

Audi A3 Sportback 1.4 TFSI Ambition

Fünftürige Schräghecklimousine der unteren Mittelklasse (92 kW / 125 PS)

ADAC Testergebnis

Note 2,0

Der A3 Sportback ist eine Mischung aus Limousine und Kombi, ein optisch ansprechendes und exzellent verarbeitetes Fahrzeug, eines der exklusivsten und teuersten seiner Klasse. Erfüllt hohe Ansprüche an Komfort, Fahrverhalten und Sicherheit. Äußerlich ist der Neue an den auditypischen LED-Leuchtbändern zu erkennen (sofern die optionalen Xenonscheinwerfer montiert sind). Der 125 PS Turbomotor mit Direkteinspritzung ist durchzugsstark, dennoch drehfreudig und sorgt für respektable Fahrleistungen, trotzdem hält sich der Verbrauch in durchschnittlichen Grenzen. Gegen Aufpreis gibt es die innovative Direktschalt-Automatik, mit deren Hilfe Gangwechsel weitgehend ruckfrei und quasi ohne Zugkraftunterbrechung erfolgen. Allradantrieb ist mit diesem Getriebe nicht zu haben und nur mit größeren Motoren. Fazit: Solides, sehr gut liegendes, äußerst straff gefedertes Auto für die kleine Familie. Qualität kostet: 24.050 € plus Zubehör. **Karosserievarianten:** verkürzter Dreitürer, Cabrio. **Konkurrenten:** Alfa 147, BMW 1er, Citroen C4, Fiat Bravo, Ford Focus, Hyundai i30, Mazda 3, Opel Astra, Peugeot 308, Renault Megane, Seat Leon, Toyota Auris, VW Golf.



- + ausgezeichnete Verarbeitung
- + exzellente Sitze
- + straffes Sportfahrwerk
- + gute Fahrleistungen
- + vorzügliche Straßenlage
- + ausgedehntes Händlernetz
- Zustieg hinten eng
- wenig Ablagen
- teuer in der Anschaffung

Karosserie/Kofferraum

Note 2,5

Verarbeitung

Note: 1,7

- + Das bekannt hohe Qualitätsniveau des Audi A3 setzt sich auch beim Sportback - der fünftürigen Variante mit einem leichten Kombi-Touch - fort. Sowohl Karosserie wie auch Innenraum sind vor-



Trotz der relativ breiten Dachsäulen ist die Sicht im Sportback befriedigend.

züglich verarbeitet, die zum Einsatz kommenden Materialien machen einen sehr hochwertigen Eindruck. Zur Vermeidung von Luftverwirbelungen und somit zur Geräusch- und Verbrauchsreduzierung ist der Motorraum unten geschlossen und der Unterboden weitgehend glattflächig. Auf dem Dach dürfen 75 kg Gepäck transportiert werden, gegen Aufpreis auf einer eng am Dach anliegenden Reling.

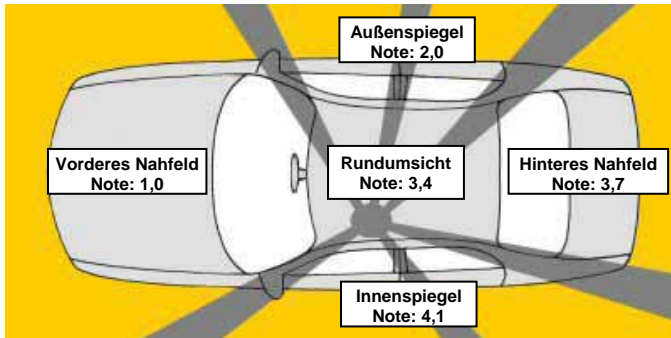
- Die lackierten Stoßfänger wie auch die schmalen Seitenleisten bieten nur wenig Schutz vor kleinen Remplern. Das Not-Reserverad (optional ohne Mehrpreis anstelle eines Reifen-Reparatursets) befindet sich schlecht zugänglich unter der Kofferraum-Abdeckung. Ein vollwertiges Ersatzrad ist nicht zu haben.

Sicht

Note: 2,3

Die Übersicht im A3 Sportback ist zufriedenstellend, wenngleich man das Heck etwas besser abschätzen kann als beim Dreitürer. Sichtbehindernd sind dennoch die breiten Fensterpfosten seitlich und hinten; die Kopfstützen der Rückbank sind im Gegensatz zum Dreitürer weitgehend versenkbar und behindern dadurch die Sicht kaum.

- + Als Extra gibt es Xenonlicht - dann sind auch die audispezifischen Leuchtbänder vorhanden, die als Tagfahrlicht dienen. Dynamisches Kurvenlicht ist eine weitere Option, ebenso die akustische Einparkhilfe. Der selbstabblendende Innenspiegel ist dagegen serienmäßig.
- Enttäuschend in dieser Preisklasse: Heizung für die Außenspiegel muss extra bezahlt werden.



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: 3,1

Der Zustieg ist vorne recht bequem, hinten weniger, da die Türöffnungen schmal und niedrig sind, sodass man den Kopf weit einziehen muss.

- + Mit der Fernbedienung lassen sich nicht nur die Türen ver- und entriegeln, sondern auch die Fenster öffnen und schließen. Für die Heckklappe gibt es einen separaten Knopf.
- Durch die "Safesicherung" kann man im Auto eingesperrt werden.

Kofferraum-Volumen*

Note: 2,7

Das Kofferraumvolumen ist mit 330 l gleich groß wie bei der dreitürigen Variante. Bei umgeklappter Rücksitzbank stehen 640 l Gepäckraum zur Verfügung (gemessen bis zur Fensterunterkante).



Der Kofferraum besitzt die selbe Größe wie das dreitürige Modell und liegt mit 330 l Volumen im klassenüblichen Rahmen.

Kofferraum-Zugänglichkeit

Note: 2,4

Bei vorgeklappter Rücksitzlehne steigt der Boden nach vorn hin etwas an.

- + Die Heckklappe lässt sich leicht öffnen und schließen, die Hände bleiben weitgehend sauber. Der Kofferraum lässt sich leicht beladen und hat (bis zur Fensterunterkante) ein zweckmäßiges Format.
- Die Beleuchtung ist schwach.

Kofferraum-Variabilität

Note: 2,1

Gegen Aufpreis gibt es eine Durchladeluke und zusätzlich einen Skisack. Diverse Gepäcknetze und ein praktischer Wendeladeboden sind weitere Optionen.

- + Die Rücksitzlehne ist serienmäßig asymmetrisch geteilt. Sie lässt sich einfach umklappen, die Kopfstützen können dabei eingesteckt bleiben.
- Es gibt keine Ablagen für kleines Gepäck, die müssen extra bestellt werden.

Innenraum

Note 2,2

Bedienung

Note: 1,8

- + Die Bedienung des A3 Sportback ist einfach und sinnfällig. Die präzise rastenden Schalter sind überwiegend griffgerecht angeordnet, die großen Rundinstrumente optimal abzulesen. Das Navigationssystem funktioniert zuverlässig und lässt sich einfach bedienen. Das griffige Lenkrad ist in der Höhe und längs einstellbar und so dem Fahrer optimal anzupassen. Auch Schalthebel und Pedalerie liegen günstig. Die elektrischen Fenster haben eine Antippfunktion auf- und abwärts, die Schalter liegen aber etwas weit hinten; die Außenspiegel sind serienmäßig elektrisch einstellbar. Vorn und hinten gibt es Leseleuchten.
- Die Bedienelemente der Klimaautomatik (Aufpreis) liegen insgesamt zu weit unten, einzelne Schalter sind nicht auf Anhieb zu finden. Die Fensterheber funktionieren nach einmal Tür öffnen nicht mehr ohne Einschalten der Zündung. Insgesamt gibt es nur wenig Ablagen.



Der Innenraum des A3 Sportback überzeugt durch vorbildliche Funktionalität und herausragende Verarbeitungsqualität.

Raumangebot vorne*

Note: 1,7

- + Vorne finden die Insassen bequem Platz. Der Fahrersitz lässt sich für Personen bis gut 1,95 m Größe zurück schieben. Auch wegen der großen Innenbreite (auch im Beinbereich) empfindet man das Raumgefühl als geräumig.

Raumangebot hinten*

Note: 3,6

- Zwei Mitfahrer sitzen im Fond ausreichend geräumig, die Kniefreiheit reicht für Personen bis zu einer Größe von 1,75 m (Vordersitze für 1,85 m große Personen eingestellt). Zu dritt sitzt man jedoch ziemlich beengt.

Komfort

Note 1,8

Federung

Note: 2,0

- + Das Sportfahrwerk (Reifen: 225/45R17) ist straff abgestimmt, trotzdem kommt der Komfort nicht zu kurz. Lange Bodenwellen werden gut geschluckt, die Relativbewegungen der Karosserie sind gering, der Wagen liegt ruhig auf der Fahrbahn. Nur bei groben Erhebungen (auch bei höherem Tempo) kommen die Stöße ziemlich hart durch. Sehr gering ist die Seitenneigung der Karosserie in Kurven und bei schnellem Richtungswechsel.

Sitze

Note: 1,7

- + Gutes leisten die Sportsitze, die straff gepolstert und dennoch auch auf langen Reisen bequem sind. Sie sind sehr gut konturiert, haben hohe Lehnen. Die Höhe lässt sich über einen weiten Bereich einstellen, sodass kleine wie große Menschen eine ideale Sitzposition finden. Für noch mehr Unterstützung im Kreuz sorgt eine Lendenwirbelstütze mit elektrischer Horizontal- und Vertikaleinstellung, die optional erhältlich ist. Die Rückbank ist nicht ganz so gut gefedert, hat aber ebenfalls eine bequeme, gut konturierte Lehne.
- Über 1,60 Meter große Mitfahrer auf der Rückbank sitzen mit stark angewinkelten Knien und kaum Auflage für die Oberschenkel, da

der Abstand der Sitzfläche zum Boden gering ist.

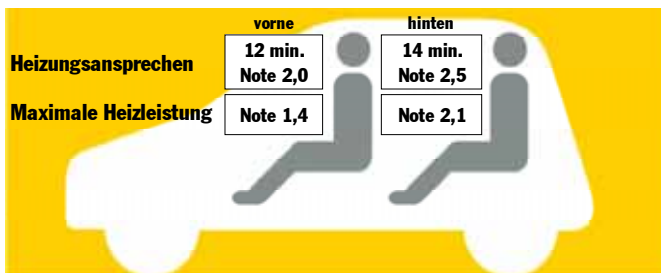
Innengeräusch **Note: 1,8**

- + Das Innengeräusch ist recht niedrig, bei höherer Drehzahl dröhnt der Motor etwas, was aber mit zunehmendem Tempo in der allgemeinen Geräuschkulisse untergeht.

Heizung, Lüftung **Note: 1,5**

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

- + Die Heizung ist vorn wie hinten kräftig, benötigt nicht lange, bis angenehme Temperaturen vorherrschen. Die optional erhältliche Klimaautomatik ermöglicht die getrennte Temperaturwahl für Fahrer und Beifahrer. Für die Heckscheibe gibt es gegen Aufpreis ein Sonnenrollo, das aus der Hutablage geklappt wird.
- Die seitlichen Luftdüsen im Armaturenbrett verursachen Zug im Gesicht, sie lassen sich nicht abstellen.



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

Motor/Antrieb **Note 1,8**

Fahrleistungen* **Note: 2,0**

- + Der drehfreudige 1,4 Liter TFSI-Turbomotor hat auch im unteren Drehzahlbereich genügend Durchzugsvermögen, um ohne Zurückschalten sicher überholen zu können. Die Fahrleistungen sind in allen Situationen mehr als ausreichend.

Laufkultur **Note: 1,5**

- + Der Motor läuft in jedem Drehzahlbereich vibrationsarm und kultiviert.

Schaltung **Note: 1,3**

- + Die Schaltung ist eine Klasse für sich. Die Gänge flutschen durch die präzise geführten Ebenen, die Wege sind kurz. Auch das Einlegen des Rückwärtsganges gestaltet sich problemlos.

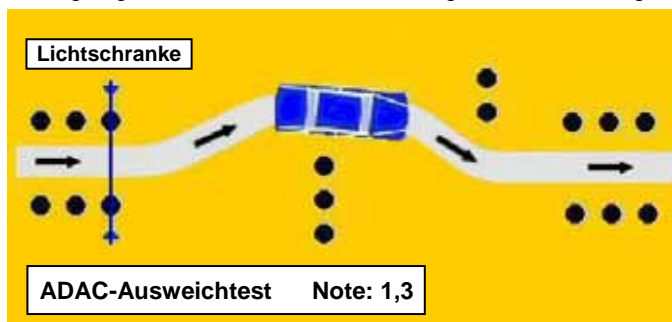
Getriebeabstufung **Note: 2,0**

- + Das Getriebe ist insgesamt lange übersetzt, die Höchstgeschwindigkeit wird bereits im fünften Gang erreicht. Trotzdem kann man auf der Autobahn gut im sechsten Gang fahren, ohne bei kleinsten Steigungen zurück Schalten zu müssen, denn der Motor ist trotz des kleinen Hubraums enorm durchzugstark.

Fahreigenschaften **Note 1,5**

Fahrstabilität **Note: 1,4**

- + Der A3 Sportback fährt sehr richtungsstabil, fährt wie auf Schienen, der Fahrer hat ein sehr sicheres Gefühl. Anteil daran hat auch die Lenkung, die sehr feinfühlig und präzise ist. Die elektronisch geregelte Traktionskontrolle soll für guten Vortrieb sorgen,



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.

wenn die Straße weniger griffig ist. Trotzdem können die Räder bei Gasgeben auf weniger griffiger Straße kurz durchdrehen. Beim ADAC-Ausweichtest fährt das Auto spurtreu durch die Pylonengassen, drängt beim Gegenlenken ganz leicht mit dem Heck nach, das ESP setzt früh ein. Sehr sicheres Fahrverhalten.

Kurvenverhalten **Note: 1,3**

- + Die Kurvenlage ist leicht untersteuernd mit hohen Geschwindigkeitsreserven. Wird eine Kurve mal zu schnell angefahren, hilft hier das ESP eventuelles Ausbrechen zu vermeiden.

Lenkung* **Note: 1,8**

- + Die elektromechanische Servolenkung arbeitet geschwindigkeitsabhängig und spricht schnell und gleichmäßig an, ohne nervös zu wirken, sie ist zudem sehr zielgenau. Zudem ist sie sehr feinfühlig und vermittelt dem Fahrer sehr guten Kontakt zur Fahrbahn. Die Leichtgängigkeit und die direkte Auslegung unterstützen die Handlichkeit beim Rangieren.

Bremse **Note: 1,4**

- + Die Bremse spricht sehr schnell an und lässt sich fein dosieren. Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h sind bis zum Stillstand nur 37 Meter erforderlich (Mittel aus 10 Messungen, halbe Zuladung, Reifen 225/45R17).

Sicherheit **Note 2,4**

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme **Note: 2,3**

- + Das Fahrzeug ist serienmäßig mit ESP und einem Bremsassistent ausgestattet. Rückstrahler warnen bei geöffneten Türen. Gegen Aufpreis werden angeboten: ein Hill-Hold-Assistent, durch diesen automatischen Bremsengriff erleichtert Ihnen das System ein rückrollfreies, komfortables Anfahren an Steigungen. Helle Bi-Xenonscheinwerfer mit dynamischen Kurvenlicht finden sich ebenfalls in der Aufpreisliste. Der Einparkassistent ist eine weitere Option.



Passive Sicherheit - Insassen **Note: 2,5**

Hinten sind die Kopfstützen in der Höhe zwar nur für Personen bis ca. 1,65 m Größe ausgelegt, durch den eher geringen Abstand zum Dach bieten sie aber auch größeren Mitfahrern ausreichend Schutz.

- + Im ADAC-Crashtest erhält der Audi A 3 mit Front-, Seiten- und Kopfairbags sowie speziellen Unterfahrersensoren im Frontbereich mit gerundeten 29 Punkten (12 Frontalcrash, 18 Seitencrash/Pfahlaufprall) glatte 4 Sterne. Ein gutes Ergebnis in dieser Klasse, aber leider kein Spitzenwert. Der Fußgängerschutz erhält 1 von 4 Sternen. Im ADAC-Crashtest verformt sich die Fahrgastzelle kaum. Die Fahrtür lässt sich öffnen und schließen, als sei das Auto nur geparkt worden. Auch gut: Das untere Armaturenbrett ist links und rechts der Lenksäule ausgehöhlt, damit die Knie des Fahrers nicht gegen harte Teile knallen. Dagegen hat man die Lenksäulenverkleidung nicht genug entschärft, was zu Punktabzug führt. Insgesamt bleibt das Verletzungsrisiko jedoch gering. 12 von max. 16 Punkten werden erreicht. Beim Seitencrash (50 km/h) und Pfahlaufprall (30 km/h) verhält sich der Audi so mustergültig, dass er die Höchstpunktzahl ergattert. Besonders gut: der Sitz wird selbst beim Stoß gegen den Pfahl kaum zusammengedrückt. Volle Punktzahl (18) wird erreicht. Die Kopfstützenhöhe vorne reicht für Personen bis ca. 1,85 m Größe, der Horizontalabstand ist gering, sodass sie optimal wirken können. Seitenairbags hinten sind gegen Aufpreis erhältlich.

- An den Klapp-Außengriffen lässt sich zu wenig Zugkraft aufbringen

gen, um die Türen zu öffnen, wenn sie nach einem Unfall verklemmt sind. Für die Rücksitze gibt es keine Angurterinnerung.

Kindersicherheit **Note: 1,5**

- + Auf den hinteren Außensitzen lassen sich Kinder-Rückhaltesysteme weitgehend problemlos auch mittels Isofix befestigen. Die Gurte sind lang genug, die Gurtschlösser fest installiert. Gegen Aufpreis gibt es auch für den Beifahrersitz eine Isofix-Befestigung. Dann lässt sich der Airbag deaktivieren, um auch Babyschalen installieren zu können.
- Der Platz hinten in der Mitte ist für Kindersitze zu schmal.

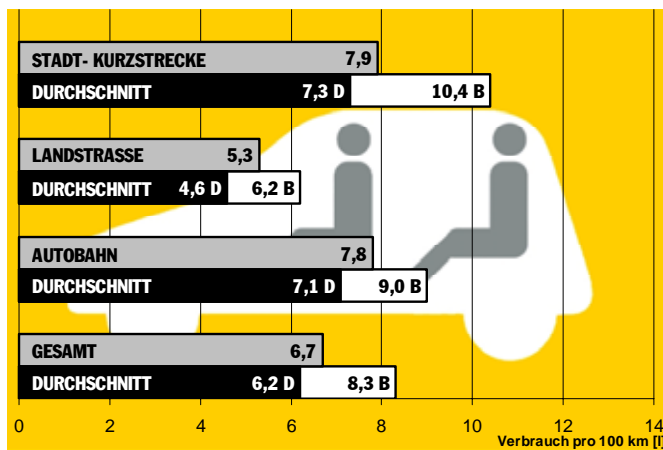
Fußgängerschutz **Note: 4,0**

- Beim simulierten Fußgängerunfall (EuroNCAP) schneidet der Wagen mit einem von vier Sternen schwach ab.

Verbrauch/Umwelt **Note 1,8**

Verbrauch* **Note: 2,8**

Der A3 konsumiert innerorts 7,9 l, außerorts 5,3 l und auf der Autobahn 7,8 l Super auf 100 km. Daraus errechnet sich ein Durchschnittsverbrauch von 6,7 Liter.



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

Abgas **Note: 0,8**

- + Die Schadstoffanteile im Abgas sind sehr gering.

Wirtschaftlichkeit* **Note 3,0**

Betriebskosten **Note: 2,6**

Die Ausgaben für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff.

Werkstatt- und Reifenkosten **Note: 3,4**

Der Audi besitzt eine fahrabhängige Serviceanzeige. Alle 27.500 Kilometer oder spätestens alle zwei Jahre ist laut Audi dabei im Schnitt ein "Longlife-Service" fällig.

- + Der 1,4 l-Motor besitzt eine Steuerkette, die einen oftmals teurer Zahnriemenwechsel überflüssig macht. Die langen Inspektionsabstände versprechen weniger Werkstattaufenthalte. Gemäß eigenen Angaben werden ausschließlich langlebige Wartungs- und Verschleißteile verbaut, zudem gewährt Audi eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.
- Der Longlife-Service ist nur bei Verwendung eines speziellen, teuren Motoröls möglich. Aufgrund der verwendeten Seriengröße befinden sich die Ausgaben für den Reifenersatz im erhöhten Bereich. Die Werkstatt-Stundenpreise sind hoch und verhindern eine bessere Benotung.

Wertstabilität **Note: 2,6**

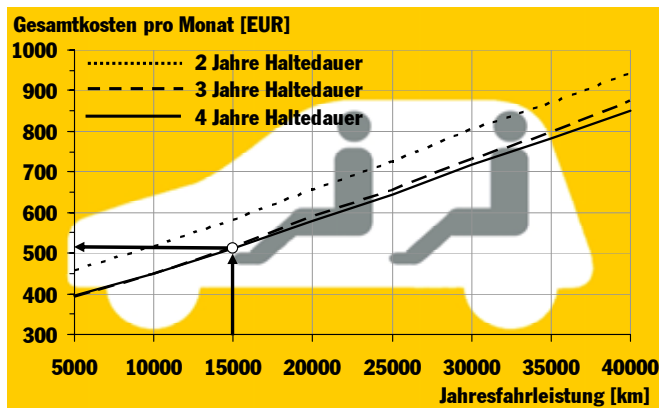
Die Wertbeständigkeit der A3-Limousine mit dem kleinen Motor liegt auf durchschnittlichem Niveau.

Kosten für Neuanschaffung **Note: 4,3**

- Bei der Höhe der Anschaffungskosten gehört das Fahrzeug mit 24.050 € nicht gerade zu den Schnäppchen seiner Klasse.

Fixkosten **Note: 1,7**

- + Die günstigen Typklasseneinstufungen in der Haftpflicht-, Teilsowie Vollkaskoversicherung sorgen für niedrige Versicherungsbeiträge - und eine gute Benotung der Fixkosten.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Autokosten (Beispiel: 511 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

Weitere Motorvarianten **in der preisgünstigsten Modellversion**

Typ	1.6	1.4 TFSI	2.0 TFSI	3.2	S3	1.9 TDI	2.0 TDI	2.0 TDI
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1595	4/1390	4/1984	6/3189	4/1984	4/1896	4/1968	4/1968
Leistung [kW(PS)]	75(102)	92(125)	147(200)	184(250)	195(265)	77(105)	103(140)	125(170)
Max.Drehmoment [Nm]bei U/min	148/3800	200/1500	280/1700	320/2500	350/2500	250/1900	320/1750	350/1750
0-100 km/h[s]	12,1	9,6	7,1	6,2	5,8	11,7	9,6	7,9
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	185	203	238	250	250	187	207	222
Verbrauch pro 100 km [l]	7,6S	6,7S	8,3S	10,2SP	9,2SP	5,3D	5,9D	6,2D
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/16/17	15/16/17	14/20/23	18/22/23	18/22/23	17/17/21	18/19/21	18/20/24
Steuer pro Jahr[Euro]	108	94	135	216	135	293	308	308
Monatliche Gesamt-Kosten[Euro]	498	486	607	818	763	487	508	571
Grundpreis[Euro]	21.250	22.250	27.600	36.200	37.850	24.100	25.250	29.050

Aufbau:

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

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	1390 ccm
Leistung	92 kW (125 PS)
bei	5000 U/min
Maximales Drehmoment	200 Nm
bei	1500 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	225/45R17V
Reifengröße (Testwagen)	225/45ZR17W
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	10,8 m/11 m
Höchstgeschwindigkeit	203 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,6 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3. Gang)	6,0 s
Bremsweg aus 100 km/h	37 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	6,7 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	7,9/5,3/7,8 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test	143 g/km/ 158 g/km
Innengeräusch 130 km/h	67 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4292 mm/1765 mm/1423 mm
Leergewicht/Zuladung	1380 kg/465 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	330 l/640 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	680 kg/1200 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	55 l
Reichweite	820 km
Allgemeine Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre
ADAC-Testwerte <i>kursiv</i>	

Kosten

Monatliche Betriebskosten	139 Euro
Monatliche Werkstattkosten	50 Euro
Monatliche Fixkosten	65 Euro
Monatlicher Wertverlust	257 Euro
Monatliche Gesamtkosten	511 Euro
(vierjährige Haltung, 15000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	15/16/17
Grundpreis	24.050 Euro

Ausstattung

Technik

Antriebsschlupf-Regelung	Serie
Automatikgetriebe	1.750 Euro
Bremsassistent	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht (plus Xenon)	350 Euro°
Parkhilfe, elektronisch	370 Euro°
Reifendruckkontrolle	50 Euro
Reserverad, vollwertig	nicht erhältlich
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht (mit Tagfahrlicht)	870 Euro°

Innen

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/350 Euro
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Audioanlage	Serie
Fahrersitz, höhen-/neigungseinstellbar	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Isofix-Kindersicherungssystem	Serie
Klimaanlage/-automatik	Serie/1.425 Euro°
Lenkrad, höhen-/längseinstellbar	Serie
Navigationssystem	ab 1.075 Euro
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie
Skisack/Durchladeluke	155 Euro

Außen

Außenspiegel, beheizbar	125 Euro
Außenspiegel, elektrisch einstellbar	Serie
Lackierung Metallic	615 Euro°
Schiebe-Hubdach	800 Euro

°im Testwagen vorhanden

Testzeugnis

Technik/Umwelt(Testergebnis)2,0

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

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 Oktober 2008