

## Subaru Impreza 2.0R Comfort

Fünftürige Schräghecklimousine der unteren Mittelklasse (110 kW / 150 PS)

### ADAC Testergebnis

**Note 2,6**

Der neue Subaru Impreza wirkt im Gegensatz zu seinem Vorgänger modern und dynamisch; die Fahrzeuglänge wurde gegen den Trend um ca. fünf Zentimeter verkürzt. Die Verarbeitungsqualität ist solide, die Ausstattung in Anbetracht der Fahrzeugklasse mehr als vollständig: das Modell 2.0R Comfort besitzt serienmäßig Xenonscheinwerfer, Tempomat und Klimaautomatik, um nur einige zu nennen. Anstelle Stufenheck und Kombi reduziert Subaru die Modellpalette auf eine Schrägheck-Limousine. Der Subaru-typische, permanente Allradantrieb sorgt für gute Traktion in allen Lebenslagen. Allerdings leidet der Kraftstoffverbrauch des Boxermotors darunter – im Schnitt neun Liter Super sind heute nicht mehr zeitgemäß. Auf dem Gebiet der Sicherheit entspricht der Wagen mit ESP (nicht für 1.5R) und Kopfairbags dem Stand der Technik.

Das hier getestete Modell schlägt mit knapp 23.500 Euro zu Buche, nicht gerade ein Schnäppchen. **Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** Citroen C4, Hyundai i30, Kia Cee'd, Peugeot 308, Renault Megane, Toyota Auris.

- + umfangreiche Serienausstattung
- + ausgewogene Federung
- + gute Sitze
- + kräftige Heizung
- + permanenter Allradantrieb
- + zuschaltbare Untersetzung
- + ESP und Kopfairbags Serie
- kleiner Kofferraum
- nur fünf Gänge
- hoher Verbrauch
- hohe Betriebs- und Fixkosten



### Karosserie/Kofferraum

**Note 2,7**

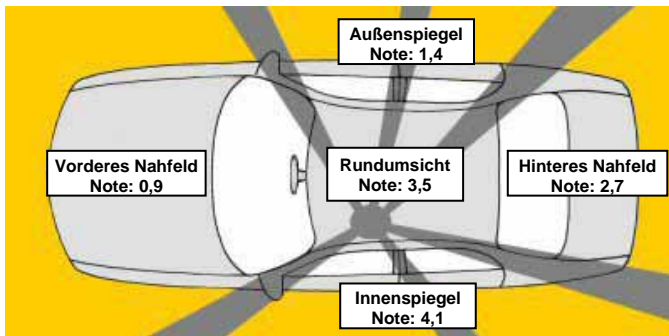
#### Verarbeitung

**Note: 2,4**

- + Der Subaru Impreza ist jetzt völlig neu gestylt, die Designer haben dem Allrad-Kompaktwagen ein Schrägheck-Kostüm verpasst, in dem er schicker aussieht, aber auch den typischen Charakter verliert, der einen Impreza bisher ausgemacht hat. Die Karosserie ist nach wie vor gut verarbeitet, Spaltmaße, Lackierung und verwendete Materialien geben keinen Anlass zur Kritik. Der Unterbo-

den ist im Bereich des Motors geschlossen, das reduziert Luftverwirbelungen und schützt den Motor vor starker Verschmutzung. Im Innenraum findet man ebenfalls eine gute Verarbeitungsqualität vor, nur die Kunststoffe und Verkleidungen hinterlassen in Punkto Materialqualität höchstens einen durchschnittlichen Eindruck. Erfreulich: Die Motorhaube wird mit zwei Gasfedern offen gehalten. Das Dach eignet sich zum Transport von Gegenständen bis 80 kg.

- Die Türschweller sind nur mäßig gegen eindringenden Schmutz geschützt, so dass man sich beim Einsteigen die Kleidung beschmutzen kann. An den Karosseriefanken und Stoßfängern fehlen Schutzleisten, so sind bereits bei kleinen Remplern teure Schäden vorprogrammiert. Bei einer Reifenpanne steht nur ein schmales Notrad für die langsame Fahrt zur nächsten Werkstatt zur Verfügung. Die Sicherungen sind relativ schwer zugänglich.



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten 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.

#### Sicht

**Note: 2,5**

- Die Rundumsicht im Impreza ist durchschnittlich, die Dachsäulen sind nicht wirklich schmal, insbesondere die C-Säulen beeinträchtigen die Sicht nach hinten erheblich. Die Front lässt sich zwar nur erahnen, dafür kann man den hinteren Bereich gut abschätzen.
- + Der Bereich direkt vor dem Fahrzeug lässt sich sehr gut einsehen. Die Außenspiegel sind groß und beheizbar, allerdings fehlt der asphärische äußere Bereich, so dass Objekte im toten Winkel leicht übersehen werden können. Nicht selbstverständlich in dieser Klasse sind die Xenonscheinwerfer, die es in den Ausstattungen Comfort und Sport serienmäßig gibt. Ein interessantes Feature sind auch die an den Ruhepositionen beheizten Auflageflächen der Scheibenwischer. Parksensoren und Regensensor können nachgerüstet werden.

- Die Sicht im Innenspiegel ist mäßig, schuld daran sind auch die nicht versenkbaren hinteren Kopfstützen.



Trotz des relativ großen, zusätzlichen Fensters in der C-Säule ist die Sicht nach schräg hinten nicht wirklich gut.

### Ein-/Ausstieg

**Note: 2,8**

- Der Zustieg ist vorne und hinten durchschnittlich. Vorne erfreut ein recht niedriges Schwellerniveau, etwas störend empfindet man dagegen die flach verlaufende Dachkante, die einen ein wenig zum Kopf einziehen zwingt, sowie die tiefe Sitzposition. Hinten könnten die inneren Türschweller etwas niedriger und die Türausschnitte breiter sein. Die Türaufhalter sind kräftig bei ganz geöffneten Türen, allerdings sind sie bei geringer Türöffnung zu schwach.
- + Für die Zentralverriegelung ist serienmäßig eine Fernbedienung vorhanden, mit der auch separat der Kofferraum entriegelt werden kann, was nur bedingt sinnvoll erscheint, da der Kofferraum trotzdem mit der Hand geöffnet werden muss. Die Knöpfe der Fernbedienung sind klein, schwer zu drücken und leicht zu verwechseln.

### Kofferraum-Volumen\*

**Note: 3,5**

- Der Kofferraum fasst nur 260 Liter, das ist ziemlich wenig für die Klasse. Zum Vergleich, im Golf haben 350 Liter Platz und auch das ist nur besserer Durchschnitt. Nach Umklappen der Rücksitze stehen 640 Liter Laderaum zur Verfügung (gemessen bis zur Fensterunterkante).



Mit 260 l Kofferraumvolumen rangiert der Impreza weit hinter seinen Klassenkonkurrenten - ein Tribut an die platzbeanspruchende Allradtechnik.

### Kofferraum-Zugänglichkeit

**Note: 2,3**

- + Die Heckklappe lässt sich von hinten entriegeln und leicht anheben. Die Ladeöffnung ist groß und das Format bei geringer Tiefe praktisch, so ist der Kofferraum gut nutzbar. Außen ist die Höhe der Ladekante mit knapp 70 cm vom Boden durchschnittlich, innen erfreut eine nur etwa 8 cm niedrige Bordwand. Die Beleuchtung ist ausreichend kräftig und separat abschaltbar.

### Kofferraum-Variabilität

**Note: 2,2**

- + Die Lehne der hinteren Sitzbank ist asymmetrisch geteilt nach vorne umklappbar. Dies funktioniert sehr einfach und man erhält dadurch eine vollkommen ebene und sehr gut nutzbare Transportfläche. Vier Kunststoff-Zurrösen ermöglichen die Sicherung der Ladung, allerdings könnten diese etwas stabiler sein.
- Beim Zurückklappen können versehentlich die Gurtbänder eingeklemmt und beschädigt werden. Man vermisst praktische Ablagen für lose Utensilien oder ein Gepäcknetz. Lediglich unter der Bodenabdeckung befinden sich kleine Staufächer, die aber bei vollem Kofferraum nicht zugänglich sind.

### Innenraum

**Note 2,3**

### Bedienung

**Note: 1,9**

- + Der Impreza lässt sich überwiegend leicht bedienen, das Lenkrad ist in der Höhe und Reichweite einstellbar, allerdings ist der Einstellbereich nach oben etwas gering. Der Schalthebel liegt gut zur Hand und das Zündschloss ist beleuchtet. Die Instrumente sind optimal ablesbar, es gibt auch einen Bordcomputer, der unter anderem den Kraftstoffverbrauch anzeigt. Die Bedienelemente der Klimautomatik liegen insgesamt etwas tief, sind aber klar strukturiert und entsprechend einfach in der Handhabung. Elektrische Außenspiegel und Fenster gibt es serienmäßig, allerdings verfügt nur das Fahrerfenster über eine Antippautomatik und die Einsteller für die Spiegel sind unbeleuchtet. Im Lenkrad sind Tasten für das Audiosystem und den Tempomat integriert. Ein Navigationssystem mit Touchscreen ist gegen fast 3.000 Euro Aufpreis erhältlich. Vorne sind getrennt einstellbare Leseleuchten vorhanden, hinten nur eine zentrale Leuchte. Das Angebot an praktischen Ablagemöglichkeiten und Getränkehaltern ist vorne in Ordnung, hinten spärlich, hier muss man sich mit Fächern in den Türen begnügen. Insgesamt erfordert der Subaru keinen großen Gewöhnungsaufwand, man kommt mit dem Fahrzeug schnell klar.
- Bei den Pedalen fällt ein etwas zu großer Sprung vom Gas zur Bremse auf. Die Beleuchtung des Handschuhfaches funktioniert nur bei eingeschaltetem Licht. Für das Abblendlicht fehlt eine Kontrollleuchte. Zum Anlegen der Rücksitzgurte sind zwei Hände erforderlich, weil die Schösser nicht fixiert sind.



Design, Funktionalität und Verarbeitungsqualität entsprechen dem Stand der Zeit.

### Raumangebot vorne\*

**Note: 2,0**

- + Die vorderen Sitze können für Insassen bis zu einer Größe von 1,90 m eingestellt werden, bei größeren Personen wird es an den Knien eng; die Kopffreiheit ist hier noch nicht zu Ende. Auch in der Breite ist das Raumangebot gut, so dass man sich subjektiv nicht eingeeengt fühlt.

### Raumangebot hinten\*

**Note: 3,1**

- Hinten reicht das Raumangebot für Mitfahrer bis zu 1,85 m Körpergröße (Vordersitze auf 1,85 m große Personen eingestellt). Hier findet man ein insgesamt durchschnittliches Platzangebot vor.



Der Fond bietet Platz für Personen bis zu einer Körpergröße von 1,85 m.

## Komfort

**Note 2,5**

### Federung

**Note: 2,4**

- + Die Federung ist ausgewogen abgestimmt, sie tendiert in Richtung straff. Sowohl kürzere wie auch längere Bodenwellen werden gut abgefedert, lediglich Einzelhindernisse kommen deutlicher zu den Insassen durch. Vertikalschwingungen sind kaum vorhanden, die Seitenneigung ist jedoch bei flotter Kurvenfahrt etwas ausgeprägter. Bei Beladung ändert sich die Federung nur wenig.

### Sitze

**Note: 2,5**

- + Die Vordersitze sind angenehm straff gefedert, Lehnen und Flächen sind gut konturiert, der Seitenhalt ist in Ordnung. Allerdings könnten die Sitzflächen etwas länger und die Lehnen etwas höher sein. Der Fahrer kann sein linkes Bein gut abstützen, die Sitzposition ist insgesamt gut. Nur der Fahrersitz ist in der Höhe einstellbar. Hinten sind die Sitze auch bequem, aber weicher und weniger gut konturiert, die Sitzposition ist wegen des zu geringen Abstandes zwischen Sitzfläche und Boden nicht optimal. Zudem stört ein unangenehmer Wulst im Steiß-Bereich. Alle Insassen verfügen über Haltegriffe am Dach, auch der Fahrer.

### Innengeräusch

**Note: 3,0**

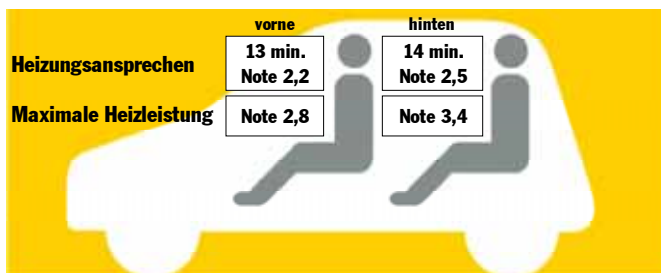
Das Fahrgeräusch ist bis 130 km/h durchschnittlich. Der Vierzylinder-Boxermotor ist akustisch stets präsent, klingt aber meist angenehm kernig. Windgeräusche treten weniger auf, selbst bei höherem Tempo.

### Heizung, Lüftung

**Note: 2,5**

(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer)  
Die Heizung spricht vorne gut an, die Heizleistung ist recht ordentlich. Hinten ist die Heizwirkung etwas schwächer, aber immer noch durchschnittlich.

- + Eine Klimaautomatik ist serienmäßig an Bord.
- Die hinteren Seitenscheiben lassen sich nicht vollständig öffnen.



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

## Motor/Antrieb

**Note 2,2**

### Fahrleistungen\*

**Note: 2,1**

- + Der 2-Liter Boxermotor leistet 150 PS und sorgt damit für gute, wenn auch nicht berauschende Fahrleistungen. Ab etwa 3.000

U/min zieht der Subaru gut an und lässt sich bei weitem Ausdrehen der Gänge recht ordentlich beschleunigen.

### Laufkultur

**Note: 2,5**

Die Laufkultur des Motors ist insgesamt recht ordentlich, eben Boxer-typisch. Bei hohen Drehzahlen sind leichte Vibrationen im Fahrgastraum spürbar.

### Schaltung

**Note: 2,3**

- + Die Gänge sind gut geführt und lassen sich überwiegend leicht einlegen. Auch beim Rückwärtsgang gibt es kaum Anlass zur Kritik.

### Getriebeabstufung

**Note: 2,0**

- + Die Abstufung des 5-Gang-Getriebes passt gut zur Leistungscharakteristik des Motors, allerdings würde man sich in manchen Situationen einen sechsten Gang wünschen. Für besondere Einsätze, z.B. Strecken mit starken Steigungen oder Anhängerbetrieb, kann bis ca. 80 km/h während der Fahrt eine Unterstufung zugeschaltet werden.

## Fahreigenschaften

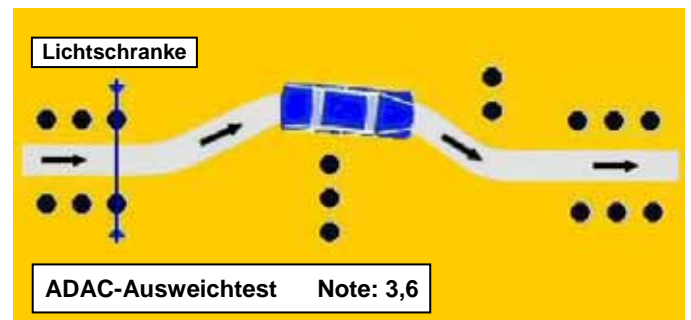
**Note 2,5**

### Fahrstabilität

**Note: 2,8**

Im ADAC-Ausweichetest zeigt sich die Abstimmung nicht ganz so souverän. Beim Zurücklenken in die ursprüngliche Gasse ändert sich die Tendenz von anfänglichem Untersteuern schließlich zu deutlichem Übersteuern, was vom elektronischen Stabilitätssystem VDC etwas zu spät abgefangen wird, so dass das Fahrzeug kurzzeitig fast quer zur Fahrtrichtung steht. Schleudern wird aber zuverlässig verhindert. Das serienmäßige "hill assist system" unterstützt beim Anfahren am Berg.

- + Die Richtungsstabilität ist gut, auch Längsrillen und Fahrbahnverwerfungen bringen den Impreza nicht aus der Ruhe. Der für einen Subaru obligatorische Allradantrieb sorgt für eine optimale Traktion in nahezu jeder Fahrsituation.



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 grundsätzlich gutmütig untersteuernd, der Allradantrieb und die ausgewogene Gewichtsverteilung des Subaru sorgen für eine besonders dynamische Kurvenfahrt. Nur bei Lastwechsel fällt eine deutliche Hecklastigkeit auf, die im Extremfall von VDC abgefangen werden muss.

### Lenkung\*

**Note: 3,0**

Die Lenkung spricht nicht allzu direkt an, ist aber relativ zielgenau und vermittelt dem Fahrer zufrieden stellenden Kontakt zur Fahrbahn. Sie ist relativ indirekt, dafür aber leichtgängig, so dass das Fahrzeug insgesamt recht handlich ist. Der Wendekreis von 11,4 m ist für die Klasse nicht gerade klein.

### Bremse

**Note: 2,1**

- + Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand steht der Wagen nach durchschnittlich 39 m (Mittelwert aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Serienreifen). Die Bremse spricht fein an und lässt sich gut dosieren, allerdings vermisst man einen Bremsassistenten.
- Bei starker Beanspruchung der Bremse kommt es zu heftiger Rauchentwicklung; eine nachlassende Bremswirkung (Fading) konnten wir aber nicht feststellen.

## Sicherheit

**Note 2,6**

### Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme **Note: 2,9**

- + Der Impreza ist serienmäßig mit ESP ausgestattet; damit erfüllt er die Mindestanforderung an die aktive Sicherheit. Die LED-Rück- und Bremsleuchten sind vom nachfolgenden Verkehr besonders gut zu erkennen.
- ESP ist für die 1,5 Liter Basismotorisierung nicht erhältlich, unverständlich in der heutigen Zeit.

### Passive Sicherheit - Insassen **Note: 2,1**

- Die Kopfstützen vorne reichen in der Höhe für Personen bis zu einer Körpergröße von 1,80 m; hinten bieten sie Schutz für Personen bis zu 1,65 m Größe.
- + Der Impreza besitzt neben Front- und Seitenairbags auch serienmäßig durchgehende Kopfairbags. Bei einem Heckcrash verringern aktive Kopfstützen auf den vorderen Plätzen die Gefahr eines HWS-Traumas. Das Fahrzeug ist mit Seatbelt-Remindern auf beiden vorderen Sitzen ausgestattet. An den stabilen Türgriffen lässt sich hohe Zugkraft aufbringen. So kann man nach einem Unfall verklemmte Türen leichter öffnen.
  - Die Sitze im Fond besitzen keine Seatbelt-Reminder. Immerhin sind alle drei Rücksitze mit sicheren Dreipunktgurten ausgestattet.

### Kindersicherheit **Note: 2,9**

- + Kindersitze verschiedener Bauformen können auf den hinteren Sitzen des Impreza einfach und lagestabil befestigt werden - auf den Außensitzen auch mit Hilfe der serienmäßigen Isofix-Halterungen. Die Gurte sind auch für Sitze mit besonders hohem Gurtbedarf lang genug, die Schlösser sind an kurzen Gurtbändern befestigt - das gewährleistet einen sicheren Halt.
- Das Angurten gestaltet sich wegen der losen Gurtschlösser als schwierig, man braucht dazu beide Hände. Auf dem Beifahrersitz dürfen keine rückwärts gerichteten Kindersitze befestigt werden, weil sich der Frontairbag nicht deaktivieren lässt. Der Mittelsitz eignet sich wegen ungünstiger Gurtgeometrie und der Sitzwulst nicht zur sicheren Beförderung von Kindern.

### Fußgängerschutz **Note: 3,0**

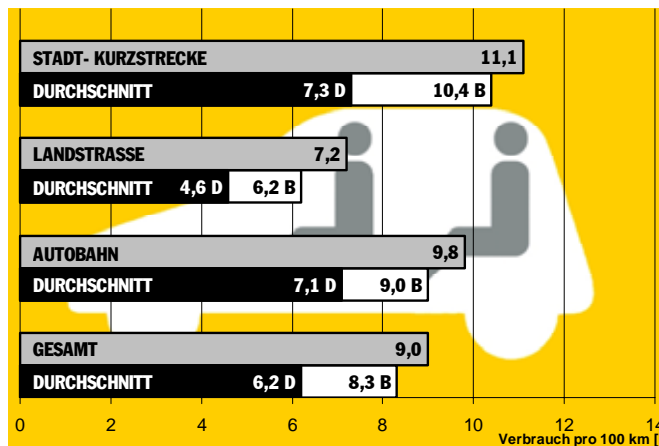
Die Karosserie ist im vorderen Bereich weitgehend glattflächig, das Gefahrenpotenzial bei Unfällen mit Fußgängern moderat.

## Verbrauch/Umwelt

**Note 3,1**

### Verbrauch\* **Note: 5,3**

- Der Impreza mit dem 2-Liter-Boxermotor hat einen sehr hohen Kraftstoffverbrauch. Innerorts konsumiert der Wagen 11,1 l, außerorts 7,2 l und auf der Autobahn 9,8 Liter Super auf 100 km. Der Durchschnittsverbrauch beträgt stolze 9,0 l/100 km, ziemlich viel für ein Auto dieser Klasse.



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

### Abgas **Note: 0,9**

- + Die Anteile an Schadstoffen im Abgas sind sehr niedrig.

## Wirtschaftlichkeit\*

**Note 4,6**

### Betriebskosten **Note: 5,0**

- Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Impreza 2.0R alles andere als sparsam mit dem teuren Superbenzin umgeht, führt das zu hohen Kosten und somit einer schlechten Note in diesem Kapitel.

### Werkstatt- und Reifenkosten **Note: 4,7**

- Für eine Beurteilung liegen uns noch keine Daten des Herstellers vor - die Werkstattkosten sind deshalb geschätzt.
- + Subaru gewährt eine dreijährige Herstellergarantie bis max. 100.000 Kilometer.

### Wertstabilität **Note: 3,2**

- Im Klassenvergleich lässt der allradgetriebene Impreza einen durchschnittlichen Restwert erwarten.

### Kosten für Neuanschaffung **Note: 4,2**

- Bei den Anschaffungskosten erweist sich der Subaru bei einem Grundpreis von mehr als 23.000 Euro nicht gerade als Schnäppchen, dafür ist das Fahrzeug aber gut ausgestattet.

### Fixkosten **Note: 4,5**

- Den höheren Betriebskosten stehen beim Benziner zwar niedrigere fixe Ausgaben für die Steuer gegenüber.
- Beim Erhalt der Versicherungsrechnung kommt jedoch wenig Freude auf. Hier ist der Impreza 2.0R sowohl in Haftpflicht wie auch Kasko für diese Klasse eindeutig zu hoch eingestuft.

## Die Motorvarianten

### in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.5R	2.0R
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1498	4/1994
Leistung [kW(PS)]	79(107)	110(150)
Max.Drehmoment [Nm]bei U/min	142/3200	196/3200
0-100 km/h[s]	14,0	9,6
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	175	193
Verbrauch pro 100 km [l]	8,1S	9,0S
Versicherungsklassen KH/VK/TK	20/21/21	20/22/21
Steuer pro Jahr[Euro]	101	135
Monatliche Gesamt-Kosten[Euro]	496	567
Grundpreis[Euro]	18.290	21.990

#### Aufbau:

ST = Stufenheck  
 SR = Schrägheck  
 CP = Coupe  
 CA = Cabriolet  
 RO = Roadster

KB = Kombi  
 KT = Kleintransporter  
 TR = Transporter  
 GR = Großraumlimousine  
 BU = Bus

#### Versicherung:

KH = KFZ-Haftpflicht  
 VK = Vollkasko  
 TK = Teilkasko

#### Kraftstoff:

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

## Daten und Messwerte

4-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro4
Hubraum	1994 ccm
Leistung	110 kW (150 PS)
bei	6400 U/min
Maximales Drehmoment	196 Nm
bei	3200 U/min
Kraftübertragung	permanenter Allradantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	205/55R16
Reifengröße (Testwagen)	<b>205/55R16V</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	<b>11,4 m/11,35 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	193 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,6 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3. Gang)	<b>6,2 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	<b>38,5 m</b>
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	<b>9,0 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>11,1/7,2/9,8 l</b>
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Herstellerangabe/Test	199 g/km/ <b>210 g/km</b>
Innengeräusch 130 km/h	<b>70 dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	4415 mm/1740 mm/1475 mm
Leergewicht/Zuladung	<b>1400 kg/490 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>260 l/640 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	650 kg/1600 kg
Dachlast	80 kg
Tankinhalt	60 l
Reichweite	<b>665 km</b>
Allgemeine Garantie	3 Jahre / 100.000 km
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte *kursiv*

## Kosten

Monatliche Betriebskosten	<b>167 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten(geschätzt)	<b>60 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>91 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>265 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>583 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	20/22/21
Grundpreis	23.490 Euro

## Ausstattung

### Technik

Allradantrieb (mit Untersetzung)	Serie
Automatikgetriebe	1400 Euro
Berganfahrhilfe	Serie
Bremsassistent	nicht erhältlich
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Parkhilfe, elektronisch (+ Montage)	280 Euro
Regensensor (+ Montage)	291 Euro
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Reserverad, vollwertig (Notrad)	nicht erhältlich
Tempomat	Serie
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	Serie

### Innen

Airbag, Seite vorne	Serie
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Audioanlage (6-fach CD-Wechsler)	Serie
Fahrersitz, höhen-einstellbar	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Isofix-Kindersicherungssystem	Serie
Klimaautomatik	Serie
Lenkrad, höhen-/längseinstellbar	Serie
Navigationssystem	2999 Euro°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar (asymmetrisch geteilt)	Serie

### Außen

Außenspiegel, elektrisch einstell-/anklapp- und beheizbar	Serie
Lackierung Metallic	390 Euro
Leichtmetallfelgen (16 Zoll)	Serie
Nebelscheinwerfer	Serie

°im Testwagen vorhanden

## Testzeugnis

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

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

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 Januar 2008