

VW Golf 1.4 TSI GT

Fünftürige Schräghecklimousine der unteren Mittelklasse (125 kW / 170 PS)

ADAC Testergebnis

Note 1,9

Mit dem Golf GT stellt VW eine Innovation auf dem Gebiet des Motorenbaues vor. Der nur 1.4 Liter große TSI-Motor, doppelt aufgeladen durch in Reihe geschalteten Kompressor und Turbolader leistet erstaunliche 170 PS und weist bereits aus niedrigsten Drehzahlen ein hohes Drehmoment auf. So realisiert der GT sehr gute Fahrleistungen bei vergleichsweise niedrigem Verbrauch. Optisch durch einige kleinere Features aufgewertet sieht der Golf auch toll aus, die übrigen Eigenschaften wie Qualität, Platzverhältnisse, Straßenlage und Sicherheit sind gewohnt gut. Ein sehr gelungenes Fahrzeug für den anspruchsvollen Autofahrer jeder Altersschicht. **Karosserievarianten:** keine.

Konkurrenten: Audi A3, BMW 1er, Ford Focus, Mazda 3, Opel Astra, Peugeot 307, Seat Leon.



- + hohe Qualität
 - + funktionelle Bedienung
 - + vorne viel Platz
 - + sehr sichere Straßenlage
 - + kräftiger Motor
 - + gute Bremsen
 - + vergleichsweise niedriger Verbrauch
 - + dichtes Händlernetz
- nach hinten schlechte Sicht
 - hoher Preis

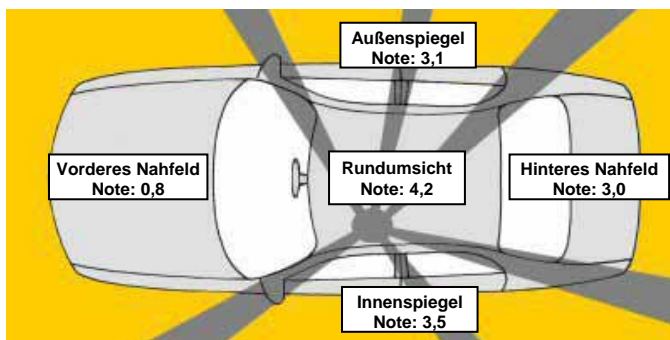
Karosserie/Kofferraum

Note 2,5

Verarbeitung

Note: 1,8

- + Der Golf bietet gewohnt gute Qualität, sowohl was die Karosserie angeht, als auch den Innenraum. Äußerlich sieht alles sauber aus, gleichmäßige Spaltabstände, glatte Lackierungen und satt schließende Türen strahlen Solidität aus. Im Innenraum setzt sich der gute Eindruck fort, auch hier kamen überwiegend hochwertige Materialien zum Einsatz; das Finish ist tadellos. Serienmäßige Sportsitze und ein Dreispeichen-Lederlenkrad mit GT-Schriftzug kennzeichnen das doppelt aufgeladene Sondermodell, welches von außen an den 17 Zoll Leichtmetallrädern, einer individuellen Frontpartie und einem Doppel-Endrohr zu erkennen ist. Der Motor-



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, erkennt.

raum ist weitgehend nach unten geschlossen - das verhindert Verschmutzen und Luftverwirbelungen und senkt den Kraftstoffverbrauch.

- Mit dem Reifen-Reparaturset können nur kleinere Reifendefekte notdürftig repariert werden. Ein vollwertiges Ersatzrad ist gegen Aufpreis erhältlich.

Sicht

Note: 2,8

- + Die Sicht im vorderen Nahfeld ist wegen der flach abfallenden Frontpartie gut. Gegen Aufpreis sind Bi-Xenonscheinwerfer mit Reinigungsanlage, sowie beheizbare und automatisch abblendende Spiegel (innen und außen) erhältlich. Auch eine Rückwärtseinkipphilfe steht auf der Extra-Liste.
- Besonders breite C-Säulen bescheren dem Golf eine schlechte Rundumsicht.

Ein-/Ausstieg

Note: 2,6

- Das Ein- und Aussteigen ist beim Golf sowohl vorne wie auch hinten (Fünftürer) durchschnittlich leicht zu bewerkstelligen.
- + Für die Zentralverriegelung gibt es eine Fernbedienung, mit der auch die Fenster geöffnet oder geschlossen werden können.

Kofferraum-Volumen

Note: 2,5

- Mit 350 l ist das Kofferraumvolumen des Golf durchschnittlich. Nach dem Umlapen der Rücksitzbank stehen 690 l Laderaum zur Verfügung (gemessen bis zur Fensterunterkante).

Kofferraum-Zugänglichkeit

Note: 2,4

- + Der Kofferraum lässt sich leicht von hinten entriegeln (mit dem VW-Emblem) und anheben; auch das Schließen funktioniert praktisch mit Hilfe von Griffen von innen - die Hände bleiben sauber. Durch die große Ladeöffnung und das praktische Format ist er gut nutzbar - lediglich die hohe Ladekante ist nicht ganz optimal.
- Bei vorgeklappten Rücksitzen behindert eine Stufe das Verschieben des Gepäcks.

Kofferraum-Variabilität

Note: 2,2

- + Die Rücksitzlehne (nicht die Bank) ist im Verhältnis 60:40 geteilt umklappbar. Gegen Aufpreis gibt es eine Durchladeluke. Seitlich im Kofferraum befindet sich ein kleines Fach für lose Teile.



Mit 350 l Volumen ist der Kofferraum des Golf von klassenüblicher Größe. Die Konkurrenten Ford Focus und Opel Astra bieten mit 360 l bzw. 335 l Volumen ähnlich große Kofferabteile.



Praktisch, funktionell und hochwertig zeigt sich der Innenraum des Golf. Chromzierringe und ein Tacho bis 260 km/h vermitteln Sportlichkeit.

Sitze lassen sich bis zu einer Personengröße von 2,0 m einstellen. Auch in der Breite ist der Golf großzügig bemessen und bietet auch subjektiv ein angenehmes Raumgefühl.

Raumangebot hinten

Note: 2,6

- + Auch hinten ist das Raumgefühl großzügig. Personen bis zu einer Größe von 1,95 m finden Platz (Vordersitze auf 1,85 m große Personen eingestellt). In der Breite ist das Raumangebot hier nicht ganz so üppig; der schmale Mittelsitz ist nur kleinen Personen auf kurzen Strecken zuzumuten.

Komfort

Note 2,1

Federung

Note: 2,1

- + Der Golf GT ist straffer ausgelegt als seine "normalen" Geschwister; zudem liegt die Karosserie um 15 mm tiefer. Dennoch ist die Fahrwerksauslegung ausgewogen und nicht unkomfortabel. Die meisten Unebenheiten werden sehr gut abgedämpft, lediglich auf welliger Autobahn sind leichte Relativbewegungen spürbar. Wanken und Seitenneigung fallen sehr gering aus.

Sitze

Note: 1,9

- + Im Golf kommen serienmäßig sehr gut konturierte Sportsitze zum Einsatz. Diese sind hoch genug, sowohl die Sitzflächen als auch die Lehnen bieten eine gute Sitzposition und sehr guten Halt - auch bei zügiger Kurvenfahrt. Der Fahrer kann sein linkes Bein gut abstützen - alle Insassen finden Haltegriffe am Dach vor. Auch hinten sitzen die Insassen auf den ausgewogen gepolsterten Sitzen angenehm, die Sitzposition ist wegen des geringeren Abstandes zwischen Sitzfläche und Boden etwas schlechter.

Innengeräusch

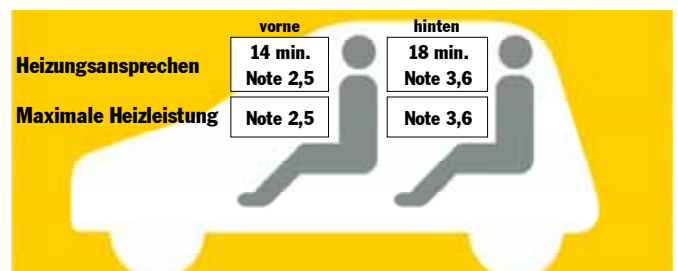
Note: 2,1

- + Der gemessene Geräuschpegel im Innenraum ist niedrig und wird bis in höhere Geschwindigkeiten nicht als unangenehm empfunden.

Heizung, Lüftung

Note: 2,4

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



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

Innenraum

Note 1,5

Bedienung

Note: 1,3



Mit dieser unscheinbaren Taste wird der Wintermodus aktiviert, der das Drehmoment des bärenstarken Motors in den unteren Gängen zügelt.

- + Der Golf ist leicht zu bedienen, Lenkrad (höhen- und längseinstellbar), Pedale, Schalthebel und Zündschloss liegen günstig. Die meisten Schalter befinden sich dort, wo man sie vermutet. Die elektrischen Fensterheber sind allesamt mit Auf- und Abwärtsautomatik ausgestattet. Die Klimaautomatik ist leicht zu bedienen, ihre Bedienelemente sind gut angeordnet. Auch der Tempomat und das Navigationssystem (beides gegen Aufpreis) lassen sich einfach bedienen. Auf Wunsch schalten sich die Scheibenwischer und das Fahrlicht sensorgesteuert ein und aus, ein Info-Display informiert über Kraftstoffverbrauch und weitere Daten. Insgesamt ist die Ergonomie im Golf sehr gut und man benötigt nur eine geringe Eingewöhnungszeit.
- Hinten ist das Angebot an Ablagen zu gering. Für das Fahrlicht fehlt eine Kontrollleuchte, die man insbesondere dann vermisst, wenn man mit der optionalen Lichtautomatik unterwegs ist.

Raumangebot vorne

Note: 0,8

- + Vorne ist das Raumangebot innerhalb der Klasse sehr groß. Die

Hinten ist die Heizwirkung durchschnittlich, auch dort gibt es in der Mitte zwei einstellbare Luftaustrittsdüsen. Die hinteren Seitenfenster lassen sich zu etwa 3/4 öffnen.

- + Vorne ist die Heizung kräftig und sorgt im Winter rasch für angenehme Temperaturen. Bei heißen Außentemperaturen steht serienmäßig eine Klimaanlage zur Verfügung. Die Klimaautomatik (Aufpreis) ermöglicht getrenntes Einstellen der Temperatur für Fahrer und Beifahrer.

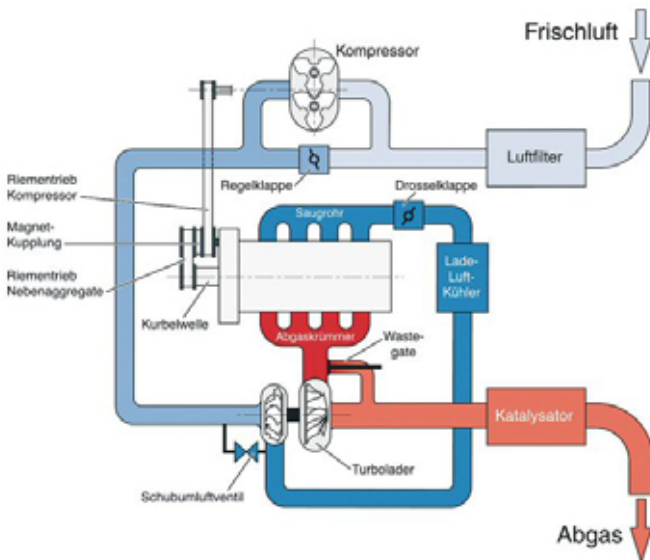
Motor/Antrieb

Note 1,4

Fahrleistungen

Note: 1,3

- + Der doppelt aufgeladene 1,4 Liter Benzin-Direkteinspritzer leistet satte 170 PS und sorgt im Golf GT für erstklassige Fahrleistungen. Einzigartiges Merkmal der TSI-Technik, die Volkswagen exklusiv als weltweit erster und einziger Hersteller anbietet, ist die Kombination aus Benzindirekteinspritzung und Doppelaufladung. Der "Twincharger", ein Kompressor in Kombination mit einem nachgeschalteten Abgasturbolader, sorgt mit einer Literleistung von 121 PS pro Liter Hubraum für einen Spitzenwert unter den Serien-Vierzylindern im PKW-Bereich. Das maximale Drehmoment von 240 Nm steht schon ab einer Drehzahl von 1.750 U/min bereit.



Das Diagramm zeigt die Komponenten des VW-Twincharger-Konzepts: Ein Kompressor verdichtet bei niedrigen Motordrehzahlen die angesaugte Luft und bringt dabei zusätzlich den nachgeschalteten Turbolader auf Drehzahlen, so dass ein Turboloch vermieden wird. Bei höheren Motordrehzahlen wird der Kompressor mittels einer Magnetkupplung abgekoppelt und der Turbolader verrichtet alleine die Verdichtung der Ladeluft.

Laufkultur

Note: 1,5

- + Das innovative TSI-Triebwerk läuft überraschend kultiviert und angenehm ruhig bei sehr gleichmäßiger und weicher Leistungsentfaltung.

Schaltung

Note: 1,3

- + Das Sechsganggetriebe lässt sich präzise und angenehm schalten.

Getriebeabstufung

Note: 1,5

- + Die sechs Gänge sind der Leistungscharakteristik gut angepasst, tendenziell etwas kurz aber gut zu dem drehmomentstarken und doch drehfreudigen Motor passend.

Fahreigenschaften

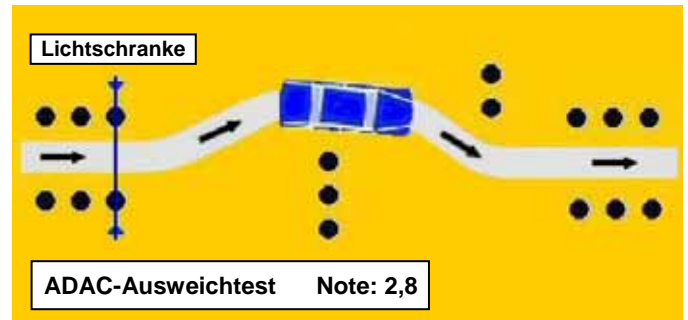
Note 1,7

Fahrstabilität

Note: 2,1

- + Der Golf fährt sehr richtungsstabil, der Fahrer hat ein sicheres Gefühl. In Grenzsituationen, z.B. wenn man bei hohem Autobahntempo plötzlich ausweichen muss, greift das ESP korrigierend ein

und hilft die Spur zu halten. Im ADAC Ausweichtest schneidet der Golf gut ab, lediglich das starke Überschieben über alle Räder beim ersten Ausweichen muss negativ bemerkt werden. Die Traktionskontrolle regelt die Antriebskräfte bei zu viel Gas auf rutschigem Untergrund.



Beim ADAC-Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei etwas über 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang, dann wird an der Lichtschranke das Gas weggenommen. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.

Kurvenverhalten

Note: 1,2

- + In Kurven zeigt der Golf ein gutmütig untersteuerndes Fahrverhalten, das auch weniger geübten Fahrern entgegen kommt. Ist das Tempo einmal zu hoch, hilft auch hier die elektronische Stabilitätskontrolle, den Wagen auf Kurs zu halten.

Lenkung

Note: 1,8

- + Die elektromechanische Lenkung im Golf spricht besonders schnell und gleichmäßig an, ohne nervös zu wirken. Das innovative System passt die Lenkunterstützung den Fahrbedingungen an und vermittelt dem Fahrer sehr guten Kontakt zur Fahrbahn. Im Zusammenwirken mit ESP plus werden bei Seitenwind, schräger Fahrbahn oder in Ausweichsituationen unterstützende Lenkmomente ausgeübt.

Bremse

Note: 1,9

- + Mit 38 m ist der Bremsweg kurz (Mittelwert aus 10 Einzelmessungen, halbe Zuladung, Serienreifen). Die Bremse zeigt ein gutes Ansprechverhalten, ist fein dosierbar und stellt mit Hilfe des Bremsassistenten auch weniger geübten Fahrern in Notsituationen ihr volles Potenzial zur Verfügung.

Sicherheit

Note 1,8

Aktive Sicherheit - Systeme

Note: 2,5

- + Das aktive Sicherheitsniveau des Golf ist recht hoch. Das Fahrzeug ist serienmäßig mit ESP und einem Bremsassistenten ausgestattet. Die elektromechanische Lenkung erzeugt bei Bedarf ein leichtes Lenkmoment in die jeweils richtige Richtung, um dem Fahrer eine Hilfestellung in Gefahrensituationen zu geben. Rückleuchten warnen bei geöffneten Türen vorne und hinten.

Passive Sicherheit - Insassen

Note: 1,3

- + Beim EuroNCAP Crashtest erreicht der Golf alle fünf möglichen Sterne. Ausgestattet mit Front-, Seiten und durchgehenden Kopfairbags, einem Seatbelt-Reminder und Gurtstraffern mit Kraftbegrenzern besitzt er dazu die nötige Sicherheitsausstattung und bietet seinen Insassen optimalen Schutz bei einem Unfall. Die stabilen Bügeltürgriffe ermöglichen besseren Zugang zu den Insassen, wenn die Türen nach einem Unfall verklemmt sind. Die vorderen Kopfstützen sind hoch genug für Insassen bis zu einer Größe von 1,90 m, hinten nur 1,70 m.

Kindersicherheit

Note: 1,6

- + Bis zu drei Kinderrückhaltesysteme können auf der Rückbank befestigt werden - auf den äußeren Plätzen auch mittels Isofix. Der rechte Frontairbag lässt sich mit dem Zündschlüssel deaktivieren.

Dann dürfen auf dem Beifahrersitz auch rückwärts gerichtete Kindersitze befestigt werden.

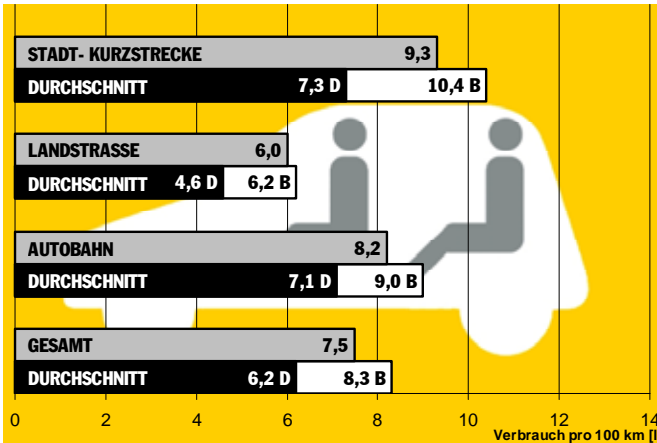
Fußgängerschutz **Note: 2,0**

- + Beim simulierten Fußgängerunfall (EuroNCAP) schneidet der Wagen gut ab und erhält drei von vier möglichen Sternen.

Verbrauch/Umwelt **Note 2,2**

Verbrauch **Note: 3,7**

Der Golf GT mit dem 1,4 Liter TSI-Motor verbraucht innerorts 9,3 l, außerorts 6,0 l und auf der Autobahn 8,2 Liter Super Plus auf 100 km. Das ergibt einen Durchschnittsverbrauch von 7,5 l/100 km. Im Klassendurchschnitt ist das ein durchschnittlicher, in Anbetracht der Motorleistung jedoch ein günstiger Wert, der bei Inanspruchnahme der hohen Motorleistung jedoch auch wieder steigt.



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

Abgas **Note: 0,7**

- + Modernste Abgasreinigungssysteme bewirken, dass der Anteil an Schadstoffen im Abgas sehr gering ist.

Wirtschaftlichkeit* **Note 4,6**

Betriebskosten **Note: 4,3**

- Obwohl sich der Verbrauch des Golf TSI im durchschnittlichen Bereich bewegt, erhält er aufgrund der teureren Preise für Super-Plus-Kraftstoff eine relativ schlechte Note bei den Betriebskosten.

Werkstatt- und Reifenkosten **Note: 4,4**

Der TSI-Motor arbeitet mit einer Steuerkette, durch die ein oftmals teurer Zahnriemenwechsel entfällt.

- + Der Golf besitzt eine fahrabhängige Serviceanzeige. Laut Hersteller ist dabei im Schnitt alle 28.000 Kilometer oder alle zwei Jahre ein "Longlife-Service" fällig. Dies bedeutet zeitgemäß lange Inspektionsabstände und somit weniger Werkstattaufenthalte. VW verbaut nach eigenen Angaben qualitativ hochwertige und langlebige Wartungs- und Verschleißteile, die zur Kosteneinsparung beitragen. Zudem gewährt auch VW eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.
- Der Longlife-Service ist nur mit speziellem, sehr teurem Motoröl möglich. Teure Werkstattstundenpreise sowie hohe Kosten für den Reifenersatz verhindern eine bessere Benotung.

Wertstabilität **Note: 3,9**

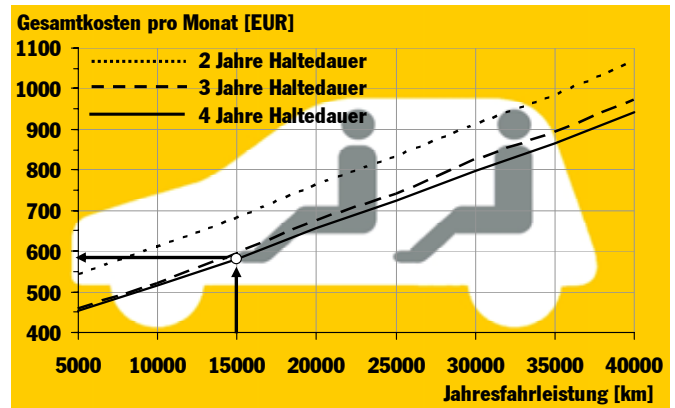
Trotz der relativ starken Motorisierung sowie eines Modellwechsels innerhalb des Berechnungszeitraumes kann für den Golf 1.4 TSI noch ein durchschnittlicher Werterhalt prognostiziert werden.

Kosten für Neuanschaffung **Note: 4,5**

- Bei der Höhe der Anschaffungskosten gehört das Fahrzeug mit 23.415 Euro nicht gerade zu den Schnäppchen seiner Klasse.

Fixkosten **Note: 2,6**

Die Ausgaben für die Versicherung, die den Großteil der fixen Kosten ausmacht, bewegen sich insgesamt auf durchschnittlichem Niveau.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Autokosten (Beispiel: 578 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

Die Motorvarianten **in der preisgünstigsten Modellversion**

Typ	1.4	1.6	1.6 FSI	1.4 TSI	2.0 FSI	1.4 TSI	GTI	R32
Aufbau/Türen	SR/3	SR/3	SR/3	SR/3	SR/3	SR/3	SR/3	SR/3
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1390	4/1595	4/1598	4/1390	4/1984	4/1390	4/1984	6/3189
Leistung [kW(PS)]	59(80)	75(102)	85(115)	103(140)	110(150)	125(170)	147(200)	184(250)
Max.Drehmoment [Nm]bei U/min	132/3800	148/3800	155/4000	220/1500	200/3500	240/1500	280/1800	320/2800
0-100 km/h[s]	13,9	11,4	10,8	8,8	8,9	7,9	7,2	6,5
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	168	184	192	205	206	220	235	250
Verbrauch pro 100 km [l]	k.A.	7,7S	7,2S	k.A.	8,0SP	7,5SP	8,9SP	k.A.
Versicherungsklassen KH/VK/TK	n.b.	16/17/17	16/17/17	n.b.	16/19/22	16/19/22	17/22/25	18/26/27
Steuerbefreiung [Euro](Monate)	-	-	-	-	-	-	-	-
Monatliche Gesamt-Kosten[Euro]	k.A.	466	472	k.A.	535	570	640	841
Grundpreis[Euro]	15750	17000	18225	20575	21075	22700	24775	32500

- | | | | |
|-----------------|------------------------|-------------------|-------------------|
| Aufbau: | | | |
| ST = Stufenheck | KB = Kombi | GE = Geländewagen | Versicherung: |
| SR = Schrägheck | KT = Kleintransporter | PK = Pick-Up | KH = KFZ-Haftpfl. |
| CP = Coupe | TR = Transporter | | VK = Vollkasko |
| CA = Cabriolet | GR = Großraumlimousine | | TK = Teilkasko |
| RO = Roadster | BU = Bus | | Kraftstoff: |
| | | | N = Normalbenzin |
| | | | S = Superbenzin |
| | | | SP = SuperPlus |
| | | | D = Diesel |

Daten und Messwerte

4-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro4
Hubraum	1390 ccm
Leistung	125 kW (170 PS)
bei	6000 U/min
Maximales Drehmoment	240 Nm
bei	1500 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	225/45R17
Reifengröße (Testwagen)	225/45R17W
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	10,95 m/10,7 m
Höchstgeschwindigkeit	220 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	7,9 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3. Gang)	4,4 s
Bremsweg aus 100 km/h	38,5 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (SuperPlus)	7,5 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	9,3/6,0/8,2 l
CO ₂ -Ausstoß	182 g/km
Innengeräusch 130 km/h	68 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4204 mm/1759 mm/1479 mm
Leergewicht/Zuladung	1390 kg/490 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	350 l/690 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	650 kg/1400 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	55 l
Reichweite	730 km
Allgemeine Garantie	keine / ab EZ 01/05: 2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte *kursiv*

Kosten

Monatliche Betriebskosten	143 Euro
Monatliche Werkstattkosten	56 Euro
Monatliche Fixkosten	94 Euro
Monatlicher Wertverlust	285 Euro
Monatliche Gesamtkosten	578 Euro
(vierjährige Haltung, 15000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	16/19/22
Grundpreis	23615 Euro

Ausstattung

Technik

Automatikgetriebe (6-Gang-Tiptronic)	1675 Euro
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch (mit Bremsassistent)	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Parkhilfe, elektronisch ("Park-Pilot")	356 Euro°
Reifendruckkontrolle	51 Euro
Tempomat	190 Euro°
Xenonlicht (Bi-Xenon)	1045 Euro

Innen

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/270 Euro
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Audioanlage (mit CD-Player)	530 Euro°
Fahrsitz, höhen-/neigungseinstellbar	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend (mit Regensensor)	160 Euro°
Isofix-Kindersicherungssystem	Serie
Klimaanlage (Climatronic 305 Euro)	Serie
Lenkrad, höhen-/längeinstellbar	Serie
Navigationssystem (mit 6,5" Farbdisplay)	2655 Euro°
Sitzbezüge, Leder (Leder "Vienna")	1940 Euro
Sitze, hinten, beheizbar (bei Ledersitzen)	Serie
Skisack/Durchladelupe	155 Euro°

Außen

Alarmanlage	ab 190
Anhängerkupplung (abnehmbar)	675 Euro
Außenspiegel, elektrisch einstell-/beheiz-/klappbar	156 Euro°
Leichtmetallfelgen (17 Zoll)	Serie
Nebelscheinwerfer	148 Euro°
Schiebe-Hubdach (Glas, elektrisch)	825 Euro

°im Testwagen vorhanden

Testzeugnis

Technik/Umwelt(Testergebnis)1,9

Karosserie/Kofferraum	2,5
Verarbeitung	1,8
Sicht	2,8
Ein-/Ausstieg	2,6
Kofferraum-Volumen	2,5
Kofferraum-Zugänglichkeit	2,4
Kofferraum-Variabilität	2,2
Innenraum	1,5
Bedienung	1,3
Raumangebot vorne	0,8
Raumangebot hinten	2,6
Innenraum-Variabilität	4,0
Komfort	2,1
Federung	2,1
Sitze	1,9
Innengeräusch	2,1
Heizung, Lüftung	2,4
Motor/Antrieb	1,4
Fahrleistungen	1,3
Laufkultur	1,5
Schaltung	1,3
Getriebeabstufung	1,5
Fahreigenschaften	1,7
Fahrstabilität	2,1
Kurvenverhalten	1,2
Lenkung	1,8
Bremse	1,9
Sicherheit	1,8
Aktive Sicherheit - Systeme	2,5
Passive Sicherheit - Insassen	1,3
Kindersicherheit	1,6
Fußgängerschutz	2,0
Umwelt	2,2
Verbrauch	3,7
Abgas	0,7
Wirtschaftlichkeit*	4,6
Betriebskosten*	4,3
Werkstatt-/Reifenkosten*	4,4
Wertstabilität*	3,9
Kosten für Neuanschaffung*	4,5
Fixkosten*	2,6

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 Mai 2006