

Lexus IS 220d Luxury (Rußpartikelfilter)

Viertürige Stufenhecklimousine der Mittelklasse (130 kW / 177 PS)

ADAC Testergebnis

Note 2,3

Der neue IS – mit sportlich, elegantem Design, noch perfekter, in der Größe deutlich gewachsen und luxuriöser in der Ausstattung. Zu erwarten ist äußerst hohe Zuverlässigkeit. Ein Novum in der Geschichte der Lexus Modellpalette bildet der Einsatz eines 2,2-Liter-Common-Rail-Diesels. Mit der "Clean Diesel" Technologie sind die Emissionen im Abgas sehr gering. Das technisch aufwändige Triebwerk aus dem Haus Toyota sorgt für gute Fahrleistungen, erfordert dabei jedoch hohe Drehzahlen, läuft ruhig, weitgehend vibrationsfrei, bei niedrigem Verbrauch. Fazit: Ein Luxusfahrzeug im Mittelklasseformat für die vierköpfige Familie mit höchsten Qualitätsansprüchen. **Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** Alfa Romeo 159, Audi A4, BMW 3er, Jaguar X-Type, Mercedes C, Saab 9-3, Volvo S40.

- + luxuriöse Ausstattung
- + sehr gute Verarbeitung
- + leichte Bedienung
- + gute Sitze
- + niedriges Innengeräusch
- + gute Kurvenlage
- + wenig Schadstoffe im Abgas

- beim Kauf und im Unterhalt teuer
- hinten unübersichtlich und wenig Platz
- kleine Kofferraumöffnung



Karosserie/Kofferraum

Note 3,0

Verarbeitung

Note: 1,5

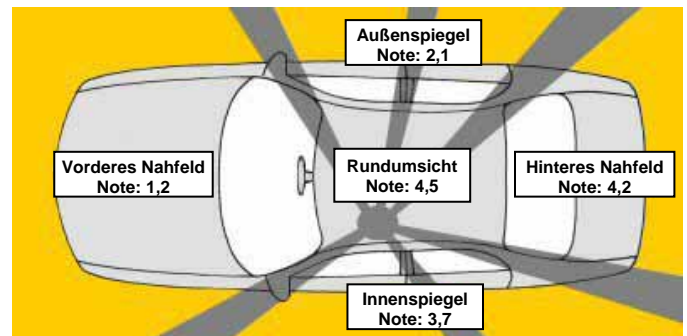
- + Die sehr gut verarbeitete Karosserie ist verwindungssteif, Spaltabstände an Türen und Klappen sind gleichmäßig und gering. Der geschlossene Unterboden ist glattflächig, das reduziert die Geräusche nach außen und verringert den Luftwiderstand. Im Innenraum gefallen hochwertige, haptisch angenehme Materialien und die besonders saubere Verarbeitung.
- Die Karosserie hat keinen Schutz vor Beschädigungen durch dagegen schlagende Autotüren oder kleinere Remppler. Um an das Reserverad zu kommen, muss der Kofferraum ausgeräumt werden. Mit dem Reserverad darf nur mit höchstens 80 km/h bis zur nächsten Werkstatt gefahren werden, weil die Größe nicht der Fahrbereifung entspricht.

Sicht

Note: 2,7

Kurvenlicht

Die Scheinwerfer schwenken (abhängig von Lenk-radstellung und Geschwindigkeit) gemäß dem Straßenverlauf (rechtes Bild) in Fahrtrichtung und folgen so der Fahrbahn in Kurvenrichtung.



Die Rundumsicht-Note informiert, wie stark die Fensterposten 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.

- + Die Rückspiegel blenden selbsttätig und stufenlos ab, die äußeren sind groß und beheizt. Die hellen Bi-Xenon-Scheinwerfer werden bei Kurvenfahrten elektrisch geschwenkt, um den jeweiligen Kurvenverlauf optimal auszuleuchten. Beim Einparken helfen akustische Abstandssensoren vorne und hinten. Als Sonderausstattung wird eine Heckkamera angeboten, die auf dem Bildschirm einen großen Bereich hinter dem Fahrzeug gut sichtbar darstellt, wenn der Rückwärtsgang eingelegt ist, die Optik neigt jedoch stark zum Verschmutzen.
- Wegen der unübersichtlichen Karosserie lassen sich Fahrzeugen-

den nur erahnen. Bei der Rundumsicht stören die breiten Fensterpfosten und das hohe Heck. Die dritte Bremsleuchte spiegelt sich nachts in der Heckscheibe.

Ein-/Ausstieg

Note: 3,1

- + Mit dem schlüssellosen Fahrzeugbediensystem Smart Entry & Start werden die Fahrertüren und der Kofferraum je nach Bedarf vollautomatisch ver- und entriegelt, auch die Fenster lassen sich damit öffnen und schließen. Einstiegsbereiche und Innenraum sind hell erleuchtet. Vorn ist der Ein- und Ausstieg noch passabel. Das Lenkrad bewegt sich nach oben und zum Armaturenbrett, schafft so mehr Platz für den Fahrer.
- Die Türaufhalter sind recht schwach. Hinten wird das Ein- und Aussteigen durch die abfallende Dachsilhouette und die vorstehenden Radläufen erschwert. Zusätzlich hinderlich ist, wenn die Vordersitze zurückgestellt und abgesenkt sind. Dann ist der Fußraum verringert und unter den Sitzen kein Platz für die Füße.



Aufgrund des schmalen Durchstiegs und der stark abfallenden Dachform ist das Ein- bzw. Aussteigen in Fond beschwerlich,

Kofferraum-Volumen*

Note: 3,5

Der Kofferraum ist mit 380 l deutlich kleiner als beim Vorgängermodell.

Kofferraum-Zugänglichkeit

Note: 4,2

- Die Kofferraumklappe lässt sich ziemlich schwer anheben, auch fehlt ein schmutzgeschützter Griff. Die Zugänglichkeit ist wegen der kleinen Öffnung und der großen Tiefe schlecht; man verschmutzt sich leicht die Kleidung beim Be- oder Entladen. Die Bordwand ist mit ca. 70 cm recht hoch. Über die muss das Gepäck beim Einladen gehievt werden. Die vorstehenden Radkästen beeinträchtigen die Nutzbarkeit des Kofferraums.

Kofferraum-Variabilität

Note: 4,2

- + Die Luke in der Rücksitzlehne lässt sich zum Durchladen langer Gegenstände leicht öffnen. Zum Verstauen von Kleingepäck sind große Ablagefächer vorhanden.
- Eine klappbare Rücksitzlehne bzw. Rücksitzbank ist nicht erhältlich.

Innenraum

Note 2,7

Bedienung

Note: 1,8

- + Die am häufigsten verwendeten Bedienelemente befinden sich in unmittelbarer Reichweite. Die Funktionen werden überwiegend elektrisch unterstützt. Die großen Rundinstrumente können gut abgelesen werden, nur wenn das Lenkrad ganz tief gestellt ist, wird der obere Teil verdeckt. Der Motor wird mit einem leichten Druck auf die Starttaste zum Leben erweckt. Automatisch aktivieren lassen sich das Fahrlicht und der Scheibenwischer. Die Fensterheber haben Tippkontaktschalter. Vorn und hinten gibt es Leseleuchten. Die Audioanlage ist serienmäßig, ebenso der Bordcom-

puter, der u.a. über Momentan- und Durchschnittsverbräuche informiert. Das DVD-Navigationssystem kostet Aufpreis, wird mit einem 7-Zoll-Touchscreen-Farbbildschirm in der Mittelkonsole bedient und hilft außerdem zur Bedienung der Audioanlage und der Klimatisierungsautomatik. Das System lässt sich auch als Freisprechanlage für Mobiltelefone mit Bluetooth-Schnittstelle nutzen.

- Fahrer und Beifahrer müssen sich zum Schließen voll geöffneter Türen weit aus dem Auto lehnen, weil die Griffe dann zu weit weg sind. Weniger häufig benutzte Schalter sind willkürlich verteilt, werden z. T. vom Lenkrad verdeckt. Auch die Schalter im Lenkrad sind klein, Verwechslungen sind bei Nacht leicht möglich. Die Betätigungskraft ist verhältnismäßig hoch am Kupplungspedal. Das Angebot an Ablagen ist gering.



Sachlich, aber hervorragend verarbeitet folgt die Fahrerplatzgestaltung europäischen Vorbildern.

Raumangebot vorne*

Note: 2,6

Auf den vorderen Sitzen hat man ein durchschnittliches Raumangebot, bei viel Beinlänge, doch der Fahrersitz könnte sich weiter nach unten verstellen lassen. Die Sitzhöhe reicht für ca. 1,85 m große Personen.

Raumangebot hinten*

Note: 4,4

- Hinten sitzen Erwachsene beengt. Die Kniefreiheit reicht nur für ca. 1,70 m große Mitfahrer aus, wenn die Vordersitze für ca. 1,85 m große Personen zurückgeschoben sind. Unter den Vordersitzen gibt es keinen Platz für die Füße.

Komfort

Note 2,2

Federung

Note: 2,3

- + Das Fahrwerk in der LUXURY LINE ist bereits straff abgestimmt (als SPORT LINE ist eine noch straffere Abstimmung erhältlich). Unebenheiten der Straße werden sportwagengleich, überwiegend mit einem gewissen Restkomfort abgefedert. Der reicht meist aus, denn nur gröbere Unebenheiten werden an die Insassen stärker durchgereicht. Angenehm sind die geringen Relativbewegungen der Karosserie.

Sitze

Note: 1,9

- + Der Sitzkomfort der straff gefederten Vordersitze ist gut; sie verfügen über eine einstellbare Lordosenstütze und lassen sich durch die Höhen- und Neigungseinstellung unterschiedlichen Personengrößen anpassen. Der Fahrer kann sich mit dem linken Bein fest abstützen. Für die Insassen sind Haltegriffe im Dachbereich vorhanden.
- Bei schnellen Kurvenfahrten sollten die Vordersitze besseren Seitenhalt bieten. Hinten sitzen Erwachsene in unbequemer Hockhaltung bei wenig Schenkelunterstützung, weil die Sitzflächen zu nah am Boden sind.

Innengeräusch

Note: 1,5

- + Der Geräuschpegel im Innenraum ist selbst bei hohem Tempo

niedrig und unaufdringlich. Geräuschabsorbierende Materialien dämmen das Motorgeräusch, auch von Windgeräuschen ist nur wenig zu hören.

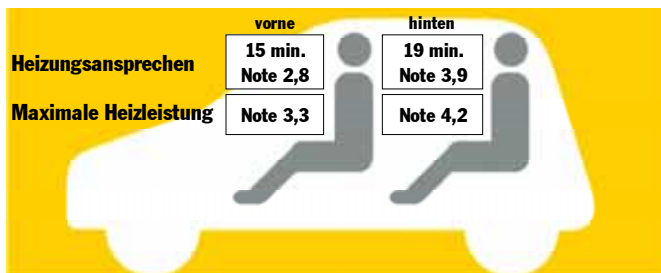
Heizung, Lüftung

Note: 2,6

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

Die Luft erwärmt sich durchschnittlich schnell auf angenehme Temperaturen.

- + Eine Klimatisierungsautomatik mit Zweizonensystem verfügt über eine Filterfunktion für Pollen und üble Gerüche von Außen - je nach Ausstattungsstufe wird der Umluftmodus automatisch aktiviert. Die Vordersitze lassen sich beheizen und auch belüften. Ein elektrisch aktivierbares Sonnenschutzrollo an der Heckscheibe bewahrt die Insassen auf der Rückbank vor intensiver Sonneneinstrahlung.



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

Motor/Antrieb

Note 2,5

Fahrleistungen*

Note: 1,8

- + Der Dieselmotor ist über einen schmalen Drehzahlbereich sehr kräftig, werden die Gänge in diesem Bereich ausgedreht, sind sehr gute Fahrleistungen realisierbar.
- Im unteren Drehzahlbereich wirkt der Motor durchzugsschwach. Das träge Gasansprechen wird besonders beim Anfahren an Steigungen spürbar.

Laufkultur

Note: 3,0

Der Motorlauf ist bei höherer Drehzahl vibrationsfrei. Bei niedriger Drehzahl vibriert der Motor verhältnismäßig stark und regt im Innenraum Bauteile (z.B. Innenspiegel) zum schwingen an.

Schaltung

Note: 3,0

Die Gänge sind präzise geführt, allerdings sind die Schaltwege recht lang und der Schaltvorgang fühlt sich knöchern an.

Getriebeabstufung

Note: 3,0

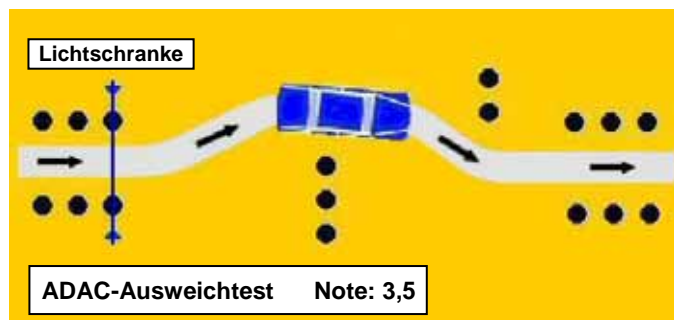
Die Abstufung des Sechsgang-Getriebes sind auf möglichst günstigen Verbrauch getrimmt. Das hat jedoch zur Folge, dass zum Beschleunigen oft zurückgeschaltet werden muss.

Fahreigenschaften

Note 2,2

Fahrstabilität

Note: 2,6



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.

Beim ADAC-Ausweichtest zeigt das Auto stark übersteuernde Tendenzen, dabei hat das Fahrzeugstabilitätsprogramm VSC (Vehicle Stability Control) große Mühe das Fahrzeug auf Kurs zu halten.

- + Der Lexus IS 220 hat einen stabilen Geradeauslauf, hält selbst bei Längsrinnen und Fahrbahnverwerfungen gut seine Spur. Die Antriebsschlupfregelung TRC (Traction Control) hilft, dass die Antriebsräder bei weniger griffigem Untergrund nicht so schnell durchrutschen.
- Ein Reifenluftdruck-Kontrollsystem ist nicht erhältlich.

Kurvenverhalten

Note: 2,3

- + Der Grenzbereich liegt relativ hoch, man kann Kurven verhältnismäßig schnell durchfahren. Ist das Tempo einmal zu hoch, greift auch hier VSC ein, versucht ein Schleudern zu verhindern.

Lenkung*

Note: 1,8

- + Die Lenkung ist präzise und vermittelt dem Fahrer guten Kontakt zur Fahrbahn. Der Kraftaufwand am Lenkrad ist beim Fahren und beim Rangieren gering.

Bremse

Note: 1,9

- + Die Bremswirkung ist gut. Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h werden bis zum Stillstand durchschnittlich 38 m benötigt (Mittel aus 10 Messungen, halbe Beladung, Serienreifen).

Sicherheit

Note 2,1

Aktive Sicherheit - Assistenz-Systeme

Note: 2,3

- + Mit den auf Elektronik basierenden Techniken zur aktiven Sicherheit ist der IS recht gut ausgerüstet, unter anderem mit einem Fahrzeugstabilitätsprogramm, einem Bremsassistenten und einer Antriebsschlupfregelung. Unbeabsichtigtes Anfahren ist nicht möglich, weil der Motor nur bei gedrücktem Kupplungspedal gestartet werden kann. Die deutlich verbesserte Sicht bei Nacht wird durch das dynamische Kurven-/Abbiegelicht erreicht. Die hellen LED-Rückleuchten sprechen beim Bremsen besonders schnell an und sind sehr gut zu erkennen. Rückleuchten warnen bei geöffneten Vordertüren.
- Der Kraftstoff-Einfüllstutzen befindet sich auf der gefährlichen linken, dem Verkehr zugewandten Seite.

Passive Sicherheit - Insassen

Note: 1,6

- Ergebnisse zum EuroNCAP-Crashtest liegen nicht vor.
- + An den sehr stabilen, griffgerechten Türgriffen lässt sich sehr hohe Zugkraft aufbringen. So kann man nach einem Unfall verklemmte Türen öffnen. Zahlreiche Techniken schützen die Insassen bei Unfällen vor Verletzungen. Dazu zählen zweistufig auslösende Frontairbags, Seiten- und Knieairbags, Kopfairbags (nach hinten durchgehend), Gurtstraffer und Gurtkraftbegrenzer sowie ein Schleudertrauma-Schutzsystem WIL (Whiplash Injury Lessening) für Fahrer und Beifahrer. Damit haben die Kopfstützen einen geringen horizontalen Abstand zum Kopf und können bei einem Heckaufprall optimal wirken. Vorn sind sie für Personen bis ca. 1,85 m Größe hoch genug ausziehbar.
- Hinten reicht die Höhe der Kopfstützen nicht für den größtmöglichen Mitfahrer. Das Fach für das Warndreieck und den Verbandskasten befindet sich unter der Bodenplatte im Kofferraum.

Kindersicherheit

Note: 2,3

- + Auf den beiden äußeren Rücksitzplätzen lassen sich Kindersitzsysteme unkompliziert und stabil unterbringen - auch mittels Iso-fix-System. Der rechte Front-Airbag lässt sich mit dem Zündschlüssel deaktivieren. Dann dürfen auf dem Beifahrersitz auch rückwärts gerichtete Kindersitze befestigt werden. Die Fensterheber haben einen zuverlässig funktionierenden Einklemmschutz.
- Die Schlösser der Rücksitzgurte sind an flexiblen Gurten befestigt. Dadurch ist es mühsam, Kinder-Rückhaltesysteme zu befestigen. Der Sitz hinten in der Mitte ist wegen der Sitzform für Kindersitze weniger geeignet.

Fußgängerschutz

Note: 3,0

Die Karosserie ist im vorderen Bereich weitgehend glattflächig, harte Bereiche des Motors haben genügend Abstand zur Motorhaube, so ist hier das Gefahrenpotenzial bei Unfällen mit Fußgängern moderat.

Verbrauch/Umwelt

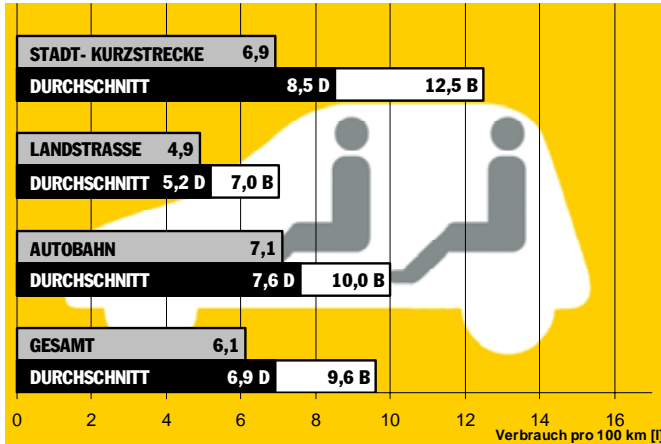
Note 1,7

Verbrauch*

Note: 2,1

Der Verbrauch auf der Autobahn beträgt 7,1 l.

- + Innerorts 6,9 l und außerorts 4,9 l ergeben mit dem Autobahnverbrauch einen zeitgemäßen Durchschnittsverbrauch von 6,1 Liter Diesel auf 100 km.



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

Abgas

Note: 1,2

- + Die Schadstoffanteile im Abgas sind sehr gering. Im neuen Vierzylinder-Diesel-Direkteinspritzer kommt zur Minimierung von Emissionen eine moderne Technologie zum Einsatz: Das spezielle Verbrennungsverfahren LTC, sowie der DPNR-Speicherkatalysators zur Konvertierung von NOx und Rußpartikel.

Wirtschaftlichkeit*

Note 3,3

Betriebskosten

Note: 1,6

- + Die Betriebskosten (hauptsächlich aus dem Verbrauch) sind niedrig.

Werkstatt- und Reifenkosten

Note: 3,2

Der 2.2 Liter Dieselmotor arbeitet mit einer Steuerkette, die einen

oftmals teuren Zahnriemenwechsel überflüssig macht.

- + Der IS 220d besitzt eine fahrabhängige Inspektionsanzeige. Laut Hersteller ist alle 27.500 km oder alle zwei Jahre ein Service fällig. Lexus verbaut nach eigenen Angaben langlebige Verschleißteile und gewährt generell eine dreijährige Herstellergarantie bis maximal 100.000 km (im ersten Jahr ohne Kilometerbegrenzung).
- Teure Werkstattstundensätze und hohe Kosten für den Reifenersatz, bedingt durch die üppige Bereifung, treiben die Kosten in die Höhe und verhindern eine bessere Benotung.

Wertstabilität

Note: 1,4

- + Der kleine Lexus mit moderner Dieselmotor verspricht eine gute Wertstabilität.

Kosten für Neuanschaffung

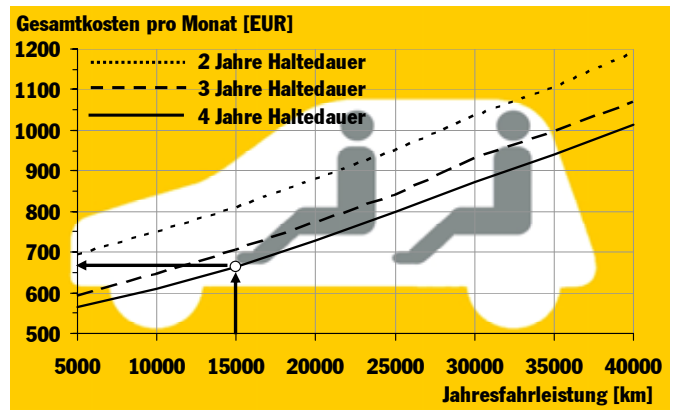
Note: 4,5

- Die Anschaffungskosten liegen beim Neukauf relativ hoch, dafür ist das Fahrzeug gut ausgestattet.

Fixkosten

Note: 5,5

- Den niedrigen Betriebskosten stehen hohe fixe Ausgaben gegenüber. Sowohl in der Haftpflicht- wie auch in den Kaskoversicherungen sind die Beiträge hoch, wegen der ungünstigen Typklasseneinstufung.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Autokosten (Beispiel: 663 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

Die Motorvarianten

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	250	220d
Aufbau/Türen	ST/4	ST/4
Zylinder/Hubraum [ccm]	6/2500	4/2231
Leistung [kW(PS)]	153(208)	130(177)
Max.Drehmoment [Nm]bei U/min	252/4800	400/2000
0-100 km/h[s]	8,4	8,9
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	230	220
Verbrauch pro 100 km [l]	9,4S	6,1D
Versicherungsklassen KH/VK/TK	19/26/24	19/27/24
Steuerbefreiung [Euro](Monate)	-	-
Monatliche Gesamtkosten[Euro]	694	598
Grundpreis[Euro]	31000	29600

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	2231 ccm
Leistung	130 kW (177 PS)
bei	3600 U/min
Maximales Drehmoment	400 Nm
bei	2000 U/min
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie vorne/hinten)	225/45R17 / 245/45R17
Reifengröße (Testwagen)	225/45R17W / 245/45R17W
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	10,85 m
Höchstgeschwindigkeit	220 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,9 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3. Gang)	6,4 s
Bremsweg aus 100 km/h	38 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	6,1 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	6,9/4,9/7,1 l
CO ₂ -Ausstoß	161 g/km
Innengeräusch 130 km/h	66 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4575 mm/1800 mm/1440 mm
Leergewicht/Zuladung	1625 kg/450 kg
Kofferraumvolumen	380 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	560 kg/1500 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	65 l
Reichweite	1065 km
Allgemeine Garantie	3 Jahre / 100.000 km
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte *kursiv*

Kosten

Monatliche Betriebskosten	109 Euro
Monatliche Werkstattkosten	59 Euro
Monatliche Fixkosten	157 Euro
Monatlicher Wertverlust	338 Euro
Monatliche Gesamtkosten	663 Euro
(vierjährige Haltung, 15000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	19/27/24
Grundpreis	35800 Euro

Ausstattung

Technik

Abstandsregelung, elektronisch (ACC nur b. Automatik)	3400 Euro
Automatikgetriebe	1800 Euro
Bremsassistent	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	Serie
Parkhilfe, elektronisch	Serie
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Runflat-Reifen	nicht erhältlich
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	Serie

Innen

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Dreipunktgurt hinten, mitte	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	Serie
Isofix-Kindersicherungssystem	Serie
Klimaautomatik	Serie
Navigationssystem	3900 Euro
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	nicht erhältlich
Sitzbezüge, Leder	Serie
Sitze, vorn, beheizbar (-belüftung)	Serie
Skisack/Durchladelupe	Serie

Außen

Außenspiegel, automatisch abblendend	Serie
Scheinwerfer-Reinigungsanlage	Serie
Schiebe-Hubdach	980 Euro

*im Testwagen vorhanden

Testzeugnis

Technik/Umwelt(Testergebnis)2,3

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

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 August 2006