

Seat Altea FR TDI (Rußpartikelfilter)

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

ADAC Testergebnis

Note 2,2

Das extravagante Mitglied der Seatfamilie: Es fällt durch seine erhöhte Designerkarosserie auf, bietet viel Platz, aber nicht die Vorteile eines variablen Vans. Der 2,0 l-Dieselmotor ist nach kurzer Anfahrtschwäche äußerst kräftig und hat einen Ruß-Partikelfilter. Allerdings ist er nur Mittelmaß, was Verbrauch und Kultiviertheit betrifft. Ein Automatikgetriebe gibt es nicht. Fazit: Eine kompakte, dabei geräumige Limousine, die für vier Personen gleichermaßen guten Sitzkomfort bietet, allerdings mit einem unangenehm harten Sportfahrwerk als Tribut an die weitgehend gute Straßenlage. Nicht billig: 25.990 €. **Karosserievarianten:** mit Bürzelheck unter dem Namen Toledo. **Konkurrenten:** Peugeot 307, Suzuki Liana, VW Golf Plus.

- + solide, erhöhte Karosserie
- + bequemer Zustieg
- + gutes Sitzen, auch hinten
- + funktionelle Bedienung
- + sehr gute Fahrleistungen
- + Ruß-Partikelfilter Serie
- + sehr sicher
- schlechte Rundumsicht
- Innenraum wenig variabel
- Sportfahrwerk zu straff
- hohe Unterhaltskosten



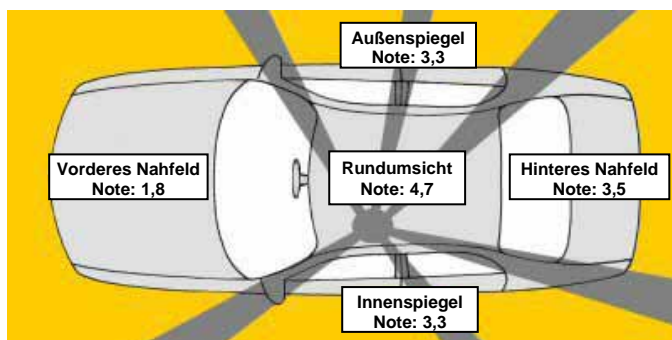
Karosserie/Kofferraum

Note 2,8

Verarbeitung

Note: 2,1

- + Die Karosserie glänzt durch hohe Solidität und tadelloses Finish; die Türen schließen leicht, die Spaltbreiten sind gering und gleichmäßig. Im Innenraum setzt sich der gute Qualitätseindruck fort mit passgenauen, sauber verarbeiteten Kunststoffen. Das Lenkrad ist mit Leder bezogen, der Schalthebel hat einen metallenen Knauf und das Armaturenbrett eine neue sportliche Optik Farbkombination grau und schwarz.
- Die Stoßfänger sind lackiert und verkratzen schnell, die Karosserie-



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.

rieflanken haben keine Leisten, die vor dagegen schlagenden Autotüren schützen. Für Reifenpannen gibt es wahlweise nur schmale Noträder, aber kein vollwertiges Reserverad.

Sicht

Note: 3,3

- Die Karosserie ist wenig übersichtlich, die kurzen Abmessungen lassen sich aber noch erahnen. Akustische Abstandssensoren zum leichteren Einparken sind nicht erhältlich.
- + Die Karosserie ist erhöht, dadurch hat der Fahrer einen guten Überblick auf den umliegenden Verkehr. Die Wischer sind in Ruheposition vollständig versenkt. Nebelscheinwerfer sind serienmäßig, Xenon-Scheinwerfer mit dynamischem Kurvenlicht kosten Aufpreis.
- Beim Abbiegen stören die sehr massiv ausgeführte Rahmen der Windschutzscheibe. Auch seitlich und besonders hinten sind die breiten Fensterposten stark sichtbehindernd. So kann man beim Abbiegen leicht einen Fußgänger oder Radfahrer übersehen. In den seitlichen Wischer-Aussparungen der Windschutzscheibe kann sich im Winter Schnee festsetzen, was die Scheibenwischerfunktion beeinträchtigt.

Ein-/Ausstieg

Note: 2,7

- + Vorn und hinten ist der Zustieg recht bequem, da die Karosserie erhöht ist, die Sitze eine angenehme Höhe haben und sich die großen Türen weit öffnen lassen. Hinderlich sind nur die breiten Schweller, die es dabei zu überwinden gilt und an denen man sich die Hosen schmutzig macht. Auf- und abgesperrt wird mit einer Fernbedienung, mit der sich auch die Türfenster öffnen und schließen lassen. Nach dem Aussteigen bleiben die Scheinwerfer ein Weilchen eingeschaltet und beleuchten den Weg.

Kofferraum-Volumen*

Note: 3,3

Testwagen mit herausnehmbarem Ladeboden für 80 €. Der Kofferraum fasst nur 275 l. Unter dem Boden gibt es bei breiterem Ersatzrad noch ein Staufach mit 50 l. Mit dem schmalen Notrad sind es 105 Liter. Durch Vorklappen der kompletten Rücksitzlehne erhöht sich das Volumen auf 680 l (gemessen bis zur Fensterunterkante). Die erlaubte Zuladung ist mit 510 kg respektabel.



Mit 380 l Volumen ist der Kofferraum von klassenüblicher Größe. Leider bietet der Altea keine variable Sitzbelegung sondern lediglich eine umklappbare Rücksitzlehne.

Kofferraum-Zugänglichkeit

Note: 1,5

- + Die Heckklappe lässt sich sehr leicht öffnen und schließen, die Hände bleiben sauber. Das Einladen des Gepäcks geht mühelos vonstatten, denn die Ladeöffnung ist sehr groß und der Boden nicht zu hoch. Der Kofferraum hat ein zweckmäßiges Format.

Kofferraum-Variabilität

Note: 2,1

- + Die asymmetrisch geteilte Rücksitzlehne lässt sich mit wenigen Handgriffen vorklappen. Durch den gleich hohen Einlegeboden ist der Kofferraum anschließend vollständig eben. Am Boden befindet sich ein praktisches Netz und seitlich gibt es weitere Ablagen. Das Staufach unter dem Einlegeboden ist mit dem breiteren Notrad schlecht zu nutzen, weil wenig Platz bleibt. Unter der Hutablage befindet sich eine Ablage, in die gut Warndreieck und Verbandkasten passen. Für längere Gegenstände, wie Ski, kann unter Beibehaltung der beiden Außenplätze das Lehnen-Mittelteil vorgeklappt werden. Die Heckklappe verriegelt sich, wenn das Auto anfährt.

Innenraum

Note 2,2

Bedienung

Note: 2,4



Im Gegensatz zur äußeren Erscheinung des Altea wirkt der Innenraum trist. Dafür entschädigt der Fahrerplatz mit weitgehender Funktionalität.

- + Ergonomie und Bedienung geben keine Rätsel auf, Funktionsebenen sind klar getrennt, Tasten und Schalter bis auf die der Klimautomatik gut zu betätigen. Die Türfenster funktionieren elektrisch, mit Antippmöglichkeit. Das Audiosystem ist serienmäßig, gegen Aufpreis gibt es auch ein Navigationssystem. Praktisch ist die Außentemperatur-Anzeige, wenn Glätte droht. Der hintere Scheibenwischer schaltet sich bei Rückwärtsfahrt automatisch ein. Es gibt genügend, zum Teil praktische Anlagen, leider aber keine Halter für große Wasserflaschen.

- Das Lenkrad lässt sich in Höhe und Reichweite einstellen, ist jedoch zu flach. Der Hupknopf reicht nicht bis zum Lenkradkranz; in den Speichen sind zweckentfremdet andere Funktionen untergebracht. Bei eingeschaltetem Fahrlicht sieht man die Zahlen der Instrumente nur noch schwach. Das Handschuhfach ist unbeleuchtet. Fahrer und Beifahrer müssen sich zum Schließen der Türen weit aus dem Auto lehnen, weil die Griffe zu weit weg sind.



Weiß unterlegte Instrumente sollen Sportlichkeit vermitteln. Dies geht jedoch zu lasten der Erkennbarkeit.

Raumangebot vorne*

Note: 1,5

- + Vorn hat man sehr viel Platz - die lichte Höhe und die Breite sind sehr groß. Der Fahrersitz lässt sich für Personen bis fast 1,95 m Größe zurückschieben.

Raumangebot hinten*

Note: 2,9

- Auch hinten ist durch üppige Breite und Höhe genügend Platz vorhanden. Mitfahrer über 1,85 m Größe haben Kniekontakt zu den vorderen Lehnen (Vordersitze für 1,85 m große Personen eingestellt).
- Obwohl die Innenbreite verhältnismäßig groß ist sitzen drei Personen sehr beengt.

Komfort

Note 2,5

Federung

Note: 2,9

Das Fahrwerk ist für ein Fahrzeug diesen Genres zu straff abgestimmt. Die Unebenheiten werden oft hart und ruppig sowie wenig gefiltert auf die Insassen übertragen. Die Seitenneigung der Karosserie in Kurven ist aber angenehm gering, das gilt auch für die Wankbewegungen bei schnellen Richtungswechseln, die gut gedämpft sind.

Sitze

Note: 1,5

- + Die großen Sportsitze bieten hohen Federungskomfort und sehr guten Seitenhalt. Sie sind in der Höhe einstellbar und haben eine in der Intensität variierbare Lendenwirbelstütze (leider nicht in der Höhe). Die Rücksitzbank ist vor allem für zwei Personen gedacht und entsprechend ausgeformt. Durch den großen Abstand der Sitzfläche vom Boden werden auch bei großen Mitfahrern die

Oberschenkel sehr gut unterstützt. Die hohen Lehnen lassen sich in der Neigung einstellen.

Innengeräusch

Note: 2,6

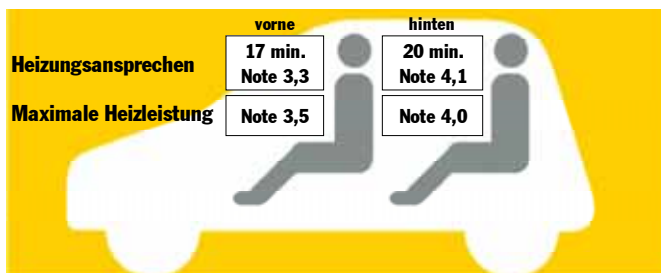
Der Geräuschpegel ist durchschnittlich - der Dieselmotor bleibt akustisch stets präsent, die Windgeräusche bei hohem Tempo halten sich in Grenzen.

Heizung, Lüftung

Note: 3,1

(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer) Im vorderen Bereich reicht die Heizwirkung noch aus, hinten ist sie jedoch zu schwach.

- + Die automatische Klimaanlage ist serienmäßig. Die Temperatur lässt sich links und rechts unabhängig einstellen. Ein Pollenfilter für Allergiker ist vorhanden.
- Die Luftmenge lässt sich nicht individuell regeln. Bei Sommerwetter erscheint die Durchlüftung etwas schwach.



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

Motor/Antrieb

Note 1,5

Fahrleistungen*

Note: 1,1

- + Nach Überwinden einer kleinen Anfahrtschwäche zieht der Motor stark durch und verhilft dem Seat Altea zu sehr guten Fahrleistungen. Die hohe Durchzugskraft erlaubt schaltfaules Fahren.

Laufkultur

Note: 3,0

Der Motor läuft nicht besonders kultiviert, manchmal sogar etwas rau.

Schaltung

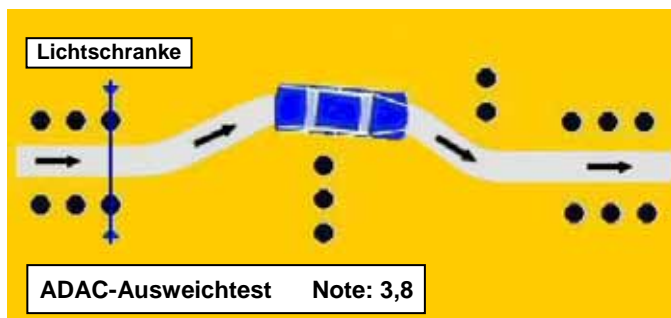
Note: 1,3

- + Die Vorwärtsgänge lassen sich leicht und präzise geführt schalten. Auch das Einlegen des Rückwärtsganges bereitet keine Probleme.

Getriebeabstufung

Note: 1,0

- + Die Abstufungen des Sechs-Gang-Getriebes passen sehr gut zur Charakteristik des Motors. Bei jedem Tempo und bei jeder Drehzahl steht die optimale Übersetzung parat, um möglichst sparsam zu fahren oder das volle Temperament des Motors in Vortrieb umzusetzen. Trotzdem ist auch bei hohem Autobahntempo das Drehzahlniveau moderat.



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.

Fahreigenschaften

Note 2,0

Fahrstabilität

Note: 3,0

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

- + Die Richtungsstabilität ist selbst bei hohem Tempo gut. Bei weniger griffiger Fahrbahn reagiert die elektronisch gesteuerte Traktionskontrolle schnell genug und verhindert Durchrutschen der Antriebsräder.

Kurvenverhalten

Note: 1,3

- + Die Kurvenlage ist sehr sicher, leicht untersteuernd, die möglichen Tempi sind hoch. Wird bei hohem Tempo sehr schnell eingelenkt tendiert das Heck zum Ausbrechen, was aber Dank kräftig einsetzendem ESP meist harmlos bleibt.

Lenkung*

Note: 2,2

- + Die Lenkung spricht recht gut an und ist genügend zielgenau. Sie vermittelt guten Kontakt zur Fahrbahn. Die Leichtgängigkeit sorgt für Handlichkeit, obwohl Übersetzung und Wendekreis durchschnittlich sind.

Bremse

Note: 1,5

- + Die Bremse spricht schnell an und lässt sich fein dosieren. Bei Vollbremsungen aus 100 km/h werden bis zum Stillstand nur 37 m benötigt (Mittel aus 10 Messungen, halbe Zuladung, Serienreifen).

Sicherheit

Note 2,0

Aktive Sicherheit - Assistenz-Systeme

Note: 2,7

Das Fahrzeug ist serienmäßig mit dem elektronischen Stabilitätsprogramm ESP ausgestattet. Zudem gibt es eine "Driver Steering Recommendation". Dieses System teilt dem Fahrer in instabilen Situationen durch kleine Lenkimpulse mit, in welche Richtung er korrigieren soll. Optional sind Bi-Xenon-Scheinwerfer mit dynamischem Kurvenlicht erhältlich.

Passive Sicherheit - Insassen

Note: 1,4

- + Beim EuroNCAP-Front- und Seitencrash gibt es die höchsten Punktzahlen. Das bedeutet alle fünf möglichen Sterne. Die Kopfstützen der Vordersitze sind hoch, reichen auch noch für ca. 1,90 m große Personen. Durch den knappen Abstand zu den Köpfen können sie optimal wirken. An den sehr stabilen, griffgerechten Türgriffen lässt sich sehr hohe Zugkraft aufbringen. So kann man nach einem Unfall verklemmte Türen gut öffnen.
- Hinten gibt es keine Seatbelt-Reminder. Außerdem sind dort die Kopfstützen zu niedrig, reichen optimal nur noch für ca. 1,65 m große Mitfahrer.

Kindersicherheit

Note: 2,1

Die Gurtanordnung auf den Rücksitzplätzen ist nicht für alle Kinderrückhaltesysteme ideal, besser eignet sich für Befestigung mit dem Isofix-System. Der Sitzplatz in der Mitte ist zudem ungünstig ausgeformt.

- + Der rechte Front-Airbag kann mit dem Zündschlüssel deaktiviert werden. Dann dürfen auf dem Beifahrersitz auch rückwärts gerichtete Kindersitze befestigt werden. Alle Fensterheber haben einen zuverlässig funktionierenden Einklemmschutz.
- Die Rückbankmitte ist für Kindersitze wegen der ungünstigen Formgebung wenig geeignet.

Fußgängerschutz

Note: 2,0

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

nen. Mit Grund für das positive Ergebnis ist, dass es keine vorstehenden Scheibenwischer gibt, da diese in den Fensterpfosten versteckt sind.

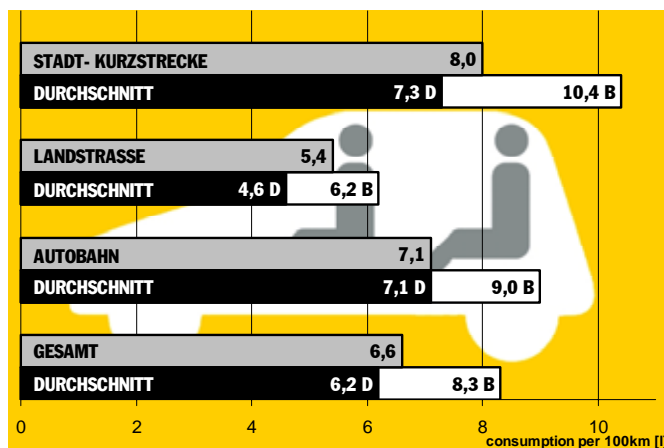
Verbrauch/Umwelt

Note 2,6

Verbrauch*

Note: 3,7

Die Verbräuche sind erhöht: Innerorts 8,0 l, außerorts 5,4 l und auf der Autobahn 7,1 l Diesel auf 100 km. Daraus errechnet sich ein Durchschnittswert von 6,6 Liter.



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

Abgas

Note: 1,5

+ Die Schadstoffanteile im Abgas sind sehr gering. Ein Filter sorgt dafür, dass kaum noch gesundheitsgefährdende Rußpartikel in die Umwelt gelangen.

Wirtschaftlichkeit*

Note 4,3

Betriebskosten

Note: 2,1

Alles andere als ein Spritsparkönig: Trotzdem verhelfen dem Altea TDI die niedrigeren Preise für den Dieselmotor noch zu einer guten Benotung der Betriebskosten.

Werkstatt- und Reifenkosten

Note: 5,5

Der Altea FR TDI besitzt einen Zahnriemen, der nach 120.000 km erneuert werden muss. Der Rußpartikelfilter ist wartungsfrei und gemäß Hersteller auf die Lebensdauer des Fahrzeugs ausgelegt.

+ Die Preise für die Werkstattstundensätze bewegen sich noch auf

relativ niedrigem Niveau. Seit Januar 2005 gewährt auch Seat eine zweijährige Neuwagengarantie ohne Kilometerbegrenzung.

– Alle 15.000 km bzw. alle 12 Monate ist ein Service fällig. Dies bedeutet relativ kurze Inspektionsabstände und somit mehr Werkstattaufenthalte. Erhöhte Kosten für Verschleißreparaturen sowie Reifenersatz verhindern eine bessere Benotung.

Wertstabilität

Note: 2,0

+ Dem Altea mit dem modernen Dieselmotor und Rußpartikelfilter kann eine gute Wertstabilität zugesprochen werden.

Kosten für Neuanschaffung

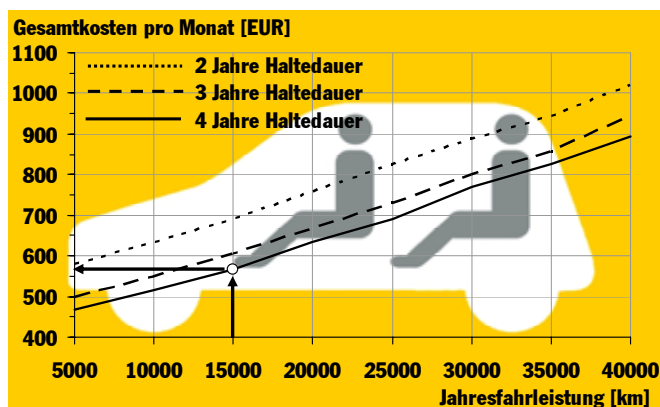
Note: 5,0

– Dafür reiht sich der Seat bei den Anschaffungskosten mit knapp 26.000 Euro im hinteren Teil der Klassen- und Notenskala ein.

Fixkosten

Note: 5,5

– Auch bei den fixen Kosten ist ein tiefer Griff in die Geldbörse erforderlich: Durch die durchwegs ungünstig hohen Typklasseneinstufungen in der Versicherung müssen dementsprechend hohe Beiträge gezahlt werden.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Autokosten (Beispiel: 567 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

Die Motorvarianten

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.6 16V	2.0 FSI	2.0T FSI	1.9 TDI	2.0 TDI	FR TDI
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1595	4/1984	4/1984	4/1896	4/1968	4/1986
Leistung [kW(PS)]	75(102)	110(150)	147(200)	77(105)	103(140)	125(170)
Max.Drehmoment [Nm]bei U/min	148/3800	200/3500	200/3500	250/1900	320/1750	350/1800
0-100 km/h[s]	12,8	9,6	n,b	12,3	9,9	8,6
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	181	206	n.b	183	201	208
Verbrauch pro 100 km [l]	8,1S	8,3SP	k.A.	5,7D	6,2D	6,6D
Versicherungsklassen KH/VK/TK	13/15/17	15/17/18	n.b	16/18/20	17/20/22	18/23/24
Steuerbefreiung [Euro](Monate)	-	-	-	-	-	-
Monatliche Gesamt-Kosten[Euro]	482	540	k.A.	468	496	575
Grundpreis[Euro]	17290	19590	24990	19765	21665	25990

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	1986 ccm
Leistung	125 kW (170 PS)
bei	4200 U/min
Maximales Drehmoment	350 Nm
bei	1800 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	225/45R17
Reifengröße (Testwagen)	225/45R17Y
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	10,75 m/10,8 m
Höchstgeschwindigkeit	208 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,6 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3. Gang)	4,9 s
Bremsweg aus 100 km/h	37 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	6,6 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	8,0/5,4/7,1 l
CO ₂ -Ausstoß	174 g/km
Innengeräusch 130 km/h	70 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4325 mm/1786 mm/1568 mm
Leergewicht/Zuladung	1530 kg/511 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	275 l/680 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	n.b. /1400 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	55 l
Reichweite	830 km
Allgemeine Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte *kursiv*

Kosten

Monatliche Betriebskosten	109 Euro
Monatliche Werkstattkosten	64 Euro
Monatliche Fixkosten	129 Euro
Monatlicher Wertverlust	265 Euro
Monatliche Gesamtkosten	567 Euro
(vierjährige Haltung, 15000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/23/24
Grundpreis	25990 Euro

Ausstattung

Technik

Antriebsschlupf-Regelung	Serie
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Bremsassistent	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	985 Euro°
Parkhilfe, elektronisch	nicht erhältlich
Reifendruckkontrolle	Serie
Reserverad, vollwertig	nicht erhältlich
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	985 Euro°

Innen

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Audioanlage	Serie
Dreipunktgurt hinten, mitte	Serie
Fahrsitz, höhen-/neigungseinstellbar	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Isofix-Kindersicherungssystem	Serie
Klimaautomatik	Serie
Kopfstützen hinten	Serie
Lenkrad, höhen-/längseinstellbar	Serie
Navigationssystem	ab 1100 Euro°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie
Skisack/Durchladeluke	Serie

Außen

Außenspiegel, elektrisch einstell-/beheizbar	Serie
Lackierung Metallic	420 Euro°
Schiebe-Hubdach	790 Euro

°im Testwagen vorhanden

Testzeugnis

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