich von seiner besten Seite. Die Schaltwege sind sehr kurz und knackig.

#### Getriebeabstufung

**Note: 1,5**

- + Die Abstufungen der sechs Vorwärtsgänge sind der Leistungscha-

rakteristik des Motors sehr gut angepasst. Es steht für jede Geschwindigkeit und für jeden Leistungswunsch eine fast immer optimale Gangstufe zur Verfügung. Nur der Sprung zwischen 3. und 4. Gang ist etwas groß geraten.

### Fahreigenschaften

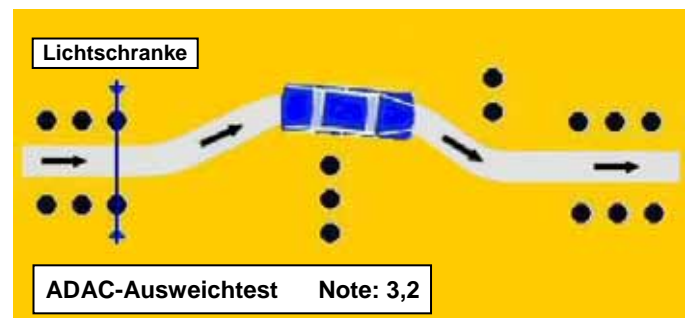
**Note 1,7**

#### Fahrstabilität

**Note: 1,9**

Beim ADAC Ausweichtest schlägt sich der Mazda 3 durchschnittlich. Die Lenkung ist leichtgängig und angenehm direkt, so kann ein Hindernis leicht umfahren werden. Der Wagen untersteuert zunächst geringfügig, bei der Einfahrt in die dritte Gasse drängt das Heck schließlich deutlich nach außen. ESP greift heftig ein und fängt den Wagen sicher ab.

- + Das Fahrzeug verhält sich bei jedem Tempo sehr richtungsstabil. In Grenzsituationen greift ESP korrigierend ein und hilft dem Fahrer die Spur zu halten. Die elektronisch gesteuerte Traktionskontrolle sorgt dafür, dass die Antriebsräder auch auf rutschiger Fahrbahn kaum noch durchdrehen, wenn stark beschleunigt wird.



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: 1,3**

- + Der Mazda 3 zeigt sich bis in sehr hohe Geschwindigkeitsbereiche neutral in Kurven, dann untersteuert der Wagen - ein Verhalten, das auch weniger geübten Fahrern entgegen kommt. Ist das Tempo einmal zu hoch, hilft auch hier die Stabilitätskontrolle, den Wagen auf Kurs zu halten. Auf trockener Straße funktioniert das recht gut, auf nasser sollte das System früher wirken.

#### Lenkung\*

**Note: 1,8**

- + Der Mazda 3 hat eine relativ leichtgängige, direkte Lenkung. Sie spricht schnell an, ist zielgenau und vermittelt guten Kontakt zur Fahrbahn. Der Wendekreis ist durchschnittlich groß (11,0 m).

#### Bremse

**Note: 1,9**

- + Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h sind bis zum Stillstand gute 38 m erforderlich (Mittel aus zehn Messungen, halbe Beladung, Serienreifen). Die Bremse spricht spontan an und ist fein dosierbar. Der Bremsassistent hilft dem Fahrer, das volle Potenzial der Bremsanlage zu mobilisieren.

### Sicherheit

**Note 2,5**

#### Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

**Note: 2,8**

- Mit ESP und Bremsassistent erfüllt der Mazda 3 die Mindestanforderung auf dem Gebiet der aktiven Sicherheit.
- Der Kraftstoff-Einfüllstutzen befindet sich auf der gefährlichen linken, dem Verkehr zugewandten Seite.

#### Passive Sicherheit - Insassen

**Note: 2,5**

- Die Kopfstützen bieten vorne und hinten Personen nur bis zu einer Körpergröße von 1,75 m guten Schutz.
- + Der Mazda 3 ist neben Frontairbags auch serienmäßig mit Seitenairbags und von vorne nach hinten durchgehenden Kopfair-

bags ausgestattet. Beim EuroNCAP-Crashtest erreicht der Wagen vier von fünf möglichen Sternen und zeigt sich damit als solides und sicheres Auto. An den stabilen, griffgerechten Türgriffen lässt sich hohe Zugkraft aufbringen. So kann man nach einem Unfall verklemmte Türen leichter öffnen.

**Kindersicherheit** **Note: 2,0**

- + Auf den beiden äußeren Rücksitzplätzen können die meisten Kinderrückhaltesysteme mit den Gurten stabil befestigt werden, besser aber mit Isofix. Insgesamt ein familienfreundliches Auto - sehr positiv: auf allen Plätzen gibt es Gurt-Anschnallwarner, wenn sich hinten beispielsweise ein Kind während der Fahrt abschnallt, ertönt vorne ein Warnsignal und eine rote Warnleuchte blinkt.
- Die Schösser der Rücksitzgurte sind an kurzen Gurten angebracht, dadurch ist Befestigen der Kinder-Rückhaltesysteme recht umständlich. Auf dem Beifahrersitz dürfen keine rückwärts gerichteten Kindersitze befestigt werden, weil sich der Frontairbag nicht deaktivieren lässt.

**Fußgängerschutz** **Note: 3,0**

Die Karosserie ist im vorderen Bereich weitgehend glattflächig, das Gefahrenpotenzial bei Unfällen mit Fußgängern moderat. Beim simulierten Fußgängerunfall (EuroNCAP) schneidet der Wagen mit zwei von vier Sternen durchschnittlich ab.

**Verbrauch/Umwelt** **Note 2,5**

**Verbrauch\*** **Note: 3,5**

Beim Verbrauch kann der Mazda 3 mit seinem 2-l-Dieselmotor keine neuen Maßstäbe setzen, angesichts der gebotenen Leistung geht der Kraftstoffkonsum aber als befriedigend durch. Insgesamt verbraucht er 6,4 l Diesel alle 100 km. Innerorts sind es 7,5 l und auf der Autobahn 6,9 l/100 km.

- Mit einem Überland-Verbrauch von 5,4 l Diesel pro 100 km liegt der Mazda 3 auf seine Klasse bezogen im nur ausreichenden Bereich.

**Abgas** **Note: 1,4**

- + Die Schadstoffanteile im Abgas sind recht gering, der Ruß wird von einem geschlossenen Partikelfiltersystem zurückgehalten und effektiv verbrannt.

**Wirtschaftlichkeit\*** **Note 4,0**

**Betriebskosten** **Note: 1,9**

- + Obwohl der Verbrauch für einen Diesel nur im Mittelfeld liegt,

erhält er aufgrund der weniger teuren Kraftstoffpreise eine gute Note bei den Betriebskosten.

**Werkstatt- und Reifenkosten** **Note: 3,9**

Für eine Beurteilung lagen uns noch keine Daten des Herstellers vor - die Werkstattkosten wurden deshalb geschätzt.

- + Mazda gewährt eine dreijährige Herstellergarantie bis maximal 100.000 Kilometer.

**Wertstabilität** **Note: 3,8**

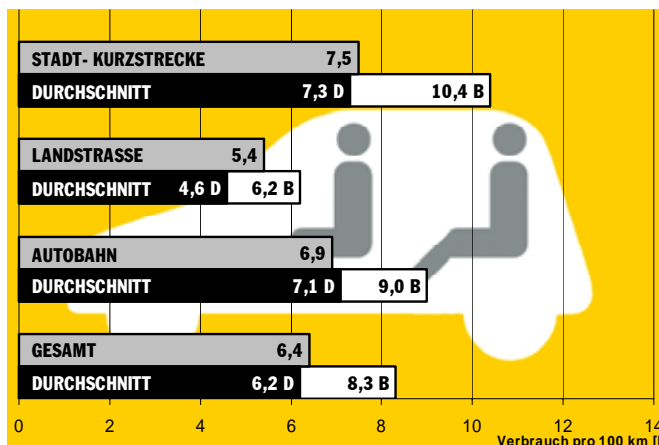
Dieses Kapitel ist nicht gerade die Stärke des Mazda 3 2.0 MZR-CD. Der in den Berechnungszeitraum fallende Generationswechsel drückt die Wertstabilität auf ein nur durchschnittliches bis mäßiges Niveau.

**Kosten für Neuanschaffung** **Note: 4,1**

- Die Zeiten der echten Schnäppchen sind auch bei Mazda vorbei, ein Anschaffungspreis über 23.000 Euro bedeutet schlicht hohe Kosten für eine Neuanschaffung.

**Fixkosten** **Note: 5,5**

- Ein wirklich düsteres Kapitel sind die festen Kosten: einerseits verlangt der Staat bei der Dieselsteuer einen schmerzhaften Aufschlag gegenüber einem Modell mit Benzinmotor, andererseits langen aufgrund der ungünstigen Typklasseneinstufungen auch die Versicherungen richtig zu, wenn man dieses Modell neben der Haftpflicht auch mit einer Vollkasko absichern will.



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

**Die Motorvarianten** **in der preisgünstigsten Modellversion**

Typ	1.4	1.6	2.0	MPS	1.6 CD DPF	2.0 CD DPF
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1349	4/1598	4/1999	4/2261	4/1560	4/1998
Leistung [kW(PS)]	62(84)	77(105)	110(150)	191(260)	80(110)	105(143)
Max.Drehmoment [Nm]bei U/min	122/4000	145/4000	187/4000	380/3000	240/1750	360/2000
0-100 km/h[s]	14,5	11,2	9,1	6,1	11,6	9,9
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	169	182	202	250	182	203
Verbrauch pro 100 km [l]	7,4S	7,7S	8,3S	10,5SP	5,4D	6,4D
Versicherungsklassen KH/VK/TK	14/18/17	14/19/17	14/20/22	19/25/25	17/20/23	18/22/23
Steuerbefreiung [Euro](Monate)	-	-	-	-	-	-
Monatliche Gesamt-Kosten[Euro]	455	509	568	736	468	550
Grundpreis[Euro]	15.800	19.500	21.600	25.600	19.800	23.300

- |                 |                        |                   |                      |                    |
|-----------------|------------------------|-------------------|----------------------|--------------------|
| <b>Aufbau:</b>  |                        |                   | <b>Versicherung:</b> | <b>Kraftstoff:</b> |
| ST = Stufenheck | KB = Kombi             | GE = Geländewagen | KH = KFZ-Haftpfl.    | N = Normalbenzin   |
| SR = Schrägheck | KT = Kleintransporter  | PK = Pick-Up      | VK = Vollkasko       | S = Superbenzin    |
| CP = Coupe      | TR = Transporter       |                   | TK = Teilkasko       | SP = SuperPlus     |
| CA = Cabriolet  | GR = Großraumlimousine |                   |                      | D = Diesel         |
| RO = Roadster   | BU = Bus               |                   |                      |                    |

## Daten und Messwerte

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro4
Hubraum	1998 ccm
Leistung	105 kW (143 PS)
bei	3500 U/min
Maximales Drehmoment	360 Nm
bei	2000 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	205/55R16V
Reifengröße (Testwagen)	<b>205/55R16V</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	<b>10,95 m/11 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	203 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,9 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3. Gang)	<b>5,5 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	<b>38 m</b>
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	<b>6,4 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>7,5/5,4/6,9 l</b>
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Herstellerangabe/Test	162 g/km/ <b>168 g/km</b>
Innengeräusch 130 km/h	<b>69 dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	4415 mm/1755 mm/1465 mm
Leergewicht/Zuladung	<b>1440 kg/505 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>340 l/640 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	600 kg/1500 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	55 l
Reichweite	<b>855 km</b>
Allgemeine Garantie	3 Jahre / 100.000 km
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte *kursiv*

## Kosten

Monatliche Betriebskosten	<b>110 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten(geschätzt)	<b>54 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>109 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>276 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>549 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/22/23
Grundpreis	23.300 Euro

## Ausstattung

### Technik

Antriebsschlupf-Regelung	Serie
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Bremsassistent	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Parkhilfe, elektronisch	nicht erhältlich
Reserverad, vollwertig (nur Notrad)	nicht erhältlich
Rußpartikelfilter	Serie
Tempomat	210 Euro°
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	nicht erhältlich

### 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
Klimaautomatik	Serie
Lenkrad, höhen-/längeinstellbar	Serie
Navigationssystem	2360 Euro°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie
Skisack/Durchladeluke	nicht erhältlich

### Außen

Außenspiegel, elektrisch einstellbar/beheizbar	Serie
Lackierung Metallic	Serie
Leichtmetallfelgen	Serie
Schiebe-Hubdach	790 Euro

°im Testwagen vorhanden

## Testzeugnis

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

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