

Mazda 2 1.3 Impression

Fünftüriger Kleinwagen mit Schrägheck (63 kW / 86 PS)

ADAC Testergebnis

Note 2,5

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 Van-Form und geht in Richtung konventioneller Kleinwagen. Der Neue fährt dynamischer und sieht gefälliger aus, im Raumangebot gibt es aber vor allem hinten Abstriche und auch das Kofferabteil ist kleiner. Der kultiviert laufende 1,3 Liter Benzinmotor sorgt für gute Fahrleistungen, verlangt aber nach Drehzahlen. Dadurch ist er nicht gerade sparsam im Verbrauch. Aktive und passive Sicherheit befinden sich auf dem Stand der Technik, dafür sorgen die vielen Airbags und das serienmäßige Antischleuder-System (bei Mazda heißt es DSC). Fazit: Insgesamt ein solider, flott gestylter Kleinwagen, der zuverlässig sein dürfte. Allerdings sitzt man hinten eng, mit kurzen Kopfstützen und ohne Ablagen. Auch nicht besonders sparsam und nicht gerade billig: 15.100 €. **Karosserievarianten:**

keine. **Konkurrenten:** Citroen C3, Fiat Grande Punto, Ford Fiesta, Honda Jazz, Opel Corsa, Peugeot 207, Renault Clio, Seat Ibiza, Skoda Fabia, Toyota Yaris, VW Polo.

- + gute Verarbeitung
- + leichte Bedienung
- + viel Serienausstattung
- + sehr sichere Straßenlage
- + hohe Zuverlässigkeit
- kein Schiebedach erhältlich
- hinten wenig Kniefreiheit
- kurze Rücksitzkopfstützen
- keine Automatik zu haben



Karosserie/Kofferraum

Note 3,0

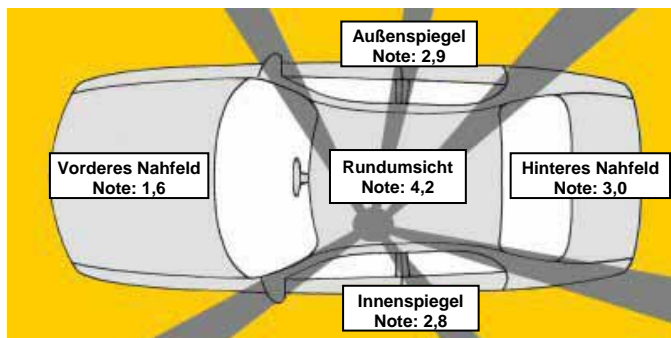
Verarbeitung

Note: 3,0

- + Der neue Mazda 2 ist völlig neu gestaltet, hat jetzt nicht mehr das Vanformat, sondern ist mehr konventioneller Kleinwagen. Auch ist er kürzer als sein Vorgänger (bei unverändertem Radstand), was ihn leichter aber auch enger macht. Die Verarbeitung der Karosserie macht einen recht soliden Eindruck, etwas enttäuschend sind

die sichtbaren Schweißpunkte sowie der unten völlig offene Motorraum. Die Kunststoffe im Innenraum wirken gut verarbeitet, sehen jedoch nicht allzu hochwertig aus.

- Die Türschweller sind gegen Verkratzen ungeschützt, die Ausschnitte können verschmutzen. Auf dem Dach dürfen nur 50 kg transportiert werden. Auf die seitlichen 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, um es zu erreichen muss der Kofferraum ausgeräumt sein. Für das defekte Rad ist die Mulde zu klein.



Sicht

Note: 3,0

- + Die kompakten Abmessungen lassen sich gut abschätzen, durch die abfallende Front sieht man nach vorn gut. Die Außenspiegel sind beheizt. Die Kopfstützen der Rücksitze lassen sich bei Nichtbenützung der Rückbank weit nach unten schieben, was die Sicht nach hinten verbessert.
- 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 unbedingt üblich.

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.



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

Ein-/Ausstieg

Note: 2,9

Türschweller sind niedrig und die Flächen der Vordersitze haben eine angenehme Höhe, was den Zustieg erleichtert. Allerdings nur kleinen Personen, denn größere stoßen sich leicht den Kopf am tiefen Türrahmen. Hinten wird der Zustieg durch eine relativ hohe Schwellerkante (von innen betrachtet) erschwert. Zudem ragen die rückwärtigen Radkästen weit nach vorne, was die Türen schmal macht, und der kurze Fußraum wirkt sich hinderlich für Personen mit großen Schuhen aus. Insgesamt also nicht besonders bequem und einiges schlechter als beim Vorgänger. Um die Türen auf- und abzusperrern gibt es eine Fernbedienung, allerdings mit kleinen, verwechselbaren Tasten.

Kofferraum-Volumen*

Note: 2,9

Der Kofferraum fasst 240 l, etwa 30 Liter weniger als beim Vorgänger, das ist aber noch durchschnittlich. Wird die Rücksitzbank vorgeklappt, 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: 3,2

- + Die Kofferraumklappe lässt sich leicht und auch für größere Personen weit genug aufklappen. Die Ladeöffnung ist groß.
- Beim Entriegeln der Heckklappe macht man sich am Gummidruckknopf die Finger schmutzig. Koffer müssen über eine hohe Bordwand gewuchtet werden. Mit Vorklappen der Rücksitzlehnen entsteht eine hohe Stufe, die das Verschieben des Gepäcks behindert. Der Nadelfilzteppich lässt sich schwierig säubern (kann

aber herausgenommen werden). Die Beleuchtung ist schwach. Die Heckklappe lässt sich nicht unabhängig von den Türen absperren; beim Zuklappen kann man sich an der Griffmulde die Hand stauchen.

Kofferraum-Variabilität

Note: 2,8

- + Die asymmetrisch geteilte Rücksitzlehne lässt sich leicht vorklappen (auch von hinten aus), die Kopfstützen können eingesteckt bleiben.
- Bei unvorsichtigem Zurückklappen der Rücksitzlehnen können die Gurtbänder eingeklemmt und beschädigt werden. Für kleines Einkaufsgepäck fehlen Ablagefächer.

Innenraum

Note 2,8

Bedienung

Note: 2,3

- + Die Bedienung ist insgesamt einfach, wichtige Funktionen liegen griffgerecht in Lenkradnähe. Das Lenkrad ist neigungseinstellbar. Fahrlicht sowie Scheibenwischer schalten sich sensorgesteuert zu. Die verspielt aufgebaute Radiobedienung liegt vorbildlich weit oben und ist recht einfach zu handhaben, die Radioschalter im Lenkrad sind kaum erforderlich. Die Klimatisierung befindet sich darunter aber immer noch an übersichtlicher Stelle, eingestellt wird mit sinnfälligen Drehreglern. Ein Bordcomputer informiert unter anderem über Kraftstoffverbrauch und Reichweite. Vorne gibt es ausreichend Ablagen, das Handschuhfach ist übersichtlich aber unbeleuchtet.
- Fahrer und Beifahrer müssen sich zum Schließen voll geöffneter Türen weit aus dem Auto lehnen, weil die Griffe dann zu weit weg sind. Das Lenkrad ist nicht längseinstellbar. Das Abblendlicht hat keine Kontrollleuchte. Es gibt auch keine Kühlmitteltemperaturanzeige, sondern nur eine Kontrollleuchte. Der Tacho ist bei eingeschaltetem Licht mäßig ablesbar: rote Ziffern auf silbernem Untergrund. Die Schalter für die Fensterheber (nur Fahrerfenster mit Antippautomatik) und Außenspiegel sind unbeleuchtet; die Fensterheber funktionieren nur bei eingeschalteter Zündung. Die Heizungseinsteller haben zu kleine Piktogramme. Es fehlen Flaschenhalter. Hinten gibt es keine Beleuchtung und keine Ablagen.



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 Personengröße von 1,85 m einstellen. Kopffreiheit und Innenbreite sind üppig, entsprechend großzügig ist das Raumgefühl.

Raumangebot hinten*

Note: 4,0

- Hinten geht es deutlich beengter zu, sind die Vordersitze zurückgeschoben, reicht die Kniefreiheit nur noch für knapp 1,70 m gro-

ße Mitfahrer. Durch den geringen seitlichen Abstand zum Dach kommt leicht ein Gefühl der Enge aus. Zu zweit reicht die Innenbreite, zu dritt wird es unerträglich eng.

Komfort

Note 2,7

Federung

Note: 3,0

Der neue Mazda 2 hat ein eher straff ausgelegtes Fahrwerk. Längere Bodenwellen bereiten dem Fahrzeug kaum Probleme und werden recht gut gemeistert; kleinere, kaum sichtbare Unebenheiten (auch auf der Autobahn) sorgen jedoch dafür, dass die Achsen öfters stoßen. Dennoch, für Kleinwagenverhältnisse liegt der Wagen meist ziemlich ruhig auf der Fahrbahn. Auch die Wankbewegungen bei schnellem Richtungswechsel, sowie die Seitenneigung bei Kurvenfahrt sind nicht allzu ausgeprägt.

Sitze

Note: 2,6

- + Die Vordersitze sind straff gepolstert und dennoch bequem genug, nur die Lehnen bieten im Lordosen- und Schulterbereich etwas zu wenig Unterstützung. Der Fahrersitz sorgt für eine entspannte Haltung, unterstützt durch die Höheneinstellung (dabei ändert sich auch die Neigung). Die Rückbank ist ebenfalls ziemlich straff gefedert, hat dazu noch eine hohe Lehne, mit angenehmer Neigung.
- Erwachsene haben auf der Rückbank kaum Unterstützung für die Oberschenkel, weil die Fläche zu wenig nach hinten geneigt ist. Auch fehlen hinten Haltegriffe.

Innengeräusch

Note: 2,8

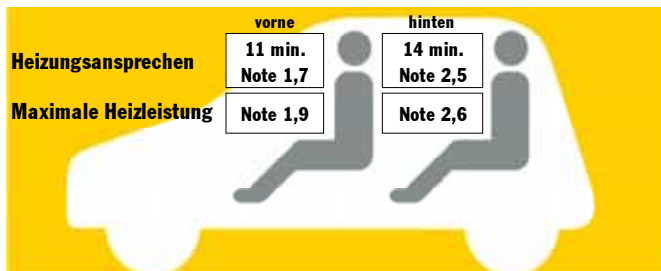
Die Lautstärke im Innenraum ist bei 130 km/h durchschnittlich, wird aber bei weiter steigender Geschwindigkeit ziemlich hoch, sodass Unterhaltung schwierig wird. Immerhin stören keine unangenehmen Frequenzen.

Heizung, Lüftung

Note: 2,2

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

- + Die Heizwirkung ist vorn gut, nach kurzer Zeit werden angenehme Temperaturen erreicht. Hinten dauert es etwas länger, bis die Luft erwärmt ist. Die Klimaanlage ist Serie, eine Klimaautomatik gibt es für 300 Euro extra. Im Energy-Paket sind beheizbare Vordersitze enthalten.
- Fahrer und Beifahrer sind wegen des geringen Abstandes zur sehr schrägen Frontscheibe ziemlich stark der Sonnenbestrahlung ausgesetzt. Die hinteren Türfenster lassen sich nicht vollständig öffnen.



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

Motor/Antrieb

Note 2,6

Fahrleistungen*

Note: 2,7

Der kleine Mazda realisiert bereits mit dem 86 PS starken 1,3 Liter-Einstiegsmotor recht gute Fahrleistungen. Dazu muss er aber ausgedreht werden, denn besonders elastisch ist er nicht. So sind Überholvorgänge gut zu bewerkstelligen und auch auf der Autobahn kann problemlos mit dem übrigen Verkehr mitgehalten werden.

Laufkultur

Note: 2,5

Der Motor läuft ruhig und kultiviert, dreht vibrationsarm aus und wirkt selten angestrengt.

Schaltung

Note: 2,0

- + Die Gänge lassen sich leicht wechseln, sind präzise geführt, bei kurzen Wegen. Der Rückwärtsgang ist geräuschlos einlegbar, selbst wenn Eile geboten ist.

Getriebeabstufung

Note: 3,0

Die ersten vier Gänge sind gut abgestuft, die Übergänge passen. Nur der Drehzahlsprung zum fünften ist etwas groß. Bei hohem Autobahntempo sind noch Drehzahlreserven vorhanden.

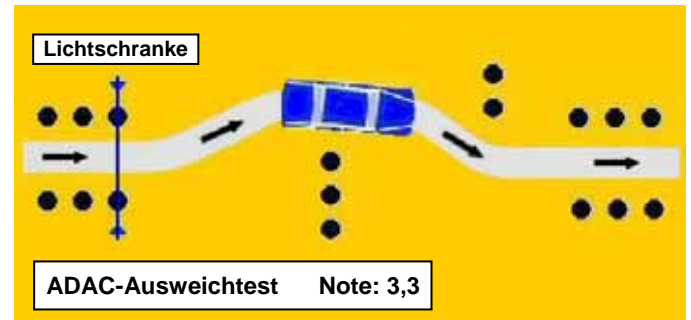
Fahreigenschaften

Note 1,8

Fahrstabilität

Note: 1,2

- + Die Richtungsstabilität ist gut, der Wagen hält sicher den Kurs. Längsrippen in der Fahrbahn und Seitenwind beeindruckten nur wenig, das Fahrgefühl ist sicher. Die Traktionskontrolle verhindert durchdrehende Antriebsräder, bei zu forciertem Anfahren auf weniger griffigem Untergrund. ADAC-Ausweichetest: Das Fahrzeug fährt in allen Phasen sicher und gut beherrschbar, Das leichte Überschieben wird spontan und effektiv vom Antischleudersystem DSC unterdrückt.



Beim ADAC-Ausweichetest 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 Eigenlenkverhalten ist untersteuernd ausgelegt, d.h. der Wagen neigt eher zum Schieben über die Vorderräder. Bei zu hohem Tempo regelt auch hier das Antischleudersystem DSC, durch Gaswegnahme und gezieltes Abbremsen der einzelnen Räder.

Lenkung*

Note: 2,3

- + Die Lenkung spricht sehr schnell an, fast schon etwas hektisch. Sie ist präzise und vermittelt dem Fahrer genügend Kontakt zur Fahrbahn. Durch die direkte Auslegung, die geringen notwendigen Kräfte am Lenkrad fährt der kleine Wagen handlich; der Wendekreis ist mit 10,6 m durchschnittlich.

Bremse

Note: 1,7

- + Die Bremse spricht gut an und lässt sich fein dosieren. Die Bremswirkung ist gut, nur 37,5 m sind erforderlich, um aus Tempo 100 zum Stillstand zu kommen (Mittelwert aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Serienreifen).

Sicherheit

Note 2,8

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Note: 2,8

- + Der Mazda 2 ist in Verbindung mit den Benzinmotoren serienmäßig mit dem Antischleudersystem 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: 3,2**

- + Der neue Mazda 2 besitzt zum Schutz der Insassen bei einem Unfall viele der heute gängigen Sicherheitsfeatures. Wie die Front-, vorderen Seiten- und Kopfairbags, die die Belastungen auf den Körper bei einem Crash verringern. Angurt-Erinnerer fordern die vorderen Insassen auf, sich anzuschnallen. Beim Crashtest nach EuroNCAP sollte er das Potenzial für ein gutes Ergebnis aufweisen. Die Kopfstützen reichen vorne in der Höhe für Insassen bis zu einer Größe von 1,80 m. An den stabilen, griffgerechten Türgriffen lässt sich hohe Zugkraft aufbringen. So kann man nach einem Unfall verklemmte Türen leichter öffnen.
- Hinten sind die Kopfstützen zu niedrig, reichen gerade für Personen, die 1,60 m groß sind. Für diese Plätze gibt es auch keine Anschnallwarner. Warndreieck und Verbandmaterial haben keine sinnvollen Halterungen. Wenn die Türen versehentlich abgesperrt wurden, kann man sie mit den inneren Zughebeln nicht mehr öffnen.

Kindersicherheit **Note: 2,4**

- + Auf den hinteren Außensitzen können Kindersitze mit den vorhandenen Gurten stabil befestigt werden, besser noch mit Hilfe der serienmäßigen Isofix-Befestigungspunkte. Auch für Babyschalen sind Gurte lang genug. An der Rückseite der Lehne befinden sich zusätzliche Top-Tether-Befestigungsösen.
- Das Angurten der Kindersitze gestaltet sich schwierig, weil die Gurtschlösser an flexiblen Gurten befestigt sind und man stets zwei Hände braucht. Auf dem Beifahrersitz dürfen keine rückwärts gerichteten Kindersitze befestigt werden, da sich der Frontairbag nicht deaktivieren lässt.

Fußgängerschutz **Note: 2,0**

Die Karosserie ist im vorderen Bereich weitgehend glattflächig und nachgiebig, harte Strukturen unter der Motorhaube haben genügend Abstand. So sollte das Gefahrenpotenzial bei Unfällen mit Fußgängern moderat sein.

Verbrauch/Umwelt **Note 2,2**

Verbrauch* **Note: 3,1**

Der durchschnittliche Verbrauch liegt bei 6,2 l Super auf 100 km. Innerorts sind es 7,3 l, außerorts 4,7 l und auf der Autobahn 7,5 l.

Abgas **Note: 1,3**

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

Wirtschaftlichkeit* **Note 2,8**

Betriebskosten **Note: 2,9**

Obwohl der kleine Mazda nur unter Benzinern verglichen sogar noch relativ günstige Verbrauchswerte vorweisen kann, erhält er aufgrund der teureren Preise für Superkraftstoff nur eine durchschnittliche Note bei den Betriebskosten.

Werkstatt- und Reifenkosten **Note: 3,1**

Für eine Beurteilung wurden uns noch keine Daten vom Hersteller zur Verfügung gestellt - die Werkstattkosten sind deshalb geschätzt.

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

Wertstabilität **Note: 2,7**

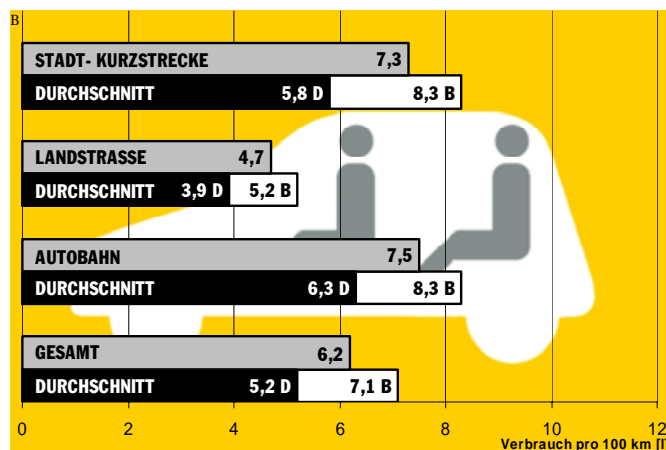
Im Klassenvergleich lässt der kleine Mazda einen stabilen Restwertverlauf erwarten.

Kosten für Neuanschaffung **Note: 3,0**

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

Fixkosten **Note: 3,1**

Auch bei den festen Kosten leistet sich der Mazda 2 keinen Ausreißer: Für die Kraftfahrzeugsteuer muss dank der gegenüber Diesel- niedrigeren Benzinbesteuerung weniger bezahlt werden und auch die Beiträge für Haftpflicht- und Vollkaskoversicherung liegen noch im Rahmen.



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]	6,2S	6,2S	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: | | | Versicherung: | Kraftstoff: |
| ST = Stufenheck | KB = Kombi | GE = Geländewagen | KH = KFZ-Haftpfl. | N = Normalbenzin |
| SR = Schrägheck | KT = Kleintransporter | PK = Pick-Up | VK = Vollkasko | S = Superbenzin |
| CP = Coupe | TR = Transporter | | TK = Teilkasko | SP = SuperPlus |
| CA = Cabriolet | GR = Großraumlimousine | | | D = Diesel |
| RO = Roadster | BU = Bus | | | |

Daten und Messwerte

4-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro4
Hubraum	1348 ccm
Leistung	63 kW (86 PS)
bei	6000U/min
Maximales Drehmoment	122 Nm
bei	3500 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	195/45R16
Reifengröße (Testwagen)	195/45R16W
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Trommel
Wendekreis links/rechts	10,7 m/10,5 m
Höchstgeschwindigkeit	172 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	13,2 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3. Gang)	8,1 s
Bremsweg aus 100 km/h	37,5 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	6,2 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	7,3/4,7/7,5 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test	129 g/km/ 140 g/km
Innengeräusch 130 km/h	70 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	3885 mm/1695 mm/1475 mm
Leergewicht/Zuladung	1040 kg/445 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	240 l/560 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	500 kg/900 kg
Dachlast	50 kg
Tankinhalt	43 l
Reichweite	690 km
Allgemeine Garantie	3 Jahre / 100.000 km
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte *kursiv*

Kosten

Monatliche Betriebskosten	115 Euro
Monatliche Werkstattkosten(geschätzt)	43 Euro
Monatliche Fixkosten	80 Euro
Monatlicher Wertverlust	178 Euro
Monatliche Gesamtkosten	416 Euro
(vierjährige Haltung, 15000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/18/15
Grundpreis	15.100 Euro

Ausstattung

Technik

ABS	Serie
Antriebsschlupf-Regelung	Serie
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Bremsassistent	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	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	Serie
Fahrersitz, höhen-/neigungseinstellbar	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne	Serie
Isofix-Kindersicherungssystem	Serie
Klimaanlage/Klimaautomatik	Serie/300 Euro
Lenkrad, höhen-/längseinstellbar	Serie
Rücksitzlehne und -bank umklappbar (60:40)	Serie
Skisack/Durchladelupe	nicht erhältlich
Zentralverriegelung	Serie

Außen

Außenspiegel, elektrisch einstellbar/beheizbar	Serie
Lackierung Metallic	420 Euro°
Nebelscheinwerfer	Serie
Schiebe-Hubdach	nicht erhältlich

°im Testwagen vorhanden

Testzeugnis

Technik/Umwelt(Testergebnis)**2,5**

Karosserie/Kofferraum **3,0**

Verarbeitung	3,0
Sicht	3,0
Ein-/Ausstieg	2,9
Kofferraum-Volumen*	2,9
Kofferraum-Zugänglichkeit	3,2
Kofferraum-Variabilität	2,8

Innenraum **2,8**

Bedienung	2,3
Raumangebot vorne*	2,5
Raumangebot hinten*	4,0
Innenraum-Variabilität	4,0

Komfort **2,7**

Federung	3,0
Sitze	2,6
Innengeräusch	2,8
Heizung, Lüftung	2,2

Motor/Antrieb **2,6**

Fahrleistungen*	2,7
Laufkultur	2,5
Schaltung	2,0
Getriebeabstufung	3,0

Fahreigenschaften **1,8**

Fahrstabilität	1,2
Kurvenverhalten	2,0
Lenkung*	2,3
Bremse	1,7

Sicherheit **2,8**

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,8
Passive Sicherheit - Insassen	3,2
Kindersicherheit	2,4
Fußgängerschutz	2,0

Umwelt **2,2**

Verbrauch*	3,1
Abgas	1,3

Wirtschaftlichkeit* **2,8**

Betriebskosten*	2,9
Werkstatt-/Reifenkosten*	3,1
Wertstabilität*	2,7
Kosten für Neuanschaffung*	3,0
Fixkosten*	3,1

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 November 2007