

Ford C-MAX 2.0 TDCi DPF Titanium

Fünftürige Großraumlimousine der unteren Mittelklasse (100 kW / 136 PS)

ADAC Testergebnis

Note 2,1

Ford hat seinen fünfsitzigen Van im Kompakt-Format überarbeitet. Der neue C-MAX gefällt durch geschickte Details sowie hohen Sicherheits- und Technikstand. Sein Vier-Zylinder-Dieselmotor ist stark und verbraucht wenig und hat einen Ruß-Partikelfilter. Ein Automatikgetriebe ist nur mit dem 2,0 l Benziner zu haben. Fazit: Der C-MAX ist ein professionell gemachter Van für die fünfköpfige Familie allerdings zu einem hohen Preis, mit diesem Motor 26.425 €.

Karosserievarianten: drei- und fünftürige Schräghecklimousine, Kombi, Cabrio. **Konkurrenten:** Citroën Xsara Picasso, Mazda Premacy, Opel Zafira, Renault Scenic, Toyota Corolla Verso und VW Touran.

- + tadellose Verarbeitung
- + großer, variabler Kofferraum
- + viele geschickte Details
- + körpergerechte Sitze
- + ausgewogene Federung
- + sichere Straßenlage (ESP)
- + gute Bremsen
- + kräftiger, lauffruhiger Motor
- + Ruß-Partikelfilter
- nur vier bequeme Sitze
- keine Automatik erhältlich
- teuer in Anschaffung



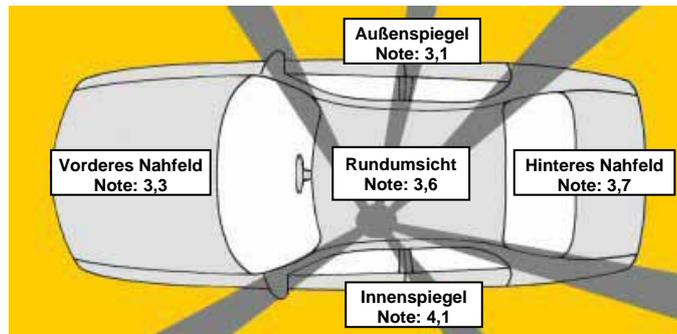
Karosserie/Kofferraum

Note 1,9

Verarbeitung

Note: 2,0

- + Der neue C-MAX hat seine praktische Größe mit knapp 4,4 m Länge und 1,6 m Höhe beibehalten. Die im Stil der neuen Fordlinie gezeichnete Karosserie ist gut verarbeitet, Ausnahme macht nur die instabile Hutablage; die Türen schließen leicht und satt. Der Unterboden ist weitgehend glatt, das reduziert verbrauchserhöhende Luftwirbel. Das Interieur macht einen aufgeräumten Eindruck, die Kunststoffe sind hochwertig und von hoher Passgenauigkeit. Dekorelemente im gebürsteten Chromlook sorgen für eine gewisse Noblesse. Gegen Aufpreis gibt es ein großes Panoramadach mit Jalousie, Alufelgen sind serienmäßig.
- Die Stoßfänger sind in der Wagenfarbe lackiert und kratzempfindlich, sie haben nur im mittleren Bereich einen stabilen Unterbau



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.

(hinten). Um den zentralen Sicherungskasten erreichen zu können, muss man sich auf die Straße knien. Ersatzsicherungen fehlen, der Sicherungszieher befindet sich unter der Motorhaube. Um diese entriegeln zu können, muss die Fernbedienung zerlegt werden, um den Notschlüssel entnehmen zu können. Bei einer Reifenpanne steht nur ein Reparaturset zur Verfügung, welches erst nach Ausladen des Gepäcks zu erreichen ist und dessen Anwendung schwierig ist. Gegen Aufpreis ist stattdessen ein dünnes Notrad erhältlich, mit dem man mit höchstens 80 km/h bis zur nächsten Werkstatt fahren darf.

Sicht

Note: 2,6

- + Der Fahrer hat durch seine erhöhte Sitzposition eine gute Übersicht. Die Fahrzeugabmessungen lassen sich gut abschätzen, die Rundumsicht ist passabel. Hilfreich ist, dass sich die Kopfstützen der Rückbank weit nach unten schieben lassen. Der Innenspiegel blendet bei störendem Scheinwerferlicht automatisch ab. Gegen Aufpreis gibt es eine akustische Einparkhilfe für hinten alternativ auch für vorn und hinten. Ebenfalls in der Aufpreisliste stehen helle Bi-Xenon-Scheinwerfer und Kurvenlicht.
- Die feinen Heizdrähte der elektrischen Frontscheibenheizung (Aufpreis) erzeugen bei Dunkelheit störende Lichtreflexe. Bi-Xenonscheinwerfer und Kurvenlicht gibt es nur alternativ und nicht in Kombination.

Ein-/Ausstieg

Note: 2,2

- + Besonders vorne steigt man sehr bequem ein und aus, die großen, geraden Türen lassen sich weit genug öffnen, Karosserie und Sitze haben eine angenehme Höhe. Zum Ent- und Verriegeln gibt es eine Fernbedienung, die allerdings kleine, verwechselbare Druckschalter hat. Einfacher geht's mit dem KeyFree-System, bei dem die Fernbedienung nur bei sich getragen werden muss, um die Türen per Knopfdruck im Türgriff auf- und absperren zu können.

Kofferraum-Volumen*

Note: 0,7

- + Der Kofferraum ist sehr groß, er fasst 460 l. Werden die Rücksitze vorgeklappt, schluckt er sogar 1100 l (gemessen bis zur Fenster-Unterkante). Auch sperrige Dinge lassen sich gut verstauen.



Der Kofferraum ist mit 460 l Volumen zwar groß, erreicht aber nicht ganz die Konkurrenz, wie z.B. den VW Touran mit 475 l oder den Opel Zafira mit 495 l Volumen.

Kofferraum-Zugänglichkeit

Note: 1,4

- + Der Kofferraum ist durch die große Ladeöffnung gut zugänglich, die vorhandene Bordwand, über die das Gepäck gehoben werden muss, stört nur wenig. Das Format ist zweckmäßig, auch bei vorgeklappten Rücksitzen ist der Boden ziemlich eben.
- Beim Schließen der Kofferraumklappe kann man sich die Hand stauchen, weil die Griffmulde ungünstig angeordnet ist.

Kofferraum-Variabilität

Note: 2,1

- + Die Rücksitze lassen sich problemlos vorklappen und auch herausnehmen, was allerdings mit den fummeligen Hebelchen recht kompliziert und kraftaufwändig ist.
- Kleine Utensilien rutschen während der Fahrt auf dem Boden hin und her, weil Ablagen fehlen. Die Beifahrerlehne kann nicht vorgeklappt werden.

Innenraum

Note 2,1

Bedienung

Note: 2,1

Mit dem optional erhältlichen KeyFree-System kann man den Motor starten, muss dazu nur die Fernbedienung bei sich tragen. Wenn allerdings ein Mitfahrer die Fernbedienung einstecken hat und vorzeitig aussteigt, kann der Fahrer auch ohne diese Fernbedienung weiter fahren. Nur neu starten kann er dann nicht mehr.

- + Der C-MAX lässt sich leicht bedienen, einiges wird elektrisch unterstützt, wie die Fensterheber und die Außenspiegeleinsteller



Der Innenraum bietet gewohntes Ford-Ambiente. Die Instrumente sind gut ablesbar, die Bedienung ist einfach und funktionell.

und gegen Aufpreis auch der Fahrersitz. Die meisten Schalter und Hebel sind funktionell und liegen gut zur Hand. Das Lenkrad ist längs- und höheneinstellbar. Die großen Instrumente sind sehr gut abzulesen, ein Bordcomputer ist serienmäßig vorhanden, er zeigt u.a. Momentan- und Durchschnittsverbrauch. Das optional lieferbare Navigationssystem ist nicht ganz einfach zu bedienen, mit ihm ist auch die Heizungseinstellung unübersichtlicher. Vorn und hinten sind Leselampen vorhanden. Das Handschuhfach ist recht groß, darüber hinaus gibt es weitere zum Teil sehr praktische Ablagen.

- Brems- und Kupplungspedal liegen so tief, dass man bei Betätigung auf die Hebel steigt. Die Symbole auf den Tasten sind sehr klein, und die Drehräder für Radio und Heizung sind glatt und lassen sich schlecht fassen. Die Schalter auf und um das Lenkrad können ohne hinzusehen leicht verwechselt werden. Für große Wasserflaschen fehlen Halter. Die Fenster funktionieren nur bei eingeschalteter Zündung.

Raumangebot vorne*

Note: 1,8

- + Vorn hat man viel Platz, der Fahrersitz lässt sich für ca. 1,90 m große Personen zurückschieben. Die Kopfhöhe reicht auch noch für weitaus größere Personen.

Raumangebot hinten*

Note: 3,0

Hinten ist die Kniefreiheit knapp, bereits Mitfahrer über 1,75 m Größe stoßen an die Vordersitzlehne (Vordersitze für 1,85 m große Personen eingestellt). Die Innenbreite ist zwar groß, drei Personen sitzen dennoch recht beengt. Bei Verzicht auf den mittleren Sitz - der sich nach hinten klappen lässt - können die beiden äußeren Rücksitze nach hinten geschoben werden. Da die Sitzschienen schräg nach innen verlaufen, vergrößert sich dabei auch der Abstand zu den Türen.



Die hintere Sitzreihe bietet für Personen bis 1,75 m Körpergröße ausreichend Platz.

Innenraum-Variabilität

Note: 2,0

- + Variable Rücksitzanordnung (siehe Kofferraum-Variabilität und Innenraum hinten).

Komfort

Note 2,2

Federung

Note: 2,0

- + Die Abstimmung der Federung und Dämpfung ist ein gelungener Kompromiss aus nicht zu straffer und nicht zu weicher Abstimmung, Unebenheiten werden meist recht gut geschluckt. Allerdings neigt der Aufbau zum Schaukeln, wenn der Wagen voll beladen ist. Die Seitenneigung in Kurven hält sich in Grenzen. Gegen Aufpreis ist ein straffer abgestimmtes Fahrwerk erhältlich.

Sitze

Note: 1,8

- + Die straff gepolsterten Vordersitze sind groß und bieten festen Halt. Fahrer und Beifahrer sitzen gleichermaßen entspannt, können sich ihren Sitz in der Höhe einstellen. Die Lendenwirbelstütze

lässt sich in horizontaler, nicht jedoch in vertikaler Richtung einstellen (bei etwas größeren Personen sitzt sie zu weit unten). Auf den beiden rückwärtigen äußeren Plätzen sitzt man auch bequem. Langbeinige Menschen können für bessere Unterstützung der Oberschenkel die Bodenklappe entfernen, um darin die Füße in tiefere Position zu bringen. Außer hinten in der Mitte können die Mitfahrer über einen Haltegriff verfügen.

- Der Mittelsitz hinten ist zu schmal, um bequem sitzen zu können.

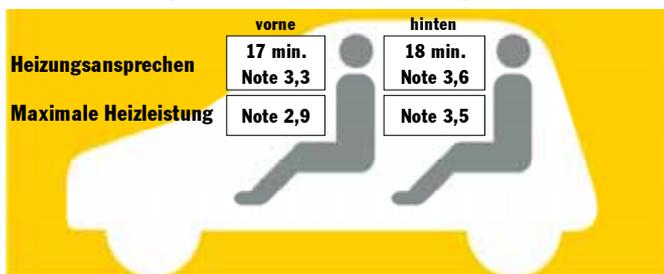
Innengeräusch **Note: 2,2**

- + Erst bei sehr hohem Autobahntempo wird es im Innenraum lauter, dann dominieren die Windgeräusche. Der Motor ist stets ziemlich leise.

Heizung, Lüftung **Note: 2,9**

(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer) Die Heizwirkung ist passabel (hinten etwas schwächer).

- + Eine Klimaanlage (gegen Aufpreis Klimaautomatik) sowie Staub- und Pollenfilter sind vorhanden. Fahrer und Beifahrer können sich die Temperatur unabhängig einstellen.
- Die Seitenfenster im Kofferraumbereich lassen sich nicht ausstellen. Die Luftmenge oben-unten lässt sich nur grob einstellen.



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

Motor/Antrieb **Note 1,5**

Fahrleistungen* **Note: 1,3**

- + Der Motor ist drehfreudig und dennoch sehr durchzugsstark. So ist zügiges Beschleunigen und Überholen meist auch ohne Zurückschalten möglich.

Laufkultur **Note: 2,0**

- + Der Motor läuft bei jedem Tempo und jeder Drehzahl kultiviert und ohne nennenswerte Vibrationen.

Schaltung **Note: 2,0**

- + Die Gänge lassen sich leicht und präzise geführt schalten. Auch der Rückwärtsgang kann anstandslos eingelegt werden.

Getriebeabstufung **Note: 1,0**

- + Die Abstufungen des Sechsgang-Getriebes passen sehr gut zur Leistungscharakteristik des Motors. Die Übergänge passen und bei hohem Tempo gibt es genügend Drehzahlreserven.

Fahreigenschaften **Note 2,1**

Fahrstabilität **Note: 2,6**

- + Der C-MAX verhält sich bei jedem Tempo richtungsstabil, der Fahrer hat ein sicheres Gefühl. Für kursstabileres Vorwärtskommen, auch wenn die Straße weniger griffig ist, soll die elektronisch gesteuerte Traktionskontrolle sorgen - bei starker Beschleunigung greift sie spät. ADAC Ausweichtest: Der Wagen lenkt willig in, ohne nennenswerte Reaktionen. Beim anschließenden Gegenlenken wird die Tendenz zum Überschieben durch gezieltes ESP-Eingriff wirksam eliminiert. Der Wagen bleibt stabil, zeigt keinerlei Neigung zum Schleudern.

Kurvenverhalten **Note: 2,0**

- + Das Kurvenverhalten ist ausgewogen und problemlos. Hier schnell gefahren, hilft auch hier die elektronische Stabilitätskontrolle, dass der Wagen nicht ins Schleudern gerät oder von der Fahrbahn abkommt. Durch gezieltes Abbremsen der einzelnen Räder

und durch Eingriff ins Motormanagement.

Lenkung* **Note: 2,2**

- + Die Lenkung spricht gut an und ist zielgenau. Sie vermittelt recht gut den Kontakt zur Fahrbahn. Die leichte Auslegung sorgt für Handlichkeit; der Wendekreis ist durchschnittlich.

Bremse **Note: 1,6**

- + Die Bremse spricht schnell an, und lässt sich fein dosieren. Bei Vollbremsung aus 100 km/h sind nur 37,5 m bis zum Stillstand erforderlich (Mittel aus 10 Messungen, halbe Zuladung, Serienreifen).

Sicherheit **Note 2,4**

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme **Note: 2,2**

- + Das Fahrzeug ist mit elektronischen Stabilitätssystem ESP und Bremsassistent ausgestattet, um die aktive Fahrsicherheit zu erhöhen. Verbesserte Sicht bei Nacht durch das dynamische Kurvenlicht (Aufpreis). Die LED Rückleuchten sind von nachfolgenden Fahrzeugenkern besonders gut zu erkennen. Unbeabsichtigtes Anfahren ist nicht möglich, weil der Motor nur bei gedrücktem Kupplungspedal gestartet werden kann.

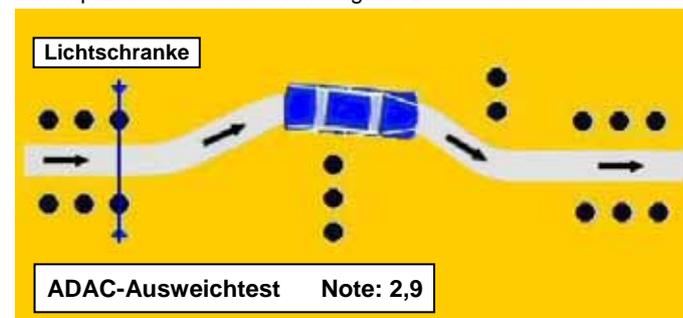


Passive Sicherheit - Insassen **Note: 2,5**

- + Beim EuroNCAP-Front- und Seitencrash erreicht der Wagen vier von fünf möglichen Sternen. Dabei zeigt er besonders beim Seitencrash seine Stärken. (Crash beim noch nicht facegelifteten, jedoch weitgehend identischen Vorgängermodell). An den stabilen, griffgerechten Türgriffen lässt sich hohe Zugkraft aufbringen. So kann man nach einem Unfall verklemmte Türen leichter öffnen. Die Kopfstützen der Vordersitze reichen für ca. 1,80 m große Personen, der Abstand zu den Köpfen ist gering genug, um optimal wirken zu können.
- Für hinten fehlen Angurtwarner. Außerdem sind hinten die Kopfstützen zu niedrig.

Kindersicherheit **Note: 2,2**

- Beim Fordhändler kann man sich einen Deaktivierungsschalter für die Beifahrerairbags einbauen lassen. Dann dürfen auch handelsübliche Babyschalen mitgenommen werden.
- + Auf den äußeren Rücksitzen lassen sich Kindersitz-Systeme unkompliziert und stabil befestigen. Die Fenster haben einen



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.

sensiblen Einklemmschutz.

- Hinten in der Mitte ist die Sitzkontur ungünstig, um Kinderrückhaltesysteme stabil zu befestigen. Auf dem Beifahrersitz dürfen keine rückwärts gerichteten Kindersitze befestigt werden, weil sich der Frontairbag nicht deaktivieren lässt.

Fußgängerschutz

Note: 3,0

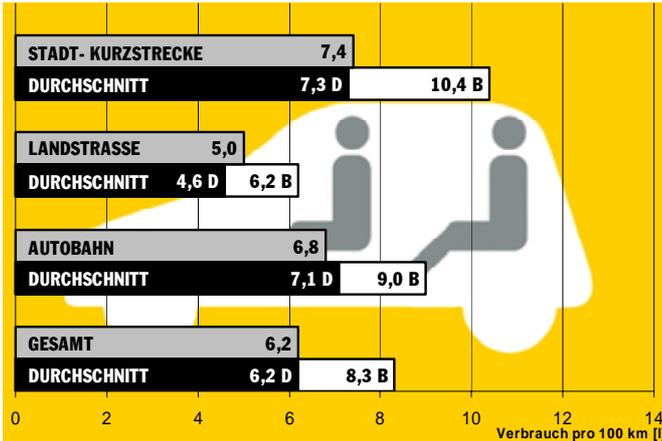
Beim simulierten Fußgängerunfall (EuroNCAP) schneidet der Wagen mit zwei von vier Sternen durchschnittlich ab (Crashergebnis vom noch nicht facegelifteten Modell).

Verbrauch/Umwelt **Note 2,3**

Verbrauch*

Note: 3,2

Der Verbrauch auf 100 km ist mit 6,2 l durchschnittlich. Innerorts sind das 7,4 l, außerorts 5,0 l und auf der Autobahn 6,8 l Diesel auf 100 km.



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

Abgas

Note: 1,4

- + Die Schadstoffanteile im Abgas sind sehr gering. Ein Spezialfilter verhindert, dass gesundheitsgefährdende Rußpartikel in die Umwelt gelangen.

Wirtschaftlichkeit* **Note 4,3**

Betriebskosten

Note: 1,7

- + Obwohl der Verbrauch des C-MAX 2.0 TDCi für einen Diesel nur im Mittelfeld liegt, erhält er aufgrund der weniger teuren Kraftstoffpreise eine gute Note bei den Betriebskosten.

Werkstatt- und Reifenkosten

Note: 5,5

Alle 12 Monate oder alle 20.000 Kilometer ist eine kleinere War-

tung - alle 40.000 km oder alle zwei Jahre eine Inspektion fällig. Der Rußpartikelfilter muss nach 120.000 Kilometer ausgetauscht werden.

- + Der 2 Liter Diesel besitzt einen Zahnriemen, der jedoch erst nach 200.000 km oder nach 10 Jahren gewechselt werden muss. Seit September 2007 gewährt nun auch Ford eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

- Der jährliche Serviceabstand bringt vor allem für den Normal- oder Wenigfahrer mehr Werkstattaufenthalte mit sich. Erhöhte Kosten für Verschleißreparaturen und Reifenersatz verhindern eine bessere Benotung.

Wertstabilität

Note: 3,3

Dem Ford C-MAX kann ein beständiger Restwertverlauf prognostiziert werden. Dazu trägt auch der serienmäßige Rußpartikelfilter bei.

Kosten für Neuanschaffung

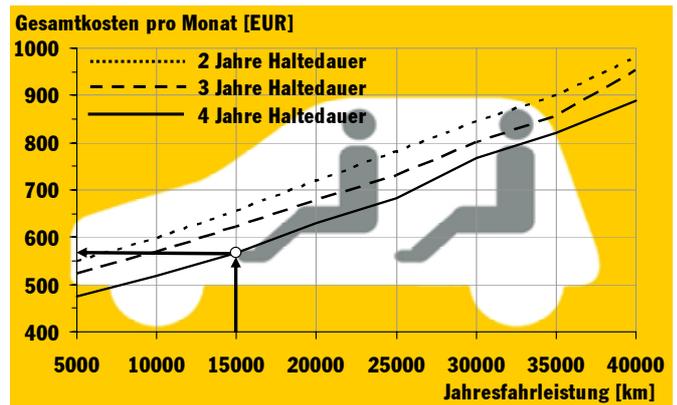
Note: 4,9

- Beim den Anschaffungskosten für den Neukauf zeigt sich der C-MAX 2.0 TDCi allerdings nicht gerade von seiner Schokoladenseite. Mit über 26.000 € reiht er sich schon im hinteren Teil der Klassenskala ein.

Fixkosten

Note: 4,0

- Auch bei den fixen Kosten, also den Ausgaben für die Steuer und Versicherung, verdient sich der Ford nicht gerade eine gute Note. Den niedrigeren Betriebskosten steht eine höhere Dieselsteuer gegenüber. Mit insgesamt nur durchschnittlichen Typklasseneinstufungen kann sich der Ford bei der Benotung der anfallenden Kosten nicht mehr entscheidend verbessern.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Autokosten (Beispiel: 567 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

Die Motorvarianten **in der preisgünstigsten Modellversion**

Typ	1.6	1.8	2.0	1.6 TDCi	1.6 TDCi DPF	2.0 TDCi DPF
Aufbau/Türen	GR/5	GR/5	GR/5	GR/5	GR/5	GR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1596	4/1798	4/1999	4/1560	4/1560	4/1997
Leistung [kW(PS)]	74(100)	92(125)	107(145)	66(90)	80(109)	100(136)
Max.Drehmoment [Nm]bei U/min	150/4000	165/4000	185/4500	215/1750	240/1750	320/2000
0-100 km/h[s]	12,9	10,8	9,8	13,1	11,3	9,6
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	175	193	203	174	185	200
Verbrauch pro 100 km [l]	7,5S	7,7S	7,8S	5,1D	5,2D	6,2D
Versicherungsklassen KH/VK/TK	14/17/15	14/17/15	14/18/17	15/18/18	15/18/18	15/18/18
Steuer pro Jahr[Euro]	108	121	135	266	247	308
Monatliche Gesamt-Kosten[Euro]	487	553	578	473	466	563
Grundpreis[Euro]	18.450	23.175	24.050	19.975	21.350	26.425

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 Diesel	Schadstoffklasse Euro4
Hubraum	1997 ccm
Leistung	100 kW (136 PS)
bei	4000U/min
Maximales Drehmoment	320 Nm
bei	2000 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	205/50R17
Reifengröße (Testwagen)	205/50R17W
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,1 m
Höchstgeschwindigkeit	200 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,6 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3. Gang)	5,5 s
Bremsweg aus 100 km/h	37,5 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	6,2 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	7,4/5,0/6,8 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test	154 g/km/ 162 g/km
Innengeräusch 130 km/h	67 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4372 mm/1825 mm/1601 mm
Leergewicht/Zuladung	1555 kg/435 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	460 l/1100 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	745 kg/1500 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	53 l
Reichweite	855 km
Allgemeine Garantie	2 Jahre (ab 09/07)
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte *kursiv*

Kosten

Monatliche Betriebskosten	108 Euro
Monatliche Werkstattkosten	67 Euro
Monatliche Fixkosten	94 Euro
Monatlicher Wertverlust	298 Euro
Monatliche Gesamtkosten	567 Euro
(vierjährige Haltung, 15000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	15/18/18
Grundpreis	26.425 Euro

Ausstattung

Technik

Antriebsschlupf-Regelung	Serie
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Bremsassistent	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht (nicht mit Xenon kombinierbar)	370 Euro
Parkhilfe, elektronisch (hinten)	400 Euro°
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Reserverad, vollwertig	nicht erhältlich
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht (nicht mit Kurvenlicht kombinierbar)	860 Euro°

Innen

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Audioanlage	ab 805 Euro°
Fahrersitz, höhen-/neigungseinstellbar	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Isofix-Kindersicherungssystem	nicht erhältlich
Klimaautomatik	Serie
Lenkrad, höhen-/längseinstellbar	Serie
Navigationssystem	2.950 Euro°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie
Skisack/Durchladelupe	Serie

Außen

Außenspiegel, elektrisch einstellbar/beheizbar	Serie
Lackierung Metallic	470 Euro°
Schiebe-Hubdach	785 Euro

°im Testwagen vorhanden

Testzeugnis

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

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt. Die Einzelbewertungen gehen mit unterschiedlicher Wichtung in die Gesamtnote ein, mit * gekennzeichnete Kriterien und Noten beziehen sich auf die Fahrzeugklasse.

Notenskala:

Sehr gut	0,6 - 1,5
Gut	1,6 - 2,5
Befriedigend	2,6 - 3,5
Ausreichend	3,6 - 4,5
Mangelhaft	4,6 - 5,5

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2006 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.03.2006 vergleichbar.

Alle Angaben (Daten, Ausstattung und Preise) entsprechen dem Stand September 2007