

## Mazda 2 1.4 CD Independence

Fünftüriger Kleinwagen mit Schrägheck (50 kW / 68 PS)

### ADAC Testergebnis

**Note 2,8**

Der Mazda 2 sieht dynamisch und sportlich aus. Das Raumangebot vorn fällt gut aus, hinten müssen aber, aufgrund der geringen Beinfreiheit, Abstriche gemacht werden. Der 1,4 l Dieselmotor mit nominell geringen 68 PS sorgt für überraschend zügiges und verbrauchsarmes vorankommen. Das allerdings bei einem neuen Fahrzeugmodell ein Dieselmotor ohne Partikelfilter verbaut wird, ist nicht mehr zeitgemäß. Noch unverständlicher: Die Benziner des Mazda 2 haben alle serienmäßig ein elektronisches Stabilitätsprogramm an Bord, beim Diesel findet es sich nicht einmal in der Aufpreisliste. Dadurch werden die Mindestanforderungen an die aktive Sicherheit nicht erfüllt. Mit einem Grundpreis von 14.750 Euro bewegt sich der kleine Mazda im Mittelfeld. **Karosserievarianten:** Dreitürer. **Konkurrenten:**

Citroen C3, Fiat Grande Punto, Ford Fiesta, Honda Jazz, Opel Corsa, Peugeot 207, Renault Clio, Seat Ibiza, Skoda Fabia, Toyota Yaris, VW Polo.

- + leichte Bedienung
- + vorne gutes Raumangebot
- + geringer Verbrauch
- + gute Lenkung
- kein ESP lieferbar
- kein Rußpartikelfilter
- keine Automatik lieferbar
- hinten geringe Kniefreiheit
- hohe Fixkosten
- kein Schiebedach erhältlich



### Karosserie/Kofferraum

**Note 3,0**

#### Verarbeitung

**Note: 3,0**

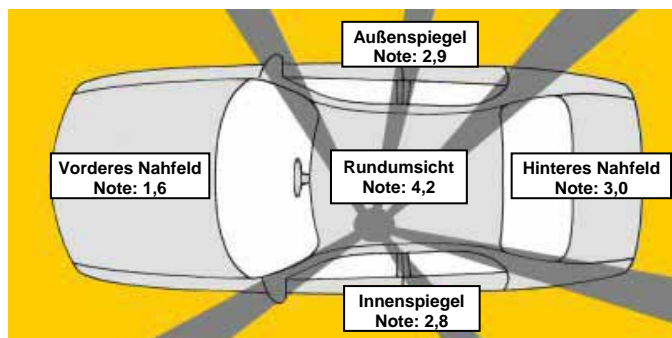
- + Die Verarbeitung der Karosserie macht einen recht soliden Eindruck, etwas enttäuschend sind die sichtbaren Schweißpunkte sowie der unten völlig offene Motorraum. Die Kunststoffe im Innenraum wirken gut verarbeitet, sehen jedoch nicht allzu hochwertig aus.
- Die Türschweller sind gegen Verkratzen ungeschützt, die Ausschnitte können verschmutzen. Auf dem Dach dürfen nur 50 kg transportiert werden. Seitliche Schutzleisten, die einen gewissen

Schutz gegen fremde Autotüren darstellen, sind nicht vorhanden. Bei Reifenpannen steht nur ein schmales Notrad zur Verfügung, um es zu erreichen muss der Kofferraum ausgeräumt sein. Für das defekte Rad ist die Mulde zu klein.

#### Sicht

**Note: 3,0**

- + Die kompakten Abmessungen lassen sich gut abschätzen, durch die abfallende Front hat man eine gute Sicht nach vorn. Die Außenspiegel sind beheizt. Die Kopfstützen der Rücksitze lassen sich bei Nichtbenützung der Rückbank weit nach unten schieben, was die Sicht nach hinten verbessert.



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.



Der Blick nach schräg hinten wird durch die besonders breite C-Säule stark beeinträchtigt.

- In der ADAC-Rundumsichtmessung kann der Mazda 2 nicht überzeugen. Besonders breite C-Säulen, aber auch die A-Säulen, die wegen der Dreiecke an den Außenspiegeln relativ breit sind, schränken die Rundumsicht ein. Einparkhilfe und Xenonscheinwerfer werden nicht angeboten, in dieser Klasse aber auch nicht unbedingt üblich.

### Ein-/Ausstieg

**Note: 2,9**

Die Türschweller sind niedrig und die Flächen der Vordersitze haben eine angenehme Höhe, was den Zustieg erleichtert. Allerdings nur kleinen Personen, denn größere stoßen sich leicht den Kopf am tiefen Türrahmen. Hinten wird der Zustieg durch eine relativ hohe Schwellerkante (von innen betrachtet) erschwert. Zudem ragen die rückwärtigen Radkästen weit nach vorne, was die Türen schmal macht, und der kurze Fußraum wirkt sich hinderlich für Personen mit großen Schuhen aus. Insgesamt also nicht besonders bequem und einiges schlechter als beim Vorgänger. Um die Türen auf- und abzusperrern gibt es eine Fernbedienung, allerdings mit kleinen, verwechselbaren Tasten.

### Kofferraum-Volumen\*

**Note: 2,9**

Der Kofferraum fasst 240 l, etwa 30 Liter weniger als beim Vorgänger, das ist aber noch durchschnittlich. Wird die Rücksitzbank vorgeklappt, steht ein 560 l großer Laderaum zur Verfügung (gemessen bis zur Fensterunterkante).



Der Kofferraum des neuen Mazda 2 ist gegenüber dem Vorgänger kleiner geworden und fasst nur noch 240 l Gepäck.

### Kofferraum-Zugänglichkeit

**Note: 3,2**

- + Die Kofferraumklappe lässt sich leicht und auch für größere Personen weit genug aufklappen. Die Ladeöffnung ist groß.
- Beim Entriegeln der Heckklappe macht man sich am Gummidruckknopf die Finger schmutzig. Koffer müssen über eine hohe Bordwand gewuchtet werden. Mit Vorklappen der Rücksitzlehnen entsteht eine hohe Stufe, die das Verschieben des Gepäcks behindert. Der Nadelfilzteppich lässt sich schwierig säubern (kann aber herausgenommen werden). Die Beleuchtung ist schwach. Die Heckklappe lässt sich nicht unabhängig von den Türen absperren; beim Zuklappen kann man sich an der Griffmulde die Hand stauchen.

### Kofferraum-Variabilität

**Note: 2,8**

- + Die asymmetrisch geteilte Rücksitzlehne lässt sich leicht vorklappen (auch von hinten aus), die Kopfstützen können eingesteckt bleiben.
- Bei unvorsichtigem Zurückklappen der Rücksitzlehnen können die Gurtbänder eingeklemmt und beschädigt werden. Für kleines Einkaufsgepäck fehlen Ablagefächer.

## Innenraum

**Note 2,6**

### Bedienung

**Note: 2,3**

- + Die Bedienung ist insgesamt einfach, wichtige Funktionen liegen griffgerecht in Lenkradnähe. Das Lenkrad ist neigungseinstellbar. Fahrlicht sowie Scheibenwischer schalten sich sensorgesteuert

zu. Die verspielt aufgebaute Radiobedienung liegt vorbildlich weit oben und ist recht einfach zu handhaben, die Radioschalter im Lenkrad sind kaum erforderlich. Die Klimatisierung befindet sich darunter aber immer noch an übersichtlicher Stelle, eingestellt wird mit sinnfälligen Drehreglern. Ein Bordcomputer informiert unter anderem über Kraftstoffverbrauch und Reichweite. Vorne gibt es ausreichend Ablagen, das Handschuhfach ist übersichtlich aber unbeleuchtet.

- Fahrer und Beifahrer müssen sich zum Schließen voll geöffneter Türen weit aus dem Auto lehnen, weil die Griffe dann zu weit weg sind. Das Lenkrad ist nicht längseinstellbar. Das Abblendlicht hat keine Kontrollleuchte. Es gibt auch keine Kühlmitteltemperaturanzeige, sondern nur eine Kontrollleuchte. Der Tacho ist bei eingeschaltetem Licht mäßig ablesbar: rote Ziffern auf silbernem Untergrund. Die Schalter für die Fensterheber (nur Fahrerfenster mit Antippautomatik) und Außenspiegel sind unbeleuchtet; die Fensterheber funktionieren nur bei eingeschalteter Zündung. Die Heizungsscheinsteller haben zu kleine Piktogramme. Es fehlen Flaschenhalter. Hinten gibt es keine Beleuchtung und keine Ablagen.



Die Funktionalität des Fahrerplatzes ist gut gelungen, die Verarbeitungsqualität sowie Materialanmutung sind eher durchschnittlich.

### Raumangebot vorne\*

**Note: 1,9**

- + Vorne lassen sich die Sitze bis zu einer Personenlänge von 1,85 m einstellen. Kopffreiheit und Innenbreite sind üppig, entsprechend großzügig ist das Raumgefühl.

### Raumangebot hinten\*

**Note: 4,0**

- Hinten geht es deutlich beengter zu, sind die Vordersitze zurückgeschoben, reicht die Kniefreiheit nur noch für knapp 1,70 m große Mitfahrer. Durch den geringen seitlichen Abstand zum Dach kommt leicht ein Gefühl der Enge auf. Zu zweit reicht die Innenbreite, zu dritt wird es unerträglich eng.

## Komfort

**Note 2,9**

### Federung

**Note: 3,0**

Der Mazda 2 hat ein eher straff ausgelegtes Fahrwerk. Längere Bodenwellen bereiten dem Fahrzeug kaum Probleme und werden recht gut gemeistert; kleinere, kaum sichtbare Unebenheiten (auch auf der Autobahn) sorgen jedoch dafür, dass die Achsen öfters stoßen. Dennoch, für Kleinwagenverhältnisse liegt der Wagen meist ziemlich ruhig auf der Fahrbahn. Auch die Wankbewegungen bei schnellem Richtungswechsel, sowie die Seitenneigung bei Kurvenfahrt sind nicht allzu ausgeprägt.

### Sitze

**Note: 2,6**

- + Die Vordersitze sind straff gepolstert und dennoch bequem genug, nur die Lehnen bieten im Lordosen- und Schulterbereich etwas zu wenig Unterstützung. Der Fahrersitz sorgt für eine entspannte Haltung, unterstützt durch die Höheneinstellung (dabei ändert sich auch die Neigung). Die Rückbank ist ebenfalls ziemlich straff gefedert, hat dazu noch eine hohe Lehne, mit angenehmer Neigung.

- Erwachsene haben auf der Rückbank kaum Unterstützung für die Oberschenkel, weil die Fläche zu wenig nach hinten geneigt ist. Auch fehlen hinten Haltegriffe.

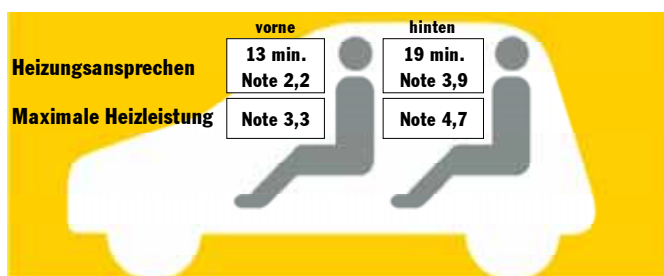
### Innengeräusch **Note: 3,3**

Die Lautstärke im Innenraum ist bei 130 km/h durchschnittlich, bei weiter steigender Geschwindigkeit nehmen die Windgeräusche aber deutlich zu, so dass Unterhaltungen nur lautstark geführt werden können.

### Heizung, Lüftung **Note: 3,1**

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

- + Die Heizwirkung ist vorn gut, nach kurzer Zeit werden angenehme Temperaturen erreicht. Hinten dauert es etwas länger, bis die Luft erwärmt ist. Die Klimaanlage ist Serie, eine Klimaautomatik gibt es für 300 Euro extra. Im Energy-Paket sind beheizbare Vordersitze enthalten.
- Fahrer und Beifahrer sind wegen des geringen Abstandes zur sehr schrägen Frontscheibe ziemlich stark der Sonnenbestrahlung ausgesetzt. Die hinteren Türfenster lassen sich nicht vollständig öffnen.



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

## Motor/Antrieb **Note 2,6**

### Fahrleistungen\* **Note: 2,5**

- + Der 1,4 Liter kleine Common-Rail-Diesel leistet 68 PS und sorgt damit für überraschend flotte Fahrleistungen. Die gute Elastizität des Motors erlaubt schaltfaules Fahren. Weites Ausdrehen der Gänge bringt kaum Vorteile.

### Laufkultur **Note: 3,0**

Das Vibrationsverhalten des Motors ist weitgehend unauffällig. Nur in der Warmlaufphase ist das Diesel-typische Nageln im Innenraum leicht spürbar.

### Schaltung **Note: 2,7**

- + Die Gänge lassen sich leicht wechseln, sind präzise geführt, bei kurzen Wegen.
- Wird der Rückwärtsgang schnell eingelegt, kann es im Getriebe krachen.

### Getriebeabstufung **Note: 2,0**

- + Die Gangabstufungen des 5-Gang-Getriebes passen gut zum Motor. Bei Autobahntempo (130 km/h) sind die Motordrehzahlen schon recht hoch, aufgrund der geringen Leistung wäre ein sechster Gang aber eher lästig als hilfreich, da bei kleinen Steigungen schon zurück geschaltet werden müsste.

## Fahreigenschaften **Note 3,0**

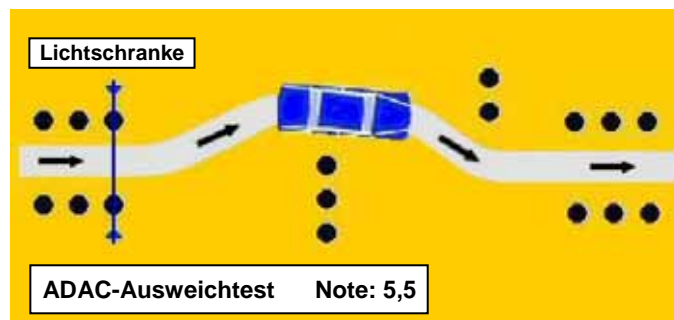
### Fahrstabilität **Note: 4,3**

Der Wagen hält selbst auf schlechten Straßen und bei Seitenwind zufriedenstellend seine Spur.

- Bei der Diesel-Variante des Mazda 2 ist kein elektronisches Stabilitätsprogramm erhältlich. Im ADAC-Ausweichtest hat dies zur Folge, dass der kleine Mazda unkontrolliert schleudert. Aufgrund der fehlenden Traktionskontrolle, rutschen die Antriebsräder beim Beschleunigen auf weniger griffiger Straße durch. Die geringe Motorleistung hält die Traktionsprobleme aber in Grenzen. Die Richtungsstabilität ist nur ausreichend, da hier ebenfalls das helfende Stabilitätsprogramm fehlt.

### Kurvenverhalten **Note: 2,3**

- + Das Eigenlenkverhalten ist untersteuernd ausgelegt, d.h. der Wagen neigt eher zum Schieben über die Vorderräder. Bei zu hohem Tempo fehlt auch hier das Stabilitätsprogramm ESP, welches unterstützend eingreifen würde. Lastwechselreaktionen sind kaum vorhanden.



Beim ADAC-Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei mindestens 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion, d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.

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

- + Die Lenkung spricht sehr schnell an, fast schon etwas hektisch. Sie ist präzise und vermittelt dem Fahrer genügend Kontakt zur Fahrbahn. Durch die direkte Auslegung, die geringen notwendigen Kräfte am Lenkrad fährt der kleine Wagen handlich; der Wendekreis ist mit 10,7 m durchschnittlich.

### Bremse **Note: 3,0**

Die Bremswirkung ist nur zufriedenstellend. Bei einer Bremsung von 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der Mazda 2 im Schnitt 42 m (Mittelwert aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Serienreifen). Der Bremsweg ist rund vier Meter länger, als bei den Benziner-Modellen (andere Reifendimension und Reifentyp).

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

## Sicherheit **Note 3,2**

### Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme **Note: 4,8**

- Mit der aktiven Sicherheit ist es beim Mazda 2 1,4 CD schlecht bestellt. Obwohl für alle Benziner das elektronische Stabilitätsprogramm im Serienumfang enthalten ist, ist es unverständlicherweise für den Diesel nicht einmal gegen Aufpreis erhältlich. Daher können die Mindestanforderungen an die aktive Sicherheit nicht erreicht werden. Wenigstens ein Bremsassistent gehört zum Serienumfang. Der Kraftstoff-Einfüllstutzen befindet sich auf der gefährlichen linken, dem Verkehr zugewandten Seite.

### Passive Sicherheit - Insassen **Note: 2,4**

- + Der Mazda 2 besitzt zum Schutz der Insassen bei einem Unfall viele der heute gängigen Sicherheitsfeatures. Wie die Front-, vorderen Seiten- und Kopfairbags, die die Belastungen auf den Körper bei einem Crash verringern. Angurt-Erinnerer fordern die vorderen Insassen auf, sich anzuschnallen. Beim Crashtest nach EuroNCAP erreicht er fünf Sterne. Die Kopfstützen reichen vorne in der Höhe für Insassen bis zu einer Größe von 1,80 m. An den stabilen, griffgerechten Türgriffen lässt sich hohe Zugkraft aufbringen. So kann man nach einem Unfall verklemmte Türen leichter öffnen.
- Hinten sind die Kopfstützen zu niedrig, sie reichen gerade für Personen bis 1,60 m. Für diese Plätze gibt es auch keine Anschnallwarner. Warndreieck und Verbandmaterial haben keine sinnvollen Halterungen.

### Kindersicherheit **Note: 2,4**

- + Auf den hinteren Außensitzen können Kindersitze mit den vorhandenen Gurten stabil befestigt werden, besser noch mit Hilfe der serienmäßigen Isofix-Befestigungspunkte. Auch für Babyschalen sind die Gurte lang genug. An der Rückseite der Lehne befinden sich zusätzliche Top-Tether-Befestigungsösen.

- Das Angurten der Kindersitze gestaltet sich schwierig, weil die Gurtschlösser an flexiblen Gurten befestigt sind und man stets zwei Hände braucht. Auf dem Beifahrersitz dürfen keine rückwärts gerichteten Kindersitze befestigt werden, da sich der Frontairbag nicht deaktivieren lässt.

### Fußgängerschutz

**Note: 3,0**

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

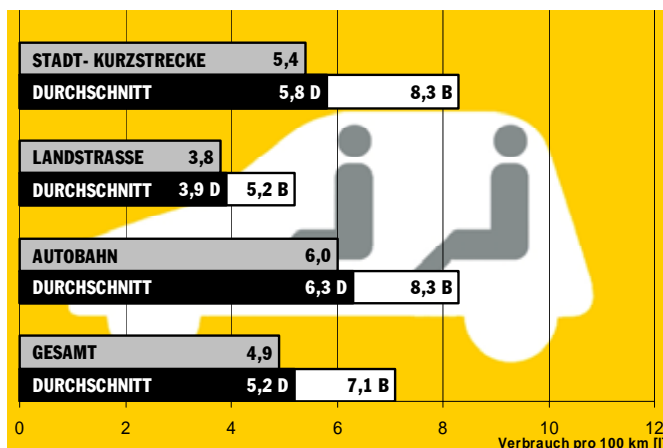
### Verbrauch/Umwelt

**Note 2,4**

#### Verbrauch\*

**Note: 2,2**

- + Die Stärken des Mazda 2 1,4 CD liegen im Verbrauch. Nur 4,9 l Diesel auf 100 km gönnt sich der kleine Japaner im Schnitt. In der Stadt sind es 5,4 l, außerhalb 3,8 l und auf der Autobahn 6,0 l auf 100 km.



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

### Abgas

**Note: 2,5**

- + Der Anteil der Schadstoffe im Abgas ist noch relativ niedrig.
- Der fehlende Rußpartikelfilter ist nicht mehr zeitgemäß. Bei einem kleinen Stadtauto wie dem Mazda 2 muss ein Partikelfilter vorhanden sein.

### Wirtschaftlichkeit\*

**Note 2,3**

#### Betriebskosten

**Note: 2,0**

- + Der geringe Verbrauch des Mazda 2 wirkt sich positiv auf die Betriebskosten aus. Die Kosten können auf niedrigem Niveau gehalten werden.

### Werkstatt- und Reifenkosten

**Note: 2,8**

Alle zwölf Monate oder alle 20.000 Kilometer muss der Mazda zur Inspektion. Der kleine 1,4 Liter Diesel besitzt zwar einen Zahnriemen, der jedoch erst nach 200.000 Kilometer oder nach 10 Jahren gewechselt werden muss.

- + Der Hersteller verbaut gemäß eigenen Angaben eine qualitativ hochwertige Auspuffanlage und gewährt generell eine dreijährige Herstellergarantie bis maximal 100.000 km. Die Kosten für den Reifenersatz halten sich noch im günstigen Bereich.
- Die jährliche Inspektion bedeutet auch für den Normal- oder Wenigfahrer häufigere Werkstattaufenthalte.

### Wertstabilität

**Note: 2,9**

Der kleine sparsame Stadtfliker lässt einen durchschnittlichen Restwertverlauf erwarten. Der fehlende Partikelfilter, sowie das nicht lieferbare ESP, verhindern eine bessere Wertstabilität.

### Kosten für Neuanschaffung

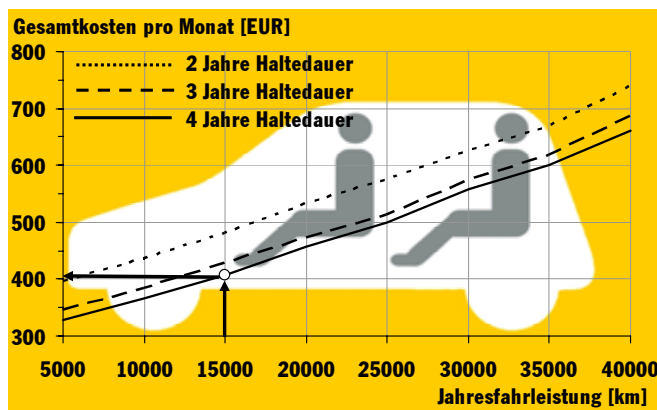
**Note: 2,9**

Der Grundpreis des Mazda 2 1,4 l MZ-CD liegt mit unter 15.000 Euro auf akzeptablem Niveau.

### Fixkosten

**Note: 4,9**

- Die Ausgaben für die Versicherung sind aufgrund der ungenügenden hohen Typklasseneinstufungen in der Haftpflicht- und Vollkaskoversicherung sehr hoch. Zur ohnehin hohen Besteuerung des Dieselmotors gesellt sich noch eine Strafsteuer aufgrund des fehlenden Partikelfilters.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Autokosten (Beispiel: 406 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

### Die Motorvarianten

#### in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.3	1.3	1.5	1.4 CD
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1348	4/1348	4/1498	4/1399
Leistung [kW(PS)]	55(75)	63(86)	76(103)	50(68)
Max.Drehmoment [Nm]bei U/min	121/3500	122/3500	137/4000	160/2000
0-100 km/h[s]	14,0	13,2	10,4	15,5
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	168	172	188	162
Verbrauch pro 100 km [l]	6,2S	6,2S	7,1S	4,9D
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/18/15	17/18/15	16/18/17	17/19/19
Steuer pro Jahr[Euro]	94	94	101	232
Monatliche Gesamt-Kosten[Euro]	379	406	427	388
Grundpreis[Euro]	11.950	14.200	15.000	13.000

#### 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

## Daten und Messwerte

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro4, 5L
Hubraum	1399 ccm
Leistung	50 kW (68 PS)
bei	4000 U/min
Maximales Drehmoment	160 Nm
bei	2000 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	185/55R15V
Reifengröße (Testwagen)	<b>185/55R15V</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Trommel
Wendekreis links/rechts	<b>10,7 m/10,5 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	162 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	15,5 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3. Gang)	<b>9,3 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	<b>41,5 m</b>
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	<b>4,9 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>5,4/3,8/6,0 l</b>
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Herstellerangabe/Test	114 g/km/ <b>125 g/km</b>
Innengeräusch 130 km/h	<b>72 dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	3885 mm/1695 mm/1475 mm
Leergewicht/Zuladung	<b>1075 kg/445 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>240 l/560 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	500 kg/800 kg
Dachlast	50 kg
Tankinhalt	43 l
Reichweite	<b>875 km</b>
Allgemeine Garantie	3 Jahre / 100.000 km
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte *kursiv*

## Kosten

Monatliche Betriebskosten	<b>102 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten	<b>41 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>85 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>178 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>406 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/19/19
Grundpreis	14.750 Euro

## Ausstattung

### Technik

Regen- und Lichtsensor (Trendpaket)	490 Euro°
ABS	Serie
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Bremsassistent	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch (und ASR)	nicht erhältlich
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Reserverad, vollwertig	nicht erhältlich
Servolenkung	Serie
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer) (Energy-Paket)	580 Euro°

### Innen

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Audioanlage	Serie
Fahrersitz, höhen-/neigungseinstellbar	Serie
Fensterheber, elektr. vorne/hinten (Energy-Paket)	Serie/580 Euro°
Isofix-Kindersicherungssystem	Serie
Klimaanlage/Klimaautomatik	Serie/300 Euro°
Lenkrad, höhen/einstellbar	Serie
Rücksitzlehne und -bank umklappbar (60:40)	Serie
Sitze, vorn, beheizbar (Energy-Paket)	580 Euro°
Skisack/Durchladelupe	nicht erhältlich
Zentralverriegelung (mit Fernbedienung)	Serie

### Außen

Außenspiegel, elektrisch einstellbar/beheizbar	Serie
Lackierung Metallic	420 Euro°
Leichtmetallfelgen (15", 16" im Trend-Paket)	Serie
Nebelscheinwerfer (Trendpaket)	490 Euro°
Schiebe-Hubdach	nicht erhältlich

°im Testwagen vorhanden

## Testzeugnis

### Technik/Umwelt(Testergebnis)2,8

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

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 Juli 2008.