

## Mazda 2 1.5 Impression

Fünftüriger Kleinwagen mit Schrägheck (76 kW / 103 PS)

### ADAC Testergebnis

**Note 2,6**

Mazda präsentiert die neueste Generation des Kleinwagens mit einer um etwa 40 mm kürzeren Karosserie und um etwa 100 kg leichter, als der Vorgänger. Damit verlässt der Hersteller die minivanartige Form und geht in Richtung Kompakt-Kleinwagen; dieser ist dynamischer und sieht sportlicher aus, im Raumangebot gibt es aber leichte Abstriche. Der 1,5 Liter Benzinmotor sorgt für sehr gute Fahrleistungen, allerdings bei hohem Verbrauch. Aktive und passive Sicherheit befinden sich auf dem Stand der Technik, dafür sorgen durchgehende Kopfairbags und serienmäßiges ESP (bei Mazda heißt es DSC).

Insgesamt ein flotter Kleinwagen, agil und sportlich im Fahrverhalten, sicher, aber nicht sparsam und auch sonst nicht billig. **Konkurrenten:** Citroen C3, Fiat Grande Punto, Ford Fiesta, Honda Jazz, Opel Corsa, Peugeot 207, Renault Clio, Seat Ibiza, Skoda Fabia, Toyota Yaris, VW Polo.

- + leichte Bedienung
- + gute Ausstattung
- + sicheres Fahrverhalten
- + gute Fahrleistungen
- + kräftige Heizung
- + gute aktive und passive Sicherheit
- hohe Kofferraum-Ladekante
- hinten geringe Kniefreiheit
- hoher Verbrauch



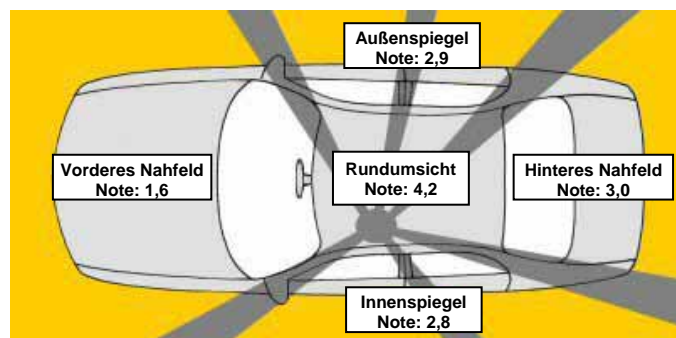
### Karosserie/Kofferraum

**Note 2,9**

#### Verarbeitung

**Note: 2,9**

- + Der Mazda 2 kommt völlig neu gestaltet daher, mit dynamischen Linien und kompakteren Abmessungen. Bei gleichem Radstand ist die Karosserie um einige cm kürzer geworden, das Volumen des Kofferraums leidet darunter ein wenig, auch das Raumangebot für die hinteren Insassen. Die Verarbeitung der Karosserie macht einen recht soliden Eindruck, etwas enttäuschend sind die innen unverkleidete Kofferraumklappe sowie der immer noch nach unten ungeschützte Motorraum. Die Materialien im Innenraum sind gut verarbeitet, deren Qualitätseindruck ist durchschnittlich.



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.

- Die Türschweller sind gegen verkratzen kaum geschützt, auch verschmutzen sie leicht. Auf dem Dach dürfen maximal 50 kg transportiert werden. Auf die schmalen Kunststoff-Schutzleisten, die beim Vorgänger einen gewissen Schutz gegen fremde Autotüren darstellten, wurde beim neuen Modell verzichtet. Bei Reifenpannen steht nur ein schmales Notrad zur Verfügung.

#### Sicht

**Note: 2,9**

- + Der Wagen ist kompakt und gut überschaubar, die Abmessungen lassen sich gut abschätzen. Im vorderen Nahbereich ist die Sicht sehr gut, hinten nur durchschnittlich. Die großen Außenspiegel sind beheizt. Die Kopfstützen der Rücksitze lassen sich versen-



Der Blick nach schräg hinten wird durch die besonders breite C-Säule stark beeinträchtigt.

ken, wenn hinten niemand sitzt; das verbessert die Sicht nach hinten.

- In der ADAC-Rundumsichtmessung kann der Mazda 2 nicht überzeugen. Besonders breite C-Säulen, aber auch die A-Säulen, die wegen der Dreiecke an den Außenspiegeln relativ breit sind, schränken die Rundumsicht ein. Einparkhilfe und Xenonscheinwerfer werden nicht angeboten, in dieser Klasse aber auch nicht üblich.

### Ein-/Ausstieg

**Note: 2,8**

Hinten wird der Zustieg durch eine relativ hohe Schwellerkante (von innen betrachtet) erschwert. Zudem ragt der Radkasten weit nach vorne und der kurze Fußraum wirkt hinderlich für Personen mit großen Füßen. Insgesamt also nicht besonders bequem, wenn auch deutlich angenehmer als bei einem Dreitürer. Die Möglichkeit des versehentlichen Aussperrens besteht nicht. Ist der Wagen jedoch verriegelt, können die Türen von innen nicht mehr geöffnet werden, gefährlich für eingeschlossene Kinder etc.

- + Die Abmessungen von Türschweller und Sitzfläche sind günstig, so dass man vorne relativ bequem ein- und aussteigt. Einzig die flache Dachkante, die größere Personen dazu zwingt, den Kopf einzuziehen. Für die Zentralverriegelung gibt es serienmäßig eine praktische Fernbedienung.

### Kofferraum-Volumen\*

**Note: 2,9**

Der Kofferraum fasst 240 l, das sind etwa 30 Liter weniger als beim Vorgänger. Wird die Rücksitzbank umgeklappt, so steht ein 560 l großer Laderaum zur Verfügung (gemessen bis zur Fensterunterkante).



Der Kofferraum des neuen Mazda 2 ist gegenüber dem Vorgänger kleiner geworden und fasst nur noch 240 l Gepäck.

### Kofferraum-Zugänglichkeit

**Note: 2,7**

In der Zugänglichkeit des Kofferraumes hat sich der neue Mazda 2 im Gegensatz zum Vorgänger verschlechtert. Das Gepäck muss jetzt über eine 73 cm hohe Ladekante gehoben werden, innen stört eine 25 cm hohe Bordwand. Die Ladeöffnung ist nur mäßig groß für einen Fünftürer. Zum Öffnen dient ein schwarzer Kunststoff-Schalter an der Außenseite der Heckklappe, der fast aussieht, wie nachträglich eingebaut. Nach Betätigung lässt sich die Klappe aber sehr leicht öffnen.

### Kofferraum-Variabilität

**Note: 2,8**

- + Die Rücksitzlehne lässt sich asymmetrisch geteilt umklappen. Der Klappmechanismus ist sehr einfach und leichtgängig, die Kopfstützen können eingesteckt bleiben.
- Da nur die Lehnen geklappt werden können, verbleibt nach dem Klappen eine unpraktische Stufe im Laderaum. Bei unvorsichtigem Zurückklappen der Rücksitzlehnen können die Gurtbänder einge-

klemmt und beschädigt werden. Für kleine oder lose Utensilien fehlen Ablagefächer.

## Innenraum

**Note 2,6**

### Bedienung

**Note: 2,2**

- + Die Bedienung des neuen Mazda 2 ist insgesamt leicht und komfortabel. Das Lenkrad ist zwar nur in der Höhe einstellbar, passt aber unterschiedlichen Fahrern recht gut. Pedale und Schalthebel liegen günstig, das Zündschloss ist etwas versteckt. Das Fahrlicht sowie die Scheibenwischer werden auf Wunsch von einem Sensor gesteuert. Im Lenkrad befinden sich Tasten zur Einstellung von Tempomat und Audio-System (serienmäßig mit MP3-fähigem CD-Laufwerk.), es sind allerdings etwas zu viele Knöpfe, das wäre einfacher gegangen. Die Klimatisierung lässt sich mit praktischen Drehknöpfen recht gut einstellen, manche Knöpfe und Piktogramme sind aber etwas klein geraten. Das Radio liegt vorbildlich weit oben und ist mit wenigen Tasten einfach zu bedienen. Die Instrumente sind ebenfalls klar gezeichnet und prinzipiell gut ablesbar; nur bei Dämmerung sind orangefarbene Zeichen auf weißem Hintergrund nicht optimal abzulesen. Zudem vermisst man eine Kühlmitteltemperaturanzeige; hier gibt es nur eine blaue Kontrollleuchte, solange der Motor noch kalt ist. Ein Bordcomputer informiert unter anderem über Kraftstoffverbrauch und Reichweite. Vorne ist das Angebot an Ablagen und Getränkehaltern sehr gut.
- Die Schalter in den Türen für die elektrischen Fensterheber (nur Fahrerfenster mit Antippautomatik) und Außenspiegel sind unbeleuchtet. Die Schalter für die optionale Sitzheizung sind ungünstig unten an den Sitzen angebracht, wo sie schlecht zu finden sind. Das Handschuhfach ist nicht besonders groß und unbeleuchtet, am Himmel befindet sich lediglich vorne eine zentrale Leuchte ohne Leselampen. Hinten gibt es keine Ablagemöglichkeiten.



Die Funktionalität des Fahrerplatzes ist gut gelungen, die Verarbeitungsqualität sowie Materialanmutung sind eher durchschnittlich.

### Raumangebot vorne\*

**Note: 2,5**

- + Vorne lassen sich die Sitze bis zu einer Größe von 1,85 m einstellen. Die Kopffreiheit ist deutlich besser, entsprechend großzügig ist das subjektive Raumgefühl.

### Raumangebot hinten\*

**Note: 4,0**

- Auch hinten ist zwar eine angenehme Kopffreiheit vorzufinden. Sind die Vordersitze aber ganz zurück geschoben, so reicht die Kniefreiheit hinten nur noch für Insassen bis knapp 1,70 m aus. Der schmale Mittelsitz ist nur kleineren Personen auf kurzen Strecken zumutbar.

## Komfort

**Note 2,5**

### Federung

**Note: 3,0**

Der neue Mazda 2 mit dem 1,5 Liter Benzinmotor besitzt ein sehr straff ausgelegtes Federungsverhalten. Längere Bodenwellen bereiten dem Fahrzeug keinerlei Probleme. Bei kurzen Wellen und Einzelhindernissen aber lässt die straffe Federung die Stöße sehr deutlich in den Innenraum vordringen, so dass der Komfort darunter entsprechend leidet. Wanken und Seitenneigung halten sich dagegen in Grenzen.

### Sitze

**Note: 2,3**

- + Der Sitzkomfort auf den vorderen, wie auch den hinteren Sitzen ist recht ordentlich. Die Sitze sind angenehm straff gepolstert und bieten überwiegend gute Körperunterstützung. Vorne ist der Seitenhalt gut, hinten wie oft der Fall ziemlich schwach. Die Lehnen sind hoch genug. Der Fahrer kann sein linkes Bein gut abstützen und hat eine recht gute Sitzposition.
- Hinten ist der Abstand von der Sitzfläche zum Boden etwas zu gering, zudem vermisst man dort Haltegriffe am Dach.

### Innengeräusch

**Note: 3,0**

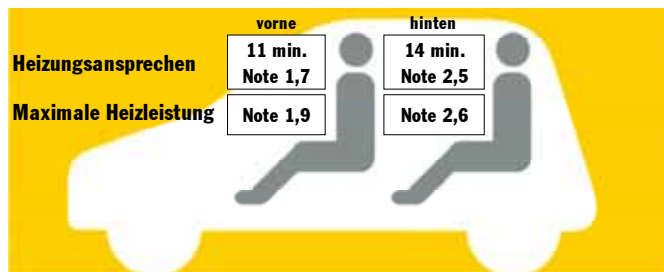
Bis 130 km/h ist das Geräusch im Innenraum noch recht passabel, wird aber bei steigender Geschwindigkeit lauter. Verantwortlich dafür ist insbesondere das wegen der recht hohen Drehzahlen lauter werdende Motorgeräusch.

### Heizung, Lüftung

**Note: 1,8**

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

- + Die Heizwirkung des Mazda 2 ist gut, vorne und hinten werden nach kurzer Zeit angenehme Temperaturen im Innenraum erreicht. Die Klimaanlage ist Serie, eine Klimaautomatik gibt's für 300 Euro extra. Im Energy-Paket ist eine Sitzheizung für die Vordersitze enthalten.
- Die hinteren Seitenfenster lassen sich nicht vollständig öffnen.



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

## Motor/Antrieb

**Note 2,4**

### Fahrleistungen\*

**Note: 2,0**

- + Der kleine Mazda realisiert mit dem 103 PS starken 1,5 Liter-Aggregat gute Fahrleistungen. Das drehfreudige Triebwerk ist auch in unteren Drehzahlbereichen ausreichend durchzugsstark und legt beim Ausdrehen der Gänge noch mal ordentlich zu. So sind Überholvorgänge spielend zu bewerkstelligen und auch auf der Autobahn kann der kleine Flitzer problemlos mit dem übrigen Verkehr mithalten.

### Laufkultur

**Note: 2,5**

Der Motor läuft sauber und kultiviert, er dreht gleichmäßig aus und wirkt nicht angestrengt.

### Schaltung

**Note: 2,3**

- + Die Gänge sind recht ordentlich geführt und lassen sich gut einlegen. Das gilt für die Vorwärtsgänge und auch beim Rückwärtsgang gibt es keinen Anlass zur Kritik.

## Getriebeabstufung

**Note: 3,0**

Die Abstufung des Fünfgang-Getriebes ist auf möglichst gute Fahrleistungen abgestimmt. Das hat jedoch zur Folge, dass die Motordrehzahlen bei schneller Fahrt recht hoch sind.

## Fahreigenschaften

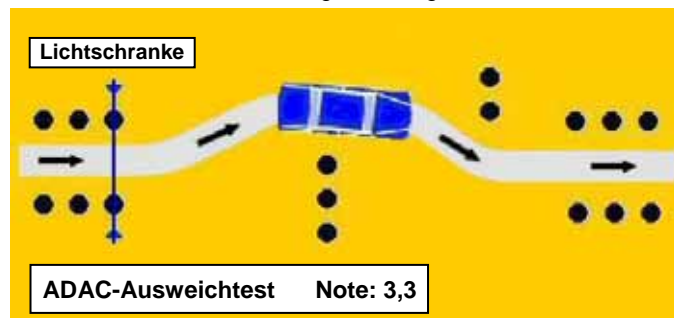
**Note 2,2**

### Fahrstabilität

**Note: 2,5**

Ergebnis beim ADAC-Ausweichtest: Der Wagen fährt sich sehr agil und reagiert spontan auf die Lenkbefehle. Das anfangs leichte Untersteuern ändert sich bei starkem Ausweichen ins Übersteuern bis zum leichten Ausbrechen mit dem Heck, was aber von DSC weitgehend abgefangen wird. Gegensteuern erfordert viel Kurbelei am Lenkrad. Wegen des tendenziell hecklastigen Verhaltens, das ohne DSC nicht ungefährlich wäre und zudem in kritischen Situationen viel Lenkarbeit erfordert, erzielt der ansonsten sehr überzeugende Wagen nur eine durchschnittliche Bewertung im Ausweichtest.

- + Die Richtungsstabilität des neuen Mazda 2 ist gut. Der Wagen ist so ausgelegt, dass er sehr handlich und fahraktiv zu lenken ist, er liegt gut auf der Straße und wird in Grenzsituationen vom serienmäßigen elektronischen Stabilitätssystem DSC abgefangen. Die Traktionskontrolle verhindert durchdrehende Antriebsräder bei zu forciertem Anfahren auf rutschigem Untergrund.



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: 2,3**

- + Der Mazda ist grundsätzlich untersteuernd ausgelegt und daher bis in den Grenzbereich gutmütig durch Kurven zu fahren, auch bei hohem Tempo. Bei plötzlichem Gaswegnehmen in Kurven können leichte Lastwechselreaktionen auftreten, die jedoch sicher von DSC ausgeglichen werden.

### Lenkung\*

**Note: 2,3**

- + Die Lenkung spricht sehr schnell an, fast schon etwas hektisch. Sie ist präzise und vermittelt dem Fahrer guten Kontakt zur Fahrbahn. Durch die direkte Auslegung, die geringen Lenkkräfte und den akzeptablen Wendekreis von 10,6 m ist der Wagen recht handlich.

### Bremse

**Note: 1,6**

- + Die Bremswirkung ist gut, der Wagen steht bei einer Vollbremsung aus 100 km/h nach 37 m (Mittelwert aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Serienreifen). Die Bremse spricht gut an und lässt sich fein dosieren. Der serienmäßige Bremsassistent stellt in Gefahrensituationen stets den vollen Bremsdruck zur Verfügung, selbst wenn der Fahrer nicht voll bremst.

## Sicherheit

**Note 2,6**

### Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

**Note: 2,8**

- + Der Mazda 2 ist in Verbindung mit den Benzinmotoren serienmäßige

ßig mit dem Stabilitätsprogramm DSC sowie einem Bremsassistent ausgestattet und erfüllt damit die heute üblichen Anforderungen an die aktive Sicherheit.

- Der Kraftstoff-Einfüllstutzen befindet sich auf der gefährlichen linken, dem Verkehr zugewandten Seite.

**Passive Sicherheit - Insassen** **Note: 2,3**

- + Der neue Mazda 2 besitzt zum Schutz der Insassen bei einem Unfall alle heute gängigen Sicherheitsfeatures. Front-, Seiten- und durchgehende Kopfairbags verringern die Belastungen auf einzelne Körperstellen und Gurt-Erinnerer fordern die vorderen Insassen auf, sich anzuschnallen. Beim Crashtest nach EuroNCAP-Verfahren besitzt er so leicht das Potenzial für vier Sterne, den fünften dürfte er nur knapp erreichen. Die Kopfstützen reichen vorne in der Höhe für Insassen bis zu einer Größe von 1,80 m, hinten allerdings nur bis 1,60 m. An den stabilen, griffgerechten Türgriffen lässt sich hohe Zugkraft aufbringen. So kann man nach einem Unfall verklemmte Türen leichter öffnen.

**Kindersicherheit** **Note: 2,5**

- + Auf den hinteren Außensitzen können Kindersitze stabil befestigt werden, auch mit Hilfe der serienmäßigen Isofix-Befestigungspunkte. An der Rückseite der Lehne befinden sich zusätzliche Top-Tether-Befestigungsösen. Die Gurte sind lang genug und auch die Schlösser kurz, so dass verschiedenste Sitze lagestabil montiert werden können.
- Das Angurten der Sitze gestaltet sich schwierig, weil die Gurtschlösser an flexiblen Gurten befestigt sind, so werden stets zwei Hände benötigt. 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.

**Verbrauch/Umwelt** **Note 2,8**

**Verbrauch\*** **Note: 4,2**

- Der Verbrauch des Mazda 2 mit dem 1,5 Liter Benzinmotor ist für die Klasse recht hoch. Innerorts konsumiert der Wagen 8,2 l, außerorts 5,6 l und auf der Autobahn 8,5 Liter Super auf 100 km. Der Durchschnittsverbrauch beträgt 7,1 l/100 km.

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

- + Der Anteil an Schadstoffen im Abgas ist sehr niedrig.

**Wirtschaftlichkeit\***

**Note 3,4**

**Betriebskosten** **Note: 3,5**

Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Mazda 2 1.5 nicht gerade sparsam mit dem teuren Super-Benzin umgeht, führt das zu höheren Kosten und somit einer nur mäßigen Note in diesem Kapitel.

**Werkstatt- und Reifenkosten** **Note: 3,5**

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

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

**Wertstabilität** **Note: 2,9**

Im Klassenvergleich lässt der kleine Mazda einen durchschnittlichen Restwertverlauf erwarten.

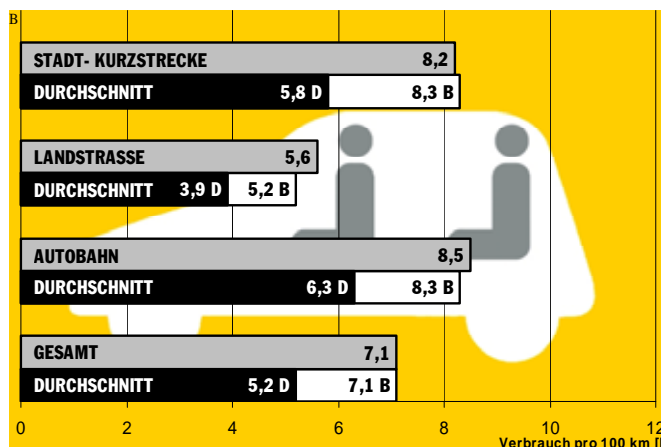
**Kosten für Neuanschaffung** **Note: 3,4**

Nicht billig - nicht teuer: Auch die Note für die Anschaffungskosten liegt noch im Klassendurchschnitt.

**Fixkosten** **Note: 2,9**

Auch bei den fixen Kosten bewegt sich der Mazda im Mittelfeld. Für die Kraftfahrzeugsteuer muss dank der niedrigeren Benzinbesteuerung weniger bezahlt werden und auch der Beitrag für die Haftpflichtversicherung liegt noch im Rahmen.

- Die Einstufung in die Vollkaskoversicherung ist jedoch schon relativ 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	1.3	1.3	1.5
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1348	4/1348	4/1498
Leistung [kW(PS)]	55(75)	63(86)	76(103)
Max.Drehmoment [Nm]bei U/min	121/3500	122/3500	137/4000
0-100 km/h[s]	14,0	13,2	10,4
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	168	172	188
Verbrauch pro 100 km [l]	6,5S	6,5S	7,1S
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/18/15	17/18/15	16/18/17
Steuer pro Jahr[Euro]	94	94	101
Monatliche Gesamt-Kosten[Euro]	372	403	426
Grundpreis[Euro]	11.950	14.200	15.000

**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	1498 ccm
Leistung	76 kW (103 PS)
bei	6000U/min
Maximales Drehmoment	137 Nm
bei	4000 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	195/45R16
Reifengröße (Testwagen)	<b>195/45R16W</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Trommel
Wendekreis links/rechts	<b>10,7 m/10,5 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	188 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,4 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3. Gang)	<b>6,4 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	<b>37,5 m</b>
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	<b>7,1 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>8,2/5,6/8,5 l</b>
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Herstellerangabe/Test	140 g/km/ <b>161 g/km</b>
Innengeräusch 130 km/h	<b>70 dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	3885 mm/1695 mm/1475 mm
Leergewicht/Zuladung	<b>1040 kg/445 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>240 l/560 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	500 kg/900 kg
Dachlast	50 kg
Tankinhalt	43 l
Reichweite	<b>605 km</b>
Allgemeine Garantie	3 Jahre / 100.000 km
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte *kursiv*

## Kosten

Monatliche Betriebskosten	<b>124 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten(geschätzt)	<b>46 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>78 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>192 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>440 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	16/18/17
Grundpreis	16.100 Euro

## Ausstattung

### Technik

ABS	Serie
Antriebsschlupf-Regelung	Serie
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Bremsassistent	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Regensensor (inkl. automatisches Fahrlicht)	Serie
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Reserverad, vollwertig	nicht erhältlich
Servolenkung	Serie
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer) (Energy-Paket)	580 Euro°

### Innen

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Audioanlage (mit CD/MP3)	Serie
Fahrersitz, höhenstellbar	Serie
Fensterheber, elektr. vorne/hinten (Energy-Paket)	Serie/580 Euro°
Isofix-Kindersicherungssystem	Serie
Klimaanlage/Klimaautomatik	Serie/300 Euro°
Lenkrad, höhen-/längseinstellbar	Serie
Rücksitzlehne und -bank umklappbar (60:40 geteilt)	Serie
Sitze, vorn, beheizbar (Energy-Paket)	580 Euro°
Skisack/Durchladelupe	nicht erhältlich
Zentralverriegelung	Serie

### Außen

Außenspiegel, elektrisch einstellbar/beheizbar	Serie
Lackierung Metallic	420 Euro°
Leichtmetallfelgen (16 Zoll)	Serie
Nebelscheinwerfer	Serie
Schiebe-Hubdach	nicht erhältlich

°im Testwagen vorhanden

## Testzeugnis

### Technik/Umwelt(Testergebnis)2,6

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

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 Oktober 2007