

Ford Focus 1.6 TDCi DPF EConetic

Fünftürige Schräghecklimousine der unteren Mittelklasse (80 kW / 109 PS)

ADAC Testergebnis

Note 2,2

Der Ford Focus EConetic basiert auf der Ausstattungslinie Style. Durch Änderungen der Stoßfänger und Seitenschweller, Anpassung des Motormanagements, spezielles Getriebeöl, Sportfahrwerk und rollwiderstandsreduzierte Leichtlaufreifen soll der Verbrauch reduziert werden. Rein äußerlich erkennt man kaum Unterschiede zum normalen Focus, lediglich der Schriftzug auf der Heckklappe weist auf die Öko-Version hin. Die Fahrleistungen des 1,6 l Dieselmotors mit 109 PS sind auch dank des gut abgestuften 5-Gang-Getriebes recht ordentlich. Laut ADAC-Verbrauchsmessung werden im Schnitt 5,7 l Diesel auf 100 km verbrannt. Das sind rund 30% mehr, als vom Hersteller angegeben. Der Ford Focus Style kostet 20.500 Euro. Die EConetic-Version schlägt mit 500 Euro Aufpreis zu Buche. Fazit: Durch das geringe Sparpotential der EConetic-Version lohnt sich der Aufpreis kaum. Mit dem Ford Focus 1,6 l Duratorq-TDCi fährt man allerdings trotzdem recht sparsam und komfortabel. **Karosserievarianten:** Kombi. **Konkurrenten:** Audi A3 TDi, BMW 1er; Opel Astra ecoFLEX, Mercedes A-Klasse BlueEFFICIENCY; Seat Leon ECOMOTIVE, VW Golf Blue Motion.

- + vorne und hinten viel Platz
- + straffe, gute Federung
- + körpergerechte, bequeme Sitze
- + sehr sichere Straßenlage
- + gute Fahrleistungen
- + sparsam im Verbrauch
- + Diesel-Partikelfilter Serie
- + sehr gute Crash-Sicherheit
- Kurvenlicht nicht mit Xenonlicht kombinierbar
- hinten enger Zustieg
- hohe Fixkosten



Karosserie/Kofferraum

Note 2,6

Verarbeitung

Note: 2,7

- + Zum EConetic-Paket des Ford Focus zählen unter anderem geänderte Stoßfänger und Seitenschweller, welche den Luftwiderstand verringern sollen. Die Verarbeitung und das Finish der Karosserie hinterlassen einen überwiegend guten Eindruck. Die



Die Sicht nach schräg hinten ist im Fünftürer trotz versenkbarer Kopfstützen eingeschränkt.

schmalen Karosseriespalten verlaufen gleichmäßig, die Türen schließen leicht und fallen satt in Schloss. Der Innenraum überzeugt durch haptisch angenehme Materialien und wirkt insgesamt gut verarbeitet. Die Kunststoffelemente im Interieur sitzen passgenau. Auf dem Dach sind 75 kg Gepäck erlaubt.

- Um die Motorhaube mit dem Schlüssel zu entriegeln und anzuhaken ist Kraft und Geschick erforderlich. Die Karosserieseiten müssen ohne Stoßschutzleisten auskommen, und die Stoßfänger bestehen vorn wie hinten aus einem Stück, was bei kleinsten Blessuren zu sehr teuren Reparaturen führen kann. Um eine elektrische Sicherung auswechseln zu können, muss man in den Fußraum kriechen, Ersatzsicherungen fehlen. Bei einer Reifenpanne steht nur ein Reparaturset zur Verfügung, dessen Handhabung schwierig ist. Ein Not- bzw. vollwertiges Ersatzrad ist beim EConetic Modell nicht erhältlich.

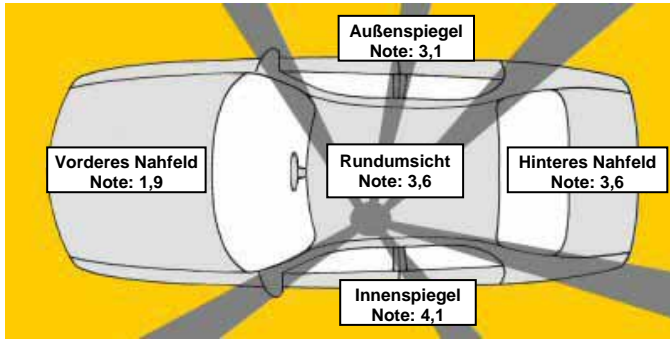
Sicht

Note: 2,8

Die Sicht nach vorn ist gut, die Frontpartie vom Fahrer aber kaum zu sehen, was beim Einparken stören kann. Beim Blick nach schräg hinten behindern die massiv gehaltenen D-Säulen die Sicht, das ist besonders beim Abbiegen hinderlich. Die Sicht nach hinten ist passabel, weil die Hutablage nicht zu hoch ist und die drei Rücksitz-Kopfstützen bei Nichtbenutzung weit versenkbar sind. Eine akustische Einparkhilfe hinten gibt es gegen Aufpreis, Bi-Xenonscheinwerfer und Kurvenlicht sind gegen Aufpreis zwar zu haben, aber nur alternativ und nicht in Kombination.

- + Die Außenspiegel sind beheizbar.
- Bei der aufpreispflichtigen elektrischen Frontscheibenheizung erzeugen bei Dunkelheit die Scheinwerfer entgegenkommender

Autos störende Lichtreflexe, hervorgerufen durch die Heizdrähte.



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: 2,7

- + Die Türen lassen sich mit einer Fernbedienung ent- und verriegeln, allerdings sind die drei Tasten nicht verwechslungssicher. Vorn steigt man durch die großen Türöffnungen bequem ein und aus. Hinten fällt der Zustieg nicht ganz so leicht, aber einfacher als beim Dreitürer.
- Die Türbremsen sind etwas schwach ausgelegt, sie können die vorderen Türen an Steigungen kaum offenhalten.

Kofferraum-Volumen*

Note: 2,3

- + Mit 360 l ist der Kofferraum relativ groß. Bei vorgeklappten Rücksitzlehnen erhöht sich die Kapazität auf 745 l (gemessen bis zur Fensterunterkante).



Mit 360 l Volumen übertrifft der Focus geringfügig die Konkurrenten wie VW Golf oder Opel Astra.

Kofferraum-Zugänglichkeit

Note: 1,9

- + Durch die große Ladeöffnung und den niedrigen Boden ist der Kofferraum sehr gut zugänglich. Die Öffnungshöhe der Heckklappe ist selbst für große Personen ausreichend.
- Mit dem Vorklappen der Rückbank entsteht eine störende Stufe.

Kofferraum-Variabilität

Note: 2,8

- Beim Vorklappen der asymmetrisch geteilten Rücksitzbank können die Kopfstützen eingesteckt bleiben. Beim Zurückklappen können jedoch die Gurte eingeklemmt werden.
- Es fehlen Ablagen für kleines Gepäck.

Innenraum

Note 2,1

Bedienung

Note: 2,1

- + Die meisten Schalter sind sinnfällig angeordnet und gut zu erreichen, die Einstellung der Außenspiegel und die Betätigung der Fenster (Auf- und Abwärts-Automatik) werden elektrisch unterstützt. Das Fahrlicht sowie die Scheibenwischer schalten sich

sensorgesteuert ein. Gegen Aufpreis blendet der Innenspiegel selbsttätig ab. Das Lenkrad lässt sich in Höhe und Reichweite einstellen. Die großen Instrumente sind klar gezeichnet; für alle wichtigen Funktionen gibt es Kontrollleuchten. Der Fahrer kann sich über den Momentan- und Durchschnittsverbrauch informieren; auch die Außentemperatur wird angezeigt. Der aufpreispflichtige Tempomat lässt sich einfach über Lenkradtasten bedienen, zumindest solange es hell ist, denn die Tasten sind unbeleuchtet und dadurch im Dunkeln kaum zu finden. Das im Testwagen verbaute "kleine" Navigationssystem "Blaupunkt TravelPilot FX" lässt sich recht einfach bedienen und besitzt eine TMC-Funktion. Das weitaus teurere DVD-Navigationssystem NX sieht zwar schicker aus, bringt aber kaum Vorteile gegenüber dem FX-System. Die Kartendarstellung ist übersichtlicher (da größerer Bildschirm), aber die Heizungsbedienung ist schlechter, da sie im Navi integriert ist. Gegen Aufpreis ist auch ein 230-Volt-Anschluss erhältlich, welcher zwischen den Vordersitzen in der Mittelkonsole untergebracht ist. Es können Geräte mit maximal 150 Watt Leistung betrieben werden.

- Zum Schließen voll geöffneter Türen muss man sich weit aus dem Auto lehnen, da die Griffe zu weit weg sind. Die kleinen, roten Piktogramme für die Heizungseinstellung und die Anzeigen im Display sind unübersichtlich. Zum Betätigen der Wisch-/Wasch-Automatik muss der Lenksäulenhebel gedrückt und nicht wie sonst üblich angezogen werden. Es gibt wenig sinnvolle Ablagen, für große Wasserflaschen fehlen Halter. Hinten fehlen Leseleuchten. Das Handschuhfach ist ausreichend groß, aber unbeleuchtet.



Funktionelle Bedienung und gute Verarbeitungsqualität kennzeichnen den Innenraum des Focus.

Raumangebot vorne*

Note: 1,5

- + Die sehr große Kopffreiheit und Innenbreite auf den Vorderplätzen sorgen für ein üppiges Raumempfinden. Der Fahrersitz lässt sich für Personen bis ca. 1,9 m Größe zurückschieben.

Raumangebot hinten*

Note: 2,8

- Ca. 1,85 m große Mitfahrer haben hinten noch genügend Knie- und Kopffreiheit (Vordersitze für ca. 1,85 m große Personen eingestellt). Für zwei Personen ist auch üppige Ellenbogenfreiheit vorhanden.
- Zu dritt ist es hinten eng, obwohl die Innenbreite verhältnismäßig groß ist.

Komfort

Note 2,5

Federung

Note: 2,4

- + Die ECONetic-Version des Ford Focus wird mit einem Sportfahrwerk geliefert, welches durch die Tieferlegung den Luftwiderstand und somit den Verbrauch reduzieren soll. Die Federung und Dämpfung sind straff abgestimmt. Bei Bodenwellen spricht die Federung gut an, einzig Einzelhindernisse dringen bis in den Innenraum durch. Die Hinterachse quittiert diese Schläge mit poltern. Unebenheiten der Fahrbahn werden zufriedenstellend geschluckt, der Wagen liegt ruhig auf der Straße. Die Wankbewegungen und Seitenneigung der Karosserie sind nur wenig ausgeprägt.

Sitze

Note: 2,0

- + Die Vordersitze sind komfortabel gepolstert und sorgen dennoch für feste Körperunterstützung; für den Fahrer ist er elektrisch, für den Beifahrer manuell höhenstellbar. Beide Lehnen lassen sich im unteren Lendenwirbelbereich einstellen, leider nur in der Intensität und nicht in der Höhe. Hinten sitzt man ebenfalls bequem und hat genügend Halt. Sogar zwei größere Mitfahrer haben genügend Unterstützung für die Oberschenkel. Die Mitfahrer auf den hinteren äußeren Sitzplätzen und auf dem Beifahrerplatz verfügen über Haltegriffe am Dach.
- Der Fahrer lehnt mit seinem rechten Bein an der unbequem harten Mittelkonsole. Der Mittelsitz hinten ist als Höcker ausgeformt und entsprechend unbequem.

Innengeräusch

Note: 3,2

- + Der Geräuschpegel im Innenraum ist selbst bei hohem Tempo niedrig, im subjektiven Empfinden unaufdringlich.

Heizung, Lüftung

Note: 2,9

(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer) Im vorderen Bereich ist die Heizung recht kräftig und erwärmt die Luft innerhalb passabler Zeit auf angenehme Temperaturen. Hinten sind die Temperaturen niedriger und es dauert auch länger bis angenehme Wärme erreicht ist (Testwagen mit aufpreispflichtiger Zusatzheizung, die jedoch nur mit der sichtverschlechternden Frontscheibenheizung erhältlich ist).

- + Eine Klimaanlage ist serienmäßig an Bord, gegen Aufpreis gibt es eine 2-Zonen-Klimaautomatik (im Testwagen vorhanden). Der Pollen- und Staubfilter gehört zum Serienumfang.
- Die Warmluft oben-unten lässt sich nur grob regulieren.

	vorne	hinten
Heizungsansprechen	14 min. Note 2,5	16 min. Note 3,0
Maximale Heizleistung	Note 3,5	Note 3,8

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

Motor/Antrieb

Note 2,1

Fahrleistungen*

Note: 2,1

- + Der 1,6 l-Dieselmotor leistet 109 PS und sorgt für relativ gute Fahrleistungen.
- Beim Losfahren aus dem Stand ist eine leichte Anfahrtschwäche vorhanden, bis der Turbolader genügend Ladedruck aufbaut.

Laufkultur

Note: 2,0

- + Der Motor läuft in jedem Drehzahlbereich recht kultiviert, ohne nennenswerte Vibrationen und ohne zu dröhnen.

Schaltung

Note: 2,7

- + Die Gänge des Fünf-Gang-Getriebes sind insgesamt präzise geführt. Nur bei schnellen Gangwechseln hakt das Getriebe speziell beim Wechsel vom zweiten in den dritten Gang gelegentlich.
- Der Rückwärtsgang besitzt keine Schaltsperre, der Gang kann auch bei höheren Geschwindigkeiten eingelegt werden. Ist man ein Sechsgang-Getriebe gewohnt, kann es leicht passieren, dass auf der Landstraße in den vermeintlich sechsten Gang geschaltet werden will. Da dort der Rückwärtsgang platziert ist, drohen im Extremfall ernsthafte Schäden am Fahrzeug.

Getriebeabstufung

Note: 1,5

- + Die Abstufungen des Fünf-Gang-Getriebes passen gut zum Motor. Selbst bei hohen Geschwindigkeiten stehen noch genügend Drehzahlreserven zur Verfügung. Ein sechster Gang würde kaum Vorteile bringen.

Fahreigenschaften

Note 2,0

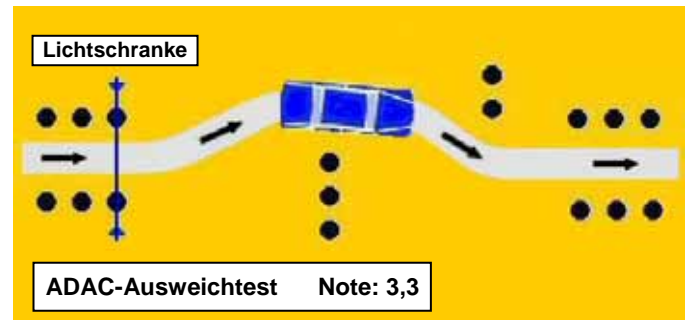
Fahrstabilität

Note: 2,4

ADAC Ausweichtest: Das leichte Untersteuern beim ersten Ausweichen kehrt sich beim Gegenlenken in ein Nachdrängen mit

dem Heck um. Schlimmes wird aber verhindert, weil das Stabilitätsprogramm (ESP) rechtzeitig und äußerst effektiv eingreift.

- + Der Focus fährt selbst bei hohem Tempo sehr richtungsstabil, der Fahrer hat ein sicheres Gefühl. Durch die elektronisch gesteuerte Traktionskontrolle drehen die Antriebsräder auch auf rutschiger Fahrbahn nur wenig durch, selbst wenn stark beschleunigt wird. Gegen geringen Aufpreis ist ein Reifendruckkontrollsystem erhältlich.



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: 1,2

- + In Kurven untersteuert der Wagen leicht - ein Verhalten, das weniger geübten Fahrern entgegen kommt. Ist das Tempo einmal zu hoch, hilft auch hier die elektronische Stabilitätskontrolle dem Fahrer, zu verhindern, ins Schleudern zu geraten oder von der Fahrbahn abzukommen.

Lenkung*

Note: 1,7

- + Die Lenkung spricht schnell an, selbst wenn das Tempo hoch ist. Sie ist zielgenau und vermittelt dem Fahrer viel Gefühl zur Fahrbahn. Die Leichtgängigkeit und die nicht allzu indirekte Auslegung sorgen dafür, das Wenden auf kleinem Raum nicht zu mühsam ist. Der Wendekreis ist mit rund 11 m durchschnittlich. Die Lenkunterstützung kann in drei Stufen (sportlich, normal und komfortabel) eingestellt werden. Im Betrieb sind allerdings kaum Unterschiede spürbar.

Bremse

Note: 2,6

- Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h sind bis zum Stillstand 40 m erforderlich (Mittel aus 10 Messungen, halbe Zuladung, Serienreifen). Der nur durchschnittliche Bremsweg ist auch auf die speziellen Leichtlaufreifen zurückzuführen.
- + Die Bremse spricht schnell an und lässt sich fein dosieren.

Sicherheit

Note 2,3

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Note: 2,3

- + Der Ford Focus ist außer mit dem obligatorischen ABS auch mit dem elektronischen Stabilitätssystem ESP und einem Bremsassistenten ausgestattet. Gegen Aufpreis ist ein Reifendruckkontrollsystem erhältlich, welches den Fahrer bei einem Druckverlust warnt.

Passive Sicherheit - Insassen

Note: 1,7

- + Beim EuroNCAP-Front- und Seitencrash erreicht der Ford Focus die höchsten Punktzahlen. Das bedeutet alle fünf Sterne für die Insassensicherheit. Das Ergebnis bei der Kindersicherheit ist mit vier Sternen ebenfalls gut. Die Kopfstützen der Vordersitze reichen für ca. 1,8 m große Personen, bei optimal knappem Abstand zum Kopf. Hinten sind sie zwar niedriger, sind dennoch für die vom Platz möglichen Personen genügend hoch. An den stabilen, griffigeren Türgriffen lässt sich hohe Zugkraft aufbringen. So kann man nach einem Unfall verklemmte Türen leichter öffnen.
- Auf dem Mittelsitz der Rückbank sind die Kopfstützen zu kurz.

Kindersicherheit

Note: 3,3

Auf der Rückbank sind zwei Kinderrückhaltesysteme möglich, für drei ist der Platz zu eng. Außerdem ist der mittlere Platz höckerartig, was für stabilen Halt ungünstig ist. Die beiden Außenplätze eignen sich recht gut, nur bei Babyschalen mit großem Gurtlängenbedarf können die Gurte zu kurz sein.

- + Alle Fensterheber haben einen Einklemmschutz.
- Eine Deaktivierung der Beifahrer-Airbags und Isofix-Halter auf den hinteren Sitzen ist von Werk aus nicht lieferbar. Eine Nachrüstung beim Händler ist allerdings möglich.

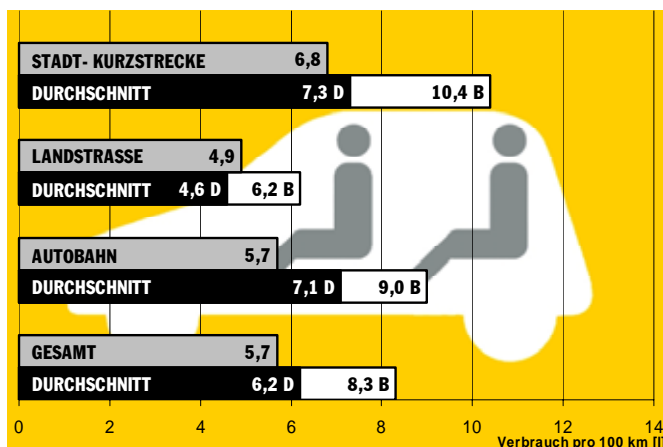
Fußgängerschutz Note: 3,0

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

Verbrauch/Umwelt Note 2,1

Verbrauch* Note: 2,6

Laut Ford soll der Focus EOnetic im Schnitt nur 4,3 l Diesel verbrauchen. Weit gefehlt, laut ADAC-Messung fließen im Schnitt 5,7 l durch die Brennräume. Im Detail: Innerorts 6,8 l, außerorts 4,9 l und auf der Autobahn 5,7 l auf 100 km. Damit verbraucht der Focus EOnetic rund 30 % mehr, als vom Hersteller angegeben. Auch im Alltagsbetrieb werden die Herstellerangaben nicht im Ansatz erreicht. Unter 5,0 l auf 100 km/h sind nur im Windschatten eines Lkws realistisch.



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

Abgas Note: 1,7

- + Die Schadstoffanteile im Abgas sind sehr gering. Der gesundheitsschädigende Dieseleruß wird durch das serienmäßige geschlossene Partikelfiltersystem von der Umwelt fern gehalten.

Wirtschaftlichkeit* Note 2,6

Betriebskosten Note: 2,5

- + Die Betriebskosten des Ford Focus 1,6 TDCi EOnetic halten sich aufgrund des relativ niedrigen Verbrauchs in Grenzen.

Werkstatt- und Reifenkosten Note: 3,6

Alle 12 Monate oder alle 20.000 Kilometer ist eine kleinere Wartung - alle 40.000 km oder alle zwei Jahre eine Inspektion fällig. Der Rußpartikelfilter muss nach 60.000 km oder nach drei Jahren gewartet (Additiv) werden, bei 120.000 Kilometer ist ein Austausch vorgesehen. Der 1,6 Liter Diesel besitzt einen Zahnriemen, der jedoch erst nach 200.000 km oder nach 10 Jahren gewechselt werden muss.

- + Seit September 2007 gewährt nun auch Ford eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung. Die Ausgaben für den Reifenersatz liegen bei Verwendung der gängigen und günstigen Seriengröße auf einem erfreulich niedrigen Niveau.
- Der jährliche Service bedeutet auch für den Normal- oder Wenigfahrer häufigere Werkstattaufenthalte. Erhöhte Kosten für Verschleißreparaturen verhindern eine bessere Benotung.

Wertstabilität Note: 3,3

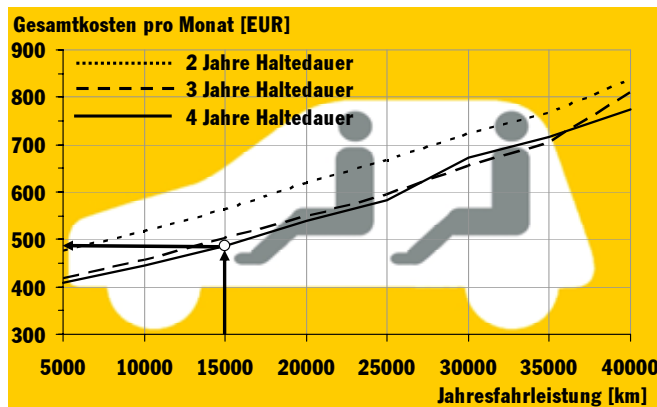
Die Wertstabilität des Ford Focus EOnetic mit sparsamen Dieselmotor bewegt sich im normalen Bereich.

Kosten für Neuanschaffung Note: 3,5

Der Ford Focus 1,6 TDCi EOnetic liegt mit 21.000 Euro auf durchschnittlichem Niveau. Er basiert auf der Ausstattungslinie Style und kostet gegenüber dieser Version 500 Euro Aufpreis.

Fixkosten Note: 4,4

- Die sehr hohe Einstufung in der Haftpflichtversicherung und die nur geringfügig bessere Kaskoeinstufung lassen die Fixkosten in die Höhe schnellen. Die hohen Kfz-Steuern für den Diesel-Motor tragen ebenfalls zum schlechten Abschneiden des Ford Focus 1,6 TDCi bei den fixen Kosten bei.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Autokosten (Beispiel: 485 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

Die Motorvarianten (Diesel) in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.6 TDCi	1.6 TDCi DPF	2.0 TDCi DPF	2.0 TDCi DPF
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1560	4/1560	4/1997	4/1997
Leistung [kW(PS)]	66(90)	80(109)	81(110)	100(136)
Max.Drehmoment [Nm]bei U/min	215/1750	240/1750	265/2000	320/2000
0-100 km/h[s]	12,6	10,9	11,5	9,3
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	177	188	183	203
Verbrauch pro 100 km [l]	5,9D	5,9D	6,1D	5,8D
Versicherungsklassen KH/VK/TK	18/17/20	19/19/20	19/19/20	19/20/23
Steuer pro Jahr[Euro]	266	247	308	308
Monatliche Gesamt-Kosten[Euro]	468	468	545	547
Grundpreis[Euro]	18.000	19.000	22.750	22.250

Aufbau:

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

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	1560 ccm
Leistung	80 kW (109 PS)
bei	4000 U/min
Maximales Drehmoment	240 Nm
bei	1750 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	195/65R15
Reifengröße (Testwagen)	195/65R15V
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,05 m/11,3 m
Höchstgeschwindigkeit	188 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,9 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3. Gang)	7,1 s
Bremsweg aus 100 km/h	40 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	5,7 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	6,8/4,9/5,7 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test	115 g/km/ 129 g/km
Innengeräusch 130 km/h	72 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4337 mm/1839 mm/1497 mm
Leergewicht/Zuladung	1365 kg/425 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	360 l/745 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	675 kg/1300 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	53 l
Reichweite	930 km
Allgemeine Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte *kursiv*

Kosten

Monatliche Betriebskosten	102 Euro
Monatliche Werkstattkosten	52 Euro
Monatliche Fixkosten	90 Euro
Monatlicher Wertverlust	241 Euro
Monatliche Gesamtkosten	485 Euro
(vierjährige Haltung, 15000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	19/19/20
Grundpreis	21.000 Euro

Ausstattung

Technik

Antriebsschlupf-Regelung	Serie
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Bremsassistent	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht (nicht mit Xenonlicht kombinierbar)	420 Euro
Parkhilfe, elektronisch (nur hinten)	400 Euro°
Reifendruckkontrolle	50 Euro°
Reserverad, vollwertig (nur Pannenset)	nicht erhältlich
Tempomat	360 Euro°
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht (nicht mit Kurvenlicht kombinierbar)	910 Euro°

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/255 Euro°
Isofix-Kindersicherungssystem	ohne Aufpreis
Klimaanlage	Serie
Klimaautomatik (2-Zonen)	405 Euro°
Lenkrad, höhen-/längseinstellbar	Serie
Navigationssystem (ab)	810 Euro°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie
Telefonfreisprechanlage (Bluetooth)	300 Euro°

Außen

Außenspiegel, elektrisch einstellbar/beheizbar	Serie
Lackierung Metallic	480 Euro°
Schiebe-Hubdach	785 Euro

°im Testwagen vorhanden

Testzeugnis

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

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.