

Alfa Romeo MiTo 1.4 T-Jet 16V Turismo

Dreitüriger Kleinwagen mit Schrägheck (114 kW / 155 PS)

ADAC Testergebnis

Note 2,5

Der neue Alfa MiTo auf Basis des Fiat Grande Punto sorgt für frischen Wind in der Kleinwagenklasse. Der Name MiTo setzt sich aus den Städtenamen Mailand (Milano) und Turin (Torino) zusammen. In der einen Stadt erhielt er sein Design, in der anderen wird er gebaut. Das italienische Wort Mito bedeutet zudem Mythos, ob der moderne und sportliche Dreitürer seinem Namen gerecht wird, wird sich zeigen. Die Verarbeitung des Alfa stimmt jedenfalls, im Innenraum dominieren haptisch angenehme Materialien. Das voll auf Sportlichkeit getrimmte Fahrzeug, mit knackigem Fahrwerk, erlaubt hohe Kurvengeschwindigkeiten und bei einer sicheren Straßenlage. Bei der Lenkung hat Alfa allerdings mit der Sportlichkeit übertrieben, die sehr direkte und präzise Lenkung zwingt den Fahrer zu häufigen Lenkkorrekturen, was für wenig entspanntes Fahren sorgt. Der kleine turboaufgeladene Vierzylindermotor mit stolzen 155 PS sorgt für flotte Fahrleistungen des knapp über 1,2 t schweren MiTo. Der Verbrauch ist allerdings selbst bei normaler Fahrweise hoch, bei sportlicher Fahrweise sind Verbräuche über 10 l auf 100 km problemlos möglich. Alfa Romeo liefert den MiTo serienmäßig mit einer umfangreichen Sicherheitsausstattung, sieben Airbags, aktive Kopfstützen, Tagfahrlicht und das elektronische Stabilitätsprogramm VDC sorgen für ein hohes Sicherheitsniveau. Insgesamt ein rundum gelungenes sehr sportlich orientiertes Fahrzeug, welches allerdings mit rund 20.000 Euro teuer in der Anschaffung ist und sich auch den Unterhalt ordentlich bezahlen lässt.

Konkurrenten: Fiat Grande Punto Abarth, Mini Cooper S, Opel Corsa GSi, Suzuki Swift 1600 Sport, VW Polo GTI.

- + gute Fahrleistungen
- + gut konturierte Vordersitze
- + vorne gutes Raumangebot
- + als Vier- und Fünfsitzer lieferbar
- + standfeste Bremsanlage
- + hohe aktive und passive Sicherheit

- kleiner und schlecht zugänglicher Kofferraum
- hinten geringes Platzangebot
- hoher Verbrauch
- zu großer Wendekreis
- sehr schlechte Wirtschaftlichkeit



Karosserie/Kofferraum

Note 3,1

Verarbeitung

Note: 3,0

- + Verarbeitung und Finish der Karosserie hinterlassen 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 kraftstofferhöhende Luftwirbel. Die Kunststoffelemente im Innenraum sitzen passgenau und sind von angenehmer Haptik, die Sitzpolster sehen strapazierfähig aus.
- Die Karosseriefanken haben keinen Schutz vor Beschädigungen durch dagegenschlagende Autotüren und die "Stoßfänger" sind in der Wagenfarbe lackiert und kratzempfindlich. Die Türausschnitte neigen zu starker 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: 3,5

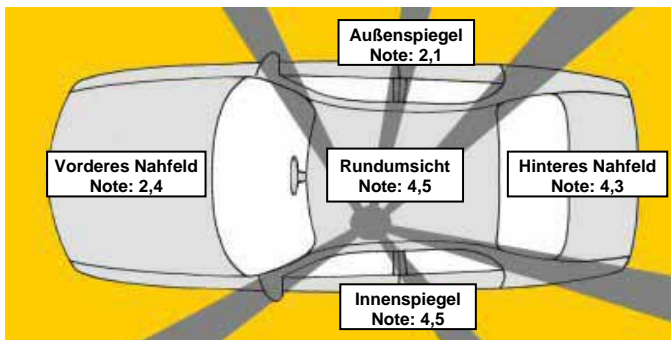
- + Die Außenspiegel sind serienmäßig beheizbar. Gegen Aufpreis sind helle Bi-Xenon-Scheinwerfer mit Waschanlage erhältlich (im Testwagen nicht vorhanden). Nebelscheinwerfer und ein automa-



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

tisch abblendender Innenspiegel sind ebenfalls als Option lieferbar.

- 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: 3,1

- 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, da die Türaufhalter schwach ausgelegt sind.



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 gute 645 l (gemessen bis zur Fenster-Unterkante).



Mit 250 l Volumen ist der Kofferraum in dieser Fahrzeugklasse 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, so dass man sich den Kopf stoßen kann.
- 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

- + Serienmäßig ist der Alfa MiTo mit einer durchgehenden klappbaren Rücksitzbank ausgestattet. Gegen Aufpreis lässt sich die Rücksitzbank auch asymmetrisch geteilt umklappen.
- Das Vor- und Zurückklappen der asymmetrischen Rückbank ist wegen der schlechten Zugänglichkeit umständlich, außerdem ist viel Kraft erforderlich. Wenn die Rückbank vorgeklappt ist, redu-

ziert 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, man kommt bereits nach kurzer Eingewöhnung gut zurecht. Die Instrumente sind klar gezeichnet und liegen in der Sichtebene des Fahrers, allerdings spiegeln die Gläser. 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 BOSE-Audioanlage mit CD/MP3-Player und 9 Lautsprechern (Aufpreis) liegt weit oben im Blickfeld, und lässt sich zudem mit Tasten im Lenkrad einstellen. Der Radioempfang ist nur mittelmäßig. 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. Der Tripcomputer zeigt Momentan- und Durchschnittsverbräuche an. Der aufpreispflichtige Tempomat lässt sich einfach bedienen.
- Die Pedale haben zu wenig Abstand vom Boden. Die Klimaregler befinden sich weit unten, zudem werden die Einstellungen 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. Es fehlt eine Kontrollleuchte für das Fahrlicht. Das optional erhältliche Navigationssystem Blue&Me NAV 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: 4,1

- + Serienmäßig ist der Alfa MiTo mit vier Sitzplätzen ausgestattet. Wird die aufpreispflichtige asymmetrisch geteilte Rücksitzbank geordert, bietet die Rückbank Platz für eine weitere Person. Durch die geringe Innenbreite kann der hintere Mittelsitz allerdings nur als Notsitz verwendet werden, da drei Personen kaum nebeneinander passen.
- 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 2,5

Federung

Note: 2,9

Federung und Dämpfung des Fahrwerks sind passabel abgestimmt, tendieren deutlich in Richtung straff. Dennoch werden die meisten Unebenheiten ausreichend geschluckt, der Wagen liegt 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, so dass auch große Personen eine entspannte Sitzposition finden. 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

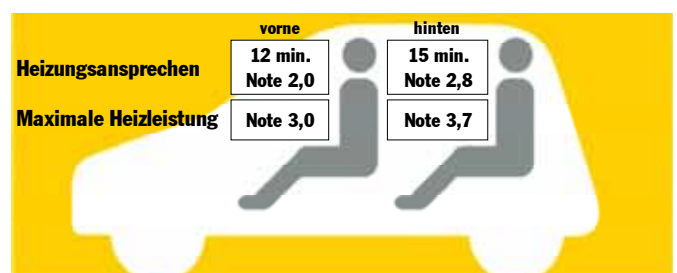
Note: 3,3

Das Motorgeräusch wird überwiegend als unaufdringlich empfunden. Bei hohem Tempo dominieren Windgeräusche. Bei vorgeklapptem Rücksitz sind die Abrollgeräusche der Reifen wenig gedämpft.

Heizung, Lüftung

Note: 2,3

- (Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer)
- Die vorderen Plätze werden schnell erwärmt, hinten dauert es etwas länger, bis angenehme Temperaturen erreicht werden. Die Heizleistung ist zufriedenstellend.
- + Mit der optionalen Klimaautomatik (manuelle Klimaanlage Serie) können sich Fahrer und Beifahrer die Temperatur und die Luftverteilung unabhängig einstellen. Ein Pollenfilter ist serienmäßig an Bord.



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

Motor/Antrieb

Note 2,3

Fahrleistungen*

Note: 1,0

- + Der kleine 1,4 l Turbomotor sorgt für sehr gute Fahrleistungen. Ab 2500 U/min schiebt der aufgeladene Vierzylinder vehement an und zeigt auch bei hohen Drehzahlen keine Müdigkeit. Der Motor reagiert spontan auf Gasbefehle ein Turboloch ist kaum vorhanden.

Laufkultur

Note: 3,5

Im Stand läuft der Motor angenehm kultiviert, werden allerdings höhere Drehzahlen erreicht, läuft er rau und es dringen deutliche Vibrationen bis in den Innenraum.

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: 3,0

Um optimalen Vortrieb zu erreichen müssen die Gänge relativ weit ausgedreht werden, da sonst die Drehzahlen im nachfolgenden Gang recht niedrig sind. Der sechste Gang ist zufriedenstellend lang ausgelegt.

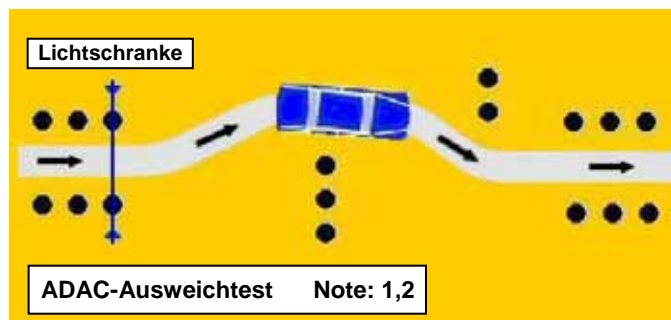
Fahreigenschaften

Note 2,1

Fahrstabilität

Note: 2,0

Mit dem Alfa Romeo 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. (dynamisch, normal, allwetter) 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. Die Richtungsstabilität bei höherem Tempo ist nur mäßig, weil das Fahrzeug Unebenheiten nachläuft. Die dynamische Fahrstabilitätskontrolle greift bei einem plötzlichen Lenkimpuls früh ein und stabilisiert das Fahrzeug. Bei nasser Fahrbahn drängt der MiTo bei einem plötzlichen Lenkimpuls mit dem Heck nach, aber auch hier



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.

greift das VDC noch rechtzeitig ein, um schleudern zu verhindern.

- + Beim ADAC-Ausweichtest folgt der MiTo spontan den Lenkbewegungen, mit minimaler Tendenz zum Untersteuern. Der "Schleuderschutz" (VDC) reagiert schnell und doch weich, von Schleudern keine Spur. Die aufpreispflichtige Reifendruckkontrolle warnt den Fahrer bei einem plötzlichen Druckverlust. Auf weniger griffiger Straße hilft die Antischlupfregelung, dass die Räder nicht so schnell durchdrehen.

Kurvenverhalten

Note: 2,0

- + Leicht untersteuernd und gutmütig fährt der neue MiTo durch die Kurven. Lastwechselreaktionen sind kaum vorhanden.

Lenkung*

Note: 2,9

Die Lenkung spricht bei schnellen Ausweichmanövern schnell an und zeigt sich sehr zielgenau. Sie reagiert extrem direkt auf kleinste Lenkradbewegungen, was einem sportlich orientierten Fahrer durchaus entgegenkommt. Der Komfort bleibt dadurch allerdings weitgehend auf der Strecke, die ständigen Korrekturen erfordern permanent die volle Aufmerksamkeit des Fahrers.

- + 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. Beim Beschleunigen sind deutliche Antriebseinflüsse in der Lenkung spürbar. 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 schnell an und lässt sich gut dosieren. Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h sind gerade 37 m erforderlich (Mittel aus 10 Messungen, halbe Zuladung, Serienreifen).

Sicherheit

Note 2,4

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Note: 2,5

- + Serienmäßig ist der MiTo mit dem elektronischen Stabilitätsprogramm VDC und einem Bremsassistenten ausgestattet. Gegen Aufpreis ist ein Reifendruckkontrollsystem erhältlich. Bi-Xenon Scheinwerfer sind ebenfalls optional in der Aufpreisliste zu finden. Bei einer Notbremsung schaltet sich automatisch die Warnblinkanlage ein.
- 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. Alle Sitz-

plätze sind mit Gurtwarner ausgestattet.

- Warndreieck und Verbandmaterial haben keine Halterung.

Kindersicherheit

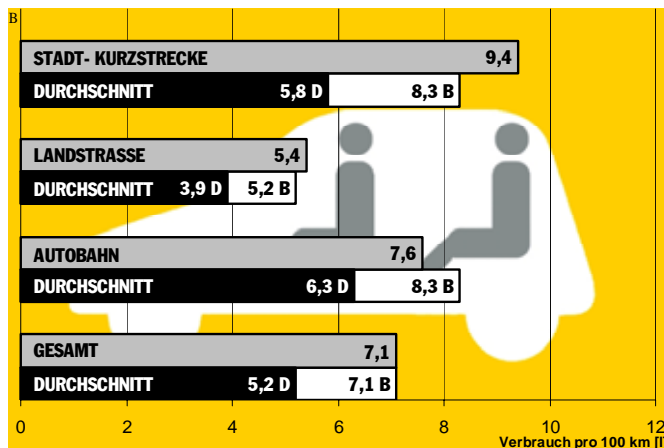
Note: 3,2

- + 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 (Aufpreis) ist für einen Kindersitz zu schmal und von der Form ungünstig. Vorn haben die Türfenster zwar keine Antippfunktion, 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.



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

Verbrauch/Umwelt

Note 2,6

Verbrauch*

Note: 4,1

- Angesichts der hohen Leistung geht der Verbrauch zwar mit 7,1 l auf 100 km noch in Ordnung, doch für einen Kleinwagen ist der Verbrauch hoch. Während sich der MiTo 1,4 TB auf der Landstraße mit 5,4 l und auf der Autobahn mit 7,6 l auf 100 km noch einigermaßen genügsam zeigt, sind bei Stadtfahrten stolze 9,4 l Super Kraftstoff pro 100 km fällig. Bei sportlicher Fahrweise sind auch Verbräuche über 10 l kein Hexenwerk.

Abgas

Note: 1,0

- + Die Schadstoffanteile im Abgas sind sehr gering.

Wirtschaftlichkeit*

Note 5,5

Betriebskosten

Note: 4,2

- Der durstige Motor hat hohe Kraftstoffkosten und dadurch eine schlechte Benotung der Betriebskosten zur Folge.

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: 3,8

- Der hohe Verbrauch des MiTo 1,4 TB sorgt für eine deutlich schlechtere Note bei der Wertstabilität, als bei der sparsamen Dieselvariante.

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: 3,8

- Auch wenn die KFZ-Steuern dank des geringen Hubraums niedrig ausfallen, die durchweg ungünstigen Typklasseneinstufungen in der Versicherung sorgen für recht hohe Fixkosten.

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 Otto	Schadstoffklasse Euro4
Hubraum	1368 ccm
Leistung	114 kW (155 PS)
bei	5500 U/min
Maximales Drehmoment	230 Nm
bei	3000 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	215 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,1 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3. Gang)	4,8 s
Bremsweg aus 100 km/h	37 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	7,1 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	9,4/5,4/7,6 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test	153 g/km/ 163 g/km
Innengeräusch 130 km/h	72 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4063 mm/1720 mm/1453 mm
Leergewicht/Zuladung	1260 kg/445 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	250 l/645 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	400 kg/500 kg
Dachlast	50 kg
Tankinhalt	45 l
Reichweite	630 km
Allgemeine Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	8 Jahre

ADAC-Testwerte *kursiv*

Kosten

Monatliche Betriebskosten	127 Euro
Monatliche Werkstattkosten(geschätzt)	62 Euro
Monatliche Fixkosten	78 Euro
Monatlicher Wertverlust	240 Euro
Monatliche Gesamtkosten	507 Euro
(vierjährige Haltung, 15000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/20/22
Grundpreis	19.450 Euro

Ausstattung

Technik

Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Bremsassistent	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch (inkl. ASR)	Serie
Parkhilfe, elektronisch (hinten)	310 Euro°
Reifendruckkontrolle	200 Euro°
Reserverad, vollwertig (Notrad)	55 Euro°
Tempomat	180 Euro°
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht (Bi-Xenon)	670 Euro

Innen

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Fahrersitz, höhen-/neigungseinstellbar	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne	Serie
Isofix-Kindersicherungssystem	Serie
Klimaanlage/-automatik	Serie/300 Euro°
Knieairbag (Fahrer)	Serie
Lenkrad, höhen-/längseinstellbar	Serie
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie
Sitzbezüge, Leder	1100 Euro
Sitze, vorn, beheizbar	250 Euro
Skisack/Durchladelupe	nicht erhältlich

Außen

Außenspiegel, elektrisch einstellbar (und beheizbar)	Serie
Lackierung Metallic	400 Euro
Nebelscheinwerfer	150 Euro°
Schiebe-Hubdach	nicht erhältlich

°im Testwagen vorhanden

Testzeugnis

Technik/Umwelt(Testergebnis)2,5

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

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 Wichtigkeit 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