



KIA Magentis 2.0 EX

Viertürige Stufenhecklimousine der Mittelklasse (121 kW / 164 PS)

KIA hat seine Mittelklasse-Limousine überarbeitet und ihr ein neues Kleid verpasst. Die Front mit ihrem Chrom-Kühlergrill macht einen souveränen Eindruck, auch wenn das Design etwas an die Konkurrenz aus Japan erinnert. Hinten hat die Designer aber der Mut verlassen. Das Fahrwerk federt nun deutlich straffer, seine Härte gerade auf kleineren Bodenwellen ist aber zu viel des Guten. Der Motor leistet jetzt 164 PS, die sich aber eher wie 120 PS anfühlen. Nur der Spritkonsum erinnert an die höhere Leistung. Der Innenraum fällt angenehm groß aus, an der Verarbeitung an sich gibt's wenig auszusetzen. Die umfangreiche Ausstattung beinhaltet auch ESP in Serie, ebenso sechs Airbags. Der Preis für das Gebotene geht in Ordnung, mit der schlechten Wertstabilität muss man aber kalkulieren. Insgesamt ein gutes Angebot, mit diesem Motor für Wenigfahrer. Zu haben ab 22.450 Euro. **Karosserievarianten:** keine **Konkurrenten:** Chevrolet Epica, Hyundai Sonata, Mazda 6, Nissan Primera, Skoda Octavia

+ gutes Platzangebot, großer Kofferraum, ordentliche Verarbeitung, umfangreiche Komfortausstattung, günstiger Kaufpreis

- dröhniger Motor, zu straffe Federung, erhöhter Verbrauch, schlechter Fußgängerschutz, schlechte Wertstabilität



ADAC-URTEIL



2,7

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,6

Verarbeitung

⊕ Die Verarbeitung und ihr Finish hinterlassen beim Facelift-Magenta insgesamt einen recht guten Eindruck; auch am Interieur kann man wenig aussetzen, es zeigt sich unauffällig und wenig aufregend, aber ordentlich verarbeitet. Die Ersatzradgröße entspricht der Fahrbereifung und sorgt für eine problemlose Weiterfahrt bei einer Reifenpanne. Auf dem Dach sind 80 kg Gepäck erlaubt.

⊖ Die Karoserieseiten sowie Front- und Heckschürze werden nur unzureichend vor kleinen Remplern geschützt. Immerhin erlauben die lackierten schmalen Seitenleisten eine etwas kostengünstigere Reparatur. Die Türausschnitte sind zwar gegen Verkratzen geschützt, aber nach außen wenig abgedichtet und verschmutzen schnell. Der Motorraum ist nach unten kaum gegen eindringenden Schmutz abgedichtet. Der Tankdeckel ist nicht in die zentrale Türverriegelung integriert.

2,9

Sicht

Die Sicht zur Seite und nach hinten ist durchschnittlich, weil die Fensterpfosten nicht zu breit sind und sich die Kopfstützen weit nach unten stellen lassen. Bei der ADAC-Rundumsichtmessung schneidet der Magentis deshalb durchschnittlich ab. Hindernisse in Bodennähe können vorne sehr gut, hinten wegen der hohen Fensterkante nur mäßig erkannt werden.

⊕ Die Außenspiegel sind groß genug und beheizbar. Der Innenspiegel blendet bei störendem Scheinwerferlicht automatisch ab. Das Fahrzeug ist hinten mit einer akustischen Einparkhilfe ausgestattet. Die Frontscheibe ist im Bereich der Wischer-Ruheposition beheizbar.

2,9

Ein-/Ausstieg

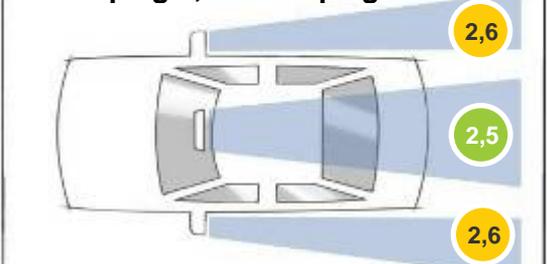
Die Türaufhalter sind recht schwach und können an Steigungen die Türen nicht sicher offen halten. Hinten gestaltet sich das Ein- und Aussteigen zufriedenstellend.

⊕ Die Türen lassen sich mit einer Fernbedienung ent- und verriegeln, allerdings verwechselt man die Tasten leicht im Dunkeln, die Fernbedienung ist separat und nicht im Schlüssel integriert. Das Ein- und Aussteigen vorne ist bequem, der Einstiegsbereich beleuchtet, die Türen sind groß und lassen sich weit öffnen. Für alle außen Sitzenden sind Haltegriffe am Dachhimmel vorhanden.

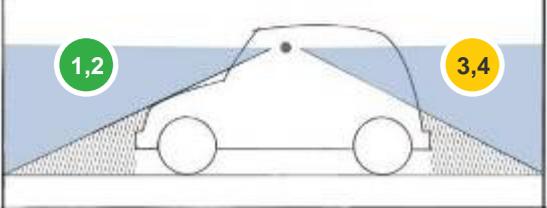
Rundumsicht



Innenspiegel, Außenspiegel



Vorderes und hinteres Nahfeld



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.



Aufgrund der nicht zu breiten Dachstützen ist die Sicht akzeptabel.

1,5 Kofferraum-Volumen*

⊕ Der Kofferraum fasst 490 Liter, bei umgelegten Rücksitzlehnen sind es 810 Liter Ladevolumen (gemessen bis Fensterunterkante) - das sind gute Werte für die Mittelklasse.



Der Kofferraum des Magentis ist mit 490 l Volumen geradezu gigantisch und übertrifft damit die Konkurrenten, wie VW Passat (475 l), zum Teil beträchtlich.

3,9 Kofferraum-Zugänglichkeit

⊕ Der Boden des Kofferraums ist vollständig eben, das Format ist zweckmäßig.

⊖ Die Kofferraumklappe muss mit einem Schalter in der Fahrertür bzw. der Fernbedienung entriegelt werden. Die Zugänglichkeit ist weniger gut, weil die Bordwand hoch und die Klappenöffnung recht klein ist - sperrigere Dinge lassen sich kaum unterbringen. Der hintere Teil des Kofferraums ist schlecht zugänglich, weil er sehr tief ist. Die Beleuchtung ist schwach. Zum Schließen der Kofferraumklappe fehlt innen ein Griff, man macht sich immer die Finger schmutzig.

2,6 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die asymmetrisch geteilte Rücksitzlehne ist zur Erweiterung des Laderaumes mit wenigen Handgriffen umklappbar, nicht selbstverständlich für eine Stufenheck-Limousine. Die Entriegelung klappt bequem vom Kofferraum aus.

⊖ Eine Durchladeluke für lange Gegenstände, z.B. Ski, ist nicht vorhanden. Auf Netze oder Fächer für kleines Gepäck muss man auch verzichten.

2,4 INNENRAUM

2,6 Bedienung

⊕ Die Bedienung ist einfach, vieles funktioniert elektrisch unterstützt. Alle Schalter liegen am richtigen Platz, Rätsel ergeben sich kaum. Das trifft auch für das Radio (Serie) und die Klimautomatik zu. Das Lenkrad ist in Höhe und Reichweite einstellbar, es befindet sich ebenso wie die Pedale und der Schalthebel in günstiger Position zum Fahrer. Die elektrischen Fensterheber (Fahrerfenster mit Antippautomatik) funktionieren, bis die Fahrertüre geöffnet wird, auch ohne Zündung. Umfangreiche Warn- und Informations-Anzeigen (Türen richtig geschlossen etc.) liegen im Blickfeld des Fahrers, der Bordcomputer informiert über Außentemperatur, Durchschnittsverbrauch und Reichweite. Das Fahrlicht und der Scheibenwischer können von Sensoren gesteuert werden.



Der Magentis überzeugt durch überraschend gute Verarbeitungsqualität und Funktionalität.

– Einen Tempomat gibt es leider nicht. Zum Schließen der Türen vom Vordersitz aus muss man sich weit hinauslehnen, weil die Griffe zu weit weg sind. Die Kontrollleuchte für das Fahrlicht fehlt, die der Nebelschlussleuchte befindet sich abseits im Schalter am Armaturenbrett. Bei Sonne lässt der Kontrast der Instrumente zu wünschen übrig. Die Temperaturregelung der "Klimaautomatik" ist grob und muss oft nachkorrigiert werden. Der Handschuhfachdeckel klappt beim Öffnen auf die Knie des Beifahrers, die Beleuchtung funktioniert nur bei eingeschaltetem Licht. Zum Anlegen der Rücksitze sind zwei Hände erforderlich, weil die Schlösser nicht fixiert sind.

1,9 Raumangebot vorne*

+ Das Platzangebot ist großzügig bemessen. Auch Insassen mit über 1,90 m Größe finden bequem Platz auf den Vordersitzen. Die große Innenbreite trägt zum angenehmen subjektivem Raumempfinden bei.

2,7 Raumangebot hinten*

Die Beinfreiheit auf den hinteren Sitzen ist üppig bemessen (Vordersitze für 1,85 m große Personen eingestellt). Eingeschränkt wird das Platzangebot aber in der Höhe, hier reicht der Raum nur für ca. 1,85 m große Personen. Es ergibt sich ein zufriedenstellendes subjektives Raumgefühl.



Im Fond finden Personen bis zu einer Größe von 1,85 m Platz. Dabei überzeugt vor allem die üppige Beinfreiheit.

2,6 KOMFORT

3,0 Federung

Die Fahrwerksabstimmung ist KIA nicht so gut gelungen, sie mag nicht recht zu einer komfortablen Reiselimousine passen. Lange Bodenwellen werden gut pariert, es ist kein Nachschwingen feststellbar. Jedoch werden die Insassen über jede kurze Bodenwelle und jede Unebenheit informiert, besonders auf langen Fahrten wird das stressig. Seitenneigung und Wankbewegungen der Karosserie halten sich in Grenzen. Bei Beladung ändert sich die Federcharakteristik kaum, die Abstimmung ist immer noch deutlich zu straff.

2,3 Sitze

+ Die Sitzposition des Fahrers ist gut, er kann sich mit dem linken Bein fest abstützen. Der Fahrersitz verfügt über eine Höheneinstellung und kann unterschiedlichen Personengrößen recht gut anpassen werden. Die Sitze sind groß und bequem, Lehnen und Sitzflächen angenehm konturiert. Die Mittelbahnen der Sitze verfügen über perforiertes Leder, so sind sie weniger schweißtreibend im Sommer.

– Bei Kurvenfahrten bieten die Vordersitze wenig Seitenhalt.

3,0 Innengeräusch

Der gemessene Geräuschpegel liegt im durchschnittlichen Bereich. Windgeräusche bleiben weitgehend im Hintergrund, auch Fahrgeräusche werden nicht störend laut. Unangenehm fällt aber der Motor bei höheren Drehzahlen auf (ab ca. 4.000 U/min.).

2,3 Klimatisierung

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

- + Die Heizung spricht vorne sehr gut und hinten gut an. Sie zeigt insbesondere vorne eine gute Heizwirkung und bringt den Innenraum schnell auf angenehme Temperaturen. Eine Klimaautomatik gibt es serienmäßig, sie hilft im Sommer effektiv, einen kühlen Kopf zu bewahren.
- Die Temperaturverteilung klappt nur ausreichend, immer wieder muss der Fahrer nachjustieren, um eine konstante Wärme zu erreichen.

2,4 MOTOR/ANTRIEB

2,5 Fahrleistungen*

Als Saug-Benziner mit zwei Liter Hubraum kann der Vierzylinder bei den Elastizitätsmessungen keine Wunder vollbringen. Entsprechend gemütlich setzt die große Limousine in den hohen Gänge Gasbefehle in Beschleunigung um.

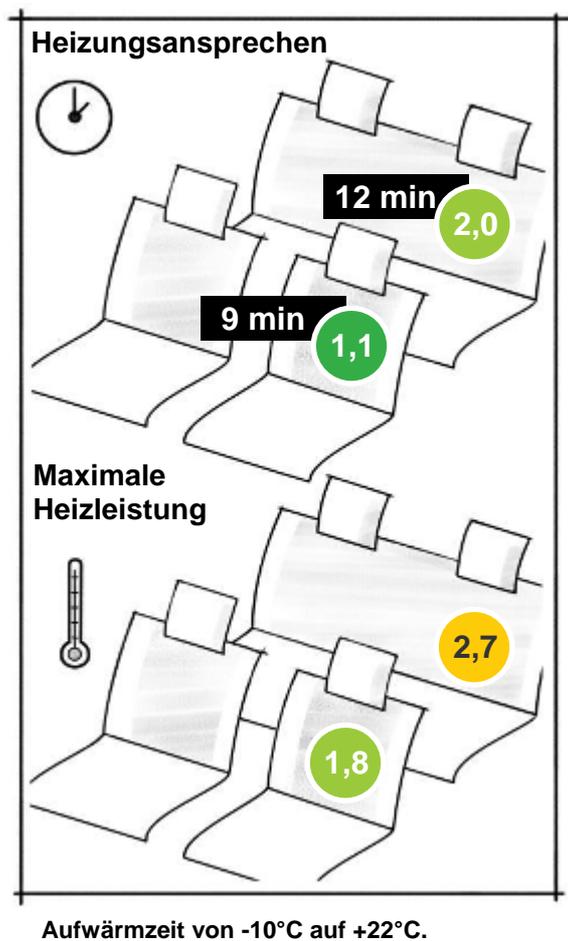
- + Dreht man die Gänge aus, werden gute Beschleunigungswerte erreicht.

2,7 Laufkultur

Im unteren Drehzahlbereich läuft der Vierzylinder recht vibrationsarm und kultiviert. Dreht man das Aggregat aber aus, wird es laut (ab ca. 3.500 U/min.) und brummig.

2,2 Schaltung

- + Die Gänge sind recht präzise geführt und lassen sich leicht wechseln. Auch bei schnellen Gangwechseln hackt es nicht. Die Schaltwege sind durchschnittlich lang. Das Einlegen des Rückwärtsganges klappt weitgehend problemlos.



2,3

Getriebeabstufung

- ⊕ Die Abstufungen des Fünfgang-Getriebes passen recht gut zur Leistungscharakteristik des Motors. Die Ganganschlüsse sind stimmig, es entstehen keine unpraktischen großen Drehzahlsprünge.
- ⊖ Auf der Autobahn fehlt aber ein sechster Gang, der das Drehzahlniveau etwas absenken würde.

2,9

FAHREIGENSCHAFTEN

2,8

Fahrstabilität

Der Magentis fährt überwiegend richtungsstabil. Verwerfungen der Fahrbahnoberfläche machen gelegentlich Kurskorrekturen am Lenkrad erforderlich. Eine elektronisch geregelte Traktionskontrolle bremst durchdrehende Räder beim Beschleunigen ab - ihr fehlt es aber deutlich an Feinabstimmung, ihre Regelung erfolgt sehr unharmonisch und ruppig. Beim ADAC-Ausweichtest ergibt sich ein zufriedenstellendes Ergebnis, das ESP regelt sinnvoll und verhindert Schleudern.

2,7

Kurvenverhalten

In Kurven untersteuert der Magentis - ein Verhalten, das auch weniger geübten Fahrern entgegen kommt. Er ist straff gefedert, die Seitenneigung hält sich in Grenzen. Beladen ändert sich das Kurvenverhalten wenig, er bleibt weiterhin gut beherrschbar.

3,1

Lenkung*

Bezüglich der Direktheit ist die Übersetzung der Lenkung zufriedenstellend gelungen. Der Wendekreis von 12,1 m macht den Magentis nicht besonders handlich.

- ⊕ Der Kraftaufwand am Lenkrad ist beim Rangieren gering.
- ⊖ Die Lenkung ist wenig präzise, sie vermittelt dem Fahrer kaum Kontakt zur Fahrbahn. Das macht sich vor allem bei Autobahnfahrten mit höherem Tempo negativ bemerkbar.

3,0

Bremse

Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der facegeliftete Magentis durchschnittlich 39,5 m (Mittel aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Serienbereifung). Das ist heutzutage kein ruhmreicher Wert mehr und reicht bestenfalls für ein zufriedenstellend. An Dosierbarkeit und Ansprechverhalten gibt es dagegen wenig auszusetzen.

2,8

SICHERHEIT

2,7

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

- ⊕ Das Fahrzeug ist serienmäßig mit ESP und einem Bremsassistenten ausgestattet. Rückleuchten warnen bei geöffneten Türen vorne und hinten.
- ⊖ Der Kraftstoff-Einfüllstutzen befindet sich auf der gefährlichen linken, dem Verkehr zugewandten Seite.

2,3

Passive Sicherheit - Insassen

- ⊕ Das Fahrzeug besitzt neben Frontairbags auch Seiten- und durchgehende seitliche Kopfairbags. Bei Crashtest nach EuroNCAP-Norm erreicht der Magentis vier von fünf möglichen Sternen (vor Facelift). Der Seatbelt-Reminder erinnert daran, sich anzuschnallen (nur für Vordersitze). Die Gurte vorne haben Straffer und Kraftbegrenzer. Die Kopfstützen lassen sich vorne für Insassen bis 1,85 m Körpergröße einstellen. An den stabilen Türgriffen lässt sich hohe Zugkraft aufbringen. So kann man nach einem Unfall verklemmte Türen leichter öffnen.
- ⊖ Hinten reichen die Kopfstützen nur für Insassen bis zu einer Größe von 1,55 m - das ist viel zu wenig.

2,7

Kindersicherheit

Bei der Kindersicherheit nach EuroNCAP-Norm erreicht der Magentis drei von fünf möglichen Sternen. Nur die beiden äußeren Sitzplätze auf der Rückbank sind für Kindersitze geeignet. Dort lassen sie sich aber lagestabil und wenn gewünscht auch mittels Isofix befestigen.

- ⊕ Die Gurtlängen reichen auch für Kindersitze mit hohem Gurtbedarf aus. Die Gurtschlösser sind kurz und die Abstände zwischen den Gurtanlenkpunkten, die zudem günstig liegen, ausreichend groß. Der Beifahrerairbag kann per Zündschlüssel ausgeschaltet werden, dann sind auch rückwärtsgerichtete Babyschalen auf dem Beifahrersitz zulässig.
- ⊖ An den elektrischen Fensterhebern fehlt eine Einklemmsicherung.

4,8

Fußgängerschutz

– Beim Fußgänger-Crashtest ist das erzielte Ergebnis mager, nur ein Stern von vier möglichen. Hier sollte KIA nachbessern.

2,4

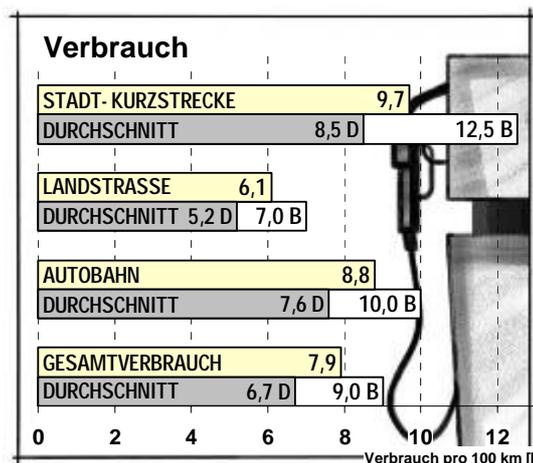
UMWELT/ECOTEST

3,3

Verbrauch/CO2*

Das Kapitel Verbrauch ist nicht die Stärke des Magentis, sein durchschnittlicher Kraftstoffkonsum liegt bei 7,9 l Super pro 100 km. Innerorts genehmigt er sich 9,7 l, außerorts 6,1 l und auf der Autobahn 8,8 l alle 100 km. Das entspricht einem CO₂-Ausstoß von 183 g pro km.

– Diese Werte lassen sich aber nur bei extrem sparsamer Fahrweise erreichen. In der Praxis dürfte sich der Verbrauch bei etwa 10 l/100 km einpendeln.



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

1,4

Schadstoffe

+ Die Schadstoffanteile im Abgas sind gering. Im ADAC EcoTest werden 46 von 50 möglichen Punkten erreicht.

3,1

WIRTSCHAFTLICHKEIT

3,6

Betriebskosten*

Die Kosten für den Betrieb setzen sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff zusammen. Für seine Klasse bewegt sich der Verbrauch im mäßigen Mittelfeld, daher halten sich die Kosten für Wenigfahrer letztlich im zufriedenstellenden Rahmen.

3,1

Werkstatt- / Reifenkosten*

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

+ Die Werkstattstundenpreise sowie die Kosten für den Reifenersatz sind günstig; auch eine dreijährige Herstellergarantie, sogar ohne Kilometerbegrenzung, wird von KIA gewährt.

5,5

Wertstabilität*

⊖ Beim Werterhalt sieht es schlecht aus, dem Magentis fehlt ein gutes Image und zukunftsweisende Technik, um auch nach Jahren noch durch seine Eigenschaften begehrt zu sein. Dann bleibt ihm nur noch ein günstiger Preis.

2,1

Kosten für Anschaffung*

⊕ Hier liegt die Stärke des Magentis, sein Preis-Leistungs-Verhältnis ist gut und die gebotene (Komfort-) Ausstattung umfangreich. Bei der Sicherheit kann er aber nur die Standards erfüllen.

2,9

Fixkosten*

Die Einstufung in der Haftpflichtversicherung liegt im zufriedenstellenden Bereich, teuer aber sind Vollkasko oder Teilkasko. Günstig wiederum fällt die KFZ-Steuer aus. So ergeben sich insgesamt durchschnittliche fixe Kosten.

2,7

Monatliche Gesamtkosten*

Bei den monatlichen Gesamtkosten bewegt sich der Magentis mit dem 2,0-Liter-Benzinmotor im günstigen Mittelfeld seiner Klasse.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	2.0	2.7 V6	2.0 CRDi
Aufbau/Türen	ST/4	ST/4	ST/4
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1998	6/2656	4/1991
Leistung [kW(PS)]	121(164)	142(193)	110(150)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	197/4600	247/4500	305/1800
0-100 km/h[s]	9,9	9,0	10,3
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	210	220	201
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	7,9	9,5	6,3
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/23/21	16/23/21	19/23/21
Steuer pro Jahr [Euro]	135	182	309
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	597	729	595
Preis [Euro]	22450	27295	24185

Aufbau

ST = Stufenheck
SR = Schrägheck
CP = Coupe
C = Cabriolet
RO = Roadster
KB = Kombi

KT = Kleintransporter
TR = Transporter
GR = Großraumlimousine
BU = Bus
GE = Geländewagen
PK = Pick-Up

Versicherung

KH = KFZ-Haftpf.
VK = Vollkasko
TK = Teilkasko

Kraftstoff

N = Normalbenzin
S = Superbenzin
SP = SuperPlus
D = Diesel
FG = Flüssiggas
G = Erdgas

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro4
Hubraum	1998 ccm
Leistung	121 kW (164 PS)
bei	6200 U/min
Maximales Drehmoment	197 Nm
bei	4600 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	205/60R16H
Reifengröße (Testwagen)	205/60R16H
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,7/12,1 m
Höchstgeschwindigkeit	210 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,9 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2. +2.Gang)	5,8 s
Bremsweg aus 100 km/h	39,4 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	7,9 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	9,7/ 6,1/ 8,8 l
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	178g/km/ 183g/km
Innengeräusch 130km/h	70dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4800/1805/1480 mm
Leergewicht/Zuladung	1415 kg/545 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	490 l/810 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	700 kg/1700 kg
Dachlast	80 kg
Tankinhalt	62 l
Reichweite	780 km
Garantie	5 Jahre
Rostgarantie	6 Jahre

ADAC-Testwerte fett

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	136 Euro
Monatliche Werkstattkosten	62 Euro
Monatliche Fixkosten	89 Euro
Monatlicher Wertverlust	310 Euro
Monatliche Gesamtkosten	597 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	16/23/21
Grundpreis	22.450 Euro

NOTENSKALA

 Sehr gut	0,6 – 1,5	 Ausreichend	3,6 – 4,5
 Gut	1,6 – 2,5	 Mangelhaft	4,6 – 5,5
 Befriedigend	2,6 – 3,5		

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2009 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 01.01.2009 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.07.2009 gültigen Steuergesetzgebung.



AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abstandsregelung, elektronisch	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	1520 Euro
Bremsassistent	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Parkhilfe, elektronisch (nur hinten)	Serie
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Runflat-Reifen	nicht erhältlich
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)(nur Durchschnitt)	Serie°
Xenonlicht	nicht erhältlich

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
aktive Kopfstützen vorn	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	(im Paket) 1150 Euro°
Isofix-Kindersicherungssystem	Serie
Klimaanlage/-automatik	Serie/ (im Paket) 1150 Euro°
Navigationssystem (DVD)	1959 Euro
Rücksitzlehne, umklappbar(geteilt)	Serie
Sitzbezüge, Leder	(im Paket) 1150 Euro°
Sitze, vorn, beheizbar	(im Paket) 1150 Euro°
Skisack/Durchladelupe	nicht erhältlich

AUSSEN

Außenspiegel, elektrisch anklappbar (im Paket)	1150 Euro
Lackierung Metallic	465 Euro°
Leichtmetallfelgen(16 Zoll)	Serie
Scheinwerfer-Reinigungsanlage	nicht erhältlich
Schiebe-Hubdach	nicht erhältlich

° im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹

2,6

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,7	Fahreigenschaften	2,9
Verarbeitung	2,6	Fahrstabilität	2,8
Sicht	2,9	Kurvenverhalten	2,7
Ein-/Ausstieg	2,9	Lenkung*	3,1
Kofferraum-Volumen*	1,5	Bremse	3,0
Kofferraum-Zugänglichkeit	3,9	Sicherheit	2,8
Kofferraum-Variabilität	2,6	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,7
Innenraum	2,4	Passive Sicherheit - Insassen	2,3
Bedienung	2,6	Kindersicherheit	2,7
Raumangebot vorne*	1,9	Fußgängerschutz	4,8
Raumangebot hinten*	2,7	Umwelt/EcoTest	2,4
Innenraum-Variabilität	4,0	Verbrauch/CO2*	3,3
Komfort	2,6	Schadstoffe	1,4
Federung	3,0		
Sitze	2,3	WIRTSCHAFTLICHKEIT	3,0
Innengeräusch	3,0	Betriebskosten*	3,6
Klimatisierung	2,3	Werkstatt- / Reifenkosten*	3,1
Motor/Antrieb	2,4	Wertstabilität*	5,5
Fahrleistungen*	2,5	Kosten für Anschaffung*	2,1
Laufkultur	2,7	Fixkosten*	2,9
Schaltung	2,2	Monatliche Gesamtkosten*	2,7
Getriebeabstufung	2,3		

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte Klassenbezogen