



PEUGEOT 2008 1.2 PURETECH 130
130 PS, 196 km/h, 6,4 l S/100 km, 24.550 Euro



HYUNDAI BAYON 1.0 T-GDI
120 PS, 183 km/h, 6,1 l S/100 km,
23.290 Euro



MAZDA CX-3 SKYACTIV-G 2.0
121 PS, 192 km/h, 6,7 l S/100 km,
21.390 Euro

Kleine auf großer Fahrt

[TEXT Markus Schönfeld FOTOS Zbigniew Mazar]

So allmählich verdrängen kleine Crossover und SUV die klassischen Kleinwagen. Mit mehr Platz, spannenderer Optik und ebenso vernünftigen Antrieben bieten sie einfach mehr Auto fürs Geld. Bestes Beispiel: das Trio von Peugeot, Hyundai und Mazda

Ab 16.790 Euro*, steht auf dem gerade erst frisch gedruckten Preisschild des Hyundai Bayon. Die Koreaner hätten genau so gut „Kampfansage“ oder „Preisknüller“ darauf schreiben können. Schließlich distanziert sich das neue City-SUV zu diesem Kurs nicht nur klar vom marginal größeren Kona (ab 19.990 Euro), sondern auch von der gesamten Konkurrenz im City-Umfeld – Dacia ausgenommen. Doch damit nicht genug: Der Bayon rückt damit preislich sogar den Hyundai-Modellen i10 und i20 so dicht auf die Pelle, dass Neuwagenkäufer es sich wohl zweimal überlegen, ob sie nicht doch das etwas höhere City-SUV dem klassischen Kleinwagen vorziehen sollten. Übrigens lässt sich dieser Trend auch bei anderen Marken erkennen. Ob Peugeot 2008 oder Mazda CX-3 – der Erfolg der knuffigen Wonneproppen kommt gerade so richtig in Fahrt. Es ist also genau der passende Moment für einen ausführlichen Vergleichstest. Oder, im Zeitgeist gesprochen: Vorhang auf für dieses Triell.

Karosserie

Tatsächlich ist der Hyundai Bayon nur 2,5 Zentimeter kürzer als der Kona aus gleichem Haus. Weil der Neuling aber deutlich flacher und schmaler aufbaut, muss man mit kleinen Platzeinbußen im Innenraum leben. Dennoch reicht der Platz locker für den Wochenendausflug einer vierköpfigen Familie. Da geht es im fein verarbeiteten Mazda CX-3 vor allem auf der Rückbank schon deutlich enger zu. Sitzriesen müssen im Japaner in zweiter Reihe nämlich etwas den Kopf einziehen. Das Koffervolumen des CX-3 ist mit 350 bis 1260 Litern dafür etwas größer als im Bayon (334 bis 1128 Liter). Lademeister ist der Peugeot mit 405 bis 1467 Litern. Wer vorn im 2008 Platz nimmt, muss sich zunächst an einige Extravaganzen gewöhnen. Das kleine niedrig positionierte Lenkrad mit dem dreidimensionalen Tacho darüber sowie die glänzenden Kippschalter mit den Touchflächen davor sind Geschmackssache. So einfach wie die klassischen Schalter in Mazda oder Hyundai lassen sie sich aller-

dings nicht bedienen. Dafür überzeugt der Peugeot schon in der günstigsten Variante „Active“ mit einer überdurchschnittlich üppigen Sicherheitsausstattung. Ob Verkehrsschilderkennung, Spurhalteassistent mit Lenkeingriff oder Licht- und Regensensor – viele Extras, die bei der Konkurrenz Aufpreis kosten, sind im 2008 von Haus aus an Bord.

Fahrkomfort

Kleinwagen gelten längst selbst auf Langstrecken als komfortabel. Und das gilt uneingeschränkt auch für diese drei City-SUV. Auf adaptive oder verstellbare Dämpfer muss man in dieser Klasse zwar verzichten, der Federungskomfort im Alltag geht dennoch absolut in Ordnung. Der Hyundai gefällt da-



Der **Wendekreis** des Mazda CX-3 beträgt **nur 10,6 Meter**, beim 2008 sind es **11,4 Meter**

bei wie der Peugeot auf glatter Piste mit sehr sanftem Abrollen der 17-Zoll-Räder. Im Mazda, der auf 18-Zöllern steht, dringen da schon etwas mehr Informationen vom Untergrund durch. Dafür verdaut der etwas straffer abgestimmte Japaner selbst schlechte Pisten eindrucksvoll – vorausgesetzt, er ist nicht voll beladen. Dann kommen die hinteren Federn wie im Peugeot schnell an ihre Grenzen. Im Gegensatz dazu verträgt der Hyundai schwere Lasten auf der Hinterachse besser, wirkt mit voller Beladung sogar ausgewogener. Ein Lob verdienen auch die Sitze. Die lassen sich zwar nicht besonders fein einstellen, überzeugen >



Die Bayon-Sitze sind großzügig bemessen, weich gepolstert und trotz nur grober Einstellbarkeit sehr bequem



Der Kofferraum ist mit 334 bis 1128 Litern ausreichend groß für die Klasse. Unter dem Boden versteckt sich die Lithium-Batterie



Gute Übersicht, großes Display, einfache Bedienung: Das Hyundai-Cockpit wirkt aufgeräumt



Das digitale Cockpit ändert die Ansichten und ist beim 120-PS-Modell serienmäßig



Die induktive Ladefläche für das Handy gehört ab der Trend-Ausstattung zum Standard im Hyundai Bayon



Äußerlich wirkt der Bayon viel kompakter, als er eigentlich ist. Der gute Fahrkomfort gefällt



Zentraler Drehzahlmesser, sehr knackige Schaltung, aber nur kleines Zentral-Display



Straff bespannt, aber dennoch bequem: Die Ledersitze mit elektrischer Einstellung kosten 1200 Euro extra



Staufach oder Becherhalter – die schmale Mittelkonsole wird effizient genutzt



Das etwas antiquierte Infotainmentsystem lässt sich über den Dreh-Drück-Steller intuitiv bedienen



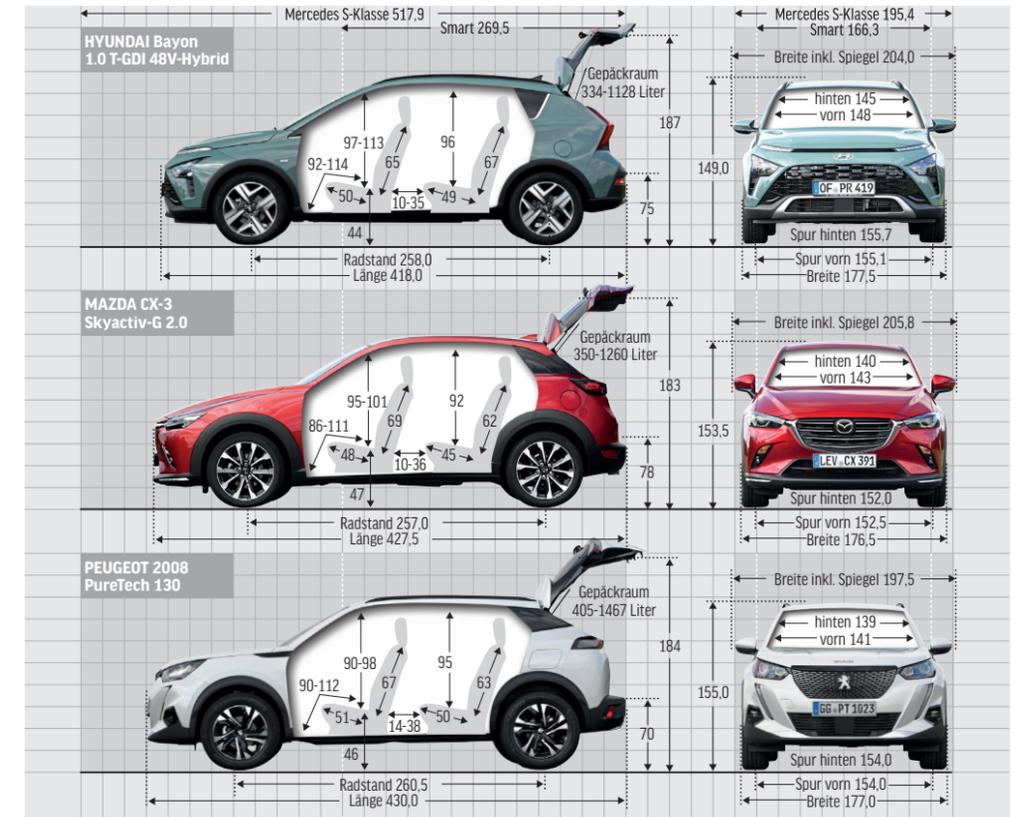
350 bis 1260 Liter sind in dieser Klasse guter Durchschnitt beim Kofferraumvolumen

aber mit gutem Halt und bequemer Polsterung. Dagegen bietet das Peugeot-Gestühl gerade bei sportlicherer Fahrweise nur wenig Halt. Und auch der Langstreckenkomfort könnte beim 2008 besser sein. Angenehmer ist die Mischung im Mazda gelungen. Allerdings geht es hier am lautesten zu. Gerade ab Landstraßentempo dringen Windgeräusche im CX-3 deutlicher in den Innenraum als beim viel besser gedämmten Hyundai. Selbst der Peugeot mit seiner auffällig großen Kühlerfront ist leiser. Dafür stören bei ihm Kleinigkeiten die Ergonomie. Ob die hohe Türschwelle, das niedrige Lenkrad oder die Ablesbarkeit des animierten Drehzahlmessers – die Gestaltung ist eher unkonventionell als praktisch.

Motor / Getriebe

Bei den Antrieben geht jeder Hersteller ganz eigene Wege. Beim Hyundai Bayon kommt neben dem Einstiegs-Vierzylinder (1,2 Liter, 84 PS) ausschließlich der auf-

ALLE ABMESSUNGEN IM ÜBERBLICK Alle Maße in cm



Auch nach sechs Jahren auf dem Markt wirkt das Design des CX-3 immer noch sehr frisch und modern



Unkonventionelle Cockpit-Gestaltung mit gewöhnungsbedürftiger Bedienung



Die unterschiedlichen Fahrmodi werden auf der Mittelkonsole eingestellt (ab Allure serienmäßig)



Der doppelte Boden kann in geöffneter Stellung einrasten – so lässt sich das Fach leichter beladen



Schicke Sitze, die auf langen Strecken aber nicht zu den bequemsten zählen



Lademeister: Mit 405 bis 1467 Litern Kofferraumvolumen führt der Peugeot 2008 diese Wertung im Triell klar an



In zackigen Kurven wird der Peugeot 2008 vom strengen ESP regiert. Die Bremsen beißen kräftig zu

geladene Dreizylinder-Benziner mit 100 oder 120 PS zum Einsatz. Mazda bietet den CX-3 gar nur noch mit dem Zweiliter-Sauger an. Der Peugeot 2008 ist dagegen mit Benzinern zwischen 100 und 155 PS sowie mit 110- oder 130-PS-Dieseln zu haben. Sogar eine Elektroverson steht im Angebot. Zu diesem Triell tritt der Franzose mit dem 1,2-Liter-Dreizylinder an und prahlt prompt mit seinem üppigem Drehmoment. Das spürt



Der Mazda CX-3 beschleunigt in kurzweiligen **9,1 Sekunden** von 0 auf 100 km/h

man vor allem bei spontanen Zwischensprints, bei denen der Hyundai Bayon Mühe hat, mitzuhalten. Beim Sprint von null auf 100 km/h setzt sich aber der Mazda CX-3 an die Spitze. Denn sein Vierzylinder-Sauger ist nicht nur kräftig, er glänzt auch mit herrlicher Lauf-ruhe und Drehfreude. Obendrein serviert Mazda eines der besten Schaltgetriebe seiner Klasse. Fahraktive Piloten wollen hier nur unter Protest in die Konkurrenten umsteigen, denn das Schaltgefühl überzeugt und die Anschlüsse zwischen den Gängen sind perfekt aufeinander abgestimmt. Hyundai kontert immerhin mit einer elektronisch geregelten Kupplung, die beim Rollen tatsächlich den Motor abstellen und in den Segelbetrieb wechseln kann. Das funktioniert wie auch das Wiederaufnehmen der Drehzahl deshalb so tadellos, weil ein 48-Volt-Riemen-Startergenerator den Motor unterstützt. Bei Lastspitzen kann das System oben-



Technik

	HYUNDAI BAYON 1.0 T-GDI	MAZDA CX-3 SKYACTIV-G 2.0	PEUGEOT 2008 1.2 PURETECH 130
Zylinder/Ventile pro Zyl.	3/4; Turbo; 48-V-Riemen-St.-Gen.	4/4	3/4; Turbo
Partikelfilter / SCR-Kat	Serie / -	Serie / -	Serie / -
Nockenwellenantrieb	Zahnriemen	Kette	Zahnriemen
Bohrung/Hub	71,0 / 84,0 mm	83,5 / 91,2 mm	75,0 / 90,5 mm
Hubraum	998 cm ³	1998 cm ³	1199 cm ³
Leistung bei	88 kW/120 PS, 6000 /min	89 kW/121 PS, 6000 /min	96 kW/130 PS, 5500 /min
Max. Drehmoment bei	172 Nm, 1500 – 4000 /min	206 Nm, 2800 /min	230 Nm, 1750 /min
Getriebe / Antrieb	6-Gang, manuell (elektr. geregelt Kupplung) / Vorderrad	6-Gang, manuell / Vorderrad	6-Gang, manuell / Vorderrad
Fahrwerk	vorn: McPherson-Federbeine, Querlenker, Stabilisator; hinten: Koppellenkerachse, Federn, Dämpfer, Stabilisator; ESC (ESP)	vorn: McPherson-Federbeine, Querlenker, Stabilisator; hinten: Verbundlenkerachse, Federn, Dämpfer, Stabilisator; DSC (ESP)	vorn: McPherson-Federbeine, Querlenker, Stabilisator; hinten: Verbundlenkerachse, Federn, Dämpfer, Stabilisator; ESP
Wendekreis l/r	11,2/11,1 m	11,1/10,6 m	11,4/11,4 m
Bremsen	vorn: innenbelüftete Scheiben; hinten: Scheiben; ABS, Bremsassistent	vorn: innenbelüftete Scheiben; hinten: Scheiben; ABS, Bremsassistent	vorn: innenbelüftete Scheiben; hinten: Scheiben; ABS, Bremsassistent
Serienbereifung	rundum: 195/55 R 16	rundum: 215/60 R 16	rundum: 215/65 R 16
Testbereifung	rundum: 205/55 R 17 V	rundum: 215/50 R 18 W	rundum: 215/60 R 17 H
Reifen	Continental Eco Contact 6	Continental Sport Contact 5 SUV	Michelin Primacy 4 S1

Messwerte

GEWICHTE			
Leergewicht Werk/Testwert	1130/1209 kg	1184/1255 kg	1192/1231 kg
Zul. Gesamtgewicht/Effek. Zul.	1660/451 kg	1692/437 kg	1715/484 kg
Anhängelast gebr./ungebr.	1110/450 kg	1200/625 kg	1200/633 kg
Dachlast/Stützlast	70/75 kg	50/75 kg	70/48 kg

FAHRLEISTUNGEN			
0 - 50 km/h	3,4 s	3,0 s	3,4 s
0 - 100 km/h	10,3 s	9,1 s	9,4 s
0 - 150 km/h	23,3 s	21,2 s	21,6 s
0 - 200 km/h	-	-	-
Höchstgeschwindigkeit ¹	183 km/h	192 km/h	196 km/h
Handling	1 : 56,8 min	1 : 55,5 min	1 : 57,9 min
Slalom, Pylonenabst. 18 m	65,1 km/h	65,5 km/h	62,0 km/h

BREMSWEG			
aus 50 / 100 / 150 km/h kalt	9,1 / 35,7 / 82,1 m	9,8 / 34,9 / 76,9 m	8,4 / 34,1 / 78,8 m
aus 100 km/h warm	36,3 m	34,6 m	34,8 m

INNENGERÄUSCHE			
Standgeräusch	40 dB(A)	40 dB(A)	39 dB(A)
bei 50 km/h 3. Gang	58 dB(A)	61 dB(A)	60 dB(A)
bei 100 / 130 km/h höchst. G.	65 / 69 dB(A)	67 / 70 dB(A)	65 / 70 dB(A)

VERBRÄUCHE			
Test	6,1 l / 100 km	6,7 l / 100 km	6,4 l / 100 km
WLTP	5,0 l / 100 km	5,9 l / 100 km	5,3 l / 100 km
CO ₂ (lt. Test / WLTP)	145 / 120 g/km	159 / 140 g/km	152 / 127 g/km
Tankinhalt / Reichweite	40 l / 655 km	48 l / 716 km	44 l / 687 km

¹ Werksangabe

Ausstattung / Preise			
Grundpreis	23.290 €	21.390 €	24.550 €

TESTWAGEN-OPTIONEN			
Antrieb	-	-	-
Bremsen (Karbon-Keramik)	-	-	-
Fahrwerk	-	-	-
Lenkung	-	-	-
Reifen	400 € ¹	1609 € ²	2000 € ³
Sitze	-	-	-
AUFPREIS	400 €	1609 €	2000 €
BEWERTETER PREIS	23.690 €	22.999 €	26.550 €

¹ 17 Zoll; ² 18 Zoll (Zubehör); ³ Aufpreis für Allure-Ausstattung, dort 17-Zöller serienmäßig

Wartung / Rabatt / Wertverlust (WV)			
Werkstattkosten ¹	600 € ⁴	432 €	610 € ⁴
Rabatt ²	21,0 % / 4891 €	17,0 % / 3636 €	21,0 % / 5156 €
WV nach 4 Jahren ³ / 20.000 km p.a.	58,1 % / 13.531 €	60,4 % / 12.920 €	60,1 % / 14.755 €

¹ Wartungskosten pro Jahr einschl. üblicher Verschleißteile ohne Reifen, ermittelt durch den ADAC.

² Quelle: www.meinauto.de; zzgl. eventuell anfallender Überführungskosten; ³ ermittelt durch die Deutsche Automobil Treuhand (DAT);

⁴ noch keine Herstellerangaben, daher auf Erfahrungswerten vom ADAC geschätzt

Versicherung / Steuern pro Jahr			
HP / VK / TK Typklassen	15 / 19 / 21	16 / 21 / 25	15 / 17 / 18
HP / VK / TK Kosten	357 / 515 / 258 €	381 / 615 / 461 €	357 / 425 / 181 €
Abgasnorm / Steuer	Euro 6d / 71 €	Euro 6d / 136 €	Euro 6d / 90 €

Im Hyundai Bayon rollt man vergleichsweise gemütlich durchs Land. Kurven machen mit ihm aber auch Spaß



Schneller als der Mazda CX-3 sprintet hier keiner von null auf 100 km/h: 9,1 Sekunden braucht der Japaner dafür



Mit einem Spitzentempo von 196 km/h ist der Peugeot 2008 das schnellste City-SUV im Test



Unterschiedliche Ansichten: Obwohl alle drei City-SUV im gleichen Segment wildern, ist ihre Formensprache völlig verschieden



drein einen kleinen Boost aus der Lithium-Batterie unter dem Kofferraum zaubern. Der Effekt auf den Verbrauch hält sich aber in Grenzen – genau wie die Reduktion auf drei Zylinder und nur einen Liter Hubraum. Mit durchschnittlich 6,1 Litern auf 100 Kilometer setzt der Bayon im Triell zwar den Bestwert. Peugeot und Mazda liegen aber mit 6,4 beziehungsweise 6,7 Litern dicht dahinter.

Fahrdynamik

Passend zum guten Eindruck im Motor-Getriebe-Kapitel kann sich der Mazda auch auf dem abgesperrten Rundkurs bestens in Szene

setzen. Auch wenn der flinke Japaner nur 121 PS leistet, liefert er doch dank der gut abgestimmten Lenkung und des straffen Fahrwerks das volle Fahrspaßpaket. Im Peugeot wird das indes zu fest vom ESP verschnürt. Das vermag dem 2008 nicht nur die Rundenzeit, sondern auch eine schnellere Slalombildung zu sichern. Immerhin arbeiten seine Bremsen wirkungsvoll und sichern ihm die Bestwerte (um 34 Meter) in dieser Disziplin. Weniger bissig, aber besser dosierbar sind die Stopper im Hyundai. Trotz des guten Komforts und der schmalen Spritspar-Bereifung schlägt sich der Bayon auch im >

Für deutlich weniger als **25.000 Euro** bekommt man in dieser Klasse **viel Auto fürs Geld**

CONNECTIVITY



Hyundai: 10,25 Zoll

Für das 120-PS-Modell ist die Trendausstattung das Minimum. Damit sind nicht nur Apple CarPlay und Android Auto Standard, sondern auch das digitale Tacho mit 10,25 Zoll großem Farbscreen und sehr modernen Animationen. Für 1480 Euro mehr erhält man das Navigationspaket inklusive Bose-Soundsystem, Bluetooth-Telematikdiensten und geräuschreduzierender Frontscheibe. Die Bedienung ist tadellos, die Sprachsteuerung aber nicht ganz so auf Zack wie bei manch anderen Hyundai-Modellen, etwa dem Ioniq 5.



Mazda: Nur sieben Zoll

Der kleine Zentralbildschirm im Mazda CX-3 ist nur etwas größer als ein modernes Smartphone. Dafür ist das Mazda Connect-System serienmäßig an Bord. Und es lässt sich von Haus aus via Apple CarPlay oder Android Auto mit dem eigenen Smartphone verbinden. Menüführung und die Bedienung über den Multicommander wirken nicht mehr ganz modern. Auch das CD-Laufwerk und der Aux-Anschluss erinnern daran, dass der CX-3 schon seit 2015 gebaut wird. Immerhin gibt es ein Head-up-Display (1040 €).



Peugeot: 10 Zoll optional

Der große Hauptbildschirm im Peugeot 2008 gehört zum Allure-Paket. Das Modell gibt's mit 130-PS-Dreizylinder erst ab 27.350 Euro. Standard ist ein sieben Zoll großer Touchscreen. Fairer kalkuliert ist das Navigationssystem für 750 Euro, das es allerdings erst ab der Allure-Ausstattung erhältlich ist. Wer das volle 3D-Cockpit-Erlebnis genießen möchte, sollte ohnehin mindestens zum Allure greifen. Der Tacho lässt sich dann auch individualisieren. Für die GT-Versionen gibt es dazu ein 750 Euro teures Focal-Soundsystem.

Handling wacker, kann am Ende aber nicht mit dem hellwachen Mazda CX-3 mithalten.

Umwelt / Kosten

Der Basispreis von 16.790 Euro bezieht sich beim Hyundai Bayon auf das Modell „Pure“ mit Stahlfelgen, das es ausschließlich mit dem 84 PS starken Vierzylinder-Saugmotor und einer Fünfgang-Handschaltung gibt. Wer jedoch das Turbo-Dreizylinder und das Sechsgang-Getriebe mit 48-Volt-System und der elektronisch gesteuerten Kupplung haben möch-

Jahre sind gerade mal gesetzlich vorgeschrieben. Mazda legt dagegen noch ein Jahr drauf. Dass Hyundai für alle Modelle volle fünf Jahre Fahrzeuggarantie ohne Kilometerbegrenzung übernimmt, dürfte sich mittlerweile herumgesprochen haben. ■

FAZIT
Markus Schönfeld



Trotz des Kleinwagen-Formats müssen in der Klasse der City-SUV kaum noch Alltagsabstriche gemacht werden. Selbst der kleinste im Testfeld, der neue Hyundai Bayon, kann mit gutem Raumangebot, soliden Fahrleistungen und überzeugendem Fahrkomfort glänzen. Dass es für den Koreaner sogar zum Gesamtsieg reicht, ist dem niedrigen Verbrauch und dem top Preis-Leistungs-Verhältnis zuzuschreiben. Im zweitplatzierten Mazda CX-3 fährt man mit dessen Sahne-Vierzylinder und der knackigen Schaltung allerdings dynamischer und mit mehr Fahrspaß. Doch beim Platzangebot muss der Japaner zurückstecken – auch gegenüber dem Peugeot 2008, der auf dem dritten Rang landet. Ihm verhagelt das resolute ESP eine bessere Fahrdynamik-Wertung – und der hohe Preis mehr Punkte im Kostenkapitel. Sein kräftiger Dreizylinder ist dennoch eine gute und effiziente Wahl.

48-Volt-Technik, Segelfunktion und ein Liter Hubraum: Der Bayon verbraucht nur 6,1 Liter

te, muss mindestens 20.990 Euro bezahlen. Dafür bekommt er dann aber auch schon das besser ausgestattete Select-Modell mit Alurädern und Einparkhilfe. Die hier getestete Topvariante mit 120 PS verlangt nach der zweithöchsten Ausstattungsvariante Trend samt Lenkrad- und Sitzheizung sowie Digital-Cockpit und kostet daher mindestens 23.290 Euro. Damit reiht sich der Hyundai genau zwischen dem Mazda und dem teureren Peugeot ein. Dass letzterer nicht mehr Punkte in diesem Kapitel sammelt, liegt nicht nur am hohen Anschaffungspreis, sondern auch am kläglichen Garantiefumfang. Die zwei

AUTO TEST
Verbräuche

Den bepumpten Test-Verbrauch pro 100 km ermitteln wir auf einer standardisierten, 108 km langen Route (Stadt, Land, Autobahn). Die EU- und WLTP-Verbräuche dienen nur als Orientierung und werden im Vergleichstest nicht bewertet.

	EU-Verbrauch	k.A.	5,3	4,5
WLTP-Verbr.	5,0	5,9	5,3	
Testverbrauch	6,1 l/s	6,7 l/s	6,4 l/s	



Gesamtbewertung

KAROSSERIE



Raumangebot vorn	100 ¹	71	67	70
Raumangebot hinten	100	67	57	63
Übersichtlichkeit	70	46	47	46
Bedienung/Funktion	100	89	88	80
Kofferraumvolumen	100	26	30	39
Variabilität	100	30	29	30
Zuladung/Anhängel.	50/30	69	75	75
Sicherheitsausstatt.	150	72	54	70
Qualität/Verarbeitg.	100/100	140	146	144
KAPITELWERTUNG	1000	610	593	617

FAHRKOMFORT

Sitzkomfort vorn	150	122	118	114
Sitzkomfort hinten	100	68	63	61
Ergonomie	150	88	80	77
Innengeräusche	50	36	30	33
Geräuscheindruck	100	64	62	63
Klimatisierung	50	35	32	29
Federung leer	200	130	128	126
Federung beladen	200	132	125	120
KAPITELWERTUNG	1000	675	638	623

MOTOR / GETRIEBE

Beschleunigung	150	96	104	102
Höchstgeschwindigk.	130	48	53	55
Getriebeabstufung Schaltung	100	83	88	77
Kraftentfaltung	50	34	38	36
Laufkultur	100	65	70	65
Verbrauch	300	209	200	204
Reichweite elektrisch	20	-	-	-
Reichweite gesamt	100	45	51	49
Laden/Tanken	25	25	25	25
Lade-/Tank-Infrastruktur	25	25	25	25
KAPITELWERTUNG	1000	630	654	638

FAHRDYNAMIK

Handling	150	50	54	45
Slalom	100	66	68	50
Lenkung	100	79	80	78
Geradeauslauf	50	37	36	34
Dosierbarkeit der Bremse	30	20	18	16
Bremsweg kalt	150	93	101	109
Bremsweg warm	150	87	104	102
Traktion	100	37	37	38
Fahrsicherheit	150	130	130	130
Wendekreis	20	12	14	11
KAPITELWERTUNG	1000	611	642	613

EIGENSCHAFTSWERTUNG	4000	2526	2527	2491
----------------------------	-------------	-------------	-------------	-------------

KOSTEN / UMWELT

Bewerteter Preis ²	675	242	247	221
Wertverlust ³	50	24	25	23
Ausstattung	25	22	21	21
Multimedia	50	29	27	27
Garantie/Gewährst.	50	43	33	19
Werkstattkosten ⁴	20	-	-	-
Steuer	10	9	9	9
Versicherung	40	36	35	37
Kraftstoff	55	43	41	42
Emissionen	25	13	12	12
KAPITELWERTUNG	1000	461	450	411

GESAMTWERTUNG	5000	2987	2977	2902
----------------------	-------------	-------------	-------------	-------------

PLATZIERUNG	1	2	3
--------------------	----------	----------	----------

¹ maximal erreichbare Punktzahl, ² inkl. Testwagen-Optionen, ³ ermittelt durch die DAT (vier Jahre Haltedauer, Jahreslaufleistung 20.000 km), ⁴ ermittelt durch den ADAC