



## Mazda 2 1.6 CD Independence (DPF)

Fünftüriger Kleinwagen mit Schrägheck (66 kW / 90 PS)

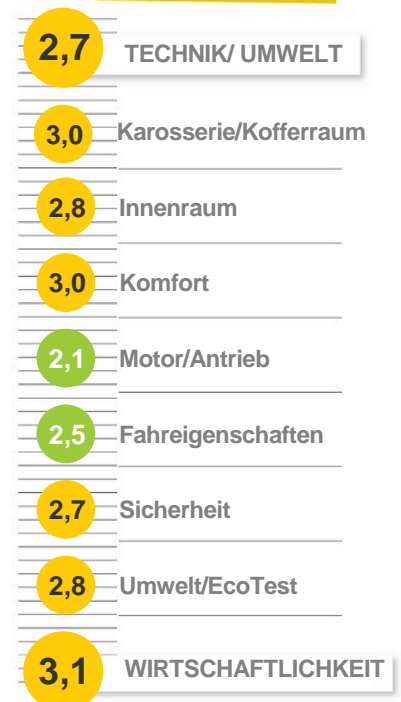
Endlich gibt's für den Mazda 2 einen attraktiven Dieselmotor - den 1,6-l-Vierzylinder, abgeleitet vom Peugeot-Motor. Damit kann der kleine Japaner auch seinem dynamischen Aussehen gerecht werden, die Fahrleistungen können sich sehen lassen. Der Verbrauch ist nicht zu hoch, trotzdem reicht es nicht für vier Sterne im EcoTest, weil die Abgase nicht sauber genug sind. Immerhin: ein Partikelfilter ist Serie, ebenso ESP - das ist vorbildlich. Das Fahrwerk fällt jedoch arg straff aus. Innen haben auch große Frontpassagiere gut Platz, hinten wird's aber eng. Die Komfortausstattung umfasst das Übliche (z.B. Klimaanlage), ist aber keinesfalls komplett. Und so kann man bei knapp 17.000 Euro durchaus von einem stattlichen Preis sprechen. **Karosserievarianten:** Drei- und Fünftürer  
**Konkurrenten:** u.a. Ford Fiesta, Opel Corsa, VW Polo

**+** leichte Bedienung, vorne gutes Raumangebot, ordentliche Fahrleistungen bei angemessenem Verbrauch, direkte Lenkung, gute Sicherheitsausstattung, ESP und Partikelfilter Serie

**-** keine Automatik lieferbar, hinten geringe Kniefreiheit, hohe Fixkosten



### ADAC-URTEIL



**3,0**

## KAROSSERIE/KOFFERRAUM

**2,9**

### Verarbeitung

**+** Die Verarbeitung der Karosserie macht einen recht soliden Eindruck, etwas enttäuschend sind die sichtbaren Schweißpunkte sowie der unten völlig offene Motorraum. Die Kunststoffe im Innenraum wirken gut verarbeitet, sehen jedoch nicht allzu hochwertig aus. Der Tankverschluss ist nicht in die zentrale Türverriegelung einbezogen, über einen gut erreichbaren Hebel kann die Tankklappe geöffnet werden. Die tatsächlich mögliche Zuladung fällt mit 450 kg (inkl. Fahrer) gut aus.

**-** Die Türschweller sind gegen Verkratzen ungeschützt, die Ausschnitte können leicht verschmutzen. Auf dem Dach dürfen nur 50 kg transportiert werden. Seitliche Schutzleisten, die einen gewissen Schutz gegen fremde Autotüren darstellen, sind nicht vorhanden. Bei einer Reifenpanne steht nur ein schmales Notrad zur Verfügung. Für das defekte Rad ist die Mulde eigentlich zu klein.

**2,9**

### Sicht

Bei der ADAC-Rundumsichtmessung (neues Verfahren) schneidet der Mazda 2 durchschnittlich ab. Die Dachsäulen schränken die Sicht nach draußen nicht zu sehr ein, nach rechts hinten (breite C-Säule) könnte der Ausblick aber besser sein. Der Innenspiegel und die Außenspiegel sind groß genug, der linke außen verfügt über einen asphärischen Bereich, der den Blick in den toten Winkel erleichtert. Die Halogen-Scheinwerfer leuchten die Fahrbahn zufriedenstellend aus.

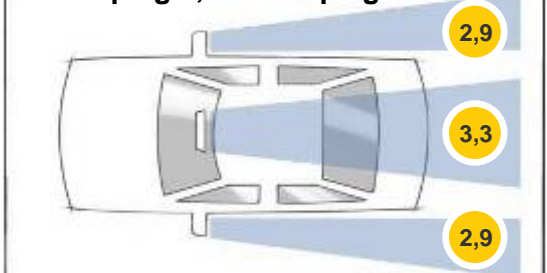
**+** Die kompakten Abmessungen lassen sich gut abschätzen, durch die abfallende Front hat man eine gute Sicht nach vorn. Die Außenspiegel sind beheizt. Die Kopfstützen der Rücksitze lassen sich bei Nichtbenützung der Rückbank weit nach unten schieben, was die Sicht nach hinten verbessert.

**-** Einparkhilfe und Xenonscheinwerfer werden nicht angeboten, was in dieser Klasse aber auch nicht unbedingt üblich ist.

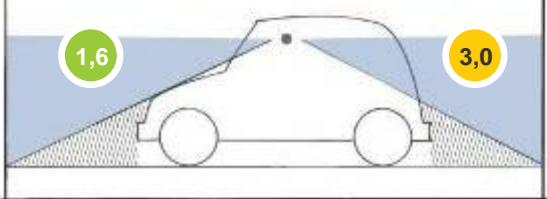
#### Rundumsicht



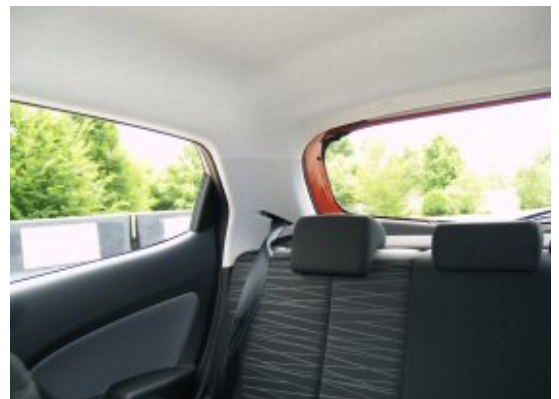
#### Innenspiegel, Außenspiegel



#### 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.



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

---

## 3,0 Ein-/Ausstieg

Die Türschweller sind niedrig und die Flächen der Vordersitze haben eine recht angenehme Höhe, was den Zustieg erleichtert. Allerdings nur kleinen Personen, denn größere stoßen sich leicht den Kopf am tiefen Türrahmen. Hinten wird der Zustieg durch eine relativ hohe Schwellerkante (von innen betrachtet) erschwert. Zudem ragen die rückwärtigen Radkästen weit nach vorne, was die Türen schmal macht. Der kurze Fußraum wirkt sich hinderlich für Personen mit großen Schuhen aus. Insgesamt also nicht besonders bequem und einiges schlechter als beim Vorgänger. Um die Türen auf- und abzusperren gibt es eine Fernbedienung, allerdings mit kleinen, verwechselbaren Tasten.

- Einen Haltegriff am Dachhimmel gibt es nur für den Beifahrer.

---

## 2,9 Kofferraum-Volumen\*

Der Kofferraum fasst 240 l - nicht gerade üppig. Wird die Rücksitzbank vorgeklappt, stehen 560 l zur Verfügung (gemessen bis zur Fensterunterkante), das stimmt dann schon versöhnlich.



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

---

## 3,0 Kofferraum-Zugänglichkeit

+ Die Kofferraumklappe lässt sich leicht und auch für größere Personen weit genug aufklappen (1,88 m). Die große Ladeöffnung und die zweckmäßige Form erleichtern die Nutzung. Praktisch ist auch die geringe Tiefe.

- Beim Entriegeln der Heckklappe macht man sich am Gummidruckknopf die Finger schmutzig. Koffer müssen über eine hohe Bordwand gewuchtet werden (außen 73 cm, innen sehr ungünstige 25 cm). Mit Vorklappen der Rücksitzlehnen entsteht eine hohe Stufe, die das Verschieben des Gepäcks behindert. Der Nadelfilzteppich lässt sich schwierig säubern (kann aber herausgenommen werden). Die Beleuchtung ist schwach. Beim Zuklappen kann man sich an der Griffmulde die Hand stauchen, wenn man sie nicht rechtzeitig aus der Mulde herauszieht.

---

## 3,1 Kofferraum-Variabilität

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

---

## 2,8 INNENRAUM

### 2,5 Bedienung

⊕ Die Bedienung ist insgesamt einfach, wichtige Funktionen liegen griffgerecht in Lenkradnähe. Das Lenkrad ist neigungseinstellbar. Fahrlicht sowie Scheibenwischer schalten sich optional sensorgesteuert zu (Trend-Paket, nicht im Testwagen). Die verspielt aufgebaute Radiobedienung liegt vorbildlich weit oben und ist recht einfach handzuhaben, die Radioschalter im Lenkrad sind kaum erforderlich. Die Klimatisierungssteuerung befindet sich darunter, aber immer noch an übersichtlicher Stelle, eingestellt wird mit logischen Drehreglern. Ein Bordcomputer informiert unter anderem über Kraftstoffverbrauch und Reichweite. Vorne gibt es ausreichend Ablagen, das Handschuhfach ist übersichtlich, aber unbeleuchtet.

⊖ Das Lenkrad ist nicht längseinstellbar. Das Abblendlicht hat keine Kontrollleuchte. Es gibt auch keine Kühlmitteltemperaturanzeige, sondern nur zwei Kontrollleuchten (kalt, zu warm). Der Tacho ist bei eingeschaltetem Licht mäßig ablesbar: rote Ziffern auf weißem Untergrund. Die Schalter für die Fensterheber (nur Fahrerfenster mit Antippautomatik) und Außenspiegel sind unbeleuchtet; die Fensterheber funktionieren nur bei eingeschalteter Zündung. Die Heizungseinsteller haben zu kleine Piktogramme. Es gibt keine Halter für große Flaschen. Hinten fehlen Beleuchtung und Ablagen.



Die Funktionalität des Fahrerplatzes ist gut gelungen, die Verarbeitungsqualität sowie Materialanmutung entsprechen dem Klassenstandard.

---

### 2,5 Raumangebot vorne\*

⊕ Vorne lassen sich die Sitze bis zu einer Personengröße von 1,85 m einstellen. Kopffreiheit und Innenbreite sind ordentlich, entsprechend angenehm ist das Raumgefühl für einen Kleinwagen.

---

### 4,0 Raumangebot hinten\*

⊖ Hinten geht es deutlich beengter zu; sind die Vordersitze für 1,85 m große Personen eingestellt, reicht die Kniefreiheit hinten 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 sehr eng.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,70 m ausreichend Platz vor.

---

## 3,0 KOMFORT

### 3,2 Federung

Der Mazda 2 hat ein straff ausgelegtes Fahrwerk. Längere Bodenwellen bereiten dem Fahrzeug kaum Probleme und werden recht gut gemeistert; kleinere und kurze Unebenheiten (auch auf der Autobahn) sorgen jedoch dafür, dass die Karosserie in ständiger Bewegung ist. Teilweise wird das für die Insassen nervig und unangenehm. Die Wankbewegungen bei schnellen Richtungswechseln sowie die Seitenneigung bei Kurvenfahrt fallen recht gering aus.

## 2,7 Sitze

Der Fahrersitz ist in der Höhe, nicht jedoch in der Neigung einstellbar. Die Kontur und die Höhe der vorderen Lehnen geht in Ordnung, im Lendenwirbelbereich könnte die Rückenunterstützung aber besser sein. Insgesamt bieten die Vordersitze einen zufriedenstellenden Seitenhalt. Die Rücksitzbank verfügt über akzeptable Konturen im Lehnen- und Flächenbereich. Erwachsene sitzen aber nicht besonders bequem, weil es ihnen an Oberschenkelunterstützung fehlt und der Beinraum knapp ausfällt.

– Für den Beifahrersitz fehlt eine Höheneinstellung.

## 3,4 Innengeräusch

Ein Leisetreter ist der Mazda 2 mit dem 1,6-l-Dieselmotor nicht gerade, bis Autobahnrichtgeschwindigkeit bewegt sich die Geräuschkulisse innen im noch zufriedenstellenden Bereich. Der Motor ist deutlich zu hören, aber nicht unangenehm - für einen Diesel klingt er sogar ungewöhnlich kernig. Weder Fahrgeräusche noch Windgeräusche treten unangenehm hervor.

## 3,2 Klimatisierung

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

Die Heizung spricht vorne gut an, zeigt aber nur eine zufriedenstellende Heizwirkung. Hinten ist das Ansprechen deutlich schlechter, die Wirkung lässt sehr zu wünschen übrig. Die Temperatur kann man nur grob regeln, immer wieder muss nachjustiert werden, will man eine bestimmte Wohlfühltemperatur erreichen und halten. Die Luftmengenverteilung erfolgt über einen Drehregler, der lässt aber nur bestimmte Kombinationen zu. An heißen Tagen sorgt die Klimaanlage für rasche Abkühlung. Im Energy-Paket sind beheizbare Vordersitze enthalten.

– Die hinteren Türfenster lassen sich nicht vollständig öffnen.

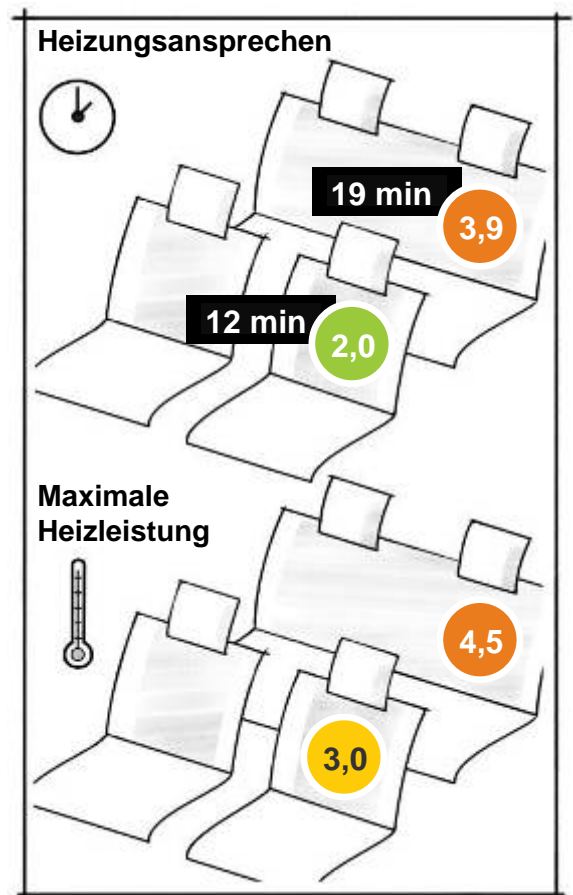
## 2,1 MOTOR/ANTRIEB

### 1,9 Fahrleistungen\*

+ Der 1,6-l-Diesel sorgt mit seinen 90 PS für flotte Fahrleistungen. Besonders die Elastizitätswerte können überzeugen, es ist auch schaltfaules Fahren problemlos möglich. Auch beim Ausdrehen der Gänge macht der Motor nicht schlapp, Überholvorgänge sind schnell erledigt.

## 2,3 Laufkultur

+ Der Vierzylinder-Turbodiesel arbeitet mit Common-Rail-Einspritzung und verhält sich relativ kultiviert. Unter Last hört er sich kernig an, aber auch dann halten sich die Vibrationen in Grenzen.



Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C

---

## 2,2 Schaltung

- + Die Gänge sind recht präzise geführt und lassen sich noch leicht wechseln. Besonders die kurzen Schaltwege gefallen.
- Wird der Rückwärtsgang schnell eingelegt, kann es im Getriebe krachen.

---

## 2,3 Getriebeabstufung

- + Die Gangabstufungen des 5-Gang-Getriebes passen gut, es entstehen keine zu großen oder zu kleinen Drehzahl sprünge. Allerdings sorgt die eher kurze Gesamtübersetzung schon bei Landstraßentempo für ein verhältnismäßig hohes Drehzahlniveau. Hier wäre ein sechster Gang günstig. Andererseits fühlt sich der Mazda 2 damit agil und kräftig an, mehr als man es von 90 PS erwarten würde.

---

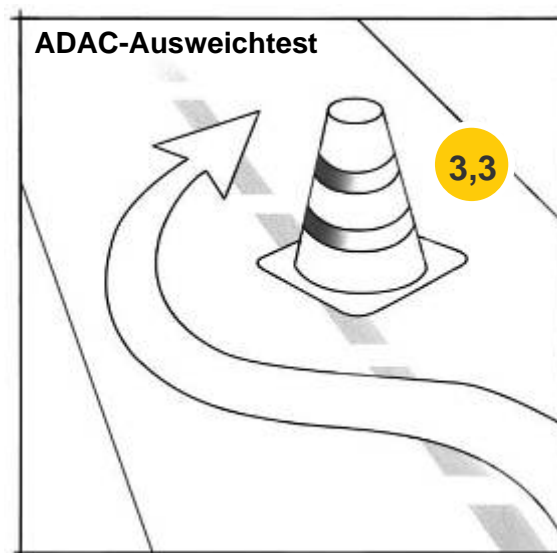
## 2,5 FAHREIGENSCHAFTEN

---

### 2,7 Fahrstabilität

Beim ADAC-Ausweichtest macht der Mazda 2 einen etwas durchwachsenen Eindruck. Durch die fahraktive Auslegung greift ESP spät ein und lässt relativ hohe Driftwinkel zu. Durch das späte Eingreifen wird aber eine souveräne ESP-Regelung sehr schwierig. Schleudern wird zwar verhindert, der Anspruch an den Fahrer ist aber höher. Daher erhält er nur ein zufriedenstellendes Gesamtergebnis - der Mazda 2 ist damit trotzdem ein sicheres Auto.

- + Die Reaktion auf einen Lenkimpuls ist recht direkt, das serienmäßige ESP (DSC genannt) unterstützt den Fahrer in allen Fahrsituationen. Auf Straßen mit Spurrillen und Fahrbahnverwerfungen hält der japanische Kleinwagen gut seinen Kurs und lässt sich wenig beeindrucken. Wenn die Fahrbahn weniger griffig ist, reagiert die elektronische Traktionskontrolle noch rechtzeitig und bremst durchdrehende Räder ein, um das Vorwärtskommen zu begünstigen.



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.

---

### 2,5 Kurvenverhalten

- + Das Eigenlenkverhalten ist untersteuernd ausgelegt, d.h. der Wagen neigt eher zum Schieben über die Vorderräder. Im Grenzbereich greift unterstützend ESP ein. Lastwechselreaktionen sind kaum vorhanden. Auch voll beladen bleibt das Fahrverhalten sicher.

---

### 2,3 Lenkung\*

- + Die Lenkung spricht sehr schnell an, fast schon etwas hektisch. Sie ist präzise und vermittelt dem Fahrer genügend Kontakt zur Fahrbahn. Durch die direkte Auslegung, die geringen notwendigen Kräfte am Lenkrad fährt der kleine Wagen handlich; der Wendekreis ist mit 10,7 m durchschnittlich.

---

## 2,4 Bremse

⊕ Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der Mazda 2 durchschnittlich 37,5 m (Mittelwert aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Serienreifen). Dabei zeigt sich Bremsanlage auch bei sehr hoher Beanspruchung standfest, Fading ist nicht feststellbar. Insgesamt spricht die Bremse gut an und lässt sich ordentlich dosieren. Der Bremsassistent unterstützt auch weniger geübte Fahrer dabei, das volle Potenzial der Bremsanlage zu nutzen.

---

## 2,7 SICHERHEIT

---

### 2,8 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

- ⊕ Serienmäßig verfügt der Mazda 2 über das elektronische Stabilitätsprogramm ESP, genannt DSC, und einen Bremsassistenten. Damit erfüllt er zumindest die Mindestanforderungen im Bereich aktive Sicherheit.
- ⊖ Der Kraftstoff-Einfüllstutzen befindet sich auf der gefährlichen linken, dem Verkehr zugewandten Seite.

---

### 2,3 Passive Sicherheit - Insassen

- ⊕ Der Mazda 2 besitzt zum Schutz der Insassen bei einem Unfall viele der heute gängigen Sicherheitsfeatures. Front-, vordere Seiten- und von vorn nach hinten durchgehende Kopfairbags sind serienmäßig an Bord. So kann der kleine Japaner fünf Sterne beim EuroNCAP-Crashtest erreichen (Stand 2007). Angurt-Erinnerer fordern die vorderen Insassen auf, sich anzuschnallen. Die Kopfstützen reichen vorne in der Höhe für Insassen bis zu einer Größe von 1,80 m. An den stabilen, griffgerechten 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 Anschnallwarner. Warndreieck und Verbandmaterial haben keine sinnvollen Halterungen.

---

### 3,2 Kindersicherheit

- ⊕ Auf den hinteren Außensitzen können Kindersitze mit den vorhandenen Gurten stabil befestigt werden, besser noch mit Hilfe der serienmäßigen Isofix-Befestigungspunkte. Auch für Babyschalen sind die Gurte lang genug. An der Rückseite der Lehne befinden sich zusätzliche Top-Tether-Befestigungsösen.
- ⊖ Das Angurten der Kindersitze gestaltet sich schwierig, weil die Gurtschlösser an flexiblen Gurten befestigt sind und man stets zwei Hände braucht. Auf dem Beifahrersitz dürfen keine rückwärts gerichteten Kindersitze befestigt werden, da sich der Frontairbag nicht deaktivieren lässt. Den hinteren Fensterhebern fehlt ein Einklemmschutz.

---

### 3,1 Fußgängerschutz

Beim simulierten Fußgängerunfall (EuroNCAP) schneidet der Wagen mit zwei von vier Sternen durchschnittlich ab, den dritten Stern hat er knapp verpasst.

## 2,8 UMWELT/ECOTEST

### 3,1 Verbrauch/CO2\*

Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des Mazda 2 mit dem 1,6-l-Dieselmotor liegt bei 4,8 l Diesel alle 100 km. Damit verbunden ist ein CO<sub>2</sub>-Ausstoß von 125 g pro Kilometer. Das reicht im EcoTest für 29 Punkte. Innerorts benötigt er 5,2 l Diesel, hier kommt ihm sein recht geringes Gewicht zu gute. Außerorts sinkt der Verbrauch auf sparsame 3,8 l. Auf der Autobahn steigt er aber deutlich an, hier sind es 5,9 l Diesel pro 100 km - es zeigt sich der Nachteil der eher kurzen Übersetzung und es erhöhten Drehzahlbereichs.

### 2,5 Schadstoffe

+ Das Vier-Sterne-Gesamtergebnis im EcoTest verpasst der Mazda 2, weil er seine Stickstoffoxid-Emissionen nicht so gut im Griff hat. Besonders im Autobahn-Zyklus sind sie erhöht, aber auch sonst nicht besonders niedrig. So kann er nur 35 Punkte im Bereich Schadstoffe erreichen. Zusammen mit den CO<sub>2</sub>-Punkten ergibt das 64 Punkte und somit nur drei von fünf möglichen Sternen.

## 3,1 WIRTSCHAFTLICHKEIT

### 1,8 Betriebskosten\*

+ Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der 1,6-l-Diesel relativ genügsam mit dem weniger teuren Dieselkraftstoff umgeht, bleiben die Betriebskosten hier im guten Bereich.

### 3,0 Werkstatt- / Reifenkosten\*

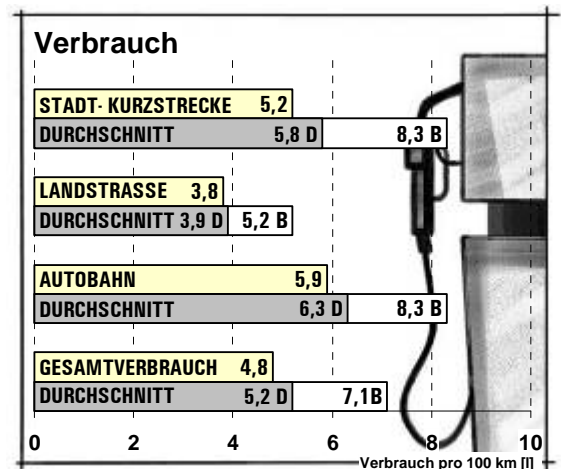
Für eine Beurteilung liegen uns noch keine Daten des Herstellers vor - die Berechnung der Werkstattkosten basiert auf Erfahrungswerten.

### 3,1 Wertstabilität\*

Der Restwertverlauf liegt im passablen Bereich, es wird ein durchschnittlicher Werterhalt prognostiziert. Es fehlt an besonderen Technologien, die den Mazda 2 auch in Zukunft herausragend interessant und damit begehrter machen.

### 3,9 Kosten für Anschaffung\*

Knapp 17.000 Euro sind eine Menge Geld für einen Kleinwagen, der zwar gut, aber nicht übermäßig ausgestattet ist. Die Sicherheitsausstattung umfasst alles nötige, ESP (DSC) und sechs Airbags sind Serie. Auch eine Klimaanlage ist dabei. Richtige Luxus-Extras gibt's aber nicht.



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



4,5

## Fixkosten\*

⊖ Das häufige Problem von Diesel-Autos trifft auch diesen Mazda 2: hohe Versicherungsklassen führen zu teuren Fixkosten. Besonders Haftpflicht und Teilkasko sind ungünstig eingestuft.

2,9

## Monatliche Gesamtkosten\*

Die festen Kosten sind hoch, dank der günstigen Betriebskosten ergeben sich aber dennoch nicht zu hohe absolute monatliche Kosten. Der Mazda 2 mit dem Dieselmotor eignet sich eher für Vielfahrer.

### DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.3	1.3	1.5	1.6 CD
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1349	4/1349	4/1498	4/1560
Leistung [kW(PS)]	55(75)	63(86)	76(103)	66(90)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	121/3500	122/3500	137/4000	212/1750
0-100 km/h[s]	14,0	12,9	10,4	11,4
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	168	172	188	173
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	6,3 S	6,2 S	7,1 S	4,8 D
CO2 [g/km]	125	125	135	112
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/18/15	17/18/15	16/18/17	17/19/19
Steuer pro Jahr [Euro]	38	38	60	152
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	393	420	466	411
Preis [Euro]	12.650	14.950	16.850	16.950

#### 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, 5L
Hubraum	1560 ccm
Leistung	66 kW (90 PS)
bei	4000 U/min
Maximales Drehmoment	212 Nm
bei	1750 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	185/55R15V
Reifengröße (Testwagen)	<b>185/55R15V</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Trommel
Wendekreis links/rechts	<b>10,7 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	173 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	11,4 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	<b>7,8 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	37,6 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	<b>4,8 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>5,2/ 3,8/ 5,9 l</b>
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Herstellerangabe/Test	112g/km/ <b>125g/km</b>
Innengeräusch 130km/h	<b>72dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	3900/1695/1475 mm
Leergewicht/Zuladung	<b>1090 kg/450 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>240 l/560 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	500 kg/800 kg
Dachlast	50 kg
Tankinhalt	43 l
Reichweite	<b>895 km</b>
Garantie	3 Jahre / 100.000 km
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK

Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Regen- und Lichtsensor (Trend-Paket)	520 Euro
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Servolenkung	Serie
Tempomat	nicht erhältlich
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	nicht erhältlich

### INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Audioanlage	Serie
Drehzahlmesser	Serie
Fensterheber, elektrisch hinten (Energy-Paket)	580 Euro <sup>o</sup>
Fensterheber, elektrisch vorne	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	nicht erhältlich
Klimaanlage	Serie
Klimaautomatik	nicht erhältlich
Knieairbag	nicht erhältlich
Rücksitzlehne und -bank umklappbar (geteilt)	Serie
Zentralverriegelung	Serie

### AUSSEN

Außenspiegel, elektrisch einstell-/beheizbar	Serie
Lackierung Metallic	420 Euro <sup>o</sup>
Leichtmetallfelgen (15 Zoll)	Serie
Schiebe-Hubdach	nicht erhältlich

<sup>o</sup> im Testwagen vorhanden

## KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	<b>88 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten	<b>43 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>79 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>201 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>411 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/19/19
Grundpreis	16.950 Euro

## NOTENSKALA

<span style="color: green;">●</span> Sehr gut	0,6 – 1,5	<span style="color: orange;">●</span> Ausreichend	3,6 – 4,5
<span style="color: lightgreen;">●</span> Gut	1,6 – 2,5	<span style="color: red;">●</span> Mangelhaft	4,6 – 5,5
<span style="color: yellow;">●</span> 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.



## TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT<sup>1</sup>

**2,7**

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

<sup>1</sup>ohne Wirtschaftlichkeit \*Werte Klassenbezogen