

## Skoda Fabia Combi 1.4 TDI Ambiente (DPF)

Fünftürige Kombilimousine im Kleinwagenformat (59 kW / 80 PS)

### ADAC Testergebnis

**Note 2,3**

Skoda präsentiert den neuen, minimal vergrößerten Fabia Kombi mit der pffigen Front des Schräghecks und des Roomster. Beim Heck ging dem Designer offensichtlich die Puste aus, denn das sieht ähnlich bieder aus, wie beim Vorgänger. Obwohl außen kaum größer, ist der Kofferraum um 20 l gewachsen, auch steigt man nun bequemer ein und aus. Im Ambiente ist alles Wichtige vorhanden, sogar die Klimaanlage und das Radio. Xenonscheinwerfer sind aber nicht erhältlich. Der Dreizylinder hat ordentlich Kraft, ist aber auch nicht gerade ein Kostverächter. Leider brummt er arg, was wohl hauptsächlich auf das veraltete Pumpe-Düse-Einspritzsystem zurückzuführen ist. Der Rußpartikelfilter kostet Aufpreis, beim schwächeren, durchaus ausreichend munteren Dieselmotor gibt's dieses Abgasreinigungssystem nicht. Die fünf Gänge lassen sich gut schalten, ein Automatikgetriebe ist nicht zu haben. Erfreuliches gibt es vom Sitz- und Federungskomfort zu berichten, der mit weit größeren Fahrzeugen mithalten kann. Fazit: Neben dem Peugeot 207 und Renault Clio Grandtour der einzig erhältliche Kombi im Kleinwagenformat. Hat viel Platz für Mensch und Koffer, ist prima verarbeitet und fährt gut. Mit dem unkultivierten Dieselmotor ziemlich teuer: 17.340 €. **Karosserievarianten:** Schrägheck. **Konkurrenten:** Peugeot 207 SW, Renault Clio Grandtour.



- + gute Verarbeitung
- + umfangreiche Ausstattung
- + viel Platz für Mensch und Koffer
- + komfortables, sicheres Fahrwerk
- + wenig Sonneneinstrahlung
- + leichte, funktionelle Bedienung
- + hohe Crashesicherheit
- + gute Wertstabilität
- Front nicht im Blick
- kein Xenon zu haben
- brummiger Dieselmotor
- teure Haftpflichtversicherung
- Rußfilter nicht für Basismodell

### Karosserie/Kofferraum

**Note 2,1**

#### Verarbeitung

**Note: 2,0**

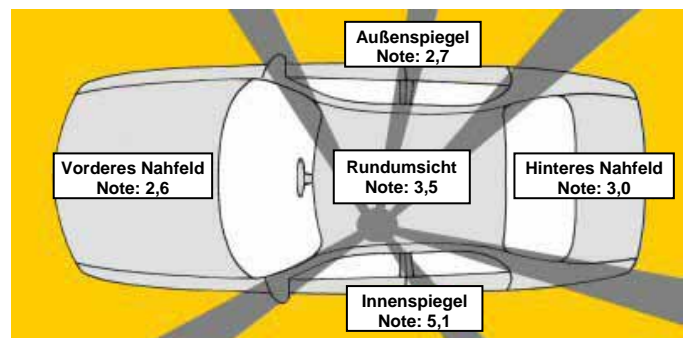
- + Die Verarbeitung der Karosserie macht einen guten Eindruck, Türen und Klappen sind sauber eingepasst und besitzen schmale, gleichmäßige Spaltabstände. Das Interieur wirkt insgesamt solide, die verwendeten Materialien sind überwiegend hochwertig. Aluminiumverblendungen sollen das triste Schwarz des Armaturenbrettes aus Hartplastik auflockern. Der Unterboden ist im vorderen Bereich glattflächig, das reduziert kraftstofferhöhende Luftwirbel. Die Last auf der Dachreling kann bis zu 75 kg betragen. Das vollwertige Reserverad auf Alufelge hilft bei einer Reifenpanne weiter. An den Karosseriefanken befinden sich breite, unlackierte Kunststoffleisten zum Schutz vor dagegen schlagenden Türen. Die Scheinwerferlampen sind besonders leicht zugänglich, das Wechseln ist einfach.
- Front- und Heckpartie besitzen keine Schutzleisten bei Parkremplern.

#### Sicht

**Note: 3,2**

Bewertung nach den ADAC-Rundumsichtmessungen. Die Frontpartie ist vom Fahrer nicht zu sehen und die Sicht nach hinten ist mäßig, denn die Kopfstützen der Rücksitzbank lassen sich nicht

versenken, was auch die Sicht im Innenspiegel trübt. Die Fensterposten stören nicht allzu sehr, kein Pfofen ist übertrieben breit. Xenonscheinwerfer sind nicht erhältlich.



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.

- + Die Außenspiegel sind groß und beheizbar. Optional gibt es Halogenscheinwerfer mit dynamischem Kurvenlicht und Nebelscheinwerfer mit Kreuzungs- und Abbiegelicht. Gegen Aufpreis sind hinten Parksensoren erhältlich.

### Ein-/Ausstieg

**Note: 2,4**

- + Eine praktische Fernbedienung, mit der neben den Türen auch die Heckklappe separat entriegelt werden kann, ist Serie. Man steigt relativ bequem ein und aus: die Türen sind nur vorn etwas schmal aber alle hoch (auch hier zeigt die wenig geneigte Frontscheibe Vorteile) und lassen sich ziemlich weit öffnen. Die Türaufhalter sind genügend kräftig, um die geöffneten Türen auch an Steigungen nicht zuklappen zu lassen.

### Kofferraum-Volumen\*

**Note: 0,6**

- + Der Kofferraum ist riesig und fasst 455 l (20 l mehr als beim Vorgänger), bei vorgeklappten Rücksitz sind es sogar 710 l (gemessen bis zur Fensterunterkante).



Mit 455 l Volumen ist der Kofferraum gegenüber dem Vorgänger um 20 l gewachsen und somit der Größte in dieser Fahrzeugklasse.

### Kofferraum-Zugänglichkeit

**Note: 1,7**

- + Der Kofferraum lässt sich spielend leicht öffnen und mittels des nach unten hängenden Gummistrangs gut wieder schließen, ohne dass man sich die Finger schmutzig macht. Die Klappe öffnet sehr weit, sodass sich auch große Personen nicht den Kopf stoßen. Durch die enorme Öffnung kann auch sperrigeres Gepäck gut eingeladen werden. Das Format ist bis zur Fensterunterkante praktisch.
- Die für einen Kombi ungewöhnliche Bordwand ist beim Ein- und Ausladen etwas hinderlich. Bei vorgeklappten Rücksitz stört eine kleine Stufe, wenn Gepäck vorgeschoben werden soll. Die schräge Heckpartie ist bei großen Kisten und Schränken unpraktisch. Die Nadelfilzmatte lässt sich schwierig säubern.

### Kofferraum-Variabilität

**Note: 2,4**

- Die klappbare Rückbank ist asymmetrisch geteilt. Um die Lehnen vorklappen zu können, müssen die Kopfstützen abgezogen werden (etwas umständlich). Die Beifahrerlehne lässt sich nicht vorklappen. Auch kann die Rückbank nicht längsverschoben werden.
- + Links und rechts befinden sich große Ablagefächer für kleinere Gepäckstücke. Durch Einhängen einer zu einem Halbkreis biegbaren Wand lässt sich weiterer Stauraum für Einkaufsgepäck schaffen. Es gibt auch Haken für Tragetaschen. Ein am Dach einhängbares Trennnetz kostet 155 €. Halter für zwei Fahrräder im Innenraum sind für 180 € zu haben.

### Innenraum

**Note 2,2**

### Bedienung

**Note: 1,7**

- + Der Fabia gibt in punkto Ergonomie und Bedienung keine Rätsel auf, die Funktionsebenen von Radio und Klimaanlage sind klar getrennt. Alle Tasten und Schalter (mit Auffindbeleuchtung) können intuitiv bedient werden. Die großen Instrumente sind klar gezeichnet und gut abzulesen. Praktisch ist die Multifunktions-Anzeige, u.a. mit Angabe von Verbrauch, Außentemperatur und

nicht korrekt geschlossenen Türen. Die Außenspiegel sind elektrisch einstellbar, die Vorderfenster elektrisch bedienbar, mit Antippsmöglichkeit. Das untere der beiden Handschuhfächer lässt sich temperieren. Die hinteren Türfenster haben Kurbeln, elektrische Fensterheber gibt es gegen Aufpreis.

- Beide Handschuhfächer sind klein. Die Fensterheber funktionieren nur mit Zündung. Hinten sitzt man nach dem Einsteigen auf den Gurtschlössern, dadurch ist das Anlegen der Gurte beschwerlich.



In Form und Funktion des Fahrerplatzes zeigt sich sofort die Verwandtschaft zu den Konzernbrüdern von VW. Die Verarbeitungsqualität ist tadellos.

### Raumangebot vorne\*

**Note: 2,0**

- + Auf den vorderen Sitzplätzen hat man ein großzügiges Raumgefühl. Das liegt an der großen Kopffreiheit und Innenbreite sowie an dem großzügigen Abstand zur Frontscheibe. Die Vordersitze lassen sich für Personen von fast 1,95 m Größe zurückschieben.

### Raumangebot hinten\*

**Note: 2,7**

- + Die Rückbank hat eine Ausformung für zwei Personen; Knie- und Kopffreiheit reichen für ca. 1,85 m große Mitfahrer (Vordersitze für ca. 1,85 m große Personen eingestellt). Dazwischen befindet sich ein schmaler Notsitz für kleine Personen und kurze Strecken. Da Kopffreiheit ist enorm.

### Komfort

**Note 2,5**

### Federung

**Note: 2,3**

- + Die Feder-/Dämpfer-Charakteristik ist weitgehend ausgewogen und tendiert in Richtung komfortabel. Die Unebenheiten der Straße werden gut geschluckt, nur ganz selten kommen Stöße etwas härter durch. Der Wagen liegt meist ruhig auf der Straße, nur die Wankbewegungen bei schnellem Richtungswechsel sind ausgeprägter.

### Sitze

**Note: 2,3**

- + Die Vordersitze sind bequem gepolstert und bieten genügend



Selbst 1,85 m große Passagiere finden im Fond des Fabia Combi Platz.



Unterstützung für den Rücken. Die Lehnen sind ausreichend hoch. Der Fahrersitz ist höhenstellbar und so individuell genug für eine bequeme Sitzhaltung einzustellen. Für den Beifahrersitz kostet die Höheneinstellung extra. Auch die beiden Außenplätze der Rückbank sind gut gepolstert man angenehmer Lehne, die nur etwas niedriger ist als vorn. Dank ordentlichem Sitzflächenabstand vom Boden sitzt man so auch hinten mit ordentlicher Unterstützung der Oberschenkel. In den Dächern befinden sich Haltegriffe.

- Das rechte Bein des Fahrers hat Kontakt mit der kantigen Mittelkonsole. Der Platz hinten in der Mitte ist schlecht zu erreichen und unbequem.

**Innengeräusch** **Note: 3,2**

Der gemessene Geräuschpegel bei 130 km/h ist noch passabel. Subjektiv aber brummt der Motor verhältnismäßig laut, mit nerviger Klangfarbe und übertönt alle anderen Geräusche.

**Heizung, Lüftung** **Note: 2,8**

(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer) Die Heizungswirkung ist auf den vorderen Sitzplätzen passabel, auf den Rücksitzen erscheint sie jedoch schwach.

- + Die Frontscheibe steht verhältnismäßig steil. Das hat den Vorteil besserer Durchsicht, außerdem werden Fahrer und Beifahrer weniger von der Sonne bestrahlt. Hinzu kommt die geringere Zugneigung durch die Entfrosterdüsen. Die Verteilung der Luftmengen auf die verschiedenen Düsen und Ausströmer ist individuell und einfach möglich. Die Klimaanlage ist in dieser Ausstattung serienmäßig. Optional ist eine Klimaautomatik erhältlich.

	vorne	hinten
Heizungsansprechen	14 min. Note 2,5	22 min. Note 4,7
Maximale Heizleistung	Note 3,2	Note 4,8

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

**Motor/Antrieb** **Note 2,4**

**Fahrleistungen\*** **Note: 2,1**

- + Im Fabia sorgt der kleine 1,4 Liter 3-Zylinder-Diesel mit Turbolader für flotte Fahrdynamik. Überholvorgänge lassen sich in kurzer Zeit durchführen, dazu sind keine hohen Drehzahlen notwendig.

**Laufkultur** **Note: 3,5**

Meist ist das Laufverhalten des Motors passabel, nur im mittleren Drehzahlbereich sind leichte Vibrationen zu spüren.

**Schaltung** **Note: 1,3**

- + Die fünf Vorwärtsgänge lassen sich sehr leicht und präzise wechseln, auch der Rückwärtsgang kann geräuschlos eingelegt werden.

**Getriebeabstufung** **Note: 3,0**

- + Die Abstufungen des Fünfgang-Getriebes passen recht gut zur Leistungscharakteristik des Motors, nur der Drehzahlsprung vom vierten in den fünften Gang ist recht groß.

**Fahreigenschaften** **Note 1,8**

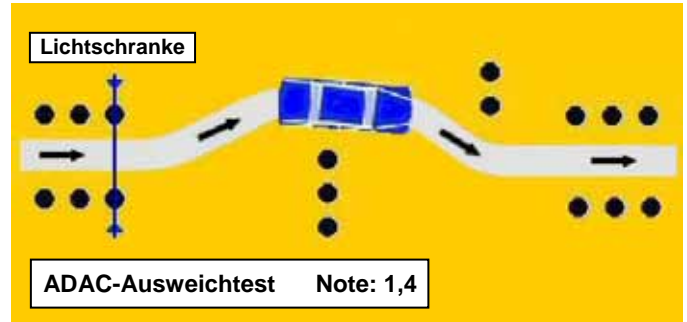
**Fahrstabilität** **Note: 1,5**

- + Der Fabia hält bei jedem Tempo einwandfrei seinen Kurs, das Fahrgefühl ist sicher. Die Antriebsschlupfregelung (ASR) ist ab 51 kW serienmäßig, mit dem optionalem ESP gibt's auch noch eine elektronische Differentialsperre (EDS). Den ADAC-Ausweichertest meistert der Fabia mühelos, bekommt beste Noten. Selbst bei hohem Tempo bleibt er neutral und unkritisch, von Schleudern keine Spur. Gegen Aufpreis kontrolliert ein Überwachungssystem nachlassenden Reifenluftdruck.

**Kurvenverhalten** **Note: 2,0**

- + In Kurven untersteuert der Wagen leicht - ein Verhalten, das weniger geübten Fahrern entgegen kommt. Auch hier hilft das ESP dem Fahrer kritische Situationen zu meistern, durch gezielte

Bremseingriffe und Reduzierung der Motorleistung.



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.

**Lenkung\*** **Note: 2,3**

- + Die Lenkung spricht spontan an, der Wagen reagiert schnell und gutmütig, dabei zielgenau. Dem Fahrer wird genügend Kontakt zur Straße vermittelt. Die leichtgängige Lenkung sorgt für Handlichkeit, allerdings ist der Wendekreis nicht gerade klein, was beim Rangieren stören kann.

**Bremse** **Note: 1,3**

- + Die Bremse spricht spontan an und ist fein dosierbar, die Bremswirkung ist sehr gut. Bei Vollbremsungen aus 100 km/h steht der Wagen bereits nach ca. 36,5 m (Mittelwert aus zehn Bremsungen, Serienreifen, halbe Zuladung).

**Sicherheit** **Note 2,4**

**Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme** **Note: 2,5**

- + Das Fahrzeug ist mit elektronischen Stabilitätssystem ESP und einem Bremsassistent ausgestattet, um für gute aktive Sicherheit zu sorgen. Die deutlich verbesserte Sicht bei Nacht durch das dynamische Kurven- und Abbiegelicht stellt ein zusätzliches Plus an Sicherheit dar.
- Es sind weder Rückstrahler noch Rückleuchten vorhanden, die bei geöffneten Türen warnen.



**Passive Sicherheit - Insassen** **Note: 2,7**

- Die vorderen Kopfstützen reichen in der Höhe für Insassen bis ca. 1,8 m, hinten nur für 1,65 m Körpergröße.
- + Beim EuroNCAP-Front- und Seitencrash erreicht der neue, bis zur C-Säule identische Fabia Schrägheck, vier von fünf möglichen Sternen. Der Combi besitzt neben Frontairbags auch Seiten- und durchgehende seitliche Kopfairbags. An den sehr stabilen, griffgerechten Türgriffen lässt sich sehr hohe Zugkraft aufbringen. So kann man nach einem Unfall verklemmte Türen öffnen.
- Warndreieck und Verbandkasten haben keine sinnvollen Halter. Für die hinteren Plätze fehlen Angurterinnerer.

**Kindersicherheit** **Note: 1,5**

- + Auf den äußeren Rücksitzen lassen sich mit den vorhandenen Sicherheitsgurten zwei Kindersitz-Systeme unkompliziert und stabil unterbringen. Ein Isofix-System mit drittem Befestigungspunkt (TOP-Tether) zur Verankerung von Kindersitzen ist alternativ vorhanden. Der rechte Front-Airbag lässt sich mit dem Zündschlüssel deaktivieren. Dann dürfen auf dem Beifahrersitz auch

rückwärts gerichtete Kindersitze befestigt werden.

- Für drei Kindersitze ist der Platz auf dem Rücksitz zu gering.

### Fußgängerschutz

**Note: 3,0**

Beim simulierten Fußgängerunfall (EuroNCAP) schnitt der Fabia Schrägheck mit zwei von vier Sternen durchschnittlich ab. Der im Frontbereich identische Kombi sollte das gleiche Ergebnis erreichen.

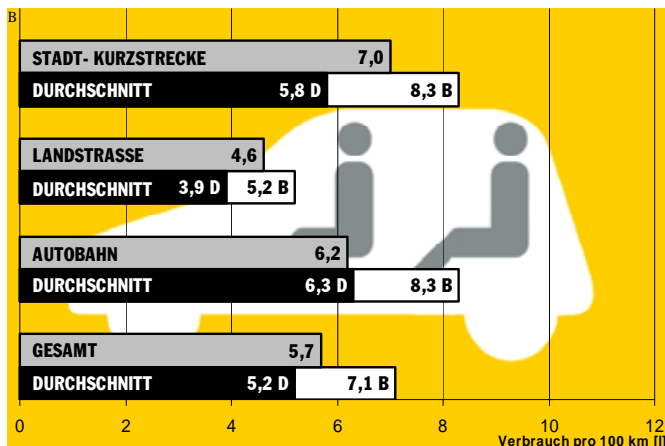
### Verbrauch/Umwelt

**Note 2,6**

#### Verbrauch\*

**Note: 3,4**

Der Fabia hat mit dem 1,4 Liter Dieselmotor einen Durchschnittsverbrauch von 5,7 l auf 100 km. Innerorts konsumiert er 6,0 l, außerorts 4,1 l und auf der Autobahn 6,2 l. Innerhalb seiner Fahrzeugklasse mit Dieselmotor gerade noch durchschnittliches, fast schon schlechtes Ergebnis.



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

#### Abgas

**Note: 1,9**

- + Die Schadstoffanteile im Abgas sind gering. Die gesundheitsschädigenden Rußpartikel werden von einem geschlossenen Filtersystem aufgeammelt.

### Wirtschaftlichkeit\*

**Note 2,2**

#### Betriebskosten

**Note: 1,4**

- + Was den Verbrauch angeht, liegt der Fabia unter Dieseln nur im Mittelfeld. Bei den Kosten hingegen spielt er seinen Verbrauchs-

vorteil gegenüber Benzinern, sowie die nicht ganz so teuren Preise für Dieselmotorkraftstoff aus und holt sich eine gute Note bei den Betriebskosten.

#### Werkstatt- und Reifenkosten

**Note: 2,1**

Für eine Beurteilung liegen uns noch keine endgültigen Daten des Herstellers vor. Die Werkstattkosten sind deshalb geschätzt.

- + Skoda gewährt eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

#### Wertstabilität

**Note: 1,5**

- + Der kompakte Kombi im Kleinwagenformat mit moderner Dieseldiesel-technologie und umweltfreundlichem Rußpartikelfilter verspricht eine gute Wertstabilität. Er wird sich auch gebraucht wieder gut verkaufen lassen.

#### Kosten für Neuanschaffung

**Note: 3,9**

Mit einem Grundpreis von 17.340 Euro ist der Fabia Combi 1.4 TDI in der von uns getesteten Ambiente-Version nicht gerade ein Schnäppchen, liegt klassenbezogen aber gerade noch im Schnitt.

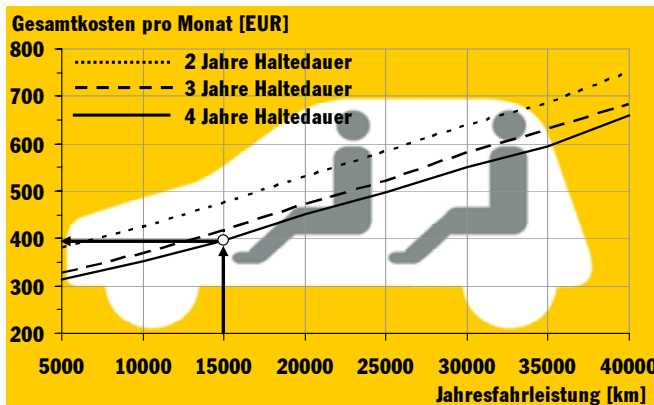
#### Fixkosten

**Note: 3,7**

Den niedrigeren Betriebskosten stehen beim Diesel höhere fixe Ausgaben für die Steuer gegenüber.

- + Die noch durchschnittliche Benotung verdankt der Fabia seiner günstigen Einstufung in der Vollkaskoversicherung.

- Bei der Haftpflichtversicherung kommt dagegen keine Freude beim Erhalt der Beitragsrechnung auf - sie ist für diese Klasse außergewöhnlich teuer.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Autokosten (Beispiel: 395 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

### Die Motorvarianten

#### in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.2 HTP	1.2 HTP <sub>12v</sub>	1.4 16V	1.6 16V	1.4 TDI	1.4 TDI	1.9 TDI
Aufbau/Türen	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/1198	3/1198	4/1390	4/1598	3/1422	3/1422	4/1896
Leistung [kW(PS)]	44(60)	51(70)	63(85)	77(105)	51(70)	59(80)	77(105)
Max.Drehmoment [Nm]bei U/min	108/3000	112/3000	132/3800	153/3800	155/1600	195/2200	240/1900
0-100 km/h[s]	16,8	14,9	12,3	10,1	15,4	13,7	10,8
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	156	163	174	190	164	173	190
Verbrauch pro 100 km [l]	6,4S	6,5S	6,8S	7,3S	5,5D	5,7D	5,8D
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/12/15	15/12/15	15/13/15	14/15/15	18/14/17	18/14/17	19/17/19
Steuer pro Jahr[Euro]	81	81	94	108	249	231	293
Monatliche Gesamt-Kosten[Euro]	351	365	388	424	374	378	431
Grundpreis[Euro]	10.740	11.990	13.290	16.040	13.540	15.590	18.440

#### 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

3-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro4
Hubraum	1422 ccm
Leistung	59 kW (80 PS)
bei	4000 U/min
Maximales Drehmoment	195 Nm
bei	2200 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	195/55R15H
Reifengröße (Testwagen)	<b>195/55R15H</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	<b>10,5 m/10,45 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	173 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	13,7 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3. Gang)	<b>8,1 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	<b>36,5 m</b>
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	<b>5,7 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>7,0/4,6/6,2 l</b>
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Herstellerangabe/Test	127 g/km/ <b>146 g/km</b>
Innengeräusch 130 km/h	<b>70 dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	4239 mm/1642 mm/1498 mm
Leergewicht/Zuladung	<b>1230 kg/435 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>455 l/845 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	450 kg/1000 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	45 l
Reichweite	<b>785 km</b>
Allgemeine Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	10 Jahre

ADAC-Testwerte *kursiv*

## Kosten

Monatliche Betriebskosten	<b>95 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten	<b>37 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>77 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>186 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>395 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/14/17
Grundpreis	17.340 Euro

## Ausstattung

### Technik

ABS	Serie
Antriebsschlupf-Regelung	Serie
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Bremsassistent	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Reifendruckkontrolle	50 Euro
Reserverad, vollwertig	Serie
Servolenkung	Serie
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie

### Innen

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Audioanlage	Serie
Fahrsitz, höhen-/neigungseinstellbar	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie/180 Euro
Isofix-Kindersicherungssystem	Serie
Klimaanlage/Klimaautomatik	Serie/290 Euro
Lenkrad, höhen-/längseinstellbar	Serie
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie
Skisack/Durchladeluke	nicht erhältlich
Zentralverriegelung	Serie

### Außen

Außenspiegel, elektrisch einstellbar/beheizbar	Serie
Lackierung Metallic	360 Euro°
Nebelscheinwerfer	190 Euro
Schiebe-Hubdach	490 Euro

°im Testwagen vorhanden

## Testzeugnis

### Technik/Umwelt(Testergebnis)2,3

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

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 Wichtigkeit 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 April 2008