



Mazda 3 1.6 CD High-Line (DPF)

Fünftürige Schräghecklimousine der unteren Mittelklasse (80 kW / 110 PS)

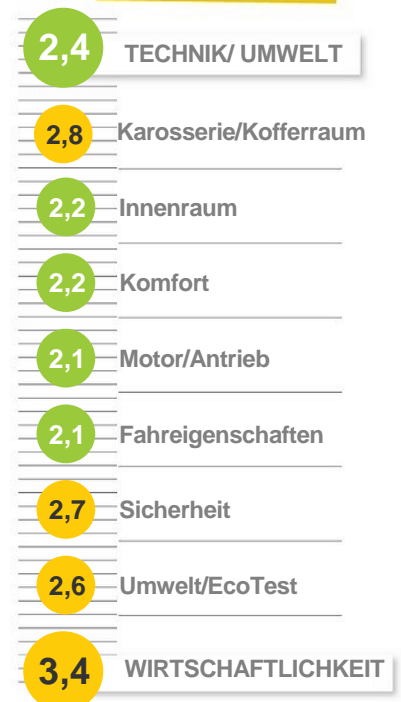
Mazda verwendet für den neuen Mazda 3 als Basis-Diesel den bekannten 1,6-Vierzylinder vom Partner und Diesel-Experten Peugeot. Das Aggregat verrichtet seinen Dienst recht kultiviert und ausreichend kräftig. Neue Sparrekorde stellt er aber nicht auf. Das Fahrwerk ist straff und sicher und bietet dabei genug Komfort auch für längere Strecken. Im Innenraum gibt's ordentliche Platzverhältnisse, die Verarbeitung und Materialqualität sind gut. Die Ausstattung fällt in der getesteten Linie umfangreich aus, es ist sogar ein nützlicher Totwinkelassistent serienmäßig, der beim Spurwechsel unterstützt. Die 3-Jahres-Garantie stellt ein zusätzliches Argument für den Kompakt-Wagen dar. Knapp 23.000 Euro machen den gut ausgestatteten Mazda 3 aber nicht gerade zum Schnäppchen. **Karosserievarianten:** Stufenheck, Schrägheck **Konkurrenten:** u.a. Alfa 147, Audi A3, Citroen C4, Fiat Bravo, Ford Focus, Opel Astra, Peugeot 308, Renault Mégane, Toyota Auris, VW Golf

+ angemessene Platzverhältnisse, sicheres Fahrwerk, ausgewogen straffe Federung, umfangreiche Ausstattung (sogar mit Totwinkelassistent)

- hohe Anschaffungskosten, hohe Unterhaltskosten



ADAC-URTEIL



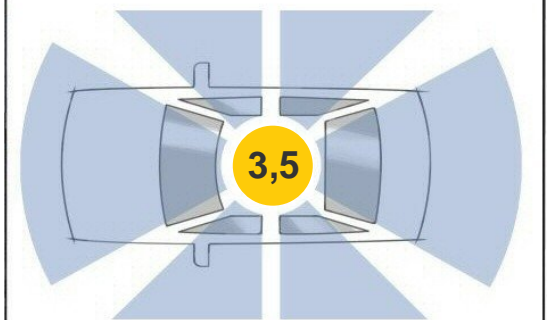
⊕ Beim neuen Mazda 3 sind die Verarbeitung von Karosserie und Innenraum sowie die Materialqualität gut, die Türen schließen leicht und satt, Spaltabstände sind gleichmäßig. Das Interieur macht einen weitgehend soliden Eindruck, Dekorleisten in Metalloptik sorgen für ein edles Ambiente. Weniger hochwertig klingt das Schließen der Scheiben, sie fahren mit einem deutlichen "Rums" in die Dichtung - das geht bei anderen Autos auch sensibler. Die Türausschnitte sind zufriedenstellend gegen Verschmutzen abgedichtet, immerhin schützen Kunststoffauflagen die Schweller vor Kratzern. Der Motorraum ist nach unten geschlossen. So kann kaum Schmutz eindringen; die verbesserte Aerodynamik wirkt sich günstig auf den Kraftstoffverbrauch aus. Auf dem Dach sind Lasten bis 75 kg erlaubt. Die Zuladung fällt mit 480 kg (inkl. Fahrer) großzügig aus.

⊖ Die Fahrzeugseiten müssen vollständig ohne schützende Leisten auskommen. Die Kunststoffe von Armaturenbrett und Mittelkonsole sind hart und machen keinen hochwertigen Eindruck. Der Tankverschluss ist nicht in die zentrale Türverriegelung mit einbezogen. Bei einer Reifenpanne steht nur ein schmales Notrad zur Verfügung, mit dem man mit höchstens 80 km/h bis zur nächsten Werkstatt fahren kann. Ein vollwertiges Ersatzrad steht nicht in der Optionsliste, immerhin hat die Fahrbereifung auch in der Reserveradmulde Platz (nur mit Bose-Soundsystem).

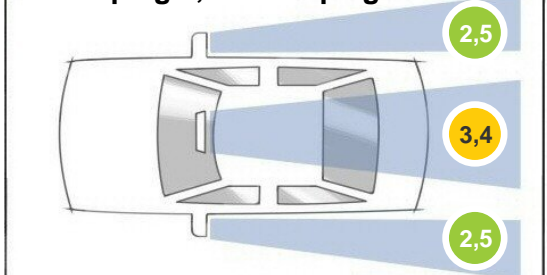
Die Karosserie ist nicht besonders übersichtlich; beim Zurücksehen stören der Dachpfosten rechts hinten. Das spiegelt sich auch im nur zufriedenstellenden Ergebnis der ADAC Rundumsichtmessung wieder, hier schränken vor allem die B- und C-Säulen die Sicht nach draußen ein. Bei Nachtfahrten leuchtet das Halogenlicht die Fahrbahn recht gut aus. Xenonlicht ist in dieser Ausstattungsversion nicht erhältlich.

⊕ Die Außenspiegel sind beheizbar und bieten eine gute Sicht nach hinten; der linke Spiegel verfügt über einen asphärischen Bereich, um den toten Winkel auf der Fahrerseite leichter einsehen zu können. Zusätzlich gibt es einen Totwinkelassistenten serienmäßig, er warnt mit gelben und roten Lampen in den Außenspiegeln, wenn man die Spur wechseln will und sich ein anderer Verkehrsteilnehmer im Gefahrenbereich befindet. Der Innenspiegel blendet bei störendem Scheinwerferlicht automatisch ab (abschaltbar). Auch der Blick zum Boden im vorderen Nahbereich ist beim Mazda 3 sehr gut. Aufpreisfrei gibt es auch eine akustische Einparkhilfe hinten.

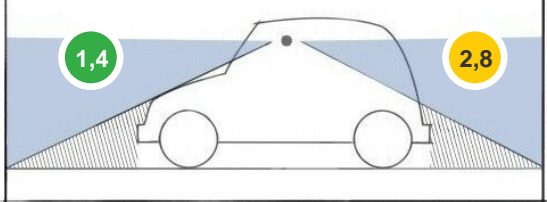
Rundumsicht



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.



Trotz der kleinen Dreiecksfenster ist die Sicht besonders nach schräg hinten stark eingeschränkt.

3,1

Ein-/Ausstieg

Vorne steigt man recht gut, hinten wegen des eher schmalen Türausschnittes etwas beengt ein und aus. Die Türbremsen sind schwach ausgelegt, die Türen fallen bereits an leichten Steigungen wieder zu. Es gibt eine Fernbedienung für die zentrale Türverriegelung, mit der sich auch die Fenster öffnen und schließen lassen.

⊕ Die Schweller sind angenehm niedrig, die Füße müssen nicht weit angehoben werden. Der Abstand zwischen Sitzaußenkante und Schwelleraußenkante ist nicht zu groß, auch das erleichtert das Ein- und Aussteigen. Für alle außen Sitzenden außer für den Fahrer sind Haltegriffe am Dachhimmel vorhanden.

3,2

Kofferraum-Volumen*

Im Normalzustand fasst der Kofferraum 285 l - das ist für ein Auto der Kompaktklasse eher wenig. Anders sieht es aus, wenn man die Rückbank umklappt, dann erweitert sich das Volumen auf gute 640 l (gemessen bis Fensterunterkante). Diese Werte ergeben sich mit dem optionalen Bose-Soundsystem. Ohne dieses System beträgt das Kofferraumvolumen 360 bis 715 l.



Mit 340 l Volumen ist der Kofferraum des Mazda 3 ähnlich groß wie bei den Klassen-Konkurrenten VW Golf oder Opel Astra.

2,5

Kofferraum-Zugänglichkeit

Die Ladekante befindet sich knapp 69 cm über der Straße. Innen stört die 11 cm hohe Bordwand etwas - vor allem beim Ausladen, über sie muss das Gepäck gehoben werden. Der Kofferraumboden ist nochmals 9 cm tiefer, wenn man das Soundsystem nicht mitbestellt - und damit die Bordwand entsprechend höher (knapp 20 cm). Dadurch ergibt sich dann auch eine nicht ebene Ladefläche, wenn man die Rückbank umklappt (dank Soundsystem im Testwagen eben).

⊕ Die Kofferraumklappe lässt sich leicht anheben und schließen, hierfür gibt es einen praktischen Griff in der Innenverkleidung der Klappe. Der Kofferraum ist relativ gut zugänglich und sein Format zweckmäßig. Die Kofferraumklappe öffnet 1,85 m hoch.

⊖ Die Kofferraumbeleuchtung fällt eher schwach aus.

2,6

Kofferraum-Variabilität

⊕ Die klappbare, asymmetrisch geteilte Rücksitzlehne lässt sich mühelos vorklappen. Die Gurte können dabei an der Lehnenoberkante eingehakt werden, damit sie beim zurückklappen nicht eingeklemmt werden. Es entsteht ein beinahe ebener Ladeboden (nur mit optionalem Bose-Soundsystem).

⊖ Es ist keine Durchladeluke erhältlich. Praktische Ablagen für kleine Utensilien fehlen.

Bedienung

⊕ Die Bedienung ist überwiegend leicht und funktionell. Das Lenkrad kann in Höhe und Reichweite eingestellt werden und beinhaltet Bedienelemente für Radio, Navigation und Tempomat - aber 18 Knöpfe mit 22 Drückoptionen sind absolut zu viel. Die Instrumente sind groß, im Kontrast deutlich besser als beim Vorgänger. Im Bordcomputer sind unter anderem Momentan- und Durchschnittsverbrauch abrufbar. Das serienmäßige Radio inklusive 6fach-CD-Wechsler liegt gut im Blickfeld, allerdings verwechselt man zu leicht den Lautstärkeregler mit dem Drehknopf für die Sendereinstellung. Gegen Aufpreis gibt es ein Navigationssystem (Navi-Daten auf SD-Karte) mit Kartendarstellung auf einem mit 4,2 Zoll aber recht klein geratenem Display. Etwas weit unten befinden sich die Bedienelemente der Klimatisierung, die Symbole sind nun aber besser erkennbar und die Drehknöpfe mit Gummiring griffiger. Außenspiegel und Fenster (alle vier mit Antippautomatik auf- und abwärts) werden elektrisch bedient. Vorn sind Leseleuchten und praktische Ablagen vorhanden. Das Handschuhfach ist groß, leider nur bei eingeschaltetem Licht beleuchtet.

⊖ Hinten gibt's keine Leseleuchten. Unpraktisch ist die weite räumliche Trennung von Klimareglern und Displayanzeige. Die Adresseingabe im Navigationssystem ist etwas umständlich. Zum Anlegen der Rücksitzgurte braucht man zwei Hände, weil die Gurtschlösser nicht fixiert sind.



Mit einer weitgehend funktionellen Bedienung und der sauberen Verarbeitung kann der Mazda punkten. Weniger gefallen die zu tiefe Anordnung der Bedienelemente für Heizung und Lüftung.

Raumangebot vorne*

⊕ Auf den vorderen Sitzplätzen hat man durch die große Kopffreiheit und besonders durch die sehr große Innenraumbreite ein angenehmes Raumgefühl. Der Fahrersitz lässt sich für über 1,90 m große Personen einstellen.

Raumangebot hinten*

Die Rücksitzbank ist für zwei Insassen ausgeformt, in der Mitte befindet sich ein schmaler Notsitz. Die Innenraumbreite geht in Ordnung und es mangelt nicht an Kopffreiheit. Die Kniefreiheit reicht allerdings nur für Mitfahrer bis knapp 1,80 m Größe, wenn vorne 1,85 m große Personen sitzen.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,80 m ausreichend Platz vor.

2,2 KOMFORT

1,9 Federung

⊕ Die Fahrwerksabstimmung ist Mazda gut gelungen, die grundsätzlich straffe Auslegung bietet genug Komfort. Unebenheiten werden sauber geschluckt - längere etwas besser als kürzere; der Wagen liegt ruhig auf der Straße. Nickbewegungen sind kaum zu spüren, ebenso hält sich die Seitenneigung in Grenzen. Die Federung ändert sich bei Beladung kaum.

2,3 Sitze

⊕ Der Fahrersitz lässt sich auch in der Höhe einstellen und bietet damit verschieden großen Personen eine angenehme Sitzposition. Für ihn gibt es auch eine Lordosenstütze (nur in Intensität, nicht in Höhe einstellbar). Die Lehnen und Sitzflächen der Vordersitze sind angenehm geformt, die Insassen haben einen guten Halt. Auch die Konturen der Rücksitzbank sind ordentlich und ermöglichen zusammen mit der ausgewogenen Polsterung einen annehmbaren Sitzkomfort.

⊖ Der Beifahrersitz lässt sich nicht in der Höhe einstellen. Auf der Rücksitzbank haben große Mitfahrer zu wenig Oberschenkelunterstützung.

2,4 Innengeräusch

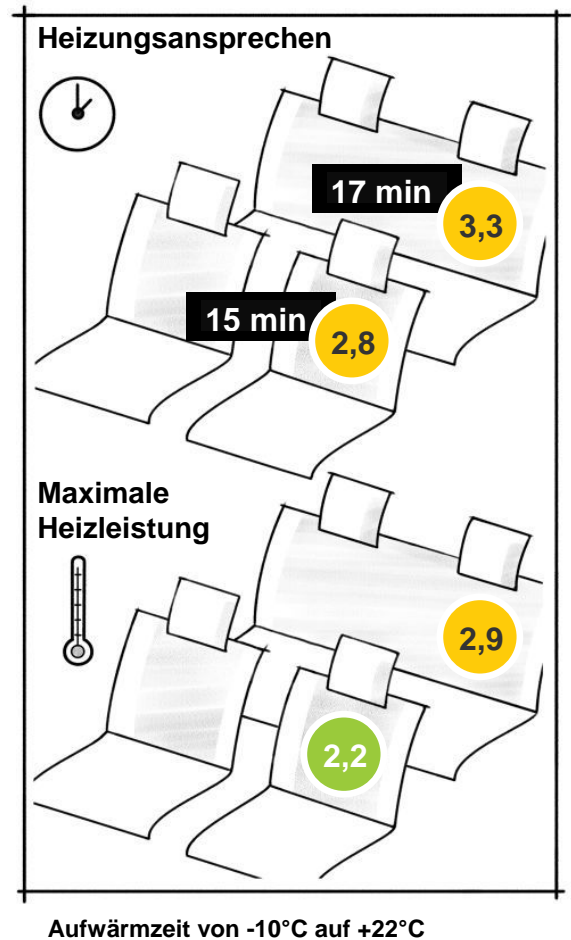
⊕ Bis etwa 130 km/h ist der gemessene Geräuschpegel im guten bis zufriedenstellenden Bereich. Das Motorgeräusch ist dabei durchaus zu hören, aber meistens leise im Hintergrund (außer bei Vollast). Auch die Wind- und Fahrgeräusche halten sich in Grenzen.

2,3 Klimatisierung

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

Die Heizung spricht vorne etwas zögerlich an, zeigt dann aber eine gute Wirkung. Hinten sind Heizungsansprecherung und -wirkung etwas schlechter, aber im zufriedenstellenden Bereich.

⊕ Es gibt serienmäßig eine Zweizonen-Klimaautomatik, Fahrer und Beifahrer können sich ihre Temperatur getrennt einstellen. Die Luftverteilung lässt sich nur in bestimmten Kombinationen und die völlig frei regulieren. Ein Pollenfilter ist vorhanden. Alle Fenster lassen sich komplett öffnen.



2,1 MOTOR/ANTRIEB

2,6 Fahrleistungen*

Der 1,6-l-Dieselmotor sorgt für ordentliche Fahrleistungen, ein Reißer ist er aber nicht. Dafür reichen ihm seine 109 PS nicht aus. Überholvorgänge können recht zügig erledigt werden, auch schaltfaules Fahren stellt kein Problem dar.

2,0 Laufkultur

+ Der Dieselmotor läuft in jedem Drehzahlbereich recht kultiviert, es dringen kaum Vibrationen in den Innenraum - insgesamt ein harmonisches Triebwerk, das aber nicht wirklich besondere Akzente setzen kann.

1,8 Schaltung

+ Die Vorwärtsgänge lassen sich gut und präzise schalten, die Schaltwege sind angenehm kurz. Auch schnelles Schalten stellt kein Problem dar, es hakt dabei nicht. Das Einlegen des Rückwärtsganges klappt weitgehend problemlos und ohne Geräusche.

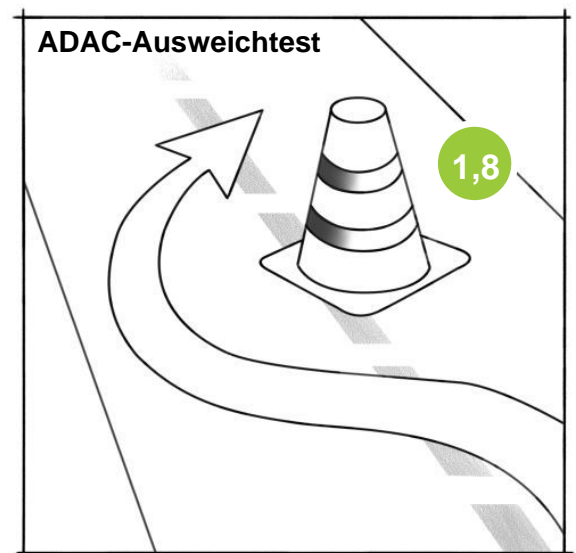
2,0 Getriebeabstufung

+ Die Abstufungen der fünf Vorwärtsgänge sind der Leistungscharakteristik des Motors gut angepasst. Es steht für jede Geschwindigkeit und für jeden Leistungswunsch eine günstige Gangstufe zur Verfügung. Beim Durchschalten der Gänge ergeben sich keine zu großen Drehzahlsprünge. Ein sechster Gang würde wenig Sinn machen, da der Motor im Fünften ohnehin schon mit dem Auto und den Fahrwiderständen ausgelastet ist.

2,1 FAHREIGENSCHAFTEN

1,9 Fahrstabilität

+ Das Fahrzeug verhält sich bei jedem Tempo sehr richtungsstabil. In Grenzsituationen greift ESP korrigierend ein und hilft dem Fahrer die Spur zu halten. Die elektronisch gesteuerte Traktionskontrolle sorgt dafür, dass die Antriebsräder auch auf rutschiger Fahrbahn kaum noch durchdrehen, wenn stark beschleunigt wird. Den ADAC-Ausweichtest durchfährt der Mazda 3 sicher, das ESP verhindert effektiv Schleudern, das Auto bleibt gut beherrschbar; die Lenkung hinterlässt dabei kein gutes Bild, sie verhärtet bei schnellen Lenkmanövern um die Mittellage deutlich, hier sollte Mazda nachbessern, denn ansonsten ist das Fahrverhalten einwandfrei.



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.

1,7 Kurvenverhalten

⊕ Der neue Mazda 3 zeigt sich bis in sehr hohe Geschwindigkeitsbereiche neutral in Kurven, dann untersteuert der Wagen - ein Verhalten, das auch weniger geübten Fahrern entgegen kommt. Ist das Tempo einmal etwas zu hoch, hilft auch hier die Stabilitätskontrolle, das Auto auf Kurs zu halten. Beladen ändert sich das Fahrverhalten nur wenig, es bleibt sicher und gut beherrschbar.

1,9 Lenkung*

⊕ Der Mazda 3 hat eine relativ leichtgängige, direkte Lenkung. Sie spricht gut an, ist zielgenau und vermittelt einen guten, bei niedrigen Geschwindigkeiten etwas geringen Kontakt zur Fahrbahn. Der Wendekreis beträgt 11,1 m, ein zufriedenstellender Wert in dieser Klasse.

2,5 Bremse

⊕ Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h sind bis zum Stillstand 37,5 m erforderlich (Mittel aus zehn Messungen, halbe Beladung, Serienreifen). Dabei zeigt sich Bremsanlage standfest. Die Bremse spricht gut an und ist fein dosierbar. Der Bremsassistent hilft dem Fahrer, das volle Potenzial der Bremsanlage zu mobilisieren.

2,7 SICHERHEIT

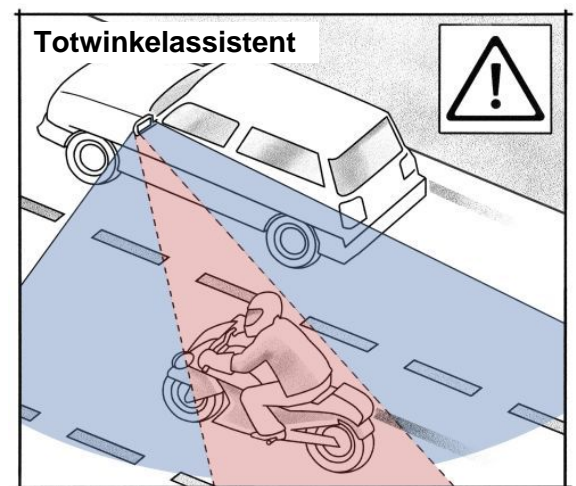
2,3 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der neue Mazda 3 verfügt in der getesteten Ausstattungsversion serienmäßig über ESP, einen Bremsassistenten, ein Reifendruckkontrollsystem sowie über einen Totwinkel-Assistenten, der den Fahrer beim Spurwechsel unterstützt. Das (abschaltbare) System funktioniert gut und zuverlässig, ein gelb leuchtendes Symbol in den Außenspiegeln signalisiert einen anderen Verkehrsteilnehmer im seitlich hinteren Bereich. Setzt der Fahrer dann den Blinker, ertönt ein Warnton und das Symbol blinkt. Bei einer Notbremsung schaltet sich automatisch der Warnblinker mit ein.

⊖ In geöffneten Türen fehlen Leuchten oder Rückstrahler, die andere Verkehrsteilnehmer bei Dunkelheit warnen könnten.

2,4 Passive Sicherheit - Insassen

Die Kopfstützen der Vordersitze bieten Personen nur bis zu einer Körpergröße von 1,80 m guten Schutz; sie sind zudem aktiv ausgelegt, so dass im Ernstfall der Abstand zwischen Kopf und Kopfstütze möglichst gering ist und das Risiko eines Schleudertraumas verringert wird.



Mit Hilfe von Radarsensoren wird das seitliche Umfeld überwacht. Beabsichtigt der Fahrer, die Fahrspur zu wechseln, während sich Fahrzeuge im toten Winkel befinden, erfolgt eine optische Warnung.

⊕ Für dem neuen Mazda 3 liegt noch kein Crash-Ergebnis nach EuroNCAP-Norm vor. Es ist aber von einem guten Abschneiden auszugehen; er verfügt serienmäßig über Front-, Seiten- und von vorne nach hinten durchgehende Kopfairbags. An den stabilen, griffgerechten Türgriffen lässt sich hohe Zugkraft aufbringen. So kann man nach einem Unfall verklemmte Türen leichter öffnen. Die Insassen auf den vorderen Sitzplätzen werden optisch und akustisch zum Anschnallen ermahnt.

⊖ Unverständlich: während der Vorgänger noch den Anschnall-Status auf den Rücksitzen anzeigte, hat sich Mazda beim aktuellen 3 diese Sicherheitseinrichtung gespart. Auf der Rückbank bieten die Kopfstützen nur Passagieren bis 1,60 m Größe guten Schutz - das ist eindeutig zu wenig. Für den Verbandskasten gibt es keine vordefinierte Halterung.

3,2 Kindersicherheit

Ein Crashtest nach EuroNCAP-Norm liegt noch nicht vor. Auf den beiden äußeren Rücksitzen stehen Isofix-Halterungen und Ankerhaken zur Kindersitzbefestigung zur Verfügung. Auch mit den langen Gurten kann man die Sitze gut befestigen, jedoch ist die Formstabilität der weichen Sitzflächen nicht optimal. Aufgrund der ungünstigen Sitzflächenform und der ungünstigen Gurtanlenkpunkte eignet sich der Mittelsitz der Rückbank nicht für Kindersitze.

⊕ Für alle Fensterheber gibt es einen zuverlässigen Einklemmschutz.

⊖ Die Schlösser der Rücksitzgurte sind an kurzen flexiblen Gurten angebracht, dadurch ist das Befestigen der Kinder-Rückhaltesysteme recht umständlich. Auf dem Beifahrersitz dürfen keine rückwärts gerichteten Kindersitze befestigt werden, weil sich der Frontairbag nicht deaktivieren lässt. Die Kindersicherungen an den Fondtüren können von Kindern zu leicht bedient werden.

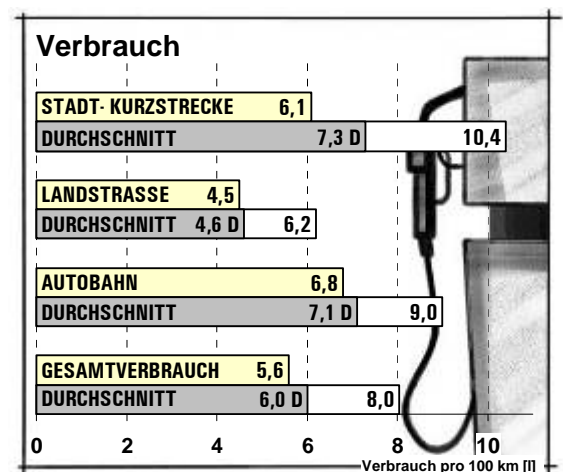
3,0 Fußgängerschutz

Die Karosserie ist im vorderen Bereich weitgehend glattflächig, das Gefahrenpotenzial bei Unfällen mit Fußgängern eher moderat. Einen simulierten Fußgängerunfall (EuroNCAP) gibt es noch nicht.

2,6 UMWELT/ECOTEST

3,1 Verbrauch/CO2*

Der Mazda 3 hat mit dem 1,6-l-Dieselmotor einen durchschnittlichen Verbrauch von 5,6 l Diesel pro 100 km. Damit verbunden ist ein CO₂-Ausstoß von 144 g pro km. Das reicht immerhin für 29 Punkte im EcoTest. Innerorts konsumiert der Kompaktwagen 6,1 l, außerorts 4,5 l und auf der Autobahn 6,8 l alle 100 km. Damit liegen die Messwerte teilweise deutlich über den sehr optimistischen Werksangaben.



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

2,1

Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas sind relativ gering, nur die Stickstoffoxid-Werte zeigen sich im anspruchsvollen Autobahnzyklus etwas erhöht - das ist aber typisch für einen Dieselmotor. Insgesamt reicht es für 39 von 50 Punkten im Bereich Schadstoffe. Zusammen mit den CO₂-Punkten ergeben sich damit 68 Punkte, was leider nur für drei von fünf Sterne reicht.

3,4

WIRTSCHAFTLICHKEIT

1,8

Betriebskosten*

⊕ Die Ausgaben für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Verbrauch nicht zu hoch ausfällt, halten sich in diesem Bereich in Kosten im günstigen Rahmen.

4,3

Werkstatt- / Reifenkosten*

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

3,4

Wertstabilität*

Obwohl der Mazda 3 in dieser Version ganz neu auf dem Markt ist, wird ihm nur eine zufriedenstellende Wertstabilität prognostiziert. Immerhin verbraucht der Motor nicht zuviel Diesel, es fehlt aber an innovativen Spritsparmaßnahmen. Das Image von Mazda ist insgesamt gut, hat aber noch nicht das ansehen wie beispielsweise Volkswagen. Das wirkt sich auch auf die Wertentwicklung aus.

3,9

Kosten für Anschaffung*

Knapp 23.000 Euro sind eine Menge Geld für ein Auto der Kompaktwagen-Klasse, zudem nur der Basis-Dieselmotor als Antrieb eingebaut ist. Immerhin ist die Ausstattung recht umfangreich, die elektronische Stabilitätskontrolle DSC sowie sechs Airbags sind Serie, ebenso der Totwinkelassistent - das ist in dieser Klasse etwas besonderes. Im Komfortbereich tischt der Mazda 3 High-Line auch gut auf, Klimaautomatik und aufwendiges Audiosystem muss man genauso wenig extra bezahlen.

3,9

Fixkosten*

Die festen Kosten sind relativ hoch, schuld daran sind die hohen Einstufungen bei den Typenklassen. Haftpflicht und Vollkasko sind sehr teuer, bei der Teilkaskoversicherung sieht es noch düsterer aus. Immerhin kann der Mazda 3 Diesel von der Reform der KFZ-Steuer dank CO₂-Komponente profitieren, er kostet künftig mit 152 Euro deutlich weniger als bisher.

3,4

Monatliche Gesamtkosten*

Obwohl die Versicherung sehr teuer ausfällt und der Wertverlust ebenso negativ ins Gewicht fällt, kann der Mazda 3 Diesel durch den noch moderaten Kraftstoffverbrauch vom etwas günstigeren Kraftstoff bei den absoluten monatlichen Kosten im Rahmen seiner Klasse ein noch zufriedenstellendes Ergebnis erzielen.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	3 1.6	3 2.0	3 1.6 CD	3 2.2 CD	3 2.2 CD
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1598	4/1999	4/1560	4/2184	4/2184
Leistung [kW(PS)]	77(105)	110(150)	80(110)	110(150)	136(185)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	145/4000	187/4000	240/1750	360/1800	400/1800
0-100 km/h[s]	12,2	10,6	11,0	9,2	8,2
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	184	205	185	205	213
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	6,8 S	8,2 S	5,6 D	k.A.	k.A.
CO ₂ [g/km]	149	175	119	144	149
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/19/19	13/23/22	17/21/23	n.b.	n.b./
Steuer pro Jahr [Euro]	90	150	152	152	152
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	454	596	470	k.A.	k.A.
Preis [Euro]	16.900	24.080	20.300	24.800	27.800

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	80 kW (110 PS)
bei	4000 U/min
Maximales Drehmoment	240 Nm
bei	1750 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	205/50R17W
Reifengröße (Testwagen)	205/50R17W
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,05 m
Höchstgeschwindigkeit	185 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	11,0 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	7,4 s
Bremsweg aus 100 km/h	38,0 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	5,6 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	6,1/ 4,5/ 6,8 l
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	119g/km/ 144g/km
Innengeräusch 130km/h	69dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4460/1755/1470 mm
Leergewicht/Zuladung	1350 kg/480 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	285 l/640 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	600 kg/1300 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	55 l
Reichweite	980 km
Garantie	3 Jahre / 100.000 km
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte fett

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Bremsassistent	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Parkhilfe, elektronisch(hinten)	Serie
Reifendruckkontrolle	Serie
Reserverad, vollwertig	.-?
Tempomat	Serie
Totwinkelassistent	Serie
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	nicht erhältlich

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
aktive Kopfstützen vorn	Serie
Audioanlage	Serie
Fahrersitz, höhen-einstellbar	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Isofix-Kindersicherungssystem	Serie
Klimaautomatik (2 Zonen)	Serie
Lenkrad, höhen-/längseinstellbar	Serie
Navigationssystem	720 Euro ^o
Rücksitzlehne und -bank umklappbar (geteilt)	Serie
Skisack/Durchladeluke	nicht erhältlich

AUSSEN

Außenspiegel, elektrisch einstell-/beheiz-/anklappbar	Serie
Lackierung Metallic	480 Euro ^o
Leichtmetallfelgen (17 Zoll)	Serie
Schiebe-Hubdach	nicht erhältlich

^o im Testwagen vorhanden

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	95 Euro
Monatliche Werkstattkosten	59 Euro
Monatliche Fixkosten	84 Euro
Monatlicher Wertverlust	269 Euro
Monatliche Gesamtkosten	507 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/21/23
Grundpreis	22.900 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.



TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹

2,4

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

WIRTSCHAFTLICHKEIT

3,4

Betriebskosten*	1,8
Werkstatt- / Reifenkosten*	4,3
Wertstabilität*	3,4
Kosten für Anschaffung*	3,9
Fixkosten*	3,9
Monatliche Gesamtkosten*	3,4

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte Klassenbezogen