

Mercedes S 500 7G-Tronic lang

Fünftürige Stufenhecklimousine der Oberklasse (285 kW / 388 PS)

ADAC Testergebnis

Note 1,7

Mit der neuen S-Klasse zeigt Mercedes, zu welchen technischen Leckerbissen die Automobilindustrie im Jahr 2006 bereits fähig ist. Beispiele sind die neue radargestützte Abstandsregelung DISTRONIC Plus, der neuartige Bremsassistent Plus, der Infrarot-Nachtsichtassistent, das Pre-Safe System usw. Manches ist noch nicht ganz ausgereift, besitzt aber ein deutliches Potenzial für mehr Komfort und Sicherheit. Die Bedienung der zahlreichen Funktionen erfordert viel Sachverstand und teils lange Eingewöhnung. Der neue 8-Zylindermotor mit 388 PS sorgt trotz dem hohen Eigengewicht des Luxusgefährts für sehr gute Fahrleistungen, verbraucht dabei jedoch viel Kraftstoff. Die neue 7-Gang-Automatik ist eine Klasse für sich, sie hat stets die passende Übersetzung parat, schaltet weich und sehr schnell. Fazit: Ein innovativer Luxuswagen mit vielen technischen Raffinessen. Der bereits hohe Grundpreis lässt sich mit einigem Zubehör der ellenlangen Aufpreisliste in ungeahnte Höhen schrauben. **Karosserievarianten:** Kurzversion. **Konkurrenten:** Audi A8, BMW 7er, Lexus LS.

- + solide Karosserie
- + viel interessante Technik
- + sehr viel Platz im Fond
- + höchster Fahrkomfort
- + gute Fahrleistungen
- + sehr sichere Straßenlage
- + hohe passive Sicherheit
- + günstige Versicherungen
- + großes Händlernetz
- lange Eingewöhnungszeit
- schlechte Rundumsicht



Karosserie/Kofferraum

Note 2,3

Verarbeitung/Handhabung

Note: 1,0

- + Das Flaggship von Mercedes glänzt mit einem außergewöhnlich edlen Erscheinungsbild. Verarbeitung und Finish der Karosserie machen bis ins Detail einen sehr guten Eindruck, Aluklappen und -Türen sollen das Gesamtgewicht reduzieren. Der Unterboden ist durchgehend glattflächig, um verbrauchserhöhende Luftwirbel möglichst zu verhindern. Auch der Innenraum wirkt mit den passgenauen, hochwertigen Kunststoffteilen sehr solide. Holzvertäfelungen, Alublenden und viel Leder (selbst am Dach) sorgen für ein luxuriöses Ambiente. Erfreulich auch das - heute nicht mehr selbstverständliche - vollwertige Ersatzrad im Kofferraum.
- Die Karosseriefanken haben keinen Schutz vor Beschädigungen durch dagegen schlagende Autotüren.

Sicht

Note: 2,0

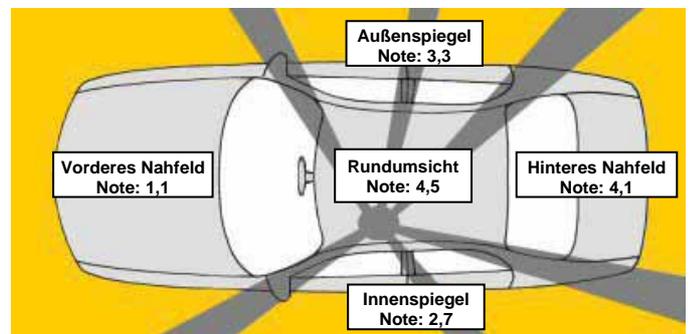
Kurven- und Abbiegelicht

Die Scheinwerfer schwenken (abhängig von Lenkardstellung und Geschwindigkeit) gemäß dem Straßenverlauf (rechtes Bild) und leuchten in Kurven hinein. Beim Abbiegen vergrößern zusätzliche Lampen die seitliche Ausleuchtung.



Die Rundumsicht ist wegen besonders massiver Dachsäulen sehr eingeschränkt; positiv zu erwähnen sind die versenkbaren hinteren Kopfstützen. Der Blick zum Boden ist nach vorne wegen der flachen Front sehr gut, nach hinten schlecht. Beim rückwärts Einparken muss sich der Fahrer fast vollständig auf die Parksensoren bzw. die optionale Rückfahrkamera verlassen.

- + Bi-Xenonscheinwerfer leuchten die Fahrbahn bei Dunkelheit vorzüglich aus. Ergänzt durch dynamisches Kurven- und Abbiegelicht ist die Sicht bei Nacht erstklassig. Ein Novum ist der optionale



Die Rundumsicht-Note informiert, wie stark die Fensterpfosten und Kopfstützen die Sicht des Fahrers einschränken. Bei den Außenspiegeln und dem Rückspiegel werden deren Sichtfelder vom Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem Fahrzeug, wie z.B. spielende Kinder oder die Konturen eines parkenden Wagens, erkennen kann.

Nachtsicht-Assistent, mit dessen Hilfe der Fahrer nachts am Straßenrand befindliche Personen oder Gegenstände schneller erkennen kann, falls er gerade einen Blick auf den eingblendeten Bildschirm wirft, der anstelle des Tachos erscheint. Eine gewisse Ablenkung geht jedoch auch von dem System aus. Selbsttätig abblendende Rückspiegel sind beim S 500 Serie.

Nachtsicht-Assistent

Der Fahrer sieht nachts auf einem Display im Kombi-Instrument das Bild einer Infrarot-Kamera, die mittels Infrarot-Scheinwerfern etwa die Reichweite von Fernlicht hat. Damit sollen Hindernisse früher erkennbar sein.



Ein-/Ausstieg

Note: 2,1

Die neuartigen stufenlosen Türaufhalter bewegen sich leicht. Im Stillstand ist eine erhöhte Kraft zum weiteren Öffnen oder Schließen nötig, was versehentliches Zuklappen verhindert.

- + Der Zustieg ist vorne recht bequem. Bei der Langversion ist das Ein- und Aussteigen zum Fond sehr angenehm, da die Türanschnitte riesig und auch die Abstände zum Dach nicht so klein sind. Einzig die breiten Türen könnten beim Parken in engeren Parklücken stören, da man sie nicht weit öffnen kann. Zum Entriegeln reicht es, wenn man die Fernbedienung bei sich trägt (Keyless-Go, Aufpreis). Mit ihr lassen sich nicht nur die Türen wieder verriegeln, sondern auch die Fenster öffnen und schließen. Nach dem Aussteigen bleiben die Scheinwerfer noch eine kurze Zeit eingeschaltet und beleuchten den Weg.

Kofferraum-Volumen*

Note: 3,1

- + Der Kofferraum ist groß, er fasst 460 Liter. Da eine Erweiterung des Volumens durch klappbare Rücksitze bei der S-Klasse nicht möglich ist, erfolgt insgesamt nur eine durchschnittliche Benotung.



Mit 460 l Volumen ist der Kofferraum gleich groß wie bei der kurzen S-Klasse und geringfügig größer wie bei den Konkurrenten Audi A8 und BMW 7er-Reihe.

Kofferraum-Zugänglichkeit

Note: 2,4

- + Die Heckklappe öffnet und schließt automatisch per Knopfdruck, die Hände bleiben sauber. Das Format des Kofferraums ist zweckmäßig.
- Der hintere Bereich des Kofferraums ist wegen der enormen Tiefe und wegen der nicht besonders großen Öffnung schwierig zu erreichen.

Kofferraum-Variabilität

Note: 4,2

Ein Skisack ist gegen Aufpreis zu haben.

- + Seitlich und im Boden sind genügend Ablagefächer für Kleinge pack vorhanden.
- Eine vorklappbare Rücksitzlehne gibt es nicht.

Innenraum

Note 2,2

Bedienung

Note: 2,1



Mit dem neuen COMAND-System hält der Dreh-Drück-Controller auf der Mittelkonsole, ähnlich dem i-Drive System bei BMW, auch bei Mercedes Einzug. Das Erscheinungsbild des Fahrerplatzes lässt ebenfalls eine deutliche Annäherung zum Konkurrenten aus München erkennen.

Computerfreaks dürften sich über die komplexen Einstellmöglichkeiten und den COMAND-Controller à la i-Drive von BMW freuen, nicht aber ältere, auf diesem Gebiet weniger versierte Menschen. Die vielen Schalter am Armaturenbrett sind kaum auseinander zu halten, einiges findet man auf Anhieb nicht und vieles funktioniert kompliziert und auf Umwegen. Einstellungen sind fast nie am Schalter zu sehen, sondern irgendwo auf dem großen Display. Funktionen, die man häufiger aktivieren oder verändern möchte, müssen umständlich über den Controller abgewickelt werden. Und selbst die Fensterheber sind nicht mehr so einfach zu betätigen, wie sonst von Mercedes-Modellen gewohnt. In Kolonnen ruhig mitschwimmen funktioniert mit der neuen DISTRONIC Plus recht gut, man kann sich aber nicht voll auf das System verlassen: So kommt es vor, dass die Notwendigkeit, abzubremsen, spät erkannt wird, der Wagen zu schnell auf den Vordermann auffährt und dann kräftig piepst und die Mithilfe des Fahrers zur Bremsunterstützung herbei sehnt. Falls dieser gerade nicht zu 100 % konzentriert bei der Sache ist, wozu das System verleitet, kann es leicht zu Stresssituationen kommen.

- + Der auf dem Farbdisplay im normalen Fahrbetrieb dargestellte Tachometer ist sehr gut ablesbar, auch die weiteren dort aufgeführten Informationen.
- Die Griffe der Türen sind sehr breit; so ist es schwer, sie zum Zuziehen der Türen ordentlich zu fassen.



Die weitgehend funktionelle Bedienung wird noch durch die außergewöhnlich gute Verarbeitungsqualität getoppt.



Raumangebot vorne* **Note: 1,7**

- + Vorn ist genügend Platz vorhanden, allerdings sitzen Fahrer und Beifahrer mit ihren Köpfen ziemlich nah an der Frontscheibe. Durch den weiten Längseinstellbereich können sich selbst noch ca. 2,05 m große Fahrer den Sitz genügend zurück stellen.

Raumangebot hinten* **Note: 2,6**

- + Die Langversion der S-Klasse bietet auf den hinteren Plätzen ein fürstliches Raumangebot. Mitfahrer bis ca. 1,85 m Größe haben genügend Innenhöhe, die Kniefreiheit reicht auch noch für erheblich größere Menschen spielend aus.
- Nur zwei Personen können im Fond des S 500 L mitfahren.

Komfort **Note 1,2**

Federungskomfort **Note: 1,4**

- + Das luftgefederte Fahrwerk ist sehr komfortabel abgestimmt, so werden die Unebenheiten der Straße meist sanftgleich, völlig geräuschfrei gefiltert und von den Insassen fern gehalten. Angenehm auch, dass sich die Karosserie in Kurven fast nicht neigt. Etwas störend ist nur, dass der Aufbau häufig leicht schaukelt.

Sitzkomfort **Note: 1,1**

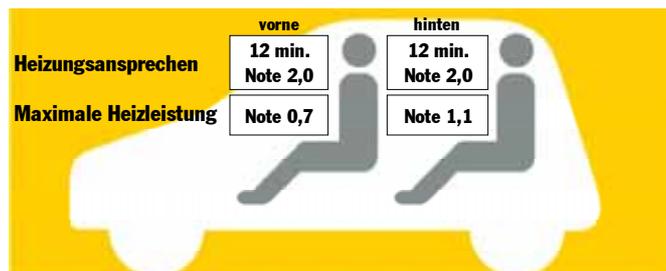
- + Die großen Vordersitze sind bequem, bieten dennoch vorzüglichen Halt und lassen sich individuell einstellen. Sie sind luftdurchlässig, haben Ventilation und eingebaute Rückenmassage. In Kurven stützen die Außenwangen noch fester ab. Und wenn gewünscht, lässt sich auch die Härte einstellen. Um die Rücksitze ist es nicht viel schlechter bestellt, sie können in Liegeposition gestellt werden und die Sitzfläche lässt sich für bessere Oberschenkelunterstützung anheben (alles Aufpreis).

Innengeräusch **Note: 1,2**

- + Der Geräuschpegel ist selbst bei hohem Autobahntempo sehr niedrig. Vom Motor ist kaum etwas zu hören, es dominieren dann die Windgeräusche.

Klimatisierung **Note: 1,0**

- + Die Heizung ist sehr kräftig, so dass bereits nach kurzer Fahrzeit im Innenraum wohlige Wärme vorherrscht. Die serienmäßige Klimaautomatik arbeitet sensibel und situationsangepasst. Mit der Standheizung lässt sich das Fahrzeug vorwärmen, noch bevor der Fahrer das Auto betritt. Fahrer und Beifahrer als auch die Insassen im Fond können sich die Temperatur separat einstellen.



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

Motor/Antrieb **Note 1,0**

Fahrleistungen* **Note: 1,1**

- + Der 388 PS starke Motor ist sehr kräftig und hat mit dem hohen Gewicht des Autos wenig Mühe.

Laufruhe **Note: 1,0**

- + Der neue V8-Motor läuft sehr kultiviert und frei von Vibrationen.

Schaltung **Note: 1,0**

- + Die neue 7-Gang-Automatik arbeitet weich und ruckfrei, reagiert auf Kick-down mit spontanem Zurückschalten.

Getriebeabstufung **Note: 1,0**

- + Die Abstufungen des Automatik-Getriebes passen sehr gut zur Charakteristik des Motors. Durch die 7 Gänge steht bei jedem Tempo die optimale Übersetzung zur Verfügung. So kann der Motor sein volles Temperament entwickeln und trotzdem ist bei hohem Autobahntempo das Drehzahlniveau nicht zu hoch.

Fahreigenschaften **Note 1,4**

Fahrstabilität **Note: 1,5**

- + Das Fahrzeug verhält sich bei jedem Tempo richtungsstabil, mit der strammen Lenkung wird dem Fahrer ein Gefühl hoher Sicherheit vermittelt. In kritischen Situationen, wenn man z.B. bei hohem Autobahntempo plötzlich ausweichen muss, greift das Stabilitätssystem ESP korrigierend ein und hilft die Spur zu halten. Die elektronisch gesteuerte Traktionskontrolle sorgt für sicheres Weiterkommen, auch wenn die Straße weniger griffig ist.

Kurvenverhalten **Note: 1,0**

- + Behände durchheilt der Wagen die Kurven, von dem hohen Eigengewicht ist kaum etwas zu spüren. Die deutliche Unterstereuertendenz vermittelt selbst weniger geübten Fahrern ein sicheres Gefühl. Das ESP hilft dem Fahrer, in gewissen Grenzen das Fahrzeug zu stabilisieren, wenn das Tempo zu hoch ist, und wirkt Schleuderbewegungen bereits im Ansatz entgegen.

Lenkung **Note: 2,2**

- + Die neue S-Klasse ist mit der, in der L-Version besonders langen Karosserie (5,21 m) nicht gerade als handlich zu bezeichnen. Immerhin ist die Lenkung beim Rangieren leichtgängig und der Wendekreis klein.
- + Bei schnellen Ausweichmanövern spricht die Lenkung schnell an und ist recht präzise. Sie vermittelt dem Fahrer guten Kontakt zur Fahrbahn.

Bremse **Note: 0,9**

- + Nur 35,5 m sind bis zum Stillstand erforderlich, wird aus 100 km/h voll abgebremst (Mittel aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Reifen der Dimension 275/40R19). Mit dem DISTRONIC Plus Abstandsradar ist der neuartige Bremsassistent Plus kombiniert. Bei diesem System wird in Gefahrensituationen (wenn ein Hindernis vor dem Fahrzeug erkannt wurde) optimal abgebremst, der Fahrer muss dazu nur leicht das Pedal betätigen.

Sicherheit **Note 1,5**

Aktive Sicherheit - Systeme **Note: 1,2**

- + Die S-Klasse bietet ein Höchstmaß an aktiver Sicherheit. Über die standardmäßigen Systeme wie ESP und Bremsassistent hinaus verfügt der Wagen (teils optional) über Run-Flat-Reifen, einen Nachtsicht-Assistenten und den Bremsassistent Plus (siehe Bremse). Bei Gefahrenbremsungen pulsieren die hellen LED-Bremsleuchten siebenmal pro Sekunde und wenn das Fahrzeug zum Stillstand kommt, schaltet sich die Warnblinkanlage an.

Passive Sicherheit - Insassen **Note: 1,3**

- + Das Fahrzeug besitzt neben Frontairbags auch Seiten- und durchgehende seitliche Kopfairbags vorne und hinten. Der Seatbelt-Reminder erinnert die vorn sitzenden Personen daran, sich anzuschnallen. Ganz neu sind die Systeme PRE-SAFE und NECK-PRO: Übersteigt die Bremsverzögerung ein bestimmtes Niveau, werden vorsorgliche Schutzmaßnahmen für die Insassen getroffen, wie Aufrichten der Lehnen und Straffen der Gurte. NECK-PRO schiebt bei einem Heckaufprall die Kopfstützen um 40 mm nach vorn. Die vorderen Kopfstützen sind für Personen bis ca. 1,85 m Größe ausreichend hoch. Hinten sind sie niedriger, reichen

aber auch für große Mitfahrer aus, weil das Dach Abstützfunktion mit übernehmen kann. An den sehr stabilen, griffgerechten Türgriffen lässt sich sehr hohe Zugkraft aufbringen. So kann man nach einem Unfall verklemmte Türen öffnen.

- Die Austrittsöffnung des rechten Front-Airbags liegt genau dort, wo sich der Beifahrer bei Gefahr abstützen würde.

Kindersicherheit

Note: 1,4

Auf dem Beifahrersitz sind nur Mercedes-Babyschalen erlaubt, weil nur bei diesen die Sitzerkennung und damit die Airbagabschaltung funktioniert.

- + Auf der Rückbank lassen sich zwei Kindersitze mit den vorhandenen Gurten stabil befestigen, besser noch mit Isofix. Alle Fenster haben Einklemmschutz.
- Einen mittleren Sitzplatz zur Befestigung eines dritten Kindersitzes gibt es in dieser Version nicht.

Fußgängerschutz

Note: 3,0

Die Karosserie ist im vorderen Bereich weitgehend glattflächig, das Gefahrenpotenzial bei Unfällen mit Fußgängern moderat.

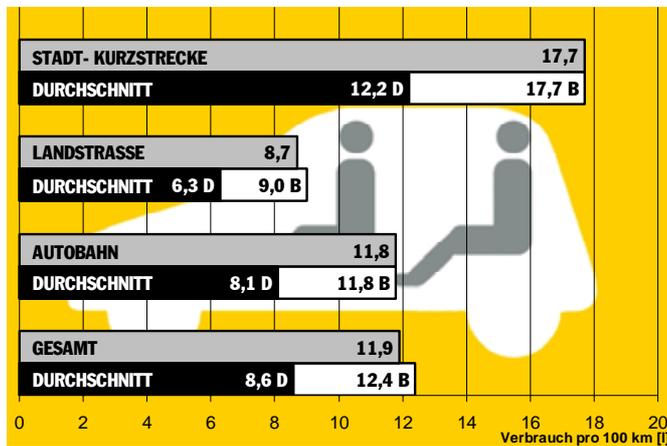
Verbrauch/Umwelt **Note 2,6**

Verbrauch*

Note: 4,1

Außerorts verbraucht der Mercedes S 500 moderate 8,7 l und auf der Autobahn 11,8 Liter auf 100 km.

- Innerorts sind es stolze 17,7 l/100 km. Der Durchschnittswert aus Innerorts- Außerorts und Autobahnverbrauch beträgt 11,9 l Super auf 100 km.



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

Abgas

Note: 1,1

- + Modernste Abgasreinigungssysteme bewirken, dass die Schadstoffanteile im Abgas sehr niedrig sind, selbst bei zügiger Autobahnfahrt.

Wirtschaftlichkeit*

Note 3,3

Betriebskosten*

Note: 3,6

Die Betriebskosten (hauptsächlich aus dem Kraftstoffverbrauch errechnet) halten sich in Anbetracht der Fahrzeugklasse noch im Rahmen.

Werkstatt- und Reifenkosten*

Note: 2,7

Der Mercedes besitzt eine fahrabhängige Serviceanzeige. Laut Hersteller ist dabei im Schnitt alle 25.000 km oder alle zwei Jahre ein Service fällig. Dies bedeutet zeitgemäß lange Serviceabstände und somit weniger Werkstattaufenthalte.

- + Qualitativ hochwertige und langlebige Wartungs- und Verschleißteile senken die Kosten. Ab Erstzulassung Sept. 2005 gewährt nun auch Mercedes eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung. Die Kosten für Reifenersatz sind bei Verwendung der Seriengröße verhältnismäßig günstig.
- Verhältnismäßig hohe Zeiten für den Service sowie teure Werkstattstundensätze verhindern eine bessere Benotung.

Wertstabilität*

Note: 2,8

Der S 500 besitzt eine durchschnittliche Wertstabilität - im Vergleich zu den Konkurrenten von Audi und BMW mit ähnlicher Motorisierung aber noch die beste.

Kosten für Neuanschaffung*

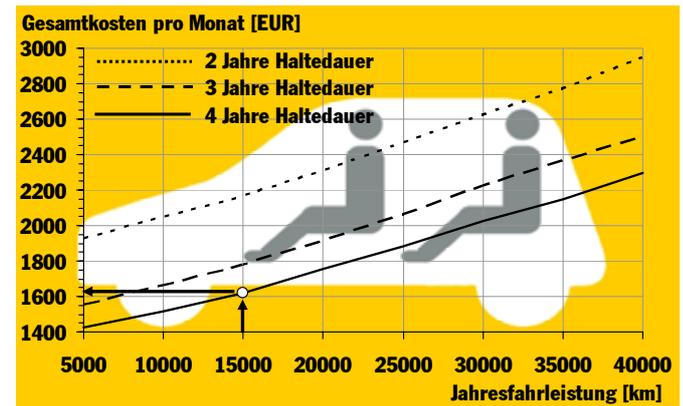
Note: 5,5

- Mit einem Grundpreis von knapp 100.000 Euro muss für den Mercedes bei den Anschaffungskosten sehr tief in die Tasche gegriffen werden.

Fixkosten*

Note: 4,2

- + Die Haftpflichtversicherung ist relativ günstig.
- Teil- und Vollkaskoversicherung dagegen sind sehr teuer.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Autokosten (Beispiel: 1622 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

Die Motorvarianten **in der preisgünstigsten Modellversion**

Typ	S 350	S 500	S 600	S 65 AMG	S 320 CDI
Aufbau/Türen	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4
Zylinder/Hubraum [ccm]	6/3498	8/5462	12/5513	12/5980	6/2987
Leistung [kW(PS)]	200(272)	285(388)	380(517)	450(612)	173(235)
Max.Drehmoment [Nm]bei U/min	350/2400	530/2800	830/1800	1000/2000	540/1600
0-100 km/h[s]	7,3	5,4	4,6	4,4	7,5
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	250	250	250	250	250
Verbrauch pro 100 km [l]	11,0S	11,9S	k.A.	k.A.	k.A.
Versicherungsklassen KH/VK/TK	19/29/31	20/30/31	22/33/31	n.b.	22/29/31
Steuerbefreiung [Euro](Monate)	-	-	-	-	-
Monatliche Gesamt-Kosten[Euro]	1303	1622	2523	3459	1208
Grundpreis[Euro]	78416	95236	143724	206422	74704

Aufbau:

- ST = Stufenheck
- SR = Schrägheck
- CP = Coupe
- CA = Cabriolet
- RO = Roadster
- KB = Kombi
- KT = Kleintransporter
- TR = Transporter
- GR = Großraumlimousine
- BU = Bus

Versicherung:

- KH = KFZ-Haftpfl.
- VK = Vollkasko
- TK = Teilkasko

Kraftstoff:

- N = Normalbenzin
- S = Superbenzin
- SP = SuperPlus
- D = Diesel

Daten und Messwerte

8-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro4
Hubraum	5462 ccm
Leistung	285 kW (388 PS)
bei	6000 U/min
Maximales Drehmoment	530 Nm
bei	2800 U/min
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	7-Gang-Automatikgetriebe
Reifengröße (Serie)	235/55R17W
Reifengröße (Testwagen)	275/40R19Y
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	12,25 m
Höchstgeschwindigkeit	250 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	5,4 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Stufe D)	3,5 s
Bremsweg aus 100 km/h	35,5 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	11,9 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	17,7/8,7/11,8 l
CO ₂ -Ausstoß	282 g/km
Innengeräusch 130 km/h	66 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	5206 mm/1871 mm/1473 mm
Leergewicht/Zuladung	2185 kg/380 kg
Kofferraumvolumen	460 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	500 kg/2100 kg
Dachlast	100 kg
Tankinhalt	90 l
Reichweite	755 km
Allgemeine Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	30 Jahre

ADAC-Testwerte *kursiv*

Kosten

Monatliche Betriebskosten	209 Euro
Monatliche Werkstattkosten	101 Euro
Monatliche Fixkosten	206 Euro
Monatlicher Wertverlust	1106 Euro
Monatliche Gesamtkosten	1622 Euro
(vierjährige Haltung, 15000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	20/30/31
Grundpreis	95236 Euro

Ausstattung

Technik

Abstandsregelung, elektronisch (DISTRONIC plus)	2668 Euro°
Automatikgetriebe (7G-TRONIC)	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch (mit Bremsassistent)	Serie
Luftfederung (m. Niveauregulierung)	Serie
Parkhilfe, elektronisch (Rückfahrkamera 957 Euro)	777 Euro°
Reifendruckkontrolle	Serie
Runflat-Reifen	348 Euro
Xenonlicht (mit dynamischem Kurvenlicht)	1589 Euro°

Innen

DVD-Multimediasystem (hinten)	4640 Euro
Nachtsicht-Assistent	1740 Euro°
Airbag, Seite vorne/hinten	Serie
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Isofix-Kindersicherungssystem	116 Euro
Keyless Entry	1183 Euro°
Klimaautomatik (hinten 1235 Euro)	Serie
Navigationssystem (Festplatten-Navi)	2099 Euro°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	nicht erhältlich
Sitzbezüge, Leder (beheizbar)	Serie
Skisack/Durchladeluke	342 Euro
Telefonfreisprechanlage (mit Mobiltelefon)	1078 Euro°

Außen

Panorama-Glasdach (Schiebedach Serie)	1160 Euro°
Alarmanlage	493 Euro°
Anhängerkupplung (abnehmbar)	1316 Euro
Außenspiegel, autom. abblendend (mit Innenspiegel)	342 Euro°
Lackierung Metallic	Serie
Scheinwerfer-Reinigungsanlage	290 Euro°

°im Testwagen vorhanden

Testzeugnis

Technik/Umwelt(Testerergebnis)	1,7
Karosserie/Kofferraum	2,3
Verarbeitung/Handhabung	1,0
Übersichtlichkeit	2,0
Ein-/Ausstieg	2,1
Kofferraum-Volumen*	3,1
Kofferraum-Zugänglichkeit	2,4
Kofferraum-Variabilität	4,2
Innenraum	2,2
Bedienung	2,1
Raumangebot-vorn*	1,7
Raumangebot-hinten*	2,6
Innenraum-Variabilität	4,0
Komfort	1,2
Federung	1,4
Sitze	1,1
Innengeräusch	1,2
Klimatisierung	1,0
Motor/Antrieb	1,0
Fahrleistungen*	1,1
Laufruhe	1,0
Schaltung	1,0
Getriebeabstufung	1,0
Fahreigenschaften	1,4
Fahrstabilität	1,5
Kurvenverhalten	1,0
Lenkung	2,2
Bremsen	0,9
Sicherheit	1,5
Aktive Sicherheit - Systeme	1,2
Passive Sicherheit - Insassen	1,3
Kindersicherheit	1,4
Fußgängersicherheit	3,0
Umwelt	2,6
Verbrauch*	4,1
Schadstoffe	1,1
Wirtschaftlichkeit*	3,3
Betriebskosten*	3,6
Werkstatt-/Reifenkosten*	2,7
Wertstabilität*	2,8
Kosten für Neuanschaffung*	5,5
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 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

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 März 2006