



Fiat Fiorino Qubo 1.3 JTD Multijet 16V Dynamic (DPF)

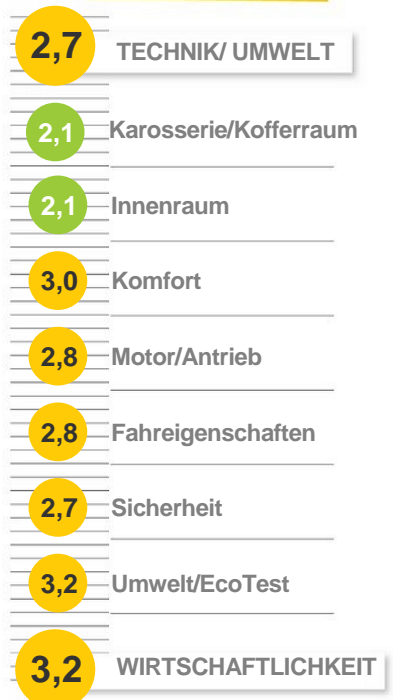
Fünftürige Kombilimousine in der Kleinwagenklasse (55 kW / 75 PS)

Nach acht Jahren Pause gibt es mit dem Qubo wieder ein praktisches Allzweckmobil unter dem Doblo. Er bietet viel Platz; die geteilte Rückbank lässt sich vorklappen und herausnehmen, um dann enorm viel Stauraum zur Verfügung zu stellen. Der Dieselmotor ist kräftig genug, um für brauchbare Fahrleistungen zu sorgen, verbraucht jedoch viel Diesel und nervt durch einen hohen Geräuschpegel. Ein Muss ist der 600 Euro teure Rußpartikelfilter. ESP gibt es nur gegen Aufpreis, unbedingt mitbestellen. Das Fehlen einer Traktionskontrolle kann man verschmerzen, denn der Grip der Antriebsräder ist von Haus aus recht gut. Ein weiteres Sicherheitsmanko ist das Fehlen seitlicher Kopfairbags. Positiv ist, dass es für 1.200 Euro Aufpreis ein automatisiertes Fünfgang-Getriebe gibt. Fazit: Sehr praktisches Freizeitmobil, das auf kleiner Grundfläche enorm viel Platz für fünf Personen bietet. Ab 12.990 Euro, in der getesteten Dynamic-Version mit Dieselmotor für 16.890 Euro, plus Rußpartikelfilter, Ersatzrad, Parksensoren und Radio. **Karosserievarianten:** Kastenversion **Konkurrenten:** Opel Meriva, Opel Combo, Renault Modus

- +** funktionelles Karosserieformat, riesiger, variabler Kofferraum, viel Platz für die Insassen, praktische Schiebetüren, Automatikgetriebe möglich
- hinten kleine Seitenfenster, lauter Geräuschpegel, holprige Federung, ESP nur gegen Aufpreis, keine seitlichen Kopfairbags



ADAC-URTEIL



Stand: März 2009
Text: P. Thywissen

2,1

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,7

Verarbeitung

Die Karosserie ist ordentlich verarbeitet, Tür- und Klappenspalten sind gleichmäßig und ziemlich schmal, die Türen schließen leicht. Auch im Innenraum gibt es kaum Anlass zu Beanstandungen, Die Kunststoffelemente sind sauber eingepasst und sitzen fest. Die verwendeten Materialien sind jedoch überwiegend einfach, wie es bei Fahrzeugen dieser Art üblich ist. Ein vollwertiges Ersatzrad ist für 50 Euro zu bekommen, der Radwechsel kann im Falle einer Reifenpanne einfach und ohne sich zu sehr zu verschmutzen vorgenommen werden. Die seitlich der Karosserie angebrachten Stoßleisten sind kratzunempfindlich, sitzen aber zu tief. Vorn schluckt der schwarz eingefärbte Kunststoffeinsatz kleine Remppler.

- ⊕ Auf dem Dach dürfen 100 kg Gepäck transportiert werden.
- ⊖ Der Unterboden ist von vorn bis hinten zerklüftet, der Motorraum somit unten offen. Dadurch verschmutzt der Dieselmotor schnell und klingt außen laut. Außerdem erhöhen die Luftwirbel den Fahrwiderstand und damit den Verbrauch. Der Tankdeckel ist umständlich mit dem Schlüssel auf- und abzuschließen. Mit fünf Personen darf kaum mehr Gepäck zugeladen werden, weil sonst das zulässige Gesamtgewicht überschritten wird. Die Türschausschnitte sind nach außen nicht abgedichtet und verschmutzen schnell. Außerdem sind die Schweller kratzempfindlich.

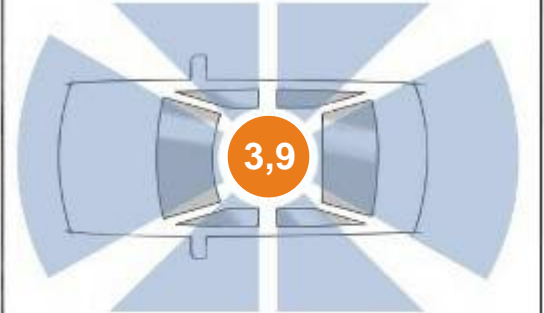
2,7

Sicht

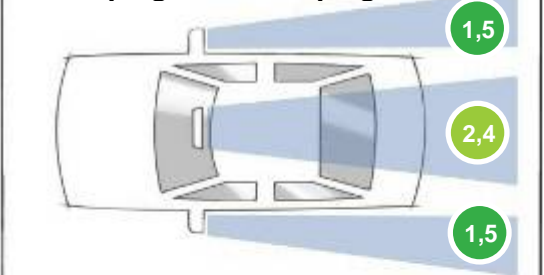
Das Abblendlicht ist genügend hell, die Ausleuchtung homogen. Das Fernlicht ist dagegen etwas fleckig und dünn.

- ⊕ Der Fahrer sitzt erhöht und hat einen sehr guten Überblick. Die abfallende Front kann gut überblickt werden, Gegenstände und Hindernisse auf der Fahrbahn kann der Fahrer so schnell erblicken. Auch nach hinten ist die Sicht beim Einparken recht gut. Das Rückfenster reicht weit nach unten, die drei Kopfstützen der Rückbank können weit nach unten geschoben werden und außerdem sind gegen 300 Euro Aufpreis Parksensoren zu haben. Bei Regen schaltet sich automatisch der Heckwischer ein. Die Außenspiegel sind sehr groß und gestatten so dem Fahrer exzellente Sicht nach hinten. Sie können beheizt werden und sind vom Fahrerplatz aus elektrisch einstellbar.
- ⊖ Bei der Rundumsicht nach ADAC-Messmethode siehts dagegen schlecht aus. Die Fensterpfosten sind allesamt sehr breit und somit sichtbehindernd ausgeführt. Das gilt besonders für den Bereich ganz hinten, mit den sich stark verjüngenden, wenig Durchblick bietenden Seitenfenstern. Der Wischer setzt nach dem Besprühen der Scheibe mit dem Wascher verzögert ein, dadurch fährt man zu lange, ohne nennenswerte Sicht.

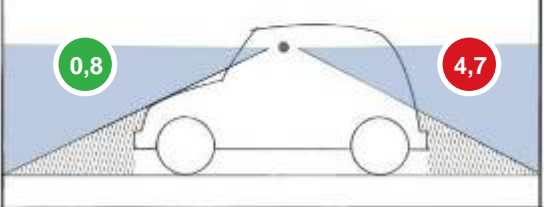
Rundumsicht



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.



Nach schräg hinten ist die Sicht besonders stark eingeschränkt.

1,9

Ein-/Ausstieg

Hinten steigt man recht aufrecht ein und aus, ohne sich den Kopf zu stoßen, jedoch ist es erforderlich, die Beine weit anzuheben, weil die Türschweller viel höher sind als vorn. Außerdem sind die Türöffnungen nicht besonders breit. Sehr von Vorteil sind die Schiebetüren in engen Parklücken, da sie zum Öffnen kaum Platz benötigen. Außerdem sind sie dann fest arretiert.

+ Vorn geht alles noch leichter, denn die geraden Türen sind wesentlich breiter und die Einstiege tiefer. Manchen Menschen kann jedoch die wuchtige Lenksäule für ihr rechtes Knie im Weg sein.

- Die drei Tasten der Fernbedienung verwechselt man ständig. Die extra Taste für den Kofferraum ist eher hinderlich, zu oft ist die Heckklappe, die auch keine Sicherungsraste hat, versehentlich entriegelt.

1,2

Kofferraum-Volumen*

+ Der Kofferraum ist für die Fahrzeugklasse sehr groß, er fasst 335 Liter. Durch Vorklappen bzw. Herausnehmen der Rückbank lässt er sich noch auf 730 l vergrößern. Auch Sperriges hat gut Platz.

1,6

Kofferraum-Zugänglichkeit

Nach dem Entriegeln mit dem elektromagnetischen Drücker erfordert das Anheben der riesigen Heckklappe ein wenig Kraft.

+ Der Kofferraum lässt sich sehr bequem beladen, denn die Ladeöffnung ist sehr groß und der Boden tief. Es stört auch keine Bordwand, die es zu überwinden gilt. Das Format des Kofferraums ist zweckmäßig, auch wenn die Rückbank vorgeklappt bzw. herausgenommen wurde ist der Boden vollkommen eben.

- Große Menschen können sich beim Einladen den Kopf am abstehenden kantigen Schloss stoßen, vor allem, wenn der Kofferraum stärker beladen wurde und der Wagen tief eingefedert ist. Die Bodenmatte kann zum Reinigen nicht herausgenommen werden. Die Beleuchtung ist zu schwach.



Mit 335 l Kofferraumvolumen kann der Qubo überzeugen.

2,1

Kofferraum-Variabilität

+ Die asymmetrisch geteilte Rücksitzbank lässt sich mit wenigen Handgriffen vor- und zurückklappen. Die Kopfstützen können dabei eingesteckt bleiben.

- Für kleinere Utensilien fehlen Ablagen.

2,1 INNENRAUM

3,1 Bedienung

⊕ Der Qubo lässt sich überwiegend leicht bedienen, die meisten Hebel und Schalter liegen gut zur Hand, die Eingewöhnungszeit ist kurz. Das Lenkrad lässt sich in Höhe und Reichweite einstellen, ist aber insgesamt etwas zu flach angeordnet. Der kurze Schalthebel liegt gut zur Hand. Die klar gezeichneten Instrumente können gut abgelesen werden. Vorderfenster (ohne Antippautomatik) und Außenspiegel werden elektrisch betätigt bzw. eingestellt. Auf dem Lenkrad befinden sich Tasten zum Einstellen des Radios. Ein Bordcomputer informiert über Verbrauch und Reichweite. Das Handschuhfach ist groß.

⊖ Beim Drücken der Kupplung tritt man nicht nur aufs Pedal, sondern auch auf das Hebelgestänge. Außer dem unbeleuchteten Handschuhfach gibt es nur wenig Ablagen. Der Schalter für die Luftverteilung arbeitet unlogisch: Schalter nach unten zeigend bedeutet Luft nach oben, Schalter nach oben Luft deutend Luft nach unten. Der Umlufschalter hat keine automatische Rückschaltung. Das Radio kostet Aufpreis, der Empfang ist mäßig. Der Lordoseneinsteller in der Fahrerlehne ist schlecht zu erreichen. Hinten fehlen Leseleuchten.



Im Innenraum erwarten den Fahrer eine nutzfahrzeugorientierte Materialanmutung und eine verbesserungsbedürftige Funktionalität.

1,0 Raumangebot vorne*

⊕ Auf den Vordersitzen gibt es Platz im Überfluss, es ist enorm viel Breite vorhanden und die Kopfhöhe reicht selbst noch für Zylinderträger. Der Fahrersitz lässt sich für Personen bis zu einer Größe von 2,00 m zurückschieben.

1,6 Raumangebot hinten*

⊕ Auch auf den Rücksitzen hat man sehr viel Platz; es sind zwei vollwertige Sitzplätze vorhanden und dazwischen ein schmaler Platz für kurze Strecken. Bis ca. 2,0 m große Personen reicht auf ihnen die Kniefreiheit (Vordersitze für 1,85 m große Personen eingestellt). Die Kopffreiheit ist auch hinten enorm.

3,0 KOMFORT

3,2 Federung

Das Fahrwerk ist ziemlich hart abgestimmt, mehr auf höhere Zuladung ausgelegt. Sitzt der Fahrer alleine im Auto stößt die Federung arg und auch Stuckern ist ihr nicht fremd. Mit zunehmender Beladung wird der Federungskomfort aber eher besser, wenngleich dann die Wankbewegungen der Karosserie ausgeprägter sind.

2,7 Sitze

Die Vordersitze sind körpergerecht gestaltet, bieten genügend Unterstützung im Rückenbereich. Der Fahrersitz hat eine Höheneinstellung (besonders tiefgestellt ist die Sitzfläche zu schräg nach hinten geneigt), auch kann bei ihm die Rückenkontur eingestellt werden (Einwege-Lordosenstütze). Der Seitenhalt der Vordersitze ist passabel. Die Sitzbank hinten hat eine Lehne mit angenehmer Schräge, die jedoch nicht allzu hoch ist. Da die Sitzfläche genügend Abstand zum Boden hat, bietet sie selbst etwas größeren Mitfahrern ordentliche Unterstützung für die Oberschenkel. Die Polsterung ist ausgewogen straff.

3,3 Innengeräusch

Das Geräuschniveau im Innenraum ist recht hoch, besonders bei höherem Tempo stört dies auf längeren Strecken.

3,0 Klimatisierung

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

Die Heizung ist für den großen Innenraum etwas schwach, es dauert jedoch nicht übermäßig lang, bis die Luft einigermaßen erwärmt ist. Gegen Aufpreis gibt es beheizbare Vordersitze.

- + Die Klimaanlage ist serienmäßig.
- Die Seitenfenster im Bereich des Kofferraums lassen sich nicht öffnen.

2,8 MOTOR/ANTRIEB

4,1 Fahrleistungen*

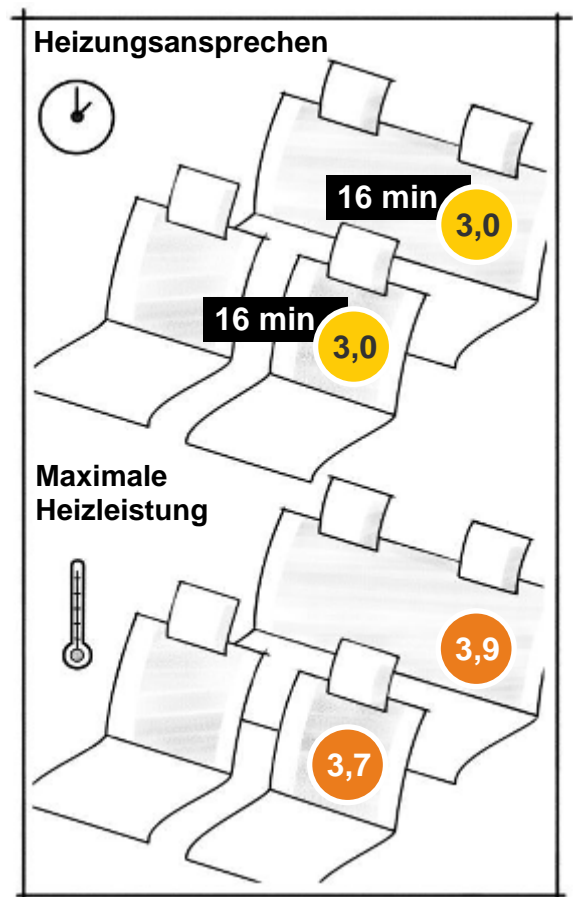
Die Leistung des Motors reicht für ein Fahrzeug diese Genres vollkommen aus. Der Motor ist ausreichend elastisch, im fünften Gang auf der Autobahn braucht selten zurückgeschaltet werden.

2,0 Laufkultur

- + Der Motor läuft recht vibrationsarm, frei von lästigen Brummfrequenzen.

2,4 Schaltung

- + Die Vorwärtsgänge lassen sich leicht schalten, die Gangebenaen sind ziemlich präzise, die Schaltwege passabel. Auch der Rückwärtsgang lässt sich meist klaglos einlegen.



Aufwärmzeit von -10°C auf $+22^{\circ}\text{C}$.

2,0

Getriebeabstufung

⊕ Das Fünfgang-Getriebe ist der Charakteristik des Motors gut angepasst. Der kann sein mögliches Temperament entwickeln und verfügt dennoch über genügend Drehzahlreserven bei Autobahntempo.

2,8

FAHREIGENSCHAFTEN

3,4

Fahrstabilität

Die Richtungsstabilität ist passabel. Spurrillen auf der Fahrbahn beeindrucken den Wagen wenig, jedoch neigt er bei Lenkkorrekturen zu leichten Pendelschwingungen, die sich beladen noch verstärken. Obwohl keine Traktionskontrolle an Bord ist, gibt es kaum Traktionsprobleme auf weniger griffigem Untergrund, beim Beschleunigen. Der ADAC-Ausweichtest wurde beim Qubo wegen fehlendem Stabilitätsprogramm ESP (gegen Aufpreis erhältlich) nicht durchgeführt.

3,0

Kurvenverhalten

Die Kurvenlage ist weitgehend sicher. Selbst in schnell gefahrenen Kurven reagiert der Wagen gutmütig, leicht untersteuernd. Nur wenn der Fahrer zu schnell in die Kurve fährt, kann der Wagen wegen fehlendem ESP (gegen Aufpreis) eher ins Schleudern geraten.

3,0

Lenkung*

Die Lenkung spricht schnell genug an, ist halbwegs zielgenau, vermittelt aber kein besonders gutes Gefühl zur Fahrbahn. Sie ist zwar nicht sehr direkt, aber leichtgängig, was der Handlichkeit zugute kommt.

⊖ Der Wendekreis von Anschlag zu Anschlag ist groß.

2,1

Bremse

Ansprechen und Dosierbarkeit der Bremse sind recht gut. Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der Wagen nur 36,5 m - ein hervorragendes Ergebnis (Mittelwert aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Serienreifen).

2,7 SICHERHEIT

3,8 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Das elektronische Stabilitätsprogramm ESP und ein Bremsassistent sind gegen Aufpreis lieferbar.

+ Das Feuerschutzsystem F.P.S. (Fire Prevention System) unterbricht automatisch die Kraftstoffzufuhr bei einem Aufprall. Die hoch gesetzten Rückleuchten sind von nachfolgenden Wagenlenkern gut zu erkennen.

2,8 Passive Sicherheit - Insassen

Die Kopfstützen an den Vordersitzen reichen in der Höhe für Personen bis 1,80 m Größe.

+ Der Fiat Qubo besitzt serienmäßig Front- und vorn Seitenairbags. Die vorderen Gurte haben Straffer und Kraftbegrenzer. An den stabilen Türgriffen lässt sich hohe Zugkraft aufbringen. So kann man nach einem Unfall verklemmte Türen leichter öffnen.

- Seitliche Kopfairbags sind nicht erhältlich, ebenso fehlt es an einem Warnton bei vergessenem Anschnallen der Gurte. Hinten reichen die Kopfstützen in der Höhe nur für Personen bis höchstens 1,65 m Größe.

1,7 Kindersicherheit

+ Die beiden Außenrücksitzplätze sind zur sicheren Befestigung von Kindersitzen gut geeignet - mit den vorhandenen Gurten und dem Isofix-System plus Ankerhaken. Der rechte Front-Airbag lässt sich per Bordcomputer deaktivieren, dann ist auch auf dem Beifahrersitz ein rückwärts gerichteter Kindersitz erlaubt.

- Der Platz hinten in der Mitte ist für Kindersitze eher ungeeignet. Die Gurte und Schlösser passen nicht, die Form des Sitzes ist ungünstig, zu dem kommt, dass der seitliche Platz gering ist. Der elektrischen Fensterheber haben keinen Einklemmschutz. Den hinteren Türen fehlen Kindersicherungen und der Hecktür eine Sicherungsraste.

2,0 Fußgängerschutz

+ Fußgänger sollten bei einem Zusammenstoß ein moderates Verletzungsrisiko haben. Die Karosserie ist weitgehend glattflächig und im Bugbereich nachgiebig. Außerdem liegen harte Konturen der Maschine tief unter der Motorhaube.

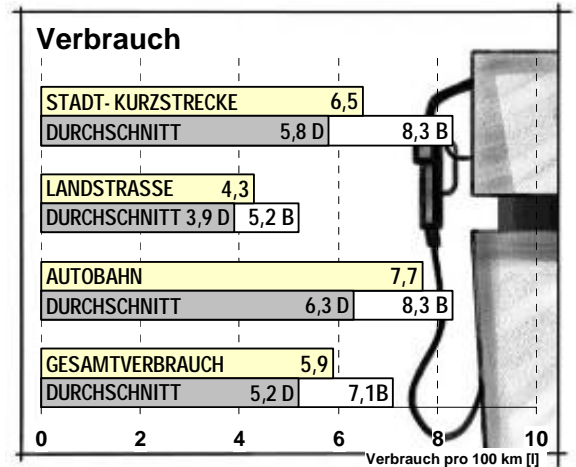
3,2 UMWELT/ECOTEST

4,2 Verbrauch/CO2*

– Der Verbrauch ist ziemlich hoch. Innerorts benötigt der Wagen 5,9 l, außerorts 3,9 l und auf der Autobahn 7,7 l Diesel auf 100 km. Im Schnitt errechnet sich der Verbrauch mit 5,9 l/100 km.

2,1 Schadstoffe

+ Die Anteile an Schadstoffen im Abgas sind niedrig. Der Dieselmotor ist mit einem geschlossenen Diesel-Rußfilter ausgestattet, der den Ausstoß gesundheitsgefährdender Partikel minimiert.



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

3,2 WIRTSCHAFTLICHKEIT

3,5 Betriebskosten*

Die weniger teuren Preise für Dieselkraftstoff verhelfen dem Qubo trotz des vergleichsweise hohen Verbrauchs noch zu einer durchschnittlichen Benotung der Betriebskosten.

3,1 Werkstatt- / Reifenkosten*

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

2,2 Wertstabilität*

+ Bereits der Vorgänger verkaufte sich gebraucht wieder gut. Es ist davon auszugehen, dass auch das neue Modell einen stabilen Restwertverlauf hat.

3,9 Kosten für Anschaffung*

Dynamik heißt die teuerste Version des Qubo. Aber auch mit dieser gut ausgestatteten Version liegt der Anschaffungspreis noch im durchschnittlichen Rahmen.

4,4

Fixkosten*

Den niedrigeren Betriebskosten stehen beim Diesel höhere fixe Ausgaben für die Steuer gegenüber. Auch bei den Typklasseneinstufungen in der Versicherung leistet sich der Qubo keinen Ausrutscher und bleibt deshalb noch auf akzeptablem Niveau.

3,1

Monatliche Gesamtkosten*

In keinen der Kostensparten enttäuscht der kleine Tausendsassa. Meist liegt er im Mittelfeld, was die Wertstabilität betrifft, schneidet er sogar gut ab.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.4 8V	1.3 JTD Multijet 16V
Aufbau/Türen	KB/5	KB/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1360	4/1248
Leistung [kW(PS)]	54(73)	55(75)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	118/2600	190/1750
0-100 km/h[s]	n.b.	n.b.
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	155	155
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	8,2 S	5,9 D
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/13/15	19/15/16
Steuer pro Jahr [Euro]	118	130
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	409	388
Preis [Euro]	12990	15190

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-Haftpfl.
 VK = Vollkasko
 TK = Teilkasko

Kraftstoff

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

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro4
Hubraum	1248 ccm
Leistung	55 kW (75 PS)
bei	4000 U/min
Maximales Drehmoment	190 Nm
bei	1750 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	185/65R15T
Reifengröße (Testwagen)	195/55R16H
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Trommel
Wendekreis links/rechts	11,45 m
Höchstgeschwindigkeit	155 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	n.b. s
Überholvorgang 60-100 km/h (3. + 3. Gang)	10,7 s
Bremsweg aus 100 km/h	36,5 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	5,9 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	6,5/ 4,3/ 7,7 l
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	123g/km/ 153g/km
Innengeräusch 130km/h	71dB(A)
Länge/Breite/Höhe	3959/1684/1721 mm
Leergewicht/Zuladung	1340 kg/370 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	335 l/730 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	400 kg/600 kg
Dachlast	100 kg
Tankinhalt	45 l
Reichweite	760 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	8 Jahre

ADAC-Testwerte fett

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	103 Euro
Monatliche Werkstattkosten	44 Euro
Monatliche Fixkosten	78 Euro
Monatlicher Wertverlust	186 Euro
Monatliche Gesamtkosten	411 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	19/15/16
Grundpreis	16.890 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

ABS	Serie
Automatikgetriebe(autom. Schaltgetrieb)	1.200 Euro
Bremsassistent	nicht erhältlich
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch(inkl. ASR)	500 Euro
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Reserverad, vollwertig	50 Euro°
Servolenkung	Serie
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	nicht erhältlich
Audioanlage	450 Euro°
Fahrersitz, höhen-/neigungseinstellbar	Serie
Fensterheber, elektrisch hinten	nicht erhältlich
Fensterheber, elektrisch vorne	Serie
Isofix-Kindersicherungssystem	Serie
Klimaanlage	Serie
Klimaautomatik	nicht erhältlich
Kopfstützen hinten	Serie
Lenkrad, höhen-/längseinstellbar	Serie
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie
Skisack/Durchladelupe	nicht erhältlich
Zentralverriegelung	Serie

AUSSEN

Außenspiegel, beheizbar	Serie
Außenspiegel, elektrisch einstellbar	Serie
Lackierung Metallic	450 Euro°
Nebelscheinwerfer	Serie
Schiebe-Hubdach	nicht erhältlich

° im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹

2,7

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

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte Klassenbezogen