

## KIA pro\_cee'd 2.0 CRDi TX (DPF)

Dreitürige Schräghecklimousine der unteren Mittelklasse (103 kW / 140 PS)

### ADAC Testergebnis

**Note 2,2**

Den cee'd gibt es nun auch in einer dreitürigen Version, mit längerer Front und niedrigerem Dach. Dadurch sieht er dynamischer aus, hat aber den Nachteil des erschwerten Einstiegs und schlechterer Sicht nach hinten, weil Rückfenster winzig sind. Als echter Europäer (entwickelt und gebaut in Europa) zeigt sich der Golf-Konkurrent erwachsen und möchte die Konkurrenz mit günstigen Preisen und umfangreicher Ausstattung aufmischen. Eine echte Besonderheit ist das herausragende Garantiepaket von 5 Jahren auf das Auto und sogar 7 Jahre auf Motor und Antriebsstrang. Der cee'd lässt sich einfach bedienen und sicher fahren, der getestete 2,0 I-Vierzylinder-CommonRail-Diesel verrichtet seine Arbeit kräftig, vibrationsarm und vor allem sparsam. Ein gelungenes Triebwerk, dessen Abgase zudem von einem geschlossenen Partikelfiltersystem gereinigt werden. Der Innenraum verwöhnt mit genügend Platz und zahlreichen pfiffigen Details (z.B. iPod- und USB-Anschluss für MP3-Player). Fazit: Sportlich harte und sicher fahrende cee'd-Variante mit starkem, umweltfreundlichen Dieselmotor. Hohe Qualität kostet auch bei Koreanern: 23.275 € plus einigem Zubehör. **Karosserievarianten:** Fünftürer, Kombi. **Konkurrenten:** Alfa 147, Audi A3, BMW 1er, Citroen C4, Ford Focus, Mercedes A-Klasse, Opel Astra, Renault Mégane, Toyota Auris, VW Golf.



- + umfangreiche Ausstattung
- + gutes Raumangebot
- + langstreckentaugliche Sitze
- + einfache Bedienung
- + kräftiger Motor
- + Diesel-Partikelfilter Serie
- + sicheres Fahrwerk (ESP)
- + umfangreiche Garantie
- nach hinten mäßige Sicht
- Interieur düstert stark aus
- hinten Kopfstützen zu niedrig
- hohe Fixkosten

### Karosserie/Kofferraum

**Note 2,6**

#### Verarbeitung

**Note: 2,7**

- + Ohne Tadel zeigt sich die Verarbeitung der Karosserie, alle Trennfugen sind gleichmäßig und schmal. Auch der Innenraum gibt es bis auf die starke Plastikabdunstung kaum Anlass zur Kritik, die verwendeten Materialien sind sauber verbaut, Alu-Applikationen auf der Mittelkonsole und an den Türauskleidungen sorgen für etwas sportlichen Touch. Der Motorraum ist nach unten recht gut abgekapselt, dadurch reduzieren sich Geräuschemissionen, Luftverwirbelungen und damit der Verbrauch. Auf dem Dach darf Gepäck bis 80 kg transportiert werden.
- Gänzlich ungeschützt gegen Parkrempler und fremde Autotüren zeigen sich die Stoßfänger und Flanken des cee'd, sie sind durchgehend lackiert und müssen ohne Leisten auskommen - so führen schon kleine Missgeschicke zu teuren Reparaturen. Die Kunststoffe im Innenraum düstern übel riechend aus (Testwagen mit aufpreispflichtigen Ledersitzen). Der Wechsel der Scheinwerferlampen gestaltet sich aufwendig und muss i.d.R. in der Werkstatt durchgeführt werden. Die elektrischen Sicherungen sind schlecht zugänglich und unbeleuchtet, im Stichwortverzeichnis der Betriebsanleitung fehlt der Punkt Sicherungen o.ä. Als Reserverad

steht nur ein schmales Notrad zur Verfügung, mit dem max. 80 km/h gefahren werden darf.

#### Sicht

**Note: 2,7**

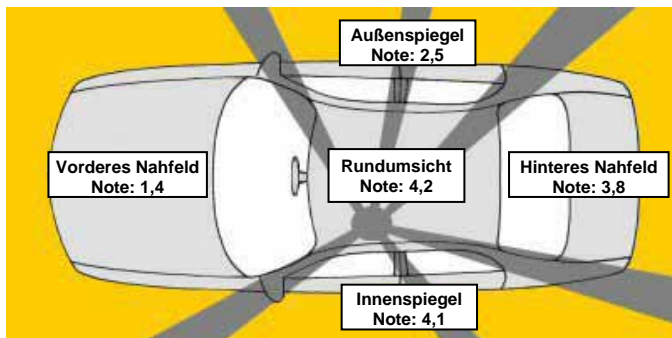
- + Nach vorn ist die Sicht gut, denn die Front fällt ziemlich steil ab.



Die breiten C-Säulen und kleinen Fensterscheiben behindern die Sicht nach schräg hinten sehr.

Die Außenspiegel sind elektrisch einstell-, beheiz- und anklappbar. Gegen Aufpreis gibt es im Paket einen selbstabblendenden Innenspiegel. Die hinteren Kopfstützen lassen sich weit nach unten schieben und behindern so die Sicht kaum mehr. Die Abmessungen der Karosserie kann man insgesamt gut abschätzen.

- Die Rundumsicht fällt nicht gut aus, vor allem die breiten C-Säulen (kleinen Scheiben hinten) schränken die Sicht deutlich ein, im "Toten Winkel" können ganze Fahrradfahrer und Autos verschwinden. Hinzu kommt die Unübersichtlichkeit der Karosserie. Die Abmessungen der Front sind schwer abzuschätzen und beim rückwärts Einparken stören die hohe Rücksitzlehne und Hutablage. Die optional erhältlichen Parksensoren sind somit sehr zu empfehlen. Xenonlicht gibt's auch gegen Aufpreis nicht.



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: 2,6**

- + Mit einer Fernbedienung lassen sich die Türen ent- und verriegeln, allerdings können die Tasten verwechselt werden. Sofern genügend Platz zu Nachbarauto vorhanden ist und sich die breiten Türen weit genug öffnen lassen steigt man vorn bequem ein und aus. Auch hinten kann man in Anbetracht, dass es sich um einen Dreitürer handelt recht gut einsteigen. Beide Vordersitze lassen sich beim Vorschwenk der Lehne komplett nach vorn schieben.
- Aussteigen ist hinten schwieriger, weil man sich nicht an den vorgeklappten Vordersitzlehnen festhalten und vorziehen kann, da diese sonst sofort nach hinten klappen. Bei jedem Zurückschieben der Vordersitze muss die Längsposition neu eingestellt werden.

### Kofferraum-Volumen\*

**Note: 2,7**

Der Kofferraum besitzt im Normalfall ein Volumen von 330 Litern, das ist Klassendurchschnitt. Klappt man die Rücksitzlehnen um, vergrößert sich das Volumen auf 705 Liter (gemessen bis Fensterunterkante).



Mit 330 l Volumen ist der Kofferraum des pro\_ceed um 15 l größer als beim cee'd (5-Türer). Den Marktführer VW Golf (350 l) können beide nicht erreichen.

### Kofferraum-Zugänglichkeit

**Note: 2,1**

Das Gepäck muss beim Einladen über eine 75 cm hohe Bordwand gehoben werden. Innen liegt der Boden 17 cm tiefer.

- + Die Kofferraumklappe lässt sich leicht öffnen und schließen, die Griffmulde ist sehr griffgünstig in der Kofferraumklappenverkleidung untergebracht. Die Klappe öffnet auch für große Menschen weit genug und gibt eine große Ladeöffnung frei. Das Gepäckabteil ist insgesamt zweckmäßig und gut nutzbar.

### Kofferraum-Variabilität

**Note: 2,7**

Die Rücksitzlehne ist asymmetrisch geteilt, sie lässt sich mit wenigen Handgriffen vorklappen.

- Serienmäßig sind so gut wie keine Ablagen vorhanden. Das Ablagefach im Kofferraumboden kostet 330 € (Winterpaket), das Gepäcknetz 380 € (Komfortpaket).

### Innenraum

**Note 2,2**

### Bedienung

**Note: 2,0**

- + Insgesamt lässt sich der cee'd einfach und ohne lange Eingewöhnung bedienen, Schalthebel und Lenkrad liegen gut zur Hand, letzteres ist in Höhe und Reichweite einstellbar. Der Bordcomputer zeigt u.a. Momentan- und Durchschnittsverbräuche an. Die Instrumente liegen günstig im Blickfeld, sind aber aufgrund ihrer orange-roten Beleuchtung nicht optimal im Kontrast und dadurch schlechter ablesbar. Abblendlicht und Scheibenwischer werden gegen ein Aufpreispaket automatisch gesteuert. Die Klimaautomatik bedarf einer gewissen Eingewöhnungszeit, sie lässt sich aber gut bedienen, da sie recht hoch in der Mittelkonsole und damit günstig in Reichweite und Sichtbereich des Fahrers positioniert ist. Die vorderen Fensterheber arbeiten mit Ab- und Auf-Automatik. Im Innenraum gibt es zahlreiche praktische Ablagen (u.a. Lehnentaschen). Wählt man das aufpreispflichtige Navigationssystem, werden im Display Geschwindigkeitswarnungen angezeigt, wenn man schneller als erlaubt fährt.
- Allerdings ist das Display des Navigationsgeräts (Aufpreis) sehr klein und zusätzlich die Schriften (nur 2 bis 3 Millimeter Buchstabenhöhe) zu klein für Radio und die weiteren Funktionen; die Bedienung ist zwar in sich logisch und erlernbar, aber umständlich. Das Drehrad für die Lehneneinstellung der Vordersitzlehne ist schlecht zu erreichen. Die Fensterheber funktionieren nur mit Zündung.



Mit guter Verarbeitung und Funktionalität kann der pro\_ceed punkten.

### Raumangebot vorne\*

**Note: 1,7**

- + Auf den Vordersitzen finden Personen bis zu einer Größe von 1,90 m bequem Platz. Die Innenbreite ist üppig für diese Klasse, man hat ein großzügiges und angenehmes Raumgefühl.

### Raumangebot hinten\*

**Note: 2,9**

Auch hinten gibt es genügend Platz für zwei Personen, die bis zu 1,85 m groß sein können, ohne mit den Knien oder dem Kopf anzustoßen (Vordersitze für ca. 1,85 m große Personen eingestellt). Obwohl die Innenbreite für die Klasse recht groß ist, sitzt

man zu dritt arg beengt.

## Komfort

**Note 2,5**

### Federung

**Note: 2,4**

- + Das Fahrwerk ist von der strammen Sorte: Es ist gut abgestimmt, federt meist genügend, lässt doch aber des öfteren größere Erhebungen ziemlich schroff bis zu den Insassen vordringen. Der Wagen liegt selbst bei höchstem Tempo ruhig auf der Straße, das Fahrwerk lässt keine großen Vertikalbewegungen zu. Ausgesprochen gering ist auch die Seitenneigung, selbst wenn das Tempo höher ist.

### Sitze

**Note: 2,0**

- + Die gut gepolsterten Vordersitze haben eine recht hohe Lehne und sind körpergerecht konturiert. Der Fahrer kann durch Ausdrehen der Einwege-Lordosenstütze seine Lendenwirbel noch besser unterstützen, außerdem seinen Sitz in der Höhe anpassen. Dadurch sitzt er sehr entspannt. Auch hinten findet man eine bequem gepolsterte Sitzbank mit hoher Lehne vor, die zudem eine angenehme Schräge hat. Sofern die hinten Sitzenden eher kleinerer Statur sind, sitzen sie sehr kommod. Im Dachhimmel befinden sich Haltegriffe.
- Der Beifahrersitz ist nicht in der Höhe einstellbar, verfügt auch nicht über eine Lordosenstütze. Sehr große Mitfahrer auf der Rückbank haben recht wenig Unterstützung für die Oberschenkel.

### Innengeräusch

**Note: 2,4**

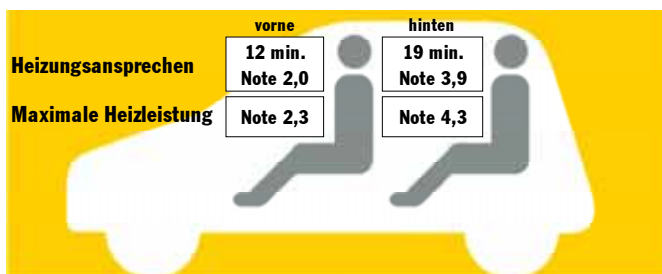
Der gemessene Geräuschpegel ist bei Autobahntempo (ca. 130 km/h) niedrig. Wind- und Abrollgeräusche bleiben im Hintergrund. Auch der Motor hält sich vornehm zurück und ist sogar deutlich unauffälliger als bei den Benziner-Varianten. Erst über 3000 Umdrehungen pro Minute wird das Brummen kräftiger.

### Heizung, Lüftung

**Note: 3,2**

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

- + Die Heizung im cee'd spricht vorn schnell an und erwärmt die Luft rasch auf angenehme Temperaturen. Hinten dauert es deutlich länger. Die Klimaautomatik arbeitet feinfühlig und effektiv. Eine automatische Umluftschaltung ist integriert.
- Hinten lassen sich die Seitenscheiben nicht öffnen.



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

## Motor/Antrieb

**Note 1,8**

### Fahrleistungen\*

**Note: 1,4**

- + Der neue 2,0 l-Dieselmotor legt sich ordentlich ins Zeug und sorgt für gute Beschleunigungswerte. Noch besser schneidet er bei der Elastizität ab und macht damit schaltfaules Fahren ohne Einschränkungen möglich. Im Ganzen ein gelungenes Triebwerk, das spontan Gas annimmt und durch seine gleichmäßige und unaufgeregte Kraftentfaltung überzeugen kann.

### Laufkultur

**Note: 2,0**

- + Der Vierzylinder-Diesel gefällt durch seine gute Laufkultur, sein Vibrationsverhalten ist unauffällig. Er arbeitet kultiviert und ohne jedes Dröhnen innerhalb der üblichen Drehzahlbereiche und ist damit als Langstreckenmotor prädestiniert.

### Schaltung

**Note: 2,3**

- + Die Gänge sind insgesamt recht präzise geführt und lassen sich leicht wechseln.

### Getriebeabstufung

**Note: 2,0**

- + Die Abstufungen des Fünfgang-Getriebes passen gut zur Leistungscharakteristik des Motors, für jeden Geschwindigkeitsbereich steht die geeignete Übersetzung zur Verfügung. Auf der Autobahn wäre ein längerer Übersetzer sechster Gang von Vorteil, er würde das Drehzahlniveau weiter senken und damit auch den Verbrauch - der Motor hätte dafür genug Durchzugskraft.

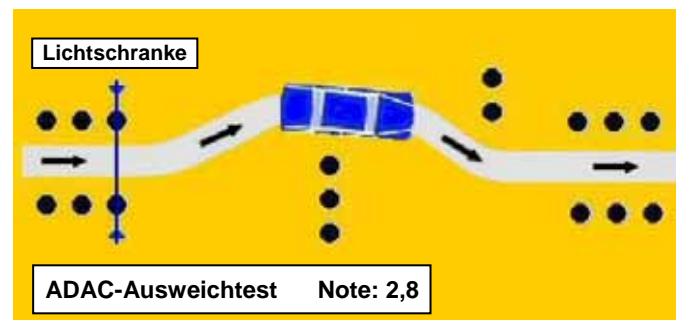
## Fahreigenschaften

**Note 2,1**

### Fahrstabilität

**Note: 2,3**

- + Das Fahrzeug verhält sich selbst bei hohem Tempo sehr richtungsstabil, die sehr straffe, stark rückstellende Lenkung sorgt für ein gutes Fahrgefühl. Längsrippen und Fahrbahnverwerfungen bringen den cee'd nicht aus der Ruhe. Auf weniger griffiger Fahrbahn unterstützt die serienmäßige Traktionskontrolle beim Beschleunigen. Die elektronische Stabilitätskontrolle, die in kritischen Situationen den Fahrer hilft, gibt es serienmäßig. Beim ADAC-Ausweichtest erzielt der Kia gute Ergebnisse und bleibt beherrschbar. Der Wagen lenkt neutral ein, überschiebt beim nächsten Gegenlenken leicht, um anschließend über alle vier Räder leicht nach außen zu driften.



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**

- + Der cee'd untersteuert in sehr schnell durchfahrenen Kurven, liegt satt auf der Straße, ohne Anstalten zu machen die Fahrbahn zu verlassen. Die möglichen Tempi sind hoch. Auch hier angenehm, die geringe Seitenneigung. In kritischen Situationen, wenn das Auto doch einmal auszubrechen droht, unterstützt wiederum das serienmäßige elektronische Stabilitätsprogramm.

### Lenkung\*

**Note: 2,5**

Die Lenkung ist zwar recht direkt, erfordert beim Rangieren aber einen gewissen Kraftaufwand. Der Wendekreis ist mit 11,7 m von Anschlag zu Anschlag groß.

- + Selbst bei hohem Autobahntempo reagiert der Wagen schnell auf Lenkbefehle, ohne dabei hektisch zu wirken. Zudem ist die Lenkung zielgenau. Sie fühlt sich sehr stramm an, stellt ziemlich stark zurück, vermittelt aber viel Fahrbahnkontakt.

### Bremse

**Note: 1,7**

- + Die Bremse spricht spontan an und ist feinfühlig dosierbar. Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand sind nur 37,5 m erforderlich (Mittel aus zehn Vollbremsungen, halbe Zuladung, Serienbereifung). Ein guter Wert, zudem die Bremsanlage kein Fading zeigt.

## Sicherheit

**Note 2,2**

### Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

**Note: 2,7**

- + Alle KIA cee'd verfügen serienmäßig über ESP und Bremsassistent sowie Rückstrahler, die in geöffneten Türen warnen. Das zählt heutzutage zur Grundausstattung.
- Der Kraftstoff-Einfüllstutzen befindet sich auf der gefährlichen linken, dem Verkehr zugewandten Seite.

### Passive Sicherheit - Insassen

**Note: 1,5**

Hinten bieten die Kopfstützen nur Personen bis zu einer Größe von 1,65 m optimale Sicherheit.

- + Beim EuroNCAP-Front- und Seitencrash erreichte der viertürig cee'd alle fünf der möglichen Sterne. Die Wahrscheinlichkeit liegt nahe, dass der getestete Dreitürer ebenso gut abschneidet. Der Wagen besitzt Front- und Seitenairbags vorn sowie seitliche Kopf-airbags vorn und hinten serienmäßig. Die vorderen Kopfstützen bieten auch Personen mit 1,90 m Größe guten Schutz, sie sind aktiv ausgelegt, so dass sich das Risiko eines Schleudertraumas bei einem Heckaufprall deutlich reduziert. Optisch und akustisch wird das Anschnallen für alle Sitzplätze angemahnt. An den stabilen Bügeltürgriffen kann nach einem Unfall, wenn die Türen verklemmt sind, hohe Zugkraft zum Öffnen angebracht werden.

**Kindersicherheit** **Note: 2,5**

- + Bis zu zwei Kindersitzsysteme kann man sicher auf den Rücksitzen montieren, auch der Beifahrersitz ist dafür geeignet. Die Gurte sind ausreichend lang und die Gurtschlösser kurz genug und fixiert, um das Angurten zu erleichtern. Wenn man den rechten Frontairbag mittels Zündschlüssel deaktiviert, kann man auch auf dem Beifahrersitz eine Babyschale installieren. Alle Fensterheber verfügen über einen Einklemmschutz.
- Isofix oder ein ähnliches System zur Verankerung von Kindersitzen ist nicht erhältlich.

**Fußgängerschutz** **Note: 3,0**

Beim EuroNCAP-Fußgänger-crash erreichte der viertürige cee'd zwei von vier möglichen Sternen. Es ist davon auszugehen, dass der Dreitürer bei einem Crash ein ähnliches Ergebnis zeigen würde.

**Verbrauch/Umwelt** **Note 2,1**

**Verbrauch\*** **Note: 2,9**

Beim durchschnittlichen Spritkonsum liegt der cee'd CRDi mit 6,0 l Diesel auf 100 km im Mittelfeld dieser Klasse. Dieser Wert setzt sich zusammen aus den Verbrauchswerten 7,9 l innerorts, 4,7 l außerorts und 6,3 l alle 100 km auf der Autobahn.

**Abgas** **Note: 1,3**

- + Die Schadstoffanteile im Abgas sind erfreulich gering, der serienmäßig geschlossene Rußpartikelfilter fängt die Partikel fast vollständig auf und verbrennt sie. Mit einem CO<sub>2</sub>-Ausstoß von 157 g/km hält der cee'd die Umweltbelastung in Grenzen und liegt knapp über der geforderten Marke von 140 g/km.

**Wirtschaftlichkeit\*** **Note 3,6**

**Betriebskosten** **Note: 1,5**

- + Was den Verbrauch angeht, liegt der cee'd unter Dieseln nur im

Mittelfeld. Bei den Kosten hingegen spielt er seinen Verbrauchsvorteil gegenüber Benzinern, sowie die nicht ganz so teuren Preise für Dieselmotor aus und holt sich eine gute Note bei den Betriebskosten.

**Werkstatt- und Reifenkosten** **Note: 5,5**

Für eine Beurteilung liegen uns noch keine Daten des Herstellers vor - die Berechnung der Werkstattkosten beruht deshalb auf Erfahrungswerte.

- + KIA spendiert dem cee'd eine 5-jährige Herstellergarantie bis max. 150.000 km, auf den Antriebsstrang sogar 7 Jahre.

**Wertstabilität** **Note: 2,9**

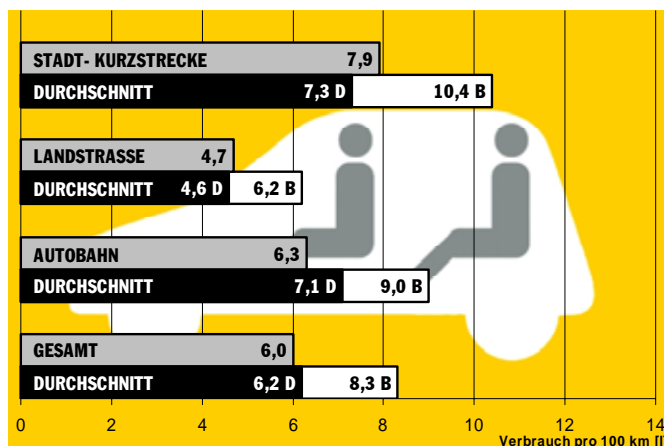
Im Klassenvergleich lässt der cee'd einen durchschnittlichen bis mäßigen Restwert erwarten.

**Kosten für Neuanschaffung** **Note: 4,1**

- Der Anschaffungspreis ist nicht gerade günstig. Der Käufer muss erst mal tiefer in die Tasche greifen, um anschließend sparen zu können.

**Fixkosten** **Note: 5,5**

- Den niedrigen Betriebskosten stehen beim Diesel höhere fixe Ausgaben für die Steuer gegenüber. Zudem sind die Versicherungsbeiträge durch ungünstige Typklasseneinstufungen in der Haftpflicht-, sowie Teil- und Vollkaskoversicherung dementsprechend teuer.



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

**Die Motorvarianten** **in der preisgünstigsten Modellversion**

Typ	1.6	2.0	1.6 CRDi	2.0 CRDi
Aufbau/Türen	SR/3	SR/3	SR/3	SR/3
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1591	4/1975	4/1582	4/1991
Leistung [kW(PS)]	90(122)	105(143)	85(115)	103(140)
Max.Drehmoment [Nm]bei U/min	154/5200	186/4600	255/1900	305/1800
0-100 km/h[s]	10,8	10,3	11,4	10,1
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	192	205	188	205
Verbrauch pro 100 km [l]	7,1S	7,8S	5,2D	6,0D
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/18/17	17/19/17	18/19/21	19/22/21
Steuer pro Jahr[Euro]	108	135	247	308
Monatliche Gesamt-Kosten[Euro]	440	508	428	508
Grundpreis[Euro]	15.430	19.250	17.655	21.440

- 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 Diesel .....	Schadstoffklasse Euro4
Hubraum .....	1991 ccm
Leistung .....	103 kW (140 PS)
bei .....	3800 U/min
Maximales Drehmoment .....	305 Nm
bei .....	1800 U/min
Kraftübertragung .....	Frontantrieb
Getriebe .....	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie) .....	225/45R17W
Reifengröße (Testwagen) .....	<b>225/45R17W</b>
Bremsen vorne/hinten .....	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts .....	<b>11,65 m/11,7 m</b>
Höchstgeschwindigkeit .....	205 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h .....	10,1 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3. Gang) .....	<b>5,8 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h .....	<b>37,5 m</b>
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel) .....	<b>6,0 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB .....	<b>7,9/4,7/6,3 l</b>
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Herstellerangabe/Test .....	145 g/km/ <b>156 g/km</b>
Innengeräusch 130 km/h .....	<b>69 dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe .....	4250 mm/1790 mm/1450 mm
Leergewicht/Zuladung .....	<b>1430 kg/490 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt .....	<b>330 l/705 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst .....	550 kg/1500 kg
Dachlast .....	80 kg
Tankinhalt .....	53 l
Reichweite .....	<b>880 km</b>
Allgemeine Garantie .....	5 Jahre / 150.000 km
Rostgarantie .....	10 Jahre

ADAC-Testwerte *kursiv*

## Kosten

Monatliche Betriebskosten .....	<b>108 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten(geschätzt) .....	<b>67 Euro</b>
Monatliche Fixkosten .....	<b>104 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust .....	<b>255 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten .....	<b>534 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK .....	19/22/21
Grundpreis .....	23.275 Euro

## Ausstattung

### Technik

Antriebsschlupf-Regelung .....	Serie
Automatikgetriebe .....	nicht erhältlich
Bremsassistent .....	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch .....	Serie
Kurvenlicht .....	nicht erhältlich
Parkhilfe, elektronisch .....	Serie
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
Fahrersitz, höhen-/neigungseinstellbar .....	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten .....	Serie
Isofix-Kindersicherungssystem .....	Serie
Klimaanlage .....	Serie
Klimaanlage/Klimaautomatik (Paket) .....	Serie/380 Euro°
Lenkrad, höhen-/längeinstellbar .....	Serie
Navigationssystem .....	830 Euro
Rücksitzlehne und -bank umklappbar .....	Serie
Skisack/Durchladeluke .....	nicht erhältlich

### Außen

Außenspiegel, beheizbar ,elektrisch einstellbar .....	Serie
Lackierung Metallic .....	410 Euro°
Schiebe-Hubdach .....	550 Euro

°im Testwagen vorhanden

## Testzeugnis

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

#### Karosserie/Kofferraum 2,6

Verarbeitung .....	2,7
Sicht .....	2,7
Ein-/Ausstieg .....	2,6
Kofferraum-Volumen* .....	2,7
Kofferraum-Zugänglichkeit .....	2,1
Kofferraum-Variabilität .....	2,7

#### Innenraum 2,2

Bedienung .....	2,0
Raumangebot vorne* .....	1,7
Raumangebot hinten* .....	2,9
Innenraum-Variabilität .....	4,0

#### Komfort 2,5

Federung .....	2,4
Sitze .....	2,0
Innengeräusch .....	2,4
Heizung, Lüftung .....	3,2

#### Motor/Antrieb 1,8

Fahrleistungen* .....	1,4
Laufkultur .....	2,0
Schaltung .....	2,3
Getriebeabstufung .....	2,0

#### Fahreigenschaften 2,1

Fahrstabilität .....	2,3
Kurvenverhalten .....	2,0
Lenkung* .....	2,5
Bremse .....	1,7

#### Sicherheit 2,2

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme ...	2,7
Passive Sicherheit - Insassen .....	1,5
Kindersicherheit .....	2,5
Fußgängerschutz .....	3,0

#### Umwelt 2,1

Verbrauch* .....	2,9
Abgas .....	1,3

#### Wirtschaftlichkeit\* 3,6

Betriebskosten* .....	1,5
Werkstatt-/Reifenkosten* .....	5,5
Wertstabilität* .....	2,9
Kosten für Neuanschaffung* .....	4,1
Fixkosten* .....	5,5

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 April 2008.