

Mazda 5 1.8 Exclusive

Fünftürige Großraumlimousine der unteren Mittelklasse (85 kW / 115 PS)

ADAC Testergebnis

Note 2,4

Der Mazda 5 erhält nach rund drei Jahren Bauzeit sein erstes Facelift. Wichtigste Änderung erfuhr die Hinterachse, die überarbeitet wurde und endlich gibt es den Mazda 5 mit dem Antischleudersystem ESP. Auch die Qualitätsanmutung der Kunststoffe im Innenraum ist nun besser und es gibt neue Lackfarben. Neu ist auch, dass die hinteren Schiebetüren nun gegen Aufpreis per Elektromotor öffnen und schließen. Mit bis zu sieben Sitzplätzen und variablem Innen- bzw Kofferraum besitzt der Kompakt-Van alle Attribute für einen modernen Familienwagen. Wobei jedoch drei der Fauteuils eher als Notsitz durchgehen. Der 85 kW (115 PS) Benziner stellt die Einstiegsmotorisierung. Er läuft angenehm ruhig und auch mit der Leistung kann man zufrieden sein, man muss ihn aber ausdrehen, wenn kräftig gespurtet werden soll. Der Verbrauch ist nicht gerade niedrig, dazu ist der Wagen einfach zu schwer und zu groß. Das leicht hakelige Fünfgang-Getriebe ist gut auf den Motor abgestimmt, eine Automatik ist nicht zu haben. Mazda lässt sich das alles allerdings nicht gerade familienfreundlich entlohnen, in dieser Ausstattung müssen fast 22.000 € berappt werden.

Karosserievarianten: keine. **Konkurrenten:**

Chevrolet Rezzo, Citroen Picasso, Fiat Multipla, Ford C-Max, Honda FR-V, Hyundai Matrix, Mercedes B-Klasse, Renault Scenic, Toyota Corolla Averso, VW Touran.

- + praktische Schiebetüren
- + geräumig und variabel
- + vorn bequeme Sitze
- + hohe Crashesicherheit
- + ausgewogene Federung
- + zuverlässig
- hinten kurze Kopfstützen
- nur 4 richtige Sitze
- nur 2 Kindersitze möglich
- hoher Verbrauch



Karosserie/Kofferraum

Note 2,0

Verarbeitung

Note: 2,3

- + Die Karosserie, mit den praktischen hinteren Schiebetüren, macht einen soliden Eindruck. Spaltweiten sind gering und schmal, alle Türen öffnen und schließen leicht und satt. Auch im Innenraum ist die Verarbeitung überzeugend, mit hochwertigen, passgenauen Kunststoffen angenehmer Haptik. Blenden im Alulook lockern das ansonsten eher triste Ambiente optisch auf. Die Sitze mit der stabilen Klapptechnik sehen ebenfalls hochwertig aus. Die Dachreling darf mit 75 kg belastet werden.
- Gegen seitliche Rempler ist die Karosserie mit den dünnen lackierten Leisten kaum geschützt. Als Reserverad ist nur ein schmales Notrad vorhanden, mit dem man mit höchstens 80 km/h bis zur nächsten Werkstatt fahren darf.

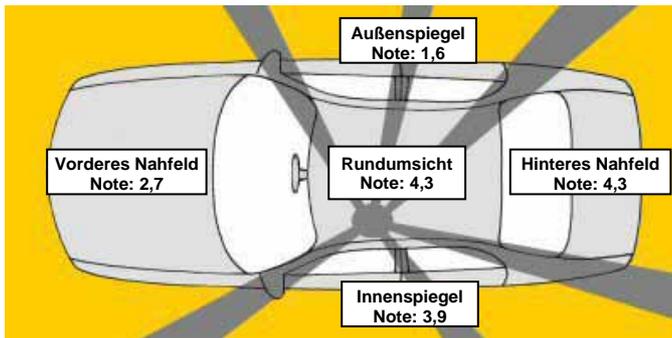


Wie bei vielen aktuellen Fahrzeugen ist die Sicht nach schräg hinten aufgrund der breiten Dachsäulen stark eingeschränkt.

Sicht

Note: 3,0

- + Nach vorn sieht man gut, weil man leicht erhöht sitzt und die Front der Karosserie stark abfällt. In den Außenspiegeln ist die Abbildung groß (linker asphärisch), sie sind beheizt.
- Die Rundumsicht ist mäßig, das liegt vor allem an den breiten C-Säulen, die die Sicht beim Blick nach schräg hinten behindern. So kann es leicht passieren, dass man beim Abbiegen einen Fahrradfahrer oder ein anderes Auto übersieht. Auch nach hinten sieht man wenig, was besonders beim Einparken hinderlich ist. Die für 2.650 € im Paket erhältliche Heckkamera ist da eine Hilfe. Ungeohnt aber, dass man um ins Display sehen zu können, beim rückwärts Fahren nach vorne sehen muss. Leider gibt es keine Einparkpiepser, die viel preisgünstiger wären.



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.

Ein-/Ausstieg

Note: 1,7

- + Ein- und Aussteigen ist vorn bequem, weil die Türen breit und hoch sind, der Innenboden niedrig ist und die Sitzflächen eine angenehme Höhe haben. Hinten sind praktische Schiebetüren vorhanden, die auch in enger Parklücke für bequemen Zustieg sorgen. Elektrisch zu bedienen sind sie nur in der teuersten Ausstattung Top. Die Zentralverriegelung hat eine Fernbedienung, deren Tasten jedoch zu leicht verwechselt werden können.



Die weit öffnenden Schiebetüren machen das Ein- bzw. Aussteigen auch in engen Parklücken möglich.

- Der Fahrer stößt beim Aussteigen mit dem rechten Knie an die harte Verkleidung der Lenksäule. Die ausgeklappten Notsitze im Kofferraum erfordern von den zusteigenden Personen ein hohes Maß an Gelenkigkeit, sie sind eigentlich nur von Kindern zu erklettern.

Kofferraum-Volumen*

Note: 1,3

- + Der Kofferraum ist mit 410 l für die Klasse sehr groß (gemessen bis zur Fensterunterkante bei versenkten Notsitzen im Kofferraum). Klappt man die Sitze der zweiten Reihe nach vorne, entsteht gar ein Stauraum von 835 l Volumen. Das Format ist zweckmäßig.
- Sind die Notsitze im Kofferraum aufgestellt, bleibt kaum noch Platz für Gepäck übrig (105 l).



Mit 410 l Kofferraumvolumen bietet der Mazda 5 zwar reichlich Platz, gegenüber den Branchenführern VW Touran (475 l) und Opel Zafira (495 l Volumen) hat er jedoch das Nachsehen.

Kofferraum-Zugänglichkeit

Note: 1,2

- + Die Kofferraumklappe lässt sich leicht öffnen und schließen, die Hände bleiben sauber. Sie verharrt beim Öffnen erst in nicht ganz hoher Position, große Personen können sie dann noch um etwa 10 cm weiter nach oben drücken. Der recht niedrige Ladeboden ohne störende Bordwand und die große Öffnung sorgen für leichtes Einladen des Gepäcks. Auch sperrige Dinge lassen sich gut unterbringen.

Kofferraum-Variabilität

Note: 1,5

- + Die beiden Rücksitze mit dem schmalen Mittelteil, lassen sich in Längsrichtung verschieben, der Kofferraum wird dadurch bereits leicht vergrößert. Sie können auch plan vorgeklappt werden, sodass ein durchgehend ebener Ladeboden entsteht. Alles funktioniert praktisch und mit geringem Kraftaufwand. Die Notsitze im Kofferraum sind im Normalfall im Boden versenkt. Für kleines Einkaufsgepäck lässt sich die hintere (wenig stabile) Bodenplatte senkrecht stellen und dient dann als Barriere gegen Vorrutschen.
- Ein Trennnetz, das man im Dach einhängen kann, ist leider nicht zu haben.

Innenraum

Note 2,1

Bedienung

Note: 2,1

- + Die wichtigsten Funktionen sind links und rechts in Lenksäulenhebeln praktisch untergebracht, Heizung und Lüftung sind ebenfalls einfach einzustellen. Das Lenkrad lässt sich durch die Längs- und Höheneinstellung optimal anpassen, der Schalthebel ist ergonomisch günstig angeordnet. Scheibenwischer und Fahrlicht schalten sich durch Sensoren automatisch an. Die Fensterheber werden elektrisch betätigt (mit Auf- und Abwärtsautomatik), die Außenspiegel elektrisch eingestellt. Das Radio und das optionale DVD-Navigationssystem sind nach einer gewissen Eingewöhnungszeit einfach zu bedienen. Ein Display informiert über Kraftstoffverbrauch, Außentemperatur und Reichweite.
- Die kleinen Tasten für heizbare Heckscheibe und Umluft sind schlecht zugänglich, weil sich der Schalthebel davor befindet. Das unübersichtliche Handschuhfach ist nur bei eingeschaltetem Außenlicht beleuchtet, darüber hinaus gibt es wenig Ablagen, auch keinen Halter für große Wasserflaschen. Hinten fehlen Leseleuchten. Die Fensterheber funktionieren nur mit Zündung.



Funktionell und solide verarbeitet überzeugt der Fahrerplatz des Mazda 5.

Raumangebot vorne*

Note: 2,0

- + Vorn sitzt man sehr geräumig, besonders wegen der enormen Innenbreite. Die Vordersitze lassen sich für Personen bis fast 1,90 m Größe zurückschieben.

Raumangebot hinten*

Note: 1,4

- + Auf den beiden äußeren Sitzplätzen der Rückbank haben Personen bis ca. 2,0 m Platz.
- Der Platz zwischen den beiden Rücksitzplätzen ist so schmal, dass er nur als Notsitz gelten kann. Die beiden ausklappbaren Sitze im Kofferraum bieten Platz für höchstens 1,75 m große Mitfahrer.

Innenraum-Variabilität

Note: 4,0

Für einen Van sind die Variationsmöglichkeiten der Sitze gering.

Komfort

Note 2,3

Federung

Note: 2,4

- + Das Fahrwerk ist ausgewogen abgestimmt, ein gelungener Kompromiss aus nicht zu straff und nicht zu weich. Unebenheiten, wenn sie nicht allzu grob sind, werden tadellos geschluckt, dabei liegt der Wagen ruhig auf der Straße. Die Wankbewegung bei schnellen Richtungswechseln und die Seitenneigung in Kurven halten sich in Grenzen. Nur voll Beladen, bei größeren Bodenwellen, schwingt die Karosserie etwas stärker nach.

Sitze

Note: 2,2

- Auf den beiden äußeren Plätzen der Rückbank kann man recht gut sitzen. Bei ihnen ist die Lehne in der Neigung einstellbar. Da sie sich aber nah am hohen Innenboden befinden, bieten sie kaum Unterstützung für die Oberschenkel. Insgesamt sind im Dach drei Haltegriffe vorhanden.
- + Fahrer- und Beifahrersitz sind straff gepolstert und dennoch recht bequem. Sie sind körpergerecht konturiert und bieten genügend Seitenhalt in Kurven. Der Fahrersitz ist höhenstellbar und hat eine einstellbare Lendenwirbelstütze, bietet so eine entspannte Sitzhaltung, für kleine und mittelgroße Personen (großen Personen ist die Lehne zu kurz).
- Der Platz hinten in der Mitte ist sehr hart, nicht ausgeformt und sehr schmal, sodass man unbequem sitzt. Auf den beiden ausgeklappten Rücksitzen im Kofferraum kauert man mit steil nach oben ragenden Knien.

Innengeräusch

Note: 2,3

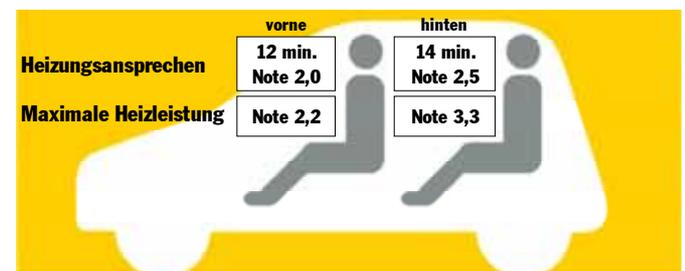
Der Geräuschpegel ist stets niedrig. Der Motor ist recht leise, die Windgeräusche nehmen erst bei sehr hohem Tempo deutlich zu.

Heizung, Lüftung

Note: 2,3

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

- + Die Heizwirkung ist auf den vorderen Sitzen gut, schnell werden im Winter angenehme Temperaturen erreicht. Auch auf der Rückbank kann man mit der Heizwirkung zufrieden sein. Die Klimaanlage ist bei diesem Modell Serie.
- Die Luftmenge oben-unten lässt sich nur grob regeln. Die Fenster im Bereich des Kofferraums können nicht geöffnet werden.



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

Motor/Antrieb

Note 2,6

Fahrleistungen*

Note: 3,0

Der Motor ist nicht allzu durchzugskräftig. Dazu ist er zu kleinvo-

lumig und das Wagengewicht zu hoch. Wenn man die Gänge ausdreht, sind aber durchaus passable Beschleunigungswerte möglich.

Laufkultur **Note: 2,0**

- + Der Motor läuft in jedem Drehzahlbereich ausgesprochen vibrationsarm und kultiviert.

Schaltung **Note: 3,0**

Die Vorwärtsgänge lassen sich passabel schalten, hakeln aber ein wenig. Schnelles Schalten in den Rückwärtsgang verläuft nicht immer geräuschlos.

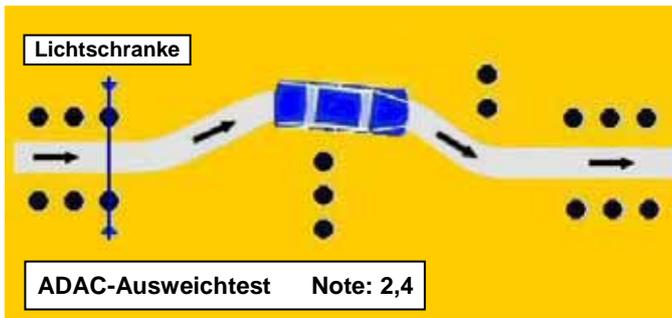
Getriebeabstufung **Note: 2,0**

- + Die Abstufungen des Fünfgang-Getriebes passen gut zur Leistungscharakteristik des Motors. Die Übergänge passen und bei hohem Tempo sind die Drehzahlen moderat.

Fahreigenschaften **Note 2,2**

Fahrstabilität **Note: 2,3**

- + Der Geradeauslauf ist selbst bei schneller Autobahnfahrt gut, Seitenwind und Spurrillen beeindrucken das Fahrzeug wenig, der Fahrer hat ein sicheres Gefühl. Auf weniger griffigem Untergrund sorgt die elektronische Traktionskontrolle dafür, dass die Antriebsräder nicht so schnell durchdrehen. ADAC Ausweichtest: Dank der geänderten Fahrwerksgeometrie beim Facelift des Mazda 5 wird die Schleuderneigung beim Ausweichen verringert. Beim ersten Ausweichen schiebt das Fahrzeug über die Vorderachse, beim anschließenden Gegenlenken bricht das Heck leicht aus. Das frühzeitig eingreifende elektronische Stabilitätsprogramm verhindert aber schlimmeres.



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**

- + In Kurven untersteuert der Wagen - ein Verhalten, das weniger geübten Fahrern entgegen kommt. Ist das Tempo zu hoch, schiebt er erst mit den Vorderrädern nach außen, was aber vom ziemlich schnell reagierenden ESP durch gezieltes Abbremsen und Gaswegnahme korrigiert wird.

Lenkung* **Note: 2,5**

Der Wendekreis ist mit 11,30 m nur klassendurchschnitt.

- + Die Lenkung spricht gut an, ist zielgenau und vermittelt dem Fahrer genügend Fahrbahnkontakt. Die leichtgängige Auslegung sorgt für eine gewisse Handlichkeit.

Bremse **Note: 1,9**

- + Die Bremse spricht schnell an und lässt sich fein dosieren. Bei Vollbremsungen aus 100 km/h sind bis zum Stillstand nur 38,5 Meter erforderlich (Mittel aus 10 Messungen, halbe Zuladung, Serienreifen).
- Schlecht, wenn man schnell Bremsen muss: Zu leicht bleibt beim Wechsel vom Gas- zur Bremse mit dem Schuhsohlenrand unter dem Bremspedal hängen.

Sicherheit **Note 2,7**

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme **Note: 2,7**

- + Antischleudersystem ESP und Bremsassistent sind obligatorisch.
- Es sind weder Rückstrahler noch Rückleuchten vorhanden, die bei geöffneten Vordertüren warnen.

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

- + Beim EuroNCAP-Frontcrash erzielt der Wagen hohe, beim Seitencrash die maximal möglichen Punktzahlen. Das bedeutet alle fünf der möglichen Sterne. Die Kopfstützen der Vordersitze sind in der Höhe für ca. 1,80 m große Personen ausreichend, die Abstände zum Kopf sind optimal gering. An den sehr stabilen, griffgerechten Türgriffen lässt sich hohe Zugkraft aufbringen. So kann man nach einem Unfall verklemmte Türen leichter öffnen.
- Die Kopfstützen der Rücksitze und Notsitze sind zu kurz, reichen nur für höchstens 1,65 m große Mitfahrer aus. Auf den beiden Notsitzen sind sie außerdem etwas zu weit weg von den Köpfen, um optimal wirken zu können. Wenn die vorderen Türen verriegelt sind, ist hinten kein Aussteigen mehr möglich.

Kindersicherheit **Note: 2,6**

- + Die beiden vollwertigen Rücksitze sind für Kindersitze und Babyschalen gut geeignet. Durch die festen Gurtschlösser gestaltet sich das Befestigen einfach. Wahlweise kann auch Isofix verwendet werden.
- Der schmale Rücksitz in der Mitte ist für Kindersitze nicht geeignet, und auch auf den Notsitzen im Kofferraum lassen sich Kindersitze nur schlecht befestigen. Der rechte Frontairbag ist nicht abschaltbar, somit dürfen auf dem Beifahrersitz keine rückwärtsgerichteten Babyschalen mitgenommen werden.

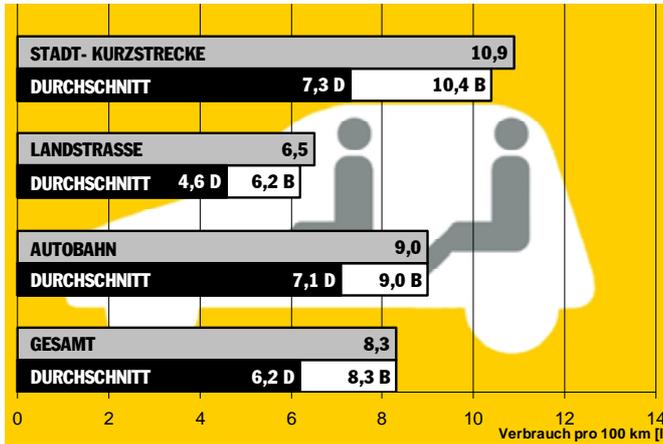
Fußgängerschutz **Note: 3,0**

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

Verbrauch/Umwelt **Note 2,8**

Verbrauch* **Note: 4,6**

- Der Motor konsumiert innerorts 10,9 l, außerorts 6,5 l und auf der Autobahn 9,0 l auf 100 km. Der Durchschnittsverbrauch liegt bei 8,3 l Super auf 100 km.



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

Abgas

Note: 0,9

- + Die Schadstoffanteile im Abgas sind sehr gering.

Wirtschaftlichkeit*

Note 3,4

Betriebskosten

Note: 4,2

- Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Mazda 5 nicht gerade sparsam mit dem teuren Super-Benzin umgeht, führt das zu hohen Kosten und somit einer nur mäßigen Note in diesem Kapitel.

Werkstatt- und Reifenkosten

Note: 2,1

- Alle zwölf Monate oder alle 20.000 Kilometer muss der Mazda zur Inspektion. Der 1,8 Liter Benzin besitzt eine Steuerkette, durch die ein oftmals teurer Zahnriemenwechsel entfällt.
- + Laut Hersteller wird eine qualitativ hochwertige Auspuffanlage verbaut. Obligatorisch ist bei Mazda eine dreijährige Herstellergarantie bis maximal 100.000 km. In Verbindung mit der Seriengröße sind die Kosten für den Reifenersatz relativ niedrig.
- Vor allem für Normal- und Wenigfahrer bedeutet die jährliche Inspektion häufigere Werkstattaufenthalte; langlebige Wartungsersatzteile helfen jedoch, die Kosten hierfür zu senken.

Wertstabilität

Note: 3,3

Der Großraum-Limousine mit dem kleinen Einstiegsmotor kann ein beständiger Restwertverlauf prognostiziert werden.

Kosten für Neuanschaffung

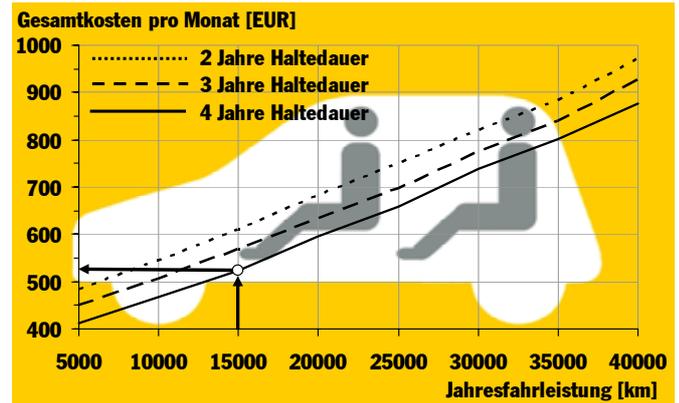
Note: 3,8

Zwar kein Schnäppchen aber noch auf akzeptablem Niveau: Die Kosten für die Neuanschaffung des eleganten Van.

Fixkosten

Note: 3,1

Für ein derartiges Fahrzeug ist die Typklasseneinstufung in der Haftpflichtversicherung relativ günstig. Die Einstufung in die Voll- und Teilkasko dagegen ist hoch und verhindert eine bessere Bewertung.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Autokosten (Beispiel: 524 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

Die Motorvarianten

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	5 1.8	5 2.0	5 2.0 CD DPF	5 2.0 CD DPF
Aufbau/Türen	GR/5	GR/5	GR/5	GR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1798	4/1999	4/1998	4/1998
Leistung [kW(PS)]	85(115)	107(145)	81(110)	105(143)
Max.Drehmoment [Nm]bei U/min	165/4000	185/4000	310/2000	360/2000
0-100 km/h[s]	11,3	10,2	13,9	11,0
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	182	194	177	196
Verbrauch pro 100 km [l]	8,3S	8,5S	6,3D	6,4D
Versicherungsklassen KH/VK/TK	14/21/19	14/19/19	17/19/23	18/23/23
Steuer pro Jahr[Euro]	121	135	308	308
Monatliche Gesamt-Kosten[Euro]	507	547	500	538
Grundpreis[Euro]	20.200	22.900	22.500	24.900

Aufbau:

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

Versicherung:

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

Kraftstoff:

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

Daten und Messwerte

4-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro4
Hubraum	1798 ccm
Leistung	85 kW (115 PS)
bei	5300 U/min
Maximales Drehmoment	165 Nm
bei	4000 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	195/65R15V
Reifengröße (Testwagen)	205/55R16V
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,3 m/11,25 m
Höchstgeschwindigkeit	182 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	11,3 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3. Gang)	7,6 s
Bremsweg aus 100 km/h	38,5 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	8,3 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	10,9/6,5/9,0 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test	182 g/km/ 196 g/km
Innengeräusch 130 km/h	69 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4505 mm/1755 mm/1615 mm
Leergewicht/Zuladung	1510 kg/600 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	410 l/835 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	600 kg/1300 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	60 l
Reichweite	720 km
Allgemeine Garantie	3 Jahre / 100.000 km
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte *kursiv*

Kosten

Monatliche Betriebskosten	154 Euro
Monatliche Werkstattkosten	41 Euro
Monatliche Fixkosten	78 Euro
Monatlicher Wertverlust	251 Euro
Monatliche Gesamtkosten	524 Euro
(vierjährige Haltung, 15000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	14/21/19
Grundpreis	21.900 Euro

Ausstattung

Technik

Antriebsschlupf-Regelung	Serie
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Bremsassistent	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Reserverad, vollwertig	nicht erhältlich
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	nicht erhältlich

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
Front- u Heckkamera (Heckkamera)	2.670 Euro°
Isofix-Kindersicherungssystem	Serie
Klimaautomatik	Serie
Kopfstützen hinten	Serie
Lenkrad, höhen-/längseinstellbar	Serie
Navigationssystem (mit Heckkamera)	2.670 Euro°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie
Skisack/Durchladelupe	nicht erhältlich

Außen

Außenspiegel, beheizbar	Serie
Außenspiegel, elektrisch einstellbar	Serie
Lackierung Metallic	480 Euro
Schiebe-Hubdach	790 Euro

°im Testwagen vorhanden

Testzeugnis

Technik/Umwelt(Testergebnis)2,4

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

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt. Die Einzelbewertungen gehen mit unterschiedlicher Wichtung in die Gesamtnote ein, mit * gekennzeichnete Kriterien und Noten beziehen sich auf die Fahrzeugklasse.

Notenskala:

Sehr gut	0,6 - 1,5
Gut	1,6 - 2,5
Befriedigend	2,6 - 3,5
Ausreichend	3,6 - 4,5
Mangelhaft	4,6 - 5,5

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2006 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.03.2006 vergleichbar.

Alle Angaben (Daten, Ausstattung und Preise) entsprechen dem Stand März 2008