

Fiat Bravo 1.6 JTD Multijet 16V Emotion (DPF)

Fünftürige Schräghecklimousine der unteren Mittelklasse (88kW / 120 PS)

ADAC Testergebnis

Note 2,4

Der Fiat Bravo wird seit Anfang des Jahres mit neu entwickelten Diesellaggregaten ausgeliefert. Der hier getestete 1,6 JTD mit 120 PS ersetzt das gleichstarke 1,9-Liter-Triebwerk. Ergebnis der Neuerung: Rund 10% geringerer Verbrauch, bei besseren Fahrleistungen und höherer Laufkultur (im Vergleich zum im April 2007 getesteten Fiat Bravo 1,9 JTD Multijet 8V Emotion). Zusammen mit dem optimal abgestuften Sechsgang-Getriebe passt der Motor sehr gut zum sportlichen Charakter des Fiat Bravo. Auf Wunsch kann für diese Motorvariante auch ein automatisiertes Sechsgang-Getriebe geordert werden. Das Fahrwerk zeigt sich sportlich straff abgestimmt, bei gutem Restkomfort. Anders die Lenkung; durch die Leichtgängigkeit wirkt sie gefühllos und vermittelt wenig Kontakt zur Fahrbahn. Insgesamt wirkt die italienische Schräghecklimousine sehr modern und sympathisch, in Verbindung mit dem Dieselmotor ein guter Kompromiss aus Sparsamkeit und Sportlichkeit. Beim Preis zeigt sich der Fiat allerdings von seiner weniger schicken Seite: Mit knapp 23.000 Euro (in der Ausstattungsvariante Emotion) gehört er schon zu den teureren Vertretern der unteren Mittelklasse. **Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** Alfa 147, Audi A3, BMW 1er, Citroen C4, Ford Focus, Mazda 3, Opel Astra, Peugeot 307, Renault Megane, Seat Leon, Toyota Auris, VW Golf.



- + geringer Verbrauch
- + durchzugsstarker Motor
- + vorn viel Platz
- + gut abgestuftes Getriebe
- + hohe Crash-Sicherheit

- gefühllose Lenkung
- schwache Heizung
- nach hinten schlechte Sicht
- hohe Kofferraum Ladekante
- hohe Fixkosten

Karosserie/Kofferraum

Note 2,8

Verarbeitung

Note: 2,9

Die Verarbeitung und das Finish der Karosserie hinterlassen einen überwiegend guten Eindruck. Die Spaltbreiten sind gering und die Türen lassen sich leicht öffnen und schließen. Nur im Detail sind kleinere Verarbeitungsmängel feststellbar. So sind zum Beispiel die Ecken der Heckklappe schlampig umgebördelt und die Kunststoffabdeckung wirkt billig. Das Interieur gefällt durch die gute Qualitätsanmutung und die angenehme Haptik der Kunststoffe. Die Applikationen in Carbon-Look und die verchromten Einfassungen wirken extravagant.

- Die Karosseriefanken haben keinen Schutz vor Beschädigungen durch dagegen schlagende Autotüren. Dadurch sind teure Reparaturen vorprogrammiert. Der Tankverschluss ist nicht in die zentrale Türverriegelung mit einbezogen, man braucht zum Öffnen den Zündschlüssel. Zum Auswechseln der elektrischen Sicherungen

muss die Verkleidung unter dem Lenkrad umständlich mit einem Schraubenzieher demontiert werden, die Sicherungen sind sehr schlecht erreichbar.

Sicht

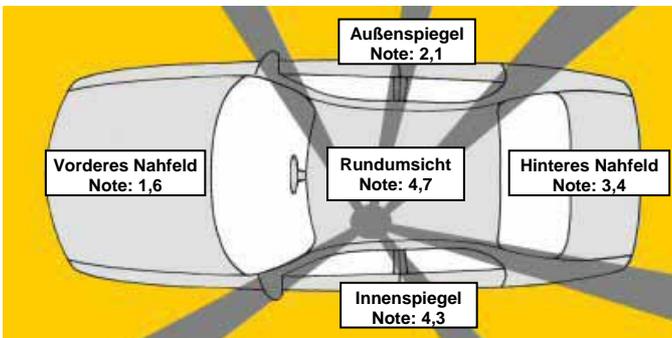
Note: 2,9

- + Die nach vorn abfallende Front sorgt für gute Sicht, allerdings sieht man nicht wo sie anfängt. In den Außenspiegeln ist die Sicht einwandfrei. Die Nebelscheinwerfer fungieren auch als Abbiegelicht, nur ungünstig, dass die breiten Frontscheibenpfosten so viel vom Lichtkegel abdecken. Gegen Aufpreis bleiben die Scheinwerfer nach dem Aussteigen noch für kurze Zeit an und beleuchten den Weg.
- Bereits die B-Säulen sind ziemlich breit und sichtbehindernd. Katastrophal ist die Sicht nach hinten: die überproportionierten C-Säulen verdecken viel und der Heckabschluss ist sehr hoch. So kann man beim Abbiegen leicht mal einen Fußgänger oder Radfahrer übersehen. Und rückwärts Einparken wird zum Glücksspiel. Die optional erhältlichen Einparksensoren sind somit schon ein



Die breiten C-Säulen beeinträchtigen die Sicht nach schräg hinten sehr.

Muss. Die gegen weiteren Aufpreis erhältlichen Einparkensoren vorn kann man sich schenken, denn die funktionieren erst, wenn man wieder rückwärts fährt.



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.

Ein-/Ausstieg Note: 2,8

- + Vorne steigt man bequem ein und aus, die Türen sind groß und öffnen weit, die Sitze haben eine angenehme Höhe. Mit der Fernbedienung für die Zentralverriegelung lassen sich auch die Fenster öffnen und schließen. Die Türaufhalter sind ausreichend kräftig.
- Hinten ist der Zustieg beengt, weil der Abstand zwischen Vorderlehne und Rücksitzbank knapp ist. Der hintere Mittelplatz ist nur schwer zu erreichen. Die drei Tasten der Fernbedienung kann man zu leicht verwechseln.

Kofferraum-Volumen* Note: 2,4

- + Das Ladevolumen des Kofferraum liegt mit 335 l auf durchschnittlichem Niveau. Bei umgeklappten Rücksitzen stehen großzügige 795 l zur Verfügung (gemessen bis Fensterunterkante). Verzichtet man auf das aufpreispflichtige Reserve- oder Notrad, entstehen unter dem Ladeboden 35 l zusätzlicher Stauraum.

Kofferraum-Zugänglichkeit Note: 3,5

- Durch drücken des Fiat-Emblems lässt sich die Kofferraumklappe entriegeln. Allerdings fehlt ein Griff zum Anheben der Klappe.
- + Die Heckklappe öffnet weit und gibt eine große Öffnung frei. Das

Format des Kofferraums ist zweckmäßig.

- Personen über 1,80 Körpergröße können am abstehenden Schloss der Heckklappe mit dem Kopf anstoßen. Die Plastikmulde zum Schließen der Heckklappe ist scharfkantig. Das Gepäck muss beim Einladen über eine hohe Bordwand gehievt werden. Bei vorgeklappten Rücksitzen steigt der Boden nach vorne hin ungünstig an.



Mit 335 l Volumen ist der Kofferraum des Bravo zwar nicht besonders groß, übertrifft aber seinen Vorgänger Stilo um 40 l.

Kofferraum-Variabilität Note: 3,1

- + Die klappbare Rücksitzbank ist asymmetrisch geteilt.
- Zum Vorklappen der Rücksitzbank müssen die Vordersitze nach vorne geschoben werden, sonst reicht der Platz nicht. Außerdem ist es erforderlich, die Kopfstützen nach unten zu drücken. Beim Zurückklappen ist es fummelig, die Gurtschlösser wieder in die richtige Position zu bringen. Für kleines Einkaufsgepäck fehlen Ablagen.

Innenraum Note 2,3

Bedienung Note: 2,4

- + Die meisten Hebel und Schalter sind funktionell und gut erreichbar angeordnet. Das Lenkrad lässt sich in Höhe und Reichweite optimal einstellen. Für alle wichtigen Funktionen sind Kontroll- und Warneinrichtungen vorhanden, auch für das Abblendlicht. Der



Der Fahrerplatz weiß durch die moderne Gestaltung zu gefallen, die Funktionalität kann jedoch nicht immer überzeugen.

serienmäßige Bordcomputer informiert über den Momentan- und Durchschnittsverbrauch. Die Instrumente liegen gut im Blickfeld und sind gut ablesbar. Die Gläser spiegeln allerdings bei Sonneneinstrahlung. Das serienmäßige Radio kann auch mittels Lenkradtasten bedient werden. Das Handschuhfach ist groß (besonders tief) und beleuchtet (auch ohne Zündung). Die Innenbeleuchtung ist zufriedenstellend, vorne sind Leseleuchten vorhanden. Der serienmäßige Berganfahrassistent hält beim Anfahren noch kurz die Bremse und erleichtert dadurch das Losfahren. Alle vier Fensterheber besitzen eine Antippautomatik und sind auch nach dem Ausschalten der Zündung noch bis zum Öffnen der Tür funktionsfähig. Gegen Aufpreis gibt es einen Licht- und Regensensor, sowie einen Tempomat (beides im Testwagen nicht vorhanden).

- Zum Auskuppeln muss man das Bein übertrieben weit strecken. Vorn stört beim Angurten der Ablagekasten zwischen den Sitzen. Hinten gestaltet sich das Anschnallen ebenfalls mühsam, da die Gurtschlösser nicht fixiert sind und dadurch beide Hände benötigt werden. Die Drucktasten in der Mittelkonsole sind schlecht auszumachen (weiß auf grauem Untergrund). Die Taster für die Nebelleuchten, die Leuchtweiteneinsteller der Scheinwerfer und die Bedienelemente für die Fahrzeugeinstellungen, welche in der Instrumententafel angezeigt werden, sind sehr ungünstig rechts neben dem Radio platziert. Die Einsteller für die Klimaanlage liegen sehr weit unten und sind dadurch schlecht zu erreichen. Die Taster der optionalen Sitzheizung befinden sich schlecht zugänglich in der Mittelkonsole unter dem Handbremshebel.

Raumangebot vorne* Note: 1,6

- + Vorne sitzt man geräumig, Innenhöhe und -breite sind groß. Der Fahrersitz lässt sich selbst noch für Personen bis ca. 1,95 m Größe genügend zurück schieben.

Raumangebot hinten* Note: 3,0

Der Platz hinten ist durchschnittlich. Kopf- und Kniefreiheit reichen für knapp 1,85 m große Mitfahrer (Vordersitz für ca. 1,85 m große Personen eingestellt). Die Innenbreite ist zwar verhältnismäßig groß, für drei Personen jedoch zu gering.



Auf den hinteren Außenplätzen haben Personen bis 1,85 m Größe ausreichend Platz. Der mittlere Sitzplatz dagegen ist zu schmal und für längere Fahrten kaum geeignet.

Komfort Note 3,1

Federung Note: 2,4

- + Die Federung und Dämpfung des Fahrwerks sind recht gut abgestimmt, tendieren in Richtung straff. Meist werden Unebenheiten ausreichend geschluckt, kurze Erhebungen regen die Karosserie jedoch zum Stoßen an. Insgesamt liegt der Wagen recht ruhig auf der Straße, selbst wenn das Tempo höher ist. Die Seitenneigung in Kurven hält sich in akzeptablen Grenzen.

Sitze Note: 2,6

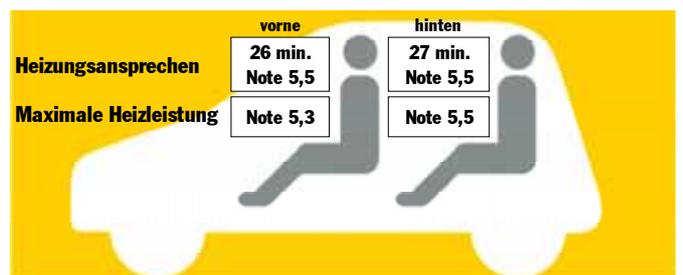
- Die Vordersitze sind straff gefedert, bieten aber guten Komfort. Der Fahrersitz ist höhenstellbar und mit einer Lordosenstütze ausgestattet, welche aber nur in der Intensität und nicht in der Höhe einstellbar ist. Der Seitenhalt und die Körperunterstützung der vorderen Sitze sind nur ausreichend.
- Hinten sitzt man auf den beiden äußeren Plätzen und besonders auf dem Mittelsitz nicht ganz so gut, denn die Lehne bietet wenig Halt. Vor allem aber stützen sie erwachsenen Mitfahrern viel zu wenig die Oberschenkel, weil der Sitzabstand zum Fußboden nicht groß genug ist.

Innengeräusch Note: 2,8

- + Selbst bei Autobahntempo (130 km/h) halten sich die Motor- und Windgeräusche in Grenzen. Erst bei noch höheren Geschwindigkeiten dominieren die Windgeräusche, subjektiv ist das Fahrgeräusch aber nie störend.

Heizung, Lüftung Note: 4,6

- (Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer)
- + Die serienmäßige Klimaautomatik mit Pollenfilter sorgt bei Sommerwetter schnell für einen angenehm kühlen Innenraum.
- Sowohl die Heizwirkung, als auch das Heizansprechen sind unzureichend. Es dauert zu lange bis im Innenraum angenehme Temperaturen erreicht werden. Die Luftmengenverteilung kann nur groß geregelt werden.



Heizung - Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C.

Motor/Antrieb Note 1,8

Fahrleistungen* Note: 1,5

- + Der neue 1,6-Liter-Dieselmotor leistet 120 PS und sorgt mit seinen 300 Nm Drehmoment für sehr ordentliche Fahrleistungen. Der moderne Direkteinspritzer mit Common-Rail-Technik sorgt schon bei niedrigen Drehzahlen für gute Elastizitätswerte.

Laufkultur Note: 2,0

- + Insgesamt bekommen die Insassen nur wenig vom harten Verbrennungsprinzip des 1,6 JTD Multijet Aggregats mit. Nur in

der Warmlaufphase dringt leichtes Dieselnageln in den Innenraum. Vibrationen sind kaum spürbar.

Schaltung Note: 3,0

Die Schaltwege sind zwar nicht gerade kurz, wenn man dem Getriebe genügend Zeit lässt, lassen sich die Gänge aber leicht wechseln. Erst beim schnellen Schalten stört das leichte Haken. Ebenfalls etwas hakend aber doch geräuschlos lässt sich auch der Rückwärtsgang einlegen.

Getriebeabstufung Note: 1,0

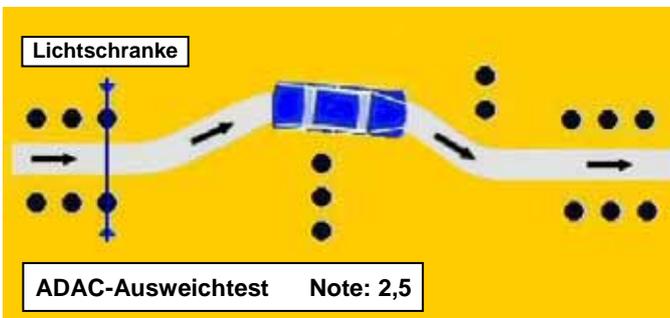
- + Die Abstufungen des Sechs-Gang-Getriebes passen sehr gut zum drehmomentstarken Motor. Der lang übersetzte sechste Gang hilft, bei Autobahnfahrten den Verbrauch zu senken.

Fahreigenschaften Note 2,7

Fahrstabilität Note: 2,6

Die Richtungsstabilität bei höherem Tempo ist passabel, man muss häufig etwas am Lenkrad korrigieren, was leichtes Gieren nach sich zieht. Auch ist die besonders leichtgängige Auslegung der Lenkung (selbst ohne City) einem sicheren Gefühl nicht gerade förderlich.

- + Die elektronisch gesteuerte Traktionskontrolle sorgt dafür, dass die Antriebsräder auch auf rutschiger Fahrbahn weniger durchdrehen, wenn stark beschleunigt wird. Gegen Aufpreis ist eine Reifendruck-Kontrolle erhältlich (im Testwagen nicht vorhanden). ADAC-Ausweichtest: Das Einlenken gestaltet sich ohne Probleme, die Tendenz zum Ausbrechen beim anschließenden Gegenlenken wird durch das effektiv einsetzende ESP unterdrückt. So bleibt der Bravo weitgehend unkritisch.



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.

Kurvenverhalten Note: 2,3

- + Leicht untersteuernd und gutmütig werden Kurven umrundet. Bei zu schnellem Einfahren steuert auch hier das ESP durch gezieltes Abbremsen der Räder und Gaswegnahme blitzschnell entgegen, um etwaiges Ungemach abzuwenden. Lastwechselreaktionen sind so gut wie nicht vorhanden.

Lenkung* Note: 3,6

Der Wendekreis ist für ein Fahrzeug der unteren Mittelklasse mit 11,3 m noch akzeptabel.

- + Der Kraftaufwand am Lenkrad ist beim Rangieren sehr gering. Um den ohnehin geringen Kraftaufwand beim Rangieren noch zu

verringern, kann per Tastendruck auf "City"-Modus umschalten. Das Volant lässt sich dann auch im Stand mit kaum Widerstand drehen.

- Die Lenkung spricht bei hohem Tempo zu nervös an. Sie vermittelt dem Fahrer recht wenig Gefühl zur Fahrbahn. Die Rückstellkräfte beim Kurvenfahren sind relativ hoch.

Bremse Note: 2,2

- + Die Bremse spricht schnell an und lässt sich fein dosieren. Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand sind rund 39 m erforderlich (Mittel aus 10 Messungen, halbe Zuladung, Serienreifen). Der Bremsassistent unterstützt bei einer Notbremsung und stellt dem Fahrer die höchstmögliche Bremskraft zur Verfügung.

Sicherheit Note 2,4

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme Note: 2,4

- + Um die aktive Fahrsicherheit zu erhöhen, ist der Bravo serienmäßig mit einem elektronischen Stabilitätssystem ausgestattet. Der Bremsassistent mit Berganfahrassistent gehört ebenfalls zum Sicherheitspaket des Fiat Bravo. Nebelscheinwerfer mit integriertem Abbiegelicht sind ab der Ausstattungslinie Dynamic an Bord. Rückstrahler warnen bei geöffneten Türen.



Passive Sicherheit - Insassen Note: 2,1

- + Beim EuroNCAP-Front- und Seitencrash werden höchste Punktzahlen erreicht. Das bedeutet, der Bravo bekommt alle fünf möglichen Sterne. Für die vorderen Plätze gibt es Gurt-Erinnerer, nicht aber für die Rückbank. Die Kopfstützen der Vordersitze sind bei der Ausstattungslinie Emotion aktiv. Das heißt sie bewegen sich bei einem Heckaufprall automatisch näher zum Kopf, das Risiko eines Schleudertraumas wird dadurch verringert. Die Höhe der Kopfstützen reicht für Personen bis ca. 1,85 m Größe. Hinten sind sie niedriger, bieten dennoch auch größeren Mitfahrern genügend Schutz, da das herunter gezogene Dach die Abstützfunktion mit übernehmen kann. An den stabilen Türgriffen lässt sich sehr hohe Zugkraft aufbringen. So kann man nach einem Unfall verklemmte Türen leichter öffnen.
- Vorne stehen die harten, in Kopfhöhe befindlichen Gurtumlenkhebel in der B-Säule zu weit vor. Hinten liegen die Gurte am Hals der Mitfahrer an.

Kindersicherheit Note: 2,6

Der rechte Front-Airbag lässt sich auf komplizierte Art per Bordcomputer deaktivieren. Wem das gelingt, der darf auf dem Beifahrersitz auch rückwärts gerichtete Kindersitze montieren.

- + Auf den Außenplätzen der Rückbank lassen sich Kindersitze mit den vorhandenen Gurten oder auch mittels Isofix unkompliziert und stabil befestigen.
- Für Babyschalen sind hinten die Gurte zu kurz. Aufgrund der ungünstigen Sitzkontur des Mittelsitzes können dort Kindersitze nicht lagestabil befestigt werden.

Fußgängerschutz

Note: 3,0

Beim simulierten Fußgängerunfall (EuroNCAP) schneidet der Wagen mit zwei von vier Sternen durchschnittlich ab.

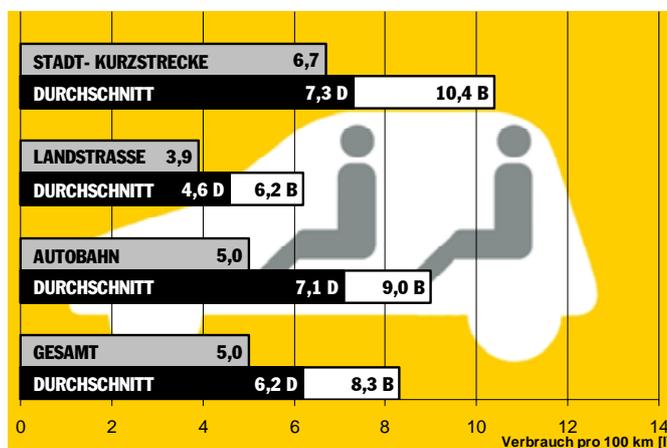
Verbrauch/Umwelt

Note 1,5

Verbrauch*

Note: 1,6

- + Der neue Dieselmotor von Fiat zeigt sich erfreulich genügsam. Im Schnitt verbraucht der Fiat Bravo mit dem nicht gerade schwächlichen 120 PS-Triebwerk gerade mal 5,0 l auf 100 km. In der Stadt sind es 6,7 l, außerorts 3,9 l und auf der Autobahn 5,0 l auf 100 km.



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

Abgas

Note: 1,3

- + Der neue Multijet-Diesel erfüllt jetzt schon die künftige Euro 5-Norm. Ein geschlossenes Partikelfiltersystem verhindert den Ausstoß von schädlichen Rußteilchen.

Die Motorvarianten

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.4 16V	1.4 T 16V	1.4 T 16V	1.6 JTD 16V	1.6 JTD 16V	1.9 JTD 16V
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1368	4/1368	4/1368	4/1598	4/1598	4/1910
Leistung [kW(PS)]	66(90)	88(120)	110(150)	77(105)	88(120)	110(150)
Max.Drehmoment [Nm]bei U/min	128/4500	206/1750	230/2250	290/1500	300/1500	305/2000
0-100 km/h[s]	12,5	9,6	8,5	11,3	10,5	9,0
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	179	197	212	187	195	209
Verbrauch pro 100 km [l]	7,0S	7,1S	7,5S	5,1D	5,0D	5,8D
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/16/18	17/17/20	17/19/22	18/19/24	18/19/24	18/21/24
Steuer pro Jahr[Euro]	94	94	94	247	247	308
Monatliche Gesamt-Kosten[Euro]	472	491	545	476	498	551
Grundpreis[Euro]	16.200	17.500	20.600	19.200	21.400	22.900

Aufbau:

ST = Stufenheck
SR = Schrägheck
CP = Coupe
CA = 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

Wirtschaftlichkeit*

Note 3,1

Betriebskosten

Note: 1,5

- + Durch den geringen Kraftstoffverbrauch, halten sich auch die Betriebskosten in Grenzen.

Werkstatt- und Reifenkosten

Note: 5,0

Für die Beurteilung werden uns vom Hersteller keine Daten zur Verfügung gestellt - die Berechnung der Werkstattkosten beruht deshalb auf Erfahrungswerten.

- + Fiat gewährt eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

Wertstabilität

Note: 2,7

Der Restwertverlauf des Fiat Bravo mit modernem Diesel-Direkteinspritzer und Rußpartikelfilter bewegt sich auf durchschnittlichem Niveau.

Kosten für Neuanschaffung

Note: 4,0

Rund 23.000 Euro für ein Fahrzeug der unteren Mittelklasse mit Dieselmotor kann man nicht als Schnäppchen bezeichnen. In der Ausstattungsvariante Emotion finden sich aber die wichtigsten Ausstattungsmerkmale, wie Klimaautomatik oder elektrische Fensterheber vorne und hinten, im Serienumfang. Der Preis geht daher gerade noch in Ordnung.

Fixkosten

Note: 4,2

- Hohe Steuern für den Dieselmotor und nicht gerade günstige Einstufungen in den Versicherungsklassen verhelfen dem Fiat Bravo zu einem nicht gerade berauschenden Ergebnis bei den Fixkosten.

Daten und Messwerte

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro4
Hubraum	1598 ccm
Leistung	88 kW (120 PS)
bei	4000 U/min
Maximales Drehmoment	300 Nm
bei	1500 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	205/55R16H
Reifengröße (Testwagen)	205/55R16H
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,3 m/11,2 m
Höchstgeschwindigkeit	195 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,5 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3. Gang)	6,1 s
Bremsweg aus 100 km/h	39 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	5,0 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	6,7/3,9/5,0 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test	129 g/km/ 128 g/km
Innengeräusch 130 km/h	71 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4336 mm/1792 mm/1498 mm
Leergewicht/Zuladung	1445 kg/385 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	335 l/795 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	500 kg/1300 kg
Dachlast	50 kg
Tankinhalt	58 l
Reichweite	1160 km
Allgemeine Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	8 Jahre

ADAC-Testwerte *kursiv*

Kosten

Monatliche Betriebskosten	114 Euro
Monatliche Werkstattkosten(geschätzt)	62 Euro
Monatliche Fixkosten	88 Euro
Monatlicher Wertverlust	249 Euro
Monatliche Gesamtkosten	513 Euro
(vierjährige Haltung, 15000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/19/24
Grundpreis	22.900 Euro

Ausstattung

Technik

Automatikgetriebe (automatisiertes Schaltgetriebe)	790 Euro
Bremsassistent	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Parkhilfe, elektronisch (nur hinten: 370 Euro)	570 Euro°
Regen- und Lichtsensor	220 Euro
Reifendruckkontrolle	270 Euro
Reserverad, vollwertig (Notrad: 50 Euro)	80 Euro°
Tempomat	280 Euro
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht (Bi-Xenon)	680 Euro

Innen

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
aktive Kopfstützen vorn	Serie
Audioanlage	Serie
Fahrersitz, höhen-/neigungseinstellbar	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Isofix-Kindersicherungssystem	Serie
Klimaautomatik	Serie
Knieairbag (für Fahrer)	Serie
Lenkrad, höhen-/längseinstellbar	Serie
Navigationssystem (inkl. Bluetooth)	ab 700 Euro°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie
Sitze, vorn, beheizbar (Winterpaket)	290 Euro°

Außen

Außenspiegel, elektrisch einstell/- beheizbar	Serie
Nebelscheinwerfer (inkl. Abbiegelicht)	Serie
Schiebe-Hubdach	1.150 Euro

°im Testwagen vorhanden

Testzeugnis

Technik/Umwelt(Testergebnis)2,4

Karosserie/Kofferraum 2,8

Verarbeitung	2,9
Sicht	2,9
Ein-/Ausstieg	2,8
Kofferraum-Volumen*	2,4
Kofferraum-Zugänglichkeit	3,5
Kofferraum-Variabilität	3,1

Innenraum 2,3

Bedienung	2,4
Raumangebot vorne*	1,6
Raumangebot hinten*	3,0
Innenraum-Variabilität	4,0

Komfort 3,1

Federung	2,4
Sitze	2,6
Innengeräusch	2,8
Heizung, Lüftung	4,6

Motor/Antrieb 1,8

Fahrleistungen*	1,5
Laufkultur	2,0
Schaltung	3,0
Getriebeabstufung	1,0

Fahreigenschaften 2,7

Fahrstabilität	2,6
Kurvenverhalten	2,3
Lenkung*	3,6
Bremse	2,2

Sicherheit 2,4

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme ...	2,4
Passive Sicherheit - Insassen	2,1
Kindersicherheit	2,6
Fußgängerschutz	3,0

Umwelt 1,5

Verbrauch*	1,6
Abgas	1,3

Wirtschaftlichkeit* 3,1

Betriebskosten*	1,5
Werkstatt-/Reifenkosten*	5,0
Wertstabilität*	2,7
Kosten für Neuanschaffung*	4,0
Fixkosten*	4,2

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt. Die Einzelbewertungen gehen mit unterschiedlicher Wichtung in die Gesamtnote ein, mit * gekennzeichnete Kriterien und Noten beziehen sich auf die Fahrzeugklasse.

Notenskala:

Sehr gut	0,6 - 1,5
Gut	1,6 - 2,5
Befriedigend	2,6 - 3,5
Ausreichend	3,6 - 4,5
Mangelhaft	4,6 - 5,5

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2006 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 01.03.2006 vergleichbar.

Alle Angaben (Daten, Ausstattung und Preise) entsprechen dem Stand Juli 2008