

Mercedes A 180 CDI Classic (Rußpartikelfilter)

Fünftürige Schräghecklimousine der unteren Mittelklasse mit 80 kW Leistung

ADAC Testergebnis

Note 2,3

Die A-Klasse, mit der Sandwichbauweise und dem hohen Innenboden, hat sich auch in der zweiten Generation voll etabliert - es gibt sie drei- und fünftürig. Der 2,0 I-Dieselmotor mit CommonRail-Einspritzung zieht kräftig durch, ist bei höheren Drehzahlen aber nicht zu überhören. Der Verbrauch fällt angenehm niedrig aus. Die Abgase werden seit Sommer serienmäßig von einem Partikelfilter gereinigt. Die Sicherheitsausstattung liegt auf der Höhe der Zeit, die Liste der Zusatzausstattung ist ellenlang. Ein kompaktes Auto mit dem Sternimage zu einem hohen Anschaffungspreis. Konkurrenten sind Audi A3, BMW 1er, Mazda 3, Opel Astra, Seat Altea, Toyota Corolla und VW Golf.

- + solide, hohe Karosserie
 - + große Variabilität
 - + leichte Bedienung
 - + hohe passive Sicherheit
 - + niedriger Verbrauch
 - + Partikelfilter Serie
 - + guter Widerrufverkauf
 - + zuverlässig
 - + großes Händlernetz
- hoher Boden stört beim Einsteigen
 - teure Anschaffung



Karosserie/Kofferraum

Note 2,6

Verarbeitung/Handhabung

Note: 2,3

- + Die Verarbeitung der Karosserie macht einen sehr guten Eindruck, die Türen schließen leicht und haben schmale Spaltabstände. Im Innenraum setzt sich der Eindruck hoher Qualität fort - die Kunststoffe sind jetzt hochwertiger, der optische Eindruck aber biederer. Die Stoßfänger haben einen stabilen Unterbau. Auf dem Dach sind Adapter für den Dachträger vorhanden. Gegen Aufpreis gibt es ein großes Panorama-Lamellendach (zieht geöffnet wenig, macht aber Geräusche).
- Bei einer Reifenpanne steht nur ein Reparaturset zur Verfügung, mit dem kleine Beschädigungen notdürftig repariert werden können. Wahlweise kann ohne Aufpreis ein schmales Notrad geordert werden.

Übersichtlichkeit

Note: 2,9

- + Der Fahrer sitzt erhöht und hat eine gute Übersicht auf den umliegenden Verkehr, die knappen Abmessungen der Karosserie sind leicht abschätzbar. Wenig Probleme gibt es auch beim Rückwärts einparken, denn die Kopfstützen der Rückbank lassen sich zur Verbesserung der Sicht weit nach unten schieben. Wem das nicht reicht, kann zudem eine akkustisch-optische Einparkhilfe mitbestellen. Die beheizten Außenspiegel blenden gegen Aufpreis selbsttätig ab. Bi-Xenon-Scheinwerfer und Abbiegelicht sind nützliche Extras, die ebenfalls in der langen Aufpreisliste zu finden sind.

Ein-/Ausstieg

Note: 2,7

- Der Zustieg ist zwar relativ aufrecht, was bequem ist, wegen des hohen Innenbodens müssen aber die Beine sehr weit angehoben werden. Aussteigen wird vorn und hinten durch die sehr schrägen Sitzflächen erschwert.
- + Mit der Fernbedienung lassen sich nicht nur die Türen ver- und entriegeln, sondern auch die Fenster öffnen und schließen. Nach dem Aussteigen bleiben die Scheinwerfer noch ein kurze Zeit eingeschaltet und beleuchten den Weg.

Kofferraum-Volumen*

Note: 2,9

- + Durch das zweckmäßige Format sind auch sperrige Gegenstände gut unterzubringen.

- Der Kofferraum fasst maximal nur 290 l. Wenn die Rückbank vorgeklappt ist, erhöht sich die Kapazität auf 740 l (gemessen bis zur Fensterunterkante).

Kofferraum-Zugänglichkeit

Note: 1,3

- + Die Kofferraumklappe lässt sich mit dem praktischen Griff sehr leicht anheben. Die Ladeöffnung ist sehr groß, die Hürde zum Einladen des Gepäcks niedrig, selbst wenn sich der Zwischenboden unten befindet. Beim Anfahren verriegelt die Heckklappe automatisch.
- Beim Schließen der Kofferraumklappe kann man mit den Händen in den Innengriffen hängen bleiben und sich verletzen.



Der Kofferraum ist äußerst variabel, sogar der Beifahrersitz ist gegen Aufpreis demontierbar.

Kofferraum-Variabilität

Note: 2,1

- + Die asymmetrisch geteilte Rücksitzbank lässt sich mühelos vorklappen, die Kopfstützen können eingesteckt bleiben. Die Bodenplatte im Kofferraum fungiert als Höhenausgleich. In oberer Position ist der Ladeboden bei vorgeklappter Rückbank vollkommen eben. Mit dem "Easy-Vario-Plus"-System (Aufpreis) lassen sich die Rücksitzlehnen und die Sitzpolster sowie der Beifahrersitz ausbauen. Auch kann die Beifahrerlehne waagrecht nach vorne

geklappt werden. Seitlich und unter der Bodenplatte befinden sich genügend Ablagen für kleine Utensilien. Praktische Gepäcknetze und ein Trennetz zum Innenraum sind ebenfalls in der Aufpreisliste zu finden.

- Das Ausbauen der Rücksitzlehnen und des Beifahrersitzes erfordert Geschicklichkeit und Kraft (der Beifahrersitz wiegt 26 kg). Das Gepäck-Abdeckrollo kostet extra.

Innenraum

Note 2,3

Bedienung

Note: 2,4

- + Die A-Klasse ist überwiegend funktionell zu bedienen, wichtige Hebel und Schalter liegen gut zur Hand. Die Instrumente sind ausgezeichnet abzulesen, es gibt auch Anzeigen für Außentemperatur und Verbrauch. Außenspiegel und Seitenfenster (Aufpreis) haben praktische Schalter. Das angenehm steil stehende Lenkrad lässt sich in der Höhe und gegen Aufpreis auch in der Reichweite optimal einstellen. Das Navigationssystem (Aufpreis) hat ein gut sichtbares Display und ist intuitiv einstellbar. Gegen Aufpreis schalten sich das Fahrlicht und die Wischer automatisch zu. Die Innenbeleuchtung ist hell, die separate Deckenlampe hinten lässt sich vom Fahrerplatz aus einschalten. Das große, aber unübersichtliche Handschuhfach wird von der Klimaanlage mitgekühlt. Es gibt genügend Ablagen und auch Halter für große Wasserflaschen.
- Die Fensterheber funktionieren nur mit Zündung. Die Symbole auf den vielen Druckschaltern der Mittelkonsole sollten größer sein. Die Funktionstasten im Lenkrad (Aufpreis) verschlechtern die Zugänglichkeit zur Hupe.



Der Fahrerplatz überzeugt durch weitgehende Funktionalität und gegenüber dem Vorgänger deutlich verbesserter Materialanmutung.

Raumangebot vorne*

Note: 1,4

- + Vorn sitzt man geräumig, besonders die Innenbreite aber auch Höhe sind großzügig bemessen. Der Fahrersitz lässt sich für ca. 1,95 m große Personen zurückschieben
- Bei vorgeklappter Rücksitzbank reduziert sich der Längsverstellbereich der Vordersitze, nur Personen bis ca. 1,75 m haben dann noch genügend Platz.

Raumangebot hinten*

Note: 3,2

Der Wagen hat vier vollwertige Sitze und einen schmalen Notsitz. Durch das niedrige Sitzen ist genügend Kopffreiheit vorhanden. Das verringert jedoch die Kniefreiheit, denn bereits 1,75 m große Mitfahrer haben Knieschluss mit der Vordersitzlehne (vorn ca. 1.85 m große Personen).

Komfort

Note 2,8

Federungskomfort

Note: 2,6

Das Fahrwerk ist ausreichend komfortabel abgestimmt, spricht recht weich an. Es schluckt die Unebenheiten meist gut, stößt nur bei größeren Bodenunebenheiten an seine Grenzen, was sich durch stärkere Auf- und Abbewegungen der Karosserie bemerkbar macht. Die Seitenneigung in Kurven hält sich in Grenzen. Gegen Aufpreis ist ein härteres "Sportfahrwerk" erhältlich.

Sitzkomfort

Note: 2,5

- + Die sehr straffen Vordersitze bieten feste Unterstützung für die Oberschenkel und den Rücken, bei allerdings nicht sehr viel Seitenhalt. Allerdings mit flach ausgestreckten Beinen, wie in einem Sportwagen, weil die Sitze wenig Abstand zum Boden haben. Mit dem "Sitzkomfort-Paket" kann nicht nur der Fahrer- sondern auch der Beifahrersitz in der Höhe eingestellt werden. Mit ihr lassen sich auch die Flächen in der Neigung verändern, was sehr angenehm

ist. In diesem Paket sind ebenfalls einstellbare Lordosenstützen enthalten. Die Rückbank ist weicher gefedert und komfortabler.

- Auf längeren Fahrten erweisen sich die Vordersitze als hart. Für die Rückbank ist keine Neigungseinstellung für die Sitzfläche zu haben, die dafür sorgen könnte, dass die Mitfahrer nicht wie in einer Kuhle sitzen. Größere Staturen sitzen mit stark angewinkelten Beinen und nach oben ragenden Knien.

Innengeräusch

Note: 2,3

- + Der Geräuschpegel im Innenraum ist zwar nie hoch, das Dieselbrummen aber doch deutlich zu hören. Bei hohem Autobahntempo kommen deutliche Windgeräusche dazu.

Klimatisierung

Note: 3,4

- (Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer)
- + Vorn sorgt dir Heizung schnell für warme Luft, hinten dauert es länger. Eine sensibel arbeitende Klimaanlage ist serienmäßig. Für Allergiker gibt es einen Pollenfilter.
- Fahrer und Beifahrer sitzen nah an der großen, schrägen Frontscheibe, sind dadurch stark der Sonnenbestrahlung ausgesetzt.

Motor/Antrieb

Note 2,2

Fahrleistungen*

Note: 1,8

- + Der 2,0l-Turbodiesel ist für den Mercedes A eine gute Wahl. Er ist durchzugsstark, hängt gut am Gas und ist in der Lage, für sehr gute Fahrleistungen zu sorgen.

Laufruhe

Note: 3,0

Es fehlt ihm aber an der Geschmeidigkeit z.B. eines Peugeot-Diesels. Der latent leicht raue Lauf lässt die Insassen nie im Klaren darüber, dass sie in einem Auto mit Dieselmotor sitzen.

Schaltung

Note: 2,3

- + Die Gänge lassen sich leicht und schnell wechseln, die gewisse Nachgiebigkeit beim Einlegen stört kaum.

Getriebeabstufung

Note: 2,0

- + Die langen, drehzahl schonenden Abstufungen des Sechsgang-Getriebes passen gut zum starken Drehmoment des Motors.

Fahreigenschaften

Note 2,3

Fahrstabilität

Note: 2,3

Die Richtungsstabilität ist "nur" zufriedenstellend, denn auf der Autobahn muss häufig am Lenkrad korrigiert werden, weil die Rückstellung zur Mitte zu gering ist. Das Schleudern verhindernde ESP kommt beim Mercedes A kaum zum Tragen, denn die Vorderräder schieben beim schnellen Ausweichen stark über die Vorderräder. Das hat allerdings zur Folge, dass der Fahrer kaum mehr korrigieren kann.

- + Die elektronisch gesteuerte Traktionskontrolle sorgt für sicheres Weiterkommen, auch wenn die Straße weniger griffig ist. Eine Reifendruckverlust-Warnung ist gegen Aufpreis zu haben.

Kurvenverhalten

Note: 1,7

- + In Kurven untersteuert der Wagen, schiebt mit den Vorderrädern nach außen - ein Verhalten, das auch weniger geübten Fahrern entgegen kommt. Falls in Folge von Lastwechselreaktionen das Heck leicht nach außen drängt, setzt das ESP stabilisierend ein, bremst gezielt die Räder ab und reduziert den Vortrieb.

Handlichkeit

Note: 2,4

- + Der Mercedes A fährt sich dank kompakter Abmaße und leichtgängiger Lenkung handlich. Da stört auch nicht der mit 11,1 m nur durchschnittliche Wendekreis.

Lenkung

Note: 2,8

- + Die indirekte Lenkung spricht ausreichend schnell an und ist genügend zielgenau.
- Sie vermittelt dem Fahrer aber wenig Kontakt zur Straße.

Sicherheit

Note 2,0

Bremsen

Note: 2,2

- + Bei Vollbremsungen aus 100 km/h sind nur 39,5 m bis zum Stillstand erforderlich (Mittel aus 10 Messungen, halbe Zuladung, Aufpreisreifen: 195/55R16H). Die Bremse spricht recht zügig an und ist genügend fein dosierbar. Der Bremsassistent hilft dem Fahrer das volle Potential der Bremsanlage zu mobilisieren.

Gestaltung

Note: 2,9

- Beim simulierten Fußgängerunfall (EuroNCAP) schneidet der Wagen mit zwei von vier Sternen durchschnittlich ab.
- + An den stabilen, griffgerechten Türgriffen lässt sich sehr hohe Zugkraft aufbringen. So kann man nach einem Unfall verklemmte Türen öffnen. Die hochgesetzten Rückleuchten sind von nachfolgenden Wagenlenkern gut zu erkennen. Ein Indikator zeigt an, wenn die Rücksitzlehnen nicht richtig eingerastet sind.
- Es sind weder Rückstrahler noch Rückleuchten vorhanden, die in

geöffneten Türen warnen. Vorn befinden sich nah an den Köpfen vorstehende Gurtbeschläge.

Rückhaltesysteme

Note: 1,5

- + Beim EuroNCAP-Frontcrash sind es 100 % der möglichen, beim Seitencrash 94 %. Das bedeuten alle fünf Sterne für die Insassensicherheit. Neben Front- sind vorne Seiten-Airbags serienmäßig. Durchgehende seitliche Kopf- und Seiten-Airbags hinten kosten extra. Alle Gurte haben Straffer, vorn zudem Kraftbegrenzer. Ein Warnton erinnert die vorderen Insassen daran, den Gurt anzulegen. Nicht angeschnallte Hintersitzende werden dem Fahrer auf dem Display gemeldet. Vorn sind die Kopfstützen selbst für 1,95 m große Personen hoch genug. Da sie "aktiv" sind, ist der Abstand bei einem Heckaufprall optimal gering. Hinten sind die Kopfstützen niedriger, schützen aber die vom Platz größtmöglichen Mitfahrer, weil das Dach Abstützfunktion mit übernehmen kann.
- Der Austrittsbereich des rechten Front-Airbags liegt genau dort, wo sich der Beifahrer bei Gefahr abstützen würde.

Kinder

Note: 1,9

- + Auf den beiden äußeren Rücksitzplätzen lassen sich Kindersitz-Systeme unkompliziert und stabil befestigen - gegen Aufpreis auch mittels Isofix-System (Die Gurtanordnung des Zwischensitzes ist weniger geeignet). Beim Mercedes-Händler ist für den Beifahrersitz eine Babyschale erhältlich, die bei Benützung automatisch den rechten Front-Airbag abschaltet. Die Fenster haben Einklemmschutz.

Verbrauch/Umwelt

Note 1,7

Verbrauch*

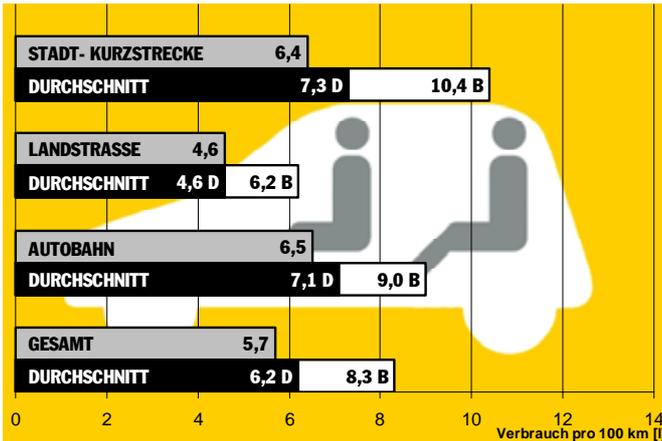
Note: 1,7

- + Der Verbrauch ist niedrig, beträgt im Mittel 5,7 l Diesel auf 100 km. Im Einzelnen: Innerorts 6,4 l, außerorts 4,6 l und auf der Autobahn 6,5 Liter.

Abgas

Note: 1,7

Die Abgaswerte bewegen sich noch im durchschnittlichen Bereich.



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

- + Der Partikelfilter verhindert fast vollständig, dass gesundheitsgefährdende Rußteilchen in die Umwelt gelangen.

Wirtschaftlichkeit*

Note 2,3

Betriebskosten*

Note: 1,5

- + Der geringe Kraftstoffverbrauch und die günstigeren Dieselpreise halten die Kosten für den Fahrbetrieb niedrig.

Werkstatt und Reifenkosten*

Note: 2,9

- Gemäß Hersteller ist der Dieselpartikelfilter wartungsfrei und auf mehr als 200.000 km Lebensdauer ausgelegt.
- + Der Mercedes besitzt eine fahrabhängige Serviceanzeige. Gemäß Hersteller ist im Schnitt alle 25.000 km oder alle zwei Jahre ein Service fällig. Dies ist zeitgemäß und bedeutet weniger Werkstattaufenthalte. Zudem spendiert Mercedes der A-Klasse langlebige Wartungs- und Verschleißteile. Die Ausgaben für Reifenersatz sind bei Einsatz der Serienbereifung niedrig. Auch Mercedes gewährt nun zwei Jahre Herstellergarantie.
- Die sehr teuren Werkstattstundenpreise verhindern eine bessere Benotung.

Wertstabilität*

Note: 1,2

- + Mercedes-Fahrzeuge sind im allgemeinen recht wertstabil, im besonderen wenn sie einen Dieselmotor mit Rußpartikelfilter haben. Dies trifft auch auf die neue A-Klasse zu.

Kosten für Neuanschaffung*

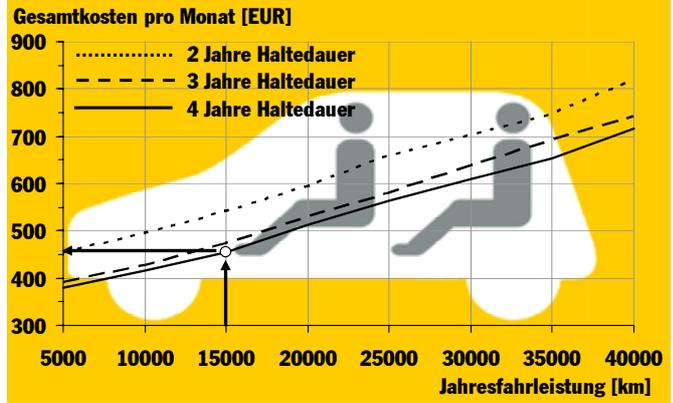
Note: 4,2

- Der Anschaffungspreis bei Neukauf ist hoch.

Fixkosten*

Note: 3,1

Die Versicherungskosten sind durchschnittlich.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Autokosten (Beispiel: 455 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

Die Motorvarianten

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	A 150	A 170	A 200	A 200 T	A 160 CDI	A 180 CDI	A 200 CDI
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1498	4/1699	4/2034	4/2034	4/1991	4/1991	4/1991
Leistung [kW(PS)]	70(95)	85(115)	100(136)	142(193)	60(82)	80(109)	103(140)
Max.Drehmoment [Nm]bei U/min	140/3500	155/3500	185/3500	280/1800	180/1400	250/1600	300/1600
0-100 km/h[s]	12,6	10,9	9,8	7,5	15,0	10,8	9,5
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	175	188	200	228	170	186	201
Verbrauch pro 100 km [l]	6,8S	7,7S	7,9S	8,6S	5,5D	5,7D	6,0D
Versicherungsklassen KH/VK/TK	12/14/15	12/14/15	13/16/19	14/20/20	13/16/16	15/17/17	18/19/21
Steuerbefreiung [Euro](Monate)	-	-	-	-	-	-	-
Monatliche Gesamt-Kosten[Euro]	451	478	523	601	433	455	509
Grundpreis[Euro]	18850	20416	21808	25462	20764	22330	26100

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

Daten und Messwerte

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro4
Hubraum	1991 ccm
Leistung	80 kW (109 PS)
bei	4200 U/min
Maximales Drehmoment	250 Nm
bei	1600 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	185/65R15
Reifengröße (Testwagen)	185/65R15T
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,05 m/11,1 m
Höchstgeschwindigkeit	186 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,8 s
Elastizität 60-100 km/h (4.Gang)	8,9 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3. Gang)	6,7 s
Bremsweg aus 100 km/h	39,5 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	5,7 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	6,4/4,6/6,5 l
CO ₂ -Ausstoß	149 g/km
Innengeräusch 50/100/130 km/h	57/63/67 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	3838 mm/1764 mm/1593 mm
Leergewicht/Zuladung	1380 kg/390 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	290 l/740 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	400 kg/1500 kg
Dachlast	50 kg
Tankinhalt	54 l
Reichweite	945 km
Allgemeine Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	30 Jahre
ADAC-Testwerte	<i>kursiv</i>

Kosten

Monatliche Betriebskosten	94 Euro
Monatliche Werkstattkosten	45 Euro
Monatliche Fixkosten	106 Euro
Monatlicher Wertverlust	210 Euro
Monatliche Gesamtkosten	455 Euro
(vierjährige Haltung, 15000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	15/17/17
Grundpreis	22330 Euro

Ausstattung

Technik

Automatikgetriebe	1705 Euro
Bremsassistent	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Parkhilfe, elektronisch	649 Euro°
Reifendruckkontrolle	58 Euro
Reserverad, vollwertig	nicht erhältlich
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht (mit Kurvenlicht)	957 Euro°

Innen

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/388Euro
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Audioanlage	ab 498 Euro°
Dreipunktgurt hinten, mitte	Serie
Fahrersitz, höhen-/neigungseinstellbar	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne	Serie/371 Euro°
Isofix-Kindersicherungssystem	Serie
Klimaanlage/-automatik	Serie/574 Euro
Kopfstützen hinten	Serie
Lenkrad, höhen-/längseinstellbar (Höhe)	Serie
Navigationssystem	2030 Euro°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie
Skisack/Durchladelupe	nicht erhältlich

Außen

Außenspiegel, elektrisch einstell-/beheizbar	Serie
Lackierung Metallic	493 Euro
Schiebe-Hubdach (Lamellen)	1090 Euro

°im Testwagen vorhanden

Testzeugnis

Technik/Umwelt(Testergebnis)2,3

Karosserie/Kofferraum	2,6
Verarbeitung/Handhabung	2,3
Übersichtlichkeit	2,9
Ein-/Ausstieg	2,7
Kofferraum-Volumen*	2,9
Kofferraum-Zugänglichkeit	1,3
Kofferraum-Variabilität	2,1
Innenraum	2,3
Bedienung	2,4
Raumangebot-vorn*	1,4
Raumangebot-hinten*	3,2
Innenraum-Variabilität	4,0
Komfort	2,8
Federung	2,6
Sitze	2,5
Innengeräusch	2,3
Klimatisierung	3,4
Motor/Antrieb	2,2
Fahrleistungen*	1,8
Laufruhe	3,0
Schaltung	2,3
Getriebeabstufung	2,0
Fahreigenschaften	2,3
Fahrstabilität	2,3
Kurvenverhalten	1,7
Handlichkeit	2,4
Lenkung	2,8
Sicherheit	2,0
Bremsen	2,2
Gestaltung	2,9
Rückhaltesysteme	1,5
Kinder	1,9
Umwelt	1,7
Verbrauch*	1,7
Schadstoffe	1,7
Wirtschaftlichkeit*	2,3
Betriebskosten*	1,5
Werkstatt-/Reifenkosten*	2,9
Wertstabilität*	1,2
Kosten für Neuanschaffung*	4,2
Fixkosten*	3,1

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 Wichtigkeit 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