

Mazda 3 Sport 1.6 Active

Fünftürige Schräghecklimousine der unteren Mittelklasse (77 kW / 105 PS)

ADAC Testergebnis

Note 2,3

Der Mazda 3 ist ein ernstzunehmendes Angebot im Bereich der "Golf-Klasse". Interessantes Design trifft auf zeitgemäße Technik, garniert mit umfangreicher Ausstattung. Der 1,6-l-Benziner erscheint aber eher als eine Verlegenheitslösung, damit der Leistungsbereich um 100 PS abgedeckt ist - er bietet nichts besonderes, weder Fahrleistungen noch Verbrauch oder Laufkultur können begeistern. Das Fahrwerk dagegen kann überzeugen, Sicherheit und Komfort passen, Sportlichkeit bietet es auch. Der Mazda 3 bietet eine gute Verarbeitung und angenehme Ausstattungsdetails wie Ab- und Aufwärtsautomatik für alle Fensterheber. Die 3-Jahres-Garantie stellt ein zusätzliches Argument für den sympathischen Kompakt-Wagen dar. Der Preis von 19.700 Euro ist zwar nicht herausragend günstig, angesichts der Ausstattung aber immer eine Überlegung wert. **Karosserievarianten:** Stufenheck und Schrägheck. **Konkurrenten:** u.a. Alfa 147, Audi A3, Citroen C4, Fiat Bravo, Ford Focus, Opel Astra, Peugeot 308, Renault Mégane, Toyota Auris, VW Golf.



- + angemessene Platzverhältnisse
- + sicheres Fahrwerk
- + ausgewogen straffe Federung
- + standfeste Bremsen
- + umfangreiche Ausstattung
- + saubere Abgase
- teilweise brummiger Motor
- hoher Geräuschpegel auf der Autobahn
- hoher Verbrauch
- mäßige Rundumsicht

Karosserie/Kofferraum

Note 2,7

Verarbeitung

Note: 2,4

- + Beim Mazda 3 sind die Verarbeitung von Karosserie und Innenraum sowie die Materialqualität gut, die Türen schließen leicht und satt, Spaltabstände sind gleichmäßig. Das Interieur macht einen weitgehend soliden Eindruck, Dekorleisten in schwarzem Klavierlack sorgen für ein edles Ambiente. Der Motorraum ist nach unten weitgehend geschlossen. So kann kaum Schmutz eindringen; die verbesserte Aerodynamik wirkt sich günstig auf den Kraftstoffverbrauch aus.
- Den Stoßfängern fehlen Schutzleisten für kleine Parkrempfer; an den Türen befinden sich lediglich schmale lackierte Leisten - das ist besser als nichts. Die Kunststoffe von Armaturenbrett und Mittelkonsole sind hart und machen keinen hochwertigen Eindruck. Der Tankverschluss ist nicht in die zentrale Türverriegelung mit einbezogen. Bei einer Reifenpanne steht nur ein schmales Notrad zur Verfügung, mit dem man mit höchstens 80 km/h bis zur nächsten Werkstatt fahren kann. Ein vollwertiges Ersatzrad ist nicht zu bekommen.

Sicht

Note: 2,9

- Die Karosserie ist nicht besonders übersichtlich; beim Zurücksehen stören der Dachpfosten rechts hinten und die Kopfstützen, die sich nicht versenken oder wegklappen lassen. Xenonlichter sind zwar Serie in der getesteten Ausstattungsvariante, sie bieten aber kein besonders helles Licht und erzeugen einen recht inhomogenen und fleckigen Lichtteppich vor dem Auto.
- + Die Außenspiegel sind beheizbar und bieten eine gute Sicht nach

hinten. Auch der Blick zum Boden im Nahbereich ist beim Mazda 3 recht gut.

- Das Ergebnis in der ADAC Rundumsichtmessung ist aus den genannten Gründen relativ schwach; insbesondere die B- und C-Säulen behindern die Sicht stark. Der Innenspiegel ist relativ klein. Eine akustische Einparkhilfe ist nicht erhältlich.

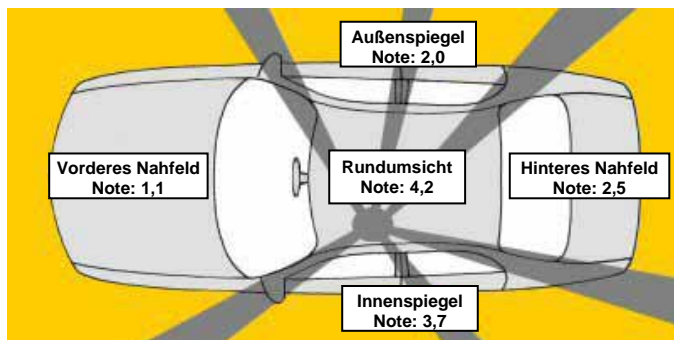


Trotz der kleinen Dreiecksfenster ist die Sicht besonders nach schräg hinten stark eingeschränkt.

Ein-/Ausstieg

Note: 2,9

Vorne steigt man passabel, hinten wegen der recht schmalen Türen etwas beengt ein und aus. Die Türbremsen sind schwach,



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.

die Türen fallen bereits an leichten Steigungen wieder zu. Es gibt eine Fernbedienung für die zentrale Türverriegelung, mit der sich auch die Fenster öffnen und schließen lassen.

Kofferraum-Volumen*

Note: 2,7

Für die Fahrzeugklasse ist das Kofferraumvolumen mit 340 l durchschnittlich groß. Bei vorgeklappten Rücksitzlehnen erhöht es sich auf 640 l (gemessen bis zur Fensterunterkante).



Mit 340 l Volumen ist der Kofferraum des Mazda 3 Sport ähnlich groß wie bei den Klassen-Konkurrenten VW Golf oder Opel Astra.

Kofferraum-Zugänglichkeit

Note: 2,5

- + Der Kofferraum ist gut zugänglich und sein Format zweckmäßig. Der Griff der leicht anzuhebenden Heckklappe ist schmutzgeschützt und die Ladeöffnung sehr groß. Das einzige Manko stellt die recht hohe innere Bordwand von fast 17 cm dar, die ein starkes Anheben des Gepäcks erforderlich macht.
- Bei vorgeklappter Rücksitzlehne ist der Boden nicht ganz eben; eine leichte Stufe stört beim Vorschieben von schwerem Ladegut.

Kofferraum-Variabilität

Note: 2,7

- + Die klappbare, asymmetrisch geteilte Rücksitzlehne lässt sich mühelos vorklappen. Allerdings dürfen sich dabei die Vordersitze nicht zu weit hinten befinden.
- Es ist keine Durchladeluke erhältlich. Praktische Ablagen für kleine Utensilien fehlen.

Innenraum

Note 2,3

Bedienung

Note: 2,1

- + Die Bedienung ist überwiegend leicht und funktionell. Das Lenkrad kann in Höhe und Reichweite eingestellt werden und beinhaltet Bedienelemente für das Radio. Die Instrumente sind groß, im Kontrast aber nicht optimal, ab dem Facelift fällt das dezente blaue

Licht von oben auf. Im Bordcomputer sind unter anderem Momentan- und Durchschnittsverbrauch abrufbar. Das serienmäßige Radio liegt gut im Blickfeld, allerdings verwechselt man zu leicht den Lautstärkeregler mit dem Drehknopf für die Sendereinstellung. Gegen Aufpreis gibt es ein DVD-Navigationssystem mit Kartendarstellung (versenkbares Farbdisplay) sowie für das Modell Top ein Soundsystem mit 20 GB Festplatte. Außenspiegel und Fenster (alle vier mit Antippautomatik auf- und abwärts) werden elektrisch bedient. Vorn sind Leseleuchten und viele praktische Ablagen vorhanden. Das Handschuhfach ist groß, leider nur bei eingeschaltetem Licht beleuchtet.

- Die Einsteller für Heizung, Innenluftzirkulation und Heckscheibenheizung liegen weit unten, Funktionssymbole sind teils schlecht zu erkennen, die Drehschalter werden leicht verwechselt und sind wenig griffig. Für das Abblendlicht fehlt eine Kontrollleuchte. Hinten vermisst man eine separate Innenraumbeleuchtung.



Mit einer weitgehend funktionellen Bedienung und der sauberen Verarbeitung kann der Mazda punkten. Weniger gefallen die zu tiefe Anordnung der Bedienelemente für Heizung und Lüftung.

Raumangebot vorne*

Note: 1,9

- + Auf den vorderen Sitzplätzen hat man durch die große Kopffreiheit und besonders durch die sehr große Innenraumbreite ein üppiges Raumgefühl. Der Fahrersitz lässt sich bis ca. 1,90 m große Personen einstellen.

Raumangebot hinten*

Note: 3,2

Die Rücksitzbank ist für zwei Insassen ausgeformt, in der Mitte befindet sich ein schmaler Notsitz. Die Innenraumbreite ist groß und es mangelt nicht an Kopffreiheit. Die Kniefreiheit reicht allerdings höchstens für Mitfahrer bis ca. 1,80 m Größe, wenn vorne 1,85 m große Personen sitzen. Aus der Rücksitzlehne kann eine Mittelarmlehne ausgeklappt werden.

Komfort

Note 1,9

Federung

Note: 1,8

- + Die Fahrwerksabstimmung ist Mazda gut gelungen, die grundsätzlich straffe Auslegung bietet genug Komfort. Unebenheiten werden sauber geschluckt - längere etwas besser als kürzere; der Wagen liegt ruhig auf der Straße. Nickbewegungen sind kaum zu spüren, ebenso hält sich die Seitenneigung in Grenzen. Die Federung ändert sich bei Beladung kaum.

Sitze

Note: 2,2

Die Vordersitze sind recht groß und bieten eine entspannte Sitzposition; der Fahrersitz ist höhenstellbar, der Fahrer kann sich mit dem linken Bein fest abstützen. Allerdings sind die Lehnen dünn gepolstert, neue Stoffe lassen das Interieur jedoch hochwertiger erscheinen.

- + Durch die einstellbare Lordosenstütze sollte die Kontur der Lehne verschiedenen Fahrern anzupassen sein; leider liegt sie etwas zu

hoch.

- Die Mitfahrer auf der Rückbank sitzen nicht sehr bequem; weil die Sitzfläche zu niedrig bzw. zu wenig nach hinten geneigt ist, liegen bei Personen über 1,65 m die Oberschenkel nicht auf.

Innengeräusch

Note: 3,2

Der gemessene Geräuschpegel liegt bis 130 km/h noch im zufriedenstellenden Bereich. Die Windgeräusche sind niedrig, störend ist aber der laute und ab etwa 3.500 U/min. brummige Motor.

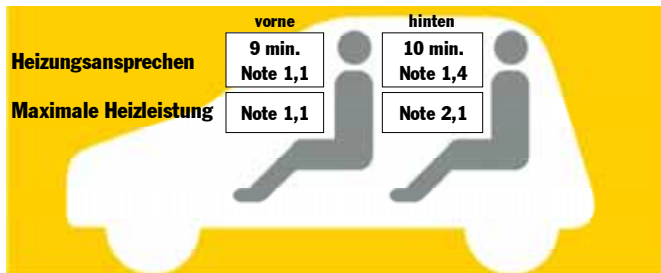
Heizung, Lüftung

Note: 1,2

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

- + Ansprechen und Wirkung der Heizung sind vorne wie hinten ausgezeichnet. An heißen Tagen sorgt die serienmäßige Klimaautomatik für angenehme Temperaturen. Ein Pollenfilter ist vorhanden. Alle Fenster lassen sich vollständig öffnen.

	vorne	hinten
Heizungsansprechen	9 min. Note 1,1	10 min. Note 1,4
Maximale Heizleistung	Note 1,1	Note 2,1



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

Motor/Antrieb

Note 2,4

Fahrleistungen*

Note: 2,8

Der 1,6-l-Benzinmotor ist nicht besonders durchzugsstark, zum zügigen Beschleunigen muss der Motor ausgedreht werden und der Fahrer eifrig im Getriebe rühren. Dann lassen sich gut Beschleunigungswerte erzielen.

Laufkultur

Note: 3,0

Der Motor läuft in weiten Drehzahlbereichen vibrationsarm. Seine Kultiviertheit legt er bei höheren Drehzahlen aber ab und zeigt sich von seiner brummigen Seite.

Schaltung

Note: 1,7

- + Das 5-Gang-Getriebe arbeitet präzise und lässt sich relativ leicht schalten, auch bei schnellen Gangwechseln zeigt es sich von seiner besten Seite. Die Schaltwege sind sehr kurz und knackig.

Getriebeabstufung

Note: 1,5

- + Die Abstufungen der fünf Vorwärtsgänge sind der Leistungscharakteristik des Motors gut angepasst. Es steht für jede Geschwindigkeit und für jeden Leistungswunsch eine günstige Gangstufe zur Verfügung. Insgesamt hat Mazda eine kurze Gesamtübersetzung gewählt, die dem eher durchzugsschwachen Benzinmotor gerecht wird.

Fahreigenschaften

Note 1,7

Fahrstabilität

Note: 1,9

Beim ADAC Ausweichtest schlägt sich der Mazda 3 durchschnittlich. Die Lenkung ist leichtgängig und angenehm direkt, so kann ein Hindernis leicht umfahren werden. Der Wagen untersteuert zunächst geringfügig, bei der Einfahrt in die dritte Gasse drängt das Heck schließlich deutlich nach außen. ESP greift heftig ein und fängt den Wagen in der dritten Gasse sicher ab.

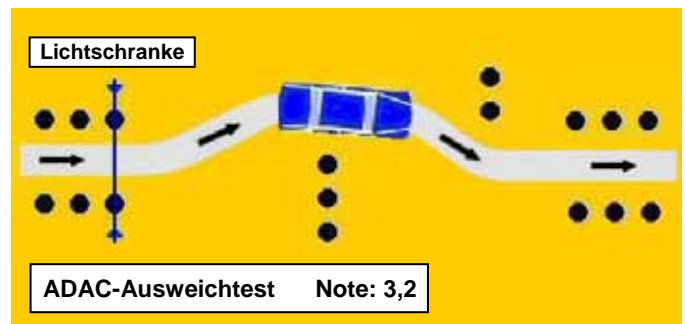
- + Das Fahrzeug verhält sich bei jedem Tempo sehr richtungsstabil. In Grenzsituationen greift ESP korrigierend ein und hilft dem Fahrer die Spur zu halten. Die elektronisch gesteuerte Traktionskontrolle sorgt dafür, dass die Antriebsräder auch auf rutschiger Fahrbahn kaum noch durchdrehen, wenn stark beschleunigt wird.

Kurvenverhalten

Note: 1,7

- + Der Mazda 3 zeigt sich bis in sehr hohe Geschwindigkeitsbereiche neutral in Kurven, dann untersteuert der Wagen - ein Verhalten,

das auch weniger geübten Fahrern entgegen kommt. Ist das Tempo einmal zu hoch, hilft auch hier die Stabilitätskontrolle, den Wagen auf Kurs zu halten. Auf trockener Straße funktioniert das recht gut, auf nasser sollte das System früher wirken.



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: 1,9

- + Der Mazda 3 hat eine relativ leichtgängige, direkte Lenkung. Sie spricht schnell an, ist zielgenau und vermittelt guten Kontakt zur Fahrbahn. Der Wendekreis ist durchschnittlich groß (11,0 m).

Bremse

Note: 1,3

- + Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h sind bis zum Stillstand 36,5 m erforderlich (Mittel aus zehn Messungen, halbe Beladung, Serienreifen). Dabei zeigt sich die Bremsanlage ausgesprochen standfest und frei von Fading. Die Bremse spricht spontan an und ist fein dosierbar. Der Bremsassistent hilft dem Fahrer, das volle Potenzial der Bremsanlage zu mobilisieren.

Sicherheit

Note 2,8

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Note: 2,7

Mit ESP und Bremsassistent erfüllt der Mazda 3 die Mindestanforderung auf dem Gebiet der aktiven Sicherheit.

Passive Sicherheit - Insassen

Note: 2,5

Die Kopfstützen bieten vorne und hinten Personen nur bis zu einer Körpergröße von 1,75 m guten Schutz.

- + Der Mazda 3 ist neben Frontairbags auch serienmäßig mit Seitenairbags und von vorne nach hinten durchgehenden Kopfairbags ausgestattet. Beim EuroNCAP-Crashtest erreicht der Wagen vier von fünf möglichen Sternen und zeigt sich damit als solides und sicheres Auto. An den stabilen, griffgerechten Türgriffen lässt sich hohe Zugkraft aufbringen. So kann man nach einem Unfall verklemmte Türen leichter öffnen. Auf den Vordersitzen werden die Insassen optisch und akustisch zum Anschnallen ermahnt; hinten wird optisch angezeigt, welche Gurte angelegt sind und welche nicht.

Kindersicherheit

Note: 3,5

- + Auf den beiden äußeren Rücksitzplätzen können die meisten Kinderrückhaltesysteme mit den Gurten stabil befestigt werden, besser aber mit Isofix. Insgesamt ein familienfreundliches Auto - sehr positiv: auf allen Plätzen gibt es Gurt-Anschnallwarner, wenn sich hinten beispielsweise ein Kind während der Fahrt abschnallt, ertönt vorne ein Warnsignal und eine rote Warnleuchte blinkt.
- Die Schösser der Rücksitzgurte sind an kurzen Gurten angebracht, dadurch ist Befestigen der Kinder-Rückhaltesysteme recht umständlich. Für manche Kindersitze sind die Gurtlängen knapp bemessen. Auf dem Beifahrersitz dürfen keine rückwärts gerichteten Kindersitze befestigt werden, weil sich der Frontairbag nicht deaktivieren lässt - ein Schalter ist in der Mazda-Werkstatt nachrüstbar.

Fußgängerschutz

Note: 3,0

Die Karosserie ist im vorderen Bereich weitgehend glattflächig,

das Gefahrenpotenzial bei Unfällen mit Fußgängern moderat. Beim simulierten Fußgängerunfall (EuroNCAP) schneidet der Wagen mit zwei von vier Sternen durchschnittlich ab.

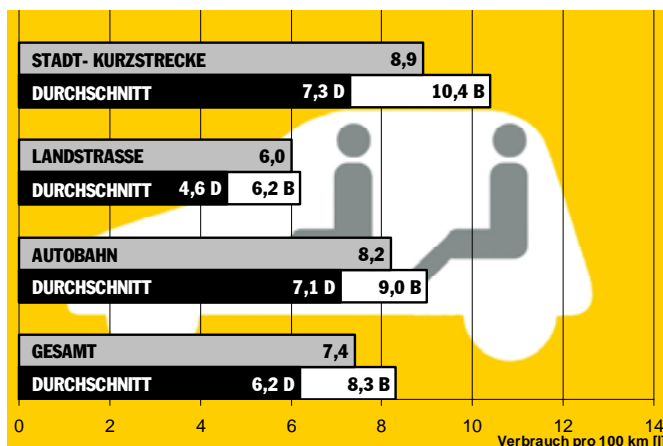
Verbrauch/Umwelt

Note 2,1

Verbrauch*

Note: 3,7

Im Bereich Verbrauch vermag sich der Mazda 3 mit dem 1,6-l-Benzinmotor nicht in Szene zu setzen. Durchschnittlich 7,4 l Super pro 100 km sind nur etwas mehr als ausreichend heutzutage. Innerorts verbraucht er 8,9 l, außerorts 6,0 l und auf der Autobahn 8,2 l je 100 km. Wie so oft hängt der Kraftstoffkonsum stark vom Fahrer ab, zwischen 6 und 15 l/100 km ist alles drin.



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

Abgas

Note: 0,6

+ Die Schadstoffanteile im Abgas sind sehr gering.

Wirtschaftlichkeit*

Note 3,1

Betriebskosten

Note: 3,5

Die Aufwendungen für den Betrieb setzen sich hauptsächlich aus den Kosten für den Kraftstoff zusammen. Da der Mazda 3 in der getesteten Version nicht gerade sparsam mit dem teuren Superbenzin umgeht, erreicht er hier keine gute Bewertung.

Werkstatt- und Reifenkosten

Note: 2,8

Alle zwölf Monate oder alle 20.000 Kilometer muss der Mazda zur Inspektion.

+ Der 1,6 L-Motor besitzt eine Steuerkette, durch die ein oftmals

teurer Zahnriemenwechsel entfällt. Laut Hersteller wird eine qualitativ hochwertige Auspuffanlage verbaut. Außerdem gewährt Mazda eine dreijährige Herstellergarantie bis maximal 100.000 km.

– Vor allem für den Normal- oder Wenigfahrer bedeutet die jährliche Wartung relativ kurze Inspektionsabstände und somit mehr Werkstattaufenthalte.

Wertstabilität

Note: 4,4

– Mit der Wertbeständigkeit sieht es nicht so gut aus, der Mazda verfügt mit dem 1,6-l-Benziner über keine technischen Besonderheiten und scheint nicht speziell für die Zukunft gerüstet.

Kosten für Neuanschaffung

Note: 3,2

Mit einem Grundpreis von fast 20.000 Euro ist der Mazda 3 Sport 1.6 Active nicht gerade günstig, verfügt aber über eine umfangreiche Serienausstattung, die den Preis relativiert. Sogar Xenonlicht ist schon mit an Bord, ebenso eine Klimaautomatik und das komplette Airbag- und Fahrsicherheitspaket.

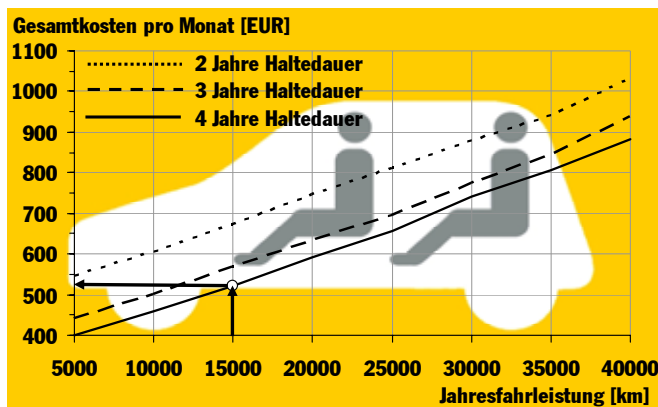
Fixkosten

Note: 2,5

Die Kosten für die Haftpflichtversicherung und für den Teilkaskoschutz bewegen sich im durchschnittlichen Rahmen der Klasse.

+ Bei der Steuer ist der Benzinmotor relativ günstig.

– Teuer wird es bei der Vollkasko, hier wirkt sich die ungünstige Typenklasseneinstufung negativ aus.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Autokosten (Beispiel: 522 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

Die Motorvarianten

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.4	1.6	2.0	MPS	1.6 CD DPF	2.0 CD DPF
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1349	4/1598	4/1999	4/2261	4/1560	4/1998
Leistung [kW(PS)]	62(84)	77(105)	110(150)	191(260)	80(110)	105(143)
Max.Drehmoment [Nm]bei U/min	122/4000	145/4000	187/4000	380/3000	240/1750	360/2000
0-100 km/h[s]	14,5	11,2	9,1	6,1	11,6	9,9
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	169	182	202	250	182	203
Verbrauch pro 100 km [l]	7,4S	7,4S	8,3S	10,5SP	5,4D	6,4D
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/20/19	15/19/19	13/21/23	19/25/25	17/21/23	18/22/23
Steuer pro Jahr[Euro]	94	108	135	155	247	308
Monatliche Gesamt-Kosten[Euro]	471	515	583	753	484	568
Grundpreis[Euro]	15.800	19.500	21.800	25.600	19.800	23.500

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

4-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro4
Hubraum	1598 ccm
Leistung	77 kW (105 PS)
bei	6000 U/min
Maximales Drehmoment	145 Nm
bei	4000 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	205/55R16V
Reifengröße (Testwagen)	205/55R16V
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	10,95 m/11 m
Höchstgeschwindigkeit	182 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	11,2 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3. Gang)	7,2 s
Bremsweg aus 100 km/h	36,5 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	7,4 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	8,9/6,0/8,2 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test	162 g/km/ 178 g/km
Innengeräusch 130 km/h	71 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4415 mm/1755 mm/1465 mm
Leergewicht/Zuladung	1245 kg/480 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	340 l/640 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	550 kg/1200 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	55 l
Reichweite	740 km
Allgemeine Garantie	3 Jahre / 100.000 km
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte *kursiv*

Kosten

Monatliche Betriebskosten	155 Euro
Monatliche Werkstattkosten	46 Euro
Monatliche Fixkosten	73 Euro
Monatlicher Wertverlust	248 Euro
Monatliche Gesamtkosten	522 Euro
(vierjährige Haltung, 15000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	15/19/19
Grundpreis	19.700 Euro

Ausstattung

Technik

Automatikgetriebe	1240 Euro
Bremsassistent	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Parkhilfe, elektronisch	nicht erhältlich
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Reserverad, vollwertig	nicht erhältlich
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	Serie

Innen

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Audioanlage (mit CD)	Serie
Beifahrersitzlehne umklappbar	nicht erhältlich
Fahrersitz, höhen-/neigungseinstellbar (nur Höhe)	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne (+ hinten)	Serie
Isofix-Kindersicherungssystem	Serie
Klimaautomatik	Serie
Lenkrad, höhen-/längseinstellbar	Serie
Navigationssystem	2360 Euro°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar (geteilt)	Serie
Sitze, vorn, beheizbar	Serie
Skisack/Durchladeluke	nicht erhältlich

Außen

Außenspiegel, elektrisch anklappbar	nicht erhältlich
Außenspiegel, elektrisch einstell-/beheizbar	Serie
Lackierung Metallic	420 Euro°
Schiebe-Hubdach (Glas)	790 Euro

°im Testwagen vorhanden

Testzeugnis

Technik/Umwelt(Testergebnis)2,3

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

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