

Mazda 2 Sport 1.3 Independence

Dreitüriger Kleinwagen mit Schrägheck (55 kW / 75 PS)

ADAC Testergebnis

Note 2,7

Mazda präsentiert die neueste Generation des Kleinwagens mit einer um etwa 40 mm kürzeren Karosserie und um etwa 100 kg leichter als der Vorgänger. Damit verlässt der Hersteller die Van-Form und geht in Richtung konventioneller Kleinwagen. Der Neue fährt dynamischer und sieht gefälliger aus, im Raumangebot gibt es aber vor allem hinten Abstriche und die Rücksitze lassen sich beim Dreitürer auch schwierig erreichen. Auch das Kofferabteil ist kleiner. Der recht kultiviert laufende 1,3 Liter Benzinmotor sorgt für passable Fahrleistungen, verlangt aber nach Drehzahlen. Dadurch ist er nicht gerade sparsam im Verbrauch. Aktive und passive Sicherheit befinden sich auf dem Stand der Technik, dafür sorgen die vielen Airbags und der serienmäßige elektronische Schleuderschutz (bei Mazda heißt er DSC). Fazit: Insgesamt ein solider, flott gestylter Kleinwagen, der zuverlässig sein dürfte. Allerdings sitzt man hinten eng, mit kurzen Kopfstützen und ohne Ablagen. Auch nicht besonders sparsam.

13.500 € **Karosserievarianten:** Drei- und Fünftürig. **Konkurrenten:** Afa MiTo, Fiat 500, Ford Fiesta, Lancia Ypsilon, Mitsubishi Colt, Opel Corsa, Peugeot 207, Renault Clio, VW Polo (alle dreitürig erhältlich).

- + gute Serienausstattung
- + vorn geräumiges Sitzen Raumangebot
- + Schleuderschutz (DSC) Serie
- + günstiger Unterhalt
- + hohe Zuverlässigkeit
- hinten unübersichtlich
- hinten enger Zustieg und geringe Kniefreiheit
- hektische, gefühllose Lenkung



Karosserie/Kofferraum

Note 3,1

Verarbeitung

Note: 3,0

- + Die Verarbeitung der Karosserie macht einen recht soliden Eindruck, Spaltweiten sind gleichmäßig und schmal, die Türen und Klappen schließen leicht. Die Kunststoffe im Innenraum wirken gut verarbeitet, sehen jedoch nicht allzu hochwertig aus. Die Polster machen einen strapazierfähigen Eindruck.

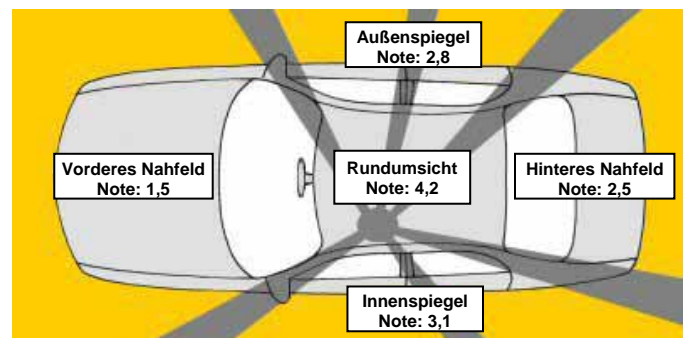


Der Blick nach schräg hinten wird durch die besonders breite C-Säule stark beeinträchtigt.

- Der Motorraum ist nach unten offen, das sorgt für verbrauchserhöhende Luftwirbel. Die lackierten Türschweller sind gegen Verkratzen ungeschützt, die Ausschnitte können verschmutzen. Seitliche Schutzleisten, die einen gewissen Schutz gegen fremde Autotüren darstellen, sind nicht vorhanden. Bei Reifenpannen steht nur ein schmales Notrad zur Verfügung, um es zu erreichen muss der Kofferraum ausgeräumt sein. Für das defekte Rad ist die Mulde zu klein.

Sicht

Note: 3,2



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.

- + Durch die abfallende Front hat man eine gute Sicht nach vorn, sieht aber keine Karosseriekonturen, was beim Einparken stören kann. Die Kopfstützen der Rücksitze lassen sich bei Nichtbenutzung der Rückbank weit nach unten schieben, dadurch wird die Sicht nach hinten verbessert.
- In der ADAC-Rundumsichtmessung kann der Mazda 2 nicht überzeugen. Besonders breite C-Säulen, aber auch die A-Säulen, die wegen der Dreiecke an den Außenspiegeln relativ breit sind, schränken die Rundumsicht ein. Einparkhilfe und Xenonscheinwerfer werden nicht angeboten, in dieser Klasse aber auch nicht unbedingt üblich.

Ein-/Ausstieg

Note: 3,4

- Die Türschweller sind niedrig und die Flächen der Vordersitze haben eine angenehme Höhe, was den Zustieg erleichtert. Allerdings nur kleinen Personen, denn größere stoßen sich leicht den Kopf am tiefen Türrahmen. Und nur, wenn genügend Abstand zum daneben parkenden Auto vorhanden ist, um die breiten Türen genügend öffnen zu können. Zum Ent- und Verriegeln gibt es eine Fernbedienung, allerdings mit kleinen, verwechselbaren Tasten.
- Hinten ist der Zustieg besonders auf der Fahrerseite sehr beengt, weil nur die Lehne des Sitzes vorklappt. Auf der Beifahrerseite rutscht zumindest dann auch der komplette Sitz nach vorn. Allerdings ist er nicht arretiert, was besonders beim Aussteigen stört, da man sich nicht festhalten und vorziehen kann. Beide Vordersitzlehnen müssen nach dem Zurückklappen in der Neigung neu eingestellt werden.

Kofferraum-Volumen*

Note: 2,9

Der Kofferraum fasst 240 l, das ist noch durchschnittlich. Das sind jedoch etwa 30 Liter weniger als beim vanartigen Vorgänger. Wird die Rücksitzbank vorgeklappt, steht ein 560 l großer Laderaum zur Verfügung (gemessen bis zur Fensterunterkante).



Der Kofferraum des Mazda 2 ist gegenüber dem Vorgänger kleiner geworden und fasst nur noch 240 l Gepäck.

Kofferraum-Zugänglichkeit

Note: 3,2

- + Die Kofferraumklappe lässt sich leicht und auch für größere Personen weit genug öffnen, die Ladeöffnung ist groß.
- Beim Entriegeln der Heckklappe macht man sich am Gummidruckknopf die Finger schmutzig. Koffer müssen beim Einladen über eine hohe Bordwand gewuchtet werden. Mit Vorklappen der Rücksitzlehnen entsteht eine hohe Stufe, die das Vorschieben des Gepäcks behindert. Der Nadelfilzteppich lässt sich schwierig säubern (kann aber herausgenommen werden). Die Beleuchtung ist schwach. Beim Schließen der Heckklappe kann man sich an der innen liegenden Griffmulde die Hand stauchen.

Kofferraum-Variabilität

Note: 2,8

- + Die asymmetrisch geteilte Rücksitzlehne lässt sich leicht vorklappen (von der geöffneten Heckklappe aus), die Kopfstützen können eingesteckt bleiben.
- Bei unvorsichtigem Zurückklappen der Rücksitzlehnen können die Gurtbänder eingeklemmt und beschädigt werden. Für kleines Einkaufsgepäck fehlen Ablagefächer.

Innenraum

Note 3,0

Bedienung

Note: 3,1

- + Die Bedienung ist insgesamt einfach, wichtige Funktionen liegen griffgerecht in Lenkradnähe. Das Lenkrad ist neigungseinstellbar, der Schalthebel liegt gut zur Hand. Die verspielt aufgebaute Radiobedienung liegt vorbildlich weit oben und ist recht einfach handzuhaben, die Radioschalter im Lenkrad sind kaum erforderlich. Die Klimatisierung befindet sich darunter aber immer noch an übersichtlicher Stelle, eingestellt wird mit sinnfälligen Drehreglern. Die Fensterheber arbeiten elektrisch, an der Fahrertür mit Antipp-Automatik. Die Außenspiegel werden elektrisch eingestellt.
- Fahrer und Beifahrer müssen sich zum Schließen voll geöffneter Türen weit aus dem Auto lehnen, weil die Griffe dann zu weit weg sind. Das Lenkrad ist nicht längseinstellbar. Das Abblendlicht hat keine Kontrollleuchte. Es gibt auch keine Kühlmitteltemperaturanzeige, sondern nur eine Kontrollleuchte. Der Tacho ist bei eingeschaltetem Licht mäßig ablesbar: rote Ziffern auf silbernem Untergrund. Die Schalter für die Fensterheber (nur Fahrerfenster mit Antippautomatik) und Außenspiegel sind unbeleuchtet; die Fensterheber funktionieren nur bei eingeschalteter Zündung. Die Heizungsscheinwerfer haben zu kleine Piktogramme. Es gibt kaum Ablagen, auch fehlen Flaschenhalter. Das Handschuhfach ist unbeleuchtet. Hinten gibt es keine Beleuchtung und keine Ablagen.



Die Funktionalität des Fahrerplatzes ist gut gelungen, die Verarbeitungsqualität sowie Materialanmutung sind eher durchschnittlich.

Raumangebot vorne*

Note: 2,5

- + Vorne lassen sich die Sitze bis zu einer Personengröße von 1,85 m zurück stellen. Kopffreiheit und Innenbreite sind üppig, entsprechend großzügig ist das Raumgefühl.

Raumangebot hinten*

Note: 4,0

- Hinten geht es deutlich beengt zu, sind die Vordersitze zurückgeschoben, reicht die Kniefreiheit nur noch für knapp 1,70 m große Mitfahrer. Durch den geringen seitlichen Abstand zum Dach kommt leicht ein Gefühl der Enge auf. Zu zweit reicht die Innenbreite, zu dritt wird es unerträglich eng.

Komfort

Note 2,7

Federung

Note: 2,9

Der Mazda 2 hat ein eher straff ausgelegtes Fahrwerk. Längere Bodenwellen bereiten dem Fahrzeug kaum Probleme und werden recht gut gemeistert; kleinere, kaum sichtbare Unebenheiten (auch auf der Autobahn) sorgen jedoch dafür, dass die Achsen öfters stoßen. Dennoch, für Kleinwagenverhältnisse liegt der Wagen meist ziemlich ruhig auf der Fahrbahn. Auch die Wankbewegungen bei schnellem Richtungswechsel, sowie die Seitenneigung bei Kurvenfahrt sind nicht allzu ausgeprägt.

Sitze

Note: 2,7

- + Die Vordersitzflächen sind straff gepolstert und dennoch bequem genug, nur die weichen Lehnen bieten im Lordosen- und Schulter-

bereich etwas zu wenig Unterstützung. Die Fahrersitzanordnung sorgt für eine entspannte Haltung, unterstützt durch die Höheneinstellung (dabei ändert sich auch die Neigung). Die Rückbank ist ebenfalls ziemlich straff gefedert und hat eine hohe Lehne, mit angenehmer Neigung.

- Größeren Personen werden auf der Rückbank die Oberschenkel zu wenig unterstützt, weil die Fläche zu wenig nach hinten geneigt ist, bzw. der Abstand zu gering ist. Auch fehlen für diese Plätze Haltegriffe.

Innengeräusch

Note: 3,4

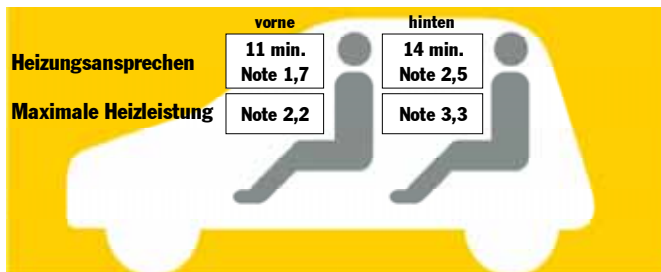
Die Lautstärke im Innenraum ist bei 130 km/h durchschnittlich, bei weiter steigender Geschwindigkeit nehmen die Windgeräusche aber deutlich zu, so dass Unterhaltungen nur lautstark geführt werden können.

Heizung, Lüftung

Note: 2,4

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

- + Die Heizwirkung ist vorn gut, nach kurzer Zeit werden angenehme Temperaturen erreicht. Hinten dauert es etwas länger, bis die Luft erwärmt ist. Die Klimaanlage ist Serie, eine Klimaautomatik gibts für 300 Euro extra. Im Energy-Paket für 420 Euro sind beheizbare Vordersitze enthalten.
- Fahrer und Beifahrer sind wegen des geringen Abstandes zur sehr schrägen Frontscheibe ziemlich stark der Sonnenbestrahlung ausgesetzt. Die hinteren Seitenfenster haben keine Öffnungsmöglichkeit.



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

Motor/Antrieb

Note 2,6

Fahrleistungen*

Note: 2,8

Der kleine Mazda realisiert mit dem 75 PS starken 1,3 Liter-Einstiegsbenziner passable Fahrleistungen. Dazu muss er aber ausgedreht werden, denn besonders elastisch ist er nicht. So sind Überholvorgänge meist zu bewerkstelligen und auch auf der Autobahn kann mit dem übrigen Verkehr mitgehalten werden.

Laufkultur

Note: 2,5

Der Motor läuft ruhig und kultiviert, dreht vibrationsarm aus und wirkt selten angestrengt.

Schaltung

Note: 2,0

- + Die Gänge lassen sich leicht wechseln, sind präzise geführt, bei kurzen Wegen. Der Rückwärtsgang ist geräuschlos einlegbar, selbst wenn Eile geboten ist.

Getriebeabstufung

Note: 3,0

Die ersten vier Gänge sind gut abgestuft, die Übergänge passen. Nur der Drehzahlsprung vom Vierten zum Fünften ist etwas groß. Bei hohem Autobahntempo sind noch Drehzahlreserven vorhanden.

Fahreigenschaften

Note 2,6

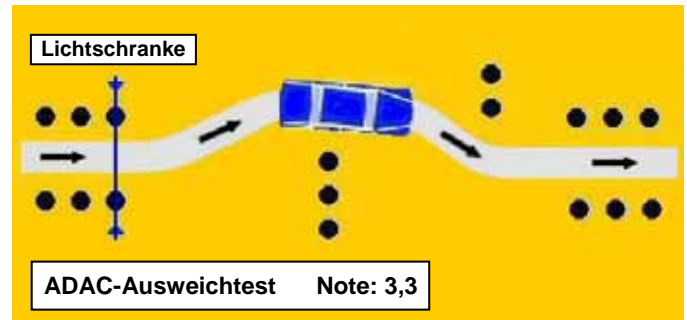
Fahrstabilität

Note: 3,1

Die Richtungsstabilität bei Autobahnfahrt ist "nur" passabel, da die Lenkung nicht vollständig von allein zurückstellt und bewusstes Zurücklenken erforderlich macht. Dabei erfordert das hektische Ansprechen der ungleichmäßigen Lenkung Gewöhnung.

- + Auf weniger griffiger Fahrbahn hilft die elektronische Traktionshilfe für besseres Vorwärtkommen. ADAC-Ausweichtest: Bei den Benzinern ist der Schleuderschutz DSC obligatorisch (für Dieselsonversionen nicht zu haben). Der Mazda 2 reagiert spontan auf Lenkbefehle, neigt aber bei den heftigen Ausweichmanövern zum

Nachdrängen mit dem Heck. Das DSC hat Mühe, den Wagen halbwegs auf Kurs zu halten, was mit sehr großen Schräglaufwinkeln an der Hinterachse einher geht.



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: 2,3

- + Das Eigenlenkverhalten ist untersteuernd ausgelegt, d.h. der Wagen neigt eher zum Schieben über die Vorderräder, wenn das Tempo höher wird. Übernimmt sich der Fahrer, setzt auch hier hilfreich das DSC ein, um im Zusammenspiel mit dem Fahrer ein unfreiwilliges Verlassen der Fahrbahn möglichst zu verhindern.

Lenkung*

Note: 3,0

Die Lenkung spricht sehr schnell an, fast schon zu hektisch. Sie ist recht präzise. Der Wendekreis ist mit 10,7 m von Anschlag zu Anschlag durchschnittlich.

- + Durch die direkte Auslegung, die geringen notwendigen Kräfte am Lenkrad fährt der kleine Wagen handlich.
- Allerdings vermittelt die Lenkung dem Fahrer wenig Gefühl zur Fahrbahn.

Bremse

Note: 1,9

- + Die Bremse spricht gut an und lässt sich fein dosieren. Die Bremswirkung ist gut. Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der Mazda 2 im Schnitt 38 m (Mittelwert aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Serienreifen).

Sicherheit

Note 2,6

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Note: 2,8

- + Das Fahrzeug ist mit folgenden Einrichtungen ausgestattet, um die aktive Fahrsicherheit zu erhöhen: Antiblockiersystem, Schleuderschutz und Bremsassistent.
- Es sind weder Rückstrahler noch Rückleuchten vorhanden, die bei geöffneten Türen warnen. Der Kraftstoff-Einfüllstutzen befindet sich auf der gefährlichen linken, dem Verkehr zugewandten Seite.

Passive Sicherheit - Insassen

Note: 2,4

- + Der Mazda 2 wurde beim Frontcrash nachgetestet, da beim ersten Test die Airbag-Auslösung nicht optimal war. Es wird nun eine neue Airbagsoftware eingesetzt, die auch bei älteren Fahrzeugen nachgerüstet wird. Dank Front-, Seiten- und Vorhangairbags sowie Gurtstrammer inkl. Kraftbegrenzer auf den Vordersitzen ist das Sicherheitsniveau beim Front- und Seitencrash hoch. Mit gerundeten 34 Punkten (Frontcrash:16; Seiten-/Pfahlaufprall: 17; Gurtwarner für Fahrer und Beifahrer: 2) werden knapp 5 Sterne erreicht. Die Kopfstützen reichen vorne in der Höhe für Insassen bis zu einer Größe von 1,80 m. An den stabilen, griffigeren Türgriffen lässt sich hohe Zugkraft aufbringen. So kann man nach einem Unfall verklemmte Türen leichter öffnen.
- Hinten sind die Kopfstützen zu niedrig, sie reichen gerade für Personen bis 1,60 m. Für diese Plätze gibt es auch keine Anschallerinnerung. Warndreieck und Verbandmaterial haben keinen Halter.

Kindersicherheit

Note: 2,4

- + Die EuroNCAP-Tests wurden mit vom Fahrzeughersteller empfohlenen Kindersitzen für 1 1/2- und 3-jährige Kinder durchgeführt: "Britax Römer Baby Safe Plus Isofix" und "Britax Römer Duo Plus

Isofix" mit drittem Verankerungspunkt (top tether). Das Schutzpotenzial für Kinder ist insgesamt gut, nur die Brustbelastung beim kleineren Dummy ist leicht erhöht.

- Das Angurten der Kindersitze gestaltet sich schwierig, weil die Gurtschlösser an flexiblen Gurten befestigt sind und man stets zwei Hände braucht. Hinzu kommt die schlechte Erreichbarkeit beim Dreitürer. Auf dem Beifahrersitz dürfen keine rückwärts gerichteten Kindersitze befestigt werden, da sich der Frontairbag nicht deaktivieren lässt. Die entsprechenden Airbag-Warnhinweise auf den Sonnenblenden sind unzureichend.

Fußgängerschutz

Note: 3,0

Beim simulierten Fußgängerunfall (EuroNCAP) schneidet der Wagen mit zwei von vier Sternen durchschnittlich ab. Entschärft sind der Stoßfänger und der mittlere Bereich der Motorhaube. Zu hart sind aber noch die Vorderkante und die seitlichen Bereiche der Motorhaube. Es werden mit 18 von max. 36 Punkten fast 3 Sterne erreicht.

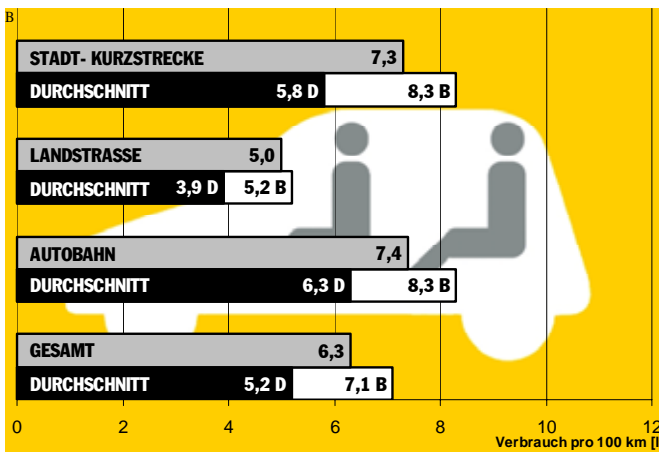
Verbrauch/Umwelt

Note 2,1

Verbrauch*

Note: 3,3

6,3 l Super auf 100 km gönnt sich der kleine Japaner im Schnitt. In der Stadt sind es 7,3 l, außerorts 5,0 l und auf der Autobahn 7,4 l auf 100 km.



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 gering.

Wirtschaftlichkeit*

Note 1,9

Betriebskosten

Note: 2,8

Für ein Fahrzeug dieser Größe kann der Mazda 2 im Vergleich unter Benzinern noch relativ günstige Verbrauchswerte vorweisen. Dies verhilft ihm trotz der höheren Spritpreise für Superkraftstoff noch zu einer durchschnittlichen Benotung der Betriebskosten.

Werkstatt- und Reifenkosten

Note: 2,4

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

- + Der Hersteller spendiert dem Mazda 2 gemäß eigenen Angaben eine qualitativ hochwertige Auspuffanlage und gewährt generell eine dreijährige Herstellergarantie bis maximal 100.000 km.
- Vor allem für den Normal- oder Wenigfahrer bedeutet der jährliche Abstand relativ kurze Inspektionsabstände und somit mehr Werkstattaufenthalte.

Wertstabilität

Note: 2,4

- + Der Mazda 2 war schon immer wertstabil, erzielt gebraucht hohe Preise. Da macht auch das neue Modell keine Ausnahme.

Kosten für Neuanschaffung

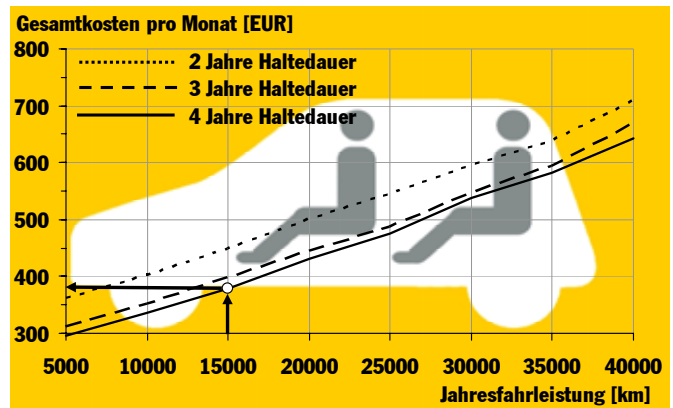
Note: 2,4

- + Der Anschaffungspreis liegt - in Anbetracht der üppigen Serienausstattung - vergleichsweise niedrig.

Fixkosten

Note: 2,9

Die Beiträge für die Versicherung machen den Großteil der fixen Kosten aus. Hier bewegt sich der Mazda 2 durch seine durchschnittlichen Typklasseneinstufungen auf durchschnittlicher Höhe.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Autokosten (Beispiel: 378 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

Die Motorvarianten

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.3	1.3	1.5	1.4 CD
Aufbau/Türen	SR/3	SR/3	SR/3	SR/3
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1349	4/1349	4/1498	4/1399
Leistung [kW(PS)]	55(75)	63(86)	76(103)	50(68)
Max.Drehmoment [Nm]bei U/min	121/3500	122/3500	137/4000	160/2000
0-100 km/h[s]	14,0	13,2	10,4	15,5
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	168	172	188	162
Verbrauch pro 100 km [l]	6,3S	6,2S	7,1S	4,9D
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/18/15	17/18/15	16/18/17	17/19/19
Steuer pro Jahr[Euro]	94	94	101	232
Monatliche Gesamt-Kosten[Euro]	359	387	406	378
Grundpreis[Euro]	11.700	14.000	14.800	13.300

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	1349 ccm
Leistung	55 kW (75 PS)
bei	6000 U/min
Maximales Drehmoment	121 Nm
bei	3500 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	185/55R15V
Reifengröße (Testwagen)	185/55R15V
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Trommel
Wendekreis links/rechts	10,7 m/10,5 m
Höchstgeschwindigkeit	168 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	14,0 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3. Gang)	8,8 s
Bremsweg aus 100 km/h	38 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	6,3 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	7,3/5,0/7,4 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test	129 g/km/ 147 g/km
Innengeräusch 130 km/h	72 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	3895 mm/1695 mm/1475 mm
Leergewicht/Zuladung	1020 kg/435 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	240 l/560 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	500 kg/900 kg
Dachlast	50 kg
Tankinhalt	43 l
Reichweite	680 km
Allgemeine Garantie	3 Jahre / 100.000 km
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte *kursiv*

Kosten

Monatliche Betriebskosten	109 Euro
Monatliche Werkstattkosten	39 Euro
Monatliche Fixkosten	72 Euro
Monatlicher Wertverlust	158 Euro
Monatliche Gesamtkosten	378 Euro
(vierjährige Haltung, 15000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/18/15
Grundpreis	13.500 Euro

Ausstattung

Technik

ABS	Serie
Antriebsschlupf-Regelung	Serie
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Bremsassistent	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Reserverad, vollwertig	nicht erhältlich
Servolenkung	Serie
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer) (Energy-Paket)	420 Euro

Innen

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

Außen

Außenspiegel, elektrisch einstell-/beheizbar	Serie/nicht erhältlich
Lackierung Metallic	420 Euro°
Nebelscheinwerfer (Trendpaket)	520 Euro°
Schiebe-Hubdach	nicht erhältlich

°im Testwagen vorhanden

Testzeugnis

Technik/Umwelt(Testergebnis)2,7

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

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 November 2008