

## Toyota Aygo 1.0 Club MMT

Dreitüriger Kleinwagen mit Schrägheck (50 kW 68 PS)

### ADAC Testergebnis

**Note 2,7**

Der Aygo stellt die kleinste Möglichkeit dar, einen Toyota zu fahren. Er bietet viel Raum auf kleiner Grundfläche und dazu ein ansprechendes Design. Der Preis ist nicht gerade niedrig, aber angemessen. Es gibt ihn drei- und gegen Aufpreis viertürig. Der Dreizylinder-Benzinmotor sorgt mit seinen munteren 68 PS für gute Fahrleistungen, der Verbrauch bleibt dabei im Rahmen, je nach Fahrweise sind sogar unter 5 l/100 km möglich, was für einen Benzinmotor schon eine Leistung ist. Das automatisierte Schaltgetriebe "MMT" - nicht selbstverständlich in dieser Klasse - ist anfangs gewöhnungsbedürftig, zeigt aber besonders im Stadtverkehr seine praktischen Seiten, wenn häufiges Schalten notwendig ist. Gut dabei: es erhöht nicht den Verbrauch. Mit sechs Airbags, ABS und jetzt auch ESP ist man auf der sicheren Seite, beim Ausweichtest schneidet der kleine Japaner sehr gut ab. Fazit: Ein Auto für Personen, die einen kleinen Viersitzer suchen, der weitgehend zeitgemäße Technik und Sicherheit bietet, dabei wenig kostet und auch noch schick aussieht. Der Aygo regt auch zum Nachdenken an: sind wirklich all die Ausstattungsdetails nötig, die man inzwischen lieb gewonnen hat?

Denn Toyota hat an manchen Stellen gespart, was aber das Fahren nicht beeinträchtigt, wohl aber zum niedrigen Gewicht von deutlich unter einer Tonne beiträgt. Und das wiederum wirkt sich positiv auf den Verbrauch aus – heute wichtiger denn je. **Karosserievarianten:** Drei- und Fünftürer. **Konkurrenten:** Citroen C1, Fiat 500, Peugeot 107, Renault Twingo, VW Fox.



- + **pfiffiges Design**
- + **bequemer Zustieg vorn**
- + **automatisches Getriebe**
- + **4 Sterne beim Crash**
- + **sicheres Fahrwerk**
- + **ESP Serie**
- + **günstig in Anschaffung und Unterhalt**

- **kleiner, schlecht zugänglicher Kofferraum**
- **schlechte Bremsen**

### Karosserie/Kofferraum

**Note 3,1**

#### Verarbeitung

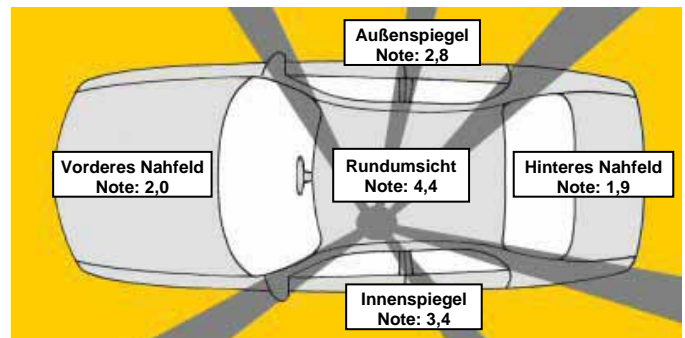
**Note: 2,8**

- + Die überwiegend gut verarbeitete Karosserie wiegt nur rund 900 kg, zusammen mit dem geringen Luftwiderstand bietet das gute Voraussetzungen für niedrigen Benzinverbrauch. Der Innenraum erfreut durch Aufgeräumtheit und pfiffiges Design, wenngleich an einigen Stellen und an der Materialauswahl gespart wurde. Stoßfänger und Karosserieflanken haben eine kratzunempfindliche Auflage. Erfreulich auch, dass die Lampen der Scheinwerfer problemlos ohne Werkzeug gewechselt werden können. Unter der Bodenmatte im Kofferraum befindet sich ein vollwertiges Ersatzrad.
- Der Tankdeckel muss umständlich mit dem Schlüssel geöffnet werden. Die Türausschnitte sind nach außen wenig abgedichtet, auch verkratzt das nackte Blech schnell. Der Motorraum ist nach unten offen, so verschmutzt er leicht; Korrosion an Motor und Anbauteilen setzt schneller ein. Die elektrischen Sicherungen sind erst nach Demontage der Tachoverkleidung zugänglich. Dazu benötigt man Werkzeug, das nicht beiliegt.

### Sicht

**Note: 3,1**

Die Sitzposition entspricht dem Durchschnitt, die überschaubare



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.

kleine Karosserie bietet eine gute Übersicht. In den Spiegeln (keine beheizbaren Außenspiegel erhältlich) ist die Sicht durchschnittlich.

- + Die Kopfstützen der Rückbank lassen sich weit nach unten schieben und behindern dann kaum noch die Sicht. Der Blick zum Boden ist vorne und hinten recht gut.
- Beim Blick nach schräg hinten stört der breite Fensterpfosten; auch A- und B-Säulen sind nicht gerade schmal. Der einzelne vordere Scheibenwischer hat nur einen eingeschränkten Wischbereich, das gilt auch für hinten. Das geriffelte Armaturenbrett spiegelt sich bei Gegenlicht in der Windschutzscheibe.

### Ein-/Ausstieg

**Note: 2,7**

Kleine Personen steigen vorne leicht ein, größere müssen sich weit bücken, weil die Karosserie verhältnismäßig niedrig ist.

- + Die Türen lassen sich mit einer Fernbedienung ent- und verriegeln.
- Es ist leicht möglich, sich versehentlich auszusperrern. Trotz Einstiegshilfe ist der Zustieg nach hinten mühsam; sehr unpraktisch ist auch, dass die Vordersitze beim Zurückklappen nicht mehr in der Ausgangsposition einrasten, sondern die Lehne nach vorn geneigt arretiert.

### Kofferraum-Volumen\*

**Note: 3,5**

- In den kleinen Kofferraum des Toyota Aygo passen nur 140 l Gepäck, bei nach vorne geklappten Rücksitzlehnen sind immerhin 360 l möglich (gemessen bis zur Fensterunterkante).



Mit nur 140 l Volumen ist der Kofferraum selbst für diese Fahrzeugklasse recht klein.

### Kofferraum-Zugänglichkeit

**Note: 4,0**

- Das Gepäck muss über eine hohe Bordwand gehievt werden (außen 81 cm, innen 33 cm), dabei kann man sich leicht am Verschluss der ausreichend großen, aber wenig weit öffnenden Heckscheibe stoßen. Mit Vorklappen der Rücksitzlehne entsteht eine hohe Stufe, deren Blech-Oberseite dem Gepäck wenig Halt bietet. Beim Schließen der Heckscheibe verschmutzt man sich die Finger. Eine Beleuchtung gibt es im Kofferraum nicht. Die lose befestigte Hutablage fällt leicht ab.

### Kofferraum-Variabilität

**Note: 3,0**

- + Die symmetrisch geteilte Rücksitzlehne lässt sich mit wenigen Handgriffen vorklappen, die Kopfstützen können dabei eingesteckt bleiben.
- Für kleine Utensilien fehlen Ablagefächer oder ein kleines Netz.

## Innenraum

**Note 2,8**

### Bedienung

**Note: 2,6**

- + Die Ergonomie der Bedienelemente ist gut, die Schalter sind meist griffgerecht und funktionell, erfordern nur sehr kurze Eingewöhnungszeit. Lenkrad (höhenstellbar) und Getriebe-Wählhebel liegen gut zur Hand, Pedale sind einwandfrei angeordnet. Die Vorderfenster funktionieren elektrisch, jedoch ohne Antippautomatik. Die Heizungseinstellung und besonders das Radio sind sehr

gut zu erreichen. Es gibt viele Ablagen. Der Tacho liegt im direkten Blickfeld des Fahrers, seine großen Zahlen lassen sich gut ablesen.

- Bei eingeschaltetem Fahrlicht ist der Kontrast der Instrumente nicht mehr optimal. Die elektrischen Fensterheber funktionieren nur mit Zündung; für das Beifahrerfenster gibt es keinen separaten Schalter am Fahrerplatz. Der Innenspiegel lässt sich nur schwer einstellen, weil der Halter nachgiebig ist. Es fehlt ein abgeschlossenes Handschuhfach. Die Beifahrertür hat keinen Kontaktschalter für die Innenbeleuchtung - so bleibt der Innenraum im Dunkeln, wenn man auf der Beifahrerseite die Türe öffnet. Die Außenspiegel müssen umständlich mit Hebeln auf der jeweiligen Seite eingestellt werden. Der Schalter für die Nebelscheinwerfer befindet sich links unten am Armaturenbrett, nur umständlich erreichbar und vom Lenkrad verdeckt; als Kontrollleuchte gibt's nur eine kleine Diode am Schalter, bei den Instrumenten weist nichts auf eingeschaltete Nebelscheinwerfer hin. Die Innenbeleuchtung ist schwach und bringt nur vorn etwas Licht ins Dunkel.



Das Design des Fahrerplatzes ist modern, die Verarbeitung relativ gut und die Bedienung bis auf wenige Ausnahmen funktionell.

### Raumangebot vorne\*

**Note: 2,4**

- + Innenbreite und Kopffreiheit sind auf den Vordersitzen für ein so kleines Fahrzeug beachtlich, der Fahrersitz lässt sich für bis zu 1,85 m große Personen zurückschieben.

### Raumangebot hinten\*

**Note: 3,4**

Auch hinten ist für zwei Mitfahrer genügend Innenbreite vorhanden. Die Höhe ist aber auf ca. 1,80 m und die Kniefreiheit auf 1,65 m Größe begrenzt, wenn die Vordersitze für 1,85 m große Personen eingestellt sind.

## Komfort

**Note 2,9**

### Federung

**Note: 2,6**

Das Fahrwerk ist ausgewogen, aber ziemlich straff abgestimmt. Meistens schluckt es die Unebenheiten der Fahrbahn klaglos, nur manchmal geraten die Achsen in leichtes Stuckern und Stoßen. Die Karosserie liegt überwiegend ruhig auf der Straße, Wankbewegungen bei Richtungswechseln sind deutlich, liegen aber noch im normalen Bereich.

### Sitze

**Note: 3,2**

Die Vordersitze sind eher weich gepolstert und weitgehend körpergerecht geformt, allerdings mit sehr geringer Seitenführung, da die Sitzfläche sehr schmal ist. Alle Personen sitzen entspannt, große Fahrer würden sich jedoch eine Höheneinstellung wünschen.

- Die Sitze sind insgesamt sehr schlicht gestaltet (vorne sind die Kopfstützen in die Lehnen integriert), Rücksitzbank und -fläche fehlen jegliche Konturen. Die Lehne der Rücksitzbank ist zu kurz. Weder vorn noch hinten gibt es Haltegriffe.

### Innengeräusch

**Note: 3,7**

- Die Geräuschkulisse im Innenraum beträgt laut Messung bei 130

km/h nur ausreichende 73 dB. Bei langen Fahrten empfindet man das knurrende und dominante Geräusch des Dreizylinder-Motors als störend.

## Heizung, Lüftung

**Note: 2,6**

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

- + Vorne ist die Heizung kräftig, hinten durchschnittlich. Gegen Aufpreis gibt es eine manuelle Klimaanlage. Die Verteilung der Luft ist individuell, aber nur grob einstellbar.
- Die hinteren Seitenfenster lassen sich nicht ausstellen.

	vorne	hinten
Heizungsansprechen	12 min. Note 2,0	15 min. Note 2,8
Maximale Heizleistung	Note 2,4	Note 3,3

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

## Motor/Antrieb

**Note 2,9**

### Fahrleistungen\*

**Note: 2,6**

Der Dreizylindermotor besitzt eine durchschnittliche Elastizität.

- + Wenn man die Gänge ausdreht, kann man gute und für einen so kleinen Motor beachtliche Beschleunigungswerte erreichen.

### Laufkultur

**Note: 3,0**

Wie bei einem Dreizylinder üblich, läuft der Motor nicht allzu kultiviert. Positiv ist aber, dass er bei keiner Drehzahl dröhnt und auch kaum Vibrationen bis zu den Insassen durchdringen.

### Schaltung

**Note: 3,0**

Das automatisierte Schaltgetriebe achtet bei zurückhaltender Fahrweise auf eine möglichst ökonomische Drehzahl und schaltet deshalb früh genug hoch - das sorgt für entspanntes Fahren, da der Motor nicht unnötig hoch dreht. Beim Anfahren stört die etwas verzögert schließende Kupplung. Tritt man das Gaspedal schnell, wird der Motor ausgedreht, um möglichst gute Fahrleistungen zu erreichen. Die Gasse des Schalthebels ist gewöhnungsbedürftig und etwas hakelig.

- Oft wird das Gas gerade unter Last zu spät zurückgenommen, so dass es beim Schaltvorgang zu einer abrupten und subjektiv störenden Zugkraftunterbrechung kommt. Es gibt keine Erinnerungsfunktion oder Sperre, die den Fahrer ermahnt, einen Gang einzulegen oder die Handbremse anzuziehen, wenn er das Auto abstellt - bei Unachtsamkeit rollt der Aygo einfach weg.

### Getriebeabstufung

**Note: 3,0**

Das Getriebe ist sehr lang übersetzt; der 1. Gang reicht bis 50, der 2. bis 100, der 3. bis 140 und der 4. Gang bis 170 km/h - den 5. Gang kann man nur noch als Schongang werten, der sich aber auch schon zum gemütlichen Bummeln ab 50 km/h durch Ortschaften nutzen lässt. Erstaunlich ist, wie gut der kleine Motor mit der ellenlangen Übersetzung zurecht kommt. Zumindest mit nur einer Person besetzt lässt sich der Aygo flott bewegen, auf Landstraßen und auf der Autobahn muss aber trotzdem oft zurückgeschaltet, was eine gewisse Unruhe aufkommen lässt.

## Fahreigenschaften

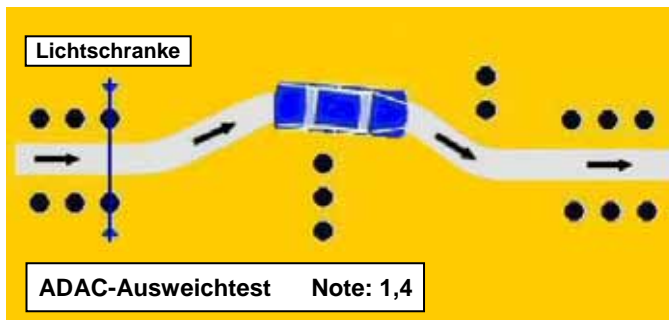
**Note 2,5**

### Fahrstabilität

**Note: 1,7**

- + Der kleine Aygo verhält sich bei jedem Tempo erstaunlich richtungsstabil, selbst Fahrbahnverwerfungen und Spurrillen bringen ihn nicht aus der Ruhe. Nur Seitenwind spürt der Fahrer, hier sind das geringe Gewicht und die schmalen Reifen von Nachteil. Die elektronische Traktionskontrolle bremst durchdrehende Vorderräder ein, wenn sie den Halt verloren haben. Beim ADAC-Ausweichtest zeigt sich, wie viel ein gut abgestimmtes ESP bringt: während die Variante ohne ESP noch mit mangelhaft durchfiel, erreicht der ESP-Aygo ein sehr überzeugendes Ergebnis. Er folgt willig den Lenkbefehlen des Fahrers, zeigt keinerlei Ansatz zum

Schleudern oder Umfallen und bleibt jederzeit sehr gut beherrschbar.



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 Eigenlenkverhalten ist untersteuernd ausgelegt und somit auch für Fahranfänger unkritisch. Eventuelles Schleudern wird effektiv von der elektronischen Stabilitätskontrolle unterbunden.

### Lenkung\*

**Note: 2,4**

- + Die präzise Lenkung spricht bei schnellen Ausweichmanövern gut an und vermittelt dem Fahrer einen guten Kontakt zur Fahrbahn. Sie ist zufriedenstellend direkt ausgelegt, erfordert wenig Kraftaufwand und unterstützt damit die Handlichkeit des Aygo.
- Der Wendekreis von etwa 10 m fällt für einen Kleinwagen recht umfangreich aus.

### Bremse

**Note: 3,8**

Ein Bremsweg von 43 m ist nicht mehr ganz zeitgemäß (Mittelwert aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Serienbereifung). Die Bremse spricht gut an und lässt sich gefühlvoll dosieren. Die elektronisch gesteuerte Bremskraftverteilung sorgt in Verbindung mit ABS für ausreichende Stabilität beim Bremsen auf rutschigem Untergrund oder in Kurven.

## Sicherheit

**Note 2,7**

### Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

**Note: 2,9**

- + Endlich gibt es für den kleinen Aygo ESP, eine sehr sinnvolle Ausstattung.
- Man muss aber ohne Bremsassistent auskommen. Es sind weder Rückstrahler noch Rückleuchten vorhanden, die bei geöffneten Türen warnen. Der Kraftstoff-Einfüllstutzen befindet sich auf der gefährlichen linken, dem Verkehr zugewandten Seite.

### Passive Sicherheit - Insassen

**Note: 3,2**

- Die Kopfstützen reichen in der Höhe vorne für Insassen bis 1,70 m Körpergröße, hinten nur bis 1,60 m.
- + Beim EuroNCAP Crashtest erreicht der Wagen vier von fünf möglichen Sternen. Neben Front- und Seitenairbags gibt es serienmäßig ein durchgehendes Kopfairbag-System, erfreulich für ein Fahrzeug dieser Klasse. Ein Warnton erinnert den Fahrer an den vergessenen Sicherheitsgurt.
- An den Klapp-Außengriffen lässt sich zu wenig Zugkraft aufbringen, um die Türen zu öffnen, wenn sie nach einem Unfall klemmen. Vorn ist der Abstand zwischen Kopf und Kopfstütze zu groß.

### Kindersicherheit

**Note: 1,4**

- + Auf den Rücksitzen lassen sich Kindersitze unkompliziert und stabil unterbringen - auch mittels Isofix-System. Der rechte Front-Airbag ist mit dem Zündschlüssel deaktivierbar. Dann dürfen auf dem Beifahrersitz auch rückwärts gerichtete Kindersitze befestigt werden.
- Vorn haben die Türfenster zwar keine Antipppfunktion, sollten aber dennoch mit einer Einklemmsicherung ausgestattet sein.

### Fußgängerschutz

**Note: 3,0**

Beim simulierten Fußgängerunfall (EuroNCAP) schneidet der Wagen mit zwei von vier Sternen durchschnittlich ab.

## Verbrauch/Umwelt

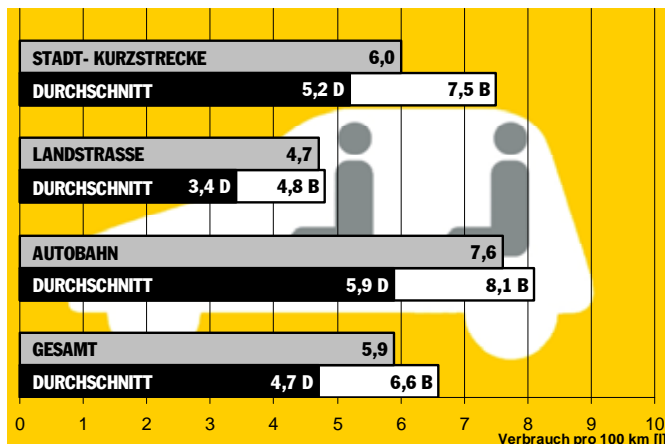
**Note 2,3**

### Verbrauch\*

**Note: 3,7**

Der Durchschnittsverbrauch des Aygo 1.0 MMT auf dem Prüfstand liegt bei bei zufriedenstellenden 5,9 l pro 100 km. Außerorts konsumiert er 4,7 l/100 km. Praxisverbräuche um die 5 Liter alle 100 km oder auch weniger sind bei zurückhaltender Fahrweise möglich. Selbst bei hohem Vollgas-Anteil ergibt sich im gemischten Betrieb selten ein Wert über 6,5 l/100 km.

- + Der Verbrauch innerorts liegt bei 6,0 l alle 100 km.
- Auf der Autobahn ist der Verbrauch mit 7,6 l/100 km zu hoch.



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

### Abgas

**Note: 1,0**

- + Die Schadstoffanteile im Abgas sind sehr niedrig. Der gemessene CO<sub>2</sub>-Ausstoß liegt bei 132 g/km und damit nur knapp über der zukünftig angestrebten Marke von 130 g/km.

## Wirtschaftlichkeit\*

**Note 1,5**

### Betriebskosten

**Note: 2,5**

Obwohl der kleine Toyota, vor allem unter Benzinern verglichen, günstige Verbrauchswerte vorzuweisen hat, erhält er aufgrund der noch teureren Preise für Superkraftstoff nur eine durchschnittliche Note bei den Betriebskosten.

### Werkstatt- und Reifenkosten

**Note: 0,6**

Der Aygo besitzt zwar eine fahrabhängige Inspektionsanzeige, muss jedoch spätestens alle 30.000 km oder alle zwei Jahre zur Inspektion in die Werkstatt. Dazwischen ist einmal jährlich oder spätestens alle 15.000 km ein kleinerer "Fitness-Check" (Ölwechsel)

sel-Service) fällig, welcher die Anzahl der Werkstattaufenthalte wiederum erhöht. Der Motor arbeitet mit einer Steuerkette; ein oftmals teurer Zahnriemenwechsel ist damit ausgeschlossen.

- + Toyota verbaut nach eigenen Angaben langlebige Service- und Verschleißteile und gewährt generell eine dreijährige Herstellergarantie bis maximal 100.000 km (im ersten Jahr ohne Kilometerbegrenzung).

### Wertstabilität

**Note: 0,7**

- + Dem kleinen Aygo wird ein sehr guter Restwertverlauf prognostiziert, da es sich um ein zuverlässiges und im Unterhalt günstiges Auto handelt. Zudem wird innerhalb des vierjährigen Berechnungszeitraums noch keine komplette Neuentwicklung erwartet, die den Wert des aktuellen Modells drücken könnte.

### Kosten für Neuanschaffung

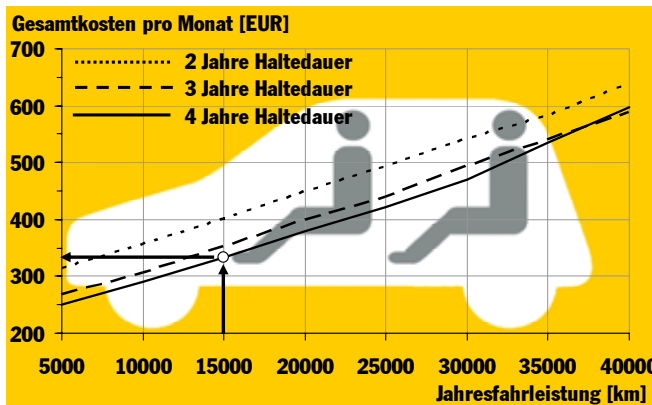
**Note: 3,2**

Bei fast 12.000 Euro geht's los für die getestete Variante, die als einzig nötiges Extra nur eine Klimaanlage in der Optionsliste stehen hat. Sonst ist der Aygo Club gut ausgestattet, elektrische Fensterheber, ZV mit Fernbedienung, Radio mit CD und sogar Nebelscheinwerfer sind mit an Bord - damit relativiert sich der erhöhte Grundpreis etwas.

### Fixkosten

**Note: 1,6**

- + Den höheren Betriebskosten stehen beim Benzinern die günstigeren Kraftfahrzeugsteuer gegenüber. Eine relativ niedrige Typklasseneinstufung in der Haftpflichtversicherung hält die Beitragsrechnung in Grenzen. Die Vollkaskoversicherung liegt dagegen im Schnitt.
- In der Teilkaskoversicherung ist die Typklasseneinstufung jedoch sehr hoch.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Autokosten (Beispiel: 333 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

## Die Motorvarianten

**in der preisgünstigsten Modellversion**

Typ	1.0
Aufbau/Türen	SR/3
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/998
Leistung [kW(PS)]	50(68)
Max.Drehmoment [Nm]bei U/min	93/3600
0-100 km/h[s]	14,2
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	157
Verbrauch pro 100 km [l]	5,8S
Versicherungsklassen KH/VK/TK	14/15/17
Steuer pro Jahr[Euro]	67
Monatliche Gesamt-Kosten[Euro]	306
Grundpreis[Euro]	9.350

### Aufbau:

ST = Stufenheck	KB = Kombi	GE = Geländewagen
SR = Schrägheck	KT = Kleintransporter	PK = Pick-Up
CP = Coupe	TR = Transporter	
CA = Cabriolet	GR = Großraumlimousine	
RO = Roadster	BU = Bus	

### Versicherung:

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

### Kraftstoff:

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

## Daten und Messwerte

3-Zylinder Otto .....	Schadstoffklasse Euro4, 5L
Hubraum .....	998 ccm
Leistung .....	50 kW (68 PS)
bei .....	6000U/min
Maximales Drehmoment .....	93 Nm
bei .....	3600 U/min
Kraftübertragung .....	Frontantrieb
Getriebe .....	5-Gang-automatisiertes Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie) .....	155/65R14
Reifengröße (Testwagen) .....	<b>155/65R14T</b>
Bremsen vorne/hinten .....	Scheibe/Trommel
Wendekreis links/rechts .....	<b>10 m/10,05 m</b>
Höchstgeschwindigkeit .....	157 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h.....	14,9 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3. Gang) .....	<b>9,7 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h.....	<b>43 m</b>
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super) .....	<b>5,9 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB.....	<b>6,0/4,7/7,6 l</b>
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Herstellerangabe/Test.....	109 g/km/ <b>131 g/km</b>
Innengeräusch 130 km/h.....	<b>73 dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe .....	3410 mm/1615 mm/1465 mm
Leergewicht/Zuladung.....	<b>870 kg/310 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt .....	<b>140 l/360 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst .....	- / -
Dachlast .....	50 kg
Tankinhalt .....	35 l
Reichweite .....	<b>590 km</b>
Allgemeine Garantie .....	3 Jahre / 100.000 km
Rostgarantie.....	12 Jahre

ADAC-Testwerte *kursiv*

## Kosten

Monatliche Betriebskosten .....	<b>101 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten .....	<b>29 Euro</b>
Monatliche Fixkosten .....	<b>60 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust .....	<b>143 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten.....	<b>333 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK .....	14/15/17
Grundpreis .....	11.950 Euro

## Ausstattung

### Technik

ABS.....	Serie
Automatikgetriebe .....	600 Euro°
Bremsassistent .....	nicht erhältlich
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch .....	Serie
Reifendruckkontrolle .....	nicht erhältlich
Reserverad, vollwertig .....	Serie
Servolenkung .....	Serie

### Innen

Airbag, Seite vorne/hinten.....	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten .....	Serie
Audioanlage .....	Serie
Ausstellfenster hinten.....	nicht erhältlich
Drehzahlmesser.....	Serie
Einstiegshilfe (Dreitürer).....	Serie
Fahrersitz, höhen-/neigungseinstellbar .....	nicht erhältlich
Fensterheber, elektrisch vorne.....	Serie
Isofix-Kindersicherungssystem .....	Serie
Klimaanlage/-automatik .....	975 Euro°/nicht erhältlich
Lenkrad, höhen-/längseinstellbar .....	Serie/nicht erhältlich
Rücksitzlehne und -bank umklappbar (geteilt) .....	Serie
Skisack/Durchladelupe.....	nicht erhältlich
Zentralverriegelung (mit Funk) .....	Serie

### Außen

Außenspiegel, elektrisch einstell-/beheizbar .....	nicht erhältlich
Lackierung Metallic .....	360 Euro
Leichtmetallfelgen .....	Serie
Nebelscheinwerfer .....	Serie
Schiebe-Hubdach .....	nicht erhältlich

°im Testwagen vorhanden

## Testzeugnis

### Technik/Umwelt(Testergebnis)**2,7**

<b>Karosserie/Kofferraum</b> .....	<b>3,1</b>
Verarbeitung .....	2,8
Sicht.....	3,1
Ein-/Ausstieg .....	2,7
Kofferraum-Volumen* .....	3,5
Kofferraum-Zugänglichkeit.....	4,0
Kofferraum-Variabilität .....	3,0

### Innenraum .....

<b>2,8</b>	
Bedienung .....	2,6
Raumangebot vorne* .....	2,4
Raumangebot hinten* .....	3,4
Innenraum-Variabilität.....	4,0

### Komfort .....

<b>2,9</b>	
Federung .....	2,6
Sitze.....	3,2
Innengeräusch .....	3,7
Heizung, Lüftung .....	2,6

### Motor/Antrieb .....

<b>2,9</b>	
Fahrleistungen* .....	2,6
Laufkultur .....	3,0
Schaltung.....	3,0
Getriebeabstufung .....	3,0

### Fahreigenschaften .....

<b>2,5</b>	
Fahrstabilität .....	1,7
Kurvenverhalten .....	2,0
Lenkung* .....	2,4
Bremse .....	3,8

### Sicherheit.....

<b>2,7</b>	
Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme ...	2,9
Passive Sicherheit - Insassen.....	3,2
Kindersicherheit.....	1,4
Fußgängerschutz.....	3,0

### Umwelt .....

<b>2,3</b>	
Verbrauch* .....	3,7
Abgas .....	1,0

### Wirtschaftlichkeit\* .....

<b>1,5</b>	
Betriebskosten* .....	2,5
Werkstatt-/Reifenkosten* .....	0,6
Wertstabilität* .....	0,7
Kosten für Neuanschaffung* .....	3,2
Fixkosten* .....	1,6

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