

VW Golf Plus 2.0 TDI Comfortline (Rußpartikelfilter)

Fünftürige Schräghecklimousine der unteren Mittelklasse (103 kW / 140 PS)

ADAC Testergebnis

Note 2,0

Der Golf Plus hat ein höheres Dach als die Normalversion und ist dadurch geräumiger. Außerdem steigt man bequemer ein. Er ist perfekt verarbeitet und bietet hohe aktive und passive Sicherheit. Der 2,0 I-Diesel-Motor (103 kW) ist ein alter Bekannter aus der VW-Schublade und zeichnet sich durch guten Durchzug aus. Was den Verbrauch anbelangt, liegt er "nur" im Mittelfeld. Das liegt an der hohen Karosserie und dem hohen Gewicht. Das größte Manko aber ist, dass er rau und brummig läuft wie kein anderer. Endlich aber hat er einen Partikel-Rußfilter. Fazit: ein interessantes Angebot für Leute, denen der Golf zu klein und der Touran zu groß ist.

Ziemlich teuer: 24.750 € **Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** Seat Altea.

- + hohe Qualität
- + gute Übersicht
- + bequemer Zustieg
- + viel Platz für 4 Personen
- + funktionelle Bedienung
- + sehr sicher
- + dichtes Händlernetz
- rauher, brummiger Motorlauf
- hoher Anschaffungspreis
- teurer Unterhalt



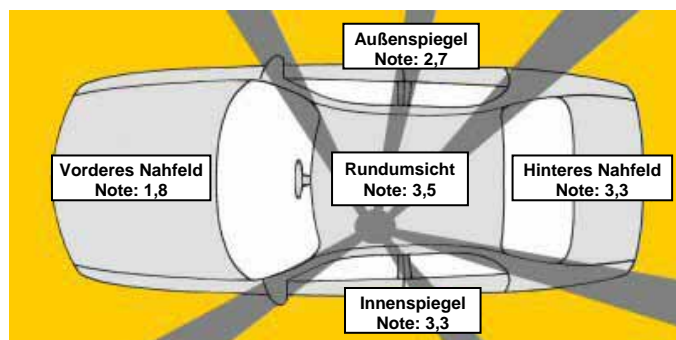
Karosserie/Kofferraum

Note 2,3

Verarbeitung

Note: 1,7

- + Die Karosserie gefällt durch hohe Solidität und tadelloses Finish. Türen schließen leicht, Spaltbreiten sind schmal und gleichmäßig. Im Innenraum setzt sich der gute Qualitätseindruck mit passgenauen, hochwertigen Kunststoffen und sauber verarbeiteten Stoffen fort. Auf dem Dach sind 75 kg Gepäck erlaubt. Für 56 € gibt es ein richtiges Reserverad mit Stahl-, für 210 € mit Leichtmetallfelge.
- Die Nebelscheinwerfer und Rückstrahler sind an bruchgefährdeter Stelle untergebracht.



Die Rundumsicht-Note informiert, wie stark die Fensterpfosten 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.

Sicht

Note: 2,9

Die Rundumsicht ist noch passabel, die Pfosten sind vorn und seitlich aber etwas breit, was beim Abbiegen stören kann. Gegen Aufpreis gibt es hinten akustische Abstandssensoren, die das Einparken erheblich erleichtern. Selbstabblendende Rückspiegel sind ebenfalls gegen Aufpreis zu haben, Bi-Xenonscheinwerfer mit dynamischem und statischem Kurvenlicht eine weitere Option.

Ein-/Ausstieg

Note: 2,3

- + Besonders vorn, aber auch hinten ist der Zustieg bequem, da die Karosserie und entsprechend auch die Sitze erhöht sind. Hinzu kommt, dass sich die großen Türen weit öffnen lassen. Allerdings muss dazu ein breiter Schweller überwunden werden, an dem man sich auch leicht die Hosen verschmutzt. Auf- und abgesperrt werden Türen und Heckklappe mit einer praktischen Fernbedienung, mit der sich auch die Fenster öffnen und schließen lassen. Nach dem Aussteigen bleiben die Scheinwerfer noch ein kurze Zeit eingeschaltet und beleuchten den Weg. Das kostet aber Aufpreis.

Kofferraum-Volumen*

Note: 2,0

- + Der Kofferraum hat in Bodennähe einen Einlegeboden. Ist dieser herausgenommen, lassen sich 380 l Gepäck verstauen. Wenn die Rücksitzlehnen vorgeklappt sind, erhöht sich das Volumen auf 810 l (gemessen bis zur Fenster-Unterkante). Durch das hohe Dach und die große Ladeöffnung lassen sich auch sperrige Gegenstände gut unterbringen.



Mit 380 l Volumen fasst der Kofferraum des Golf Plus um 30 l mehr als beim herkömmlichen Golf.

Kofferraum-Zugänglichkeit

Note: 1,8

- + Die Heckklappe lässt sich sehr leicht öffnen und mit Schwung auch gut wieder schließen. Das Format des Kofferraums ist zweckmäßig, Wände und Boden sind glattflächig.
- An den seitlichen Ecken der geöffneten Kofferraumklappe kann man sich den Kopf stoßen. Die Beleuchtung ist schwach.

Kofferraum-Variabilität

Note: 2,5

- + Die klappbare Rücksitzlehne ist asymmetrisch geteilt. Durch Vorklappen entsteht eine durchgehende Fläche, falls im Kofferraum der Einlegeboden eingesetzt ist. Für Ski o.ä. lässt sich das schmale Mittelteil der Rücksitzlehne nach vorne umlegen. Ein praktisches Detail gegen Aufpreis: eine klappbare Beifahrerlehne, die es ermöglicht, selbst lange, sperrige Dinge im Innenraum zu verstauen.
- Bei vorgeklappten Rücksitzlehnen steigt der Boden nach vorn leicht an. Zum Zurückklappen muss man gegen eine starke Rückzugsfeder ankämpfen. Außer dem Netz unter der Hutablage gibt es keine nennenswerten Ablagen.

Innenraum

Note 1,9

Bedienung

Note: 1,7

- + Die meisten Schalter sind sinnfällig und gut zu erreichen, einiges funktioniert elektrisch unterstützt, wie die Fensterheber und die



Das Design des Armaturenbretts zeigt Unterschiede zum Golf, die gute Funktionalität bleibt.

Außenspiegeleinsteller. Das Lenkrad hat einen weiten Einstellbereich in Höhe und Reichweite. Ein sinnvolles Extra ist der Berganfahrassistent. Mit ihm kann man an Steigungen kurz anhalten, ohne gleich die Handbremse ziehen zu müssen. Die großen Instrumente sind klar gezeichnet und gut ablesbar. Die Audio-Anlage und das Navigationssystem - beides aufpreispflichtig - sind einfach zu bedienen. Es gibt auch eine Multifunktions-Anzeige. Gegen Aufpreis schalten sich Fahrlicht und Wischer automatisch zu. Vorn befinden sich in den Türen große Ablagen und Halter für große Flaschen.

- Der Fahrer weiß nie genau, ob das Fahrlicht ein- oder ausgeschaltet ist, weil eine Kontrolle fehlt. Eine Anzeige für den Momentan- und Durchschnittsverbrauch fehlt ebenfalls. Das Handschuhfach ist klein. Die Fenster funktionieren nur mit Zündung.

Raumangebot vorne*

Note: 1,3

- + Große Kopffreiheit und große Innenbreite sorgen für ein üppiges Raumempfinden. Der Fahrersitz lässt sich für Personen bis ca. 1,95 m Größe zurückschieben.

Raumangebot hinten*

Note: 2,5

- + Auch hinten sitzen zwei Mitfahrer geräumig, bei dreien wird es aber zu eng. Erst über 1,90 m Größe kommt es zu Kopf- bzw. Kniekontakt mit Fahrzeugteilen (Fahrersitz für ca. 1,85 m Größe eingestellt).

Komfort

Note 2,3

Federung

Note: 2,3

- + Auch der Golf Plus hat wie sein niedrigerer Bruder ein aufwändiges Fahrwerk mit präzise geführten Rädern. Dieses ist bereits in der Standardabstimmung ziemlich straff ausgelegt, federt aber die meisten Unebenheiten zuverlässig ab. Gelegentlich dringen jedoch die Stöße wenig gemildert bis zu den Insassen durch, was man aber in Anbetracht der vorzüglichen Straßenlage gern in Kauf nimmt. Gegen Aufpreis ist ein noch härteres Sportfahrwerk erhältlich. Angenehm: Trotz des hohen Aufbaus ist die Seitenneigung in Kurven gering. Auch die Wankbewegungen bei schnellen Richtungswechseln halten sich in engen Grenzen.

Sitze

Note: 1,4

- Testwagen mit Leder-Sportsitzen.
- + Die großen Sportsitze bieten festen Halt und sind trotzdem bequem, weil nicht zu hart. Der Fahrersitz hat eine elektrische, in Intensität und Höhe einstellbare Lendenwirbelstütze. Beide Vordersitze sind höhen-, leider jedoch aber nicht neigungseinstellbar. Auch auf den äußeren Plätzen der Rückbank hat man eine entspannte Sitzposition mit ordentlich Unterstützung der Oberschenkel.
- Auf dem Platz zwischen den beiden Außenplätzen sitzt man unbequem, weil er zu schmal, zu wenig gepostert und zu wenig konturiert ist.

Innengeräusch

Note: 3,5

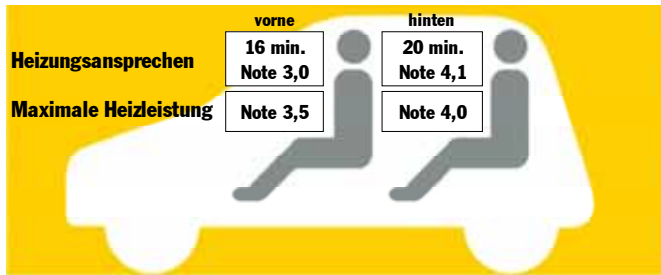
Der Geräuschpegel im Innenraum ist zwar nie sehr hoch, den harten Verbrennungsablauf des Dieselmotors bekommen die Insassen aber akustisch stets deutlich mit.

Heizung, Lüftung

Note: 3,3

(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer) Im Bereich der vorne Sitzenden sorgt die Heizung gerade noch für passable Erwärmung der Luft, hinten ist sie aber zu schwach. Die Luftmenge oben/unten lässt sich nur grob regeln.

- + Eine Klimaanlage ist serienmäßig an Bord. Mit ihr können sich Fahrer und Beifahrer die gewünschte Temperatur unabhängig einstellen. Ein Staub- und Pollenfilter ist ebenfalls vorhanden.



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

Motor/Antrieb

Note 2,0

Fahrleistungen*

Note: 1,4

- + Der Dieselmotor hat enorm Durchzugskraft, das sorgt für Fortbewegung auf niedrigem Drehzahlniveau. Selbst bei zügigem Fahren muss nicht viel geschaltet werden.

Laufkultur

Note: 4,0

- Der Motor ist von der äußerst ruppigen Sorte, läuft in gewissen Drehzahlen verhältnismäßig rau.

Schaltung

Note: 2,0

- + Das Gänge lassen sich leicht und präzise schalten. Auch der Rückwärtsgang kann ohne zu Krachen eingelegt werden.

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 um das volle Temperament des Motors in Vortrieb umsetzen zu können. Trotzdem ist auch bei schneller Fahrt das Drehzahlniveau moderat.

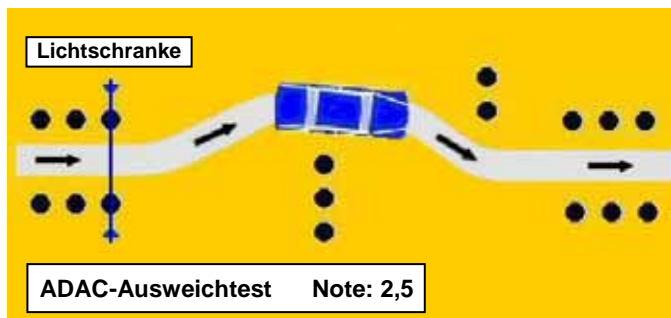
Fahreigenschaften

Note 1,8

Fahrstabilität

Note: 1,9

- + Die Richtungsstabilität ist gut, der Golf hält auch bei Längsrillen, Fahrbahnverwerfungen und Seitenwind gut seinen Kurs. Der Fahrer hat ein Gefühl hoher Sicherheit. Auf weniger griffiger Fahrbahn hilft schnell und zuverlässig die elektronische Traktionshilfe, um ein Durchrutschen der Antriebsräder möglichst zu verhindern. Gegen Aufpreis ist eine Reifendruckkontrolle zu haben. ADAC-Ausweichtest: Bei heftigem Ausweichen reagiert der Golf Plus mit Untersteuern, bleibt aber gut lenkbar. Beim anschließenden Ge-



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.

genlenken drängt das Heck stark nach und wird erst verspätet vom ESP wieder "eingefangen".

Kurvenverhalten

Note: 1,3

- + Die Kurvenlage ist untersteuernd ausgelegt - ein Verhalten, das auch weniger geübten Fahrern entgegen kommt. Die möglichen Tempi sind sehr hoch, die Räder krallen sich förmlich in die Fahrbahn. Will das Heck doch ausbrechen, hilft auch hier die elektronische Stabilitätskontrolle, den Wagen wieder auf den eingeschlagenen Kurs zu bringen.

Lenkung*

Note: 2,2

- + Die Lenkung spricht recht schnell, dabei gleichmäßig an und ist recht zielgenau. Sie vermittelt guten Kontakt zur Straße. Obwohl sie nicht gerade direkt ausgelegt ist, wirkt der Wagen doch recht handlich, weil sich das Lenkrad leicht drehen lässt. Der Wendekreis ist mit 11,0 m aber "nur" durchschnittlich.

Bremse

Note: 1,9

- + Die Bremse spricht besonders schnell an und lässt sich ausgezeichnet dosieren, selbst wenn das Tempo hoch ist. Bei Vollbremsungen aus 100 km/h sind bis zum Stillstand nur 38,5 m erforderlich (Mittel aus 10 Bremsungen, halbe Zuladung, Aufpreisreifen: 205/55R16V).

Sicherheit

Note 1,6

Aktive Sicherheit - Assistenz-Systeme

Note: 2,3

- + Das Fahrzeug ist mit folgenden Einrichtungen ausgestattet, um die aktive Fahrsicherheit zu erhöhen: elektronisches Stabilitätssystem ESP, Bremsassistent und ESP Plus, das dem Fahrer durch einen kleinen Lenkimpuls zeigt, in welche Richtung er lenken soll, um ein Schleudern zu vermeiden. Als Extra sind Bi-Xenon-Scheinwerfer erhältlich, gekoppelt mit dynamischem Kurven- und Abbiegelicht.

Passive Sicherheit - Insassen

Note: 1,2

- + Frontpartie und Seiten sind ähnlich dem kleinen Normal-Golf. So ist davon auszugehen, dass auch er beim EuroNCAP- Front- und Seitencrash die maximal möglichen fünf Sterne erhält. Die Kopfstützen der Vordersitze sind für ca. 1,95 m große Personen hoch genug und bieten durch den optimalen Abstand zu den Köpfen optimalen Schutz bei einem Heckaufprall, da sie reaktiv sind. Hinten sind sie zwar niedriger, reichen aber auch da aus, weil das stark abfallende Dach Abstützfunktion mit übernehmen kann.
- Die Austrittsöffnung des rechten Frontairbags liegt genau da, wo sich der Beifahrer bei Gefahr eines Zusammenstoßes reflexartig abstützen würde. Hinten fehlen akustische Gurtanlage-Erinnerer.

Kindersicherheit

Note: 1,3

- + Bis zu drei Kinderrückhaltesysteme können auf der Rückbank mühelos und stabil befestigt werden - auf den äußeren Plätzen auch mittels Isofix. Der rechte Front-Airbag lässt sich mit dem Zündschlüssel deaktivieren. Dann dürfen auf dem Beifahrersitz auch rückwärts gerichtete Kindersitze befestigt werden.

Fußgängerschutz

Note: 2,0

- + Vermutlich ist das Verletzungsrisiko eines Fußgängers bei einem Zusammenstoß weniger hoch. Denn die Motorhaube hat genügend Abstand zu harten Motorteilen und zu den Stoßdämpferdomen. Auch sind die Scheibenwischer weitgehend versenkt.

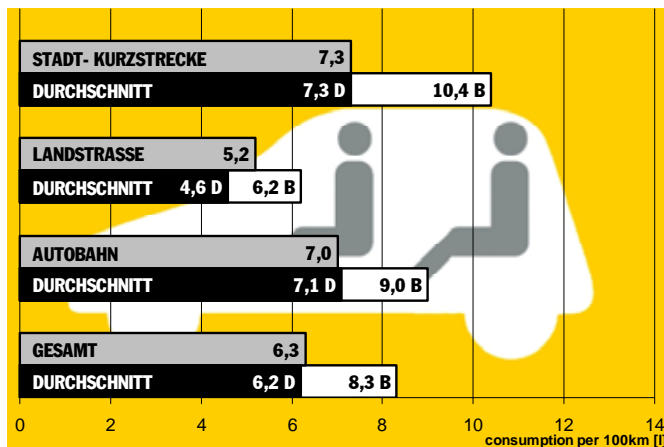
Verbrauch/Umwelt

Note 2,3

Verbrauch*

Note: 3,3

Der Verbrauch ist durchschnittlich, liegt im Mittel bei 6,3 l Diesel auf 100 km. Im einzelnen sind das innerorts 7,3 l, außerorts 5,2 l und auf der Autobahn 7,0 Liter.



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

Abgas

Note: 1,3

- + Die Schadstoffanteile im Abgas sind sehr gering. Außerdem ist endlich ein Ruß-Partikelfilter installiert, der den Ausstoß von gesundheitsgefährdenden Rußpartikeln in die Umwelt minimiert.

Wirtschaftlichkeit*

Note 2,9

Betriebskosten

Note: 1,8

- + Obwohl nicht gerade ein Spritsparkönig, erhält der Golf Plus mit dem 2.0 Liter Dieselmotor aufgrund der günstigeren Preise für Dieselmotorkraftstoff noch eine gute Note bei den Betriebskosten.

Werkstatt- und Reifenkosten

Note: 2,1

- Der Zahnriemen muss nach 120.000 Kilometer gewechselt werden. Der Dieselpartikelfilter dagegen ist wartungsfrei und auf Lebensdauer ausgelegt.
- + Laut Hersteller ist im Schnitt alle 28.000 km (flexible Serviceanzeige) oder aber mindestens alle zwei Jahre ein "Longlife-Service" fällig. Dies bedeutet lange Serviceabstände und somit weniger

Werkstattaufenthalte. Langlebige Verschleißteile sollen zudem die Kosten senken und auch der Reifenersatz ist in Verbindung mit der Serienbereifung erfreulich günstig. VW gewährt eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

- Die hohen Werkstatt-Stundenpreise verhindern eine noch bessere Benotung.

Wertstabilität

Note: 1,5

- + So wie der Normal-Golf ist auch der Golf Plus wertstabil. Besonders, wenn er mit moderner Dieselmotor- und Ruß-Partikelfilter ausgestattet ist.

Kosten für Neuanschaffung

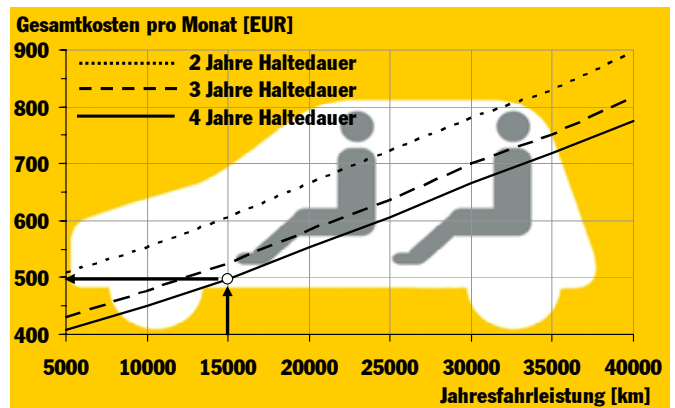
Note: 4,8

- Mit knapp 25.000 Euro reiht sich der Golf Plus bei den Anschaffungskosten dagegen nur im hinteren Teil der Klassenskala ein. Immerhin handelt es sich hier aber um die umfangreicher ausgestattete Comfortline-Ausstattung.

Fixkosten

Note: 4,3

- Den niedrigeren Betriebskosten stehen beim Diesel andererseits höhere fixe Ausgaben für die Steuer gegenüber. Auch bei den Versicherungen muss tiefer in die Tasche gegriffen werden; vor allem für die Beträge der Voll- und Teilkasko muss durch die ungünstigen Typklasseneinstufungen mehr bezahlt werden.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Autokosten (Beispiel: 496 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

Die Motorvarianten

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.4	1.6	1.6 FSI	1.4 TSI	2.0 FSI	1.4 TSI	1.9 TDI	1.9 TDI
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1390	4/1595	4/1598	4/1390	4/1984	4/1390	4/1896	4/1896
Leistung [kW(PS)]	59(80)	75(102)	85(115)	103(140)	110(150)	125(170)	66(90)	77(105)
Max.Drehmoment [Nm]bei U/min	132/3800	148/3800	155/4000	220/1500	200/3500	240/1500	210/1800	250/1900
0-100 km/h[s]	15,2	12,0	11,8	9,3	9,3	8,3	13,5	11,7
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	165	180	189	202	205	216	173	183
Verbrauch pro 100 km [l]	7,6S	8,2S	7,8S	7,6S	8,7SP	7,9SP	6,1D	6,3D
Versicherungsklassen KH/VK/TK	14/15/14	14/16/16	14/16/16	14/18/22	14/18/22	14/18/22	17/17/21	17/17/21
Steuerbefreiung [Euro](Monate)	-	-	-	-	-	-	-	-
Monatliche Gesamt-Kosten[Euro]	451	474	478	515	554	552	460	456
Grundpreis[Euro]	17200	18450	19675	22050	22550	23750	19950	21075

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	1968 ccm
Leistung	103 kW (140 PS)
bei	4000 U/min
Maximales Drehmoment	320 Nm
bei	1750 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	195/65R15V
Reifengröße (Testwagen)	205/55R16V
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11 m
Höchstgeschwindigkeit	202 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,7 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3. Gang)	5,8 s
Bremsweg aus 100 km/h	38,5 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	6,3 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	7,3/5,2/7,0 l
CO ₂ -Ausstoß	167 g/km
Innengeräusch 130 km/h	72 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4206 mm/1759 mm/1580 mm
Leergewicht/Zuladung	1490 kg/540 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	380 l/810 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/1400 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	55 l
Reichweite	870 km
Allgemeine Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte *kursiv*

Kosten

Monatliche Betriebskosten	104 Euro
Monatliche Werkstattkosten	40 Euro
Monatliche Fixkosten	110 Euro
Monatlicher Wertverlust	242 Euro
Monatliche Gesamtkosten	496 Euro
(vierjährige Haltung, 15000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	16/19/23
Grundpreis	24750 Euro

Ausstattung

Technik

Antriebsschlupf-Regelung	Serie
Automatikgetriebe	1675 Euro
Bremsassistent	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht (Paket)	1225 Euro°
Parkhilfe, elektronisch (hinten)	345 Euro°
Reifendruckkontrolle	51 Euro
Reserverad, vollwertig (Stahlfelge)	56 Euro
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	nicht erhältlich
Xenonlicht (Paket)	1225 Euro°

Innen

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/270 Euro
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Audioanlage	ab 530 Euro°
Dreipunktgurt hinten, mitte	Serie
Fahrersitz, höhen-/neigungseinstellbar	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Isofix-Kindersicherungssystem	Serie
Klimaanlage/-automatik	Serie/305 Euro°
Kopfstützen hinten	Serie
Lenkrad, höhen-/längseinstellbar	Serie
Navigationssystem (ab)	1160 Euro°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie
Skisack/Durchladelupe (DLL)	Serie

Außen

Außenspiegel, elektrisch einstell-/beheizbar	Serie
Lackierung Metallic	460 Euro
Schiebe-Hubdach (nicht mit RSE)	825 Euro

°im Testwagen vorhanden

Testzeugnis

Technik/Umwelt(Testergebnis)2,0

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

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