

Hyundai i30 1.4 Comfort

Fünftürige Schräghecklimousine der unteren Mittelklasse (80 kW / 109 PS)

ADAC Testergebnis

Note 2,4

Zusammen mit KIA entwickelte Hyundai den i30 - auf gleicher Plattform wie der Cee'd - ein Fahrzeug speziell für den europäischen Markt. Der Golf-Konkurrent zeigt sich erwachsen und tritt zu günstigen Preisen mit umfangreicher Ausstattung und einem Sicherheitspaket an, das dem Stand der Technik entspricht; den fünften Stern bei EuroNCAP verfehlt er nur knapp. Der Wagen lässt sich einfach bedienen und sicher fahren, der 1,4 I-Vierzylinder-Benziner erweist sich dabei als interessante Einstiegs-Motorisierung ohne besondere Stärken und Schwächen. Im Innenraum erfreuen genug Platz und zahlreiche pfiffige Details (z.B. Anschluss für MP3-Player). Ein interessantes Angebot zu Preisen ab knapp 15.000 Euro; auch als Diesel mit Partikelfilter erhältlich.

Karosserievarianten: keine. **Konkurrenten:** Chevrolet Lacetti, Citroen C4, Fiat Bravo, Ford Focus, Kia Cee'd, Opel Astra, Peugeot 307, Renault Mégane, VW Golf, Toyota Auris.

- + gutes Raumangebot
- + einfache Bedienung
- + sicheres Fahrwerk
- + ESP serienmäßig
- + umfangreiche Ausstattung
- + hohe Crashesicherheit
- + niedrige Fixkosten
- hinten Kopfstützen zu niedrig



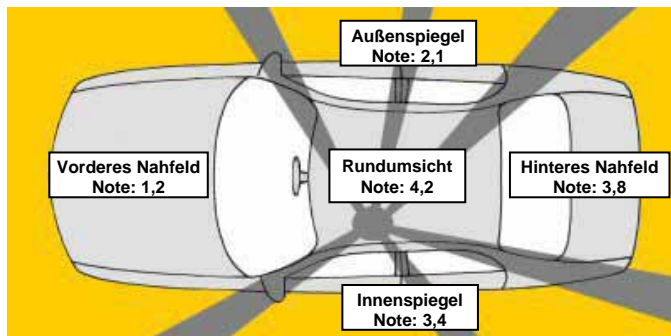
Karosserie/Kofferraum

Note 2,7

Verarbeitung

Note: 2,5

- + Die Verarbeitung des Hyundai i30 ist tadellos, an der Karosserie fallen gleichmäßig schmale Spaltabstände und eine saubere Lackierung auf. Auch der Innenraum gibt keinen Anlass zur Kritik, die verwendeten Materialien sind von recht guter Qualität und sauber verbaut. Die Türausschnitte sind nach außen recht gut gegen Verschmutzen abgedichtet. Auf dem Dach darf Gepäck bis 80 kg transportiert werden. Für den Fall einer Reifenpanne steht ein vollwertiges Ersatzrad zur Verfügung.



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.

- Gänzlich ungeschützt gegen Parkrempler und fremde Autotüren zeigen sich die Stoßfänger und Flanken des i30, sie sind durchgehend lackiert und müssen ohne Leisten auskommen - so führen schon kleine Missgeschicke zu teuren Reparaturen. Der Motorraum ist nach unten kaum verkleidet, der Unterboden zerklüftet; dadurch entstehen mehr Luftwirbelungen, die den Verbrauch erhöhen. Der Wechsel der Scheinwerferlampen gestaltet sich aufwändig und zwingt den Laien zu einem teuren Werkstattbesuch.

Sicht

Note: 2,8

- + Die Außenspiegel sind elektrisch einstell- und beheizbar. Die hinteren Kopfstützen lassen sich versenken und behindern so die Sicht nach hinten nicht. Die Abmessungen der Karosserie kann man insgesamt gut abschätzen.
- Die Rundumsicht fällt nicht gut aus, vor allem die breiten C-Säulen schränken die Sicht deutlich ein. Xenonscheinwerfer gibt es auch nicht gegen Aufpreis. Ein automatisch abblendender Innenspiegel, sowie Regen- und Lichtsensoren sind für diese Ausstattungsvariante nicht erhältlich (erst ab Style bzw. Premium). Parksensoren sind nur für das Modell Premium verfügbar, hier serienmäßig.

Ein-/Ausstieg

Note: 2,4

- + Mit einer praktischen Fernbedienung lassen sich die Türen ent- und verriegeln. Günstig für den Zustieg vorn ist der sehr niedrige Schweller, auch die Sitzhöhe ist akzeptabel. Hinten kann man zufriedenstellend ein- und aussteigen. Die Türaufhalter sind kräftig und können die Türen auch an Steigungen zuverlässig halten.



Die versenkbaren Kopfstützen verbessern die Sicht nach hinten, die breiten C-Säulen beeinträchtigen aber den Blick nach schräg hinten sehr.

Kofferraum-Volumen*

Note: 3,2

- Der Kofferraum besitzt im Normalfall ein Volumen von 275 Litern, das liegt bereits unter dem Klassendurchschnitt und ist auch deutlich kleiner, als im auf gleicher Plattform basierenden Kia Cee'd. Klappt man die Rücksitzlehnen um, vergrößert sich das Volumen auf 690 Liter (gemessen bis Fensterunterkante).



Der Kofferraum liegt mit 275 l Volumen weit unter dem klassenüblichen Niveau.

Kofferraum-Zugänglichkeit

Note: 1,9

- Das Gepäck muss außen über die etwa 68 cm hohe Ladekante gehoben werden, innen über die 10 cm hohe Bordwand.
- + Die Kofferraumklappe lässt sich leicht öffnen und schließen, die Griffmulde ist sehr griffgünstig in der Kofferraumklappenverkleidung untergebracht. Die Klappe öffnet hoch genug und gibt eine große Ladeöffnung frei. Das Gepäckabteil ist insgesamt zweckmäßig und gut nutzbar.

Kofferraum-Variabilität

Note: 2,4

- Der Klappmechanismus der geteilt umklappbaren Rückbank lässt sich zufriedenstellend bedienen.
- + Zum Verstauen von Kleingepäck sind genug Fächer vorhanden, an den Verzurrösen am Kofferraumboden kann man das Gepäcknetz anhängen, das kleine Gegenstände festhält.

Innenraum

Note 2,1

Bedienung

Note: 2,0

- + Insgesamt lässt sich der i30 einfach und ohne lange Eingewöh-

nung bedienen. Schalthebel und Lenkrad liegen gut zur Hand, letzteres ist in Höhe und Reichweite einstellbar. Der Bordcomputer zeigt u.a. Momentan- und Durchschnittsverbrauch an, die blau hinterlegten LCD-Ziffern sind aber schlecht zu erkennen, insbesondere wenn das Außenlicht eingeschaltet ist. Die Instrumente liegen günstig im Blickfeld des Fahrers und sind gut ablesbar. Die Klima-Bedienelemente sind recht hoch in der Mittelkonsole und damit günstig in Reichweite des Fahrers positioniert. Das gilt auch für das CD-/MP3-Radio (im Modell Premium serienmäßig mit Navigationssystem, dieses war auch im Testwagen verbaut). Alle vier Fenster lassen sich elektrisch betätigen, leider nur das Fahrerfenster mit Abwärtsautomatik. Im Innenraum gibt es zahlreiche praktische Ablagen (u.a. Lehnentaschen).

- Das Display des Navigationsgeräts ist sehr klein, entsprechend klein sind auch die Schriftzeichen für Radio und weitere Funktionen. Die Bedienung ist zwar in sich logisch und erlernbar, aber umständlich. Das Drehrad für die Lehneinstellung der Vordersitzlehne ist schlecht erreichbar. Hinten vermisst man Leseleuchten.



Modernes Design, gute Funktionalität und eine saubere Verarbeitungsqualität kennzeichnen den neuen Hyundai i30.

Raumangebot vorne*

Note: 1,8

- + Auf den Vordersitzen finden Personen bis zu einer Größe von 1,90 m bequem Platz. Die Innenbreite ist üppig für diese Klasse, man hat ein großzügiges und angenehmes Raumgefühl.

Raumangebot hinten*

Note: 2,3

- + Auch hinten können 1,90 m große Personen sitzen, die Bein- und Kopffreiheit ist großzügig bemessen, ebenso die Innenbreite. So ergibt sich ein angenehmes Raumgefühl auf der Rückbank.

Komfort

Note 2,2

Federung

Note: 2,3

- + Die Fahrwerksabstimmung ist ausgewogen und eher straff als weich. Lange wie kurze Fahrbahnebenheiten werden gut abgefedert. Auch kleine Bodenwellen bereiten der Federung keine Probleme. Fahrbahnvertiefungen wie Kanaldeckel und Spurrillen schluckt das Fahrwerk gut, das Auto liegt ruhig auf der Straße, Aufbaubewegungen sind gut gedämpft. Auch bei Beladung ändern sich diese Eigenschaften kaum. Bei schneller Kurvenfahrt wankt die Karosserie nur wenig.

Sitze

Note: 2,2

- + Die Vordersitze sind gut und körpergerecht geformt und bieten den

Insassen festen Halt; die Polsterung ist straff, die Vordersitzlehnen hoch. Für den Fahrersitz gibt es serienmäßig eine Lordosenstütze. Außer für den Fahrer bietet der Wagen für alle Außenplätze Haltegriffe am Dachhimmel. Auch auf der Rückbank sitzt es sich recht bequem, der Sitzkomfort der etwas weicheren Polsterung ist gut.

- Der Beifahrersitz ist nicht in der Höhe einstellbar. Der Seitenhalt der Rücksitze ist sehr bescheiden, da weder Sitzfläche noch -lehne ausgeformt sind.

Innengeräusch

Note: 2,9

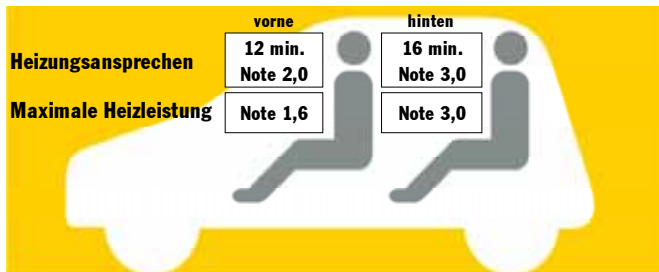
Der gemessene Geräuschpegel ist bei Autobahntempo (ca. 130 km/h) nicht sehr laut und wird auch bei schnellerer Fahrt nicht aufdringlich.

Heizung, Lüftung

Note: 1,9

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

- + Die Heizung im Hyundai i30 spricht besonders vorn recht schnell an und erwärmt den Innenraum rasch auf angenehme Temperaturen. Hinten dauert es etwas länger. Eine Klimaanlage gibt es serienmäßig, die Klimautomatik nur im Topmodell. Erfreulich: die hinteren Seitenfenster lassen sich vollständig öffnen, nicht selbstverständlich in dieser Klasse.



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

Motor/Antrieb

Note 2,7

Fahrleistungen*

Note: 3,1

Die Durchzugskraft des 1,4 l-Benziners mit 109 PS ist bei niedrigen und mittleren Drehzahlen nur mäßig, entsprechend bescheiden fallen die Elastizitätswerte aus. Werden die Gänge aber ausgedreht, sind recht passable Beschleunigungswerte zu erzielen.

Laufkultur

Note: 3,0

Das Vibrationsverhalten des Motors ist zufriedenstellend, bei mittleren und hohen Drehzahlen zeigt sich der Vierzylinder nicht von der kultiviertesten Seite.

Schaltung

Note: 2,3

- + Die Gänge sind insgesamt recht präzise geführt und lassen sich leicht wechseln.

Getriebeabstufung

Note: 2,0

- + Die Abstufungen des Fünfgang-Getriebes passen gut zur Leistungscharakteristik des Motors, für jeden Geschwindigkeitsbereich steht eine geeignete Übersetzung zur Verfügung. Allerdings sind die hohen Gänge wegen des durchzugsschwachen Motors etwas kurz übersetzt, weshalb sich auf der Autobahn ein hohes Drehzahlniveau ergibt.

Fahreigenschaften

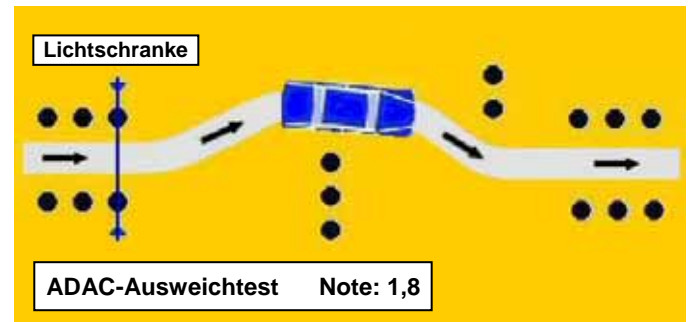
Note 2,3

Fahrstabilität

Note: 2,1

- + Das Fahrzeug verhält sich bei jedem Tempo richtungsstabil, die elektronische Stabilitätskontrolle, die in kritischen Situationen den Fahrer unterstützt, gibt es serienmäßig. Auch Längsrillen und

Fahrbahnverwerfungen bringen den Hyundai nicht aus der Ruhe. Beim ADAC-Ausweichtest erzielt der i30 gute Ergebnisse und bleibt beherrschbar. Auf weniger griffiger Fahrbahn unterstützt die serienmäßige Traktionskontrolle beim Beschleunigen.



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: 2,0

- + Das Fahrzeug untersteuert in sehr schnell durchfahrenen Kurven, mit diesem Fahrverhalten kommen auch weniger geübte Fahrer zurecht. In kritischen Situationen, wenn das Auto auszubrechen droht, unterstützt wiederum das serienmäßige elektronische Stabilitätsprogramm. Bei plötzlichem Gaswegnehmen in der Kurve verändert sich das Eigenlenkverhalten nur wenig.

Lenkung*

Note: 3,1

Die Lenkung spricht bei schnellen Ausweichmanövern zufriedenstellend an, bei schnellen Bewegungen reagiert die Lenkunterstützung etwas verzögert. Sie vermittelt dem Fahrer ausreichenden Kontakt zur Fahrbahn. Mit einem Wendekreis von 11,3 m liegt der i30 nur im Klassendurchschnitt.

- + Beim Rangieren ist der Kraftaufwand am Lenkrad angenehm gering.

Bremse

Note: 2,0

- + Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand steht der i30 bereits nach durchschnittlich 38 m (Mittel aus zehn Vollbremsungen, halbe Zuladung, Serienbereifung). Die Bremse erweist sich auch nach der zehnten Messung als standfest, Fading tritt nicht auf. Ansprechen und Dosierbarkeit sind gut; der Bremsassistent sorgt auch in ungünstigen Situationen für optimalen Bremsdruck.

Sicherheit

Note 2,5

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Note: 2,7

- + Der Hyundai i30 verfügt in allen Motor- und Ausstattungsvarianten serienmäßig über ESP und einen Bremsassistent sowie Rückstrahler, die in geöffneten Türen warnen. Das zählt heutzutage zur Grundausstattung.
- Der Kraftstoff-Einfüllstutzen befindet sich auf der gefährlichen linken, dem Verkehr zugewandten Seite.

Passive Sicherheit - Insassen

Note: 2,4

- + Der neue Hyundai verfügt serienmäßig über Front- und Seitenairbags vorn sowie durchgehende seitliche Kopfairbags. Optisch und akustisch wird das Anschnallen für alle Sitzplätze angemahnt. Beim EuroNCAP-Crashtest erreicht er so spielend vier Sterne und verfehlt den fünften nur knapp. Die vorderen Kopfstützen bieten auch Personen mit 1,90 m Größe guten Schutz. An den stabilen

Bügelgriffen kann nach einem Unfall, wenn die Türen verklemmt sind, hohe Zugkraft zum Öffnen angebracht werden.

- Hinten bieten die Kopfstützen nur Personen bis zu einer Größe von 1,60 m optimale Sicherheit.

Kindersicherheit

Note: 2,4

Drei Sitze gleichzeitig können hinten kaum montiert werden, da der mittlere Sitz die Gurte der äußeren Plätze verdeckt.

- + Verschiedene Kindersitzsysteme kann man problemlos auf den Rücksitzen und auf dem Beifahrersitz montieren, wenn man die Beifahrerairbags mittels Zündschlüssel deaktiviert. Die Gurte sind ausreichend lang und die Gurtschlösser kurz genug und fixiert, um das Angurten zu erleichtern. Auf den hinteren Außensitzen sind auch Isofix-Verankerungen vorhanden, die für eine besonders sichere Fixierung der entsprechend ausgestatteten Kindersitze sorgen können.
- Der Einklemmschutz für die elektrischen Fensterheber ist nur für das Topmodell "Premium" erhältlich. Die hinteren Sitze sind etwas zu weich gepolstert, so dass der Halt der Sitze nicht immer ganz optimal ist (besser mit Isofix).

Fußgängerschutz

Note: 3,0

- + Die Karosserie ist weitgehend glattflächig und im Bugbereich nachgiebig. Auch harte Konturen unter der Motorhaube liegen tief darunter. So ist das Risiko schwerer Verletzungen für Fußgänger bei einem Zusammenstoß nicht so hoch. Beim EuroNCAP-Fußgängercrash erhält der Wagen zwei von vier möglichen Sternen.

Verbrauch/Umwelt

Note 2,2

Verbrauch*

Note: 3,4

Der 1,4 l-Motor verbraucht innerorts 7,9 l, außerorts 5,8 l und auf der Autobahn 8,3 l Super pro 100 km. Daraus ergibt sich ein Durchschnittsverbrauch von 7,1 l/100 km, ein noch durchschnittlicher Wert für ein Benzinmotor-Auto in seiner Klasse.

Abgas

Note: 1,0

- + Die Schadstoffanteile im Abgas sind sehr niedrig.

Wirtschaftlichkeit*

Note 2,3

Betriebskosten

Note: 2,7

Obwohl der i30 mit dem 1,4 Liter Motor unter Benzinern verglichen

noch relativ günstige Verbrauchswerte vorweisen kann, kommt er aufgrund der höheren Preise für Superkraftstoff nur auf eine durchschnittliche Note in den Betriebskosten.

Werkstatt- und Reifenkosten

Note: 3,7

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

- + Hyundai gewährt eine dreijährige Herstellergarantie - ohne Kilometerbegrenzung.

Wertstabilität

Note: 3,7

Dem speziell für den europäischen Markt entwickelten Hyundai i30 mit dem kleinen Einstiegsmotor kann noch ein beständiger bis durchschnittlicher Restwertverlauf prognostiziert werden.

Kosten für Neuanschaffung

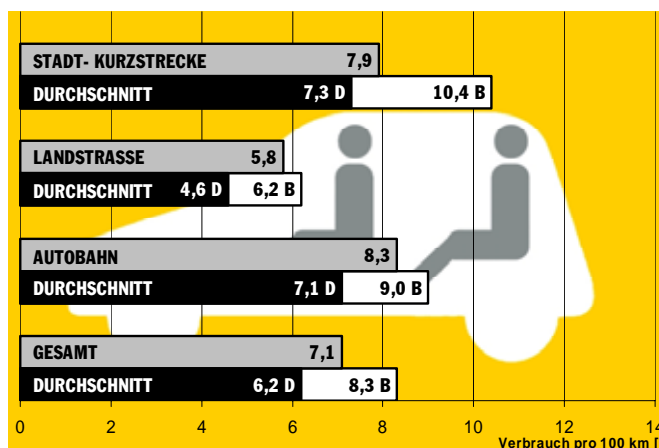
Note: 2,6

Nicht billig - nicht teuer: In den Anschaffungskosten verpasst der Hyundai i30 - und das in der besser ausgestatteten Comfort-Variante - nur knapp die Note Gut.

Fixkosten

Note: 2,4

- + Bei den Ausgaben für Steuer und Versicherung, halten neben der günstigeren Besteuerung für Otto-Motoren vor allem die akzeptablen Typklasseneinstufungen in der Kaskoversicherung die fixen Kosten gerade noch in Schach.
- Die Einstufung in der Haftpflichtversicherung ist für diese Klasse dagegen sehr hoch und verhindert eine bessere Benotung.



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 | 1.6 CRDi | 2.0 CRDi |
|--------------------------------|----------|----------|----------|----------|----------|
| Aufbau/Türen | SR/5 | SR/5 | SR/5 | SR/5 | SR/5 |
| Zylinder/Hubraum [ccm] | 4/1396 | 4/1591 | 4/1975 | 4/1582 | 4/1991 |
| Leistung [kW(PS)] | 80(109) | 90(122) | 105(143) | 85(116) | 103(140) |
| Max.Drehmoment [Nm]bei U/min | 137/5000 | 154/4200 | 186/4600 | 255/1900 | 305/1800 |
| 0-100 km/h[s] | 12,6 | 11,1 | 10,6 | 11,6 | 10,3 |
| Höchstgeschwindigkeit [km/h] | 187 | 192 | 205 | 188 | 205 |
| Verbrauch pro 100 km [l] | 7,1S | 7,2S | 8,1S | 5,3D | 6,1D |
| Versicherungsklassen KH/VK/TK | 18/17/17 | 18/17/17 | 18/18/17 | 20/19/22 | 20/21/22 |
| Steuer pro Jahr[Euro] | 94 | 108 | 135 | 247 | 308 |
| Monatliche Gesamt-Kosten[Euro] | 443 | 482 | 558 | 442 | 535 |
| Grundpreis[Euro] | 14.990 | 18.390 | 21.590 | 17.290 | 22.790 |

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-Haftpfl.
VK = Vollkasko
TK = Teilkasko

Kraftstoff:

N = Normalbenzin
S = Superbenzin
SP = SuperPlus
D = Diesel

Daten und Messwerte

| | |
|---|---------------------------|
| 4-Zylinder Otto | Schadstoffklasse Euro4 |
| Hubraum | 1396 ccm |
| Leistung | 80 kW (109 PS) |
| bei | 6200 U/min |
| Maximales Drehmoment | 137 Nm |
| bei | 5000 U/min |
| Kraftübertragung | Frontantrieb |
| Getriebe | 5-Gang-Schaltgetriebe |
| Reifengröße (Serie) | 185/65R15 |
| Reifengröße (Testwagen) | 185/65R15H |
| Bremsen vorne/hinten | Scheibe/Scheibe |
| Wendekreis links/rechts | 11,2 m/11,35 m |
| Höchstgeschwindigkeit | 187 km/h |
| Beschleunigung 0-100 km/h..... | 12,6 s |
| Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3. Gang) | 7,9 s |
| Bremsweg aus 100 km/h..... | 38,5 m |
| Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super) | 7,1 l |
| Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB..... | 7,9/5,8/8,3 l |
| CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test..... | 145 g/km/ 162 g/km |
| Innengeräusch 130 km/h..... | 70 dB(A) |
| Länge/Breite/Höhe | 4245 mm/1775 mm/1480 mm |
| Leergewicht/Zuladung..... | 1260 kg/460 kg |
| Kofferraumvolumen normal/geklappt | 275 l/690 l |
| Anhängelast ungebremst/gebremst | 550 kg/1200 kg |
| Dachlast | 80 kg |
| Tankinhalt | 53 l |
| Reichweite | 745 km |
| Allgemeine Garantie | 3 Jahre |
| Rostgarantie..... | 10 Jahre |

ADAC-Testwerte *kursiv*

Kosten

| | |
|---|-----------------|
| Monatliche Betriebskosten | 128 Euro |
| Monatliche Werkstattkosten(geschätzt) | 53 Euro |
| Monatliche Fixkosten | 79 Euro |
| Monatlicher Wertverlust | 206 Euro |
| Monatliche Gesamtkosten..... | 466 Euro |
| (vierjährige Haltung, 15000 km/Jahr) | |
| Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK | 18/17/17 |
| Grundpreis | 17.090 Euro |

Ausstattung

Technik

| | |
|--|------------------|
| Antriebsschlupf-Regelung | Serie |
| Automatikgetriebe | 1190 Euro |
| Bremsassistent | Serie |
| Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch | Serie |
| Kurvenlicht | nicht erhältlich |
| Parkhilfe, elektronisch | nicht erhältlich |
| Regensensor..... | nicht erhältlich |
| Reifendruckkontrolle | nicht erhältlich |
| Reserverad, vollwertig | Serie |
| Verbrauchsanzeige (Bordcomputer) | Serie |
| Xenonlicht | nicht erhältlich |

Innen

| | |
|--|------------------------|
| Airbag, Seite vorne/hinten..... | Serie/nicht erhältlich |
| Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten | Serie |
| Audioanlage (mit CD/MP3) | Serie |
| Fahrersitz, höhenstellbar | Serie |
| Fensterheber, elektrisch vorne/hinten | Serie |
| Isofix-Kindersicherungssystem | Serie |
| Klimaanlage/Klimaautomatik..... | Serie/nicht erhältlich |
| Lenkrad, höhen-/längseinstellbar | Serie |
| Navigationssystem (im Testwagen vorhanden) | nicht erhältlich |
| Rücksitzlehne und -bank geteilt umklappbar (60:40) | Serie |
| Sitzbezüge, Leder | nicht erhältlich |

Außen

| | |
|--|-----------|
| Außenspiegel, elektrisch einstellbar/beheizbar | Serie |
| Lackierung Metallic | 450 Euro° |
| Schiebe-Hubdach | 790 Euro |

°im Testwagen vorhanden

Testzeugnis

Technik/Umwelt(Testergebnis)2,4

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

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 Wichtigkeit 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 August 2007