

Audi TT Coupé 2.0 TDI quattro (DPF)

Zweitüriges Coupé der Mittelklasse (125 kW / 170 PS)

ADAC Testergebnis

Note 2,1

Ein Sportwagen mit Dieselmotor? Das passt doch nicht...Im Gegenteil, das Audi TT Coupe mit modernem Dieselmotor zeigt wie es geht. Mit für einen Sportwagen nominell geringen 170 PS werden erstaunlich gute Fahrleistungen erreicht, gepaart mit dem serienmäßigen Allradantrieb und der guten Lenkung kann das kleine Coupe wieselflink, aber dennoch sicher, auch sportlich bewegt werden. Die Alltagstauglichkeit bleibt dabei nicht auf der Strecke. Bequeme Vordersitze, ein kleiner Wendekreis und für einen Sportwagen eine noch recht gute Rundumsicht lassen den TT auch im Stadtverkehr nicht alt aussehen. Ebenfalls nicht alt sieht das Karosseriedesign aus. Die rundliche Form wirkt immer noch modern und frisch. Die Verarbeitung und Haptik der Materialien bewegen sich rundum auf sehr hohem Niveau. Bleibt die Frage nach dem Verbrauch. Dank des Selbstzünder-Prinzips kommt der TT mit nur 5,8 Liter Diesel auf 100 km aus. Damit zählt er zu den sparsamsten Sportwägen, welche auf dem Markt erhältlich sind. Nachteile gibt es beim Audi TT Coupe 2,0 TDI nur wenige: Der kleine Kofferraum und das geringe Raumangebot auf den hinteren Plätzen müssen in Kauf genommen werden. Rund 35.000 Euro verlangt Audi für diese Variante. Dafür erhält man allerdings ein Coupé mit hohem Flirtfaktor, sportlichen Genen und umweltbewusster Dieselmotor-Technologie.

Karosserievarianten: Roadster. **Konkurrenten:** Alfa Brera 2,4 JTD, Alfa GT 2,4 JTD, VW Scirocco 2,0 TDI.

- + sehr gute Verarbeitung
- + einfache Bedienung
- + kräftiger Motor
- + geringer Verbrauch
- + kräftige Heizung
- + sicheres Fahrverhalten
- + standfeste, kräftige Bremsen
- + hohes Sicherheitsniveau
- kleiner Kofferraum
- geringes Raumangebot hinten



Karosserie/Kofferraum

Note 3,2

Verarbeitung

Note: 1,6

- + Die Verarbeitung des TT Coupes hinterlässt einen hochwertigen Eindruck, sowohl die Karosserie als auch der Innenraum können überzeugen. Zahlreiche Aluminium-Elemente veredeln das Interieur, Lederausstattung gibt es in verschiedenen Variationen optional. Ein weitgehend glattflächiger Unterboden und ein bei 120 km/h automatisch ausfahrender Heckspoiler sorgen für verringerten Luftwiderstand und höheren Abtrieb.
- Die Karosserieflanken sind nicht gegen seitliche Remppler geschützt. Auch die Stoßfänger haben keinerlei Kunststoffleisten und bieten nur ein geringes Schutzpotenzial. Die Tankklappe ist nicht in die zentrale Türverriegelung mit eingeschlossen. Bei einer Reifenpanne steht nur ein Reparaturset zur Verfügung, das sich aber bereits bei kleinsten Beschädigungen als wenig brauchbar erweist.

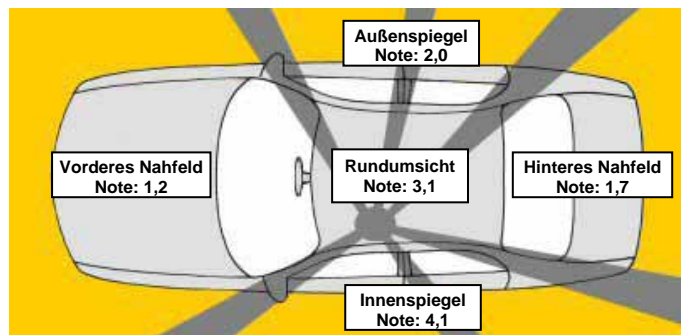
Sicht

Note: 2,3

- Für einen Sportwagen schneidet der TT bei der Rundumsicht gut ab. Die hinteren Dachpfosten sind nicht allzu breit und schränken die Sicht nach schräg hinten nur wenig ein.
- + Die großen Außenspiegel sind beheizbar. Nach vorn ist die Sicht gut, weil die Front stark abfällt, durch die weit nach unten reichende Heckscheibe ist rückwärts Einparken einfach. Gegen Aufpreis

sind Einparkensoren erhältlich.

- Im kleinen Innenspiegel sieht der Fahrer nur wenig. Der Einstellbereich des linken Außenspiegel ist für weit hinten sitzende Personen zu gering.



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: 3,4

Die Türen sind groß und lassen sich sehr weit öffnen. Trotzdem steigt man nicht gerade leicht ein und aus, weil ein breiter Schweller überwunden werden muss und die Sitze hochgezogene Flanken haben.

- + Für die Zentralverriegelung gibt es eine Fernbedienung, mit ihr lassen sich auch die Fenster öffnen und schließen. Nach dem Aussteigen bleiben die Scheinwerfer noch für kurze Zeit eingeschaltet und beleuchten den Weg.
- Der Zustieg zu den hinteren Sitzplätzen gestaltet sich sehr mühsam. Das weit herunter gezogene Dach und der nur schmale Spalt zwischen Vordersitzlehne und B-Säule behindern das Einsteigen stark.

Kofferraum-Volumen*

Note: 5,0

- Der Kofferraum fasst nur magere 220 l Gepäck. Das ist selbst für einen Sportwagen zu wenig. Bei vorgeklappten Rücksitzlehnen sind es dann immerhin 400 Liter.



Mit 220 l Volumen ist der Kofferraum des TT recht klein ausgefallen.

Kofferraum-Zugänglichkeit

Note: 4,0

Das Format des Kofferraums ist zweckmäßig, auch die Zugänglichkeit ist aufgrund der verhältnismäßig geringen Tiefe zufriedenstellend.

- Die Heckklappe lässt sich nur über die Fernbedienung oder über einen Knopf im Innenraum entriegeln. Die große Heckklappe schwenkt dann recht weit auf, das Einladen von Gepäck gestaltet sich allerdings trotzdem umständlich. Die hohe Ladekante und tiefe Bordwand erfordern beim Einladen von Getränkekisten erhöhten Kraftaufwand.

Kofferraum-Variabilität

Note: 2,6

- + Die beiden Lehnen der Rücksitze lassen sich mit wenigen Handgriffen klappen. Gegen Aufpreis gibt es am Boden ein Spannetz, mit dem kleines Gepäck rutschsicher verstaut werden kann.

Innenraum

Note 2,8

Bedienung

Note: 1,6

- + Der Audi TT überzeugt durch seine gute Ergonomie. Das in Höhe und Weite einstellbare Lenkrad liegt gut zur Hand, die Pedale sind optimal angeordnet und der Schalthebel ist gut erreichbar. Die großen Rundinstrumente sind klar gezeichnet und befinden sich optimal im Blickfeld des Fahrers. Das optional erhältliche Navigationssystem lässt sich intuitiv bedienen. Die vorderen Fenster haben eine Antippautomatik. Für alle wichtigen Funktionen gibt es Kontroll- bzw. Warneinrichtungen. Ein Bordcomputer informiert den Fahrer über den Momentan- und Durchschnittsverbrauch. Der aufpreispflichtige Tempomat lässt sich sehr einfach bedienen. Das Fahrlicht schaltet sich sensorgesteuert ein und bei einsetzendem Regen passt der Regensensor automatisch die Wischergeschwindigkeit an (beides gegen Aufpreis).
- Die Kontrollen für Nebelscheinwerfer und -schlussleuchte sind schlecht zu sehen, da sie im Fahrlichtschalter integriert sind. Die Fensterheber funktionieren nur mit Zündung. Es sind insgesamt nur wenige brauchbare Ablagen vorhanden, auch das Handschuh-

fach ist recht klein.



Der TT punktet mit hervorragender Verarbeitungsqualität und funktioneller Bedienbarkeit. Der Innenraum erinnert in seinen Details an den Vorgänger und setzt dessen Designlinie konsequent fort.

Raumangebot vorne*

Note: 2,8

Die relativ hohe Gürtellinie und schmalen Seitenscheiben vermitteln manchen Personen das Gefühl der Geborgenheit, für andere ist es der Grund einer gewissen Beengtheit.

- + Das Platzangebot auf den vorderen Plätzen zeigt sich großzügig. Selbst 1,95 m große Personen finden bequem Platz.

Raumangebot hinten*

Note: 5,1

- Hinten können nur Personen bis 1,50 m Größe sitzen. Aber selbst für kleinere Kinder dienen die hinteren Plätze bestenfalls als Notlösung. Lange Fahrten können aufgrund der Enge niemandem zugemutet werden.



Der Platz im Fond ist nicht einmal Kindern bis zur Eisdielenhöhe zuzumuten. Viel besser eignen sich die Plätze als zusätzlicher Stauraum fürs Gepäck.

Komfort

Note 2,3

Federung

Note: 2,3

- + Der Audi TT liegt insgesamt sehr ruhig auf der Straße. Mit der aufpreispflichtigen elektronischen Dämpferkontrolle (Audi Magnetic Ride) sind zwei unterschiedliche Dämpfer-Kennlinien wählbar. Im Normal-Modus zeigt sich das Fahrwerk ausgewogen, tendenziell straff abgestimmt. Bodenwellen werden gut abgefedert. Einzelhindernisse dringen nur gedämpft bis in den Innenraum durch. Wählt man den Sport-Modus, werden Wank- und Nickwinkel auf ein Minimum reduziert. Seitenneigung ist dann auch bei schnell gefahrenen Kurven nur noch im Ansatz vorhanden. Größere Unebenheiten werden dann aber ziemlich stark und wenig gemildert zu den Insassen durchgereicht.

Sitze

Note: 2,5

- + Die straff gepolsterten Sitze bietet sehr guten Seitenhalt. Die straff aber dennoch komfortabel gepolsterten Sitze sind optimal ausgeformt. Fahrer- und Beifahrersitz sind in der Höhe einstellbar, nicht aber in der Sitzneigung. Zur besseren Unterstützung im Lendenwirbelbereich gibt es gegen Aufpreis eine elektrisch einstellbare Lordosenstütze, die auch in vertikaler Richtung angepasst werden kann.
- Die kaum gepolsterten hinteren Notsitze und die fast senkrecht stehenden Lehnen sorgen selbst bei kleinen Personen für eine unzumutbare Sitzposition.

Innengeräusch

Note: 3,3

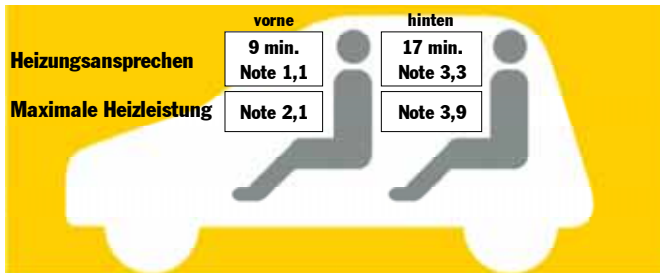
- + Der Common-Rail-Diesel hält sich akustisch angenehm zurück, bei hohem Tempo dominieren Windgeräusche.

Heizung, Lüftung

Note: 1,9

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

- + Eine Klimaautomatik mit sonnenstandsabhängiger Regelung ist serienmäßig. Der Motor entwickelt genügend Abwärme, um die Luft im kleinen Innenraum schnell und nachhaltig zu erwärmen. Temperatur und Luftverteilung lassen sich individuell einstellen.



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

Motor/Antrieb

Note 1,4

Fahrleistungen*

Note: 1,2

- + Der 170 PS Turbodiesel mit moderner Common-Rail-Einspritzung hat mit dem noch relativ geringen Leergewicht von rund 1,4 t wenig Mühe. Die Fahrleistungen sind excellent, der Motor hängt gut am Gas. Das hohe Drehmoment sorgt auch bei niedrigen Drehzahlen für eine gute Elastizität.

Laufkultur

Note: 2,0

- + Der Motor läuft in jedem Drehzahlbereich vibrationsarm und kultiviert. Vom Diesel-typischen Nageln bekommt man im Innenraum kaum noch etwas mit.

Schaltung

Note: 1,5

- + Mit der optionalen Schaltwegverkürzung sind die ohnehin schon kurzen Schaltwege nochmals reduziert. Die Gänge lassen sich dann sehr knackig und sportlich wechseln, die Präzision beim Gangwechsel leidet allerdings etwas darunter. Sportlich orientierten TT-Fahrern wird dieses Gimmick gefallen, von Nöten ist dieses nicht gerade billige Extra aber nicht, denn auch mit der normalen Schaltung lassen sich die Gänge präzise und schnell wechseln. Der Rückwärtsgang hakt manchmal etwas, lässt sich aber geräuschlos einlegen.

Getriebeabstufung

Note: 1,0

- + Die Abstufungen des Sechs-Gang-Getriebes passen sehr gut zur Leistungscharakteristik des Motors. Der kann sein volles Temperament entwickeln und verfügt andererseits bei hohem Tempo über Drehzahlreserven.

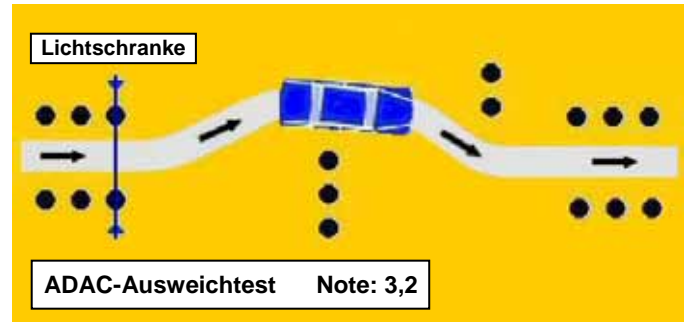
Fahreigenschaften

Note 1,4

Fahrstabilität

Note: 2,1

- + Das straffe Fahrwerk mit den breiten Reifen und ESP sorgt für ein hohes Maß an Fahrstabilität, nur beim Überfahren welliger Kurven mit hohem Tempo ist eine leichte Unruhe zu merken, die aber bei Aktivierung der härteren Dämpfer-Charakteristik reduziert wird. Gegen Aufpreis ist eine Reifendruck-Kontrolle erhältlich. ADAC-Ausweichtest: Der TT ist erst stabil, wechselt aber dann ziemlich plötzlich vom Untersteuern ins Übersteuern. Das ESP greift aber noch rechtzeitig effizient und deutlich ein, um den Wagen vor dem Schleudern zu bewahren.



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: 1,0

- + Wieselflink, leicht untersteuernd durchheilt der TT die Kurven - die möglichen Geschwindigkeiten sind sehr hoch. Falls die Grenzgeschwindigkeit doch überschritten wird, hilft auch hier das serienmäßige ESP die Schleudergefahr zu reduzieren.

Lenkung*

Note: 1,5

- + Die Lenkung spricht schnell an, ist zielgenau und vermittelt guten Kontakt zur Fahrbahn. Die Leichtgängigkeit und der kleine Wendekreis unterstützen die Handlichkeit des kleinen Coupes.

Bremse

Note: 1,1

- + Die Bremse spricht selbst bei hohem Tempo sehr schnell an und lässt sich fein dosieren. Bei Vollbremsungen aus 100 km/h sind nur 36 m bis zum Stillstand notwendig (Mittel aus 10 Messungen, halbe Zuladung, Serienbereifung).

Sicherheit

Note 2,2

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Note: 2,2

- + Neben dem elektronischen Stabilitätsprogramm ESP und einem Bremsassistenten (beides Serie) sorgen gegen Aufpreis auch Xenonscheinwerfer und ein dynamisches Kurvenlicht für eine hohe aktive Sicherheit. Rückstrahler warnen bei geöffneten Türen den nachfolgenden Verkehr. Gegen Aufpreis warnt ein Reifendruckkontrollsystem bei Druckverlust an einem Rad.



Passive Sicherheit - Insassen

Note: 2,6

- + Neben den Frontairbags zählen auch Thorax Seitenairbags zur Serienausstattung des TT Coupes. Die Kopfstützen der Vordersitze bieten Personen bis ca. 1,80 m ausreichenden Schutz und haben einen optimal geringen Abstand zum Kopf. Beide Vordersitze sind mit Gurterinnerer ausgestattet. An den stabilen, griffgerechten Türgriffen lässt sich sehr hohe Zugkraft aufbringen. So kann man nach einem Unfall verklemmte Türen öffnen.
- Die hinteren Notsitze verfügen über keine Kopfstützen.

Kindersicherheit

Note: 1,5

- + Der Beifahrerairbag lässt sich über einen Schlüsselschalter deaktivieren. Der Beifahrersitz ist serienmäßig mit ISOFIX ausgestattet. Die beiden Fondsitze können gegen Aufpreis ebenfalls mit dem Kindersicherungssystem ISOFIX ausgestattet werden. Kindersitze lassen sich vorne einfach und lagestabil befestigen, hinten gestaltet sich die Kindersicherung aufgrund der ungünstigen Sitzmulden etwas schwieriger. Beide Fenster verfügen über einen

Einklemmschutz.

- Aufgrund des geringen Platzes im Fond können die Vordersitze bei montierten Kindersitzen nicht mehr ganz zurück geschoben werden.

Fußgängerschutz

Note: 2,0

- + Die Kontur der Front ist "fußgängerfreundlich" gestaltet. Weniger dagegen der Bereich der Fronthaube, weil sich knapp darunter unnachgiebige Teile des Motors befinden.

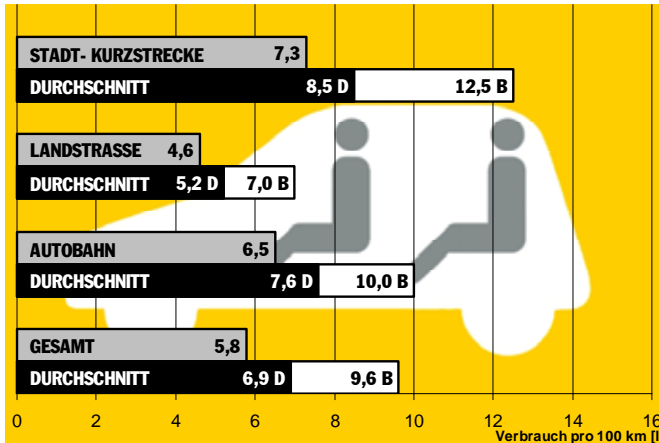
Verbrauch/Umwelt

Note 1,7

Verbrauch*

Note: 1,8

- + Trotz guter Fahrleistungen zeigt sich der Audi TT 2,0 TDI beim Verbrauch nicht von seiner schlechtesten Seite. Mit nur 5,8 l Diesel auf 100 km gehört dieses Modell zu den sparsamsten Sportwagen, welche zur Zeit gebaut werden. Im Detail: Innerorts liegt der Verbrauch bei geringen 7,3 l, außerorts bei 4,6 l und auf der Autobahn bei 6,5 l auf 100 km.



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

Abgas

Note: 1,5

- + Die Schadstoffanteile im Abgas sind sehr gering. Der serienmäßige geschlossene Rußpartikelfilter verhindert den Ausstoß von umweltschädlichem Feinstaub.

Wirtschaftlichkeit*

Note 2,4

Betriebskosten

Note: 1,4

- + Der geringe Verbrauch wirkt sich auch positiv auf die Betriebskosten aus. Diese bewegen sich auch dank des etwas billigeren Diesel-Kraftstoffs auf sehr niedrigem Niveau.

Werkstatt- und Reifenkosten

Note: 2,0

Der TT besitzt eine fahrabhängige Serviceanzeige. Alle 29.000 Kilometer oder spätestens alle zwei Jahre ist laut Audi dabei im Schnitt ein "Longlife-Service" fällig. Dies bedeutet lange Inspektionsabstände und somit weniger Werkstattaufenthalte.

- + Gemäß eigenen Angaben werden ausschließlich langlebige Wartungs- und Verschleißteile verbaut. Die langen Inspektionsabstände versprechen weniger Werkstattaufenthalte. Seit Januar 2005 gewährt auch Audi eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

- Die Werkstattstundenpreise sind teuer und verhindern eine noch bessere Benotung.

Wertstabilität

Note: 1,5

- + Der Trend zur Sparsamkeit und das zeitlose sportliche Design des Audi TT Coupes lässt einen sehr guten Restwertverlauf erwarten.

Kosten für Neuanschaffung

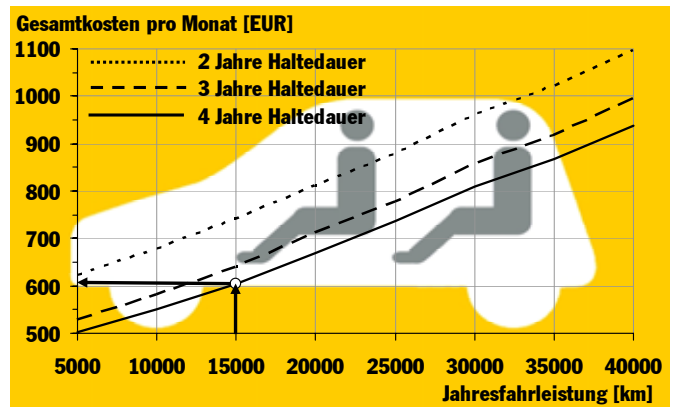
Note: 4,2

- Die Schattenseite des Audi TT Coupes zeigt sich bei den Anschaffungskosten. Rund 35.000 Euro müssen mindestens berappt werden. Dafür erhält man allerdings auch einen kleinen Sportwagen mit hohem Flirtfaktor, sportlichen Genen und umweltbewusster Dieseltechnologie.

Fixkosten

Note: 3,9

Hohe Steuern für den Dieselmotor und schlechte Einstufungen der Teil- und Vollkaskoklassen sorgen für ein eher maues Abschneiden bei den Fixkosten. Immerhin bewegt sich der TT bei der Haftpflichtversicherung noch im guten Durchschnitt.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Autokosten (Beispiel: 604 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

Die Motorvarianten

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.8 TFSI	2.0 TFSI	3.2	TTS	2.0 TDI
Aufbau/Türen	CP/3	CP/3	CP/3	CP/3	CP/3
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1798	4/1984	6/3189	4/1984	4/1968
Leistung [kW(PS)]	118(160)	147(200)	184(250)	200(272)	125(170)
Max.Drehmoment [Nm]bei U/min	250/1500	280/1700	320/2500	350/2500	350/1750
0-100 km/h[s]	7,2	6,6	5,9	5,4	7,5
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	226	240	250	250	226
Verbrauch pro 100 km [l]	7,2S	8,0S	10,8SP	8,5SP	5,8D
Versicherungsklassen KH/VK/TK	13/18/25	13/20/25	15/24/25	15/24/25	16/22/25
Steuer pro Jahr[Euro]	121	135	216	135	308
Monatliche Gesamt-Kosten[Euro]	556	628	847	816	605
Grundpreis[Euro]	29.400	32.750	40.950	44.900	34.850

Aufbau:

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

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	1968 ccm
Leistung	125 kW (170 PS)
bei	4200 U/min
Maximales Drehmoment	350 Nm
bei	1750 U/min
Kraftübertragung	permanenter Allradantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	225/55R16V
Reifengröße (Testwagen)	245/40R18Y
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	10,8 m/10,75 m
Höchstgeschwindigkeit	226 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	7,5 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3. Gang)	4,4 s
Bremsweg aus 100 km/h	36 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	5,8 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	7,3/4,6/6,5 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test	139 g/km/ 156 g/km
Innengeräusch 130 km/h	72 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4178 mm/1842 mm/1352 mm
Leergewicht/Zuladung	1435 kg/335 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	220 l/400 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	- / -
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	60 l
Reichweite	1030 km
Allgemeine Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte *kursiv*

Kosten

Monatliche Betriebskosten	122 Euro
Monatliche Werkstattkosten	50 Euro
Monatliche Fixkosten	99 Euro
Monatlicher Wertverlust	333 Euro
Monatliche Gesamtkosten	604 Euro
(vierjährige Haltung, 15000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	16/22/25
Grundpreis	34.850 Euro

Ausstattung

Technik

Abstandsregelung, elektronisch	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Berganfahrhilfe	105 Euro°
Bremsassistent	Serie
Dämpferkontrolle, elektronisch (Audi magnetic ride)	1230 Euro°
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht (zzgl. Xenon)	350 Euro°
Parkhilfe, elektronisch (nur hinten)	390 Euro°
Reifendruckkontrolle	80 Euro°
Runflat-Reifen (inkl. Alufelgen ab)	1.075 Euro
Tempomat	265 Euro°
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	870 Euro°

Innen

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	nicht erhältlich
Innenspiegel, aut. abblendend (mit Licht-/Regensensor)	245 Euro°
Isofix-Kindersicherungssystem	Serie
Klimaautomatik	Serie
Navigationssystem	ab 1.075 Euro°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie
Sitzbezüge, Leder	ab 1.005 Euro°
Sitze, vorn, beheizbar	330 Euro°
Skisack/Durchladeluke	nicht erhältlich

Außen

Außenspiegel, automatisch abblendend	475 Euro
Scheinwerfer-Reinigungsanlage (Serie mit Xenon)	265 Euro°
Schiebe-Hubdach	nicht erhältlich

°im Testwagen vorhanden

Testzeugnis

Technik/Umwelt(Testergebnis)2,1

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

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