

Honda FR-V 2.2i-CTDi Executive (RPF)

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

ADAC Testergebnis

Note 2,3

Neben Fiat hat nur Honda ein Auto im Programm, das sechs Sitzplätze verteilt auf zwei Sitzreihen bietet - den FR-V. Dieses Konzept ist in Deutschland also eine Rarität. Den Mini-Van gibt es auch mit einem sehr angenehmen Common-Rail-Dieselmotor, der mit seinen 140 PS für flottes Vorankommen sorgt. Dieser Vierzylinder-Selbstzünder verfügt nun über ein geschlossenes Partikelfiltersystem, das sehr effektiv Rußpartikel fast vollständig aus den Abgasen entfernt. Der FR-V verwöhnt seine Insassen in der getesteten Executive-Ausstattung mit so manchem Luxus wie Klimaautomatik und Schiebedach. Die aufpreispflichtigen Ledersitze sind sehr angenehm. Die sechs Einzelsitze können variabel angeordnet werden, hinten kann man sie auch im Fahrzeugboden versenken - ein durchdachtes Konzept. Während das Fahrwerk nicht so wirklich überzeugen kann, glänzt der Motor durch Laufruhe und relativer Sparsamkeit. Dafür muss man als Kunde beim Fahrzeugkauf viel investieren – ab 29.450 Euro.

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

- + gute Verarbeitung
- + leichter Zustieg
- + variabler Innenraum
- + Kofferraum gut zugänglich
- + einfache Bedienung
- + kräftiger und laufruhiger Motor
- + sehr gute Schaltung
- + Partikelfilter Serie
- mäßige Heizleistung
- teuer in Anschaffung
- hohe Fixkosten



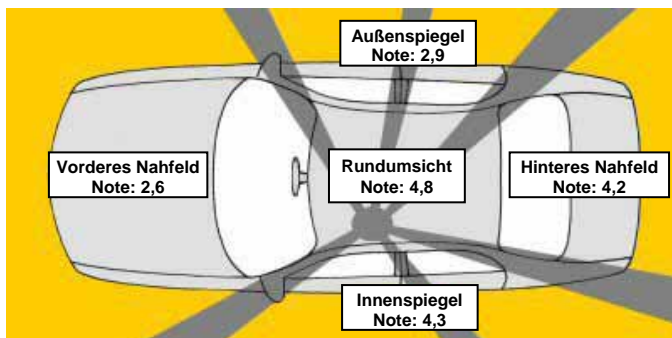
Karosserie/Kofferraum

Note 2,3

Verarbeitung

Note: 2,1

- + 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 beherzt an dem kleinen Staufach links unterm Lenkrad zieht, hat es im Ganzen in der Hand. Das optionale Leder der Sitze fühlt sich hochwertig an und ist sauber



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.

verarbeitet. Auch ist der Motorraum nach unten mit einer Abdeckung versehen; somit werden eindringender Schmutz und zusätzliche Luftverwirbelungen vermieden. Mit Dachreling (Serie) ist eine Dachlast von 80 kg zulässig.

- Die Karosseriefanken 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 serienmäßig.
- Die abgedunkelten hinteren Scheiben (Serie) 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 ab Werk nicht (nur Zubehörhandel).

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 stattdessen 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, es stört keine Bordwand, über die das Gepäck beim Ausladen gehoben werden müsste. 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, so bietet sich ein ebener 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 beson-



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

Mit * gekennzeichnete Kriterien und Noten beziehen sich auf die Fahrzeugklasse

ders 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 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 Lautstärkeregel 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 2,7

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 zeigt merkbare 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. Die Haptik der Ledersitze ist sehr angenehm. 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: 2,2

- + Der gemessene Geräuschpegel im Innenraum ist bis 130 km/h noch niedrig, der Motor bleibt stets dezent im Hintergrund.
- Erst bei höherer Geschwindigkeit sind deutliche Windgeräusche wahrnehmbar.

Heizung, Lüftung Note: 3,0

(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer) Die Heizung spricht vorne etwas schneller an als hinten, aber insgesamt nur mäßig. Sie zeigt im Innenraum eine zufriedenstellende Heizwirkung - das typische Bild bei sparsamen Dieselmotoren.

- + Eine serienmäßige Klimautomatik sorgt im Sommer für schnelle Abkühlung, den Pollenfilter gibt es ebenso in Serie.

	vorne	hinten
Heizungsansprechen	17 min. Note 3,3	19 min. Note 3,9
Maximale Heizleistung	Note 3,2	Note 3,8

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

Motor/Antrieb Note 1,6

Fahrleistungen* Note: 1,6

- + Der mit 140 PS und 340 Nm recht kräftige Diesel legt sich ordentlich ins Zeug, wenn seine Leistung gefordert wird und verhilft dem FR-V zu sehr guten Fahrleistungen. Überholvorgänge können rasch durchgeführt werden. Ebenso ist schaltfaules Fahren ohne weiteres möglich, man braucht auch auf der Landstraße an Steigungen nur selten zurückschalten.

Laufkultur Note: 2,0

- + Der Vierzylinder-CommonRail-Diesel läuft sehr ruhig und kultiviert, überträgt fast keine Vibrationen in den Innenraum - insgesamt ein sehr harmonischer Motor.

Schaltung Note: 1,3

- + Die sechs Vorwärtsgänge sind gut geführt und lassen sich leicht einlegen. Auch das Wechseln in den Rückwärtsgang gelingt problemlos und ohne Geräusche im Getriebe.

Getriebeabstufung Note: 1,5

- + Die Abstufungen der sechs Gänge sind gut auf die Motorcharakteristik abgestimmt. Die lange Auslegung wirkt sich kraftstoffsparend aus.

Fahreigenschaften Note 2,7

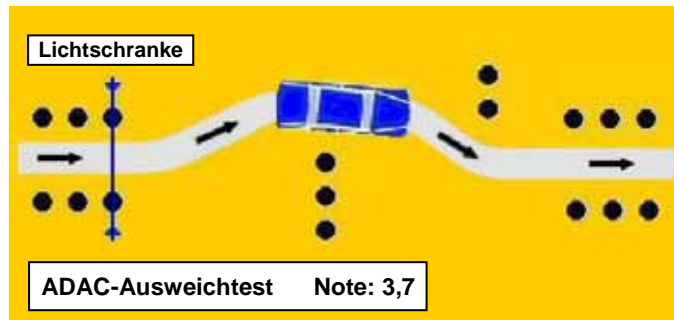
Fahrstabilität Note: 2,9

- + 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: 2,4

- + Der durchschnittliche Anhalteweg bei einer Notbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand beträgt 39,5 m (Mittel aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Serienbereifung). Die Bremsanlage zeigt sich dabei recht robust, eine nachlassende Bremswirkung ist auch bei hoher Beanspruchung nicht feststellbar. Spontane und feine Dosierbarkeit sind weitere Vorzüge der Bremsanlage.

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 Kinderrückhaltesysteme 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 2,3

Verbrauch*

Note: 3,4

Der Kraftstoffverbrauch des Honda FR-V i-CTDi mit dem 2,2-Liter-Dieselmotor ist nur zufriedenstellend. Innerorts konsumiert er 7,7 l, außerorts 5,1 l und auf der Autobahn 7,1 l Diesel pro 100 km. Der Durchschnittsverbrauch beträgt damit 6,4 l/100 km.

Abgas

Note: 1,3

- + Die Schadstoffanteile im Abgase sind sehr gering, ein Partikelfilter (geschlossenes System) fängt den Ruß auf und verbrennt ihn.

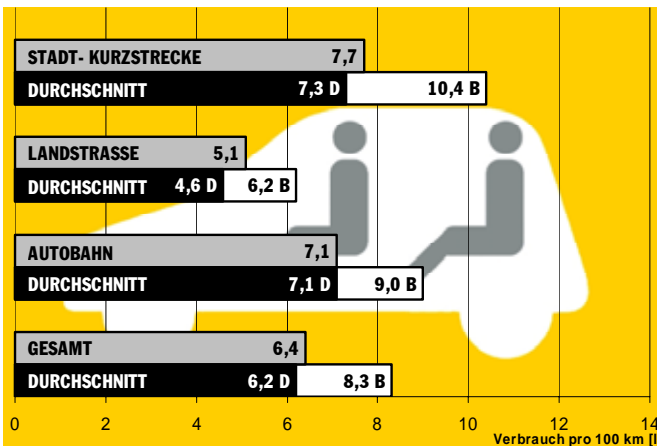
Wirtschaftlichkeit*

Note 4,5

Betriebskosten

Note: 2,2

- + Obwohl der Verbrauch für einen Diesel nur im Mittelfeld liegt, erhält er aufgrund der nicht ganz so teuren Kraftstoffpreise eine gute Note bei den Betriebskosten.



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

Werkstatt- und Reifenkosten

Note: 3,1

Alle 20.000 km oder alle 12 Monate muss der FR-V zum Service in die Werkstatt. Der 2,2 Liter Diesel besitzt eine Steuerkette, die

einen oftmals teuren Zahnriemenwechsel überflüssig macht. Der Rußpartikelfilter ist laut Hersteller wartungsfrei und auf Lebensdauer ausgelegt.

- + Honda verbaut 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 Korrosionsgarantie.
- Vor allem für den Normal- und Wenigfahrer bedeuten die jährlichen Inspektionsabstände mehr Werkstattaufenthalte.

Wertstabilität

Note: 2,5

- + Dem Honda FRV mit dem innovativen Sitzkonzept, noch dazu in der 2.2i CTDi - Variante mit serienmäßigem Rußpartikelfilter, kann ein beständiger Restwertverlauf prognostiziert werden. Er wird sich auch gebraucht wieder gut verkaufen lassen.

Kosten für Neuanschaffung

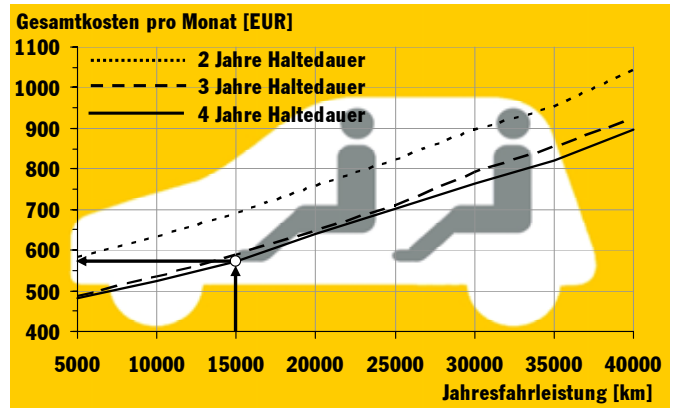
Note: 5,5

- Bezogen auf die Fahrzeugklasse ist der Anschaffungspreis mit einem Grundpreis von über 29.000 Euro sehr hoch. Wenngleich die Ausstattung der von uns getesteten Executive-Variante sehr umfangreich ausfällt.

Fixkosten

Note: 4,9

- Den niedrigeren Betriebskosten stehen beim Diesel höhere fixe Ausgaben für Steuer und Versicherung gegenüber. Während sich die Typklasseneinstufungen in der Haftpflichtversicherung noch auf durchschnittlichem Niveau bewegt, lassen sich die Assekurranzen die Kaskoabsicherung relativ teuer bezahlen.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Autokosten (Beispiel: 572 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

Die Motorvarianten

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.8	2.2 i-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	540
Grundpreis[Euro]	22.450	26.100

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-Haftpf.
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	4000U/min
Maximales Drehmoment	340 Nm
bei	2000 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	205/55R16H
Reifengröße (Testwagen)	205/55R16V
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,5 m/11,45 m
Höchstgeschwindigkeit	190 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h.....	10,1 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3. Gang)	6,5 s
Bremsweg aus 100 km/h.....	39,5 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel).....	6,4 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB.....	7,7/5,1/7,1 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test.....	167 g/km/ 166 g/km
Innengeräusch 130 km/h.....	69 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4285 mm/1810 mm/1610 mm
Leergewicht/Zuladung.....	1635 kg/495 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	360 l/965 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	500 kg/1500 kg
Dachlast	80 kg
Tankinhalt	58 l
Reichweite	905 km
Allgemeine Garantie	3 Jahre / 100.000 km
Rostgarantie.....	12 Jahre (Auspuffanlage: 5 Jahre)

ADAC-Testwerte *kursiv*

Kosten

Monatliche Betriebskosten	114 Euro
Monatliche Werkstattkosten	48 Euro
Monatliche Fixkosten	103 Euro
Monatlicher Wertverlust	307 Euro
Monatliche Gesamtkosten.....	572 Euro
(vierjährige Haltung, 15000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	15/20/20
Grundpreis	29.450 Euro

Ausstattung

Technik

Automatikgetriebe	nicht erhältlich
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-Kindersicherungssystem	Serie
Klimaautomatik	Serie
Lenkrad, höhen-/längseinstellbar	Serie
Navigationssystem.....	2600 Euro°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar (einzeln klappbar).....	Serie
Sitzbezüge, Leder	1500 Euro°
Sitze, vorn, beheizbar	Serie

Außen

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

°im Testwagen vorhanden

Testzeugnis

Technik/Umwelt(Testergebnis)2,3

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	2,7
Federung	2,8
Sitze.....	2,5
Innengeräusch	2,2
Heizung, Lüftung	3,0
Motor/Antrieb	1,6
Fahrleistungen*	1,6
Laufkultur	2,0
Schaltung.....	1,3
Getriebeabstufung	1,5
Fahreigenschaften	2,7
Fahrstabilität	2,9
Kurvenverhalten	2,3
Lenkung*	3,3
Bremse	2,4
Sicherheit	2,6
Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme ...	2,8
Passive Sicherheit - Insassen.....	2,6
Kindersicherheit.....	2,6
Fußgängerschutz.....	2,0
Umwelt	2,3
Verbrauch*.....	3,4
Abgas	1,3
Wirtschaftlichkeit*	4,5
Betriebskosten*	2,2
Werkstatt-/Reifenkosten*	3,1
Wertstabilität*	2,5
Kosten für Neuanschaffung*	5,5
Fixkosten*	4,9

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