



smart fortwo electric drive

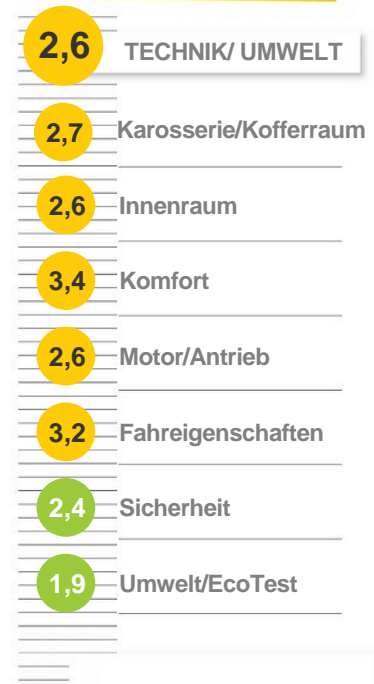
Zweitüriges Microfahrzeug mit Steilheck
(30 kW / 41 PS)

Von der ersten smart-Generation gab es schon einmal eine Variante mit Elektroantrieb - über das Versuchsstadium kam diese aber nicht hinaus. Jetzt bei der zweiten, aktuellen Generation ist man bei Mercedes schon weiter, sie läuft in ausgewählten Regionen (u.a. Berlin und Hamburg) bereits im Großversuch, ausgewählte Firmen können sich Elektro-smarts als Coupé und Cabrio leasen. Damit will der Hersteller genug Erfahrungen sammeln, um 2012 in Serie gehen zu können. Beim getesteten Modell, ein Cabrio, sieht das schon gut aus, der smart electric drive lässt sich einfach bedienen, laden und fahren - nur etwas schwach ist er auf der Brust und damit hauptsächlich für die Stadt gut. Die Verarbeitung ist tadellos, insgesamt macht das Auto schon einen ausgereiften Eindruck. Nur das Kostenkapitel ist wahrscheinlich ein dunkles, genau kann man es erst ausrechnen, wenn das Auto in Serie geht.
Karosserievarianten: Coupe und Cabrio **Konkurrenten:** momentan in dieser Klasse keine

- + gute Verarbeitung, einfache Bedienbarkeit, Klimaanlage Serie, lokal emissionsfrei
- schwache Heizung, geringe Reichweite, Fahrleistungen nur für die Stadt ausreichend, sehr teuer in der Anschaffung



ADAC-URTEIL



Verarbeitung

⊕ Die Grundstruktur der Karosserie bildet die Sicherheitszelle, von außen erkennbar an der silbernen Lackierung, die im Falle des smart ED im sichtbaren Bereich mit grüner Folie überklebt ist; sie besteht aus hochfestem Stahl. An die Zelle angebaut sind die Kunststoff-Karosserieteile, die entweder lackiert oder durchgefärbt sind. Reparaturen können relativ kostengünstig durchgeführt werden, was sich auch günstig bei der Versicherungseinstufung auswirkt. Ebenso ist ein Tausch der "Body-Panels" zur Änderung der Außenfarbe recht einfach durchführbar. Alle Karosserieteile weisen eine gute Verarbeitung auf. Der Tankdeckel ist in die zentrale Türverriegelung integriert. Die Kunststoffelemente im Innenraum sitzen passgenau, wirken aber nicht besonders hochwertig. Die Polster sind sauber verarbeitet. Das Verdeck ist ordentlich verarbeitet und bleibt auch in der Waschanlage dicht. Gegen Aufpreis sind ein Grundgepäck- und ein Fahrradträger zu haben.

⊖ Die Schweller sind nicht ausreichend gegen Verschmutzen von außen oder durch Kratzer beim unvorsichtigen Ein- und Aussteigen geschützt. Es gibt kein Reserverad. Das Pannenset, mit dem nur kleine Beschädigungen notdürftig repariert werden können, kostet Aufpreis. Weder für einen Wagenheber noch für einen Radmutternschlüssel oder gar ein Notrad ist ein Platz vorgesehen.

Sicht

⊕ Bei der ADAC-Rundumsichtmessung erreicht das smart fortwo Cabrio ein zufriedenstellendes Resultat, es schneidet etwas schlechter als das Coupe ab, weil die Heckscheibe kleiner ist. Der Fahrer hat durch das erhöhte Sitzen einen guten Überblick auf das Verkehrsgeschehen, sieht gut nach vorn und zur Seite, weil die A-Säulen schmal genug sind. Auch lassen sich die Abmessungen der immer noch sehr kurzen Karosserie gut abschätzen. Die Scheinwerfer erzeugen ein gutes Licht, leuchten weit und homogen - ein ausgezeichnetes Resultat für Halogenlicht.

⊖ Die hinteren Fensterpfosten sind breit und sichtbehindernd, insbesondere, wenn der Beifahrersitz weit zurückgeschoben ist und mit der integrierten Kopfstütze die Sicht zusätzlich einschränkt. Im Innenspiegel sieht man wenig, zudem kann man nicht weit nach hinten sehen, weil die obere Fensterkante zu niedrig ist.

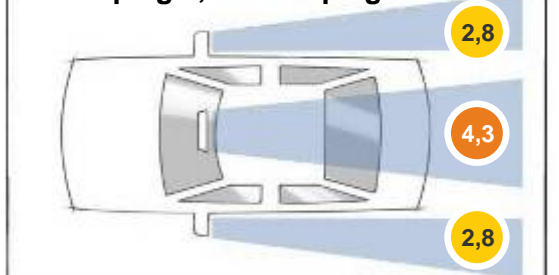


Breite Dachsäulen und die schmale Heckscheibe beeinträchtigen die Sicht nach schräg hinten.

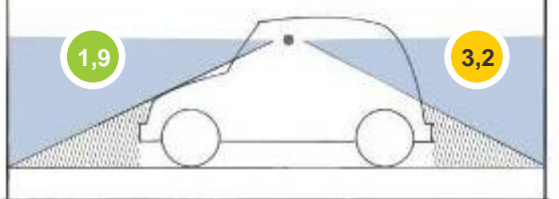
Rundumsicht



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.

2,6 Ein-/Ausstieg

- + Die erhöhte Karosserie erlaubt bequemes, verhältnismäßig aufrechtes Einsteigen, die Sitze haben eine angenehme Höhe. Die großen Türen mit den praktischen Griffen lassen sich auch in engen Parklücken weit genug öffnen, weil sie verhältnismäßig dünn sind und Richtung Griff sich nach oben hin verjüngen. Zum Ent- und Verriegeln der Türen und der Heckklappe ist eine Fernbedienung vorhanden.
- An dem vorspringenden Armaturenbrett stößt man sich beim Einsteigen leicht das Knie. Es gibt keine Haltegriff im Dachbereich.

3,1 Kofferraum-Volumen*

Im Kofferraum findet Gepäck bis zu einem Volumen von 195 Litern Platz. Der Laderaum kann auch gut bis zum Dach beladen werden. Die Beifahrersitzlehne ist nach vorn klappbar.



Der Kofferraum bleibt uneingeschränkt bei 195 l Volumen fürs Gepäck.

2,6 Kofferraum-Zugänglichkeit

Der Kofferraumboden ist wegen des darunter liegenden Motors hoch; so muss das Gepäck beim Einladen 74 cm angehoben werden.

- + Die unten angeschlagene Klappe dient geöffnet auch als "Laderampe" oder Sitz beim Picknick (bis 100 kg belastbar). Das Format des Kofferraums ist praktisch.
- Die Öffnungsprozedur für den Kofferraum ist umständlich: zuerst wird die untere Heckklappe geöffnet, dann muss man die "Heckscheibe" links und rechts entriegeln und kann sie hochklappen. Unschön: Der untere Teil der Kofferraumklappe fällt beim Öffnen ungedämpft nach unten.

2,6 Kofferraum-Variabilität

- + Obwohl das Auto sehr klein ist, lassen sich auch längere Gegenstände (z.B. Strandliege) gut mitnehmen, denn man kann die Beifahrerlehne vorklappen (Handhabung etwas umständlich). Das Trenn-Netz und die Gepäckabdeckung gibt's beim "electric drive" serienmäßig.
- Es fehlt eine Ablage für kleines Einkaufsgepäck - es gibt aber zahlreiches Zubehör zur Gepäcksicherung (variable Körbe, Gurte, usw.).

2,6 INNENRAUM

2,4 Bedienung

- + Alle wichtigen Schalter und Hebel sind gut zugänglich und funktionell, man kommt mit der Handhabung des Fahrzeugs bereits nach kurzer Zeit gut zurecht.



Der Fahrerplatz ist gut verarbeitet und weitgehend funktionell.

Der große Tacho liegt im Blickfeld, Uhr und Drehzahlmesser sind ebenfalls übersichtlich (Serie). Das Lenkrad ist ergonomisch einwandfrei angeordnet, obwohl es nicht einstellbar ist. Die Handhabung des Automatikgetriebes ist einfach, es ist ein üblicher Ganghebel vorhanden. Die Schalter der elektrischen Fensterheber sind etwas weit hinten in der Türverkleidung, so dass man sich den Arm "verrenken" muss; elektrisch einstellbare und beheizbare Außenspiegel gibt es ohne Aufpreis. Erfreulich: Sogar ein Navigationssystem ist optional (als Nachrüstung) zu haben. Das Radio (Serie) befindet sich in optimaler Position und lässt sich einfach bedienen. Auch die Klimatisierungsschalter liegen übersichtlich, Heizung und Lüftung können einfach gesteuert werden (Klimaanlage serienmäßig). Der Blinker verfügt über eine Antipp-Funktion (1x Tippen, 3x Blinken). Unter den praktischen Ablagen ist besonders der Flaschenhalter zu erwähnen, in den selbst eine große Mineralwasser-Flasche passt - aber nur gegen Aufpreis. Alles elektrospezifische ist benutzerfreundlich gestaltet: das Laden klappt einfach, der Elektro-smart kann eine normale Haushaltssteckdose (220 V) angeschlossen werden. Einmal komplett vollladen dauert aber etwa acht Stunden.



Hinter dem Tankdeckel befindet sich der Stromanschluss. Das Fahrzeug kann an der haushaltsüblichen Steckdose aufgeladen werden.

⊖ Durch die dann ungünstige Farbgebung sind nachts die Instrumente schlecht ablesbar. Die Fensterheber funktionieren nur mit Zündung. Das Handschuhfach ist klein.

2,6 Raumangebot vorne*

⊕ Auf dem Fahrersitz finden auch Personen bis zu einer Größe von fast 1,95 m bequem Platz. Durch die große Kopffreiheit (auch zur Frontscheibe) kommt kein Gefühl der Enge auf. Da der Beifahrer weiter hinten sitzt als der Fahrer, ist genügend Ellenbogenfreiheit vorhanden, obwohl die gemessene Innenbreite gering ist.

3,4 KOMFORT

3,2 Federung

Auf kurzen Strecken ist der Federungskomfort akzeptabel, weniger jedoch bei längeren Fahrten, dann stört das latente "Hüpfen". Die Federung spricht zwar recht gut an, schluckt kleinere Unebenheiten passabel (besser als beim Vorgängermodell), ist aber bei größeren Fahrbahnerhebungen überfordert. Dann hüpf und schaukelt die Karosserie, und wenn es um Kurven geht, auch über die Diagonale.

2,4 Sitze

⊕ Die straffen, gut konturierten Sitze bieten selbst sehr großen Personen genügend Halt und angenehmen Komfort. Die Sitzposition des Fahrers ist entspannt, auch ohne Höheneinstellung und variable Lendenwirbelstütze. Er kann seine Beine und Füße gut abstützen.

⊖ Eine Sitzhöheneinstellung gibt es weder für den Beifahrer noch für den Fahrer, auch gegen Aufpreis nicht.

3,4 Innengeräusch

Der gemessene Geräuschpegel liegt bei 100 km/h im noch zufriedenstellenden Bereich. Hauptsächlich Wind- und Fahrgeräusche sind präsent. Der Motor ist mehr beim Anfahren und bei niedrigeren Geschwindigkeiten deutlich zu hören - das Surren erinnert an eine S-Bahn.

5,0 Klimatisierung

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

Eine Klimaanlage mit Staub- und Pollenfilter gibt es serienmäßig. Sie ist elektrisch angetrieben und zieht entsprechend Strom aus der Batterie. Auch die Heizung arbeitet elektrisch und wird über die Akkus versorgt. Der Stromverbrauch erhöht sich beim Heizen erheblich.

– Dennoch ist das Ansprechen und die Wirkung der Heizung mehr als bescheiden. Bei -10 Grad Celsius schafft sie es kaum, angenehme Temperaturen im Innenraum zu erzeugen - nach 40 Minuten sind immer noch nur 24 Grad erreicht, Autos mit guter Heizleistung schaffen hier über 50 Grad. Natürlich werden solche Temperaturen nicht benötigt, sie verdeutlichen aber, wie schwach die Heizleistung des smart electric drive ist.

2,6 MOTOR/ANTRIEB

5,5 Fahrleistungen*

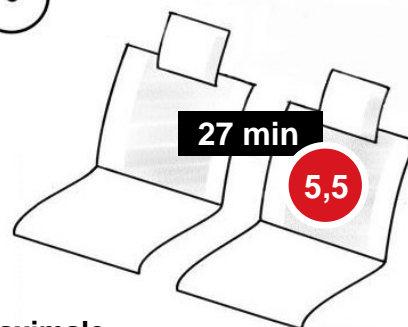
– Für die Stadt ist der smart electric drive gut gerüstet, seine Fahrleistungen sind hierfür ausreichend. Aber schon auf der Landstraße geht dem Stadt-Flo schnell die Puste aus. An Steigungen kann er kaum die abgeriegelte Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h erreichen. Damit ist er auch nur bedingt für die Autobahn geeignet. Überholen wird zum Geduldspiel, vor allem für andere Verkehrsteilnehmer. Der Elektro-smart verfügt über eine Maximal-Leistung von 30 kW / 41 PS, die er aber nicht dauerhaft abgeben kann. Über einen längeren Zeitraum stehen nur 20 kW / 27 PS zur Verfügung.

1,3 Laufkultur

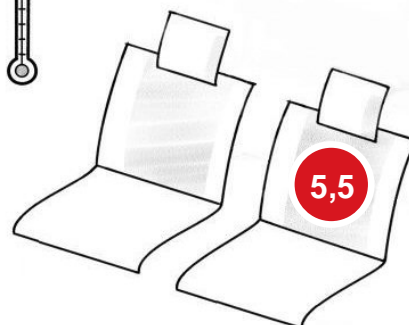
+ Der Elektromotor läuft völlig vibrationsfrei, entsprechend ruhig bleibt es im Innenraum - kein Vergleich zum smart cdi. Es fallen aber die hochfrequenten Geräusche des Motors auf, die an eine U-Bahn erinnern und von manchen Leuten auf die Dauer als dominant empfunden werden.

– Etwas störend registriert man bisweilen "Motorruckler" im oberen Teillastbereich, als würde der Motor nicht gleichmäßig mit Strom versorgt. Dramatisch ist das freilich nicht - da die sonstige Beschleunigung ohne jede Zugkraftunterbrechung von statten geht, fällt es aber auf.

Heizungsansprechen



Maximale Heizleistung



Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C.

1,2 Schaltung

⊕ Die Automatik verfügt nur über eine Übersetzungstufe - da keine Gangwechsel stattfinden, ergeben sich auch keine Zugkraftunterbrechungen. Völlig ruckfrei beschleunigt der smart electric drive vom Stand weg bis zur Höchstgeschwindigkeit. Der Wählhebel lässt sich gut bedienen, er ist wie bei einer üblichen Automatik gestaltet und bedarf daher keiner Umstellung. Entsprechend einwandfrei kann man auch den Rückwärtsgang einlegen.

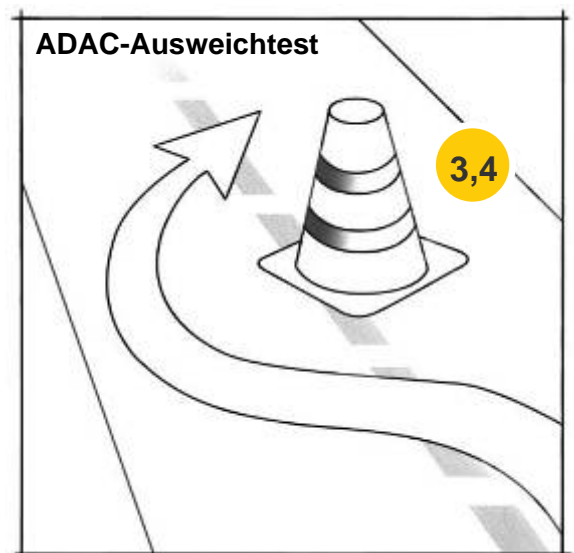
1,0 Getriebeabstufung

⊕ Das Getriebe verfügt nur über eine feste Übersetzungstufe und einen Rückwärtsgang. Für den E-Motor ist das einwandfrei. Vom Stand weg ist eine unterbrechungsfreie Beschleunigung möglich. Interessant am Rande: Rückwärts wird der Elektro-smart erst über 20 km/h abgeriegelt, seine Brüder mit Verbrennungsmotor dürfen kaum 10 km/h schnell in diese Richtung fahren.

3,2 FAHREIGENSCHAFTEN

3,4 Fahrstabilität

Der Smart hält auf guten Straßen akzeptabel den Kurs, wird aber auf unebener Straße unruhig, vor allem, wenn es auch um die Kurve geht - dann muss am Lenkrad korrigiert werden. Die Traktionskontrolle sorgt für besseres Weiterkommen auf rutschigem Untergrund. Beim ADAC-Ausweichtest hinterlässt der smart ED einen sehr durchwachsenen Eindruck; in Phase 1 verhält er sich wie die meisten Autos problemlos. Aber in Phase 2 greift dann das ESP derart rigoros ein, dass der smart praktisch nicht mehr lenkbar ist und extrem untersteuert - damit baut er massiv Geschwindigkeit ab, kann aber nicht auf Kurs gehalten werden. Positiv ist anzumerken, dass sich keinerlei Schleuder- oder Kipptendenzen zeigen, dahingehend regelt ESP effektiv.



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.

3,5 Kurvenverhalten

In Kurven untersteuert der Wagen deutlich, bei flotter Fahrt muss der Fahrer enger einlenken. Mit der serienmäßigen Servolenkung ist das Rückstellmoment am Lenkrad recht gering. Die möglichen Kurvengeschwindigkeiten sind schon aufgrund der schmalen Vorderräder eher gering, vor allem auf weniger griffigem Untergrund. Dieses Verhalten ist aber meist unkritisch, weil das ESP dafür sorgt, dass automatisch Gas weggenommen und das Fahrzeug abgebremst wird.

2,8 Lenkung*

Auf Lenkmanöver reagiert der smart etwas verzögert. Die Präzision und die Rückmeldung für den Fahrer gehen in Ordnung. Allzu Zielgenau arbeitet die Lenkung aber nicht, direkt übersetzt ist sie ebenso wenig. Immerhin sind die Lenkkräfte dank der serienmäßigen Servolenkung gering.

+ Mit 9,15 m ist der Wendekreis angenehm klein.

3,2 Bremse

Mit einem durchschnittlichen Bremsweg von 38,5 m aus 100 km/h bis zum Stillstand erreicht der smart electric drive ein zufriedenstellendes Ergebnis (Mittel aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Serienreifen). Dabei zeigt sich die Bremsanlage standfest, es ist auch bei sehr hoher Beanspruchung kaum Fading feststellbar.

- Die Kinematik des Bremspedals ist nicht optimal, weil es nicht wie üblich hängend, sondern stehend angeordnet ist; dadurch ist eine Dosierung nicht so feinfühlig möglich, weil der Fahrer seinen Fuß beim Bremsen nicht am Boden abstützen kann.

2,4 SICHERHEIT

2,5 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

+ Alle smart verfügen serienmäßig über ABS, das elektronische Stabilitätsprogramm ESP und einen Bremsassistenten. Unbeabsichtigtes Losfahren beim Starten des Motors ist nicht möglich, da das Anlassen nur bei Getriebestellung P oder N möglich ist. Bei Notbremsungen schaltet sich automatisch die Warnblinkanlage ein.

1,9 Passive Sicherheit - Insassen

+ Die Frontairbags sind serienmäßig, kombinierte Kopf-/Seitenairbags kosten extra. Beim Crashtest nach EuroNCAP-Norm erreicht der smart fortwo vier von fünf möglichen Sternen für gute Insassensicherheit (28 Punkte von 36). Die integrierten Kopfstützen bieten Personen bis zu einer Größe von 1,85 sehr guten Schutz; sie haben einen knappen Abstand zum Kopf und können so optimal wirken. An den stabilen, griffgerechten Außentürgriffen lässt sich hohe Zugkraft aufbringen, so kann man nach einem Unfall verklemmte Türen leichter öffnen. Die Insassen werden optisch und akustisch ermahnt, sich anzuschnallen.

2,4 Kindersicherheit

+ Auf dem Beifahrersitz ist mit dem vorhandenen Gurtsystem ein Kindersitz sicher zu befestigen, der Gurt ist lang genug und der Abstand zwischen Gurtanlenkpunkt und Gurtschloss optimal groß. Gegen Aufpreis gibt es Isofix-Befestigungsösen, dann lässt sich der Beifahrerairbag auch manuell abschalten und es dürfen rückwärtsgerichtete Babyschalen montiert werden.

4,0

Fußgängerschutz

⊖ Beim Fußgängerschutz schneidet der Kleinwagen nur ausreichend ab, er erhält nach EuroNCAP-Norm gerade so zwei von vier möglichen Sternen (10 Punkte von 36).

1,9

UMWELT/ECOTEST

2,4

Verbrauch/CO2*

⊕ Der durchschnittliche Stromverbrauch des smart electric drive Cabrio liegt im ADAC EcoTest bei 15,62 kWh pro 100 km. Legt man den durchschnittlichen Stromerzeugungsmix in Deutschland zugrunde, ist mit der Erzeugung dieser Strommenge ein CO₂-Ausstoß von knapp 92 g pro Kilometer verbunden. Damit kann er im EcoTest 36 Punkte im Bereich CO₂ erzielen. Innerorts benötigt der Elektro-smart 13,42 kWh pro 100 km, außerorts 14,57 kWh pro 100 km und auf der Autobahn 19,05 kWh pro 100 km. Damit beträgt die maximale Reichweite im EcoTest-Mix etwa 106 km (mit teilweise eingeschalteter Klimaanlage). Ohne Klimaanlage und ohne Heizung beträgt die Reichweite etwa 120 km.

⊖ Die Heizung wie die Klimaanlage erhöhen deutlich den Stromverbrauch, bis über 50 Prozent kann der Verbrauch ansteigen - entsprechend verringert sich die Reichweite erheblich.

1,3

Schadstoffe

⊕ Der smart electric drive stößt beim Fahren selbst zwar keine Schadstoffe aus, bei der Stromerzeugung entstehen diese aber durchaus. Setzt man auch hier wieder den durchschnittlichen Schadstoffausstoß bei der Stromerzeugung in Deutschland an, kann der Elektro-smart trotzdem sehr gute 47 von 50 möglichen Punkten erreichen. Zusammen mit den CO₂-Punkten erzielt der smart electric drive 83 Punkte und damit vier von fünf Sternen beim ADAC EcoTest.

DATEN UND MESSWERTE

Elektromotor	Schadstoffklasse Euro6
Leistung	30 kW (41 PS)
bei	n.b. U/min
Maximales Drehmoment	120 Nm
bei	1 U/min
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	1-Gang-Automatikgetriebe
Reifengröße (Serie vorne / hinten)	155/60R15T / 175/55R15
Reifengröße (Testwagen)	175/55R15T
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Trommel
Wendekreis links/rechts	9,15 m
Höchstgeschwindigkeit	100 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	n.b. s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	17,5 s
Bremsweg aus 100 km/h	39,1 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (E)	15,62 kWh
Testverbrauch/100 km Stadt/Land/BAB	13,42/ 14,57/ 19,05 kWh
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test	0g/km / 92g/km
Innengeräusch 130km/h	73dB(A)
Länge/Breite/Höhe	2695/1559/1565 mm
Leergewicht/Zuladung	955 kg/165 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	195 l/195 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	- kg/- kg
Dachlast	- kg
Batteriekapazität	16,5 kWh
Reichweite	106 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	6 Jahre

ADAC-Messwerte fett

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Komfortblinker	Serie
Regen- und Lichtsensor	nicht erhältlich
Abbiegelicht	nicht erhältlich
Berganfahrhilfe	Serie
Automatikgetriebe	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Servolenkung	Serie
Tempomat	nicht erhältlich
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer) (Momentanverbrauch)	Serie
Verdeck, elektrisch	Serie
Xenonlicht	nicht erhältlich

INNEN

Airbag, Seite vorne	Serie
Airbag, Seite, Kopf vorne (inkl. Seitenairbag)	Serie
Audioanlage	Serie
CD-Wechsler (per Radio-Umrüstung)	Aufpreis
Drehzahlmesser	nicht erhältlich
Fensterheber, elektrisch vorne	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	nicht erhältlich
Keyless Entry	nicht erhältlich
Klimaanlage/Klimaautomatik	Serie/nicht erhältlich
Knieairbag	nicht erhältlich
Lenkrad, höheneinstellbar	nicht erhältlich
Zentralverriegelung (mit Fernbedienung)	Serie

AUSSEN

Außenspiegel, elektrisch einstellbar	Serie
Lackierung Metallic (bodypanels tauschbar)	Aufpreis

° im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹

2,6

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

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte klassenbezogen

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.



familien-
freundlich

gute Zu-
ladenög-
lichkeit

komfort-
betont

gute
Sicherheit

fahraktiv

lang-
strecken-
tauglich

wirt-
schaftlich