

## smart fortwo coupé 0.8 cdi pure (DPF offen)

Zweitüriges Mikrofahrzeug mit Steilheck (33 kW / 45 PS)

### ADAC Testergebnis

**Note 2,7**

Der wahre smart hat zwei Sitze, einen brauchbaren Kofferraum und kein Problem, einen Parkplatz zu finden. Das war schon bei der ersten Generation so, und auch die zweite führt dieses erfolgreiche Konzept weiter. Auf nur 2,7 m Länge (Vorgänger 2,5 m) finden zwei Leute erstaunlich gut Platz, die erhöhte Sitzposition bringt vor allem in der Stadt Vorteile bei der Übersicht. Fahrdynamisch kann der Kleine mit seinem sehr kurzen Radstand weniger begeistern, wohl aber mit den standfesten Bremsen. Insgesamt ist der smart sehr sicher, beim Crashtest konnte der Kleinwagen überzeugen, auch wenn smart sich die Seiten-/Kopfairbags extra bezahlen lässt. Überhaupt kostet so gut wie alles extra, was den moderaten Einstiegspreis von 11.360 Euro schnell relativiert. Insgesamt hat smart beim neuen vieles besser gemacht, beim Verbrauch darf man aber keine

Wunder erwarten - hier schluckt der neue mehr als der alte, auch wenn's der EU-Wert anders suggeriert. Aber Papier ist bekanntlich geduldig. **Karosserievarianten:** Coupe und Cabrio. **Konkurrenten:** keine.

- + **bequemer Ein- und Ausstieg**
- + **gute Sitze**
- + **einfache Bedienung**
- + **standfeste Bremsen**
- + **niedrige Unterhaltskosten**
- **magere Serienausstattung**
- **schwergängige und indirekte Lenkung**
- **teils bockige Federung**
- **mäßige Laufkultur des Dreizylinders**
- **schlechte Getriebeabstufung**



### Karosserie/Kofferraum

**Note 2,6**

#### Verarbeitung

**Note: 2,7**

- + Die Grundstruktur der Karosserie bildet die Sicherheitszelle, von außen erkennbar an der stets schwarzen oder silbernen Lackierung; sie besteht aus hochfestem Stahl. An die Zelle angebaut sind die Kunststoff-Karosserieteile, die entweder lackiert oder durchgefärbt sind. Reparaturen können relativ kostengünstig durchgeführt werden, was sich auch günstig bei der Versicherungseinstufung auswirkt. Ebenso ist ein Tausch der "Body-Pannels" zur Änderung der Außenfarbe recht einfach durchführbar. Alle Karosserieteile weisen eine gute Verarbeitung auf. Die Kunststoffelemente im Innenraum sitzen passgenau, wirken aber nicht besonders hochwertig. Die Polster sind sauber verarbeitet. Auf Wunsch gibt's ein großes Panoramaglasdach. Gegen Aufpreis sind ein Grundgepäck- und ein Fahrradträger zu haben.
- Die Schweller sind nicht ausreichend gegen Verschmutzen von außen geschützt. Es gibt kein Reserverad, das Pannenset, mit dem nur kleinste Beschädigungen notdürftig repariert werden können, kostet Aufpreis.

#### Sicht

**Note: 2,5**

Bei der ADAC-Rundumsichtmessung erreicht der neue smart

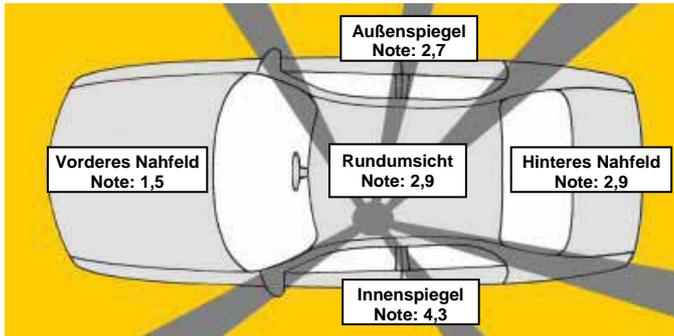
fortwo ein zufriedenstellendes Gesamtergebnis

- + Der Fahrer hat durch das erhöhte Sitzen einen guten Überblick auf das Verkehrsgeschehen, sieht gut nach vorn und zur Seite, weil die A-Säulen schmal genug sind. Auch lassen sich die Abmessungen der immer noch sehr kurzen Karosserie gut abschätzen.
- Die hinteren Fensterpfosten sind breit und sichtbehindernd,



Die breite Dachsäule verhindert zusammen mit der Kopfstütze des Beifahrersitzes eine bessere Sicht.

insbesondere, wenn der Beifahrersitz weit zurückgeschoben ist und mit der integrierten Kopfstütze die Sicht zusätzlich einschränkt. Im Innenspiegel sieht man wenig, zudem kann man nicht weit nach hinten sehen, weil die obere Fensterkante zu niedrig ist.



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.

### Ein-/Ausstieg

**Note: 2,3**

- + Die erhöhte Karosserie erlaubt bequemes, verhältnismäßig aufrechtes Einsteigen, die Sitze haben eine angenehme Höhe. Die großen Türen mit den praktischen Griffen lassen sich auch in engen Parklücken weit genug öffnen, weil sie verhältnismäßig dünn und oben wenig eingezogen sind. Zum Ent- und Verriegeln der Türen und der Heckklappe ist eine Fernbedienung vorhanden.
- An dem vorspringenden Armaturenbrett stößt man sich beim Einsteigen leicht das Knie.

### Kofferraum-Volumen\*

**Note: 3,1**

Im Kofferraum findet Gepäck bis zu einem Volumen von 195 Litern Platz. Der Laderaum kann auch gut bis zum Dach beladen werden. Die Beifahrersitzlehne ist nach vorn klappbar.



Mit 195 l Volumen ist der Kofferraum des fortwo um 50 l gegenüber seinem Vorgänger gewachsen.

### Kofferraum-Zugänglichkeit

**Note: 2,6**

Der Kofferraumboden ist wegen des darunter liegenden Motors hoch; so muss das Gepäck beim Einladen 74 cm angehoben werden.

- + Die unten angeschlagene Klappe dient geöffnet auch als "Lade-

rampe" oder Sitz beim Picknick (bis 100 kg belastbar). Das Format des Kofferraums ist praktisch.

- Die Öffnungsprozedur für den Kofferraum ist sehr umständlich, zuerst wird an der Heckklappe die separate Scheibe entriegelt, dann diese fummelig hochgeklappt, weil kein Griff oder dergleichen vorhanden ist; anschließend muss die unten angeschlagene Klappe links und rechts entriegelt werden, um dann geöffnet werden zu können - dies erfordert zwei Hände oder eine gute Portion Geschicklichkeit. Unschön: Der untere Teil der Kofferraumklappe fällt beim Öffnen ungedämpft nach unten.

### Kofferraum-Variabilität

**Note: 2,8**

- + Obwohl das Auto sehr klein ist, lassen sich auch längere Gegenstände (z.B. Strandliege) gut mitnehmen, denn man kann die Beifahrerlehne vorklappen (Handhabung etwas umständlich). Das Trenn-Netz und die Gepäckabdeckung gibt's beim "pure" nur gegen Aufpreis.
- Es fehlt eine Ablage für kleines Einkaufsgepäck.

### Innenraum

**Note 2,6**

### Bedienung

**Note: 2,3**

- + Alle wichtigen Schalter und Hebel sind gut zugänglich und funktionell, man kommt mit der Handhabung des Fahrzeugs bereits nach kurzer Zeit gut zurecht. Der große Tacho liegt im Blickfeld, Uhr und Drehzahlmesser sind ebenfalls übersichtlich (Aufpreis). Das Lenkrad ist ergonomisch einwandfrei angeordnet, obwohl es nicht einstellbar ist. Die Handhabung des automatisierten Schaltgetriebes ist zunächst gewöhnungsbedürftig, aber dann einfach. Elektrische Fensterheber kosten Aufpreis (die Schalter sind etwas weit hinten in der Türverkleidung, so dass man sich den Arm verrenken muss), elektrisch einstellbare und beheizbare Außenspiegel gibt es als Extra. Erfreulich: Sogar ein Navigationssystem ist gegen Aufpreis zu haben. Das Radio (Option) befindet sich in optimaler Position und lässt sich einfach bedienen. Auch die Klimatisierungsschalter liegen übersichtlich, Heizung und Lüftung können einfach gesteuert werden (Klimaanlage auf Wunsch). Unter den vielen praktischen Ablagen ist besonders der Flaschenhalter zu erwähnen, in den selbst eine große Mineralwasser-Flasche passt - aber wieder nur gegen Aufpreis.



Der Fahrerplatz ist gut verarbeitet und weitgehend funktionell.

- Nachts sind durch die dann ungünstige Farbgebung die Instrumente schlecht abzulesen. Die Fensterheber funktionieren nur mit Zündung. Den Deckel für das Handschuhfach muss man extra bezahlen, das Fach an sich ist klein.



Bei einem Preis von 11.360 Euro hat es nicht einmal ein Deckel für das Handschuhfach in den Wagen geschafft. Dieser kostet Aufpreis.

### Raumangebot vorne\* Note: 2,6

- + Auf dem Fahrersitz finden auch Personen bis zu einer Größe von fast 1,95 m bequem Platz. Durch die große Kopffreiheit (auch zur Frontscheibe) und die großen Glasflächen kommt kein Gefühl der Enge auf. Da der Beifahrer weiter hinten sitzt als der Fahrer, ist genügend Ellenbogenfreiheit vorhanden, obwohl die gemessene Innenbreite gering ist.

### Komfort Note 3,1

#### Federung Note: 3,2

Auf kurzen Strecken ist der Federungskomfort akzeptabel, weniger jedoch bei längeren Fahrten, dann stört das latente "Hüpfen". Die Federung spricht zwar recht gut an, schluckt kleinere Unebenheiten passabel (besser als beim Vorgängermodell), ist aber bei größeren Fahrbahnerhebungen überfordert. Dann hüpft und schaukelt die Karosserie, und wenn es um Kurven geht, auch über die Diagonale.

#### Sitze Note: 2,3

- + Die straffen, gut konturierten Sitze bieten selbst sehr großen Personen genügend Halt und annehmbaren Komfort. Die Sitzposition des Fahrers ist entspannt, auch ohne Höheneinstellung und variable Lendenwirbelstütze. Er kann seine Beine und Füße gut abstützen.
- Haltegriffe am Dachhimmel sucht man vergebens.

#### Innengeräusch Note: 4,1

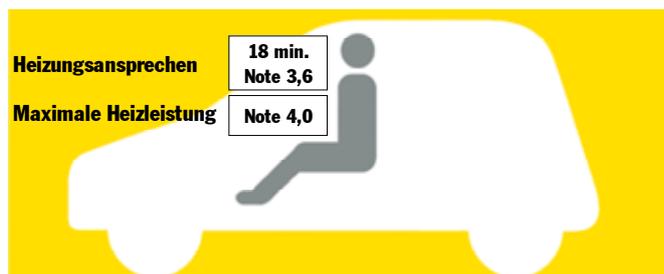
- Der Geräuschpegel im Innenraum ist sehr hoch, zwar ohne unangenehme Brummfrequenzen, dennoch ist der Motor stets präsent. Bei höherem Tempo machen sich auch Windgeräusche breit.

#### Heizung, Lüftung Note: 3,5

(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Kältekammer)  
Eine Klimaanlage mit Staub- und Pollenfilter gibt es gegen Auf-

preis.

- Der kleine Diesel geht mit dem Kraftstoff recht genügsam um, entsprechend gering ist seine Abwärme. So dauert es lange, bis die Heizung anspricht und auch die Heizwirkung ist eher schwach.



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

### Motor/Antrieb Note 3,4

#### Fahrleistungen\* Note: 2,8

Der kleine 0,8-l-Dreizylindermotor macht, was er kann - und verhilft dem leichten Kleinstwagen zu akzeptablen Fahrleistungen. Trotzdem sollte Überholen auf der Landstraße wohl geplant sein. Es ist sinnvoll, den besonders bei mittleren Drehzahlen munteren Motor nicht auszudrehen, da ihm über 3.500 U/min spürbar die Luft ausgeht.

#### Laufkultur Note: 4,0

- Der kleine Dreizylinder schlägt sich wacker, reicht seine Arbeit unter Vollast aber auch an die Insassen weiter; so vibriert etwa um 2.000 U/min das Sitzgestell deutlich und unangenehm für die Insassen. Da sehr häufig die maximale Leistung abgefordert wird, um im Verkehrsfluss mitschwimmen zu können, stresst die schlechte Laufkultur auf langen Strecken.

#### Schaltung Note: 3,0

Der Gangwechsel ist wahlweise manuell (ohne zu Kuppeln) oder vollautomatisch möglich (Softtouch gegen Aufpreis). Die Schalt-pausen beim Gangwechsel sind zwar immer noch vorhanden, aber jetzt kürzer als beim Vorgängermodell und stören weniger. Zudem gibt es nun nur noch fünf Gänge, weshalb weniger Gangwechsel erforderlich sind.

- Gerade für den Dieselmotor ist die Schaltcharakteristik bei der optionalen Automatikfunktion schlecht abgestimmt. Das Getriebe schaltet zu spät, der Motor wird teilweise in einem ungünstigen Leistungsbereich gehalten und dreht unnötig hoch.

#### Getriebeabstufung Note: 4,5

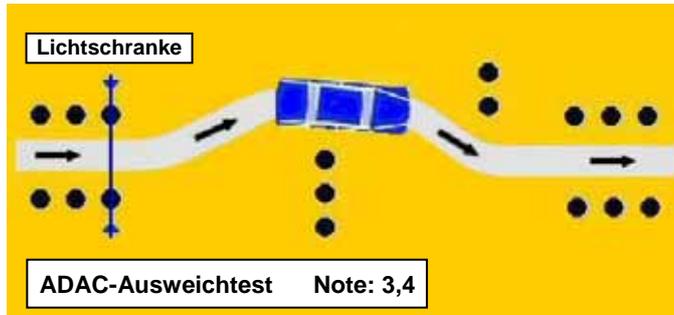
- Für die stärkeren Benzin-Varianten mögen die Abstufungen des Fünfgang-Getriebes passen, beim kleinen Dieselmotor können sie aber nicht überzeugen. Besonders der Sprung vom 4. zum 5. Gang ist deutlich zu groß, hier fehlt eindeutig ein Gang dazwischen - sechs Fahrstufen wie beim Vorgänger wären also sinnvoller.

### Fahreigenschaften Note 3,0

#### Fahrstabilität Note: 3,4

Der Smart hält auf besseren Straßen akzeptabel den Kurs, wird aber auf unebener Straße unruhig, vor allem, wenn es auch um

die Kurve geht - dann muss am Lenkrad korrigiert werden. Die Traktionskontrolle sorgt für besseres Weiterkommen auf rutschigem Untergrund. Beim ADAC-Ausweichtest hinterlässt der smart einen sehr durchwachsenen Eindruck; in Phase 1 verhält er sich wie die meisten Autos problemlos. Aber in Phase 2 greift dann das ESP derart rigoros ein, dass der smart praktisch nicht mehr lenkbar ist und extrem untersteuert - damit baut er massiv Geschwindigkeit ab, kann aber nicht auf Kurs gehalten werden. Positiv ist anzumerken, dass sich keinerlei Schleuder- oder Kipptendenzen zeigen, dahingehend regelt ESP effektiv.



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: 3,0

In Kurven untersteuert der Wagen deutlich, bei flotter Fahrt muss der Fahrer kräftig Einlenken; gleichzeitig stellt die Lenkung stark zurück, so dass das kleine Auto sehr unhandlich wirkt. Mit der optionalen Servolenkung wird das Rückstellmoment am Lenkrad geringer. Die möglichen Kurvengeschwindigkeiten sind schon aufgrund der schmalen Vorderräder eher gering, vor allem auf weniger griffigem Untergrund. Dieses Verhalten ist aber meist unkritisch, weil das ESP dafür sorgt, dass automatisch Gas weggenommen und das Fahrzeug abgebremst wird.

### Lenkung\* Note: 3,7

Trotz winziger Abmessungen ist der Smart nicht gerade handlich. Das liegt einerseits an der indirekten Lenkung (über drei Umdrehungen von Anschlag zu Anschlag), andererseits an der Schwergängigkeit gerade beim Rangieren. Hier ist die optionale Servolenkung sehr zu empfehlen, mit ihr reduziert sich der Kraftaufwand deutlich - allerdings nicht die indirekte Übersetzung.

- + Mit 9,15 m ist der Wendekreis angenehm klein.
- In Kurven stellt das Lenkrad stark zurück.

### Bremse Note: 1,9

- + Mit einem durchschnittlichen Bremsweg aus 100 km/h bis zum Stillstand von 37,5 m erreicht der smart ein gutes Ergebnis (Mittel aus 10 Messungen, halbe Zuladung, Serienreifen). Dabei zeigt sich die Bremsanlage standfest, es ist auch bei sehr hoher Beanspruchung kein Fading feststellbar.
- Die Kinematik des Bremspedals ist nicht optimal, weil es nicht wie üblich hängend, sondern stehend angeordnet ist; dadurch ist eine Dosierung nicht so feinfühlig möglich, weil der Fahrer seinen Fuß beim Bremsen nicht am Boden abstützen kann.

## Sicherheit Note 2,2

### Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme Note: 2,6

- + Alle smart verfügen serienmäßig über ABS, das elektronische Stabilitätsprogramm ESP und einen Bremsassistenten. Unbeabsichtigtes Losfahren beim Starten des Motors ist nicht möglich, da das Anlassen nur bei Getriebestellung N möglich ist.

### Passive Sicherheit - Insassen Note: 1,8

- + Die Frontairbags sind serienmäßig, kombinierte Kopf-/Seitenairbags kosten extra. Beim Crashtest nach EuroNCAP-Norm erreicht der neue smart fortwo vier von fünf möglichen Sternen für gute Insassensicherheit. Die intergrierten Kopfstützen bieten Personen bis zu einer Größe von 1,85 sehr guten Schutz; sie haben einen knappen Abstand zum Kopf und können so optimal wirken. An den stabilen, griffgerechten Außentürgriffen lässt sich hohe Zugkraft aufbringen, so kann man nach einem Unfall verklemmte Türen leichter öffnen.

### Kindersicherheit Note: 2,3

- + Auf dem Beifahrersitz ist mit dem vorhandenen Gurtsystem ein Kindersitz sicher zu befestigen, der Gurt ist lang genug und der Abstand zwischen Gurtanlenkpunkt und Gurtschloss optimal groß. Gegen Aufpreis gibt es Isofix-Befestigungsösen, dann lässt sich der Beifahrerairbag auch manuell abschalten und es dürfen rückwärtsgerichtete Babyschalen montiert werden.

### Fußgängerschutz Note: 3,0

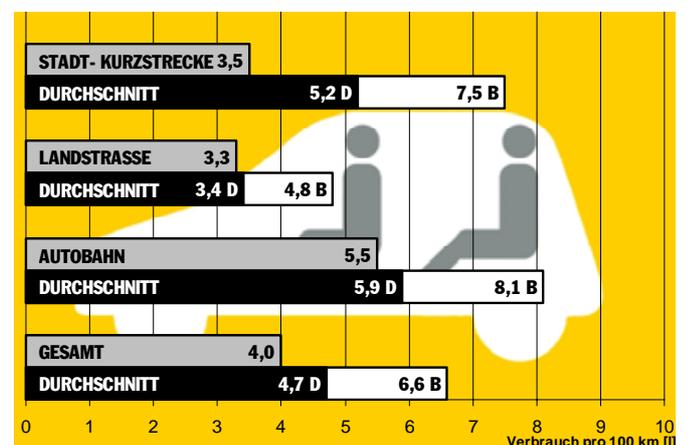
- Beim Fußgängerschutz schneidet der neue Kleinstwagen nur durchschnittlich ab, er erhält nach EuroNCAP-Norm zwei von vier möglichen Sternen.

## Verbrauch/Umwelt Note 2,2

### Verbrauch\* Note: 2,0

Beim ADAC-Autobahnzyklus, der mit maximal 130 km/h gefahren wird, verbraucht der kleine smart 5,5 l/100 km.

- + Auf dem Prüfstand erreicht der fortwo cdi einen Verbrauch von 3,5 l innerorts und 3,3 l Diesel pro 100 km außerorts. Zusammen mit dem Autobahnverbrauch ergibt sich so ein Durchschnittswert von niedrigen 4,0 l/100 km.
- Insgesamt stellt sich beim Spritkonsum ein zwiespältiges Bild ein.



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

Verbrauchswerte unter vier Liter pro 100 km erreicht man nur mit extrem zurückhaltender Fahrweise (maximal 90 km/h usw.). Wer den smart im normalen Straßenverkehr mitschwimmen lässt, ist zwangsweise mit einem hohen Volllastanteil unterwegs und wird so eher Durchschnittswerte um die fünf Liter erreichen. Ausstattungsdetails wie Klimaanlage (auch wenn sie nicht benutzt wird) erhöhen zusätzlich den Verbrauch. Ein echtes Dreiliter-Auto ist der smart fortwo cdi nicht - auch wenn Mercedes gerne damit wirbt.

### Abgas

**Note: 2,4**

Die Schadstoffanteile im Abgas bewegen sich im zufriedenstellenden Bereich. Der offene Partikelfilter bringt nicht viel, auch ohne ihn erreicht der moderne cdi-Motor die strengen Grenzwerte der Euro4-Norm. Allerdings erhöht er unnötig den Verbrauch - der Filter in dieser Form ist also ein reines Politikum, und im Hinblick auf den CO2-Ausstoß zudem eher umweltschädlich.

### Wirtschaftlichkeit\*

**Note 0,6**

#### Betriebskosten

**Note: 0,6**

- + Die Formel zum Sparen: Günstiger Kraftstoffverbrauch, kombiniert mit dem nicht ganz so teuren Dieseldieselfkraftstoff, ergibt niedrigere Betriebskosten.

#### Werkstatt- und Reifenkosten

**Note: 2,2**

Alle 15.000 km oder alle 12 Monate ist ein Ölwechsel-Service, alle 30.000 km oder alle zwei Jahre eine Wartung fällig. Der kleine 0,8 Liter Dieselmotor besitzt eine Steuerkette, die einen oftmals teuren Wechsel des Zahnriemens überflüssig macht.

- + Smart verbaut nach eigenen Angaben langlebige Verschleißteile und gewährt eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.
- Die teuren Preise für die Werkstattstunde sowie erhöhte Kosten für den Reifenersatz verhindern eine noch bessere Benotung.

#### Wertstabilität

**Note: 0,7**

- + Der smart ist sowohl als Benziner wie Diesel bekanntlich sehr wertbeständig und wird sich auch gebraucht gut verkaufen lassen.

### Kosten für Neuanschaffung

**Note: 2,8**

Die Kosten für die Neuanschaffung liegen im zufriedenstellenden Bereich.

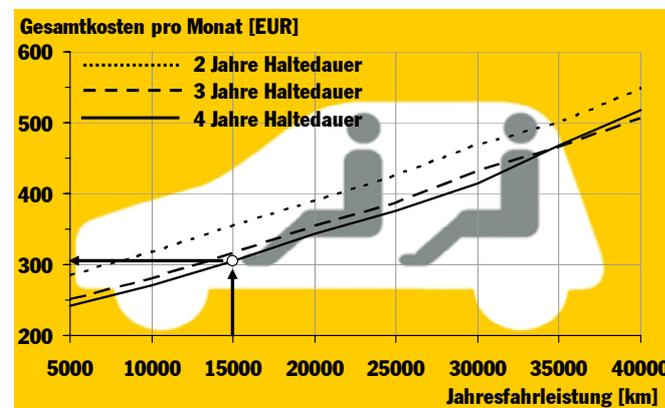
- Allerdings ist das nur die halbe Wahrheit - denn zum Einstiegspreis addieren sich noch unzählige Extras, will man nicht einfach nur die Karosserie mit vier Rädern und Lenkrad. Selbst der Deckel fürs Handschuhfach kostet Aufpreis. Aschenbecher, Becherhalter, Servolenkung, Seitenairbags, Gepäckraumabdeckung, Radio, elektrische Fensterheber oder Außenspiegel, selbst die einfachsten Dinge gibt es nur als kostenpflichtige Extras.

### Fixkosten

**Note: 2,0**

In der Haftpflichtversicherung ist der smart fortwo cdi weniger günstig eingestuft, ebenso bei der Teilkasko - hier verlangen die Versicherer etwas mehr Geld. Zwar ist die Steuer für Dieselmotoren höher als bei Benzinern, jedoch fällt das bei dem kleinen Hubraum von gerade einmal 0,8 Litern kaum ins Gewicht.

- + Günstig dagegen ist die Einstufung in der Vollkaskoversicherung.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Autokosten (Beispiel: 304 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

### Die Motorvarianten

### in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.0	1.0	1.0 turbo	1.0 turbo	0.8 cdi
Aufbau/Türen	SR/3	SR/3	SR/3	SR/3	SR/3
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/999	3/999	3/999	3/999	3/799
Leistung [kW(PS)]	45(61)	52(71)	62(84)	72(98)	33(45)
Max.Drehmoment [Nm]bei U/min	89/3000	92/4500	120/3250	140/3500	110/2000
0-100 km/h[s]	16,7	13,3	10,9	9,9	19,8
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	145	145	145	155	135
Verbrauch pro 100 km [l]	5,6S	5,8S	6,0S	6,3SP	4,0D
Versicherungsklassen KH/VK/TK	12/11/12	12/11/12	12/12/12	14/16/17	15/12/14
Steuer pro Jahr[Euro]	67	67	67	67	133
Monatliche Gesamt-Kosten[Euro]	307	312	347	422	307
Grundpreis[Euro]	9.650	10.150	12.300	16.490	11.360

#### Aufbau:

ST = Stufenheck  
 SR = Schrägheck  
 CP = Coupe  
 CA = Cabriolet  
 RO = Roadster  
 KB = Kombi  
 KT = Kleintransporter  
 TR = Transporter  
 GR = Großraumlimousine  
 BU = Bus

#### Versicherung:

KH = KFZ-Haftpfl.  
 VK = Vollkasko  
 TK = Teilkasko

#### Kraftstoff:

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

## Daten und Messwerte

3-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro4, 3L
Hubraum	799 ccm
Leistung	33 kW (45 PS)
bei	3800 U/min
Maximales Drehmoment	110 Nm
bei	2000 U/min
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	5-Gang-automatisiertes Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie vorne/hinten)	155/65R15 / 175/55R15
Reifengröße (Testwagen)	<b>175/55R15T</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Trommel
Wendekreis links/rechts	<b>9,15 m/9,05 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	135 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	19,8 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3. Gang)	<b>13,7 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	<b>37,5 m</b>
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	<b>4,0 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>3,5/3,3/5,5 l</b>
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Herstellerangabe/Test	88 g/km/ <b>105 g/km</b>
Innengeräusch 130 km/h	<b>74 dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	2695 mm/1559 mm/1542 mm
Leergewicht/Zuladung	<b>815 kg/235 kg</b>
Kofferraumvolumen	<b>195 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	- / -
Dachlast	-
Tankinhalt	33 l
Reichweite	<b>825 km</b>
Allgemeine Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	6 Jahre

ADAC-Testwerte *kursiv*

## Kosten

Monatliche Betriebskosten	<b>70 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten	<b>37 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>62 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>135 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>304 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	15/12/14
Grundpreis	11.360 Euro

## Ausstattung

### Technik

ABS	Serie
Automatikgetriebe	300 Euro
Berganfahrhilfe	Serie
Bremsassistent	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Regensensor	100 Euro
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Reserverad, vollwertig	nicht erhältlich
Servolenkung	460 Euro

### Innen

Airbag, Seite (inkl. Kopfbereich)	290 Euro
Audioanlage	450 Euro°
Beifahrersitzlehne umklappbar	Serie
Drehzahlmesser	145 Euro°
Fahrersitz, höhen-/neigungseinstellbar	nicht erhältlich
Fensterheber, elektrisch vorne	250 Euro°
Isofix-Kindersicherungssystem (für Beifahrersitz)	80 Euro
Klimaanlage/-automatik	900 Euro/nicht erhältlich
Lenkrad, höhen-/längseinstellbar	nicht erhältlich
Sitzbezüge, Leder	450 Euro
Sitze, vorn, beheizbar	255 Euro
Zentralverriegelung	Serie

### Außen

Alarmanlage	300 Euro
Außenspiegel, elektrisch einstell-/beheizbar	185 Euro
Nebelscheinwerfer	185 Euro
Panorama-Glasdach	250 Euro
Schiebe-Hubdach	nicht erhältlich

°im Testwagen vorhanden

## Testzeugnis

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

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 Oktober 2007