ADAC Autotest

Stand: April 2008
Test und Text: Martin Ruhdorfer

smart fortwo coupé 1.0 passion

Zweitüriges Mikrofahrzeug mit Steilheck (52 kW / 71 PS)

ADAC Testergebnis — Note 2,7

Smart fortwo ist Lifestyle - aber nicht Geldsparen. Auch kaum umweltschonend, denn andere Kleinwagen können mehr Leute transportieren und verbrauchen dabei weniger Kraftstoff. Die Stärken des Kleinen liegen in seiner Größe, genauer gesagt Länge: die ist so kurz, dass man in engen Städten fast überall und immer einen Parkplatz bekommt, wo die meisten anderen vierrädrigen Verkehrsteilnehmer scheitern, und dass man auch im dichten Stadtverkehr wieselflink durch die Kolonnen hüpfen kann. Das Konzept bringt aber auch gewisse Nachteile mit sich; beispielsweise nur zwei Sitzplätze, was aber für einen Zweitwagen kein Problem sein sollte. So gut geeignet der smart für den Stadtverkehr auch ist, so stressig wird dann das Zurücklegen langer Strecken; hoppelnd über jede nicht topfebene Straße und mit einer ohrenbetäubenden Geräuschkulisse im Innenraum grenzt er sich klar gegenüber komfortablen Reiselimousinen ab. So bleibt man also bereitwillig im Stadtbereich. Und überlegt sich vielleicht, ob 12.250 Euro Grundpreis für dieses Auto angemessen sind. Denn es kostet trotzdem so gut wie alles extra, nur eine Klimaanlage und elektrische Fensterheber sind serienmäßig. Die aufpreispflichtige Servolenkung ist aber sehr zu empfehlen, vor allem bei einem Stadtauto, und spätestens beim separat berechnetem Handschuhfachdeckel fällt dem Realisten nur noch eines ein: echt dreist! Insgesamt hat smart beim Neuen vieles besser gemacht, beim Verbrauch darf man aber keine Wunder erwarten und auch beim Preis verlässt der Kleine die Pfade des Anstands.

Karosserievarianten: Coupé und Cabrio.
Konkurrenten: keine.

+ **bequemer Ein- und Ausstieg**
+ **gute Sitze**
+ **einfache Bedienung**
+ **standfeste Bremsen**
+ **niedrige Unterhaltskosten**

– **magere Serienausstattung**
– **Servolenkung nur gegen Aufpreis**
– **teils bockige Federung**
– **mäßige Laufkultur des Dreizylinders**
– **schlechte Getriebeabstimmung (Automatikmodus)**

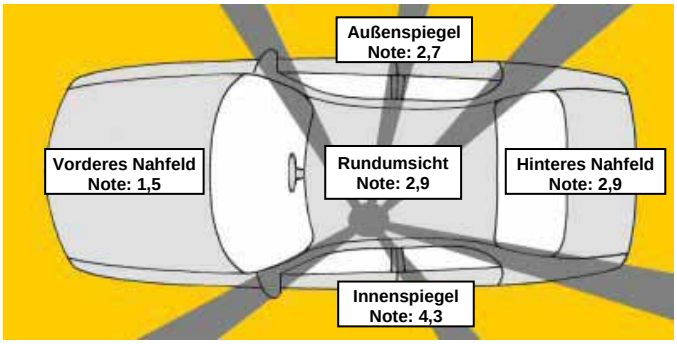
Karosserie/Kofferraum — Note 2,5

Verarbeitung — Note: 2,7

+ Die Grundstruktur der Karossierie bildet die Sicherheitszelle, von außen erkennbar an der stets schwarzen oder silbernen Lackierung; sie besteht aus hochfestem Stahl. An die Zelle angebaut sind die Kunststoff-Karosserieteile, die entweder lackiert oder durchgefärbt sind. Reparaturen können relativ kostengünstig durchgeführt werden, was sich auch positiv bei der Versicherungseinstufung auswirkt. Ebenso ist ein Tausch der "Body-Panels" zur Änderung der Außenfarbe recht einfach durchführbar. Alle Karosserieteile weisen eine gute Verarbeitung auf. Die Kunststoffelemente im Innenraum sitzen passgenau, wirken aber nicht besonders hochwertig; sie sind teilweise mit dünnem Stoff überzogen (nur bei Ausstattung pulse und passion). Die Polster sind sauber verarbeitet. Serienmäßig gibt's ein großes Panoramaglasdach mit Sonnenschutzrollo. Gegen Aufpreis sind ein Grundgepäck- und ein Fahrradträger zu haben.
– Die Schweller sind nicht ausreichend gegen Verschmutzen von außen geschützt. Es gibt kein Reserverad, das Pannenset, mit dem nur kleinste Beschädigungen notdürftig repariert werden können, kostet 105 Euro Aufpreis - zumindest ein solches Notfallset sollte unbedingt Serie sein. An den Motor kommt man nur sehr umständlich, hierfür muss der Teppich des Kofferraumbodens kompliziert und kraftaufwändig aus seiner Verankung gefädelt werden; anschließend kann man den Motorraumdeckel an einer Schraube aufdrehen, wobei es dann weder für den angehobenen Teppich noch für den Motordeckel eine vernünftige Fixiermöglichkeit gibt. Diese unmögliche Prozedur ist schon bei jeder simplen Motorölstandskontrolle nötig.

Sicht — Note: 2,5

Bei der ADAC-Rundumsichtmessung erreicht der neue smart fortwo ein zufriedenstellendes Gesamtergebnis.
+ Der Fahrer hat durch das erhöhte Sitzen einen guten Überblick auf



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.

das Verkehrsgeschehen, sieht gut nach vorn und zur Seite, weil die A-Säulen schmal genug sind. Auch lassen sich die Abmessungen der immer noch sehr kurzen Karosserie gut abschätzen.

– Die hinteren Fensterpfosten sind breit und sichtbehindernd, insbesondere, wenn der Beifahrersitz weit zurückgeschoben ist und mit der intergrierten Kopfstütze die Sicht zusätzlich einschränkt. Im Innenspiegel sieht man wenig, zudem kann man nicht weit nach hinten sehen, weil die obere Fensterkante zu niedrig ist.

Die breite Dachsäule verhindert zusammen mit der Kopfstütze des Beifahrersitzes eine bessere Sicht.

Ein-/Ausstieg Note: 2,2

+ Die erhöhte Karosserie erlaubt bequemes, verhältnismäßig aufrechtes Einsteigen, die Sitze haben eine angenehme Höhe. Die großen Türen mit den praktischen Griffen lassen sich auch in engen Parklücken genügend öffnen, weil sie verhältnismäßig dünn und und die Türausschnitte nach hinten hoch sind. Zum Ent- und Verriegeln der Türen und der Heckklappe ist eine praktische Fernbedienung vorhanden.
– An dem hervorstehenden Armaturenbrett stößt man sich beim Einsteigen leicht das Knie.

Kofferraum-Volumen* Note: 3,1

Im Kofferraum findet Gepäck bis zu einem Volumen von 195 Litern Platz. Der Laderaum kann auch gut bis zum Dach beladen werden. Die Beifahrersitzlehne ist nach vorn klappbar, damit lassen sich ebenso lange Gegenstände transportieren.

Kofferraum-Zugänglichkeit Note: 2,6

Der Kofferraumboden ist wegen des darunter liegenden Motors hoch; so muss man das Gepäck beim Einladen 74 cm anheben.

+ Die unten angeschlagene Klappe dient geöffnet auch als "Laderampe" oder Sitz beim Picknick (bis 100 kg belastbar). Das Format des Kofferraums ist praktisch.
– Die Öffnungsprozedur für den Kofferraum ist sehr umständlich, zuerst wird an der Heckklappe die separate Scheibe entriegelt, dann diese fummelig hochgeklappt, weil kein Griff oder dergleichen vorhanden ist; anschließend muss die unten angeschlagene Klappe links und rechts entriegelt werden, um dann geöffnet werden zu können - dies erfordert zwei Hände oder eine gute Portion Geschicklichkeit. Unschön: Der untere Teil der Kofferraumklappe fällt beim Öffnen ungedämpft nach unten.

Mit 195 l Volumen ist der Kofferraum des fortwo um 50 l gegenüber seinem Vorgänger gewachsen.

Kofferraum-Variabilität Note: 1,8

+ Obwohl das Auto sehr klein ist, lassen sich auch längere Gegenstände (z.B. Strandliege) gut mitnehmen, denn man kann die Beifahrerlehne vorklappen (Handhabung etwas umständlich). Das Trenn-Netz und die Gepäckabdeckung gibt's beim "passion" serienmäßig. Als Option kann man auch ein kleines Gepäcknetz links am Kofferraum und ein großes Netz, das am Kofferraumboden gespannt ist, bestellen - damit lassen sich kleine Gegenstände sehr praktisch fixieren.

Innenraum Note 2,6

Bedienung Note: 2,3

+ Alle wichtigen Schalter und Hebel sind gut zugänglich und funktionell, man kommt mit der Handhabung des Fahrzeugs bereits nach kurzer Zeit gut zurecht. Der große Tacho liegt im Blickfeld, analoge Uhr und Drehzahlmesser (beides gut ablesbar) kosten beim "passion" Aufpreis. Das Lenkrad ist ergonomisch einwandfrei angeordnet, obwohl es nicht einstellbar ist. Die Handhabung des automatisierten Schaltgetriebes ist zunächst gewöhnungsbedürftig, aber dann einfach. Elektrische Fensterheber kosten keinen Aufpreis (die Schalter sind etwas weit hinten in der Türverkleidung), elektrisch einstellbare und beheizbare Außenspiegel gibt es als Extra. Erfreulich: Sogar ein Navigationssystem ist gegen Aufpreis zu haben (mobile Lösung von Garmin). Das Radio (Option) befindet sich in opimaler Position und lässt sich einfach bedienen. Auch die Klimatisierungsschalter liegen übersichtlich, Heizung und Lüftung können einfach gesteuert werden (Klimaanlage Serie). Unter den vielen praktischen Ablagen ist besonders der Flaschenhalter zu erwähnen, in den selbst eine große Mineralwasser-Flasche passt - aber wieder nur gegen Aufpreis.
– Nachts sind durch die dann ungünstige Farbgebung die Instru-

Für den Preis von 12.250 Euro gibt es nicht einmal serienmäßig einen Deckel für das Handschuhfach. Unser Testfahrzeug war jedoch mit dem aufpreispflichtigen Extra ausgestattet.

mente schlecht ablesbar. Die Fensterheber funktionieren nur mit Zündung. Den Deckel für das Handschuhfach muss man extra bezahlen, das Fach an sich ist klein. Stellt man den Luftstrom der Heizung/Lüftung auf die Frontscheibe, wird automatisch die Klimaanlage zugeschaltet - diese Zwangsschaltung wird am Schalter nicht angezeigt und ist nicht abschaltbar, der Kunde erfährt darüber nur in der Betriebsanleitung. Für den Scheibenwischer gibt es keine Tipp-Funktion, die Intervallschaltung kann vom Fahrer für unterschiedliche Regenmengen nicht beeinflusst werden.

Der Fahrerplatz ist gut verarbeitet und weitgehend funktionell, wirkt aber aufgrund der Farbwahl lieblos und trist.

Raumangebot vorne* Note: 2,6

\+ Auf dem Fahrersitz finden Personen bis zu einer Größe von fast 1,95 m bequem Platz. Durch die große Kopffreiheit (auch zur Frontscheibe) und die großen Glasflächen kommt kein Gefühl der Enge auf. Da der Beifahrer weiter hinten sitzt als der Fahrer, ist genügend Ellenbogenfreiheit vorhanden, obwohl die gemessene Innenbreite gering ist.

Komfort Note 3,2

Federung Note: 3,2

Auf kurzen Strecken ist der Federungskomfort akzeptabel, weniger jedoch bei längeren Fahrten, dann stört das latente "Hüpfen". Die Federung spricht zwar recht gut an, schluckt kleinere Unebenheiten passabel (besser als beim Vorgängermodell), ist aber bei gröberen Fahrbahnerhebungen überfordert. Dann hüpft und schaukelt die Karosserie, und wenn es um Kurven geht, auch über die Diagonale.

Sitze Note: 2,4

\+ Die straffen, gut konturierten Sitze bieten selbst sehr großen Personen genügend Halt und annehmbaren Komfort. Die Sitzposition des Fahrers ist entspannt, auch ohne Höheneinstellung und variable Lendenwirbelstütze. Er kann seine Beine und Füße gut abstützen.

– Haltegriffe am Dachhimmel sucht man vergebens. Die aufpreispflichtigen Ledersitze können im heißen Sommer etwas schweißtreibend sein.

Innengeräusch Note: 4,2

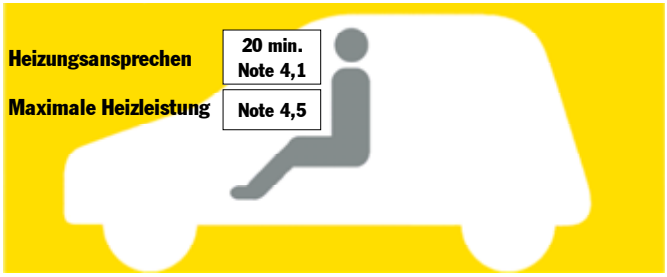
– Es empfiehlt sich ein Radio mit guten Lautsprechern, will man außerhalb der Stadt noch Musik oder Nachrichten hören. Der Geräuschpegel im Innenraum ist sehr hoch, zwar ohne unangenehme Brummfrequenzen, dennoch ist der Motor stets präsent. Bei höherem Tempo machen sich auch Windgeräusche breit.

Heizung, Lüftung Note: 3,9

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

\+ Eine Klimaanlage mit Staub- und Pollenfilter gibt es serienmäßig.

– Es dauert lange, bis die Heizung anspricht und auch die Heizwirkung ist eher schwach. An der Effektivität des Heizsystems sollte smart noch arbeiten.



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

Motor/Antrieb Note 2,7

Fahrleistungen* Note: 2,2

\+ Der kleine 1,0-l-Dreizylindermotor gibt genug Leistung ab, um im Stadtverkehr flott unterwegs sein zu können. Auch für die Landstraße reicht die Leistung, im dritten Gang können LKWs ausreichend schnell überholt werden. Erst auf der Autobahn dann bei über 120 km/h geht dem Motor langsam die Puste aus, angestrengt kämpft er mit der aerodynamisch ungünstigen Karosserieform.

Laufkultur Note: 3,0

Im niedrigen und mittleren Drehzahlbereich reicht der kleine Dreizylinder-Motor seine Vibrationen besonders unter Last deutlich an die Insassen weiter. Sonst läuft der Motor mit akzeptabler Laufkultur, auch wenn sein Betriebsgeräusch meistens an einen Dieselmotor erinnert.

Schaltung Note: 3,0

Der Gangwechsel ist wahlweise manuell (ohne zu Kuppeln) oder vollautomatisch möglich (Softtouch Serie). Die Schaltpausen beim Gangwechsel sind zwar immer noch vorhanden, aber jetzt kürzer als beim Vorgängermodell und stören weniger. Zudem gibt es nun nur noch fünf Gänge, weshalb weniger Gangwechsel erforderlich sind.

Getriebeabstufung Note: 3,0

Das neue Fünfgang-Getriebe ist insgesamt sehr lang übersetzt - ein Versuch, den Verbrauch zu senken. So erreicht das Auto seine

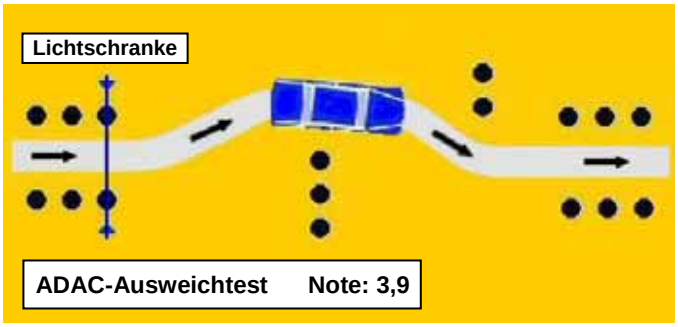
Höchstgeschwindigkeit im 4. Gang, mit viel Anlauf auch im 5. Gang; an Steigungen muss vom 5. in den 4. Gang zurückgeschaltet werden, weil der Motor für die ellenlange Übersetzung zu wenig Drehmoment bei niedrigen und mittleren Drehzahlen hat. Ein etwas kürzer übersetzter 5. Gang würde etwas mehr Schaltruhe in das Fahrgeschehen auf der Landstraße und Autobahn bringen.

Fahreigenschaften — Note 3,0

Fahrstabilität — Note: 3,4

Der Smart hält auf besseren Straßen akzeptabel den Kurs, wird aber auf unebener Straße unruhig, vor allem, wenn es auch um die Kurve geht - dann muss am Lenkrad korrigiert werden. Die Traktionskontrolle sorgt für besseres Weiterkommen auf rutschigem Untergrund. Beim ADAC-Ausweichtest hinterlässt der smart einen sehr durchwachsenen Eindruck; in Phase 1 verhält er sich wie die meisten Autos problemlos. Aber in Phase 2 greift dann das ESP derart rigoros ein, dass der smart praktisch nicht mehr lenkbar ist und extrem untersteuert - damit baut er massiv Geschwindigkeit ab, kann aber nicht auf Kurs gehalten werden. Positiv ist anzumerken, dass sich keinerlei Schleuder- oder Kipptendenzen zeigen, dahingehend regelt ESP effektiv.

– Fahren auf Schnee ist nicht ungefährlich, da das Heck trotz ESP-Eingriffs besonders bei einem Schaltvorgang in der Kurve schnell ausbricht - hier sind Winterreifen unbedingt erforderlich, mit Sommerreifen ist der smart bei Glätte praktisch nicht mehr fahrbar.



ADAC-Ausweichtest Note: 3,9

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: 3,3

In Kurven untersteuert der Wagen, bei flotter Fahrt muss der Fahrer kräftig Einlenken; gleichzeitig stellt die Lenkung stark zurück, so dass das kleine Auto sehr unhandlich wirkt. Mit der optionalen Servolenkung (NICHT im Testwagen) wird das Rückstellmoment am Lenkrad geringer. Die möglichen Kurvengeschwindigkeiten sind bei den breiteren Rädern (vorn 175er, hinten 195er, gegen Aufpreis) erstaunlich hoch für einen smart. Das Fahrverhalten bleibt meist unkritisch, weil das ESP dafür sorgt, dass automatisch Gas weggenommen und das Fahrzeug abgebremst wird. Die breiteren Reifen in Kombination mit der Servolenkung sind für mehr Kurvenstabilität sehr zu empfehlen.

– Die im "passion" serienmäßig verbauten schmalen Reifen lassen das kleine Auto in Kurven früh gegen den Kurvenaußenrand schieben und machen den smart damit sehr unhandlich. Etwas schnell angegangene Kurven können plötzlich gefährlich werden.

Lenkung* — Note: 3,1

Die Lenkung vermittelt dem Fahrer einen befriedigenden Kontakt zur Fahrbahn. Bei schnellen Ausweichmanövern spricht die Lenkung zufriedenstellend an.

+ Mit der optionalen Servolenkung ist der Kraftaufwand am Lenkrad recht gering. 9,15 m Wendekreis sind besonders in der Stadt sehr praktisch. So wirkt der smart fortwo handlich.

– Von Nachteil ist die indirekte Auslegung (über drei Umdrehungen von Anschlag zu Anschlag), ihre Übersetzung ändert sich mit der Servounterstützung nicht. Hat man sich die 460 Euro Aufpreis für die Servolenkung gespart, wird das Rangieren zum Kraftakt und der Kleinstwagen damit sehr unhandlich.

Bremse — Note: 2,2

+ Mit einem durchschnittlichen Bremsweg aus 100 km/h bis zum Stillstand von 37,5 m erreicht der smart ein gutes Ergebnis (Mittel aus 10 Messungen, halbe Zuladung, Serienreifen). Dabei zeigt sich die Bremsanlage standfest, es ist auch bei sehr hoher Beanspruchung kein Fading feststellbar.

– Die Kinematik des Bremspedals ist nicht optimal, weil es nicht wie üblich hängend, sondern stehend angeordnet ist; dadurch ist eine Dosierung nicht so feinfühlig möglich, weil der Fahrer seinen Fuß beim Bremsen nicht am Boden abstützen kann. Bei "hohen" Geschwindigkeiten auf der Autobahn wird starkes Bremsen mit einem "leichten" Heck und deutlicher Reduzierung der Spurstabilität quittiert.

Sicherheit — Note 2,2

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme — Note: 2,6

+ Alle smart verfügen serienmäßig über ABS, das elektronische Stabilitätsprogramm ESP und einen Bremsassistenten. Unbeabsichtigtes Losfahren beim Starten des Motors ist nicht möglich, da das Anlassen nur bei Getriebestellung N erfolgen kann.

Passive Sicherheit - Insassen — Note: 1,8

+ Die Frontairbags sind serienmäßig, kombinierte Kopf-/Seitenairbags kosten extra. Beim Crashtest nach EuroNCAP-Norm erreicht der neue smart fortwo vier von fünf möglichen Sternen für gute Insassensicherheit. Die intergrierten Kopfstützen bieten Personen bis zu einer Größe von 1,85 sehr guten Schutz; sie haben einen knappen Abstand zum Kopf und können so optimal wirken. An den stabilen, griffgerechten Außentürgriffen lässt sich hohe Zugkraft aufbringen, so kann man nach einem Unfall verklemmte Türen leichter öffnen.

Kindersicherheit — Note: 2,3

+ Auf dem Beifahrersitz ist mit dem vorhandenen Gurtsystem ein Kindersitz sicher zu befestigen, der Gurt ist lang genug und der Abstand zwischen Gurtanlenkpunkt und Gurtschloss optimal groß. Gegen Aufpreis gibt es Isofix-Befestigungsösen, dann lässt sich der Beifahrerairbag auch manuell abschalten und es dürfen rückwärtsgerichtete Babyschalen montiert werden.

Fußgängerschutz — Note: 3,0

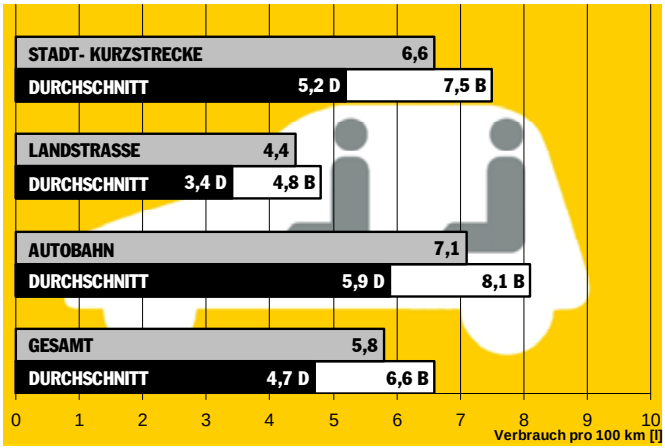
Beim Fußgängerschutz schneidet der neue Kleinstwagen nur durchschnittlich ab, er erhält nach EuroNCAP-Norm zwei von vier möglichen Sternen.

Verbrauch/Umwelt — Note 2,4

Verbrauch* — Note: 3,4

In der 71 PS-Benziner-Ausführung konsumiert der smart durchschnittlich 5,8 l Super pro 100 km. Dieser Wert setzt sich zusammen aus dem Verbrauch innerorts von 6,6 l und außerorts von 4,4 l je 100 km.

– Deutlich angehoben wird der Durchschnittswert durch den Autobahnverbrauch von üppigen 7,1 l/100 km - hier sieht man, dass sich der hohe und kurze Aufbau bezüglich des Fahrwiderstandes ungünstig auswirkt. Der smart ist für den Stadtbetrieb besser geeignet.



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

Abgas — Note: 1,3

\+ Die Schadstoffanteile im Abgas sind sehr gering. Der gemessene CO2-Ausstoß von 126 g pro km ist für einen zweisitzige Kleinstwagen aber nicht berühmt und doch ein gutes Stück entfernt von den versprochenen 112 g/km.

Wirtschaftlichkeit* — Note 1,5

Betriebskosten — Note: 2,6

Die Ausgaben für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Smart 1.0, vor allem unter Benzinern gesehen einen moderaten Verbrauch aufweist, liegen die Kosten trotz der höheren Preise für den Benzinkraftstoff im zufriedenstellenden Bereich.

Werkstatt- und Reifenkosten — Note: 2,2

Alle 20.000 km oder alle 12 Monate ist ein Ölwechsel-Service, alle 40.000 km oder alle 2 Jahre eine Wartung fällig. Der kleine 1,0 Liter Motor besitzt eine Steuerkette, die einen oftmals teuren Wechsel des Zahnriemens überflüssig macht.

\+ Smart verbaut nach eigenen Angaben langlebige Verschleißteile und gewährt eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

– Die teuren Preise für die Werkstattstunde sowie erhöhte Kosten für den Reifenersatz verhindern jedoch eine noch bessere Benotung.

Wertstabilität — Note: 0,6

\+ smart ist bei seinen fortwo-Modellen bekannt für seine sehr gute Wertstabilität, ein durchgängig sehr guter Restwertverlauf ist zu erwarten.

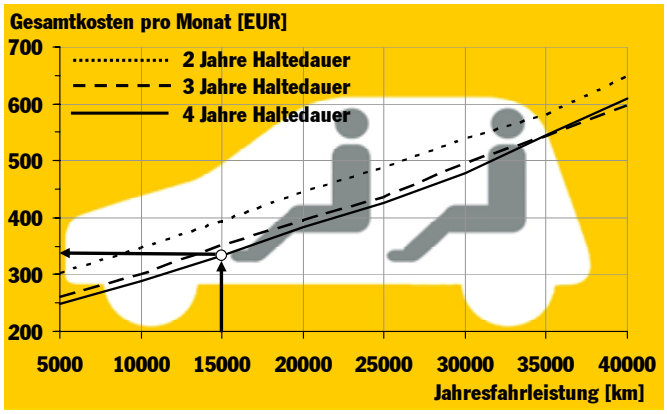
Kosten für Neuanschaffung — Note: 3,3

Für einen Kleinstwagen sind 12.250 Euro viel Geld. Zwar ist eine Klimaanlage serienmäßig.

– Aber viele andere sinnvolle Extras müssen zusätzlich bezahlt werden. Elektrisch einstellbare und beheizbare Außenspiegel, ein Radio, vernünftige Lautsprecher, Servolenkung (!), Seitenairbags (!), Drehzahlmesser, alles nur gegen Aufpreis - sogar für einen Handschuhfachdeckel verlangt smart einen Sonderobulus! Bei dem Grundpreis schlicht eine Frechheit.

Fixkosten — Note: 0,6

\+ Bei den festen Kosten kann der smart wieder richtig punkten, sehr niedrige Haftpflicht-, Voll- und Teilkaskoeinstufungen machen es möglich; die Aufwendungen für die Versicherung bleiben damit sehr niedrig. Auch die ohnehin günstigere Steuer für den Benziner fällt durch den kleinen Hubraum sehr gering aus.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Autokosten (Beispiel: 333 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

Die Motorvarianten — in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.0	1.0	1.0 turbo	1.0 turbo	0.8 cdi
Aufbau/Türen	SR/3	SR/3	SR/3	SR/3	SR/3
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/999	3/999	3/999	3/999	3/799
Leistung [kW(PS)]	45(61)	52(71)	62(84)	72(98)	33(45)
Max.Drehmoment [Nm]bei U/min	89/3000	92/4500	120/3250	140/3500	110/2000
0-100 km/h[s]	16,7	13,3	10,9	9,9	19,8
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	145	145	145	155	135
Verbrauch pro 100 km [l]	5,6S	5,8S	6,0S	6,3SP	4,0D
Versicherungsklassen KH/VK/TK	12/11/12	12/11/12	12/12/12	14/16/17	15/12/14
Steuer pro Jahr[Euro]	67	67	67	67	133
Monatliche Gesamt-Kosten[Euro]	307	312	347	422	310
Grundpreis[Euro]	9.650	10.150	12.300	16.490	11.360

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-Haftpfl.
VK = Vollkasko
TK = Teilkasko

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

Mit * gekennzeichnete Kriterien und Noten beziehen sich auf die Fahrzeugklasse

Daten und Messwerte

3-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro4, 5L
Hubraum	999 ccm
Leistung	52 kW (71 PS)
bei	5800 U/min
Maximales Drehmoment	92 Nm
bei	4500 U/min
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	5-Gang-automatisiertes Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie vorne/hinten)	155/65R15 / 175/55R15
Reifengröße (Testwagen)	***195/50R15T***
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Trommel
Wendekreis links/rechts	***9,15 m/9,05 m***
Höchstgeschwindigkeit	145 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	13,3 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3. Gang)	***9,0 s***
Bremsweg aus 100 km/h	***38 m***
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	***5,8 l***
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	***6,6/4,4/7,1 l***
CO_2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	112 g/km/***125 g/km***
Innengeräusch 130 km/h	***74 dB(A)***
Länge/Breite/Höhe	2695 mm/1559 mm/1542 mm
Leergewicht/Zuladung	***830 kg/190 kg***
Kofferraumvolumen	***195 l***
Anhängelast ungebremst/gebremst	- / -
Dachlast	-
Tankinhalt	33 l
Reichweite	***565 km***
Allgemeine Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	6 Jahre

ADAC-Testwerte ***kursiv***

Kosten

Monatliche Betriebskosten	***102 Euro***
Monatliche Werkstattkosten	***38 Euro***
Monatliche Fixkosten	***50 Euro***
Monatlicher Wertverlust	***143 Euro***
Monatliche Gesamtkosten	***333 Euro***
(vierjährige Haltung, 15000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	12/11/12
Grundpreis	12.250 Euro

Ausstattung

Technik

Berganfahrhilfe	Serie
Reifen-Reparatur-Set	105 Euro°
ABS	Serie
Antriebsschlupf-Regelung	Serie
Automatikgetriebe	300 Euro
Bremsassistent	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Regensensor	100 Euro
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Reserverad, vollwertig (auch kein Notrad)	nicht erhältlich
Servolenkung	460 Euro

Innen

Airbag, Seite vorne (inkl. Kopfbereich)	290 Euro°
Audioanlage	ab 450 Euro°
Beifahrersitzlehne umklappbar	Serie
Fahrersitz, höhen-/neigungseinstellbar	nicht erhältlich
Fensterheber, elektrisch	Serie
Isofix-Kindersicherungssystem (für Beifahrersitz)	80 Euro
Klimaanlage/-automatik	900 Euro°/nicht erhältlich
Lenkrad, höhen-/längseinstellbar	nicht erhältlich
Sitzbezüge, Leder	450 Euro°
Sitze, vorn, beheizbar	255 Euro°
Zentralverriegelung	Serie

Außen

Alarmanlage	300 Euro
Außenspiegel, elektrisch einstell-/beheizbar	185 Euro°
Panorama-Glasdach	Serie
Schiebe-Hubdach	nicht erhältlich

°im Testwagen vorhanden

Testzeugnis

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

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

Notenskala:

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

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

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

Nachdruck und gewerbliche Nutzung nur mit Genehmigung der Abteilung Test und Technik der ADAC-Zentrale