



Mazda 2 1.6 CD Sports-Line

Fünftüriger Kleinwagen mit Schrägheck
(70 kW / 95 PS)

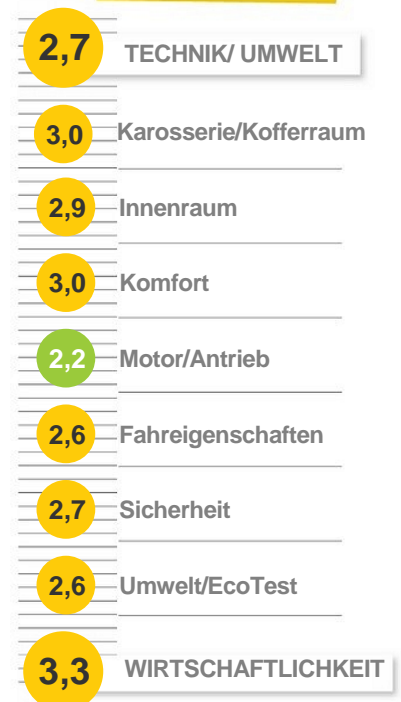
Der seit 2007 erhältliche Mazda 2 erhielt nun ein Facelift. Dabei wurde zur Modellpflege kräftig Hand angelegt. Neu gestaltete Stoßfänger, modifiziertes Fahrwerk und überarbeitete Motoren zählen zu den wichtigsten Änderungen. Der Dieselmotor ist zwar nun etwas sparsamer und bietet gleichzeitig bessere Fahrleistungen, doch es fehlen leider Spritspartechiken wie Schaltpunktanzeige oder Start-Stopp-System. Das Fahrwerk reicht zwar Unebenheiten nicht mehr ganz so grob zu den Insassen durch, doch die straffe Grundauslegung bleibt, was sportliche, aber wenig komfortable Fahreigenschaften nach sich zieht. Ansonsten kann der Mazda 2 mit einem guten Raumangebot vorne und einfacher Bedienung punkten. Sicherheitstechnisch liegt er auf der Höhe der Zeit, ESP und sechs Airbags sind Serie. Der Grundpreis beträgt stolze 18.690 Euro. Die getestete Sports-Line Variante bietet dafür eine solide Grundausstattung mit Klimaautomatik, Sitzheizung und Tempomat. **Karosserievarianten:** Dreitürer. **Konkurrenten:** u.a. Ford Fiesta, Opel Corsa, Seat Ibiza, VW Polo.

+ flotte Fahrleistungen, vorne gutes Raumangebot, einfache Bedienung

- keine Automatik lieferbar, hinten geringe Beinfreiheit, hohe Fixkosten, kein Fenstereinklemmschutz hinten, Beifahrerairbag nicht deaktivierbar



ADAC-URTEIL



3,0

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

3,0

Verarbeitung

Die durch Seitenschweller und Heckspoiler sportlich wirkende Karosserie ist solide verarbeitet. Leider fallen jedoch die sichtbaren Schweißnähte und der offene Motorraumboden negativ auf. Der Innenraum ist trotz der nicht geschäumten Kunststoffarmaturen zufriedenstellend verarbeitet. Der Tankklappe lässt sich nur über einen Hebel im Innenraum betätigen und ist nicht mit der Zentralverriegelung verbunden.

- ⊕ Die tatsächlich zulässige Zuladung von 448 kg (inkl. Fahrer) fällt gut aus.
- ⊖ Die Türöffnungen sind nur wenig nach außen abgedichtet und die Schweller sind gegen Verkratzen ungeschützt. Seitliche Schutzleisten, die vor Remplern schützen könnten, sind nicht vorhanden. Die maximale Dachlast von 50 kg fällt gering aus. Die Reserveradmulde ist nur für das vorhandene Notrad ausgelegt und im Fall eine Panne für ein vollwertiges Rad zu klein. Auch ein Wechsel der Scheinwerferlampen gestaltet sich aufgrund der Platzverhältnisse eher schwierig.

3,0

Sicht

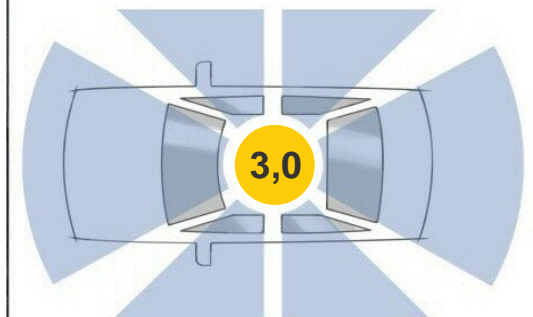
Der Mazda 2 erhält bei der ADAC-Rundumsicht eine durchschnittliche Bewertung. Der Blick nach Außen ist zwar grundsätzlich akzeptabel, man hat jedoch eine eingeschränkte Sicht (breite C-Säule) beim Schulterblick nach rechts hinten. Sowohl der Innen- als auch die Außenspiegel sind ausreichend groß und geben ein zufriedenstellendes Bild des rückwärtigen Verkehrs. Die Halogen-Scheinwerfer leuchten die Fahrbahn zufriedenstellend aus.

- ⊕ Die kompakten Abmessungen lassen sich gut abschätzen, durch die niedrige Frontpartie hat man eine gute Sicht nach vorn. Das Fahrzeugheck ist ebenfalls gut abschätzbar und die Sicht nach hinten ist aufgrund der zum Teil versenkbaren hinteren Kopfstützen gut. Die Außenspiegel sind serienmäßig beheizbar, der linke Außenspiegel besitzt einen asphärischen Bereich, wodurch Objekte im toten Winkel des Fahrzeugs besser erkannt werden können.
- ⊖ Einparkhilfe und Xenonscheinwerfer werden nicht angeboten, was in dieser Klasse aber auch nicht unbedingt üblich ist.

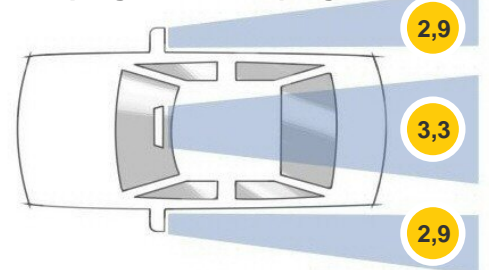


Der Blick nach schräg hinten wird durch breite Dachsäulen stark beeinträchtigt.

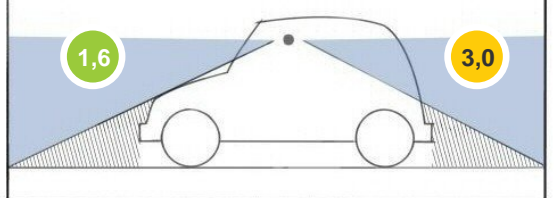
Rundumsicht



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.

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, wodurch der hintere Türausschnitt im unteren Bereich schmal ist. Der enge Fußraum wirkt sich hinderlich für Personen mit großen Schuhen aus. 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*

Das Kofferraumvolumen von 240 l ist nicht besonders üppig, aber in dieser Fahrzeugklasse akzeptabel. Klappt man die Rücksitzbank um, so stehen einem bis zur Fensterunterkante 560 l zur Verfügung.

+ Bei umgeklappter Rücksitzbank lässt sich der Kofferraum bis zum Dach beladen.



Der Kofferraum des Mazda 2 fasst nur 240 l Gepäck. In dieser Fahrzeugklasse nicht gerade üppig.

3,1 Kofferraum-Zugänglichkeit

+ Der Kofferraumdeckel lässt sich leicht öffnen und bietet Personen bis zu 1,83 m genügend Platz. Die Ladeöffnung ist zweckmäßig und die Zugänglichkeit ist aufgrund der geringen Tiefe gut.

– Die Heckklappe lässt sich über einen oftmals verschmutzten Gummidruckknopf öffnen und das Ladegut muss erstmal über eine hohe Ladekante gewuchtet werden (außen 71 cm, innen 25 cm). Um sperrige Gegenstände einzuladen kann man die Rücksitzlehne umklappen, dabei entsteht jedoch eine ungünstige Stufe. Die Kofferraumbeleuchtung ist nur auf einer Seite angebracht und leuchtet diesen entsprechend schlecht aus.

3,0 Kofferraum-Variabilität

Praktisch ist die asymmetrisch im Verhältnis 1/3 zu 2/3 geteilte Rücksitzlehne.

+ Das Umklappen der Rücksitzlehne ist ohne großen Kraftaufwand und ohne Umstände möglich. Bei ausgebauter Hutablage kann dieser Vorgang auch von hinten getätigt werden und die Kopfstützen können dabei eingesteckt bleiben.

– Bei unvorsichtigem Zurückklappen der Rücksitzlehnen können die Gurtbänder eingeklemmt und beschädigt werden. Für kleine Utensilien fehlen Ablagefächer.

2,9 INNENRAUM

2,6 Bedienung

Das Interieur ist intuitiv aufgebaut. Das Zündschloss ist in einer zufriedenstellenden Position angebracht, der Schalter für die Heckscheibenheizung und die Radiobedienung sind günstig positioniert. Leider lässt sich das Lenkrad nur in der Höhe einstellen und bei einem schnellen Wechsel vom Gas- auf das Bremspedal besteht die Gefahr hängen zu bleiben oder auf die Metallbügel zu treten.

⊕ Die Bedienung ist einfach und funktionell. Das Radio und der Tempomat lassen sich mittels Lenkradschalter bedienen, der Schalthebel ist nah am Lenkrad und die Klimaanlagesteuerung ist logisch aufgebaut. Die Spiegeleinstellung erfolgt elektrisch über einen sinnvoll positionierten Schalter. Ein Regen- und Lichtsensor ist in dieser Ausstattungsvariante serienmäßig an Bord. Der Bordcomputer informiert beispielsweise über den Kraftstoffverbrauch und die Restreichweite und ist wie alle anderen Tachoinstrumente gut ablesbar. In der vorderen Sitzreihe gibt es in ausreichender Anzahl und sinnvoller Lage Ablagen.

⊖ Der glatte Lichtschalter ist im Lenkstockhebel integriert, allerdings gibt es keine Kontrollleuchte für den Lichtstatus. Des Weiteren verfügt die Instrumententafel über keine Kühlmitteltemperaturanzeige sondern nur über zwei Kontrollleuchten, die über einen kalten oder heißen Motor informieren. Die Innenleuchte, die Außenspiegeleinstellung, die Fensterheberschalter (abgesehen vom Fahrerfensterheber) und das kleine Handschuhfach sind nicht beleuchtet. Der Klimaanlageenschalter ist in der gleichen Farbe hinterleuchtet wie die Instrumententafel und hebt sich somit, besonders bei Sonneneinstrahlung, nicht von den anderen Schaltern ab. Die Umluftschaltung ist leider nicht mit einer Abschaltautomatik ausgestattet und bleiben sogar an, wenn die Zündung zwischenzeitlich abgeschaltet wird. Eine Fensterheberautomatik ist nur auf dem Fahrerplatz vorhanden und funktioniert auch nur bei eingeschalteter Zündung, wenn alle Türen geschlossen sind. Im Fond gibt es keine Ablagefächer.



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

2,5 Raumangebot vorne*

⊕ Vorne finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,85 m genügend Platz. Die Kopffreiheit und Innenbreite sind ordentlich und entsprechend angenehm ist das Raumgefühl für einen Kleinwagen. Lediglich die Mittelkonsole beengt etwas den Knieraum auf der Fahrerseite.

4,0 Raumangebot hinten*

⊕ Hinten ist die Innenbreite zwar gut, jedoch wird es bei drei Personen hinten sehr eng.

⊖ Durch die schrägen C-Säulen ist der Abstand zum Kopf nicht besonders üppig, wodurch das subjektive Raumgefühl nicht besonders gut ist. Die Beinfreiheit reicht nur für Personen bis 1,70 m (Vordersitze auf 1,85 m große Personen eingestellt).



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

3,0 KOMFORT

3,0 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. Grobe Schlaglöcher oder Querfugen absorbiert das Fahrwerk dagegen noch akzeptabel. 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, da es ihnen an Oberschenkelunterstützung fehlt und der Beinraum knapp ausfällt.

⊖ Dem Beifahrersitz fehlt eine Höheneinstellung.

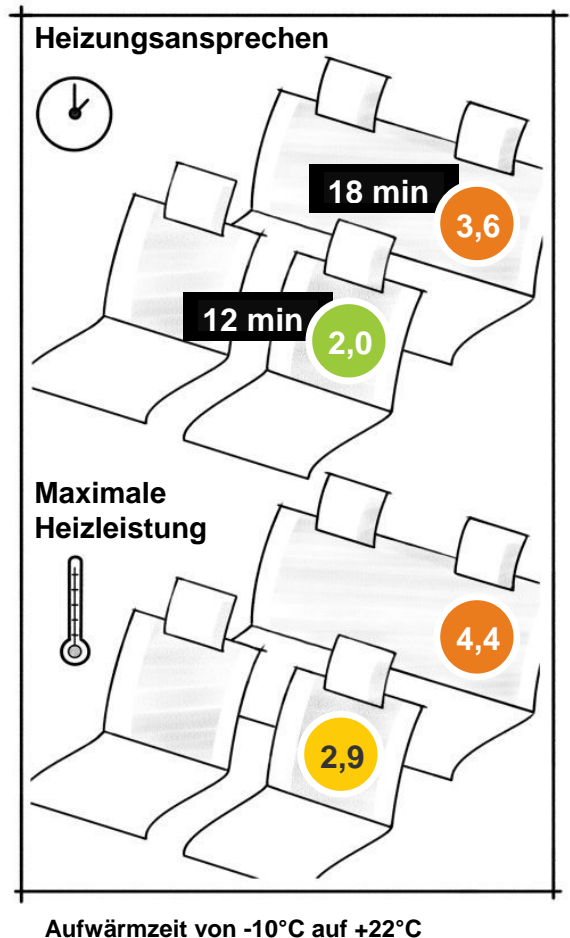
3,3 Innengeräusch

Besonders leise ist der Mazda 2 nicht, doch das Geräuschniveau liegt bei 130 km/h noch in einem zufriedenstellenden Bereich. Fahr- und Windgeräusche sind vorhanden, treten jedoch nicht unangenehm hervor. Der Dieselmotor tritt vor allem bei hohen Drehzahlen akustisch in den Vordergrund.

3,1 Klimatisierung

(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer)
Vorne spricht die Heizung schnell an und zeigt eine zufriedenstellende Heizwirkung. Hinten ist das Ansprechen deutlich schlechter, auch die maximale Heizleistung lässt hier zu wünschen übrig. Die Wunschtemperatur kann man nur grob einstellen, aber die Regelung der serienmäßigen Klimaanlage erfolgt automatisch und alle Einstellungen können über Drehregler vollzogen werden. Die getestete Variante beinhaltet serienmäßig eine Sitzheizung für die vorderen Passagiere.

⊖ Die hinteren Türfenster lassen sich nicht vollständig öffnen.



2,2 MOTOR/ANTRIEB

1,7 Fahrleistungen*

⊕ Der 1,6 l Diesel entfacht bei 3800 U/min seine Maximalleistung von 95 PS und besitzt über einen weiten Drehzahlbereich (1750 1/min - 3000 1/min) ein Drehmoment von 205 Nm. Durch das früh anliegende maximale Drehmoment ist ein Ausdrehen des Motors nicht nötig, da schon bei niedrigen Drehzahlen genügend Kraft zur Verfügung steht. So ist schaltfaules fahren möglich und Überholvorgänge können aufgrund der guten Elastizität schnell vollzogen werden.

2,5 Laufkultur

⊕ Der Vierzylinder-Common-Rail-Turbodiesel verhält sich in jedem Drehzahlbereich kultiviert und vibrationsarm.

⊖ Wird der Motor untermotorig oder mit relativ hohen Drehzahlen gefahren, lässt sich ein unangenehmes Brummen im Innenraum vernehmen.

2,4 Schaltung

⊕ Die Gänge sind gut geführt und lassen sich leicht wechseln. Besonders die kurzen Schaltwege gefallen.

⊖ Für den Rückwärtsgang gibt es keine Schaltsperre und wird dieser schnell eingelegt, kann es im Getriebe krachen. Es fehlt eine Schaltpunktanzeige, welche dem Fahrer hilft, möglichst im effizientesten Gang zu fahren und so Kraftstoff zu sparen.

2,4 Getriebeabstufung

⊕ Die Abstufungen der fünf Gänge passt gut zum Motor, so dass sich das Fahrzeug agil bewegen lässt.

⊖ Da die Gesamtübersetzung relativ kurz ist und speziell auf der Autobahn hohe Drehzahlen mit sich bringt, wäre ein sechster Gang sinnvoll. Der drehmomentstarke Motor würde gut damit zu recht kommen.

2,6 FAHREIGENSCHAFTEN

2,7 Fahrstabilität

Beim ADAC-Ausweichtest verhält sich der Kleinwagen zwiespältig. Bei sanftem Einlenken ist der Mazda 2 unkritisch und bleibt dank ESP in der Spur. Wird jedoch ruckartig eingelenkt, wie es einer Gefahrensituation entspricht, so neigt das Fahrzeug zum Übersteuern und es muss stark gegengelenkt werden. Auch in dieser Situation wird das Schleudern zwar verhindert, aber der Anspruch an den Fahrer ist höher. Daher erhält der Mazda nur ein zufriedenstellendes Gesamtergebnis.

⊕ Der Mazda reagiert direkt auf Lenkimpulse und hält auch bei Längsrillen und Fahrbahnverwerfungen die Spur. Dank der Traktionskontrolle werden durchdrehende rechtzeitig eingebremst und der Kontakt zur Fahrbahn wieder hergestellt.

2,5 Kurvenverhalten

⊕ Der Mazda lässt sich auch bei höheren Geschwindigkeiten sicher durch Kurven bewegen und ist grundsätzlich untersteuernd ausgelegt. Bei plötzlichen Lastwechseln erlebt man keine unangenehmen Überraschungen und im Grenzbereich greift das ESP unterstützend ein. Voll beladen bleibt das Fahrverhalten sicher.

2,4 Lenkung*

Der Wendekreis liegt mit 10,6 m für diese Fahrzeugklasse im befriedigenden Bereich.

⊕ Die präzise Lenkung vermittelt dem Fahrer einen guten Kontakt zur Fahrbahn, spricht schnell an und benötigt nur geringen Kraftaufwand beim Rangieren.

2,7 Bremse

Der Bremsweg aus 100 km/h bis zum Stillstand liegt mit 38,5 m im zufriedenstellenden Bereich (Mittelwert aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Toyo Proxes R31 der Größe 195/45R16).

⊕ Die Bremse ist gut dosierbar und spricht spontan an, zudem wird der Fahrer durch den Bremsassistent unterstützt. Fading ist selbst bei hoher Beanspruchung der Bremsanlage nicht festzustellen.

2,7 SICHERHEIT

2,8 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Es sind serienmäßig ein ESP (Stabilitätskontrolle DSC mit Traktionskontrollsystem TCS) und ein Bremsassistent mit elektronischer Bremskraftverteilung vorhanden. Damit erfüllt der Kleinwagen die Mindestanforderungen im Bereich aktive Sicherheit.

⊖ Der Kraftstoff-Einfüllstutzen befindet sich auf der gefährlichen linken, dem Verkehr zugewandten Seite.

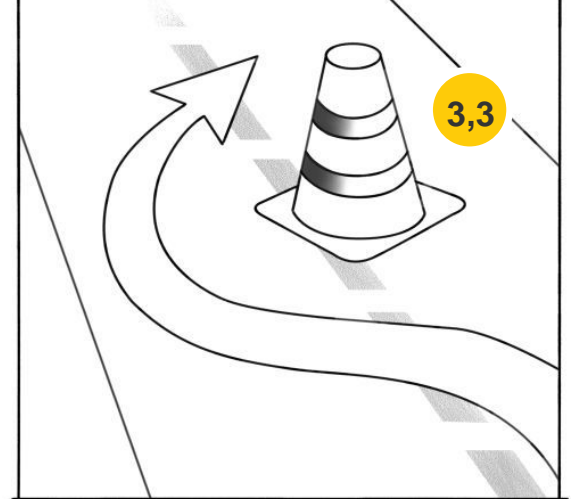
2,2 Passive Sicherheit - Insassen

Die Kopfstützen sind relativ niedrig, so dass vorne lediglich Personen bis zu einer Körpergröße von 1,80 m und hinten sogar nur bis zu einer Größe von 1,60 m ausreichenden Schutz haben. Aufgrund der stabilen Türgriffe können hohe Zugkräfte aufgebracht werden.

⊕ Das Sicherheitspaket des kleinen Japaners entspricht dem Stand der Technik in dieser Klasse. Es beinhaltet Front-, vordere Seiten- und von vorn nach hinten durchgehende Kopfairbags, die dem Mazda fünf Sterne beim EuroNCAP-Crashtest bescheren (Stand 2007). Eine Anschnall-Erinnerung ist für die vorderen Insassen ebenfalls an Bord.

⊖ Für die hinteren Plätze gibt es keine Anschnallwarner. Für das Verbandmaterial ist keine Halterung vorhanden und zudem gibt es keine Zurrösen zur Gepäcksicherung im Kofferraum.

ADAC-Ausweichtest



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.

3,2 Kindersicherheit

- + Die hinteren Außensitze besitzen Isofix-Befestigungspunkte und zusätzliche Top-Tether-Befestigungsösen auf der Lehnenrückseite. Doch auch mit den vorhandenen und selbst für Babyschalen ausreichend langen Gurten, können Kindersitze stabil befestigt werden.
- Das Angurten der Kindersitze gestaltet sich auf dem Mittelsitz schwierig, da das Gurtschloss an einem flexiblen Band befestigt ist und das Platzangebot für breite Kindersitze sehr gering ausfällt. Auf dem Beifahrersitz dürfen keine rückwärts gerichteten Kindersitze befestigt werden, da sich der Frontairbag nicht deaktivieren lässt. Zudem gibt es keinen Einklemmschutz (außer Fahrerseite).

3,1 Fußgängerschutz

Beim simulierten Fußgängerunfall (EuroNCAP) schneidet der Wagen mit zwei von vier Sternen durchschnittlich ab, den dritten Stern hat er knapp verpasst (Stand 2007).

2,6 UMWELT/ECOTEST

3,1 Verbrauch/CO2*

Der Autobahn-Testverbrauch liegt bei 6,4 l/100km und ist deutlich höher als Inner- und Außerorts. In der Stadt zeigt sich das Fahrzeug recht sparsam (4,8 l/100 km), auch außerorts liegt der Verbrauch im niedrigen Bereich (3,6/100 km). Kombiniert verbraucht der Mazda 2 durchschnittlich 4,8 l Diesel pro 100 km. Der CO₂-Ausstoß liegt bei 125 g/km, was für 29 Punkte im CO₂-Kapitel des ADAC Ecotest reicht. Es fehlen Spritspartekniken wie Schaltpunktanzeige und Start-Stopp-System.

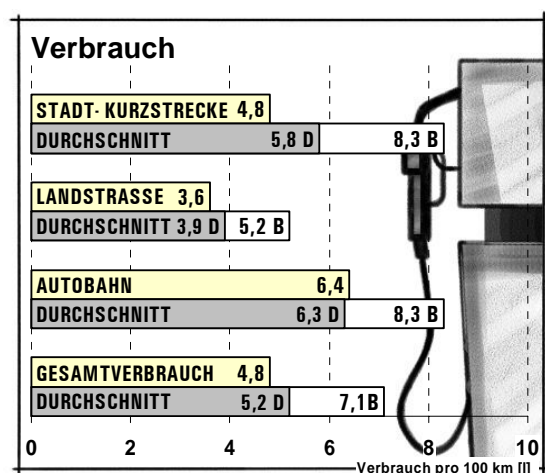
2,1 Schadstoffe

+ Aufgrund der leicht erhöhten Stickstoffoxid-Emissionen im Autobahn-Zyklus bekommt der Mazda nur 39 Punkte im Bereich Schadstoff. Zusammen mit den CO₂-Punkten ergibt das 68 Gesamtpunkte und somit nur drei von fünf möglichen Sternen.

3,3 WIRTSCHAFTLICHKEIT

2,2 Betriebskosten*

+ Aufgrund des akzeptablen Verbrauchs an günstigem Dieselmotorkraftstoff liegen die Betriebskosten relativ niedrig.



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

3,0 Werkstatt- / Reifenkosten*

Alle zwölf Monate oder alle 20.000 Kilometer muss der Mazda zur Inspektion. Der 1,6 Liter Diesel besitzt zwar einen Zahnriemen, der jedoch spätestens erst nach 200.000 Kilometer oder nach 10 Jahren gewechselt werden muss.

- ⊕ Der Hersteller spendiert dem Mazda 2 gemäß eigenen Angaben eine qualitativ hochwertige Auspuffanlage und gewährt generell eine dreijährige Herstellergarantie bis maximal 100.000 km.
- ⊖ Vor allem für den Normal- oder Wenigfahrer bedeutet der jährliche Abstand relativ kurze Inspektionsabstände und somit mehr Werkstattaufenthalte.

2,9 Wertstabilität*

Die Wertstabilität des Mazda 2 mit Dieselmotor ist befriedigend. Leider gibt es keine besonderen Technologien, welche den Kleinwagen auch als Gebrauchtwagen attraktiv erscheinen lassen und dadurch für eine bessere Wertstabilität sorgen würden.

3,8 Kosten für Anschaffung*

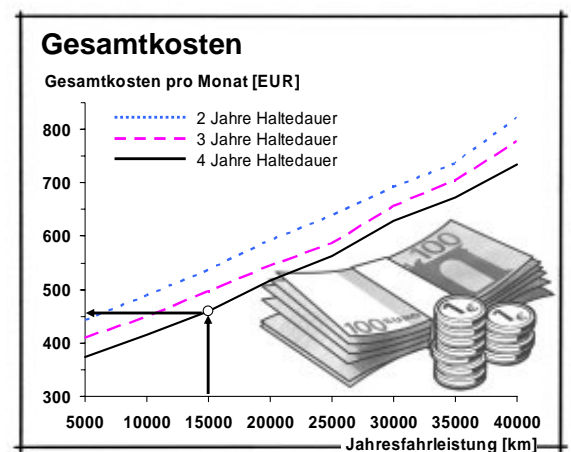
Mit 18.690 Euro ist der Mazda trotz der sportlich verkleideten Karosserie für einen Kleinwagen relativ teuer, zumal die vorhandene Ausstattungsliste nicht besonders lang ist. Die Sicherheitsausstattung umfasst alles nötige, wie ESP und sechs Airbags und auch eine Klimaautomatik ist enthalten. Richtige Luxus-Extras gibt's aber nicht.

5,4 Fixkosten*

- ⊖ Aufgrund der ungünstigen Haftpflicht und Teilkasko Einstufung liegen die Versicherungsprämien sehr hoch. Zusammen mit der recht hohen KFZ-Steuer von 152 Euro pro Jahr, liegen die Fixkosten sehr hoch.

3,1 Monatliche Gesamtkosten*

Der Mazda 2 eignet sich mit dem Dieselmotor mehr für Vielfahrer, da die Betriebskosten relativ gering ausfallen. Die Gesamtkosten sind jedoch nicht besonders niedrig, was vor allem an dem recht hohen Anschaffungspreis und den hohen Fixkosten liegt.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 459 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	2 1.3	2 1.3	2 1.5	2 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)	62(84)	75(103)	70(95)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	119/3500	121/3500	133/4000	205/1750
0-100 km/h[s]	13,4	12,6	11,9	11,5
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	168	172	170	175
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	5,9 S	5,9 S	7,1 S	4,8 D
CO2 [g/km]	119	119	146	110
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/19/18	15/19/18	12/20/17	17/20/19
Steuer pro Jahr [Euro]	28	28	82	152
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	422	427	477	441
Preis [Euro]	12.390	14.690	16.590	17.190

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 Euro5
Hubraum	1560 ccm
Leistung	70 kW (95 PS)
bei	3800 U/min
Maximales Drehmoment	205 Nm
bei	1750 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	195/45R16W
Reifengröße (Testwagen)	195/45R16W
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Trommel
Wendekreis links/rechts	10,65/10,45 m
Höchstgeschwindigkeit	175 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	11,5 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	6,8 s
Bremsweg aus 100 km/h	38,6 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	4,8 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	4,8/ 3,6/ 6,4 l
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	110g/km / 125g/km
Innengeräusch 130km/h	71dB(A)
Länge/Breite/Höhe	3900/1695/1475 mm
Leergewicht/Zuladung	1095 kg/445 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	240 l/560 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	500 kg/800 kg
Dachlast	50 kg
Tankinhalt	43 l
Reichweite	895 km
Garantie	3 Jahre / 100.000 km
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Messwerte fett

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	105 Euro
Monatliche Werkstattkosten	46 Euro
Monatliche Fixkosten	86 Euro
Monatlicher Wertverlust	221 Euro
Monatliche Gesamtkosten	458 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/20/19
Grundpreis	18.690 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

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

INNEN

Airbag, Seite hinten	nicht erhältlich
Airbag, Seite vorne	Serie
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Audioanlage	Serie
Drehzahlmesser	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	nicht erhältlich
Klimaautomatik	Serie
Knieairbag	nicht erhältlich
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie
Sitze, vorn, beheizbar	Serie
Zentralverriegelung	Serie

AUSSEN

Außenspiegel, elektrisch einstellbar (und beheizbar)	Serie
Lackierung Metallic	440 Euro
Nebelscheinwerfer	Serie
Schiebe-Hubdach	nicht erhältlich

° im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹

2,7

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

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte Klassenbezogen