

Ford Fiesta 1.6 TDCi Trend

Fünftüriger Kleinwagen mit Schrägheck (66 kW / 90 PS)

ADAC Testergebnis

Note 2,5

Nach der neuerlichen Überarbeitung zeigt sich der sympathische, seit vielen Jahren etablierte Kleinwagen in allem noch ein bisschen perfekter und ausgefeilter. Das elektronische Stabilitätssystem (ESP) ist in dieser Motorisierung gegen Aufpreis zu haben. Der 1,6 l Dieselmotor ist kräftig, läuft jedoch recht rau; der Verbrauch ist erfreulich niedrig. Mit dem kleineren 1,4 Liter Dieselmotor gibt es ein automatisiertes Schaltgetriebe, das recht gut funktioniert und den Vorteil hat, dass sich der Verbrauch gegenüber anderen Automatiksystemen nicht erhöht (dann aber kein ESP). Fazit: Ein überwiegend ausgereifter Kleinwagen, mit vielen positiven Eigenschaften. Nicht nur für die Kurzstrecke, sondern auch auf längeren Reisen ein angenehmer Gefährte. **Karosserievarianten:** Dreitürer. **Konkurrenten:** Fiat Punto, Opel Corsa, Renault Clio, VW Polo.

- + übersichtlich und handlich
- + vorn bequemer Zustieg und viel Platz
- + sichere Straßenlage
- + niedriger Verbrauch
- Kofferraum und Tank nur mit Schlüssel zu öffnen
- unpraktischer Wischerhebel
- ESP kostet Aufpreis
- kein Partikelfilter
- kein Isofix



Karosserie/Kofferraum

Note 2,8

Verarbeitung

Note: 2,8

- + Qualitätsanmutung und Finish der Karosserie machen insgesamt einen recht guten Eindruck. Das gilt auch für den Innenraum, mit den passgenauen Kunststoffelementen und den sauber gearbeiteten Sitzen.
- Der Motorraum ist unten offen - das erhöht den Luftwiderstand und damit auch den Verbrauch, auch kann ungehindert Straßenschmutz eindringen. Die Türausschnitte sind nur lackiert und ver-

kratzen so leicht, es fehlen Dichtungen gegen Verschmutzen von außen. Der Tankdeckel muss umständlich mit dem Zündschlüssel aufgeschlossen werden. Der Kofferraum lässt sich von außen nicht ohne Schlüssel öffnen; das Reserverad ist sehr schlecht zugänglich. Die Sicherungen sind hinter dem Handschuhfach versteckt. Auswechseln der Scheinwerferlampen ist ziemlich aufwändig.

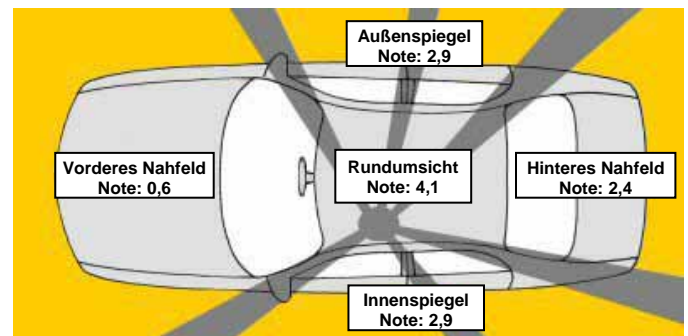
Sicht

Note: 2,8

Gegen Aufpreis ist eine elektrische Frontscheibenheizung erhältlich; die bei Dunkelheit durch die Scheinwerfer entgegenkommender Autos hervorgerufenen Lichtreflexe können als störend empfunden werden.



Sicht nach schräg hinten wird durch die breiten C-Säulen stark eingeschränkt.



Die Rundumsicht-Note informiert, wie stark die Fensterposten und Kopfstützen die Sicht des Fahrers einschränken. Bei den Innen- und Außenspiegeln werden deren Sichtfelder aus dem Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem Fahrzeug erkennt.

- + Der Fahrer hat eine sehr gute Übersicht nach vorn. Die hinteren Kopfstützen lassen sich in der Lehne versenken und stören dann beim rückwärts Einparken kaum noch. Gegen Aufpreis ist hinten eine akustische Einparkhilfe erhältlich. Die Außenspiegel sind gegen Aufpreis beheizbar.
- Die C-Säulen sind verhältnismäßig breit, das stört bei Blick nach schräg hinten. Insgesamt ist das Ergebnis der ADAC Rundumsichtmessung nur ausreichend. Xenon-Scheinwerfer sind nicht erhältlich.

Ein-/Ausstieg

Note: 2,6

- + Vorne steigt man relativ bequem, hinten durchschnittlich ein und aus. Die Zentralverriegelung hat eine Fernbedienung.
- Die drei Tasten der Fernbedienung verwechselt man zu leicht, außerdem entriegeln die Beifahrer- und die Hintertüren erst nach mehrmaliger Betätigung. Die Aufhalter der Türen sind zu schwach, um an Steigungen geöffnete Türen halten zu können.

Kofferraum-Volumen*

Note: 2,6

Der Kofferraum ist mit 280 l durchschnittlich groß. Wenn die Sitzbank vorgeklappt ist, erhöht sich die Kapazität auf 580 l (gemessen bis zur unteren Fensterkante).



Mit 280 l Volumen ist der Kofferraum von klassenüblicher Größe und übertrifft damit die Konkurrenten Opel Corsa (235 l) oder VW Polo (255 l).

Kofferraum-Zugänglichkeit

Note: 2,9

- + Die Heckklappe öffnet weit genug, der Kofferraum lässt sich leicht beladen.
- Die Entriegelung der Heckklappe ist nur mit dem Zündschlüssel oder einem Schalter am Armaturenbrett möglich. Beim Anheben macht man sich leicht die Finger schmutzig. Die innere Bordwand ist recht hoch und erfordert mühevolleres Anheben des Gepäcks beim Ausladen. Wenn die Rücksitzbank vorgeklappt ist, stört am Boden eine Stufe und auf dem glatten Blech der umgeklappten Lehne hat das Gepäck keinen Halt.

Kofferraum-Variabilität

Note: 3,3

Die klappbare Rücksitzbank hat eine asymmetrisch geteilte Lehne. Die Sitzfläche dagegen besteht aus einem Stück.

- Für kleine Utensilien fehlen Ablagefächer.

Innenraum

Note 2,8

Bedienung

Note: 3,0

- + Größtenteils ist die Bedienung einfach, nicht immer aber funktional. Vorderfenster lassen sich elektrisch betätigen, hinten muss man sich jedoch mit konventioneller Kurbeltechnik begnügen. Das Lenkrad ist neigungs-, leider aber nicht längseinstellbar. Gegen Aufpreis ist ein Navigationssystem erhältlich. Nebelscheinwerfer kosten ebenfalls extra, auch ist ein automatisch zuschaltendes Fahrlicht zu haben. Die Kontrollleuchten sind deutlich. Tacho und Drehzahlmesser können gut abgelesen werden. Das Handschuh-



Einige Details machen die Bedienung des Fiesta gewöhnungsbedürftig.

fach ist groß, jedoch unbeleuchtet.

- Die Bedienung der Wischer ist wenig praktisch und erfordert bei jeder Betätigung vom Fahrer Überlegung. Die Einsteller für die Heizung liegen zu weit unten im Fußraum. Zu leicht tritt man gleichzeitig auf zwei Pedale, weil die Abstände zu gering sind. Der Schalter für die Sitzheizung (Aufpreis) befindet sich schwer auffindbar unten am Sitz. Hinten fehlt eine Innenleuchte. Eine Kraftstoff-Verbrauchsanzeige kostet extra.



Mit Sicherheit nicht die sinnvollste Lösung, um den Schalter für die Sitzheizung zu platzieren.

Raumangebot vorne*

Note: 2,2

- + Auf den vorderen Plätzen sitzt man geräumig, es ist genügend Kopffreiheit und Innenbreite vorhanden. Selbst 1,90 m große Fahrer können sich den Sitz weit genug nach hinten schieben.

Raumangebot hinten*

Note: 3,3

Die Rücksitzbank ist für zwei Insassen ausgeformt, auf kurzen Strecken kann auf dem mittleren Platz eine weitere schmale Person befördert werden (falls eine aufpreispflichtige Kopfstütze vorhanden ist). Mitfahrer bis ca. 1,80 m Größe haben genügend Knie- und Kopffreiheit (Vordersitze für 1,85 m große Personen eingestellt).

Komfort

Note 2,8

Federung

Note: 2,3

- + Die Abstimmung des Fahrwerks ist ein ausgewogener Kompromiss aus nicht zu hart und nicht zu weich. So werden die Unebenheiten meist gut geschluckt und nur bei größeren einzelnen Erhebungen der Fahrbahn werden die Insassen etwas stärker in die Sitze gestauch. Bei Kurvenfahrt hält sich die Karosserieneigung in

Grenzen.

- Beladen schlägt die Hinterachse gelegentlich durch.

Sitze

Note: 3,4

Die Vordersitze sind recht straff gefedert und genügend bequem. Sie bieten passable Körperunterstützung.

- Die Fläche des Fahrersitzes lässt sich einstellen. In unterer Position ist sie aber zu schräg nach hinten geneigt und in oberer zu waagrecht. Eine Abstellfläche für den Kupplungsfuß fehlt. Hinten sitzen Erwachsene in unbequemer Hockhaltung bei wenig Schenkelunterstützung, weil die Sitzfläche zu wenig nach hinten geneigt ist. Es gibt keine Haltegriffe zum Festhalten in Kurven.

Innengeräusch

Note: 3,5

Der Geräuschpegel im Innenraum ist durchschnittlich, das Motorgeräusch stets präsent. Bei sehr hohem Tempo nehmen die Windgeräusche deutlich zu.

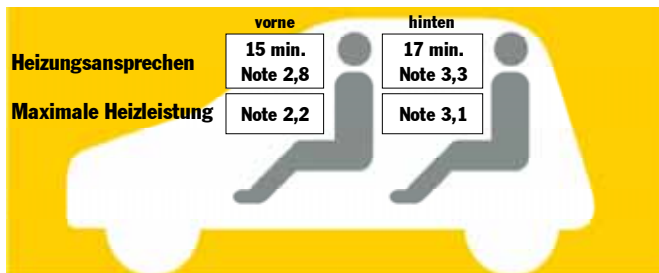
Heizung, Lüftung

Note: 2,5

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

Gegen Aufpreis bekommt man eine manuelle oder vollautomatische Klimaanlage. Im Paket mit einem Audiosystem ist diese erheblich billiger als einzeln.

- + Im vorderen Bereich ist die Heizung kräftig und in der Lage, die Luft innerhalb kurzer Zeit auf angenehme Temperaturen zu erwärmen. Hinten ist die Wirkung durchschnittlich.
- Eine Umluftschaltung ist nur mit Klimaanlage vorhanden (1110 Euro Aufpreis).



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

Motor/Antrieb

Note 2,3

Fahrleistungen*

Note: 1,8

Der kräftigere 1,6-Liter-Dieselmotor mit einer Leistung von 90 PS ist durchzugsstark und verhilft dem Fiesta zu guten Fahrleistungen. Auch ohne Schalten kann in der Wagen zügig bewegt werden; Überholvorgänge und schnelle Autobahnpassagen stellen für ihn kein Problem dar.

Laufkultur

Note: 3,5

Der Dieselmotor ist akustisch als solcher stets zu erkennen, auch wenn er bereits Betriebstemperatur erreicht hat; er klingt ein wenig angestrengt, wenn man ihm Leistung abverlangt.

Schaltung

Note: 2,7

- + Die Vorwärtsgänge sind präzise geführt und lassen sich leicht wechseln.
- Schnelles Einlegen des Rückwärtsganges wird von lautem Krachen begleitet.

Getriebeabstufung

Note: 2,0

- + Das Fünfgang-Getriebe ist der Charakteristik des Motors angepasst. Der kann sein volles Temperament entwickeln und verfügt dennoch über große Drehzahlreserven bei hohem Autobahntempo.

Fahreigenschaften

Note 2,2

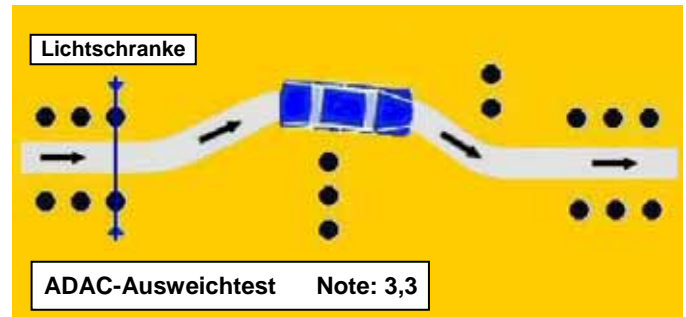
Fahrstabilität

Note: 2,6

Im ADAC Ausweichtest schneidet der Fiesta recht gut ab. Zunächst erscheint der Wagen sehr agil und umsteuert das Pylonen-Hindernis fast spielend, was auch auf die leichtgängige und direkte

Lenkung zurück zu führen ist. Beim Ausweichen und Zurücklenken bricht jedoch das Heck aus; ESP greift hier etwas zu spät ein, so dass es zu hohen Driftwinkeln kommt; Schleudern tritt jedoch nicht auf.

- + Der Fiesta hat einen stabilen Geradeauslauf, das Fahrgefühl ist sicher. Selbst bei Längsrillen und Fahrbahnverwerfungen hält er gut seinen Kurs. Mit dieser Motorisierung ist gegen Aufpreis auch ESP zu haben, das in kritischen Situationen korrigierend eingreift und Schleudern in den meisten Fällen vermeidet.



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: 2,3

- + In Kurven untersteuert der Wagen leicht - ein Verhalten, das auch weniger geübten Fahrern entgegen kommt. Die optionale Stabilitätshilfe kann auch hier helfen, kritische Situationen zu meistern und Schleudern zu vermeiden.

Lenkung*

Note: 2,0

- Der Wendekreis ist mit 10,5 m für die Klasse nur durchschnittlich.
- + Die Lenkung spricht schnell an, ist zielgenau und vermittelt guten Kontakt zur Fahrbahn. Der kleine Wagen ist mit seiner direkten und leichtgängigen Lenkung und den kompakten Abmessungen handlich.

Bremse

Note: 1,8

- + Die kräftige Bremse verzögert den Fiesta zuverlässig - bereits nach 38 m steht der Wagen nach einer Vollbremsung aus 100 km/h (halbe Zuladung, Serienreifen). Das Ansprechverhalten ist gut, ABS sorgt für gute Spurhaltung; der Bremsassistent (nur in Verbindung mit ESP) hilft auch weniger geübten Fahrern, das Potenzial der Bremse voll auszuschöpfen.

Sicherheit

Note 2,4

Aktive Sicherheit - Assistenz-Systeme

Note: 2,6

Mit ESP und dem Bremsassistent (beides gegen Aufpreis) verfügt der Fiesta über die Mindestausstattung an aktiven Sicherheitsfeatures.

- + Die hochgesetzten Rückleuchten sind von nachfolgenden Wagenlenkern gut zu erkennen.

Passive Sicherheit - Insassen

Note: 2,2

- + Beim EuroNCAP-Crashtest schneidet der Fiesta mit vier von fünf möglichen Sternen gut ab. Neben den serienmäßigen Front- und Seitenairbags sind optional durchgehende Kopfairbags erhältlich. Die Kopfstützen reichen vorne in der Höhe für Insassen bis zu einer Größe von 1,75 m und sind durch den geringen Kopfabstand bei einem Heckaufprall gut wirksam. An den sehr stabilen, griffgerechten Türgriffen lässt sich sehr hohe Zugkraft aufbringen. So kann man nach einem Unfall verklemmte Türen öffnen.

- Hinten reicht das Schutzpotenzial der beiden Kopfstützen (dritte gegen Aufpreis) nur für Mitfahrer bis 1,60 m Größe aus. Die Kopfstützen sind recht schmal.

Kindersicherheit

Note: 2,5

- + Die Rücksitzbank eignet sich mit den vorhandenen Gurten zur

Befestigung von zwei Kindersitzen; notfalls kann unter günstigen Umständen auch in der Mitte ein dritter Sitz montiert werden.

- Sehr enttäuschend: Isofix-Halterungen sind nicht erhältlich. Auf dem Beifahrersitz dürfen keine rückwärts gerichteten Kindersitze befestigt werden, weil sich der Frontairbag nicht deaktivieren lässt.

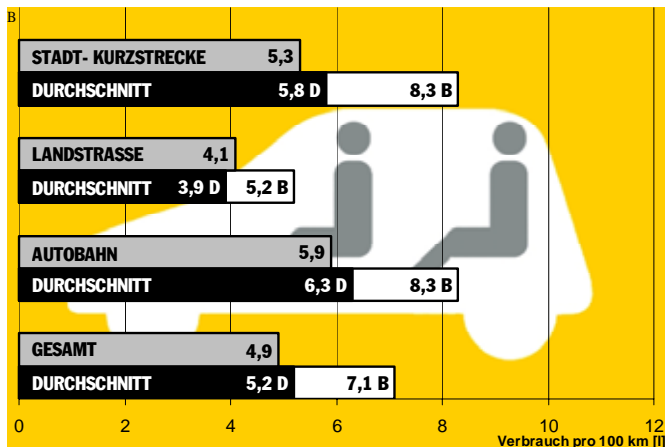
Fußgängerschutz **Note: 3,0**

Beim simulierten Fußgängerunfall (EuroNCAP) schneidet der Wagen mit zwei von vier Sternen durchschnittlich ab.

Verbrauch/Umwelt **Note 1,9**

Verbrauch* **Note: 2,4**

- + Innerorts ist der Verbrauch mit 5,3 l/100 km niedrig. Auch 4,1 l außerorts sind noch recht günstig. Der Verbrauch auf der Autobahn ist mit 5,9 Litern Diesel auf 100 km jedoch nur durchschnittlich. Im Schnitt beträgt der Verbrauch 4,9 l/100 km.



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

Abgas **Note: 1,5**

- + Die Schadstoffanteile im Abgas liegen auf niedrigem Niveau, obgleich der Fiesta noch keinen Diesel-Partikelfilter vorzuweisen hat.

Wirtschaftlichkeit* **Note 3,3**

Betriebskosten **Note: 0,9**

- + Der günstige Verbrauch des weniger teuren Dieselmotors sorgt für niedrigere Betriebskosten.

Werkstatt- und Reifenkosten **Note: 3,0**

Alle 12 Monate oder alle 20.000 Kilometer ist eine kleine Wartung

- alle 40.000 km oder alle zwei Jahre eine Inspektion fällig. Die jährlichen Abstände sind jedoch vor allem für den Normal- oder Wenigfahrer relativ kurz und bringen mehr Werkstattaufenthalte mit sich. Der kleine Dieselmotor besitzt einen Zahnriemen, der allerdings erst nach 200.000 km oder nach 10 Jahren erneuert werden muss. Ford gewährt zwar keine Herstellergarantie, erweitert jedoch die Sachmängelhaftung durch eine zweijährige, sogenannte "Ford Partner Garantie".

- + Die Ausgaben für den Reifenersatz sind niedrig.
- Erhöhte Kosten für Verschleißreparaturen verhindern eine bessere Benotung.

Wertstabilität **Note: 4,1**

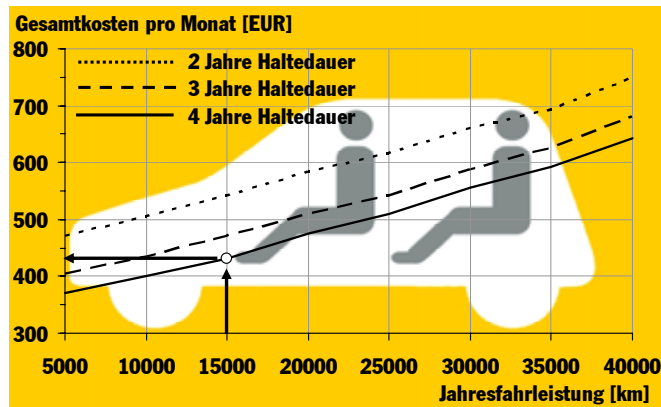
- Die Aussicht auf den bevorstehenden Modellwechsel, welcher sich im Berechnungszeitraum vollziehen wird, sowie der fehlende serienmäßige Rußpartikelfilter lässt nur eine mäßige Restwertprognose zu.

Kosten für Neuanschaffung **Note: 3,5**

Mit über 15.000 Euro ist der Fiesta 1.6 TDCi nicht gerade ein Schnäppchen, liegt aber klassenbezogen im Schnitt.

Fixkosten **Note: 4,9**

- Den niedrigeren Betriebskosten stehen beim Diesel andererseits höhere fixe Ausgaben für die Steuer gegenüber. Zudem sind die Versicherungsbeiträge durch ungünstige Typklasseneinstufungen in der Haftpflicht- und Vollkaskoversicherung dementsprechend teuer.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Autokosten (Beispiel: 432 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

Die Motorvarianten **in der preisgünstigsten Modellversion**

Typ	1.3	1.3	1.4	1.6	1.4 TDCi	1.6 TDCi
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1299	4/1299	4/1388	4/1596	4/1399	4/1560
Leistung [kW(PS)]	44(60)	51(70)	59(80)	74(100)	50(68)	66(90)
Max.Drehmoment [Nm]bei U/min	99/2500	106/2600	124/3500	146/4000	160/2000	204/1750
0-100 km/h[s]	18,3	17,3	13,2	11,0	15,5	11,9
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	152	161	167	183	164	180
Verbrauch pro 100 km [l]	6,6S	6,7S	6,7S	6,9S	5,1D	4,9D
Versicherungsklassen KH/VK/TK	14/16/13	14/16/13	15/17/13	14/18/19	18/19/17	18/19/17
Steuerbefreiung [Euro](Monate)	-	-	-	-	-	-
Monatliche Gesamt-Kosten[Euro]	399	405	410	448	407	432
Grundpreis[Euro]	11450	11975	12475	14500	13725	15575

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

Daten und Messwerte

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro4, 5L
Hubraum	1560 ccm
Leistung	66 kW (90 PS)
bei	4000 U/min
Maximales Drehmoment	204 Nm
bei	1750 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	175/65R14T
Reifengröße (Testwagen)	175/65R14T
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Trommel
Wendekreis links/rechts	10,35 m/10,6 m
Höchstgeschwindigkeit	180 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	11,9 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3. Gang)	7,2 s
Bremsweg aus 100 km/h	38,5 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	4,9 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	5,3/4,1/5,9 l
CO ₂ -Ausstoß	128 g/km
Innengeräusch 130 km/h	73 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	3916 mm/1683 mm/1463 mm
Leergewicht/Zuladung	1150 kg/465 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	280 l/580 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	500 kg/750 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	43 l
Reichweite	875 km
Allgemeine Garantie	2 Jahre "Ford Partner Garantie"
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte *kursiv*

Kosten

Monatliche Betriebskosten	83 Euro
Monatliche Werkstattkosten	39 Euro
Monatliche Fixkosten	110 Euro
Monatlicher Wertverlust	200 Euro
Monatliche Gesamtkosten	432 Euro
(vierjährige Haltung, 15000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/19/17
Grundpreis	15575 Euro

Ausstattung

Technik

ABS	Serie
Antriebsschlupf-Regelung	(im Paket) 495 Euro°
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Bremsassistent (bei ESP)	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	495 Euro°
Parkhilfe, elektronisch	390 Euro°
Reserverad, vollwertig	Serie
Servolenkung	Serie
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	140 Euro°

Innen

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	250 Euro°
Fahrersitz, höhen-/neigungseinstellbar	Serie/nicht erhältlich
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Frontscheibe beheizbar	205 Euro°
Isofix-Kindersicherungssystem	nicht erhältlich
Klimaanlage (Paket mit Audio 950 Euro)	1110 Euro
Klimaautomatik (Paket 1245 Euro)	1405 Euro°
Kopfstützen hinten (Mitte Aufpreis 60 Euro)	Serie
Lenkrad, höhen-/längseinstellbar	Serie/nicht erhältlich
Navigationsystem (Blaupunkt TravelPilot)	1575 Euro
Sitzbezüge, Leder (mit Sitzheizung vorn)	1520 Euro
Zentralverriegelung (mit Fernbedienung)	Serie

Außen

Anhängerkupplung, feststehend	420 Euro
Außenspiegel, elektrisch einstell/beheizbar	185 Euro°
Lackierung Metallic	400 Euro°
Schiebe-Hubdach (Glas)	530 Euro

°im Testwagen vorhanden

Testzeugnis

Technik/Umwelt(Testergebnis)2,5

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

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 August 2006