

## Ford Fiesta 1.6 Ti-VCT Titanium

Fünftüriger Kleinwagen mit Schrägheck (88 kW / 120 PS)

### ADAC Testergebnis

**Note 2,4**

Ford legt den Fiesta neu auf. Das Auto ist je nach Ausstattung um bis zu 5 cm länger, wiegt aber deutlich weniger als das Vorgängermodell. Möglich war das durch eine moderne Karosseriestruktur und festere Stähle. Mit Grund, dass das Crashverhalten nach Euro NCAP mit fünf Sternen so gut ausfällt. In der Ausstattung hat sich dagegen nicht viel getan: es gibt keine längsverschiebbare Rückbank, weder Xenon- noch Kurvenlicht, kein Schiebedach und zumindest mit diesem Motor kein Automatikgetriebe. Der 1,6 Liter-Motor hat nun 120 PS, die mit dem kleinen Auto leichtes Spiel haben und für entsprechend gute Fahrleistungen sorgen. Erkauft werden diese aber auch durch die kurze Getriebeübersetzung, die für die sehr hohen Motordrehzahlen verantwortlich ist. So kratzt die Nadel des Drehzahlmessers bei Autobahnfahrt oft am roten Bereich. Das Getriebe lässt sich leicht schalten, leider aber nur mit fünf Gängen. Fazit: Flott gestylter Kleinwagen ohne herausragende Stärken und Schwächen, kostet 17.000 €. Einiges kommt noch dazu, wie das (teure) Radio, die seitlichen Kopfairbags sowie die elektrischen Fensterheber und die dritte Kopfstütze hinten. **Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** Chevrolet Aveo, Dacia Sandero, Fiat Grande Punto, Honda Jazz, Hyundai Getz, Mazda 2, Mitsubishi Colt, Nissan Micra, Opel Corsa, Peugeot 207, Renault Clio, Seat Ibiza, Skoda Fabia, Suzuki Swift, Toyota Yaris und VW Polo.

- + gute Verarbeitung
- + sichere Straßenlage (ESP)
- + komfortable Federung
- + 5 Sterne beim Crashtest
- + großes Händlernetz
- schlechte Sicht
- hohe Motordrehzahlen
- keine Automatik erhältlich
- kein Xenon erhältlich
- kein Schiebedach erhältlich



### Karosserie/Kofferraum

**Note 2,8**

#### Verarbeitung

**Note: 2,8**

- + Der Fiesta zeigt sich gut verarbeitet, das Qualitätsniveau ist hoch. Die Türspalten verlaufen schmal und ziemlich gleichmäßig, die Türen schließen zwar nicht ganz leicht aber satt. Falze sind sauber umgebördelt und gegen Rosten versiegelt. Das Interieur wirkt aufgeräumt und solide, Kunststoffelemente sehen wertig aus und sind von angenehmer Haptik. Die sauber genähten Polster wirken strapazierfähig. Zum Tanken braucht kein Deckel abgeschraubt zu werden - einfach Klappe auf und Zapfhahn hineinstecken reicht. Außerdem gibt es eine Absicherung gegen Falschbetankung.
- Die Karosseriefanken haben keine Leisten, die beim Parken die Karosserie vor dagegen schlagenden Autotüren schützen könnten. Der Motorraum ist unten offen, so kann Schmutz eindringen, außerdem entstehen verbrauchserhöhende Luftwirbel. Die Türausschnitte sind kaum gegen Straßenschmutz abgedichtet, die Türschweller lackiert und deshalb kratzempfindlich. Bei einer Reifenpanne steht nur ein Reparaturset zur Verfügung, dessen Handhabung schwierig ist. Gegen Aufpreis kann ein vollwertiges Ersatzrad geordert werden, das aber eine Nummer kleiner ist, als das der Fahrbereifung und somit nur Geschwindigkeiten bis höchstens 80 km/h erlaubt. Es fehlt ein Wagenheber. Schiebedach ist nicht zu

haben.  
Sicht

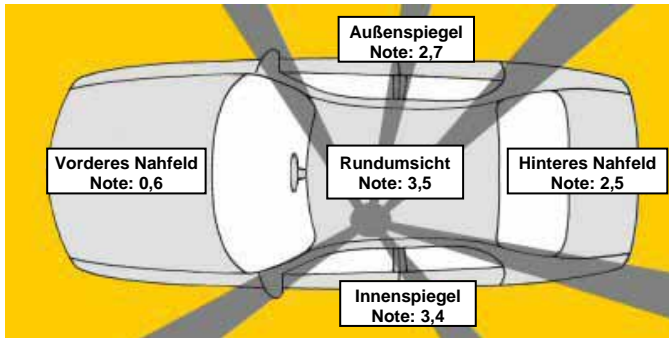
**Note: 2,9**



Die besonders breiten C-säulen schränken die Sicht nach schräg hinten sehr stark ein.

Akustische Abstandssensoren für leichteres Einparken sind gegen Aufpreis zu haben.

- + Nach vorn ist die Sicht gut, dafür sorgt die abfallende Front. Die Außenspiegel sind gegen Beschlagen beheizbar, der Innenspiegel blendet selbsttätig ab.
- Die Übersicht ist dagegen schlecht, der Fahrer kann die Front nicht sehen, die Abmessungen der Karosserie nur errahnen. Die feinen Heizdrähte der elektrischen Frontscheibenheizung (Aufpreis) erzeugen bei Dunkelheit störende Lichtreflexe. Das Wischerfeld ist klein, viel Fläche bleibt ungewischt. Die Rundumsicht ist auch mäßig, die schrägen Pfosten der Frontscheibe sind im unteren Bereich breiter, die kleinen Dreiecksfenster bringen kaum Verbesserung. Besonders sichtbar sind aber die C-Säulen, deshalb sieht man beim Blick nach rechts hinten sehr wenig und kann beim Abbiegen leicht einen Radler oder ein anderes Auto übersehen. Es sind weder Xenon- noch Kurvenscheinwerfer zu haben, noch ist Abbiegelicht erhältlich.



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**

Vorne steigt man passabel ein und aus. Die breiten Türen öffnen weit, wegen der geringen Rahmenhöhe muss man jedoch aufpassen, dass man sich nicht den Kopf anschlägt. Hinten ist der Einstieg recht unbequem. Die Türen sind schmaler, die Höhe noch geringer, die Gefahr des Kopfanstoßens also noch größer. Hinzu kommt der knappe Abstand zwischen Vordersitze und Rücksitze (je nach Vordersitzeinstellung mehr oder weniger). Die Fernbedienung für die zentrale Türverriegelung ist serienmäßig, die drei unbeleuchteten Knöpfe können aber leicht verwechselt werden. Die Türaufhalter sind kräftig genug.

- + Mit dem optional erhältlichen Key Free-System können die Vordertüren per Knopfdruck am Türgriff auf- und abgesperrt werden. Nach dem Aussteigen bleiben die Scheinwerfer noch eine kurze Zeit eingeschaltet und beleuchten den Weg.

### Kofferraum-Volumen\*

**Note: 2,7**



Mit 260 l Volumen fällt der Kofferraum um 20 l kleiner aus als beim Vorgänger.

Das Kofferraumvolumen ist mit 260 l für die Klasse noch durchschnittlich groß, auch wenn er um 20 l kleiner ist als beim Vorgänger. Unter der Bodenplatte befindet sich eine voluminöse Ablage aus Styropor, die wertvollen Platz vergeudet. Wird die Rücksitzbank vorgeklappt, stehen wie beim Vorgängermodell 585 l zur Verfügung (gemessen bis zur Fensterunterkante).

### Kofferraum-Zugänglichkeit

**Note: 2,8**

- + Die Kofferraumklappe lässt sich sehr leicht öffnen und schließen, die Hände bleiben sauber. Sie öffnet weit, so dass sich selbst große Menschen den Kopf nicht stoßen sollten. Durch die große Ladeöffnung passen auch sperrige Dinge. Das Format des Kofferraums ist (bis zur Fensterunterkante) zweckmäßig.
- Die Bordwand ist recht hoch (besonders innen), so muss das Gepäck beim Ein- und Ausladen weit angehoben werden. Mit Vorklappen der Rücksitzlehne entsteht eine Stufe, die beim nach vorne Schieben des Gepäcks stört. Die Kofferraumbeleuchtung ist sehr schwach. Der Nadelfilzboden ist schwierig zu säubern, kann aber herausgenommen werden.

### Kofferraum-Variabilität

**Note: 3,0**

- + Die Rücksitzlehne ist asymmetrisch geteilt, die Kopfstützen können beim Klappen eingesteckt bleiben.
- Beim Zurückklappen der Rücksitzlehnen können die Gurtbänder eingezwickelt werden. Es fehlen Ablagen für kleines Einkaufsgepäck.

## Innenraum

**Note 2,6**

### Bedienung

**Note: 2,4**

- + Die zu Fahren wichtigsten Schalter und Hebel sind sinnvoll angeordnet, man kommt schnell zurecht. Das (dünne) Lenkrad hat einen weiten Einstellbereich in Längsrichtung und Höhe, der Schalthebel liegt gut zur Hand. Die Instrumente sind klar gezeichnet und befinden sich optimal im Sehfeld des Fahrers. Mit dem Bordcomputer sind Momentan- und Durchschnittsverbrauch abrufbar. Die Außenspiegel lassen sich elektrisch einstellen (allerdings unbeleuchtet). Die Wischer und das Fahrlicht schalten sich automatisch ein.
- Der Motor muss mit einem extra Druckknopf gestartet werden, was eher umständlich ist. Gegen Aufpreis gibt es das schlüssellose Startsystem (Key Free-System), dann kann man dabei den Zündschlüssel in der Tasche lassen. Mit diesem System lässt sich der Motor nicht mehr starten, wenn man ohne Fernbedienung weitergefahren ist und z. B. zum Tanken angehalten hat. Die vielen Tasten der silbernen glänzenden Bedieneinheit in der Mitte des Armaturenbrettes sind unübersichtlich und können leicht verwechselt werden. Weiter unten befindet sich die Bedieneinheit für die Heizung. Temperatur und Gebläse lassen sich gut bedienen, nicht aber die Schalter für Luftverteilung, Umluft und beheizbare Heckscheibe, mit den kleinen Piktogrammen. Auch die kleinen Tasten im Lenkrad können leicht verwechselt werden (von Brillenträgern schlecht zu sehen, weil zu nah). Die Fensterschalter sind zu weit hinten angeordnet, so dass man die Hand weit biegen muss. Wie bei allen Fordmodellen lassen sich auch beim neuen Fiesta der Heckwischer und die Wisch-/Waschautomatik unüblich



Die Verarbeitungsqualität kann ohne wenn und aber überzeugen, die Funktionalität erreicht nicht ganz dieses Niveau.

und eher umständlich einschalten. Die Fensterheber funktionieren nur mit Zündung, hinten kosten die elektrischen Helfer Aufpreis. Es gibt keine Halter für Wasserflaschen. Das Handschuhfach hat keine Beleuchtung. Hinten fehlt eine Innenbeleuchtung.

**Raumangebot vorne\* Note: 2,0**

- + Der Platz vorn hat sich gegenüber dem Vorgänger-Modell nicht verändert: Der Fahrersitz lässt sich für Personen bis zu einer Größe von gut 1,90 m zurück schieben, Kopffreiheit ist üppig vorhanden. Zusammen mit der enormen Innenbreite sorgt das für ein großzügiges Raumgefühl.

**Raumangebot hinten\* Note: 3,6**

Hinten sitzt man ziemlich tief, das kommt der Kopffreiheit zu Gute, die wie beim Vorgänger für gut 1,85 m große Mitfahrer ausgelegt ist. Unverändert ist auch die Innenbreite, die für zwei Personen ausreicht, nicht aber für drei. Die Kniefreiheit ist dagegen knapper geworden, über 1,70m Körpergröße sollte man nicht haben (Vorgängermodell 1,85 m).

**Komfort Note 2,4**

**Federung Note: 2,3**

- + Die Abstimmung der Federung und Dämpfung ist ausgewogen, mit leichter Tendenz zu weich. Meist werden die Unebenheiten der Fahrbahn gut geschluckt, liegt der Wagen ruhig auf der Straße. Nur gelegentlich kommen kurze Erhebungen stärker durch und schwingt der Aufbau stärker nach. Die Seitenneigung in Kurven und die Wankbewegungen bei schnellem Richtungswechsel sind deutlich vorhanden, liegen aber noch im Rahmen.

**Sitze Note: 2,1**

- + Die Vordersitze sind bequem gepolstert und bieten dennoch festen Halt, der Rücken wird genügend unterstützt. Der Fahrersitz hat eine Höheneinstellung mit einem enorm weiten Bereich, sodass kleine wie sehr große Personen eine entspannte Sitzposition finden dürften. In der Lehne befindet sich eine Einwege-Lordosenstütze. Die Rückbank ist ebenfalls ziemlich bequem gepolstert, die Lehne hat eine angenehme Schräge.
- Erwachsene sitzen hinten mit nach oben ragenden Knien und sehr wenig Unterstützung für die Oberschenkel, weil die Sitzfläche wenig Abstand zum Boden hat. Manch Mitfahrer drückt auch die harte Kopfstütze am Hals. Mit den optional erhältlichen Kopf-Airbags gibt es hinten keine Haltegriffe (ohne Airbags ist ein Griff vorhanden).

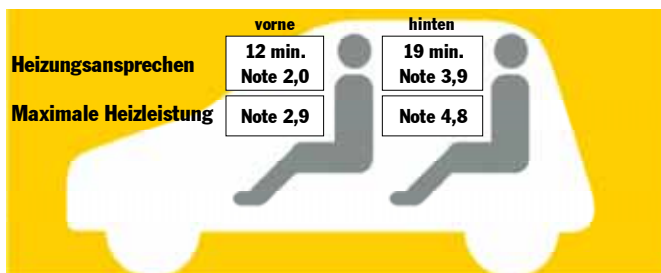
**Innengeräusch Note: 3,0**

Der Motor (Auspuff) ist ziemlich laut und nicht dröhnfrei. Trotzdem liegt bis Tempo 130 der Geräuschpegel noch im Rahmen. Das ändert sich bei hoher Geschwindigkeit, wenn der Motor gegen 6000 Umdrehungen dreht und ziemlichen Lärm entwickelt.

**Heizung, Lüftung Note: 2,8**

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

- + Vorn braucht die Heizung nicht lange, bis angenehme Temperaturen erreicht sind, selbst bei klirrender ist die Heizwirkung passabel. Die Klimaanlage ist Serie, mit automatischer Temperaturregelung kostet sie Aufpreis. Sitzheizung ist ebenfalls eine Option.
- Hinten dagegen ist die Heizung schwach, benötigt auch viel Zeit, bis halbwegs angenehme Temperaturen erreicht sind.



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

**Motor/Antrieb Note 2,3**

**Fahrleistungen\* Note: 1,7**

- + Der 1,6 Liter Motor ist mit 120 PS für das kleine Auto ziemlich stark, was für entsprechend gute Fahrleistungen sorgt. Mit Anteil

daran hat die kurze Getriebeübersetzung und die entsprechend hohen Drehzahlen, die die offensichtliche Durchzugsschwäche kaschieren.

**Laufkultur Note: 3,0**

Der Motor läuft meist genügend kultiviert, Rauigkeit ist nicht festzustellen, nur gelegentlich leichtes Dröhnen.

**Schaltung Note: 2,3**

- + Die Gänge sind gut geführt und lassen sich sehr leicht wechseln, die Wege sind angenehm kurz.
- Bei schnellem Einlegen des Rückwärtsganges kracht es gelegentlich im Getriebe.

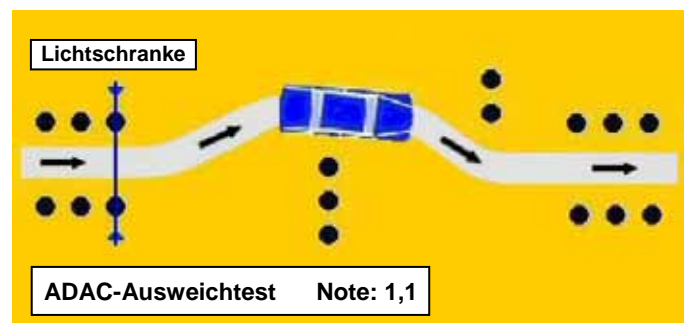
**Getriebeabstufung Note: 3,0**

Die Anschlüsse beim Schalten passen, der Motor kann sein Temperament vollends entwickeln. Allerdings ist das Drehzahlniveau insgesamt hoch, vor allem, wenn man auf der Autobahn fährt. Ein sechster Gang wäre wünschenswert.

**Fahreigenschaften Note 2,1**

**Fahrstabilität Note: 1,7**

- + Die Richtungsstabilität ist recht gut, der Fiesta hält tadellos seinen Kurs. Spurrillen und Fahrbahnverwerfungen beindrucken wenig. Nur reagiert der Wagen ziemlich hektisch, wenn mit der wenig gefühlvollen, bei hohem Tempo zu leichtgängigen Lenkung korrigiert wird. Ist die Fahrbahn weniger griffig, hilft die serienmäßige Schlupfkontrolle, dass die Räder beim Beschleunigen nicht so stark durchdrehen. ADAC-Ausweichtest: Hier zeigt sich der kleine Ford mustergültig, durchfährt die Pylonengasse neutral mit wenig Lenkaufwand. Sehr agil und sicher, lediglich nach dem letzten Gelenken ist ein leichter Gegenpendler festzustellen.



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: 2,7**

- + Leicht untersteuernd und sicher umrundet der neue Fiesta die Kurven, die möglichen Kurventempi sind passabel. Dabei neigt sich die Karosserie in Maßen. Wegen der Gefühllosigkeit der Lenkung wird jedoch dem Fahrer kaum mitgeteilt, wo die Grenzen liegen. Immerhin, wenn die Kurve zu schnell angefahren wird, regelt zuverlässig das ESP und hilft ihm dabei, nicht von der Fahrbahn abzukommen.

**Lenkung\* Note: 2,9**

Die Lenkung spricht recht gut an, selbst wenn das Tempo höher ist; sie ist weitgehend zielgenau. Störend ist jedoch die Gefühllosigkeit und bei hohem Tempo die übertriebene Leichtgängigkeit, die den Fahrer darüber im Unklaren lässt, wie weit er einlenken soll und wo die Haftgrenzen sind. Die leichte Auslegung hilft beim Rangieren auf wenig Raum, der etwas große Wendekreis dagegen weniger.

**Bremse Note: 1,1**

- + Die Bremse spricht schnell an und lässt sich fein dosieren, die Spurstabilität bei plötzlicher und starker Abbremsung ist passabel (hier merkt man die weiche Federung). Bei einer Vollbremsung aus 100 km sind nur 36,5 m Bremsweg erforderlich, bis das Fahrzeug steht (Mittel aus 10 Bremsungen, halbe Zuladung, Serienreifen).

## Sicherheit

Note 2,2

### Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme Note: 2,6

- + Mit dem Schleuderschutz (ESP) und dem elektronischen Bremsassistent (EBA) besitzt der Fiesta die wichtigsten Assistenzsysteme für die aktive Sicherheit. Die Bremslichter sind mit LED-Technik ausgestattet. Bei einer Notbremsung schaltet sich automatisch die Warnblinkanlage ein.
- Der Kraftstoff-Einfüllstutzen befindet sich auf der gefährlichen linken, dem Verkehr zugewandten Seite. Geöffnete Türen haben keine Rückstrahler.

### Passive Sicherheit - Insassen Note: 1,6

- + Ausgestattet ist der Wagen neben Front- und Seitenairbags mit einem Fahrer-Knieairbag. Durchgehende Vorhang-Kopfairbags sind gegen Aufpreis zu haben. Die vorderen Kopfstützen reichen in der Höhe für Personen bis zu einer Größe von 1,85 m. Der horizontale Abstand zum Kopf ist knapp, das sorgt für hohes Schutzpotenzial beim Heckaufprall. Die Kopfstützen der Rückbank sind zwar wesentlich niedriger, reichen aber in der Höhe. Auch sie haben knappe Abstände zum Kopf. An den stabilen Türgriffen lässt sich hohe Zugkraft aufbringen; so kann man nach einem Unfall verklemmte Türen öffnen.
- Obwohl die Rückbank dreisitzig ist und auch drei Gurtsysteme aufweist, gibt es serienmäßig nur zwei Kopfstützen. Für den Beifahrersitz und die Rücksitzplätze fehlen akustische Angurterinnerungen.

### Kindersicherheit Note: 2,6

- + Auf den äußeren Plätzen der Rückbank finden Kinderrückhaltesysteme mit den Anschnallgurten stabilen Halt, auch die Befestigung mit dem Isofix-System ist möglich. Der Platz in der Mitte ist für einen Kindersitz zu schmal. Für den Beifahrersitz kostet die Möglichkeit der Isofix-Montagepunkte extra.
- Auf dem Beifahrersitz sind keine rückwärts gerichteten Kindersitze erlaubt, weil sich der Frontairbag nicht abschalten lässt. Für diesen Platz ist kein Isofix-System erhältlich. Unverständlich: Nur der Fahrer hat an seinem Türfenster einen Einklemmschutz.

### Fußgängerschutz Note: 3,0

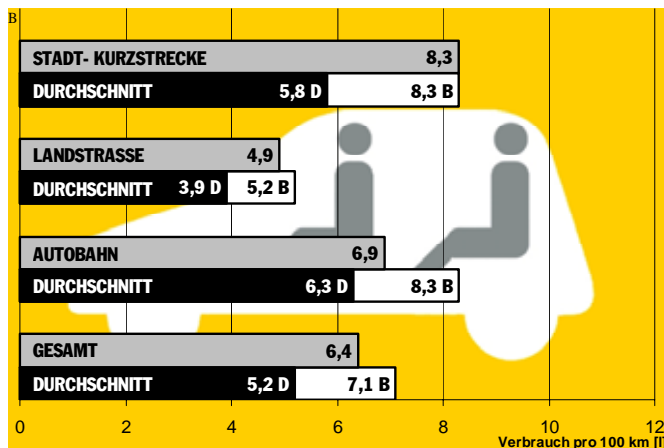
Die Karosserie ist im vorderen Bereich weitgehend glattflächig, das Gefahrenpotenzial bei Unfällen mit Fußgängern moderat. Die Frontpartie ist nachgiebig, harte Teile unter der Motorhaube haben einen gewissen Abstand, die Wischerachsen sind von der Motorhaube verdeckt.

## Verbrauch/Umwelt

Note 2,1

### Verbrauch\* Note: 3,3

Der Verbrauch beträgt im Mittel 6,4 l Super auf 100 km, das ist durchschnittlich. Im Einzelnen: innerorts 8,3 l, außerorts 4,9 l und auf der Autobahn 6,9 Liter.



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

### Abgas Note: 0,9

- + Die Schadstoffanteile im Abgas sind sehr niedrig.

## Wirtschaftlichkeit\* Note 4,4

### Betriebskosten Note: 3,4

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

### Werkstatt- und Reifenkosten Note: 3,8

Für eine Beurteilung liegen uns noch keine (endgültigen) Daten des Herstellers vor - die Berechnung der Werkstattkosten basiert auf Erfahrungswerte.

- + Seit September 2007 gewährt nun auch Ford eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

### Wertstabilität Note: 4,9

- Dem Fiesta 1.6 kann aufgrund der starken Motorisierung sowie seines sehr individuellen Charakters nur eine niedrige Wertstabilität prognostiziert werden. Er wird sich nur schwer wieder an den Mann bringen lassen.

### Kosten für Neuanschaffung Note: 3,8

Der Anschaffungspreis ist nicht gerade günstig. Der Käufer muss für den Kleinwagen tief in die Tasche greifen.

### Fixkosten Note: 3,6

Den höheren Betriebskosten stehen beim Benziner niedrigere fixe Ausgaben für die Steuer gegenüber. Während der Beitrag für die Teilkaskoversicherung noch im Rahmen liegt, schätzt die ungünstig hohe Einstufung in der Vollkasko- und besonders in der Haftpflichtversicherung negativ zu Buche.

## Die Motorvarianten

### in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.25	1.25	1.4	1.6 Ti-VCT	1.6 TDCi	DPF
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1242	4/1242	4/1388	4/1596	4/1560	4/1560
Leistung [kW(PS)]	44(60)	60(82)	71(96)	88(120)	66(90)	66(90)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	109/3600	114/4200	128/4200	152/4050	212/2000	212/2000
0-100 km/h[s]	16,9	13,3	12,2	9,9	11,9	11,9
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	152	168	175	193	175	175
Verbrauch pro 100 km [l]	5,9S	6,2S	6,3S	6,4S	4,8D	4,8D
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/15/15	16/16/16	18/17/16	18/19/19	18/17/18	18/17/18
Steuer pro Jahr [Euro]	87	87	94	108	247	247
Monatliche Gesamt-Kosten [Euro]	367	380	417	469	399	399
Grundpreis [Euro]	12.000	12.750	14.000	17.000	15.500	15.500

#### 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	1596 ccm
Leistung	88 kW (120 PS)
bei	6000 U/min
Maximales Drehmoment	152 Nm
bei	4050 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	195/50R15
Reifengröße (Testwagen)	<b>195/50R15H</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Trommel
Wendekreis links/rechts	<b>10,75 m/10,5 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	193 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,9 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3. Gang)	<b>5,8 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	<b>36,5 m</b>
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	<b>6,4 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>8,3/4,9/6,9 l</b>
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Herstellerangabe/Test	139 g/km/ <b>144 g/km</b>
Innengeräusch 130 km/h	<b>71 dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	3950 mm/1722 mm/1481 mm
Leergewicht/Zuladung	<b>1105 kg/395 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>260 l/585 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	n.b.
Dachlast	n.b.
Tankinhalt	45 l
Reichweite	<b>700 km</b>
Allgemeine Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte *kursiv*

## Kosten

Monatliche Betriebskosten	<b>136 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten(geschätzt)	<b>48 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>77 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>228 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>489 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/19/19
Grundpreis	17.000 Euro

## Ausstattung

### Technik

ABS	Serie
Antriebsschlupf-Regelung	Serie
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Bremsassistent	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Parkhilfe, elektronisch (hinten)	355 Euro°
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Reserverad, vollwertig (kleinere Dim.)	50 Euro
Servolenkung	Serie
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie

### Innen

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	255 Euro
Audioanlage	805 Euro°
Fahrersitz, höhen-/neigungseinstellbar	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie/150 Euro°
Isofix-Kindersicherungssystem	Serie
Klimaanlage/-automatik	Serie/300 Euro°
Lenkrad, höhen-/längseinstellbar	Serie
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie
Skisack/Durchladelupe	nicht erhältlich
Zentralverriegelung	Serie

### Außen

Außenspiegel, beheizbar	Serie
Außenspiegel, elektrisch einstellbar	Serie
Lackierung Metallic	420 Euro°
Nebelscheinwerfer	Serie
Schiebe-Hubdach	nicht erhältlich

°im Testwagen vorhanden

## Testzeugnis

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

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