

Opel Astra Twintop 1.8 Edition

Zweitüriges Cabriolet der unteren Mittelklasse (103 kW / 140 PS)

ADAC Testergebnis

Note 2,5

Opel bietet sein neues Astra Cabrio nun mit variablem Blechdach an, nach dem Muster des Peugeot 307. Es besteht aus drei Teilen und besonders vielen Klappen, die beim Öffnen und Schließen auf sehenswerte Art geschwenkt, gedreht und angehoben werden. Gegen Aufpreis lässt sich dieser Vorgang auch per Fernbedienung bewerkstelligen. Der 1,8 l läuft ruhig, aber nicht ganz dröhnfrei, verbraucht dazu noch viel. Die Schaltung hat fünf Gänge, eine Automatik ist nicht zu haben. Fazit: Hübsches Cabrio mit den Vor- und Nachteilen einer Blechdachkonstruktion: Geschlossen solide wie eine Limousine, aber schwer, mit schräger Frontscheibe und geöffnet kaum Kofferraum.

Karosserievarianten: keine. **Konkurrenten:** Chrysler PT-Cruiser Cabrio, Renault Megane CC, Peugeot 307 CC, VW New Beetle Cabrio, VW Eos.



- + raffinierte Dachtechnik
- + Durchladelupe
- + geschlossen großer Kofferraum
- + hoher Fahrkomfort
- + gute Bremsen
- + großes Händlernetz
- offen kleiner Kofferraum
- hinten schlechte Übersicht
- beengter Zutrieb
- Ausbrechen beim Ausweichtest
- hoher Verbrauch

Karosserie/Kofferraum

Note 2,9

Verarbeitung

Note: 2,6

Die Karosserie ist bei geschlossenem Dach verwindungssteif. Fährt man aber auf unebenen Straßen offen, schüttelt der Vorderwagen. Ist der Untergrund uneben bzw. stehen die Räder verschränkt, lässt sich das Dach nicht mehr schließen, weil dann die Führungsstifte nicht mehr mit den Bohrungen fluchten.

- + Das Öffnen und Schließen des Daches vollzieht sich vollautomatisch, jeweils innerhalb von ca. 27 Sekunden und ist somit während eines Ampelstopps möglich. Der Schalter hierfür ist jedoch klein und unübersichtlich, besser geht das mit der Fernbedienung, die gegen Aufpreis erhältlich ist.
- Da der Motorraum unten offen und der Unterboden dadurch zerklüftet ist, können starke Luftverwirbelungen den Verbrauch erhöhen. Die Türausschnitte sind nach außen wenig abgedichtet und verschmutzen schnell. Bei einer Reifenpanne steht nur ein

Kurvenlicht

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

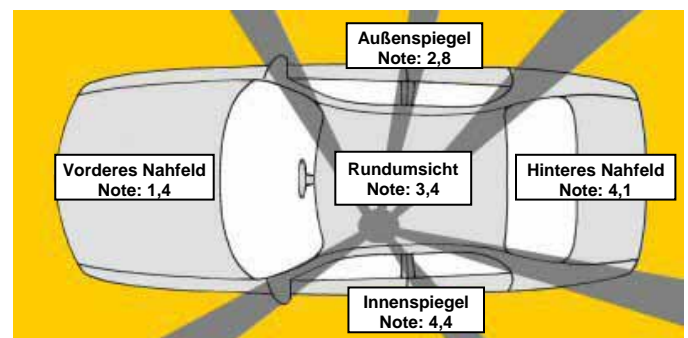


Reparaturset zur Verfügung, mit dem kleine Beschädigungen notdürftig repariert werden können.

Sicht

Note: 2,7

- + Die Sicht nach vorn ist gut, weil die Front steil abfällt. Gegen Aufpreis sind Bi-Xenonscheinwerfer mit dynamischem Kurvenlicht zu haben. Ein selbsttätig abblender Innenspiegel ist ebenfalls in der Aufpreisliste zu finden.
- Die Karosserie ist unübersichtlich, der Fahrer sieht weder Front-, noch Heckpartie. Bei geschlossenem Dach ist die Sicht nach schräg hinten schlecht, weil breite Fenstersäulen stören. Auch ist



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 Sicht im Innenspiegel dann schlecht. Und beim rückwärts Einparken ist das hohe Heck hinderlich, immerhin sind die Kopfstützen fast voll versenkbar und es gibt gegen Aufpreis Einparkensensoren.

Ein-/Ausstieg

Note: 3,3

- + Gegen Aufpreis gibt es "Open und Start", das das Ent- und Verriegeln der Türen ohne Schlüssel möglich macht, man muss ihn nur bei sich tragen.
- Bei offenem Dach stört beim Ein- und Aussteigen der flache, weit nach hinten reichende Frontscheibenrahmen. Zum leichteren Einsteigen hinten fahren mit Vorklappen der Lehnen die Sitze nach vorne. Aussteigen ist dennoch sehr unbequem, weil man sich nicht nach vorne ziehen kann und weil geöffnete Türen wegen der schwachen Aufhalter sofort wieder zuklappen

Kofferraum-Volumen*

Note: 2,8

- + Bei geschlossenem Dach ist der Kofferraum mit 400 l Fassungsvermögen groß. Anders ist die Situation, wenn das Dach geöffnet ist, dann lassen sich gerade noch 170 l verstauen.



Mit 400 l Volumen bei geschlossenem Verdeck besitzt der Twintop einen um 40 l größeren Kofferraum als der Konkurrent VW Eos. Wird das Verdeck geöffnet, sind beide Kofferräume fast gleich groß.

Kofferraum-Zugänglichkeit

Note: 4,2

- + Die Kofferraumklappe entriegelt elektrisch unterstützt und lässt sich leicht anheben. Bei geschlossenem Verdeck kann dann das Gepäck dank einer sehr großen Öffnung mühelos hineingehoben werden.
- Anders ist die Situation, wenn das Dach zu ist. Zwar lässt sich das im Kofferraum gefaltete Dach per Knopfdruck elektrisch anheben, um den Zugang möglich zu machen. Die Prozedur dauert aber durch die vielen Klappenbewegungen und das anschließend umständliche Umhängen des Rollos sehr lang. Und es kann auch passieren, dass man die Kofferraumklappe dann vorzeitig zuklappt und dabei das Verdeckgestänge verbiegt, weil es keine Sicherung dagegen gibt.

Kofferraum-Variabilität

Note: 1,8

- + Für kleine Utensilien gibt es ein seitliches Befestigungsnetz. Für lange Gegenstände befindet sich in der Rücksitzlehne eine Durchladelupe.

Innenraum

Note 3,0

Bedienung

Note: 2,7

Das Lenkrad ist höhen- und längseinstellbar, insgesamt jedoch etwas weit oben angeordnet. Gegen Aufpreis lässt sich der Motor per Knopfdruck starten "Open und Start", was aber keinen ersichtlichen Sinn macht. Noch dazu mit dem Nachteil, dass der Wagen

auch weiter gefahren werden kann, wenn sich der Schlüssel nicht mehr im Fahrzeug befindet. Die vier Fenster haben auch einen Zentralschalter, der sich allerdings zusammen mit dem Verdeck-Schalter an ungünstiger Stelle über der Frontscheibe befindet und manchmal erst nach mehrmaligem Drücken Reaktion auslöst.

- + Die Instrumente sind klar gezeichnet und liegen gut im Blickfeld des Fahrers, auch das Display, in dem viele Funktionen angezeigt werden, befindet sich an übersichtlicher Stelle. Die vier Seitenfenster und der Außenspiegel lassen sich elektrisch betätigen bzw. einstellen. Das große Handschuhfach ist beleuchtet. Die Audioanlage mit dem CD-Wechsler ist serienmäßig und lässt sich leicht handhaben, gegen Aufpreis sogar vom Lenkrad aus. Das optional erhältliche Navigationssystem gibt beim Einstellen keine Rätsel auf. Praktisch ist auch die automatische Fahrlicht-Einschaltung, die aber ebenfalls extra kostet. Am Frontscheibenrahmen befinden sich zwei Leselampen.
- Die Einsteller für Klimaanlage, heizbare Heckscheibe und Umluft liegen weit unten, haben winzige Symbole, die man bei eingeschaltetem Fahrlicht kaum mehr erkennen kann. Es gibt außer dem Handschuhfach nur wenige Ablagen. Die Fenster funktionieren nur mit Zündung. Der Kraftaufwand an der Handbremse ist hoch, wenn man am Berg halten muss. Fahrer und Beifahrer müssen sich zum Schließen voll geöffneter Türen weit aus dem Auto lehnen, weil die Griffe dann zu weit weg sind.



Wie die Limousine überzeugt der Twintop mit modernem Innenraumdesign und sauberer Verarbeitung, die Funktionalität besitzt jedoch noch Verbesserungspotential.

Raumangebot vorne*

Note: 2,4

- + Auf den Vordersitzen ist genügend Platz vorhanden, Kopffreiheit und Innenbreite sind groß. Der Fahrersitz lässt sich für Personen bis ca. 1,90 m zurückschieben.

Raumangebot hinten*

Note: 4,7

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

Komfort

Note 2,4

Federung

Note: 2,6

Die Fahrwerksabstimmung tendiert zu weich, die Unebenheiten werden meist komfortabel abgefedert. Nur bei sehr kurzen Bodenwellen gerät die Vorderachse leicht ins Trampeln und bei schnellem Autobahntempo schwingt die Karosserie etwas stark auf und ab. Es gibt aber gegen Aufpreis ein härteres Sportfahrwerk. Auch ist das IDSPlus-Fahrwerk zu haben, mit elektronischer Dämpferregelung.

Sitze

Note: 2,2

- + Die Vordersitze sind straff gefedert und körpergerecht geformt, bieten wirksam Unterstützung im Rücken, die durch eine einstellbare Lendenwirbelstütze noch verstärkt werden kann. Die seitli-

chen Wülste sorgen dafür, dass man auch in Kurven fest sitzt. Fahrer- und Beifahrersitz sind höhenstellbar, wobei sich beim Einstellen auch die Neigung ändert. Auch die beiden hinteren Sitze sind angenehm straff gefedert und recht gut konturiert, die fast senkrechte Lehne zwingt aber zu sehr aufrechtem Sitzen.

- Die Sitzflächen der Vordersitze sind zu schräg nach hinten geneigt, wenn sie ganz tief gestellt sind. Gegen Aufpreis gibt es für den Fahrersitz eine Neigungseinstellung. Auch mit ihr ist die Sitzfläche in tiefster Position noch etwas zu schräg.

Innengeräusch

Note: 2,9

Bei geschlossenem Dach ist der Geräuschpegel durchschnittlich, ein Konglomerat aus Windrauschen und Motorbrummen. Bei offenem Verdeck hört man die Gurtbänder flattern.

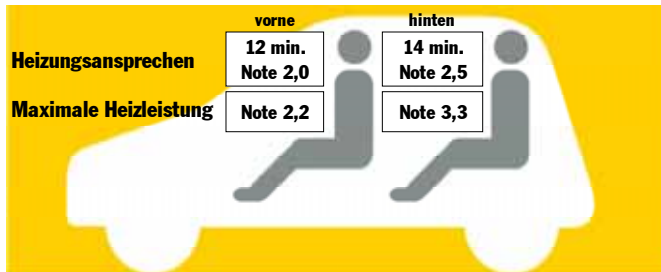
Heizung, Lüftung

Note: 2,3

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

Die Luftverwirbelungen bei geöffnetem Dach sind bis zur Autobahnrichtgeschwindigkeit erträglich, besonders wenn die Seitenscheiben hoch gefahren sind. Gegen Aufpreis ist ein Windschott erhältlich.

- + Die Heizung ist kräftig, bereits nach kurzer Zeit ist die Luft im Innenraum angenehm erwärmt. Die Klimaanlage ist serienmäßig,



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

ebenso der Pollenfilter.

Motor/Antrieb

Note 2,6

Fahrleistungen*

Note: 2,5

Die Fahrleistungen sind passabel, man kann mit dem Opel recht gut im Straßenverkehr mithalten, allerdings muss dazu häufig zurückgeschaltet und der Motor ausgedreht werden.

Laufkultur

Note: 2,0

- + Der Motor läuft in jedem Drehzahlbereich vibrationsarm und kultiviert.

Schaltung

Note: 3,3

Die Vorwärtsgänge lassen sich leicht, jedoch etwas hakelig wechseln, bei schnellem Durchschalten kann auch mal die Synchronisation überfordert sein. Schnelles Einlegen des Rückwärtsganges quitiert das Getriebe mit lautem Krachen.

Getriebeabstufung

Note: 2,5

- + Die fünf Gänge sind recht gut auf die Motorcharakteristik abgestimmt, wenngleich der Drehzahlsprung vom vierten zum fünften Gang kleiner sein könnte.

Fahreigenschaften

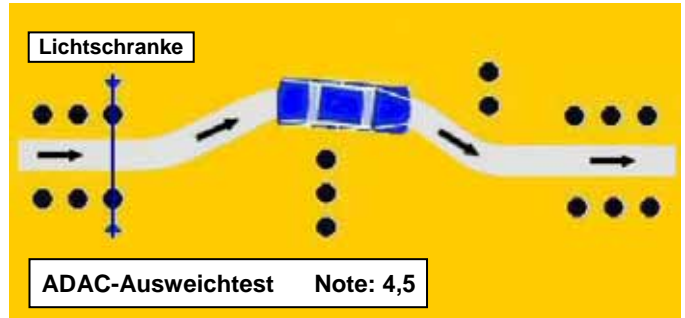
Note 2,4

Fahrstabilität

Note: 3,3

- + Der Wagen ist überwiegend richtungsstabil, neigt aber bei hohem Tempo leicht zum Nachdrängen, wenn Ausgewichen wird. Unebenheiten, wie Längsrillen oder Fahrbahnverwerfungen lassen ihn aber unbeirrt. Die elektronisch gesteuerte Traktionskontrolle sorgt dafür, dass die Antriebsräder auch auf rutschiger Fahrbahn kaum noch durchdrehen, wenn stark beschleunigt wird. Gegen Aufpreis ist eine Reifendruck-Kontrolle erhältlich.
- ADAC-Ausweichtest: Der Wagen untersteuert beim Ausweichen erst. Beim harten Gegenlenken schaukelt er auf und schwenkt so

stark mit dem Heck aus, dass er trotz heftigem Gegenlenken quer zur Fahrtrichtung zum Halten kommt. Von einem regelnden ESP ist erst zu spät etwas zu bemerken.



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: 2,0

- + Die Kurvenlage ist untersteuernd und sicher. Selbst in sehr schnell gefahrenen Kurven reagiert der Wagen gutmütig.

Lenkung*

Note: 2,6

- + Die Lenkung spricht recht schnell an und ist zielgenau. Allerdings vermittelt sie etwas wenig Kontakt zur Fahrbahn. Die Leichtgängigkeit und die direkte Auslegung unterstützen die Handlichkeit. Der Wendekreis könnte jedoch kleiner sein.

Bremse

Note: 1,8

- + 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 1,9

Aktive Sicherheit - Assistenz-Systeme

Note: 2,3

- + Im Opel sind serienmäßig interessante Techniken installiert: Elektronisches Stabilitätsprogramm, Traktionskontrolle, Kurvenbremskontrolle, Bremsassistent, Adaptives Bremslicht, aktives Überrollschutzsystem, automatisches Aktivieren des Warnblinkers und Entriegeln der Türen nach Auslösung von Airbag und Gurtstraffer.

Passive Sicherheit - Insassen

Note: 1,2

- + Der Astra-Twintop basiert auf der Limousine. 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, griffgerechten Türgriffen lässt sich sehr hohe Zugkraft aufbringen. So kann man nach einem Unfall verklemmte Türen öffnen. Vorne sind die Kopfstützen reaktiv und für Personen bis ca. 1,85 m Größe ausgelegt. Hinten sind sie niedriger, reichen aber für die vom Platz möglichen Körpergrößen. Stabile Stahlbügel hinter den Kopfstützen schützen die Insassen bei einem Überschlag.

Kindersicherheit

Note: 1,7

- + Auf den Rücksitzen lassen sich zwei Kindersitz-Systeme stabil unterbringen, denn Gurtlänge,- Geometrie und Sitzkontur sind optimal. Auch Befestigen mit einem Isofix-System ist möglich, kostet aber extra.
- Aus räumlichen Gründen ist das Unterbringen von Kindersitzen auf der Rückbank beschwerlich. Der Beifahrer-Airbag ist nicht abschaltbar. Es dürfen hier nur spezielle Opel-Kindersitze befestigt werden, die per Transponder die Airbags deaktivieren.

Fußgängerschutz

Note: 4,0

- Beim simulierten Fußgängerunfall nach EuroNCAP schneidet der Astra mit einem von vier möglichen Sternen schwach ab.

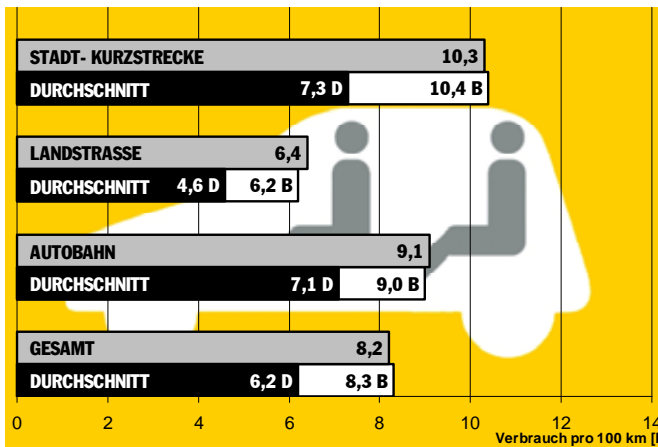
Verbrauch/Umwelt

Note 2,7

Verbrauch*

Note: 4,5

- Der Verbrauch ist hoch, im Durchschnitt sind es 8,2 l Super auf 100 km. Im einzelnen pro 100 km 10,3 l innerorts, 6,4 l außerorts und 9,1 l auf der Autobahn.



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

Abgas

Note: 0,9

- + Die Schadstoffanteile im Abgas sind sehr gering.

Wirtschaftlichkeit*

Note 4,1

Betriebskosten

Note: 4,3

- Obwohl sich der Verbrauch des offenen Astras noch in einem durchschnittlichen Bereich bewegt, erhält er aufgrund der teureren Preise für Superkraftstoff eine schlechte Note bei den Betriebskosten.

Werkstatt- und Reifenkosten

Note: 3,5

- Der Opel besitzt zwar eine fahrabhängige Serviceanzeige, muss jedoch spätestens nach 30.000 km oder alle 12 Monate zum Service in die Werkstatt. Das jährliche Intervall bedeutet - vor allem für den Normal- oder Wenigfahrer - relativ kurze Inspektionsabstände und somit mehr Werkstattaufenthalte. Der Zahnriemen ist nach 150.000 km oder spätestens nach 10 Jahren auszutauschen.
- + Opel spendiert dem Astra Twintop nach eigenen Angaben langlebige Verschleißteile und gewährt zudem eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

Wertstabilität

Note: 2,4

- + Bereits das Vorgängermodell mit Stoffdach war relativ wertstabil. Das neue Modell mit dem modernen Blechdach wird da sicherlich keine Ausnahme machen.

Kosten für Neuanschaffung

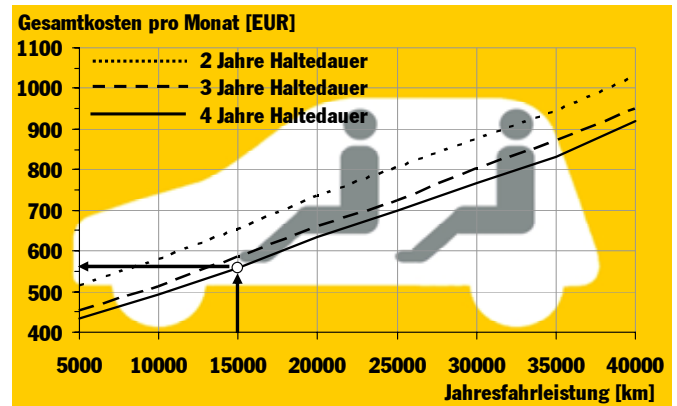
Note: 4,9

- Ein Schnäppchen ist er nicht, denn 25.400 € sind kein Pappenstiel. Immerhin ist das neue Cabrio bereits serienmäßig mit allem Wichtigen ausgestattet.

Fixkosten

Note: 2,6

- Den höheren Betriebskosten stehen dem Benziner andererseits niedrigere fixe Ausgaben für die Steuer gegenüber. Auch die Typklasseneinstufung in die Haftpflichtversicherung ist günstig.
- Gegen eine sehr gute Benotung sprechen jedoch die verhältnismäßig hohen Typklassen in der Voll- und vor allem Teilkaskoversicherung.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Autokosten (Beispiel: 557 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

Die Motorvarianten

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.6 Twinp.	1.8	2.0 Turbo	2.0 Turbo	1.9 CDTI
Aufbau/Türen	CA/2	CA/2	CA/2	CA/2	CA/2
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1598	4/1796	4/1998	4/1998	4/1910
Leistung [kW(PS)]	77(105)	103(140)	125(170)	147(200)	110(150)
Max.Drehmoment [Nm]bei U/min	150/3900	175/3800	250/1950	262/4200	320/2000
0-100 km/h[s]	14,1	11,4	9,5	8,9	10,2
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	186	209	224	237	213
Verbrauch pro 100 km [l]	7,2S	8,2S	9,7S	10,0S	6,2D
Versicherungsklassen KH/VK/TK	14/19/23	14/19/23	16/22/24	16/22/24	16/22/24
Steuerbefreiung [Euro](Monate)	-	-	-	-	-
Monatliche Gesamt-Kosten[Euro]	519	557	621	659	554
Grundpreis[Euro]	23650	25400	27265	29945	28150

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	1796 ccm
Leistung	103 kW (140 PS)
bei	6300 U/min
Maximales Drehmoment	175 Nm
bei	3800 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	205/55R16
Reifengröße (Testwagen)	205/55R16V
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,25 m/11,15 m
Höchstgeschwindigkeit	209 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	11,4 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3. Gang)	6,7 s
Bremsweg aus 100 km/h	37,5 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	8,2 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	10,3/6,4/9,1 l
CO ₂ -Ausstoß	192 g/km
Innengeräusch 130 km/h	70 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4476 mm/1831 mm/1414 mm
Leergewicht/Zuladung	1520 kg/350 kg
Kofferraumvolumen	400 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/1200 kg
Dachlast	-
Tankinhalt	52 l
Reichweite	630 km
Allgemeine Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte *kursiv*

Kosten

Monatliche Betriebskosten	144 Euro
Monatliche Werkstattkosten	50 Euro
Monatliche Fixkosten	94 Euro
Monatlicher Wertverlust	269 Euro
Monatliche Gesamtkosten	557 Euro
(vierjährige Haltung, 15000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	14/19/23
Grundpreis	25400 Euro

Ausstattung

Technik

Antriebsschlupf-Regelung	Serie
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Bremsassistent	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	980 Euro°
Parkhilfe, elektronisch	340 Euro°
Reifendruckkontrolle	190 Euro
Reserverad, vollwertig	nicht erhältlich
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	980 Euro°

Innen

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	nicht erhältlich
Audioanlage	Serie
Dreipunktgurt hinten, mitte	nicht erhältlich
Fahrsitz, höhen-/neigungseinstellbar (Höhe)	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Isofix-Kindersicherungssystem	Serie
Klimaanlage/-automatik	Serie/200 Euro
Kopfstützen hinten	Serie
Lenkrad, höhen-/längseinstellbar	Serie
Navigationssystem	960 Euro°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	nicht erhältlich
Skisack/Durchladelupe (Luke)	Serie

Außen

Außenspiegel, beheizbar	Serie
Außenspiegel, elektrisch einstellbar	Serie
Lackierung Metallic	430 Euro

°im Testwagen vorhanden

Testzeugnis

Technik/Umwelt(Testergebnis)2,5

Karosserie/Kofferraum	2,9
Verarbeitung	2,6
Sicht	2,7
Ein-/Ausstieg	3,3
Kofferraum-Volumen*	2,8
Kofferraum-Zugänglichkeit	4,2
Kofferraum-Variabilität	1,8
Innenraum	3,0
Bedienung	2,7
Raumangebot vorne*	2,4
Raumangebot hinten*	4,7
Innenraum-Variabilität	4,0
Komfort	2,4
Federung	2,6
Sitze	2,2
Innengeräusch	2,9
Heizung, Lüftung	2,3
Motor/Antrieb	2,6
Fahrleistungen*	2,5
Laufkultur	2,0
Schaltung	3,3
Getriebeabstufung	2,5
Fahreigenschaften	2,4
Fahrstabilität	3,3
Kurvenverhalten	2,0
Lenkung*	2,6
Bremse	1,8
Sicherheit	1,9
Aktive Sicherheit - Assistenz-Systeme	2,3
Passive Sicherheit - Insassen	1,2
Kindersicherheit	1,7
Fußgängerschutz	4,0
Umwelt	2,7
Verbrauch*	4,5
Abgas	0,9
Wirtschaftlichkeit*	4,1
Betriebskosten*	4,3
Werkstatt-/Reifenkosten*	3,5
Wertstabilität*	2,4
Kosten für Neuanschaffung*	4,9
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 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 Juli 2006