

VW Eos 2.0 FSI

Zweitüriges Cabriolet der unteren Mittelklasse (110 kW / 150 PS)

ADAC Testergebnis

Note 2,2

VW bietet jetzt auf Basis des Golf ein viersitziges Blechdach-Cabrio an, nach dem Vorbild des Peugeot 307 CC. Die Dachmimik ist besonders ausgeklügelt, im vorderen Teil befindet sich sogar ein großes Glasdach, welches geöffnet werden kann. Liegt das Dach aufgefaltet im Kofferraum, bleibt aber nur noch wenig Stauraum übrig. Der 2,0 I.FSI-Motor läuft ruhig aber unaufregend, schluckt jedoch trotz aufwändiger Direkteinspritzung viel von teurem SuperPlus. Das 6-Gang-Getriebe harmonisiert bestens und lässt sich spielend leicht schalten. Eine Automatik gibt es mit diesem Motor nicht. Fazit: Bietet die Vorteile eines Cabrio und einer geschlossenen Limousine in einem, ist zudem perfekt verarbeitet - nichts klappert, nichts schüttelt, selbst wenn das Dach offen ist. Der Grundpreis ist aber hoch und die Aufpreisliste ellenlang. **Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** Chrysler PT Cabrio, Opel Astra Twin Top, Peugeot 307 CC, Renault Megane CC, VW Beetle Cabrio.

- + ausgeklügeltes Verdeck
- + integriertes Schiebedach
- + hoher Fahrkomfort
- + ausgezeichnete Sportsitze
- + gelungene Antriebseinheit
- + sehr gute Straßenlage
- + großes Händlernetz
- hinten unübersichtlich
- hinten enger Zustieg u. eng
- hohe Kraftstoffkosten
- viel Wichtiges kostet Aufpreis



Karosserie/Kofferraum

Note 2,9

Verarbeitung

Note: 1,5

- + Verarbeitung und Finish der Karosserie machen einen sehr guten Eindruck, auffallend ist die für ein Cabrio hohe Verwindungssteifigkeit. Nichts schüttelt und nichts klappert, selbst wenn das Dach offen und die Straße uneben ist. Das zweigeteilte Blechdach öffnet vollautomatisch innerhalb von 25 Sekunden, zum Schließen braucht es 29 Sekunden. Das vordere Teil besteht hauptsächlich aus einem großen Glasdach, welches auch geöffnet werden kann und dann dank ausfahrbarem Spoiler für weitgehend zugfreies Fahren sorgt. Der Unterboden ist überwiegend glattflächig, das reduziert kraftstoff erhöhende Luftwirbel. Auch der Innenraum wirkt sehr solide, die Kunststoffteile sitzen passgenau und sind von hoher Qualitätsanmutung.

- Das Verdeck kann nur im Stillstand geöffnet und geschlossen werden. Bei einer Reifenpanne steht nur ein Reparaturset zur Verfügung, mit dem kleinste Beschädigungen notdürftig repariert werden können.

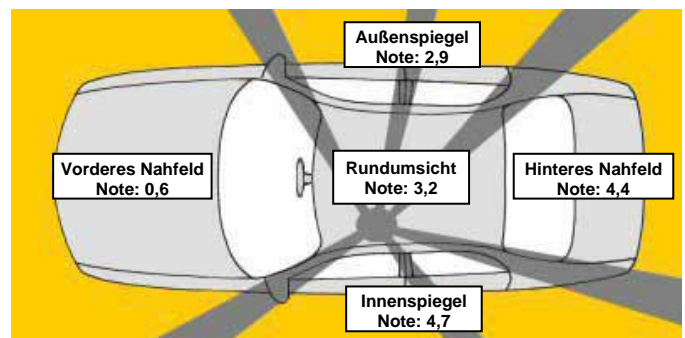
Sicht

Note: 2,6

- + Die Rundumsicht ist passabel, keine der Fensterposten stört bei geschlossenem Dach allzu sehr. Die Sicht nach vorne ist sehr gut, weil die Front steil abfällt. Gegen Aufpreis sind Bi-Xenonsscheinwerfer mit statischem und dynamischem Kurvenlicht.

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.

schem Kurvenlicht erhältlich. Ein selbsttätig abblendender Innen-
spiegel und Fahrer-Außenspiegel sind ebenfalls in der Aufpreisliste zu finden.

- Die Karosserie ist unübersichtlich, der Fahrer sieht weder Front-, noch Heckpartie. Beim rückwärts Einparken stört das hohe Heck mit den starren Kopfstützen der beiden Rücksitze. Immerhin gibt es gegen Aufpreis akustische Einparkensensoren. Wenn das Dach geschlossen ist, sieht man im Innenspiegel wenig.

Ein-/Ausstieg

Note: 3,0

Die Türausschnitte sind für ein Cabrio mit Blechdach groß, allerdings sind die Türschweller, die es zu überwinden gilt breit und die hohen Wangen der Sportsitze beim Einsteigen hinderlich. Bei offenem Dach kann man angenehm aufrecht einsteigen, weil die Fensterholme nicht so flach und weit nach hinten gezogen sind, wie sonst bei den Konkurrenzmodellen mit diesem Dachsystem.

- + Die Türen lassen sich mit einer praktischen Fernbedienung ent- und verriegeln. Nach dem Aussteigen bleiben die Scheinwerfer noch ein kurze Zeit eingeschaltet und beleuchten den Weg.
- Für leichteres Einsteigen hinten hat nur der Beifahrersitz "Easy Entry", für den Fahrersitz kostet das System extra. Trotz der Einstiegshilfe steigt man hinten beschwerlich aus, weil man sich an den Vordersitzlehnen nicht nach vorne ziehen kann, da sie sonst sofort zurückklappen.

Kofferraum-Volumen*

Note: 3,2



Mit 360 l Volumen ist der Kofferraum des Eos und 40 l kleiner als beim Konkurrenten Opel Astra Twintop.

Wenn das Dach zu ist, fasst der Kofferraum 360 Liter.

- Bei offenem Dach sind es nur noch 180 Liter.

Kofferraum-Zugänglichkeit

Note: 3,9

- + Die Kofferraumklappe entriegelt elektrisch unterstützt und lässt sich leicht anheben. Bei geschlossenem Verdeck kann das Gepäck Dank großer Öffnung mühelos verstaut werden.
- Anders ist die Situation, wenn das Dach geöffnet ist. Dann bleibt



Wird das Verdeck geöffnet, stehen nur noch 180 l Kofferraumvolumen zur Verfügung.

zwischen dem gefaltetem Dach und der Bordwand nur noch ein Schlitz, durch den kleinstes Gepäck durchgeschoben werden kann.

Kofferraum-Variabilität

Note: 4,8

- + In der Rücksitzlehne befindet sich eine praktische Ladeluke zum Transport langer Gegenstände.
- Für kleine Utensilien fehlen Ablagefächer.

Innenraum

Note 2,5

Bedienung

Note: 2,1

Das Lenkrad kann in Höhe und Reichweite eingestellt werden, allerdings ist es insgesamt etwas zu hoch und flach angeordnet.

- + Die Ergonomie der Bedienelemente ist gut, Schalter und Kontrollen sind überwiegend griffgerecht und funktionell, mit den meisten Einstellern kommt man intuitiv und ohne Studium der Bedienganleitung zurecht. Die klar gezeichneten Instrumente liegen sehr gut im Blickfeld, im Display sind auch Momentan- und Durchschnittsverbräuche abzulesen. Vieles funktioniert elektrisch, so die Außenspiegeleinsteller, optional die Sitzeinsteller und die Fensterheber, die auch zentral mit einem Schalter aktiviert werden können. Auch der große Schalter, um das Blechdach zu öffnen und zu schließen liegt sehr gut zur Hand. Das Radio muss extra bezahlt werden, ebenso das Navigationssystem, beides lässt sich einfach bedienen. Der Wischer und das Fahrlicht schalten sich gegen Aufpreis automatisch ein. Über der Windschutzscheibe befinden sich zwei Leselampen.
- Fahrer und Beifahrer müssen sich zum Schließen voll geöffneter Türen weit aus dem Auto lehnen, weil die Griffe dann zu weit weg sind. Es fehlt eine Kontrolleuchte für das Fahrlicht, das ist besonders ungünstig, wenn die Lichtautomatik aktiviert wurde und der Fahrer nicht genau weiß, ob das Abblendlicht wirklich eingeschaltet ist. Es gibt zu wenig Ablagen, auch ist das Handschuhfach klein. Die Fensterheber funktionieren nur mit Zündung.



Der Fahrerplatz unterscheidet sich nur in Nuancen von den Konzernbrüdern VW Golf und Jetta. Kein Wunder, dass er deshalb mit ihnen dieselben Stärken wie Funktionalität und Verarbeitungsqualität teilt.

Raumangebot vorne*

Note: 1,6

- + Vorn sitzt man sehr geräumig, mit viel Luft zwischen Dach und Seitenwänden. Der Fahrersitz lässt sich für ca. 1,95 m Personengröße zurückschieben.

Raumangebot hinten*

Note: 4,7

- Hinten sitzt man beengt, mit wenig Schulter- und Kniefreiheit. Mitfahrer über 1,75 m Größe haben Kniekontakt zur Vordersitzlehne.

Komfort

Note 1,9

Federung

Note: 2,3

- + Die Feder-/Dämpfer-Abstimmung ist ausgewogen, tendiert in

Richtung straff. Die Fahrbahnunebenheiten werden meist gut geschluckt, nur gelegentlich kommen härtere Stöße durch. Der Wagen liegt angenehm ruhig auf der Straße, vertikale Aufbaubewegungen und Seitenneigung sind gering, sowie Wankbewegungen bei schnellem Richtungswechsel gut gedämpft.

Sitze

Note: 1,7

- + Die Vordersitze sind straff gepolstert und bieten hohen Komfort, Lehne und Fläche sind bei optimaler Druckverteilung sehr gut gestaltet. Der Fahrersitz lässt sich in Höhe und Neigung, der Beifahrersitz in der Neigung einstellen. Bei beiden kann mit einer pneumatischen Stütze die Rückenkontur im Lendenwirbelbereich individuell angepasst werden (Aufpreis). Auch die beiden hinteren Sitze sind angenehm straff gefedert und recht gut konturiert, bei ausreichender Schräge der Lehnen.

Innengeräusch

Note: 2,0

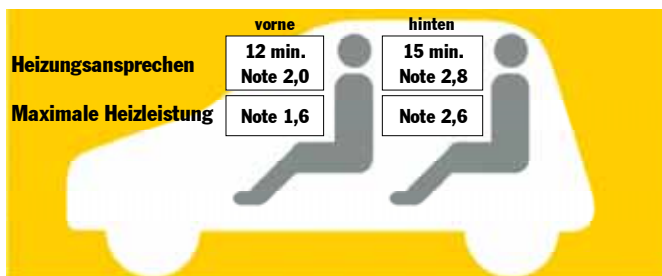
- + Bei geschlossenem Dach ist der Geräuschpegel niedrig, vom Motor nur wenig zu hören. Windgeräusche treten erst bei sehr schneller Fahrt hervor, sind aber nicht zu störend.

Heizung, Lüftung

Note: 1,8

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

- + Die Heizung ist besonders im vorderen Bereich kräftig, schnell sind angenehme Temperaturen erreicht. Die Klimaanlage lässt sich zugfrei einstellen, ein Pollenfilter ist vorhanden. Die Temperatur kann auf der Fahrer- und Beifahrerseite unabhängig eingestellt werden. Angenehm und bei einem vierstizigen Cabrio selten: Bei offenem Dach sind die Zugscheinungen gering, selbst wenn das Tempo etwas höher ist. Man kommt auch gut ohne Windschott aus.



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

Motor/Antrieb

Note 1,7

Fahrleistungen*

Note: 2,3

- + Das hohe Gewicht des Eos zehrt. Einigermaßen gute Beschleunigungen sind möglich, erfordern aber häufiges Zurückschalten und Ausdrehen der Gänge.

Laufkultur

Note: 1,5

- + Der Motor läuft kultiviert, Vibrationen treten so gut wie keine auf.

Schaltung

Note: 1,3

- + Die Schaltung ist sehr präzise, die Gänge lassen sich spielend leicht wechseln. Auch schnelles Einlegen des Rückwärtsganges bereitet keine Probleme.

Getriebeabstufung

Note: 1,0

- + Die Abstufungen des Sechsgang-Getriebes passen optimal zum Motor. Bei jeder Drehzahl und bei jedem Tempo steht ein passender Gang zur Verfügung, andererseits sind die Motordrehzahlen selbst bei hohem Autobahntempo moderat.

Fahreigenschaften

Note 1,9

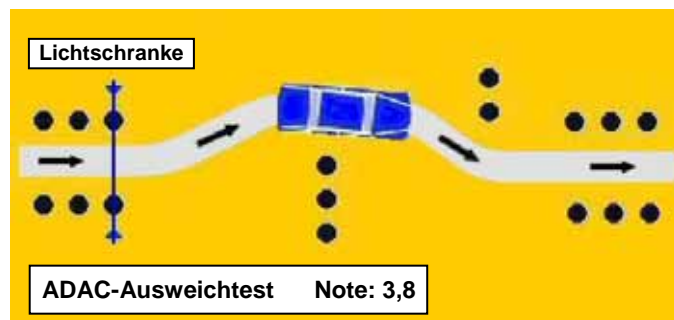
Fahrstabilität

Note: 2,7

ADAC-Ausweichtest: Der Eos folgt präzise auf Lenkbefehle. Anfänglich untersteuert er, das ändert sich aber bei heftigem Ausweichen, da dann sogar das Heck ausbrechen kann. Da nützt auch Kurbeln am Lenkrad nicht mehr viel.

- + Anders bei flottem Tempo auf der Autobahn: Da fährt der Wagen

bis in höchste Geschwindigkeitsbereiche sehr richtungsstabil, lässt sich auch durch Längsrillen in der Fahrbahn und Fahrbahnverwerfungen kaum aus der Ruhe bringen. Die Lenkung fühlt sich stets angenehm stramm an, so hat der Fahrer ein sehr sicheres Fahrgefühl. Die elektronisch gesteuerte Traktionskontrolle sorgt dafür, dass die Antriebsräder auch auf rutschiger Fahrbahn kaum noch durchdrehen, wenn stark beschleunigt wird.



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.

Kurvenverhalten

Note: 1,7

- + Die Kurvenlage ist souverän, leicht untersteuernd und mit weichem, gezieltem Bremsingriff durch das ESP, unabhängig auf alle vier Räder, falls das Tempo zu hoch sein sollte.

Lenkung*

Note: 1,9

- + Die Lenkung spricht selbst bei hohem Tempo schnell und dabei doch gleichmäßig an und ist dann zielgenau. Sie vermittelt sehr guten Kontakt zur Fahrbahn. Sie ist stets leichtgängig, sorgt für Handlichkeit, obwohl sie nicht ausgesprochen direkt ausgelegt ist und der Wendekreis nicht gerade klein ist.

Bremse

Note: 1,5

- + Die Bremswirkung ist ausgezeichnet, nur 37,5 m sind erforderlich, um aus 100 km/h bis zum Stillstand abzubremsen. Dabei spricht die Bremse schnell an und lässt sich fein dosieren.

Sicherheit

Note 1,6

Aktive Sicherheit - Assistenz-Systeme

Note: 2,1

- + Im Eos sind interessante Techniken installiert: Elektronische Stabilitätskontrolle, optional Run-Flat-Reifen, Kurvenlicht, Lenkasistent und optional ein Berganfahrassistent.

Passive Sicherheit - Insassen

Note: 1,1

- + Der VW Eos beruht auf basis des Golf. Es ist davon auszugehen, dass auch das Crashverhalten ähnlich ist. Und da heimste der geschlossene Bruder nach EuroNCAP alle fünf der möglichen Sterne ein. An den sehr stabilen Türgriffen lässt sich sehr hohe Zugkraft aufbringen. So kann man nach einem Unfall verklemmte Türen öffnen. Vorne sind die Kopfstützen für maximal ca. 1,90 m große Personen ausgelegt. Hinten sind sie niedriger, reichen aber für die vom Platz möglichen Körpergrößen. Stahlbügel hinterlegte Rücksitzkopfstützen schützen die Insassen bei einem Überschlag.

Kindersicherheit

Note: 1,5

- + Auf den Rücksitzen lassen sich Kindersitz-Systeme stabil unterbringen, denn Gurtlänge, -Geometrie und Sitzkontur sind hierfür optimal. Auch Befestigen mit Isofix ist möglich. Der rechte Front-Airbag lässt sich mit dem Zündschlüssel deaktivieren. Dann dürfen auf dem Beifahrersitz auch rückwärts gerichtete Kindersitze befestigt werden.

- Wegen der räumlichen Beengtheit ist das Unterbringen der Kindersitze auf den Rücksitzen beschwerlich.

Fußgängerschutz

Note: 2,0

- + Beim simulierten Fußgängerunfall (EuroNCAP) schneidet der Golf

gut ab und erhält drei von vier möglichen Sternen. Es ist davon auszugehen, dass auch hier der Eos das gleiche Ergebnis erzielen wird.

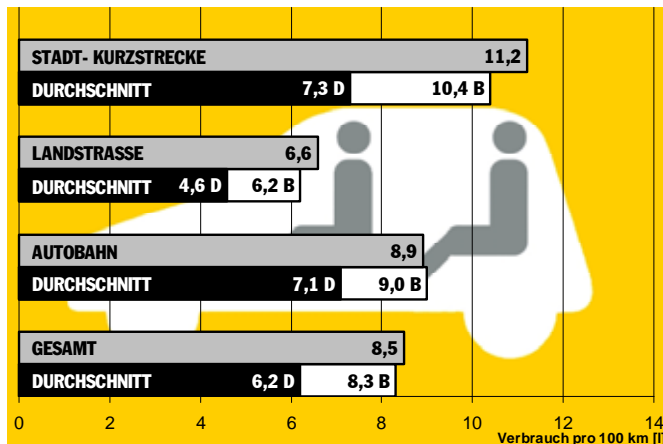
Verbrauch/Umwelt

Note 2,7

Verbrauch*

Note: 4,7

- Der Verbrauch ist hoch, im Durchschnitt sind es 8,5 l SuperPlus auf 100 km. Im einzelnen pro 100 km: Innerorts 11,2 l, außerorts 6,6 l und auf der Autobahn 8,9 Liter.



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

Abgas

Note: 0,7

- + Die Schadstoffanteile im Abgas sind sehr gering.

Wirtschaftlichkeit*

Note 4,6

Betriebskosten

Note: 5,3

- Zum nicht gerade günstigen Verbrauch des Eos 2.0 FSI gesellen sich auch noch die sehr teuren Preise für SuperPlus Kraftstoff, welche die Ausgaben in die Höhe schnellen lassen.

Werkstatt- und Reifenkosten

Note: 3,7

- Der Zahnriemen muss erst nach 180.000 Kilometer gewechselt werden.
- + Der VW besitzt eine flexible 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. Nach eigenen Angaben werden zur Kosteneinsparung qualitativ hochwertige

und langlebige Wartungs- und Verschleißteile verbaut.

- Der Longlife-Service ist nur mit speziellem, sehr teurem Motoröl möglich. Die Werkstattstundenpreise sind hoch und verhindern eine bessere Benotung.

Wertstabilität

Note: 1,7

- + Schon das Golf Cabrio war wertstabil. Da dürfte sich das neue Modell mit dem gefragten Blechdach gebraucht mindestens ebenso gut wieder verkaufen lassen.

Kosten für Neuanschaffung

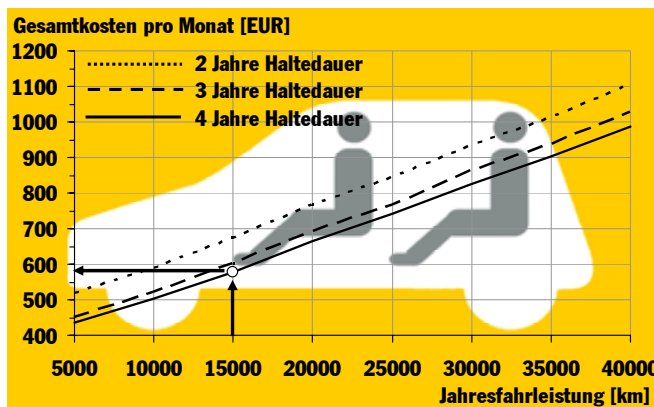
Note: 5,5

- Für die Anschaffungskosten beim Neukauf muss dagegen tief in die Tasche gegriffen werden. Der Eos bietet viel, ist mit 27.950 Euro aber auch teuer. Und da sind einige wichtige Extras noch gar nicht dabei.

Fixkosten

Note: 2,4

- + Den höheren Betriebskosten stehen andererseits beim Benziner niedrigere fixe Ausgaben für die Steuer gegenüber. Die günstige Typklasseneinstufung in der Haftpflichtversicherung hält die Kosten für die Versicherung in Schach und wirkt sich ebenso positiv auf die Benotung aus.
- Die nur durchschnittliche Benotung der Fixkosten verdankt der Eos dagegen seiner ungünstigen Einstufung in die Teil- und Vollkaskoversicherung.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Autokosten (Beispiel: 579 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

Die Motorvarianten

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.6 FSI	2.0 FSI	2.0 TFSI	3.2 V6	2.0 TDI
Aufbau/Türen	CA/2	CA/2	CA/2	CA/2	CA/2
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1598	4/1984	4/1984	6/3189	4/1968
Leistung [kW(PS)]	85(115)	110(150)	147(200)	184(250)	103(140)
Max.Drehmoment [Nm]bei U/min	155/4000	200/3500	280/1800	320/2500	320/1800
0-100 km/h[s]	11,9	9,8	7,8	7,3	10,4
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	192	209	232	248	205
Verbrauch pro 100 km [l]	k.A.	8,5SP	8,7SP	k.A.	6,3D
Versicherungsklassen KH/VK/TK	n.b.	13/19/27	15/22/27	n.b.	15/22/27
Steuerbefreiung [Euro](Monate)	-	-	-	-	-
Monatliche Gesamt-Kosten[Euro]	k.A.	579	627	k.A.	541
Grundpreis[Euro]	25950	27950	30200	35500	29950

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 Otto	Schadstoffklasse Euro4
Hubraum	1984 ccm
Leistung	110 kW (150 PS)
bei	6000 U/min
Maximales Drehmoment	200 Nm
bei	3500 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	215/55R16
Reifengröße (Testwagen)	235/45R17W
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	10,75 m/10,9 m
Höchstgeschwindigkeit	209 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,8 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3. Gang)	6,5 s
Bremsweg aus 100 km/h	37,5 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (SuperPlus)	8,5 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	11,2/6,6/8,9 l
CO ₂ -Ausstoß	201 g/km
Innengeräusch 130 km/h	68 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4407 mm/1791 mm/1437 mm
Leergewicht/Zuladung	1560 kg/390 kg
Kofferraumvolumen	360 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/1500 kg
Dachlast	-
Tankinhalt	55 l
Reichweite	645 km
Allgemeine Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte *kursiv*

Kosten

Monatliche Betriebskosten	160 Euro
Monatliche Werkstattkosten	51 Euro
Monatliche Fixkosten	92 Euro
Monatlicher Wertverlust	276 Euro
Monatliche Gesamtkosten	579 Euro
(vierjährige Haltung, 15000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	13/19/27
Grundpreis	27950 Euro

Ausstattung

Technik

Abstandsregelung, elektronisch	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Bremsassistent	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	1210 Euro°
Parkhilfe, elektronisch	380 Euro°
Reifendruckkontrolle	195 Euro
Runflat-Reifen	195 Euro
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	1210 Euro°

Innen

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	nicht erhältlich
Dreipunktgurt hinten, mitte	nicht erhältlich
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	330 Euro°
Isofix-Kindersicherungssystem	Serie
Klimaanlage/-automatik	Serie/390 Euro°
Kopfstützen hinten	Serie
Navigationssystem	1250 Euro°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	nicht erhältlich
Sitzbezüge, Leder	1980 Euro°
Sitze, vorn, beheizbar	1980 Euro°
Skisack/Durchladeluke	Serie

Außen

Außenspiegel, automatisch abblendend	330 Euro
Lackierung Metallic	465 Euro°
Scheinwerfer-Reinigungsanlage	1210 Euro°

°im Testwagen vorhanden

Testzeugnis

Technik/Umwelt(Testergebnis)2,2

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

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 Juli 2006