

Mazda 6 Sport Kombi 2.0 CD Top (DPF)

Fünftüriger Kombi der Mittelklasse (103 kW / 140 PS)

ADAC Testergebnis

Note 2,2

Der beliebte Kombi ist nun 6,5 cm länger, die hauptsächlich dem Kofferraum zugute kommen, der nun 480 l fasst. Der Innenraum bleibt von der Karosserievergrößerung weitgehend unberührt. Positiv - trotz der Längenzunahme ist der Mazda 6 Kombi (je nach Ausstattung) bis zu 35 kg leichter geworden. Außerdem ist der Unterboden jetzt so glattflächig, dass der cw-Wert noch niedriger wurde. Beides zusammen macht sich im Verbrauch bemerkbar, denn der neue 6er braucht im Schnitt 0,3 l Diesel auf 100 km weniger. Ansonsten erfreut der leicht überarbeitete Motor mit ordentlicher Kraft, was für flotte Fortbewegung sorgt. Kleiner Wermutstropfen ist allerdings das Dröhnen, wenn die Nadel des Drehzahlmessers den Wert von 3500 U/min überschreitet. In der Top-Version ist fast alles Wichtige vorhanden, sogar Xenon und eine Klimaautomatik. Es fehlt eigentlich nur noch das Navigationssystem, das allerdings mit 2.300 € teuer ist. Auch hinsichtlich Sicherheitssausstattung ist der Neue ganz en vogue, natürlich mit 5 Sternen beim EuroNCAP-Crashtest. Fazit: ein rundherum praktischer Familienkombi, der kaum Wünsche offen lässt und zudem so zuverlässig sein sollte, wie sein Vorgänger. Das kostet allerdings: 31.000 €. **Karosserievarianten:** Stufenheck, Fließheck. **Konkurrenten:** Alfa 159, Audi A4, MW 3er, Citroen C5, Ford Mondeo, Honda Accord, Jaguar X-Type, Mercedes C-Klasse, Opel Vectra, Peugeot 407, Renault Laguna, Saab 9-3, Skoda Octavia, Toyota Avensis, Volvo V50, VW Passat.



- + gute Verarbeitung
- + umfangreiche Ausstattung
- + sehr großer Kofferraum
- + kräftiger Motor mit Rußfilter
- + niedriger Verbrauch
- + aktiv/passiv sicher

- kein Reserverad
- brummiger, dröhnender Motor
- keine Automatik erhältlich
- hinten kurze Kopfstützen
- teuer in der Anschaffung

Karosserie/Kofferraum

Note 2,2

Verarbeitung

Note: 1,7

- + Verarbeitung und Finish der Karosserie sind sehr gut, nichts klappert und nichts knistert. Der Unterboden des Wagens ist weitgehend glattflächig, das reduziert kraftstoff erhöhende Luftwirbel. Die Spaltbreiten an Türen und Klappen sind gering und gleichmäßig, die Türen schließen leicht. Der Innenraum des neuen Mazda 6 überzeugt durch korrekte Verarbeitung, die Materialien wirken haptisch angenehm und strapazierfähig. Lenkrad und Schalthebel sind lederbezogen. Auf der Dachreling sind 100 kg Gepäck erlaubt.
- Es fehlen seitliche Stoßschutzleisten, die die Karosserie vor Parkremplern fremder Autotüren schützen würden und die Stoßfänger sind einteilig und lackiert - teure Reparaturen sind vorpro-

grammiert. Der Tankverschluss ist nicht in die zentrale Türverriegelung mit einbezogen. Bei einer Reifenpanne steht nur ein Reparaturset zur Verfügung, mit dem man kleinste Beschädigungen notdürftig abdichten kann.

Sicht

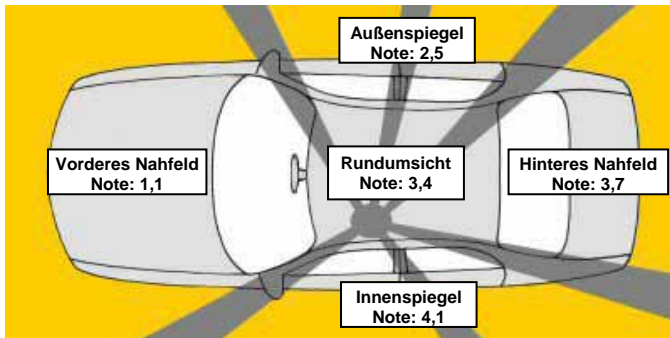
Note: 2,4

ADAC Test nach dem Rundumsichtverfahren: Die Sichtbehinderung durch Pfosten und Kopfstützen halten sich noch im durchschnittlichen Rahmen, keine der Abdeckungen ist besonders breit. Obwohl die hinteren Kopfstützen weit versenkbar sind ist der Heckabschluss nicht gerade niedrig, was beim rückwärts Einparken stört. Die serienmäßigen akustischen Abstandswarner (vorn und hinten) sind hier sehr hilfreich.

- + Nach vorn sieht der Fahrer viel, weil die Front stark abfällt. Der Innenspiegel blendet automatisch ab. Serienmäßige Xenon-

scheinwerfer und dynamisches Kurvenlicht sorgen für beste Sicht bei Dunkelheit.

- Bei schlechter Witterung sieht man in den Außenspiegeln wenig, weil sie wie die Seitenscheiben stark zur Verschmutzung neigen. Das Bild im Innenspiegel ist klein. Die Displays des Navigationssystems und der darüber liegenden roten Informations-Zeile spiegeln sich in der Windschutzscheibe, was bei Nachtfahrten sehr stört.



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

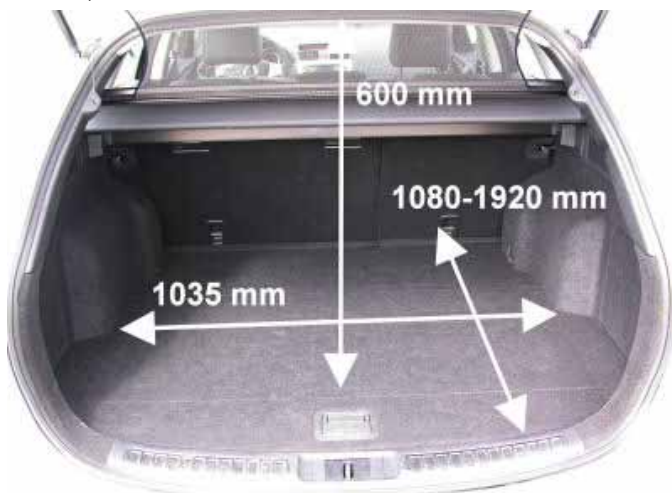
Note: 3,1

Die Türen lassen sich per Fernbedienung ent- und verriegeln, die Fenster öffnen und schließen, allerdings sind die beiden winzigen Druckschalter leicht zu verwechseln. Vorn wie hinten steigt man passabel ein und aus, hilfreich sind die serienmäßigen Ledersitzbezüge, über die man dabei leichter rutschen kann als bei Stoffbezügen. Man muss aber auf den Kopf aufpassen, weil die Türöffnungen nicht sehr hoch sind. An den vorstehenden, ungeschützten Türschweller macht man sich schnell die Hosen schmutzig.

Kofferraum-Volumen*

Note: 1,4

- + Der Längenzuwachs der Karosserie kommt hauptsächlich dem Kofferraum zu Gute. Der fasst nun 480 l, was für die Fahrzeugklasse sehr viel ist (Vorgänger 395 l). Wenn man die komplette Rücksitzlehne vorklappt sind es 905 l (gemessen bis Fensterunterkante).



Mit 480 l Kofferraum-Volumen übertrifft der aktuelle Mazda 6 Kombi seinen Vorgänger um 85 l. Damit liegt er in seiner Klasse im überdurchschnittlichen Bereich.

Kofferraum-Zugänglichkeit

Note: 2,3

- + Die Kofferraumklappe lässt sich leicht öffnen und schließen (man muss aber darauf achten, dass man die Hand schnell genug aus der wenig günstig angeordneten Griffmulde zieht). Die Abdeckjalousie ist an der Heckklappe befestigt, dadurch rollt sie sich beim Öffnen und Schließen automatisch aus und ein. Der niedrige Ladeboden und die große Öffnung des Kofferraums ermöglichen leichtes Einladen des Gepäcks. Der Boden ist vollkommen eben, auch wenn die Rücksitzlehne komplett vorgeklappt ist.
- Beim Verstauen von sehr sperrigen Gegenständen erweist sich die nach hinten abfallende Karosserielinie und die schräge Heckpartie als wenig praktisch. Die Beleuchtung ist schwach.

Kofferraum-Variabilität

Note: 2,0

- + Die Rücksitzlehne ist im Verhältnis 60:40 geteilt. Beide Teile klappen bei Betätigung separater Hebel, die von hinten aus zugänglich sind, nach vorn (durch die Schergängigkeit und ungünstige Zugrichtung des Hebels bricht man sich leicht den Fingernagel), die Kopfstützen können dabei eingesteckt bleiben. Zurückgeklappt werden sie vom Innenraum aus, was etwas Kraft erfordert. Die Gurte können nicht eingequetscht werden, da sie in die Lehnen integriert sind. Das vordere Teil der Bodenplatte kann aufgestellt werden und dient dann als Barriere gegen Vorrutschen kleineren Gepäcks, wobei allerdings sehr kleine Gegenstände seitlich in einem Schlitz verschwinden können.
- Eine Durchladeluke für Ski o.ä. in der Rücksitzlehne ist nicht erhältlich.

Innenraum

Note 2,2

Bedienung

Note: 2,0

- + Die Grundfunktionen sind meist logisch und nach kurzer Eingewöhnung zu betätigen (Licht, Blinker, Wischer, etc.). Es gibt elektromotorische Unterstützungen für die Sitze (Memory), Fenster und Außenspiegel. Lenkrad (höhen- und längeneinstellbar), Pedale und Schalthebel sind ergonomisch einwandfrei angeordnet. Die klar gezeichneten Instrumente lassen sich gut ablesen, wobei die roten Zahlen und die Hintergrundbeleuchtung nicht so optimal sind. Momentan- und Durchschnittsverbrauch werden digital an-



Modern gestaltet und sehr gut verarbeitet erfüllt der Fahrerplatz auch höhere Ansprüche. Auch die Funktionalität kann weitgehend überzeugen.

gezeigt, sowie auch die Außentemperatur. Scheinwerfer und Wischer schalten sich sensorgesteuert automatisch ein. Das optional erhältliche Navigationssystem hat einen großen Bildschirm mit klarer Grafik, die Handhabung per Touch-Screen ist schnell zu verstehen. Serienmäßig ist das Bose-Soundsystem mit 8 Lautsprechern. Leseleuchten gibt es vorn und hinten.

- Auf dem Lenkrad befinden sich viele Schalter, die leicht verwechselt werden können. Die rot beleuchteten Symbole in den Schaltern sind nachts weniger gut zu erkennen. Die gewählten Einstellungen für die Heizungseinstellungen, Scheibenheizung und Umluft sind nicht an den Schaltern selber zu sehen, sondern in einem weit entfernten zum Teil unübersichtlichen Display. Die vielen unterschiedlichen akustischen Warnsignale, die oft aus nicht erkennbarem Grund ertönen, nerven. Die Fensterheber funktionieren nur mit Zündung. Insgesamt fehlt es an brauchbaren Ablagen, auch ein Flaschenhalter ist nicht zu finden.

Raumangebot vorne*

Note: 2,0

- + Innenbreite und Kopffreiheit sind groß, der Fahrersitz lässt sich wie beim Vorgängermodell für Personen bis zu einer Größe von ca. 1,95 m Größe zurückschieben. Fahrer und Beifahrer sitzen recht nah an der Frontscheibe, was das Raumgefühl etwas einschränkt.

Raumangebot hinten*

Note: 2,5

- + Zwei Personen haben auf der Rückbank große seitliche Bewegungsfreiheit. Kopf- und Kniefreiheit reichen, ähnlich wie beim Vorgänger, für ca. 1,95 m große Mitfahrer aus (Vordersitze für 1,85 m große Personen eingestellt).
- Sitzt auch noch eine dritte Person auf dem Sitzplatz dazwischen wird es sehr eng.



Das Raumgefühl auf den hinteren Außenplätzen ist großzügig, Personen bis 1,95 m Körpergröße haben ausreichend Platz. Der mittlere Sitzplatz dagegen ist eher schmal und für längere Fahrten kaum geeignet.

Komfort

Note 2,4

Federung

Note: 2,3

- + Federung und Dämpfung sind ausgewogen abgestimmt, mit der Tendenz zu straff. Meist werden die Unebenheiten gut absorbiert, liegt der Wagen ruhig auf der Straße, bei geringen Vertikalbewe-

gungen. Nur bei kleinen Unebenheiten spüren die Insassen öfters eine gewisse Stößigkeit, die sich aber bei zunehmender Beladung mehr verliert. Die Seitenneigung in Kurven hält sich in durchschnittlichen Grenzen.

Sitze

Note: 1,9

- + Die großen Sitze sind bequem gepolstert. Vorn bieten sie genügend Halt im Lendenwirbelbereich, wobei der Fahrer sich die Lehnausformung in horizontaler, leider aber nicht in vertikaler Richtung einstellen kann. Außerdem ist der Fahrersitz individuell (elektrisch) einstellbar, was für eine sehr entspannte Sitzhaltung sorgt. Hinten können sich die Mitfahrer über eine hohe, wohlgeformte Lehne freuen. Für drei Mitfahrer befinden sich im Dach Haltegriffe.
- Die Sitzpolster sind mit schwarzen, luftundurchlässigen Ledern bezogen. Der Fahrer lehnt mit seinem rechten Bein unbequem an der harten Mittelkonsole. Auf der Rücksitzbank haben erwachsene Mitfahrer zu wenig Oberschenkelauflage, müssen so mit steil nach oben ragenden Knien sitzen, weil die Sitzfläche zu wenig Abstand zum Fußboden hat.

Innengeräusch

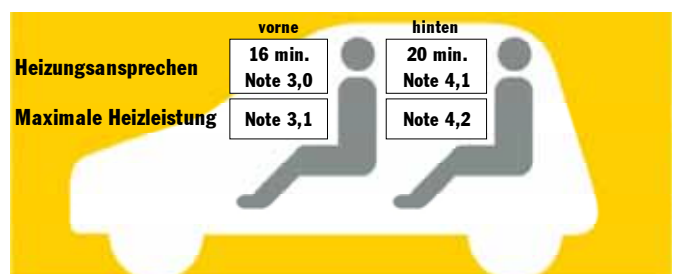
Note: 2,2

- + Bis 130 km/h ist der Geräuschpegel niedrig. Der Motor ist aber kein Leisetreter und brummt stets vernehmlich. Über 3500 U/min kommt dann noch ein unangenehmes Dröhnen dazu. Bei höherem Tempo vermischt sich diese Geräusch mit den Windgeräuschen.

Heizung, Lüftung

Note: 3,4

- (Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer) Auf den Vordersitzen ist die Heizwirkung passabel, in absehbarer Zeit ist ein angenehmes Klima erreicht. Hinten ist die Heizung deutlich schwächer, dauert die Anwärmphase deutlich länger.
- + Fahrer und Beifahrer haben unabhängige Temperaturregelung. Hinten ist die Heizung nur geringfügig schwächer. Die Klimaautomatik und die Sitzheizung der Vordersitze sind serienmäßig.
- Fahrer und Beifahrer sind durch die flache Frontscheibe stark der Sonnenbestrahlung ausgesetzt. Ausstellbare Seitenfenster im Kofferraum sind nicht erhältlich.



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

Motor/Antrieb

Note 2,1

Fahrleistungen*

Note: 1,8

- + Der Motor ist durchzugskräftig, auch auf einem relativen Drehzahlniveau lassen sich ordentliche Fahrleistungen erzielen. Knapp 200 km/h Spitze zeugen für die gute Aerodynamik der Karosserie, bei so einem großen Wagen mit lediglich 140 PS.

Laufkultur

Note: 3,0

Der Dieselmotor ist eher von der ruppigen Sorte, läuft je nach Drehzahl mehr oder weniger kultiviert.

Schaltung

Note: 2,0

- + Die Gänge sind präzise geführt und lassen sich leicht wechseln, nur wenn es sehr eilt, stört leichtes Haken. Der Rückwärtsgang kann geräuschlos eingelegt werden.

Getriebeabstufung

Note: 2,0

- + Die lange Abstufung des Sechsgang-Getriebes passt recht gut zum Drehmomentverlauf des Motors. Der kann die vorhandene Leistung gut in Vortrieb umsetzen, andererseits sind die Drehzahlen selbst bei hohem Autobahntempo moderat.

Fahreigenschaften

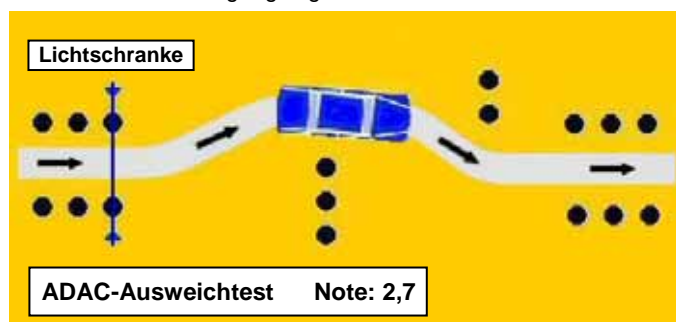
Note 2,1

Fahrstabilität

Note: 2,3

ADAC-Ausweichtest: Der Mazda lenkt leicht untersteuernd ein. Beim anschließenden Gegenlenken reagiert er nur träge und mit viel Kurbelei auf die Lenkung und schiebt über die Vorderräder. Nur mit Mühe trifft der Mazda die letzte der drei Gassen.

- + Der Wagen ist weitgehend richtungsstabil, läuft nur gelegentlich den Unebenheiten nach - der Fahrer hat ein sicheres Gefühl. Für kritische Situationen, wenn z.B. der Fahrer bei hohem Autobahntempo plötzlich ausweichen muss, ist das Stabilitätssystem DSC installiert, das Schleudern verhindern soll. Die elektronisch gesteuerte Traktionskontrolle sorgt für besseres Vorwärtskommen, wenn die Straße weniger griffig ist.



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: 1,7

- + Die Kurvenlage ist untersteuernd ausgelegt, ein Verhalten, das weniger geübten Fahrern entgegen kommt. Auch hier hilft das DSC dem Fahrer, kritische Situationen besser zu meistern.

Lenkung*

Note: 2,9

Die Lenkung spricht genügend schnell an und ist ausreichend zielgenau, nur bei sehr hohem Tempo nicht allzu präzise. Sie vermittelt dem Fahrer nicht gerade viel Kontakt zur Fahrbahn. Die Leichtgängigkeit und die ziemlich direkte Auslegung machen sich beim Rangieren auf kleinem Raum positiv bemerkbar, der eher große Wendekreis von über 12 Metern dagegen weniger.

Bremse

Note: 1,6

- + Die Bremse spricht sehr gut an und lässt sich fein dosieren. Bei

einer Vollbremsung aus 100 km/h sind 38 m bis zum Stillstand erforderlich (Mittel aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Serienreifen). Der Bremsassistent soll weniger geübten Fahrern in Gefahrensituationen helfen, das volle Potenzial der Bremsanlage besser zu nutzen.

Sicherheit

Note 2,9

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Note: 2,6

- + Das Fahrzeug ist serienmäßig mit elektronischem Stabilitätssystem und Bremsassistent ausgestattet, um die aktive Fahrsicherheit zu erhöhen. Die LED Rückleuchten sind von nachfolgenden Fahrzeuglenkern besonders gut zu erkennen.
- Der Kraftstoff-Einfüllstutzen befindet sich auf der gefährlichen linken, dem Verkehr zugewandten Seite.

Passive Sicherheit - Insassen

Note: 3,1

- Die Höhe der vorderen Kopfstützen reicht für Insassen bis ca. 1,75 m Größe. Sie sind reaktiv und sorgen so für optimalen Schutz bei einem Heckaufprall.
- + Das Airbag-System umfasst Front-/Seiten-Airbags sowie seitliche, von vorne bis hinten durchgehende Kopf-Airbags. Vorn und hinten warnen Piepser und Leuchten bei vergessenem Anschnallen. An den stabilen, griffgerechten Türgriffen lässt sich sehr hohe Zugkraft aufbringen. So kann man nach einem Unfall verklemmte Türen leicht wieder öffnen.



Der Fahrer kann an einer Anzeige oberhalb des Innenspiegels erkennen, ob die Fondpassagiere angeschnallt sind.

- Es gibt keine sinnvollen Halter für Warndreieck und Verbandkasten. Wenn der Fahrer ausgestiegen ist und die Türen per Fernbedienung abgesperrt hat können im Auto gebliebene Mitfahrer nicht mehr die Türen öffnen und aussteigen. Hinten sind die Kopfstützen der Außensitze nur für ca. 1,55 m große Personen ausreichend hoch, außerdem sind die Abstände zum Kopf etwas zu groß. Die Kopfstütze des Mittelsitzes ist noch niedriger.

Kindersicherheit

Note: 2,2

- + Ein Isofix-System mit drittem Befestigungspunkt (Top-Tether) zur Verankerung von Kindersitzen ist serienmäßig an den äußeren Rücksitzplätzen vorhanden. Auf diesen Plätzen können auch die meisten Kinderrückhaltesysteme mit den Sicherheits-Gurten stabil befestigt werden. Der rechte Front-Airbag lässt sich mit dem Zündschlüssel deaktivieren. Dann dürfen auf dem Beifahrersitz auch rückwärts gerichtete Kindersitze befestigt werden.
- Die Kindersicherungen an den hinteren Türen können von Kindern

zu leicht bedient werden. Der Mittelsitz hinten ist für die Befestigung von Kindersitzen weniger geeignet, weil die Gurtanordnung und die Sitzkontur dafür ungünstig sind.

Fußgängerschutz

Note: 4,0

- Fußgänger haben bei einem Zusammenstoß ein erhöhtes Verletzungsrisiko, weil sich unter der Motorhaube in geringen Abständen harte Bauteile befinden.

Verbrauch/Umwelt

Note 1,4

Verbrauch*

Note: 1,8

Innerorts liegt der Verbrauch bei 6,9 l, außerorts bei 4,8 l und auf bei Autobahnfahrt bei 6,1 l Diesel auf 100 km. Der Durchschnittsverbrauch errechnet sich mit 5,7 Litern.

Abgas

Note: 1,1

- + Die Schadstoffanteile im Abgas sind sehr gering. Die gesundheitsgefährdenden Dieselrußpartikel fängt das geschlossene Filtersystem auf.

Wirtschaftlichkeit*

Note 2,1

Betriebskosten

Note: 1,2

- + Der Mazda weist, selbst nur unter Dieseln verglichen, relativ günstige Verbrauchswerte aus. Dies beschert ihm in Verbindung mit den nicht so teuren Kraftstoffpreisen eine sehr gute Note in den Betriebskosten.

Werkstatt- und Reifenkosten

Note: 3,6

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

- + Mazda gewährt eine dreijährige Herstellergarantie bis maximal 100.000 km.

Wertstabilität

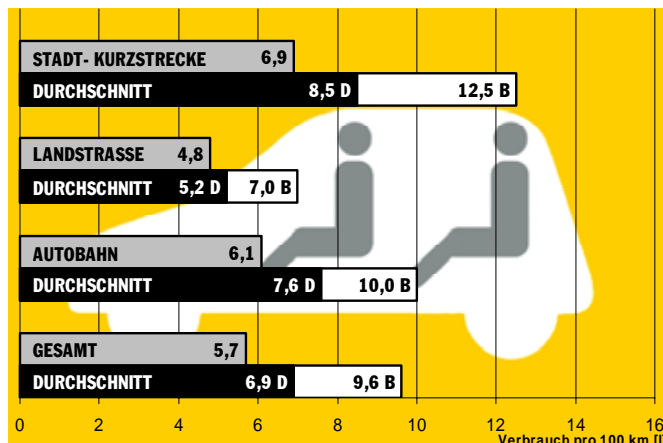
Note: 1,5

- + Der Mazda 6 ist nicht nur als Neufahrzeug sehr gefragt, sondern auch gebraucht. Hinzu kommt der Dieselmotor mit umweltfreundlichem Rußpartikelfilter, welcher die Wertstabilität nochmals erhöht.

Kosten für Neuanschaffung

Note: 3,6

Mit 31.000 Euro Anschaffungspreis ist der 2.0 CD Top zwar nicht gerade günstig, in dieser Ausstattungsversion jedoch sehr gut ausgestattet. Der Käufer muss also erst mal tiefer in die Tasche greifen, um anschließend sparen zu können.



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

Fixkosten

Note: 3,8

Den niedrigeren Betriebskosten stehen beim Diesel höhere fixe Ausgaben für die Steuer gegenüber. Auch in den Versicherungsklassen, die letztlich mit entscheidend für die Höhe der Beitragsrechnung sind, ist der Mazda - vor allem in der Haftpflicht nicht gerade günstig eingestuft.

Die Motorvarianten

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.8	2.0	2.5	2.0 CD
Aufbau/Türen	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1798	4/1999	4/2488	4/1998
Leistung [kW(PS)]	88(120)	108(147)	125(170)	103(140)
Max.Drehmoment [Nm]bei U/min	165/4300	184/4000	226/4000	330/2000
0-100 km/h[s]	11,7	10,3	8,3	10,9
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	194	208	217	198
Verbrauch pro 100 km [l]	7,1S	7,3S	8,3S	5,7D
Versicherungsklassen KH/VK/TK	14/18/20	14/19/20	17/20/22	18/21/24
Steuer pro Jahr[Euro]	121	135	168	308
Monatliche Gesamt-Kosten[Euro]	504	561	637	522
Grundpreis[Euro]	23.400	26.700	29.500	25.400

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-Haftpflicht
VK = Vollkasko
TK = Teilkasko

Kraftstoff:

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

Daten und Messwerte

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro4
Hubraum	1998 ccm
Leistung	103 kW (140 PS)
bei	3500 U/min
Maximales Drehmoment	330 Nm
bei	2000 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	225/45R18W
Reifengröße (Testwagen)	225/45R18W
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	12,1 m/12,15 m
Höchstgeschwindigkeit	198 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,9 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3. Gang)	6,1 s
Bremsweg aus 100 km/h	38 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	5,7 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	6,9/4,8/6,1 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test	151 g/km/ 24.291 g/km
Innengeräusch 130 km/h	66 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4785 mm/1795 mm/1490 mm
Leergewicht/Zuladung	1620 kg/490 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	480 l/905 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	550 kg/1600 kg
Dachlast	100 kg
Tankinhalt	64 l
Reichweite	1120 km
Allgemeine Garantie	3 Jahre / 100.000 km
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte *kursiv*

Kosten

Monatliche Betriebskosten	112 Euro
Monatliche Werkstattkosten(geschätzt)	64 Euro
Monatliche Fixkosten	99 Euro
Monatlicher Wertverlust	298 Euro
Monatliche Gesamtkosten	573 Euro
(vierjährige Haltung, 15000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/21/24
Grundpreis	31.000 Euro

Ausstattung

Technik

Abstandsregelung, elektronisch	nicht erhältlich
Antriebsschlupf-Regelung	Serie
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Bremsassistent	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	Serie
Parkhilfe, elektronisch	Serie
Reifendruckkontrolle	Serie
Runflat-Reifen	nicht erhältlich
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	Serie

Innen

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	Serie
Isofix-Kindersicherungssystem	Serie
Klimaautomatik	Serie
Navigationssystem	2.300 Euro°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie
Sitzbezüge, Leder	Serie
Sitze, vorn, beheizbar	Serie
Skisack/Durchladeluke	nicht erhältlich

Außen

Außenspiegel, automatisch abblendend	nicht erhältlich
Lackierung Metallic	450 Euro°
Scheinwerfer-Reinigungsanlage	Serie
Schiebe-Hubdach	Serie

°im Testwagen vorhanden

Testzeugnis

Technik/Umwelt(Testergebnis)2,2

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

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.