

Alfa Romeo MiTo 1.6 JTD Multijet 16V Turismo (DPF)

Dreitüriger Kleinwagen mit Schrägheck (88 kW / 120 PS)

ADAC Testergebnis

Note 2,3

Alfa hat seine Modellpalette nach unten erweitert. Der MiTo basiert auf der Plattform des Fiat Grande Punto und soll als dreitüriges Lifestyle-Auto die Alfisti anlocken sowie Mini & Co. Konkurrenz machen. Formal setzt der Sprössling Maßstäbe und auch hinsichtlich Sicherheit ist der kleine ganz groß: sieben Airbags schützen die Insassen bei einem Crash und damit dieser möglichst nicht passiert, befinden sich beeindruckende Dinge an Bord, wie VDC, ABS, ASR, HBA, CBC, DST und EBD. Dazu noch eine Differenzialsperre und ein Hillholder. Leider fährt der MiTo nicht ganz so fantastisch wie er aussieht, ist in vielen Dingen nur Mittelmaß. Das Fahrwerk ist deutlich straff abgestimmt, holpert gelegentlich über die Unebenheiten hinweg, die Kurvenlage ist tadellos. Einzigartig ist der Schalter, mit den Umstellmöglichkeiten auf Dynamik, Normal und Allweg. Der ab 3000 Umdrehungen ziemlich brummige Dieselmotor ist kräftig, verhilft dem MiTo trotz des hohen Gewichts zu ordentlichen Fahrleistungen. Dabei hält er sich beim Spritkonsum zurück und ist mit einem Filter bestückt, der die gesundheitsgefährdenden Diesel-Rußpartikel von der Umwelt fern hält. Gekoppelt ist er mit einem gut abgestuften Sechs-Gang-Schaltgetriebe. Endlich ist es Fa. Alfa Romeo auf Anhieb gelungen, in einem Auto den Fahrersitz so tief zu platzieren, dass auch Personen über 1,70 m Größe entspannt sitzen. Fazit: ein typischer Alfa mit toller Optik, technisch mit allem Wichtigen ausgerüstet. Der Preis: knapp 20.000 €. **Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** Fiat 500, Mini.

- + körpergerechte Vordersitze
- + elektronische Fahrwerkshilfen
- + hohe passive Sicherheit
- + niedriger Verbrauch
- + Diesel-Rußpartikelfilter
- Kofferraum klein und schlecht zugänglich
- hinten enges Sitzen
- schwache Heizung
- kaum Werkstätten
- teuer



Karosserie/Kofferraum

Note 3,0

Verarbeitung

Note: 3,0

- + Verarbeitung und Finish der Karosserie machen einen überwiegend guten Eindruck, Spalten an den leicht schließenden Türen und Klappen sind zwar nicht besonders gleichmäßig aber gering. Der Karosserie-Unterboden ist im vorderen Bereich glattflächig, das hält den Motor sauber und reduziert kraftstoff erhöhende Luftwirbel. Kunststoffelemente im Innenraum sitzen passgenau und sind von angenehmer Haptik, die Sitzpolster sehen strapazierfähig aus.
- Die Karosserieflanken haben keinen Schutz vor Beschädigungen durch dagegenschlagende Autotüren und die "Stoßfänger" sind in der Wagenfarbe lackiert und kratzempfindlich. Dadurch sind teure Reparaturen vorprogrammiert. Die Türausschnitte neigen zu star-

ker Verschmutzung, weil Abdichtungen nach außen fehlen. Der Tankverschluss muss umständlich mit dem Schlüssel auf- und abgesperrt werden. Als Reserverad ist nur ein schmales Notrad vorhanden, mit dem man mit höchstens 80 km/h bis zur nächsten Werkstatt fahren darf.

Sicht

Note: 3,3

Die Karosserie ist recht unübersichtlich, vorn hindert den Fahrer das hoch abschließende Armaturenbrett, die Fahrzeugfront zu sehen, beim Blick nach hinten stört das hoch angesetzte Heckfenster. Immerhin können die rückwärtigen Kopfstützen fast vollständig versenkt werden. Gegen Aufpreis gibt es akustische Abstandssensoren, die das Einparken leichter machen. Die Wischerleistung ist recht gut, nur knackt das Gestänge am Umkehrpunkt.

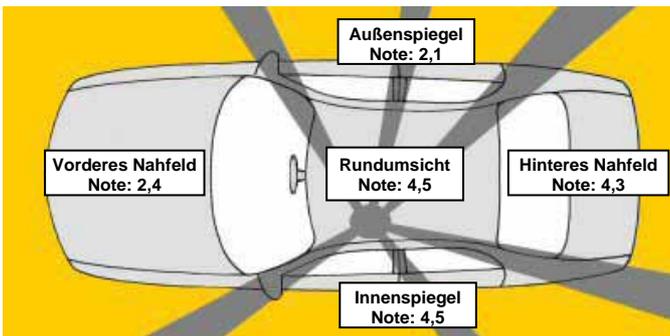
- + Gegen Aufpreis sind Bi-Xenon-Scheinwerfer mit Waschanlage zu



Die besonders breiten C-Säulen schränken die Sicht nach schräg hinten erheblich ein.

haben, Nebelscheinwerfer finden sich ebenfalls in der Aufpreisliste. Der selbstabblende Innenspiegel ist eine weitere Option.

- Die vorderen und seitlichen Pfosten sind sehr massiv ausgeführt und sichtbehindernd. Richtig schlecht sieht man aber nach schräg hinten, wegen der besonders breiten C-Säulen. Da kann es leicht passieren, dass man beim Abbiegen einen anderen Verkehrsteilnehmer übersieht. Die Heizungsschlitze spiegeln sich in der Windschutzscheibe.



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: 3,0

- + Vorn ist der Zustieg passabel, die breiten Türen öffnen weit (wenn genügend Platz zum Nachbarauto vorhanden ist). Allerdings kann man sich leicht am niedrigen Türrahmen den Kopf stoßen.
- + Die Türen lassen sich mit der Fernbedienung auf- und absperren. Nach dem Aussteigen bleiben die Scheinwerfer noch ein kurze Zeit eingeschaltet und beleuchten den Weg.
- Die drei Tasten der Fernbedienung kann man zu leicht verwechseln. Trotz der Einstieghilfe steigt man hinten wenig bequem ein, denn der Durchstieg bleibt eng. Zum Aussteigen muss man sich aus dem Sitz hochwuchten, kann sich dabei nirgendwo festhalten, denn es fehlen Griffe im Dach und der davor befindliche Sitz klappt und rutscht schnell wieder zurück. Wenn das Auto dann

noch an einer Steigung steht, muss man anschließend gegen die immer wieder zuklappende Tür ankämpfen.



Selbst mit der Einstieghilfe bleibt der Zu- und Ausstieg hinten beschwerlich.

Kofferraum-Volumen*

Note: 2,6

250 l fasst der Kofferraum, das liegt gerade noch im durchschnittlichen Rahmen. Bei umgeklapptem Rücksitz sind es 645 l (gemessen bis zur Fenster-Unterkante).



Mit 250 l Volumen ist der Kofferraum in dieser Fahrzeugklassen von durchschnittlicher Größe.

Kofferraum-Zugänglichkeit

Note: 3,9

- + Das Format des Kofferraums ist zweckmäßig. Die Heckklappe öffnet weit, das kantige Schloss ragt aber doch bedrohlich weit hervor.
- Zum Anheben der Klappe fehlt ein Griff. Das Gepäck muss über eine hohe Bordwand ein- und ausgeladen werden. Bei vorgeklapptem Rücksitz stört am Boden eine Stufe.

Kofferraum-Variabilität

Note: 3,0

- + Die klappbare Rücksitzbank ist asymmetrisch geteilt.
- Vor- und Zurückklappen der Rücksitzbank ist wegen der schlechten Zugänglichkeit umständlich, außerdem ist viel Kraft erforderlich. Wenn die Rückbank vorgeklappt ist, reduziert sich der Längseinstellbereich der Vordersitze. Für kleine Utensilien fehlen Ablagen.

Innenraum

Note 2,7

Bedienung

Note: 2,8

- + Die wichtigsten Hebel und Schalter sind leicht zu bedienen und an gut zugänglicher Stelle, man kommt bereits nach kurzer Eingewöhnung gut zurecht. Die Instrumente (mit den spiegelnden Gläsern) sind klar gezeichnet und liegen in der Sichtebeine des Fahrers. Das Lenkrad lässt sich optimal in Reichweite und Höhe einstellen. Beim Halt an einer Steigung hindert der Hillholder für die Zeit des Gangeinlegens und Losfahrens das Auto am Zurückrollen. Die hochwertige Audioanlage mit CD/MP3-Player und 6 Lautsprechern liegt weit oben im Blickfeld, zudem lässt sie sich mit Tasten im Lenkrad einstellen (Sender halten nicht gut). Es gibt serienmäßig ein Tagfahrlicht. Die elektrischen Fensterheber sind Serie und haben Antipp-Funktion, hinten können die Fenster nicht geöffnet werden. Die Außenspiegel werden elektrisch eingestellt. Kontroll- und Warneinrichtungen informieren über die wichtigsten Funktionen, der Tripcomputer zeigt Momentan- und Durchschnittsverbräuche an.
- Die Pedale haben zu wenig Abstand vom Boden. Die Klimaregler befinden sich weit unten, die Einstellungen werden auf einem schlecht sichtbaren Display angezeigt. Ebenso befinden sich die Tasten für Umluft und Heckscheibenheizung außerhalb des Fahrer-Sichtbereichs. Zum Einschalten des Wischers muss man die Hand vom Lenkrad nehmen. Das optional erhältliche Navigationssystem ist langwierig und sehr kompliziert einzustellen. Es gibt kaum Ablagen, das kleine Handschuhfach ist bereits mit der Bedienungsanleitung ausgefüllt. Am Lordosen-Einsteller kann nur bei offener Tür gedreht werden. Die Gurte liegen weit hinten und sind so zum Anlegen schwer zugänglich. Hinten fehlt eine Beleuchtung. Die Fensterheber funktionieren nur mit Zündung.



Die Verarbeitung des Innenraums ist weitgehend gut gelungen. Die Funktionalität des Fahrerplatzes erreicht dagegen nur Mittelmaß.

Raumangebot vorne*

Note: 1,7

- + Vorne sitzt man geräumig, die Kopffreiheit ist üppig. Der Fahrersitz lässt sich für Personen bis ca. 2,00 m Größe zurückschieben.

Raumangebot hinten*

Note: 4,3

- Hinten geht's deutlich enger zu. Mitfahrer über 1,70 m Größe haben Kniekontakt zur Vorderlehne (Vordersitz für 1,85 m große Person eingestellt). Hinzu kommt die kaum vorhandene Kopffreiheit zum seitlich nach unten gezogenen Dach.

Komfort

Note 2,9

Federung

Note: 2,9

- Federung und Dämpfung des Fahrwerks sind passabel abgestimmt, tendieren deutlich in Richtung straff. Dennoch werden die meisten Unebenheiten ausreichend geschluckt, liegt der Wagen ruhig auf der Straße. Kurze Vertiefungen und Bodenwellen dringen allerdings stärker durch, versetzen Auto und Insassen in harte Hüpfbewegungen. Die Seitenneigung in Kurven, sowie die Wankbewegungen bei schnellem Richtungswechsel sind recht niedrig.

Sitze

Note: 2,2

- + Die Vordersitze haben hohe Lehnen, sind ziemlich straff gepolstert und bieten festen Halt. Der Fahrersitz lässt sich sehr tief stellen, sodass auch große Personen eine entspannte Sitzposition finden dürften. In der Lehne befindet sich eine Einwege-Lordosenstütze. Auch hinten sitzt man ziemlich entspannt, die Polsterung ist zwar etwas dünn aber doch ausreichend bequem.
- An keinem der fünf Sitzplätze ist ein Haltegriff angebracht.

Innengeräusch

Note: 3,5

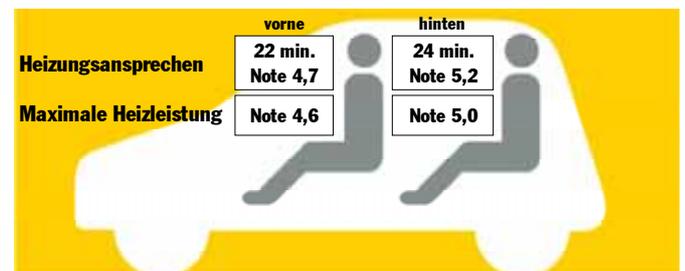
- Das kernige Motorgeräusch wird überwiegend als unaufdringlich empfunden. Erst über 3000 Umdrehungen pro Minute stören Brummfrequenzen. Bei hohem Tempo gesellen sich dazu noch Windgeräusche. Bei vorgeklapptem Rücksitz sind die Abrollgeräusche der Reifen wenig gedämpft.

Heizung, Lüftung

Note: 3,8

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

- + Mit der optionalen Klimaautomatik können sich Fahrer und Beifahrer die Temperatur und die Luftverteilung unabhängig einstellen. Ein Pollenfilter, der vor allem Allergiker erfreuen dürfte, ist serienmäßig an Bord.
- Die Heizung ist schwach, es dauert sehr lange (hinten noch länger als vorn) bis halbwegs angenehme Temperaturen erreicht sind. Die Luft lässt sich nur grob verteilen.



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

Motor/Antrieb

Note 1,7

Fahrleistungen*

Note: 0,9

- + Der neue 1,6-Liter-Dieselmotor leistet 120 PS und sorgt mit seinen

320 Nm Drehmoment (im Dynamic-Modus) für enormes Durchzugvermögen. So kann meist gut überholt werden, ohne Zurückschalten zu müssen und lassen sich auch hohe Autobahntempo realisieren. Einzig allein störend ist die leicht verzögerte Gasannahme beim Anfahren, wenn der Motor noch kalt ist.

Laufkultur

Note: 2,0

- + Insgesamt bekommen die Insassen nur wenig vom harten Verbrennungsprinzip des 1,6 JTD Multijet Aggregats mit. Nur in der Warmlaufphase dringt leichtes Dieselnageln in den Innenraum. Vibrationen sind kaum spürbar.

Schaltung

Note: 3,0

Die Schaltwege sind zwar nicht gerade kurz, wenn man dem Getriebe genügend Zeit lässt, lassen sich die Gänge aber leicht wechseln. Erst beim schnellen Schalten stört das leichte Haken. Ebenfalls etwas hakend aber doch geräuschlos lässt sich der Rückwärtsgang einlegen.

Getriebeabstufung

Note: 1,5

- + Die recht großen Drehzahlsprünge des Sechsgang-Getriebes passen sehr gut zum drehmomentstarken Motor. Die Übergänge beim Schalten passen dennoch und bei hohem Autobahntempo hilft der lang übersetzte sechste Gang Drehzahlen und damit Lärm sowie Verbrauch zu senken.

Fahreigenschaften

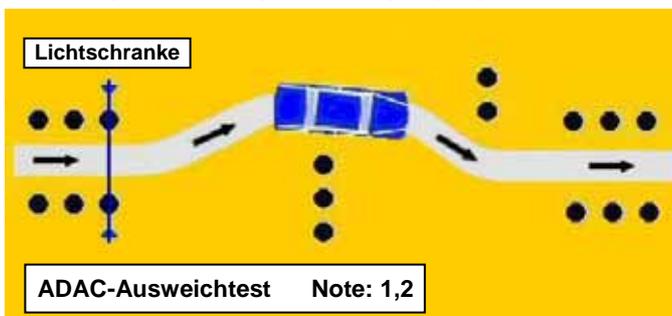
Note 2,0

Fahrstabilität

Note: 1,9

Die Richtungsstabilität bei höherem Tempo ist mäßig, weil der Alfa Unebenheiten nachläuft, bzw. die Lenkung zu wenig in Geradeausfahrt zurückstellt und so häufiges Korrigieren erforderlich macht.

- + Mit dem einzigartigen D.N.A.-System kann der Fahrer die Fahreigenschaften den Einsatzbedingungen anpassen - von sehr sportlich über normalen Verkehr bis hin zu erschwerten Witterungsbedingungen. Technisch nutzt D.N.A. unterschiedliche technische Komponenten. Das beginnt beim elektronisch geregelten Gaspedal und reicht über das Ansprechverhalten des Vehicle Dynamic Control VDC, der Traktionskontrolle ASR und des Dynamic Steering Torque DST, bis hin zur elektronisch gesteuerten Servounterstützung der Lenkung. Auf weniger griffiger Straße hilft die



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.

Antischlupfregelung, dass die Räder nicht so schnell durchdrehen. ADAC-Ausweichtest: Der MiTo folgt spontan den Lenkbewegungen, mit minimaler Tendenz zum Untersteuern. Der "Schleuderschutz" (VDC) reagiert schnell und doch weich, von Schleudern keine Spur.

Kurvenverhalten

Note: 2,0

- + Leicht untersteuernd und gutmütig fährt der neue MiTo durch die Kurven. Ist das Tempo zu hoch, hilft auch hier der Schleuderschutz (VDC) dem Fahrer, nicht von der Fahrbahn abzukommen.

Lenkung*

Note: 2,8

Die Lenkung spricht bei schnellen Ausweichmanövern schnell an und ist über einen weiten Geschwindigkeitsbereich zielgenau. Leider vermittelt sie nicht allzu viel Gefühl zur Fahrbahn. Das ändert sich auch nicht im Dynamik-Modus, denn da wird lediglich der Kraftaufwand höher. Im Normal-Modus lässt sich die Lenkung leicht drehen, was für Handlichkeit und Leichtigkeit beim Rangieren sowie Parken sorgt.

- Die Lenkung stellt unter Last etwas stärker zurück. Mit über 11,5 Metern ist der Wendekreis für dieses kleine Auto sehr groß.

Bremse

Note: 1,5

Das Bremspedal liegt zum schnellen Bremsen ungünstig: es ragt gegenüber dem Gaspedal zu weit vor, außerdem befindet es sich zu weit unten. Dadurch trifft man es beim schnellen Bremsen nicht mit dem Fußballen, sondern mit der Fußsohle, mit der nicht so viel Kraft aufgewendet werden kann.

- + Die Bremse spricht sehr schnell an und lässt sich fein dosieren. Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h sind gerade 37,00 m erforderlich (Mittel aus 10 Messungen, halbe Zuladung, Serienreifen).

Sicherheit

Note 2,4

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Note: 2,7

- + Das Fahrzeug ist mit folgenden Einrichtungen ausgestattet, um die aktive Fahrsicherheit zu erhöhen: Schleuderschutz (VDC), Antiblockier-System (ABS), Antriebsschlupfregelung (ASR), Bremsassistent (HBA), Cornering Brake Control (CBC), Dynamique Steering Torque (DST). Nebelscheinwerfer und Bi-Xenonscheinwerfer kosten extra.
- Es sind weder Rückstrahler noch Rückleuchten vorhanden, die bei geöffneten Türen warnen. Der Warnblinkschalter ist farblich zu wenig abgesetzt, um ihn im Notfall schnell finden zu können.

Passive Sicherheit - Insassen

Note: 1,7

- + Fahrer und Beifahrer werden durch die Kombination aus Airbag und modernem Gurtsystem mit Strammern und Kraftbegrenzern geschützt. Die vorderen Kopfstützen sind reaktiv, dadurch können sie optimal schützen. Die Höhe genügt für ca. 1,85 m große Personen. Hinten reichen die Kopfstützen fast bis ans Dach. Die Abstände zum Kopf sind auch bei ihnen optimal gering. Der MiTo hat außer für die vorderen Plätze auch hinten Anschnallerinnerungen.
- Warndreieck und Verbandmaterial haben keine Halterung.

Kindersicherheit

Note: 3,2

- + Auf den Außenplätzen der Rückbank lassen sich Kindersitze mit den vorhandenen Gurten oder auch mittels Isofix plus Ankerhaken stabil befestigen. Der rechte Front-Airbag lässt sich mit dem Bordcomputer deaktivieren. Dann dürfen auf dem Beifahrersitz auch rückwärts gerichtete Kindersitze montiert werden.
- Das Befestigen der Kindersitze auf der Rücksitzbank ist wegen der schlechten Zugänglichkeit umständlich. Für Babyschalen können die Gurte der beiden Außensitze zu kurz sein. Der mittlere Platz ist für einen Kindersitz zu schmal und von der Form ungünstig. Vorn haben die Türfenster zwar keine Antippsfunktion, sollten aber dennoch mit einer Einklemmsicherung ausgestattet sein.

Fußgängerschutz

Note: 3,0

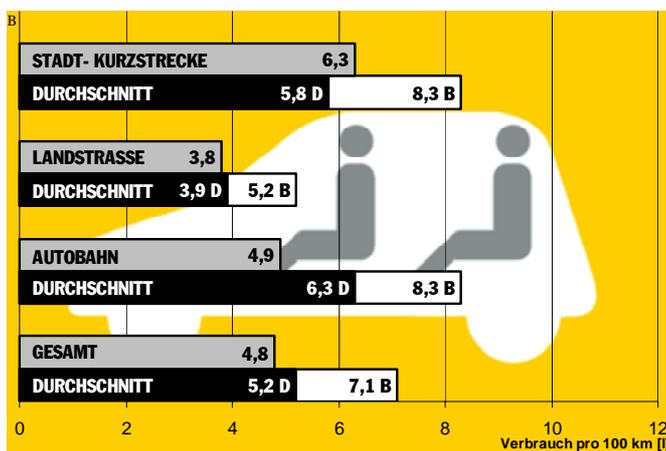
Die Karosserie ist im vorderen Bereich nachgiebig und weitgehend glattflächig, Scheibenwischerachsen liegen geschützt unter der Motorhaube. So sollte das Gefahrenpotenzial bei Unfällen mit Fußgängern moderat sein.

Verbrauch/Umwelt

Note 1,6

Verbrauch*

Note: 2,1



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

- + Der Verbrauch ist niedrig. Im Durchschnitt konsumiert der MiTo mit dem 1.6 Liter-Dieselmotor 4,8 l auf 100 km. Im einzelnen: innerorts 6,3 l, außerorts 3,8 l und auf der Autobahn 4,9 l Diesel auf 100 km.

Abgas

Note: 1,1

- + Die Schadstoffanteile im Abgas sind sehr niedrig. Der Dieselmotor hat einen Filter, um den Ausstoß von gesundheitsgefährdenden Rußpartikeln in die Umwelt zu unterbinden.

Wirtschaftlichkeit*

Note 4,4

Betriebskosten

Note: 2,1

- + Die Formel zum Sparen: Günstiger Kraftstoffverbrauch, kombiniert mit dem nicht ganz so teuren Dieselmotor, ergibt niedrigere Betriebskosten.

Werkstatt- und Reifenkosten

Note: 5,5

Für eine Beurteilung liegen uns noch keine Daten des Herstellers vor - die Berechnung der Werkstattkosten basiert deshalb auf Erfahrungswerten.

- + Alfa Romeo gewährt eine zweijährige Garantie ohne Kilometerbeschränkung.

Wertstabilität

Note: 2,5

- + Der knuddlige MiTo hat durchaus das Zeug, auch auf deutschen Straßen ein Renner zu werden. Er sollte auch gebraucht nicht nur bei der jungen Generation sehr gefragt sein. Gerade deswegen kann ihm eine sehr gute Wertstabilität vorausgesagt werden.

Kosten für Neuanschaffung

Note: 4,8

- Bei der Höhe der Anschaffungskosten gehört das Fahrzeug mit knapp 20.000 € nicht gerade zu den Schnäppchen seiner Klasse.

Fixkosten

Note: 5,0

- Durch die durchweg ungünstigen Typklasseneinstufungen in der Versicherung müssen dementsprechend höhere Beiträge gezahlt werden.

Die Motorvarianten

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.4 16V	1.4 T-Jet 16V	1.6 JTD Multijet 16V
Aufbau/Türen	SR/3	SR/3	SR/3
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1368	4/1368	4/1598
Leistung [kW(PS)]	70(95)	114(155)	88(120)
Max.Drehmoment [Nm]bei U/min	129/4500	230/3000	320/1750
0-100 km/h[s]	11,2	8,1	9,8
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	180	215	198
Verbrauch pro 100 km [l]	6,4S	7,1S	4,8D
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/17/21	17/20/22	17/19/22
Steuer pro Jahr[Euro]	94	94	247
Monatliche Gesamt-Kosten[Euro]	421	491	454
Grundpreis[Euro]	14.700	17.950	17.950

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 Diesel	Schadstoffklasse Euro4
Hubraum	1598 ccm
Leistung	88 kW (120 PS)
bei	3750 U/min
Maximales Drehmoment	320 Nm
bei	1750 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	195/55R16H
Reifengröße (Testwagen)	205/45R17W
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,5 m/11,6 m
Höchstgeschwindigkeit	198 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,8 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3. Gang)	5,7 s
Bremsweg aus 100 km/h	37 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	4,8 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	6,3/3,8/4,9 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test	126 g/km/ 125 g/km
Innengeräusch 130 km/h	73 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4063 mm/1720 mm/1453 mm
Leergewicht/Zuladung	1305 kg/460 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	250 l/645 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	400 kg/1000 kg
Dachlast	50 kg
Tankinhalt	45 l
Reichweite	935 km
Allgemeine Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	8 Jahre

ADAC-Testwerte *kursiv*

Kosten

Monatliche Betriebskosten	112 Euro
Monatliche Werkstattkosten(geschätzt)	64 Euro
Monatliche Fixkosten	87 Euro
Monatlicher Wertverlust	221 Euro
Monatliche Gesamtkosten	484 Euro
(vierjährige Haltung, 15000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/19/22
Grundpreis	19.450 Euro

Ausstattung

Technik

ABS	Serie
Antriebsschlupf-Regelung	Serie
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Bremsassistent	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Parkhilfe, elektronisch	310 Euro
Reifendruckkontrolle	200 Euro
Reserverad, vollwertig (Notrad)	nicht erhältlich
Servolenkung	Serie
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	670 Euro

Innen

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

Außen

Außenspiegel, elektrisch einstell-/beheizbar	Serie
Lackierung Metallic	400 Euro
Nebelscheinwerfer	150 Euro
Schiebe-Hubdach	nicht erhältlich

°im Testwagen vorhanden

Testzeugnis

Technik/Umwelt(Testergebnis)2,3

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

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