

Ford C-MAX 2.0 Titanium

Fünftürige Großraumlimousine der unteren Mittelklasse (107 kW / 145PS)

ADAC Testergebnis

Note 2,2

Ford hat seinen fünfsitzigen Van im Kompakt-Format überarbeitet. Der neue C-MAX gefällt durch geschickte Details sowie hohen Sicherheits- und Technikstand. Sein Vier-Zylinder-Benzin-Motor zieht bereits aus niedriger Drehzahl ausreichend kräftig durch, bei höheren Drehzahlen jedoch von leichtem Dröhnen begleitet. Der Verbrauch liegt noch im durchschnittlichen Rahmen. Das Fünfgang-Handschaltgetriebe ist gut abgestuft, ein Automatikgetriebe gibt es nicht. Fazit: Der C-MAX ist ein professionell gemachter Van für die fünfköpfige Familie allerdings zu einem ziemlich hohen Preis. 23.500 € plus Zubehör und Überführung.

Karosserievarianten: keine. **Konkurrenten:**

Citroen Picasso, Mazda Premacy, Opel Zafira, Renault Scenic, Toyota Corolla Verso und VW Touren.

- + tadellose Verarbeitung
- + großer, variabler Kofferraum
- + viele geschickte Details
- + körpergerechte Sitze
- + ausgewogene Federung
- + sichere Straßenlage (ESP)
- + gute Bremsen
- + fein abgestuftes Getriebe
- nur vier bequeme Sitze



Karosserie/Kofferraum

Note 1,9

Verarbeitung

Note: 2,0

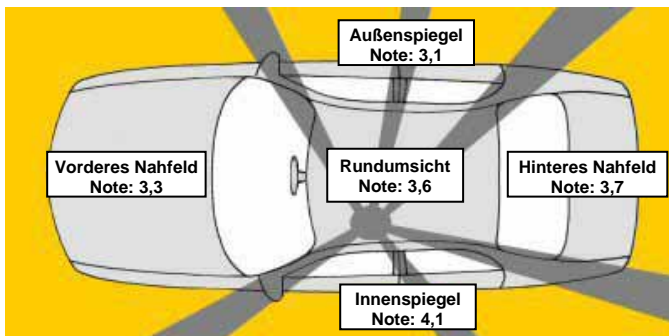
- + Der C-MAX hat seine praktische Größe mit knapp 4,4 m Länge und 1,6 m Höhe beibehalten. Die im Stil der neuen Fordlinie gezeichnete Karosserie ist gut verarbeitet (Ausnahme macht nur die instabile Hutablage); die Türen schließen leicht und satt. Der Unterboden ist weitgehend glatt, das reduziert verbrauchserhöhende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

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

Sicht

Note: 2,6

- + Durch die erhöhte Sitzposition hat der Fahrer eine gute Übersicht. Die Fahrzeugabmessungen lassen sich gut abschätzen, die Rundumsicht ist passabel. Hilfreich ist, dass sich die Kopfstützen



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.



Trotz der relativ breiten Dach-Säulen im Heckbereich ist die Sicht im C-Max verhältnismäßig gut.

der Rückbank weit nach unten schieben lassen. Gegen Aufpreis gibt es einen Innenspiegel, der bei störendem Scheinwerferlicht automatisch abdunkelt. Eine akustische Einparkhilfe für hinten alternativ auch für vorn und hinten, sowie helle Bi-Xenon-Scheinwerfer und Kurvenlicht sind weitere Optionen.

- Die feinen Heizdrähte der elektrischen Frontscheibenheizung (Aufpreis) erzeugen bei Dunkelheit störende Lichtreflexe. Bi-Xenonscheinwerfer und Kurvenlicht gibt es nur alternativ und nicht in Kombination. Es fehlt ein Tagfahrlicht.

Kurvenlicht

Die Scheinwerfer schwenken (abhängig von Lenkradstellung und Geschwindigkeit) gemäß dem Straßenverlauf (rechtes Bild) in Fahrtrichtung und folgen so der Fahrbahn in Kurvenrichtung.



Ein-/Ausstieg

Note: 2,2

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

Kofferraum-Volumen*

Note: 0,7

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

Kofferraum-Zugänglichkeit

Note: 1,4

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

Kofferraum-Variabilität

Note: 2,1

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



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

Innenraum

Note 2,1

Bedienung

Note: 2,1



Das Handschuhfach ist groß genug.

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

- + Der C-MAX lässt sich leicht bedienen, einiges elektrisch unterstützt, wie die Fensterheber und die Außenspiegeleinsteller und gegen Aufpreis auch der Fahrersitz. Die meisten Schalter und Hebel sind funktionell und liegen gut zur Hand. Das Lenkrad ist längs- und höhenstellbar. Die großen Instrumente sind sehr gut abzulesen, ein Bordcomputer ist serienmäßig vorhanden, er zeigt u.a. Momentan- und Durchschnittsverbrauch. Das optional lieferbare Navigationssystem ist nicht ganz einfach zu bedienen, mit ihm ist auch die Heizungseinstellung unübersichtlicher. Vorn und hinten sind Leselampen vorhanden. Das Handschuhfach ist recht groß, darüber hinaus gibt es weitere zum Teil sehr praktische Ablagen.
- Brems- und Kupplungspedal liegen so tief, dass man beim Betätigen auf die Hebel steigt (gegen Aufpreis gibt es einstellbare Pedale). Die Symbole auf den Tasten der Klimaanlage sind sehr klein, und die Drehräder für Radio und Heizung glatt und lassen sich dadurch schlecht fassen. Die Wisch-/Waschautomatiken für Front- und Heckscheibe sind sehr gewöhnungsbedürftig, da sie anders funktionieren als sonst üblich. Die vielen Schalter auf dem Lenkrad und in den Lenksäulenhebeln können leicht verwechselt werden. Für große Wasserflaschen fehlen Halter. Die Fensterheber funktionieren nur bei eingeschalteter Zündung und die vorderen Einparkensoren erst, wenn man vorher rückwärts gefahren ist.



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

Raumangebot vorne*

Note: 1,8

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

Raumangebot hinten*

Note: 3,0

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

Innenraum-Variabilität

Note: 2,0

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

Komfort

Note 2,2

Federung

Note: 2,0

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

Sitze

Note: 1,8

- + Die straff gepolsterten Vordersitze sind groß und bieten festen Halt. Fahrer und Beifahrer sitzen gleichermaßen entspannt, können sich ihren Sitz in der Höhe einstellen. Die Lendenwirbelstütze lässt sich in horizontaler, nicht jedoch in vertikaler Richtung einstellen (bei etwas größeren Personen sitzt sie zu weit unten). Auf den beiden rückwärtigen äußeren Plätzen sitzt man auch bequem. Langbeinige Menschen können für bessere Unterstützung der Oberschenkel die Bodenklappe entfernen, um darin die Füße in tiefere Position zu bringen. Außer hinten in der Mitte können die Mitfahrer über einen Haltegriff verfügen.
- Der Mittelsitz hinten ist zu schmal, um bequem sitzen zu können.

Innengeräusch

Note: 2,6

- + Erst bei sehr hohem Autobahntempo wird es im Innenraum lauter, dann dominieren die Windgeräusche. Aber auch der Motor ist bei höheren Drehzahlen nicht gerade leise.

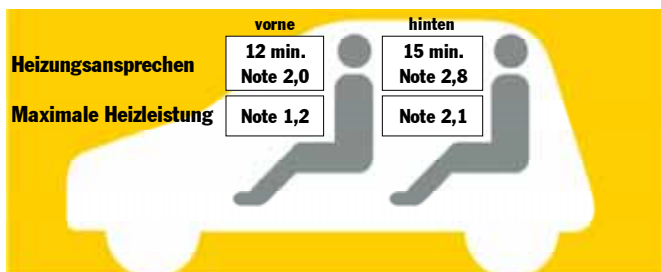
Heizung, Lüftung

Note: 2,9

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

Die Heizwirkung ist vorn passabel, hinten jedoch etwas schwach.

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



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

Motor/Antrieb

Note 2,4

Fahrleistungen*

Note: 2,9

Der drehfreudige Motor ist recht durchzugsstark. Halbwegs zügiges Beschleunigen und Überholen ist meist ohne Zurückschalten möglich.

Laufkultur

Note: 2,0

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

Schaltung

Note: 2,0

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

Getriebeabstufung

Note: 2,0

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

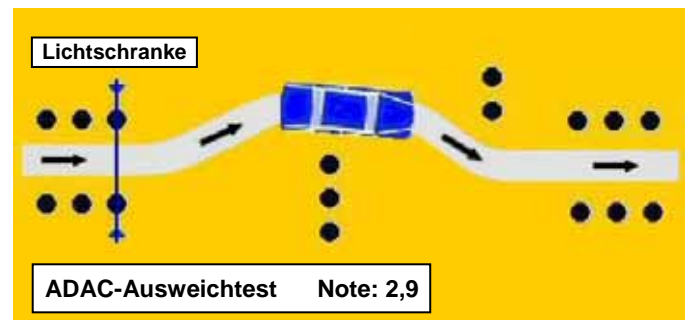
Fahreigenschaften

Note 2,2

Fahrstabilität

Note: 2,6

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



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 Kurvenverhalten ist ausgewogen und problemlos. Sehr schnell gefahren hilft auch hier die elektronische Stabilitätskontrolle, dass der Wagen nicht ins Schleudern gerät oder von der Fahrbahn abkommt - durch gezieltes Abbremsen der einzelnen Räder und durch Eingriff ins Motormanagement.

Lenkung*

Note: 2,2

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

Bremse

Note: 1,9

- + Die Bremse spricht schnell an, und lässt sich fein dosieren. Bei Vollbremsung aus 100 km/h sind nur 38 m bis zum Stillstand erforderlich (Mittel aus 10 Messungen, halbe Zuladung, Serienreifen).

Sicherheit

Note 2,4

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Note: 2,2

- + Das Fahrzeug ist mit elektronischem Stabilitätssystem ESP und Bremsassistent ausgestattet. Dynamisches Kurvenlicht kostet Aufpreis. Die Rückleuchten sind mit LED-Technik ausgeführt. Unbeabsichtigtes Losfahren ist nicht möglich, weil der Motor nur bei gedrücktem Kupplungspedal gestartet werden kann.

Passive Sicherheit - Insassen

Note: 2,5

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

Kindersicherheit

Note: 2,2

Beim Fordhändler kann man sich einen Schalter zur Deaktivierung des Beifahrer-Frontairbags einbauen lassen. Dann dürfen auch handelsübliche Babyschalen mitgenommen werden.

- + Auf den äußeren Rücksitzen lassen sich Kindersitz-Systeme unkompliziert und stabil befestigen. Die Fenster haben einen sensiblen Einklemmschutz.
- Hinten in der Mitte ist die Sitzkontur ungünstig, um Kinderrückhaltesysteme stabil zu befestigen. Auf dem Beifahrersitz dürfen keine rückwärts gerichteten Kindersitze befestigt werden, weil sich der Frontairbag nicht deaktivieren lässt.

Fußgängerschutz

Note: 3,0

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

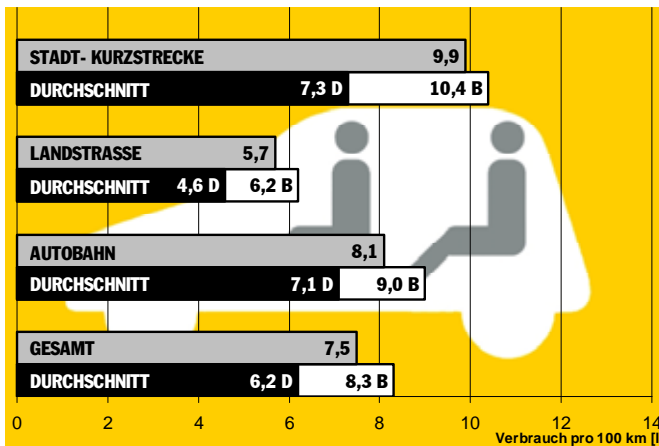
Verbrauch/Umwelt

Note 2,2

Verbrauch*

Note: 3,7

Der Verbrauch auf 100 km ist im Mittel mit 7,5 l Super auf 100 km noch durchschnittlich. Innerorts sind es 9,9 l, außerorts 5,7 l und auf der Autobahn 8,1 l auf 100 km.



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

Abgas

Note: 0,8

- + Die Schadstoffanteile im Abgas sind sehr gering.

Wirtschaftlichkeit*

Note 4,5

Betriebskosten

Note: 3,8

Da der Ford C-MAX 2.0 im Vergleich unter Benzinern noch relativ moderate Verbrauchswerte vorzuweisen hat, halten sich die Aus-

gaben fürs Tanken trotz der noch teureren Preise für den Benzin-kraftstoff gerade noch im Rahmen.

Werkstatt- und Reifenkosten

Note: 5,1

Alle 12 Monate oder alle 20.000 Kilometer ist eine kleinere Wartung - alle 40.000 km oder alle zwei Jahre eine Inspektion fällig. Der 2 Liter Benzinler besitzt eine Steuerkette, die einen oftmals teuren Zahnriemenwechsel überflüssig macht.

- + Seit September 2007 gewährt nun auch Ford eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.
- Die jährliche Wartung bringt vor allem für den Normal- oder Wenigfahrer mehr Werkstattaufenthalte mit sich. Erhöhte Kosten für Verschleißreparaturen sowie Reifenersatz verhindern eine bessere Benotung.

Wertstabilität

Note: 4,7

- Durch einen Generationswechsel, der sich innerhalb der vierjährigen Berechnungsdauer vollziehen wird, wird der ansonsten relativ beständige Restwertverlauf des C-MAX stark in Mitleidenschaft gezogen.

Kosten für Neuanschaffung

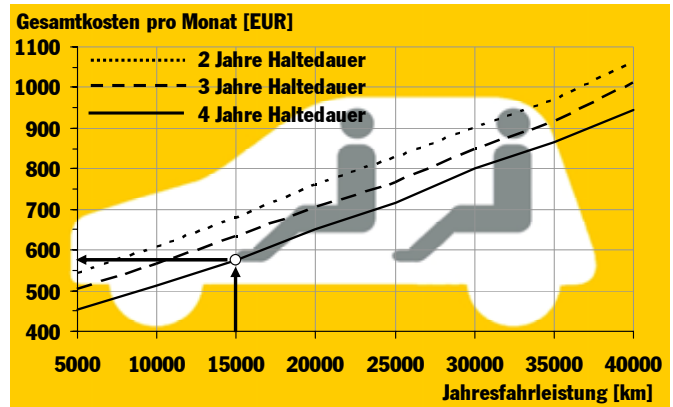
Note: 4,2

- Auch bei den Anschaffungskosten erweist sich der C-MAX mit 23.500 Euro nicht gerade als Schnäppchen, obgleich es sich um die höherwertig ausgestattete Titanium Variante handelt.

Fixkosten

Note: 1,6

- + Bei den festen Kosten kann der Ford aber punkten: Zu den ohnehin niedrigeren Steuern für den Benzinmotor gesellen sich vor allem in der Haftpflicht- und Teilkaskoversicherung auch noch relativ günstige Typklasseneinstufungen, was die Aufwendungen für die Versicherung damit in Grenzen hält.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Autokosten (Beispiel: 576 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

Die Motorvarianten

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.6	1.8	2.0	1.6 TDCi	1.6 TDCi	2.0 TDCi	1.8 FFV	2.0 CNG
Aufbau/Türen	GR/5	GR/5	GR/5	GR/5	GR/5	GR/5	GR/5	GR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1596	4/1798	4/1999	4/1560	4/1560	4/1997	4/1798	4/1999
Leistung [kW(PS)]	74(100)	92(125)	107(145)	66(90)	80(109)	100(136)	92(125)	93(126)
Max.Drehmoment [Nm]bei U/min	150/4000	165/4000	185/4500	215/1750	240/1750	320/2000	165/4000	185/4500
0-100 km/h[s]	12,9	10,8	9,8	13,1	11,3	9,6	10,8	n.b.
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	175	193	203	174	185	200	193	193
Verbrauch pro 100 km [l]	7,5S	7,7S	7,5S	5,2D	5,2D	6,2D	k.A.	k.A.
Versicherungsklassen KH/VK/TK	14/17/15	14/17/15	14/18/17	15/18/18	15/18/18	15/18/18	14/17/15	13/17/17
Steuer pro Jahr[Euro]	108	121	135	266	247	308	121	135
Monatliche Gesamt-Kosten[Euro]	480	546	571	469	458	544	505	526
Grundpreis[Euro]	18.500	22.750	23.500	20.470	20.750	25.500	20.000	26.775

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-Haftpf.
VK = Vollkasko
TK = Teilkasko

Kraftstoff:

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

Daten und Messwerte

4-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro4
Hubraum	1999 ccm
Leistung	107 kW (145 PS)
bei	6000U/min
Maximales Drehmoment	185 Nm
bei	4500 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	205/50R17
Reifengröße (Testwagen)	205/50R17W
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,1 m
Höchstgeschwindigkeit	203 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,8 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3. Gang)	8,9 s
Bremsweg aus 100 km/h	38 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	7,5 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	9,9/5,7/8,1 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test	171 g/km/ 174 g/km
Innengeräusch 130 km/h	69 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4372 mm/1825 mm/1601 mm
Leergewicht/Zuladung	1455 kg/475 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	460 l/1100 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	695 kg/1400 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	55 l
Reichweite	730 km
Allgemeine Garantie	2 Jahre Neuwagengarantie
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte *kursiv*

Kosten

Monatliche Betriebskosten	146 Euro
Monatliche Werkstattkosten	63 Euro
Monatliche Fixkosten	71 Euro
Monatlicher Wertverlust	296 Euro
Monatliche Gesamtkosten	576 Euro
(vierjährige Haltung, 15000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	14/18/17
Grundpreis	23.500 Euro

Ausstattung

Technik

Automatikgetriebe	1.250 Euro
Bremsassistent	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht ((nicht mit Xenon))	370 Euro
Parkhilfe, elektronisch	400 Euro°
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Reserverad, vollwertig	nicht erhältlich
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	860 Euro°

Innen

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Audioanlage	ab 805 Euro°
Fahrersitz, höhen-/neigungseinstellbar	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Isofix-Kindersicherungssystem	nicht erhältlich
Klimaautomatik	Serie
Lenkrad, höhen-/längseinstellbar	Serie
Navigationssystem	2.700 Euro°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie
Skisack/Durchladelupe	Serie

Außen

Außenspiegel, elektrisch einstell-/beheizbar	Serie
Lackierung Metallic	490 Euro°
Schiebe-Hubdach	785 Euro

°im Testwagen vorhanden

Testzeugnis

Technik/Umwelt(Testergebnis)2,2

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