

Alfa Romeo Spider 2.4 JTDM 20V Q-Tronic (DPF)

Zweitüriger Roadster der Mittelklasse (147 kW / 200 PS)

ADAC Testergebnis

Note 2,8

Der Alfa Spider gefällt durch sein sehr attraktives Erscheinungsbild und sorgt immer noch für viel Aufmerksamkeit. Als eines der letzten Werke der italienischen Designer-Legende Pininfarina hat der Spider das Zeug zum Klassiker. Die Verarbeitungsqualität stimmt, doch die Karosserie schüttelt bei schlechten Straßen. Das vollautomatische Verdeck öffnet und schließt flott, das zwischen den Überrollbügeln fest installierte gläserne Windschott kann Luftverwirbelungen aber nicht vollständig von den Insassen fern halten. Der 2,4-Liter-Dieselmotor sorgt für ausgezeichnete Fahrleistungen, der Klang des Fünf-Zylinder-Selbstzünders erinnert, außer nach dem Kaltstart, kaum noch an einen Diesel. Die Sechs-Stufen-Automatik schaltet recht spontan und weich, doch so ganz mag sie nicht zum sportlichen Charakter des Alfas passen. Auch bedingt durch die konventionelle Wandlerautomatik und das sehr hohe Leergewicht von knapp 1,8 t ist der Testverbrauch laut ADAC-Messung mit 9,0 l auf 100 km viel zu hoch. Das Fahrverhalten ist dagegen, auch aufgrund der sehr direkten Lenkung, hervorragend und erlaubt flotte Kurvengeschwindigkeiten. Dank ESP und der aufpreispflichtigen Reifendruckkontrolle ist es um die aktive Sicherheit gut bestellt. Front- und Seitenairbags, sowie ein Knieairbag für den Fahrer (optional auch für den Beifahrer) schützen die Insassen bei einem Unfall. Insgesamt kann man den Alfa Spider als "Bella Macchina" mit geringen Schwächen bezeichnen, der Preis für das Frischluftvergnügen ist allerdings mit rund 40.000 Euro zu hoch. **Karosserievarianten:** Brera (Coupe). **Konkurrenten:** Audi TT Roadster 2,0 TDI.

- + vollautomatisches Verdeck
- + ausgezeichnete Fahrleistungen
- + gutmütiges Kurvenverhalten
- + kräftige Heizung
- kleiner Kofferraum
- hohe Kofferraum-Bordwand
- geschlossen hinten sehr schlechte Sicht
- hoher Verbrauch
- große Fahrer sitzen zu hoch
- schlechte Wirtschaftlichkeit



Karosserie/Kofferraum

Note 3,7

Verarbeitung

Note: 2,4

- + Die Karosserie ist recht gut verarbeitet, die Spalten an Klappen und Türen verlaufen gleichmäßig und schmal, die Türen schließen leicht und satt. Der Innenraum wirkt insgesamt solide, teilweise billig wirkende Kunststoffelemente und nicht bis ins Detail perfekt vernähte Ledersitze trüben aber das Gesamtbild. Das Dach lässt sich vollautomatisch öffnen und schließen, es dauert allerdings rund 30 Sekunden bis der Vorgang abgeschlossen ist. Das Verdeck lässt sich nur bei stehendem Fahrzeug betätigen.
- Die Karosseriesteifigkeit lässt speziell auf schlechten Straßen zu wünschen übrig. Die Karosserie verwindet sich und schüttelt dann recht stark. Die Karosseriefanken haben keinen Schutz vor Beschädigungen durch dagegenschlagende Autotüren. Bei einer Reifenpanne steht nur ein Reparaturset zur Verfügung, ein schmales Notrad kostet extra.

Sicht

Note: 3,8

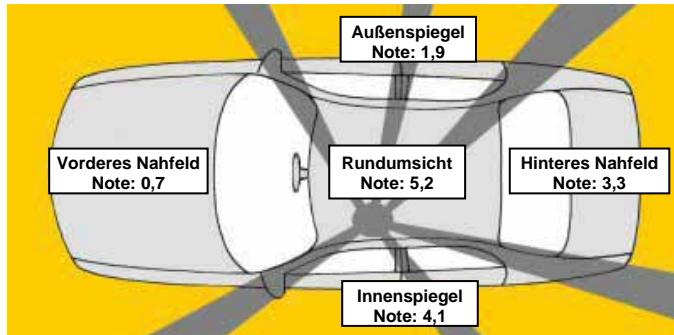
- + Serienmäßig ist der Alfa Spider mit einer akustischen Einparkhilfe hinten und Bixenonscheinwerfer ausgestattet. Durch die großen



Die Sicht ist, besonders nach schräg hinten, sehr stark eingeschränkt.

Außenspiegel kann man den rückwärtigen Verkehr gut beobachten.

- Durch die wuchtigen Überrollbügel sieht man nur sehr wenig durch den kleinen Innenspiegel. Wenn das Verdeck geschlossen ist, sieht man kaum mehr nach schräg hinten. Beim Abbiegen können leicht ein anderes Auto oder ein Radler übersehen werden. Bei geöffnetem Verdeck ist die Sicht nach schräg hinten noch akzeptabel. Die Luftaustrittsslitze auf dem Armaturenbrett spiegeln sich in der Windschutzscheibe. Bei schrägstehender Sonne von hinten blendet die Alubekleidung des Armaturenbrettes den Fahrer.



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

Das Ein- und Aussteigen ist bei geschlossenem Verdeck nicht direkt unbequem, auch weil die Ledersitze nicht so stark ausgeformt sind, jedoch stößt man sich leicht den Kopf am Dachrahmen, weil die Sitze zu hoch angeordnet sind.

- + Die Türen lassen sich mit einer Fernbedienung ent- und verriegeln. Nach dem Aussteigen bleiben die Scheinwerfer noch für kurze Zeit an und beleuchten den Weg.
- Die Türhalter sind viel zu schwach, selbst auf ebener Straße können sie die breiten, schweren Türen kaum geöffnet halten.

Kofferraum-Volumen* Note: 4,2

- Der Kofferraum fasst nur sehr mäßige 180 l. Bei geöffnetem Verdeck bleibt der Kofferraum aber voll erhalten.



Der Kofferraum mit 180 l Volumen ist in dieser Fahrzeugklasse klein. Dafür gibt es zusätzliche verschließbare Staufächer hinter den Vordersitzen.

Kofferraum-Zugänglichkeit Note: 3,8

- + Über einem im Alfa-Emblem integrierten Taster oder über die Fernbedienung kann die Kofferraumklappe entriegelt werden. Der Kofferraum ist ausreichend gut beleuchtet.
- Das Gepäck muss zum Einladen über eine sehr hohe Bordwand und gehievt werden. Dabei macht man sich am Stoßfänger leicht

die Kleidung schmutzig.

Kofferraum-Variabilität Note: 4,4

- + Unter dem Boden befindet sich eine große Ablage (mit dem optional erhältlichen Not-Reserverad entfällt dieser zusätzliche Stauraum größtenteils).
- Es gibt keine Durchladelücke.

Innenraum Note 3,1

Bedienung Note: 2,8

- + Das Lenkrad lässt sich durch die Längs- und Höheneinstellung individuell anpassen, der Schalthebel liegt gut zur Hand. Viele wichtige Funktionen sind in den Lenksäulenhebeln untergebracht, benötigen aber ein wenig Übung, bis man damit klar kommt. Licht- und Regensensor sind serienmäßig an Bord. Der Hillholder sorgt dafür, dass man beim Anhalten an einer Steigung für ein paar Sekunden nicht zurück rollt. Die Außenspiegel und die Fenster haben praktische Schalter, die Sitze lassen sich elektrisch einstellen - fahrerseitig mit Dreifach-Memory. Serienmäßig ist eine Audio-CD-Anlage vorhanden. Gegen Aufpreis gibt es ein Bose-Soundsystem, das sich durch hervorragenden Klang auszeichnet und auch die Sender gut trennt.
- Im Bereich der Pedale ist der Raum zu knapp und zum Durchdrücken der Kupplung muss der Fahrer seinen Fuß extrem weit strecken. Die Instrumente spiegeln und sind undeutlich, das Heizerdisplay ist bei hellem Sonnenlicht nicht mehr ablesbar. Der Blinker ist kaum zu hören und die Pfeile sind schlecht zu sehen. Es gibt zwar einen praktischen Autobahnblinker, allerdings ist der Druckpunkt des Hebels unpräzise. Die Bedienung des Bordcomputers ist ziemlich kompliziert. Die Taster für die elektrische Lordosenstütze und Sitzheizung sind schlecht zugänglich am Sitz angebracht. Die Gurte sind schlecht erreichbar und können sich beim Herausziehen hinter der Sitzkonsole verhaken. Die Fensterheber funktionieren nur mit Zündung. Das im Testwagen vorhandene optional erhältliche Navigationssystem "Blue&Me NAV" ist sehr schlecht über Lenkradtasten und Sprachsteuerung bedienbar. Besser das teurere Navigationssystem mit Kartendarstellung wählen, dieses lässt sich intuitiv einstellen und die Zielführung ist meist zuverlässig.



Der Innenraum des Spiders macht einen sportlichen und attraktiven Eindruck. Es offenbaren sich aber Schwächen bei der Handhabung und in der Verarbeitung.

Raumangebot vorne* Note: 3,2

Nach dem Facelift finden nun Personen bis knapp 1,90 m ausreichenden Platz. Man sitzt allerdings immer noch viel zu nahe an der Dachkante, was das subjektive Raumgefühl stark einschränkt.

Komfort Note 2,5

Federung Note: 2,4

- + Das Fahrwerk ist ausgewogen abgestimmt, mit straffer Tendenz, was sehr gut zum sportlichen Charakter des Alfa passt. Lange und kurze Bodenwellen werden angenehm vom Fahrwerk abgedämpft. Die Vertikalbewegungen des Aufbaus halten sich in Grenzen, bei

sehr schneller Kurvenfahrt ist aber trotz des sehr niedrigen Schwerpunktes Seitenneigung vorhanden.

- Einzelhindernisse dringen lautstark und wenig gedämpft bis zu den Insassen durch.

Sitze

Note: 2,8

Die Sitze sind sehr straff gepolstert und bieten gleichmäßigen, festen Halt. Der Seitenhalt ist zufriedenstellend, bei schneller Kurvenfahrt könnte die Unterstützung aber ausgeprägter sein. Beide Sitze sind mit einer elektrischen Lordosenstütze ausgestattet, welche sich allerdings nur in der Intensität und nicht in der Höhe einstellen lässt. Fahrer- und Beifahrersitz sind in Höhe und Neigung elektrisch einstellbar.

- Auf den unperforierten Ledersitzen schwitzt man im Sommer sehr schnell.

Innengeräusch

Note: 3,5

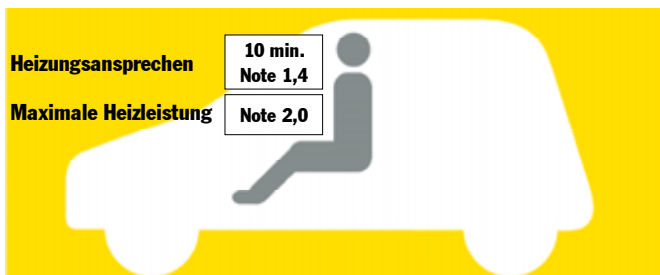
Bis zur Autobahnrichtgeschwindigkeit von 130 km/h ist der Geräuschpegel bei geschlossenem Verdeck recht niedrig. Selbst bei hohem Tempo halten sich die Motorengeräusche im Hintergrund, die Windgeräusche nehmen allerdings deutlich zu. Nur nach dem Kaltstart stört das Nageln des Dieselmotors.

Heizung, Lüftung

Note: 2,0

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

- + Die Heizung hat mit dem kleinen Innenraum leichtes Spiel, sie sorgt bereits nach nicht allzu langer Fahrzeit für angenehme Wärme. Fahrer und Beifahrer können sich die Temperatur separat einstellen. Die serienmäßige Dual-Zonen-Klimaautomatik besitzt einen Pollen- und Aktivkohlefilter.
- Bei offenem Verdeck sind bei höherem Tempo deutliche Luftverwirbelungen im Innenraum spürbar. Die zwischen den Überrollbügeln fest installierte Scheibe, welche als Windschott dienen soll, kann diese Verwirbelungen nicht vollkommen verhindern.



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

Motor/Antrieb

Note 2,0

Fahrleistungen*

Note: 1,4

- + Trotz des hohen Leergewichts von knapp 1800 kg lassen sich mit dem 2,4-Liter-Dieselmotor sehr gute Fahrleistungen realisieren, auch wenn sich das Beschleunigungsvermögen subjektiv weniger spritzig anfühlt.

Laufkultur

Note: 2,0

- + Außer nach dem Kaltstart, wo ein gewisses Klappern zu hören ist, läuft der Motor vibrationsarm und kultiviert.

Schaltung

Note: 2,5

- + Die Automatik schaltet oft etwas gemächlich, gelegentlich ist auch ein Ruckeln zu spüren. Über Schaltpaddel am Lenkrad können die Schaltstufen auch manuell gewechselt werden. Speziell sportlich orientierte Fahrer werden gerne auf dieses Gimmick zurückgreifen, da die Automatik in diesem Modus schneller anspricht.

Getriebeabstufung

Note: 3,0

Die Drehzahlsprünge passen zur Drehmoment-Charakteristik des Motors, bei hohem Tempo sind die Drehzahlen nicht zu hoch.

Fahreigenschaften

Note 2,2

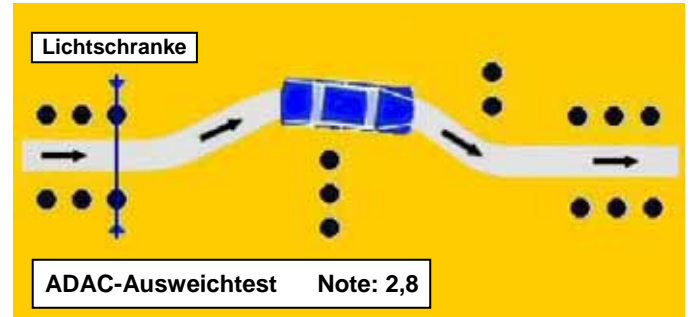
Fahrstabilität

Note: 2,7

Die stramme Lenkung stellt ordentlich zurück und vermittelt dem Fahrer ein sicheres Gefühl. Allerdings muss viel korrigiert werden, weil der Spider stark den Unebenheiten der Fahrbahn nachläuft. Beim ADAC-Ausweichtest zeigt sich die äußerst sportliche Aus-

lenkung des Spiders. Das Fahrzeug lenkt präzise ein, neigt jedoch beim Gegenlenken ausgeprägt zum Nachdrängen mit dem Heck. Da der Alfa bei diesem Manöver kaum Tempo reduziert, ist man auch in der letzten Gasse sehr gefordert, das Fahrzeug am Ausbrechen zu hindern.

- + Auf weniger griffigen Straßen und bei Gefahr durchdrutschender Antriebsräder hilft das elektronische Sperrdifferential nicht den Halt zu verlieren, notfalls setzt zudem die Antriebschlupfregelung (ASR) ein. Gegen Aufpreis ist eine Reifendruckkontrolle lieferbar (im Testwagen 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.

Kurvenverhalten

Note: 1,3

- + Die möglichen Kurvengeschwindigkeiten sind beim Alfa Spider sehr hoch, durch das leicht untersteuernde Verhalten zeigt der Wagen keine Tücken, Lastwechselreaktionen sind kaum vorhanden. Das elektronische Stabilitätsprogramm greift bei zu hohen Kurvengeschwindigkeiten effizient ein und hilft das Fahrzeug zu stabilisieren.

Lenkung*

Note: 2,4

- + Die Lenkung spricht schnell an, wirkt dabei aber nicht giftig. Sie ist zielgenau und vermittelt dem Fahrer guten Kontakt zur Fahrbahn. Die direkte Auslegung und die Leichtgängigkeit sorgen für ein sehr handliches Fahrverhalten. Der Wendekreis geht mit rund 11,5 m in Ordnung.
- Beim Beschleunigen stellt das Lenkrad stärker zurück, außerdem schlagen unebene Fahrbahnen deutlich bis zum Lenkrad durch.

Bremse

Note: 2,5

Gegen Aufpreis ist eine Brembo-Bremsanlage mit 4-Kolben-Monoblock-Festsätteln vorne lieferbar. Trotz der riesigen vorderen Bremscheiben in PizzafORMAT (330 mm Durchmesser) beträgt der Bremsweg für einen Sportwagen enttäuschende 40 m (halbe Zuladung, Mittel aus 10 Bremsungen, Serienreifen). Das Ansprechen und die Dosierbarkeit liegen ebenfalls nur auf passablen Niveau. Nach mehreren starken Bremsungen fühlt sich das Pedal teigig an (allerdings kein Fading).

Sicherheit

Note 2,6

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Note: 2,2

- + Das Fahrzeug ist mit dem Stabilitätsprogramm VDC (Vehicle Dynamic Control) und einem Bremsassistenten ausgestattet, um die aktive Fahrsicherheit zu erhöhen. Gegen Aufpreis ist ein Reifendruckkontrollsystem erhältlich. Bei einer Notbremsung schaltet sich automatisch die Warnblinkanlage ein. Rückstrahler in den vorderen Türen warnen vor geöffneten Türen.

Passive Sicherheit - Insassen

Note: 2,7

- + Neben Frontairbags sind auch Seitenairbags vorhanden. Vor dem Fahrer befindet sich zudem ein Knieairbag. Gegen Aufpreis gibt's den auch für den Beifahrer. Akustische Sicherheitsgurt-Erinnerer warnen bei vergessenem Ansnallen. Zum Schutz bei einem Überschlag befinden sich hinter den Kopfstützen Stahlbügel.
- Die im Sitz integrierten Kopfstützen reichen nur für Personen bis zu einer Größe von 1,70 m. Sie verlaufen zudem recht schmal.

Kindersicherheit

Note: 2,9

Gegen Aufpreis sind der Front- und Seitenairbag auf der Beifah-

rerseite über einen Schlüsselschalter deaktivierbar. Dann dürfen dort auch rückwärts gerichtete Kindersitze transportiert werden. Ein Isofix-System ist nicht lieferbar.

- Die Fensterheber besitzen keinen Einklemmschutz.

Fußgängerschutz

Note: 3,0

Die Karosserie ist glattflächig, die Scheibenwischerachsen sind verdeckt. Negativ sollte sich dagegen auswirken, dass sich unter der Motorhaube in geringen Abständen harte Strukturen bzw. Motorteile befinden.

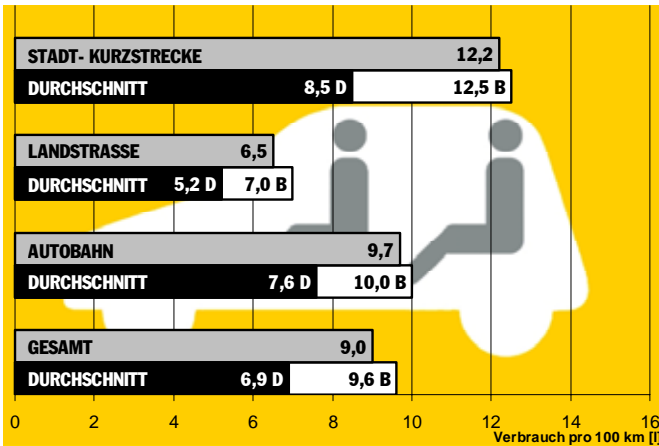
Verbrauch/Umwelt

Note 3,3

Verbrauch*

Note: 4,9

- Auf der Landstraße zeigt sich der Alfa mit rund 6,5 l auf 100 km noch einigermaßen genügsam. 9,7 l Autobahnverbrauch und 12,2 l Stadtverbrauch auf 100 km sind allerdings eindeutig zuviel. Der Durchschnittsverbrauch beträgt 9,0 l auf 100 km.



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

Abgas

Note: 1,7

- + Der Anteil an Schadstoffen im Abgas ist niedrig. Ein Filter hält die gesundheitsschädigenden Rußpartikel von der Umwelt fern.

Wirtschaftlichkeit*

Note 4,2

Betriebskosten

Note: 3,5

Dank der etwas günstigeren Diesel-Kraftstoffpreise kann der Alfa Spider trotz des hohen Verbrauchs noch ein befriedigendes Ergebnis erzielen.

Werkstatt- und Reifenkosten

Note: 5,5

Für die Beurteilung werden uns vom Hersteller keine Daten zur Verfügung gestellt - die Werkstattkosten beruhen deshalb auf Erfahrungswerten.

- + Alfa Romeo gewährt eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

Wertstabilität

Note: 2,1

- + Der italienische Flair des schicken Alfas lässt einen guten Restwertverlauf erwarten.

Kosten für Neuanschaffung

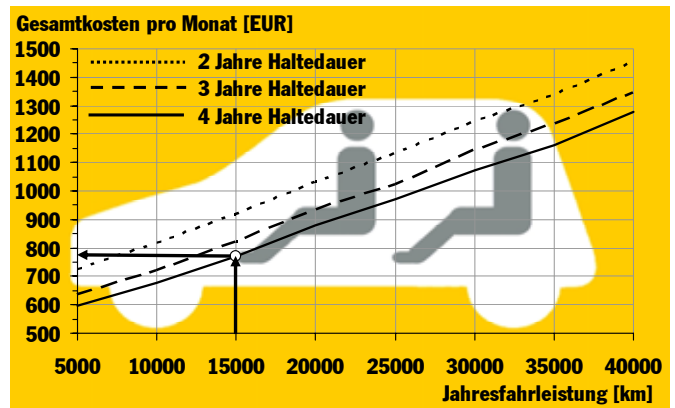
Note: 5,0

- Rund 40.000 Euro kostet das Frischluftvergnügen. Auch wenn die Sicherheitsausstattung weitestgehend vollständig ist und ein Rußpartikelfilter schädliche Abgase von der Umwelt fern hält, ist der Preis zu hoch.

Fixkosten

Note: 5,3

- Hohe Steuern für den 2,4-Liter-Dieselmotor und ungünstige Einstufungen der Haft- und Kaskoversicherungen sorgen für sehr hohe Fixkosten.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Autokosten (Beispiel: 770 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

Die Motorvarianten

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	2.2 JTS 16V	3.2 JTS V6 24V	2.4 JTDM 20V	2.4 JTDM 20V
Aufbau/Türen	RO/2	RO/2	RO/2	RO/2
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/2198	6/3195	5/2387	5/2387
Leistung [kW(PS)]	136(185)	191(260)	147(200)	154(210)
Max.Drehmoment [Nm]bei U/min	230/4500	322/4500	400/2000	400/1500
0-100 km/h[s]	8,8	7,2	8,5	8,1
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	224	250	225	231
Verbrauch pro 100 km [l]	9,5S	11,8S	9,0D	7,1D
Versicherungsklassen KH/VK/TK	18/20/25	18/25/25	18/25/25	18/25/25
Steuer pro Jahr [Euro]	148	216	370	370
Monatliche Gesamt-Kosten [Euro]	701	876	769	729
Grundpreis [Euro]	33.750	40.750	39.600	37.500

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

5-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro4
Hubraum	2387 ccm
Leistung	147 kW (200 PS)
bei	4000 U/min
Maximales Drehmoment	400 Nm
bei	2000 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Automatikgetriebe
Reifengröße (Serie)	225/50R17
Reifengröße (Testwagen)	235/45R18Y
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,5 m/11,3 m
Höchstgeschwindigkeit	225 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,5 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Stufe D)	5,1 s
Bremsweg aus 100 km/h	39,5 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	9,0 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	12,2/6,5/9,7 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test	208 g/km/ 231 g/km
Innengeräusch 130 km/h	71 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4393 mm/1830 mm/1318 mm
Leergewicht/Zuladung	1780 kg/225 kg
Kofferraumvolumen	180 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	500 kg/1500 kg
Dachlast	-
Tankinhalt	70 l
Reichweite	775 km
Allgemeine Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	8 Jahre

ADAC-Testwerte *kursiv*

Kosten

Monatliche Betriebskosten	171 Euro
Monatliche Werkstattkosten(geschätzt)	82 Euro
Monatliche Fixkosten	117 Euro
Monatlicher Wertverlust	400 Euro
Monatliche Gesamtkosten	770 Euro
(vierjährige Haltung, 15000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/25/25
Grundpreis	39.600 Euro

Ausstattung

Technik

Abstandsregelung, elektronisch	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	Serie
Bremsassistent	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch (mit ASR)	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Parkhilfe, elektronisch (hinten)	Serie
Reifendruckkontrolle	280 Euro°
Runflat-Reifen	nicht erhältlich
Rußpartikelfilter	Serie
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Verdeck, elektrisch (inkl. Windschott)	Serie
Xenonlicht (Bi-Xenon)	Serie

Innen

Airbag Beifahrer abschaltbar	20 Euro°
Airbag, Seite	Serie
Airbag, Seite, Kopf	nicht erhältlich
Fensterheber, elektrisch	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	nicht erhältlich
Isofix-Kindersicherungssystem	Serie
Klimaautomatik	Serie
Knieairbag (Beifahrer: 195 Euro)	Serie
Navigationssystem	ab 650 Euro°
Sitzbezüge, Leder	ab 1.000 Euro°
Sitze, vorn, beheizbar (incl. elektrische Sitzeinsteller)	1.250 Euro°

Außen

Lackierung Metallic	600 Euro°
Scheinwerfer-Reinigungsanlage	Serie

°im Testwagen vorhanden

Testzeugnis

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

Karosserie/Kofferraum **3,7**

Verarbeitung	2,4
Sicht	3,8
Ein-/Ausstieg	3,4
Kofferraum-Volumen*	4,2
Kofferraum-Zugänglichkeit	3,8
Kofferraum-Variabilität	4,4

Innenraum **3,1**

Bedienung	2,8
Raumangebot vorne*	3,2
Raumangebot hinten*	0,0
Innenraum-Variabilität	4,0

Komfort **2,5**

Federung	2,4
Sitze	2,8
Innengeräusch	3,5
Heizung, Lüftung	2,0

Motor/Antrieb **2,0**

Fahrleistungen*	1,4
Laufkultur	2,0
Schaltung	2,5
Getriebeabstufung	3,0

Fahreigenschaften **2,2**

Fahrstabilität	2,7
Kurvenverhalten	1,3
Lenkung*	2,4
Bremse	2,5

Sicherheit **2,6**

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,2
Passive Sicherheit - Insassen	2,7
Kindersicherheit	2,9
Fußgängerschutz	3,0

Umwelt **3,3**

Verbrauch*	4,9
Abgas	1,7

Wirtschaftlichkeit* **4,2**

Betriebskosten*	3,5
Werkstatt-/Reifenkosten*	5,5
Wertstabilität*	2,1
Kosten für Neuanschaffung*	5,0
Fixkosten*	5,3

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 September 2008