

## Toyota Auris 2.0 D-4D Executive (DPF)

Fünftürige Schräghecklimousine der unteren Mittelklasse (93 kW / 126 PS)

### ADAC Testergebnis

**Note 2,3**

Toyota hat seinen Bestseller Corolla komplett neu entwickelt und stellt ihn in Deutschland als Auris zum Verkauf. In manchen Punkten wirkt das Design futuristisch und sehr modern - vieles ist aber Spielerei, die der Bedienungs-freundlichkeit abträglich ist. Der neue 2,0 I-Vierzylinder-Diesel arbeitet ruhig, reagiert auf Gasbefehle zunächst träge, dann aber mit Nachdruck. Der Partikelfilter ist serienmäßig, die Abgaswerte sind sehr gut. Ein in der Summe seiner Eigenschaften gutes Auto, dass sich aber nicht wirklich von den Konkurrenten absetzen kann. Die Ausstattung ist umfangreich, der Preis aber auch - in der Testversion ab 24.300 Euro. **Karosserievarianten:** Dreitürer und Fünftürer, Kombi folgt später. **Konkurrenten:** Fiat Bravo, Ford Focus, Honda Civic, Citroen C4, Opel Astra, Peugeot 308, Seat Leon, VW Golf.

- + **bequemer Ein- und Ausstieg**
- + **gutes Raumangebot**
- + **standfeste Bremsen**
- + **gute Fahrleistungen**
- + **sicheres Fahrwerk**
- + **Partikelfilter Serie**
- **eingeschränkte Rundumsicht**
- **Kofferraum wenig variabel**
- **mäßige Heizleistung**
- **träges Ansprechen des Motors**



### Karosserie/Kofferraum

**Note 2,8**

#### Verarbeitung

**Note: 2,7**

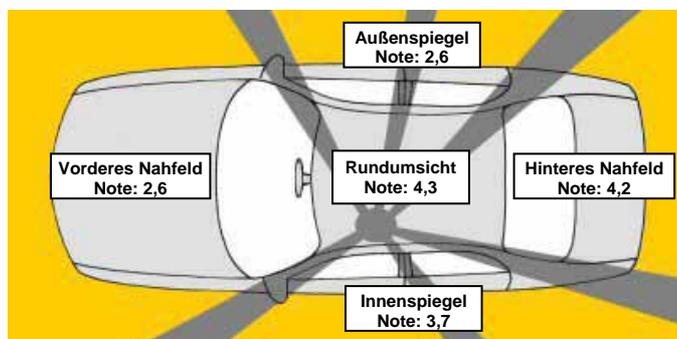
- + Die Karosserie ist sauber gefertigt, die Spaltbreiten an Türen und Klappen verlaufen gleichmäßig schmal. Ebenso zeigt sich das Interieur gut verarbeitet, die Materialqualität macht auf den ersten Blick einen guten Eindruck, nur wer genau hinsieht und hinfasst, stellt fest, dass Toyota auch nur mit Wasser kocht und manches hochwertiger aussieht als es wirklich ist. Auf dem Dach sind 75 kg Gepäck erlaubt.
- An den Fahrzeugseiten gibt es keine Stoßleisten, die vor kleinen Dellen durch dagegen schlagende Autotüren schützen würden, ebenso sind die Stoßfänger vollständig lackiert und damit sehr

kratzeempfindlich - teure Reparaturen lassen sich schwer vermeiden, zudem die Rundumsicht recht bescheiden ausfällt (siehe Punkt Übersichtlichkeit). Ein Rückschritt zum Vorgänger: es gibt nur noch ein Notrad im Kofferraumboden. Die elektrischen Sicherungen sind nur umständlich zugänglich und unbeleuchtet. Das Wechseln der Scheinwerferlampen ist schwierig und aufwendig.

#### Sicht

**Note: 3,2**

- + Durch die etwas erhöhte Sitzposition hat man einen guten Überblick auf den Verkehr. Die Wirksamkeit der Scheibenwischer (u.a. große Wischfläche) ist gut. Ein automatisch abblendender Innenspiegel ist serienmäßig. Die Außenspiegel sind beheizbar, Xenonscheinwerfer gibt es serienmäßig.
- Allerdings lässt sich der Auris wegen der hohen Fensterunterkante nach vorn nur schwer abschätzen, auch hinten ist's kaum besser, die Rundumsicht wird deutlich eingeschränkt durch die breiten C-Säulen und das kleine Heckfenster. Entsprechend schlecht fällt das Ergebnis bei der ADAC-Rundumsichtmessung aus. Elektronische Parksensoren (gegen Aufpreis) sind sehr empfehlenswert.



#### Ein-/Ausstieg

**Note: 2,3**

- + Der Türschweller ist angenehm niedrig und nicht zu voluminös, ebenso befindet sich die Sitzfläche in angenehmer Höhe - so gestaltet sich das Ein- und Aussteigen vorn recht bequem, zudem die Türausschnitte groß genug sind. Auch hinten kann man gut zusteigen, da die Türen weit öffnen, die Sitzbank relativ hoch und die Türausschnitte ausreichend groß sind. Die Türbremsen sind kräftig genug ausgelegt, um offene Türen auch an Steigungen zuverlässig zu halten. Ein schlüsselloses Zugangssystem ist serienmäßig.
- Allerdings sind die Tasten auf der Fernbedienung viel zu klein und besonders im Dunkeln leicht verwechselbar. Der Zugang per besagtem "Smart Key System" funktioniert nur von der Fahrtüre aus.

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.

### Kofferraum-Volumen\*

**Note: 2,9**

Der Kofferraum fällt mit 315 Litern für diese Fahrzeugklasse nur durchschnittlich aus. Wenn man die Rückbank umklappt, stehen 670 Liter zur Verfügung (gemessen bis Fensterunterkante).



Mit 315 l Kofferraumvolumen hat der Auris gegenüber dem Klassenkonkurrent VW Golf (350 l) das Nachsehen.

### Kofferraum-Zugänglichkeit

**Note: 2,7**

Das Gepäck muss über eine etwa 70 cm hohe Ladekante gehievt werden, innen ist die Bordwand fast 18 cm hoch. Hier gibt es komfortablere Lösungen. Die Kofferraumklappe lässt sich leicht anheben, das Schließen funktioniert nicht so optimal, da der Griff in der Kofferraumklappenverkleidung ungünstig angeordnet ist.

- + Die Ladeöffnung ist groß, die rechteckige Form des Gepäckabteils zweckmäßig. So ist der Kofferraum gut zugänglich, da auch seine Tiefe verhältnismäßig gering ausfällt.

### Kofferraum-Variabilität

**Note: 3,2**

Die Variationsmöglichkeiten beschränken sich auf geteilt umklappbare Rücksitze, der Mechanismus funktioniert einfach, nur das Entriegeln gestaltet sich manchmal etwas umständlich.

- Für kleine Gepäckstücke fehlen im Kofferraum Ablagen oder Fächer.

## Innenraum

**Note 2,2**

### Bedienung

**Note: 2,2**

Der Ausstattungs- und Funktionsumfang wurde gegenüber dem Vorgänger Corolla größer und damit auch die Komplexität der Bedienung. Man braucht etwas Eingewöhnungszeit, um alle Schalter und Knöpfe zu verstehen, dann aber lässt sich der neue Auris ziemlich gut bedienen.



Das zweigeteilte Handschuhfach verfügt über keine ausreichende Beleuchtung.

- + Das Lenkrad ist in Höhe und Reichweite einstellbar, die wichtigsten Funktionen zu Licht und Wischer sind in den beiden Lenkstockhebeln integriert. Die Schaltung liegt optimal zur Hand, auch die Pedale sind gut angeordnet. Neben der Lichtautomatik gibt es auch einen Regensensor. Der serienmäßige Bordcomputer informiert u.a. über den Verbrauch; zwei grüne Pfeile zwischen den Instrumenten geben Schalteempfehlungen für spritsparendes Fahren. Radio und Navigation sind in optimaler Höhe angeordnet, ebenso die Regler für die Heizung und Lüftung. Es gibt vorne wie hinten zahlreiche praktische Ablagen.

- Zwar liegen Tacho und Drehzahlmesser optimal im Blickfeld, aber die Kontrollleuchten dazwischen können bei Sonnenschein kaum erkannt werden. Ebenso sind die weißen Beschriftungen auf den grauen Schaltern (Radio, Navigation, Klimatisierung) sowie das große Navigationsdisplay schlecht ablesbar, wenn Sonnenlicht ins Auto fällt. Die Bedienung des Bordcomputers per Drückknopf an den Instrumenten ist eine Zumutung. Das Handschuhfach hat keine brauchbare Beleuchtung. Der Handbremshebel ist ungünstig weit hinten und steil angebracht. Die Höheneinstellung für den Fahrersitz ist schwergängig. Hinten fehlen Leseleuchten.



Der Auris kann weder durch die Verarbeitung noch durch Funktionalität überzeugen. Das Innenraumdesign will neue Wege gehen.

### Raumangebot vorne\*

**Note: 1,6**

- + Auf den Vordersitzen finden auch große Personen über 1,90 m bequem Platz. Ihnen steht eine großzügige Innenbreite zur Verfügung, so dass sich insgesamt ein großes Raumgefühl ergibt.

### Raumangebot hinten\*

**Note: 2,7**

- Personen bis zu einer Größe von 1,85 m können hinten bequem sitzen.
- + Auch hier stellt der Auris viel Innenbreite zur Verfügung, man hat ein großzügiges Raumgefühl.

## Komfort

**Note 2,5**

### Federung

**Note: 2,3**

- + Die Abstimmung des Fahrwerks ist Toyota recht gut gelungen, die Federung zeigt sich tendenziell straff, aber insgesamt ausgewogen. Lange wie kurze Unebenheiten werden gut abgefedert, auch auf welliger Fahrbahn zeigt sich kaum Stuckerneigung. Ebenso schluckt das Fahrwerk kleine Vertiefungen wie Kanaldeckel und Querrillen gut, die Insassen werden nicht durchgeschüttelt. Der Auris liegt ruhig auf der Straße, Aufbaubewegungen sind gut gedämpft.

### Sitze

**Note: 2,7**

- Die Lehnen der Vordersitze sind etwas kurz geraten. Die Sitze bieten bei schnellen Kurven gerade passablen Seitenhalt.
- + Die Sitzposition für den Fahrer ist gut, die Sitze sind gut gefedert, nicht zu straff und nicht zu weich. Für alle vier Außenplätze gibt es Haltegriffe am Dachhimmel.
- Für den Beifahrersitz fehlt eine Höheneinstellung. Die Rückbank

bietet den Passagieren kaum Seitenhalt, die Sitzlehnen und -flächen sind kaum ausgeformt.

### Innengeräusch

**Note: 2,0**

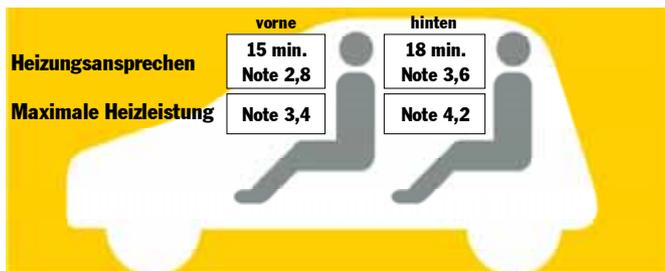
- + Das Innengeräusch ist angenehm niedrig, der Motor sehr leise. Auch bei hohen Geschwindigkeiten können sich die Insassen noch gut unterhalten.

### Heizung, Lüftung

**Note: 2,8**

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

Die Heizung spricht eher mäßig an und braucht ihre Zeit, bis sie den Innenraum auf angenehme Temperaturen erwärmt. Hinten dauert es etwas länger. In der gestesteten Ausstattungslinie "Executive" gibt es die Klimaautomatik serienmäßig, ebenso einen Pollenfilter. Fahrer und Beifahrer können ihre Temperatur separat vorwählen.



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

### Motor/Antrieb

**Note 1,8**

#### Fahrleistungen\*

**Note: 1,5**

- + Mit seinem kräftigen Drehmoment von 300 Nm erreicht der Auris 2.0 D-4D sehr gute Elastizitätswerte. Auch Überholvorgänge sind im Handumdrehen erledigt, wenn man die Drehzahl nicht unter 2000 U/min abfallen lässt.

#### Laufkultur

**Note: 2,0**

- + Der überarbeitete 2,0 I-Dieselmotor läuft in jedem Drehzahlbereich vibrationsarm und kultiviert, nur bei Leerlaufdrehzahl dringen Vibrationen in den Innenraum, besonders am Lenkrad spürbar. In manchen Drehzahlbereichen fällt das blecherne und für einen Common-Rail-Diesel untypische Verbrennungsgeräusch auf.

#### Schaltung

**Note: 2,0**

- + Das Sechsganggetriebe bietet kurze Schaltwege und lässt sich präzise und direkt schalten. Das einlegen des Rückwärtsganges klappt problemlos, der Gang ist mit einem Ring am Schaltknauf gesichert, wodurch ein versehentliches Verschalten verhindert wird.

#### Getriebeabstufung

**Note: 2,0**

- + Die Abstufungen der sechs Gänge passen gut zur Leistungscharakteristik des durchzugsstarken Motors, die Ganganschlüsse sind stimmig, erlauben eine gute Beschleunigung und auch bei hohen Geschwindigkeiten auf der Autobahn moderate Drehzahlen.

### Fahreigenschaften

**Note 2,0**

#### Fahrstabilität

**Note: 2,1**

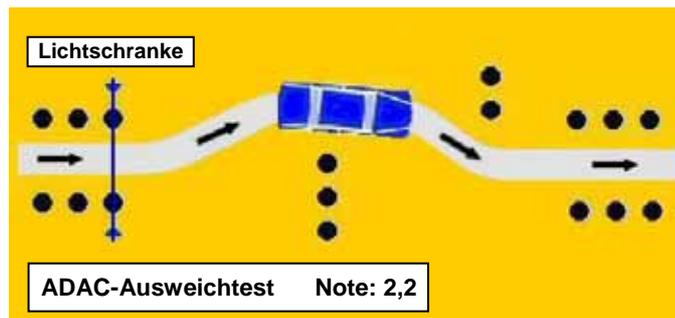
- + Die Fahrstabilität des neuen Auris ist gut, auch bei Längsrillen und Fahrbahnverwerfungen hält er einwandfrei seine Spur. In kritischen Fahrsituationen (z.B. schnelle Ausweichmanöver) unterstützt das serienmäßige elektronische Stabilitätsprogramm (VSC) den Fahrer, das Auto auf Kurs zu halten. Auf weniger griffiger Fahrbahn greift die Traktionskontrolle bei beherrztem Gasgeben ein. Beim ADAC-Ausweichtest bleibt der Auris gut beherrschbar, das VSC regelt effizient und reduziert die Untersteuerneigung, so dass die Spur gehalten wird.

#### Kurvenverhalten

**Note: 2,0**

- + In schnellen Kurven zeigt sich der Auris agil, er fährt bis in hohe Geschwindigkeitsbereiche neutral, neigt im Grenzbereich aber zu

leichtem und gut beherrschbarem Übersteuern - hier greift aber sehr effektiv die serienmäßige elektronische Stabilitätskontrolle (VSC) ein. Bei plötzlichem Gaswegnehmen in der Kurve verändert sich das Eigenlenkverhalten nur wenig.



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.

#### Lenkung\*

**Note: 2,5**

Mit 11,2 m fällt der Wendekreis nur durchschnittlich aus. Die Direktheit der Lenkung ist zufriedenstellend, sie liefert einen ordentlichen Kontakt zur Fahrbahn.

- + Bei schnellen Ausweichmanövern spricht die Lenkung gut an. Sie ist recht präzise und verlangt beim Rangieren wenig Kraftaufwand.

#### Bremse

**Note: 1,5**

- + Die Bremse spricht spontan an und ist fein dosierbar. Sie verzögert den Auris im Schnitt innerhalb von 37 m von Tempo 100 bis zum Stillstand (10 Vollbremsungen, halbe Zuladung, Serienbremsung), dabei zeigt sie auch bei hoher Beanspruchung kein Fading.
- Beim Bremsen aus hohen Geschwindigkeiten wird das Heck allerdings unruhig.

### Sicherheit

**Note 2,4**

#### Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

**Note: 2,8**

- + Der Auris verfügt serienmäßig über ein elektronisches Stabilitätsprogramm (VSC) und über einen Bremsassistenten.
- Rückstrahler oder Rückleuchten, die bei geöffneten Türen den Verkehr warnen würden, sind nicht vorhanden. Der Kraftstoff-Einfüllstutzen befindet sich auf der gefährlichen linken, dem Verkehr zugewandten Seite.

#### Passive Sicherheit - Insassen

**Note: 2,2**

- Die vorderen Kopfstützen reichen für Personen bis zu einer Größe von 1,80 m. Der Abstand zwischen Kopf und Kopfstütze ist vorne wie hinten durchschnittlich.
- + Der Auris erreicht beim EuroNCAP Crashtest alle fünf möglichen Sterne. Auch das Ergebnis bei der Kindersicherheit ist mit vier Sternen gut. Ein Warnsystem ermahnt zum Anschnallen. An den stabilen Außentürgriffen kann man hohe Zugkraft anbringen, so lassen sich nach einem Unfall verklemmte Türen leichter öffnen.
- Hinten bieten die Kopfstützen nur Personen bis 1,60 m gute Sicherheit, zudem gibt es für die Rücksitze keine Anschnallwarner.

#### Kindersicherheit

**Note: 2,3**

- Die Rückbank ist nur für zwei Kindersitze geeignet, der mittlere Sitz ist zu schmal und ungünstig geformt.
- + Kindersitzsysteme können auf der Rückbank sicher befestigt werden. Auf den Außenplätzen der Rückbank gibt es Isofix-Halterungen; Gurtgeometrie und Sitzanordnung fallen günstig aus. Auf dem Beifahrersitz können rückwärtsgerichtete Kindersitze montiert werden, da sich der rechte Frontairbag deaktivieren lässt.
- Die elektrischen Fensterheber arbeiten ohne Einklemmschutz (außer Fahrerfenster).

#### Fußgängerschutz

**Note: 2,0**

- + Der Fußgängerschutz des Auris ist gut, er erreicht beim simulier-

ten Fußgängerunfall (EuroNCAP) drei der vier möglichen Sterne.

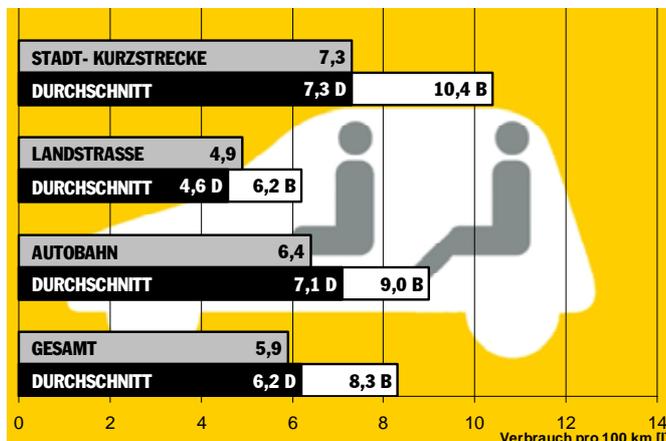
## Verbrauch/Umwelt

**Note 2,1**

### Verbrauch\*

**Note: 2,9**

Besonders sparsam zeigt sich der neue Auris mit 126 PS-Dieselmotor nicht, innerorts verbraucht er 7,3 l, außerorts 4,9 l und auf der Autobahn 6,4 l Diesel pro 100 km. Damit ergibt sich ein Durchschnittsverbrauch von 5,9 l alle 100 km.



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

### Abgas

**Note: 1,2**

- Die Schadstoffanteile im Abgas sind sehr niedrig, ein Partikelfilter (geschlossenes System) serienmäßig an Bord. Der gemessene CO<sub>2</sub>-Ausstoß liegt bei 156 g pro km und damit noch deutlich über dem angestrebten Ziel von 140 g/km für das Jahr 2008.

## Wirtschaftlichkeit\*

**Note 3,1**

### Betriebskosten

**Note: 2,3**

- Obwohl sich der Auris unter Dieseln nicht gerade als Spritsparkönig erweist, erhält er aufgrund der weniger teuren Kraftstoffpreise noch eine gute Note bei den Betriebskosten.

### Werkstatt- und Reifenkosten

**Note: 2,4**

Der Toyota besitzt eine fahrabhangige Inspektionsanzeige. Laut Hersteller muss dabei im Schnitt alle 27.500 km oder alle zwei Jahre ein "Vollcheck" durchgeführt werden. Dazwischen ist allerdings einmal jährlich oder spätestens alle 15.000 km ein kleiner

"Zwischencheck" (ohne olwechsel) fällig, welcher die Anzahl der Werkstattaufenthalte wiederum erhöhet. Der 2.0 l Diesel besitzt eine Steuerkette, durch die ein oftmals teurer Zahnriemenwechsel entfällt.

- + Langlebige Verschleisteile sowie niedrige Servicezeiten halten die Kosten in Schach. Auch der Rupartikelfilter ist nach eigenen Angaben völlig wartungsfrei und muss nicht ersetzt werden. Eine dreijährige Herstellergarantie bis max. 100.000 km (im ersten Jahr ohne Begrenzung) ist bei Toyota obligatorisch.

### Wertstabilität

**Note: 2,1**

- + Dem Auris mit moderner Dieselmotor und umweltfreundlichem Rupartikelfilter kann eine gute Wertstabilität prognostiziert werden.

### Kosten für Neuanschaffung

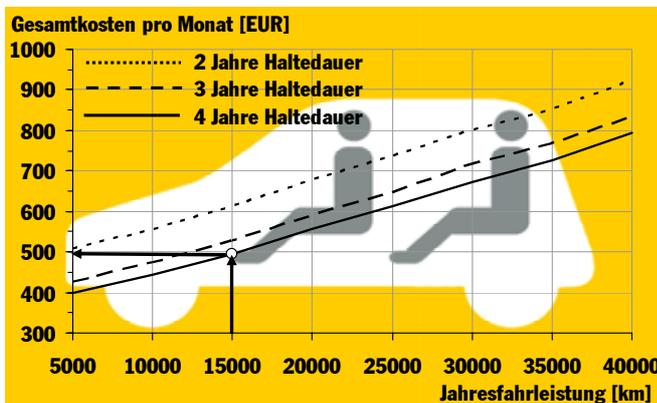
**Note: 4,4**

- Allerdings sind die Kosten für eine Neuanschaffung mit 24.300 Euro relativ hoch. Dafür erhält man jedoch das nahezu komplett ausgestattete Executive-Modell.

### Fixkosten

**Note: 4,3**

- Die fixen Kosten trüben jedoch ein wenig die insgesamt positive Kostenbilanz: Zu den höheren Steuern für den Dieselmotor gesellt sich auch noch eine ungünstig hohe Einstufung in die Haftpflichtversicherung, die den Beitrag in die Höhe schnellen lässt. Die Vollkasko dagegen liegt noch im grünen Bereich, kann die Benutzung aber nicht mehr entscheidend beeinflussen.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Autokosten (Beispiel: 494 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

## Die Motorvarianten

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.4	1.6	2.0 D-4D	2.2 D-CAT
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1398	4/1598	4/1998	4/2231
Leistung [kW(PS)]	71(97)	91(124)	93(126)	130(177)
Max.Drehmoment [Nm]bei U/min	130/4600	157/5200	300/1800	400/2000
0-100 km/h[s]	13,0	10,4	10,3	8,1
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	170	190	195	210
Verbrauch pro 100 km [l]	7,2S	7,4S	5,9D	6,2D
Versicherungsklassen KH/VK/TK	13/16/15	13/20/15	17/18/22	17/22/22
Steuer pro Jahr[Euro]	94	108	308	355
Monatliche Gesamt-Kosten[Euro]	423	468	454	540
Grundpreis[Euro]	16.400	18.950	20.100	25.300

### Aufbau:

ST = Stufenheck  
SR = Schrägheck  
CP = Coupe  
CA = Cabriolet  
RO = Roadster

KB = Kombi

KT = Kleintransporter

TR = Transporter

GR = Groraumlimousine

BU = Bus

GE = Geländewagen

PK = Pick-Up

### Versicherung:

KH = KFZ-Haftpflicht

VK = Vollkasko

TK = Teilkasko

### Kraftstoff:

N = Normalbenzin

S = Superbenzin

SP = SuperPlus

D = Diesel

## Daten und Messwerte

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro4
Hubraum	1998 ccm
Leistung	93 kW (126 PS)
bei	3600 U/min
Maximales Drehmoment	300 Nm
bei	1800 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	205/55R16
Reifengröße (Testwagen)	<b>205/55R16V</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	<b>11 m/11,2 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	195 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,3 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3. Gang)	<b>6,2 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	<b>37 m</b>
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	<b>5,9 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>7,3/4,9/6,4 l</b>
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Herstellerangabe/Test	151 g/km/ <b>156 g/km</b>
Innengeräusch 130 km/h	<b>68 dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	4220 mm/1760 mm/1515 mm
Leergewicht/Zuladung	<b>1440 kg/450 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>315 l/670 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	450 kg/1500 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	55 l
Reichweite	<b>930 km</b>
Allgemeine Garantie	3 Jahre / 100.000 km
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte *kursiv*

## Kosten

Monatliche Betriebskosten	<b>112 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten	<b>44 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>89 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>249 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>494 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/18/22
Grundpreis	24.300 Euro

## Ausstattung

### Technik

Antriebsschlupf-Regelung	Serie
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Bremsassistent	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Parkhilfe, elektronisch	390 Euro°
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Reserverad, vollwertig (nur Notrad)	nicht erhältlich
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	Serie

### Innen

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Audioanlage (mit CD-Player)	Serie
Fahrersitz, höhen-/neigungseinstellbar (nur Höhe)	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Isofix-Kindersicherungssystem	Serie
Keyless Entry	Serie
Klimaautomatik	Serie
Lenkrad, höhen-/längeinstellbar	Serie
Navigationssystem	2620 Euro°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar (geteilt)	Serie
Skisack/Durchladelupe	nicht erhältlich

### Außen

Außenspiegel, elektrisch einstell-/beheizbar	Serie
Lackierung Metallic	480 Euro°
Schiebe-Hubdach	nicht erhältlich

°im Testwagen vorhanden

## Testzeugnis

### Technik/Umwelt(Testergebnis)2,3

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

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