

VW CrossPolo 1.4

Fünftürige Schräghecklimousine in der Kleinwagenklasse (59 kW /80PS)

ADAC Testergebnis

Note 2,3

Volkswagen hat seinen Dauerbrenner Polo jetzt für die junge Generation aufgezupft. Die soll auf sportliche Stilelemente, grelle Lackierungen und Sitzpolster, Spezialfelgen, Dachreling, etc. anspringen. Ansonsten entspricht dieser Polo weitgehend dem Standardmodell und fährt auch so. Der von 75 auf 80 PS (59 kW) verstärkte Benzinmotor läuft ruhig und ist ausreichend kräftig, schluckt aber recht kräftig. Schaltung und Lenkung überzeugen mit Präzision und Leichtgängigkeit. Und auch sonst zeigt sich dieser Polo von höchster VW-Qualität. Fazit: Ein optisch aufgepeppter Kleinwagen, der rundum überzeugt.

Einziger Nachteil: die nicht gerade niedrigen Unterhaltskosten. **Karosserievarianten:** dreitürige Variante.

Konkurrenten: optisch aufgemöbelt keine.

- + **Gute Verarbeitung**
- + **vorn bequemer Zustieg**
- + **gutes Raumangebot vorn**
- + **sehr leichte Bedienung**
- + **hoher Komfort**
- + **sichere Straßenlage (ESP)**
- + **hohe Crashesicherheit**
- + **großes Händlernetz**

- **hinten unübersichtlich**
- **teuer**



Karosserie/Kofferraum

Note 2,8

Verarbeitung

Note: 1,8

- + Wie von VW gewohnt, zeigt sich die Verarbeitung und das Finish der Karosserie auf sehr hohem Niveau, die schmalen und exakten Spaltmaße sowie die einwandfreie Lackierung erfüllen VW's Premiumanspruch. Auch im Innenraum schweift der Blick über hochwertige Materialien, die sauber verarbeitet und passgenau zusammengesetzt sind und sich ebenso angenehm und wertig anfühlen. Die Karosserie ist bei diesem Modell um 15 mm angehoben, um dem Namen zur Ehre zu gereichen und im unwegsameren

Gelände keine allzu schlechte Figur abzugeben. Außerdem schützen schmale Plastikeinfassungen an den Radläufen vor dagegen schlagenden Autotüren. Die im unteren Bereich der Portale befestigten Leisten dürften mehr Verzierung als von Nutzen sein. Serienmäßig ist eine stabile Reling montiert, auf der 75 kg Gepäck transportiert werden dürfen. Allerdings braucht man dazu teure Querstreben und Adapter.

- Bloß nicht anecken, auch nicht ganz leicht, mit den volllackierten Stoßfängern - die verzeihen nichts und wollen teuer repariert werden. Im Kofferraum sucht man den Premiumanspruch vergebens: auf eine Pressspanplatte ist eine billige Bodenfilzmatte geklebt. Auch das vorstehende und damit leicht beschädigbare Kofferraumlämpchen kann nicht befriedigen. Schlechte Karten hat man bei einer Reifenpanne. Hier muss man sich mit einem Dichtmittel und einem Luftkompressor behelfen. Erfahrungsgemäß sind die Probleme beim Abdichten sehr groß und es bleibt beim kläglichen Versuch.

Sicht

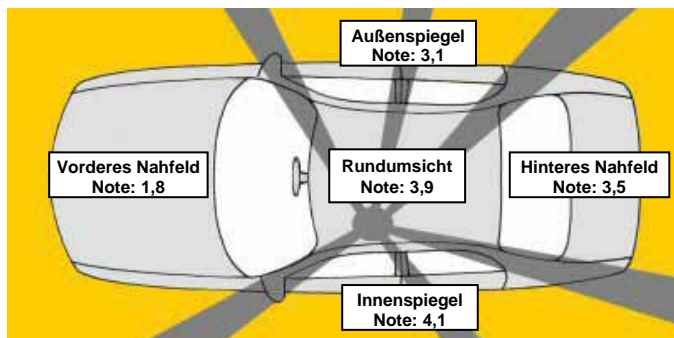
Note: 3,3

- + Nach vorn ist die Sicht gut, dafür sorgt die kurze, steil abfallende Front. Eine Heizung gegen Beschlagen der Außenspiegel ist gegen Aufpreis im Paket zu haben.
- Die Karosserie ist nicht sehr übersichtlich, da die Front sich der Sicht des Fahrers entzieht und so die Abmessungen schlecht abzuschätzen sind. Und die Sicht zur Seite und besonders nach schräg hinten ist auch mäßig, wegen der breiten Fensterpfosten. Hinten kommen sichtbehindernde Kopfstützen hinzu, die sich nicht versenken lassen. Das stört nicht nur beim Abbiegen, sondern auch beim rückwärts Einparken. Eine hier helfende akustische



Die hinteren Kopfstützen besitzen keine feste Arretierung und schränken die Sicht nach hinten stark ein.

Einparkhilfe ist nicht erhältlich. Im Innenspiegel sieht man auch nicht recht viel.



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.

Ein-/Ausstieg

Note: 2,7

Der Zustieg ist vorn und hinten passabel. Die Türen öffnen weit, vorn stören aber die hochgezogenen Flanken der Sportsitze und hinten die erhabenen Schweller, die es zu überwinden gilt.

- + Eine praktische Zentralverriegelung mit Fernbedienung ist serienmäßig.

Kofferraum-Volumen*

Note: 2,9

Bis 255 l Gepäck finden im Kofferraum Platz. Klappt man die Rückbank (geteilt Serie) um, erhöht sich das Volumen auf 570 l (gemessen bis Fensterunterkante). Wer auf das optional erhältliche Reserverad verzichtet kann sich über weiteren Stauraum freuen.

Kofferraum-Zugänglichkeit

Note: 2,3

- + Die Heckklappe kann leicht geöffnet und geschlossen werden, sie gibt eine große Öffnung frei. So ist der Kofferraum gut zugänglich und mit seinem zweckmäßigem Format einwandfrei nutzbar. Auch 1,90 m große Personen stoßen sich nicht den Kopf an der geöffneten Klappe.
- Allerdings muss das Gepäck über eine hohe Bordwand mit außen 70 cm und innen 20 cm gehoben werden. Bei vorgeklappter Rückbank stört eine Stufe am Boden.

Kofferraum-Variabilität

Note: 3,3

- + Serienmäßig ist die klappbare Rückbank in einem Stück, asymmetrische Teilung kostet extra.
- Das Vorklappen der Rücksitzbank ist etwas umständlich, weil man dazu die Kopfstützen abziehen muss, für die es anschließend keine Halter gibt. Für kleine Utensilien fehlen Ablagefächer oder Netze.

Innenraum

Note 2,4

Bedienung

Note: 2,3

- + Ein echtes Plus für den Polo ist seine sehr einfache Bedienbarkeit. Alle Hebel und Schalter sind übersichtlich angeordnet und selbsterklärend. Besonders günstig ist die hohe Position der Klimaregelung und des Radios. Sachlich, übersichtlich und vollständig ist auch die Instrumentierung, für die meisten Funktionen sind Kontrollleuchten vorhanden. Die Sitze und das Lenkrad (höhen- und längseinstellbar) können den meisten Staturen optimal angepasst werden. Vorne gibt es zahlreiche praktische Ablagen. Weitere

Komfort-Gimmicks sind der nach Betätigen der Scheibenwaschanlage nachwischende Scheibenwischer und der bei Regen automatisch aktivierende Heckwischer, wenn der Rückwärtsgang eingelegt wird. Elektrische Fensterheber sind serienmäßig.

- Für Abblendlicht und Nebelscheinwerfer fehlen gut sichtbare Kontrollleuchten. Die Beleuchtung für aktivierte Umluftschaltung und Klimaanlage in den Schaltern ist zu schwach, bei Sonnenschein praktisch nicht zu erkennen. Den rechten Außenspiegel muss der Beifahrer einstellen. Das Handschuhfach ist klein und unbeleuchtet. Hinten fehlen Ablagemöglichkeiten und eine Beleuchtung im Dachhimmel. Die Fensterheber funktionieren nur mit Zündung.



Der Fahrerplatz unterscheidet sich nicht von der herkömmlichen Polo-Limousine und teilt damit dessen Stärken, nämlich die gute Funktionalität und die hohe Verarbeitungsqualität.

Raumangebot vorne*

Note: 1,9

- + Auch Personen mit dem Gardemaß von über 1,90 m finden vorn bequem Platz, Kopffreiheit und besonders Innenbreite sind für diese Fahrzeugklasse großzügig bemessen.

Raumangebot hinten*

Note: 3,0

Nicht so großzügig geht's auf der Rückbank zu: für zwei Leute sind Sitzplätze ausgeformt, die aber nur für 1,70 m große Menschen reichen, wenn die Vordersitze für 1,85 m-Personen eingestellt sind, denn sonst haben sie Kniekontakt zu den vorderen Lehnen. Obwohl der Polo verhältnismäßig breit ist, ist es zu dritt hinten sehr eng.

Komfort

Note 2,2

Federung

Note: 2,1

- + Der Polo bietet guten Komfort, das Fahrwerk ist tendentiell straff und ausgewogen abgestimmt. Die Federung ist für einen Wagen dieser Größe gut, sie spricht weich an und schluckt kurze wie lange Unebenheiten souverän. Nur etwas gröbere Unebenheiten bringen leichte Unruhe in den Aufbau, was jedoch nicht sonderlich stört. Insgesamt aber liegt der Polo ruhig auf der Straße, werden die Aufbaubewegungen gut gedämpft. Das gilt auch für die Seitenneigung in Kurven.

Sitze

Note: 2,1

- + Die bequemen Sport-Vordersitze sind eher straff gepolstert, bieten auch auf langen Strecken guten Komfort und geben ordentlichen Seitenhalt. Nur die Unterstützung im Lendenwirbelbereich sollte besser sein. Die Höheneinstellung für den Fahrer ist serienmäßig,

für den Beifahrer gibt es sie als Extra. Auch die Rücksitze sind straff gepolstert und prinzipiell bequem, sie bieten selbst noch für größere Mitfahrer ausreichend Unterstützung der Oberschenkel. Auf allen Außenplätzen sind Haltegriffe am Dachhimmel vorhanden.

Innengeräusch

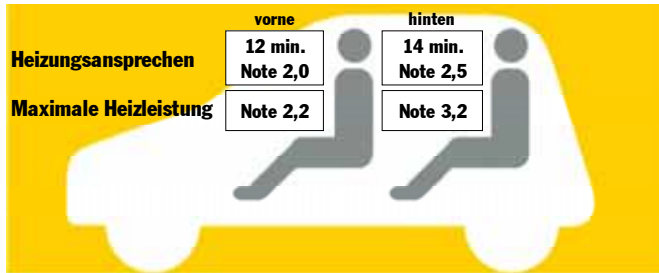
Note: 2,6

Weitgehend ruhig bleibt der Geräuschpegel auch bei schnellerer Fahrt, Motor und Windgeräusche sind ordentlich gedämmt.

Heizung, Lüftung

Note: 2,3

- + Die Heizung spricht vorne wie hinten schnell an und erwärmt mit ihrer guten Wirkung den Innenraum schnell. Eine Klimaanlage bzw. Klimaautomatik gibt es gegen Aufpreis, ebenso den Pollenfilter.



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

Motor/Antrieb

Note 2,2

Fahrleistungen*

Note: 2,8

Eine Rakete wird der Polo mit dem 80 PS-Benziner nicht, für einwandfreies Mitschwimmen im Verkehrsgeschehen innerorts und außerorts reicht diese Motorisierung aber völlig. Werden die Gänge ausgedreht, lassen sich sogar recht gute Beschleunigungswerte realisieren.

Laufkultur

Note: 2,0

- + Der 1,4 I-Motor läuft wenig vibrierend, in jedem Drehzahlbereich ruhig und kultiviert.

Schaltung

Note: 1,3

- + Die Gänge lassen sich leicht einlegen, die Schaltung arbeitet präzise und sauber geführt. Die leichtgängige Kupplung kann man gut dosieren. Der Rückwärtsgang lässt sich ohne Murren des Getriebes einlegen.

Getriebeabstufung

Note: 2,0

- + Die Abstufungen des Fünfgang-Getriebes passen gut zur Leistungscharakteristik des Motors, für jeden Geschwindigkeitsbereich steht eine geeignete Übersetzung zur Verfügung. Nur der Drehzahlsprung vom vierten zum fünften Gang könnte etwas kleiner sein.

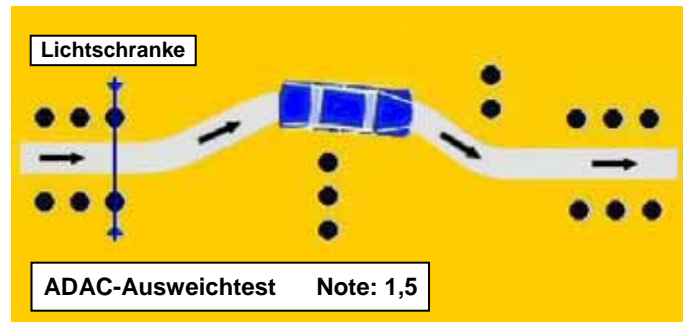
Fahreigenschaften

Note 1,4

Fahrstabilität

Note: 1,1

- + Bei jedem Tempo verhält sich der Polo richtungsstabil und vermittelt dem Fahrer ein sicheres Fahrgefühl. Auch bei Längsrinnen und Fahrbahnverwerfungen hält das Auto sauber seine Spur und zeigt sich von Seitenwind wenig beeindruckt. ADAC-Ausweichtest: Der Polo gehört hier zu den besonders guten Fahrzeugen. Er fährt spurtreu durch den Parcours, bei geringer Neigung zum Überschieben und lässt sich weitgehend präzise lenken. Das spontan einsetzende ESP (Aufpreis) unterdrückt Ausbruchversuche des Hecks bereits im Keim.



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: 1,3

- + Der Wagen untersteuert in schnell gefahrenen Kurven leicht, ein gut beherrschbares Fahrverhalten. Dabei sind die möglichen Kurvengeschwindigkeiten hoch. Übernimmt sich der Fahrer dennoch, greift das ESP rechtzeitig ein, drosselt die Motorleistung, bremst die einzelnen Räder gezielt ab und hilft, nicht ins Schleudern zu geraten.

Lenkung*

Note: 1,9

- + Die Lenkung spricht spontan an ohne nervös zu wirken. Im weiteren Verlauf demonstriert sie hohe Zielgenauigkeit. Sie vermittelt dem Fahrer sehr guten Kontakt zur Straße. Die Leichtgängigkeit und direkte Auslegung sorgen für gute Handlichkeit. Da stört auch der eher große Wendekreis nicht allzu sehr.

Bremse

Note: 1,4

- + Nach nur 36,5 m Bremsweg steht der kleine Polo, wenn aus 100 km/h gebremst wird. Einen großen Anteil an dem guten Ergebnis haben die großen Reifen mit der Größe 215/40-17. (Mittelwert aus 10 Bremsungen, halbe Zuladung). Die Bremse spricht sehr schnell an und lässt sich besonders fein dosieren.

Sicherheit

Note 2,5

Aktive Sicherheit - Assistenz-Systeme

Note: 3,0

Das Fahrzeug ist mit folgenden Einrichtungen ausgestattet, um die aktive Fahrsicherheit zu erhöhen: Elektronisches Stabilitätssystem ESP, Bremsassistent.

Passive Sicherheit - Insassen

Note: 2,3

Die Kopfstützen der Vordersitze sind für Personen bis ca. 1,80 m hoch genug.

- + Beim EuroNCAP-Front- und Seitencrash erreicht der Wagen vier von fünf möglichen Sternen. Dabei zeigen sich besonders beim Seitencrash die Stärken. Seitliche Kopf-Airbags gibt es vorn und hinten gegen Aufpreis. Die Kopfstützen der Vordersitze haben geringen Abstand zum Kopf und können so optimal wirken. An den stabilen Türgriffen lässt sich sehr hohe Zugkraft aufbringen. So kann man nach einem Unfall verklemmte Türen besser öffnen.

- Auf den Rücksitzen haben die Kopfstützen eine sehr schwache Höhenarretierung, wenn sie sich unten befinden sind sie sehr tief.

Kindersicherheit

Note: 1,6

- + Babyschalen und Kindersitze lassen sich auf der Rücksitzbank und dem Beifahrersitz sicher befestigen, hinten außen auch mittels ISOFIX-System. Feste Gurtschlösser erleichtern dabei das Anhängen. Die Beifahrerairbags sind abschaltbar.

Fußgängerschutz

Note: 4,0

- Beim simulierten Fußgängerunfall (EuroNCAP) schneidet der Wagen mit einem von vier Sternen schwach ab.

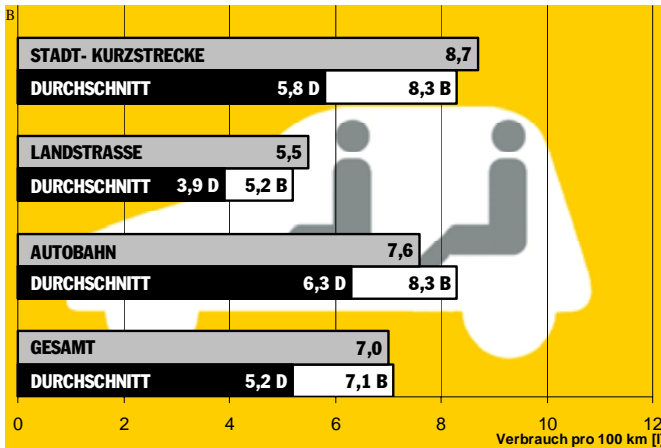
Verbrauch/Umwelt

Note 2,4

Verbrauch*

Note: 4,1

- Angesichts stetig steigender Kraftstoffkosten sind Verbräuche von 8,7 l innerorts, 5,5 l außerorts und und 7,6 l auf der Autobahn nicht mehr zeitgemäß. So ergibt sich ein hoher Durchschnittsverbrauch von 7,0 l Super pro 100 km.



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

Abgas

Note: 0,8

- + Die Schadstoffanteile im Abgas sind sehr gering.

Wirtschaftlichkeit*

Note 4,4

Betriebskosten

Note: 4,3

- Da der Verbrauch ziemlich hoch ist, sind die Betriebskosten erhöht, zumal teurer Superkraftstoff getankt werden muss.

Werkstatt- und Reifenkosten

Note: 4,7

Der 1.4 Liter-Motor hat kein festes Wechselintervall für den Zahnriemen mehr. Prüfung und Ersatz nach Bedarf erfolgt ab 90.000 km, danach alle 30.000 km.

- + Der VW besitzt eine fahrabhängige Serviceanzeige. Laut Hersteller ist dabei im Schnitt alle 28.000 Kilometer oder alle zwei Jahre

ein "Longlife-Service" fällig. Dies bedeutet lange Inspektionsabstände und somit weniger Werkstattaufenthalte. Auch der Einsatz qualitativ hochwertiger und langlebiger Wartungs- und Verschleißteile soll zur Kosteneinsparung beitragen. Zudem gewährt auch VW eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

- Der Longlife-Service ist nur mit speziellem, sehr teurem Motoröl möglich. Hohe Preise für die Werkstattstunde sowie hohe Kosten für den Reifenersatz sorgen für die schlechte Benotung.

Wertstabilität

Note: 3,7

Dem eigenständigen Cross Polo kann trotz eines voraussichtlichen Modellwechsels innerhalb des Berechnungszeitraumes noch ein beständiger Restwertverlauf prognostiziert werden.

Kosten für Neuanschaffung

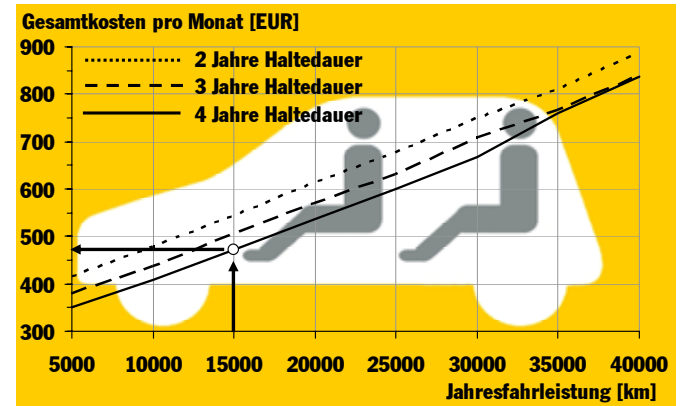
Note: 3,7

Nicht billig - nicht teuer: Auch die Note für die Anschaffungskosten liegt gerade noch im Klassendurchschnitt.

Fixkosten

Note: 2,5

- + Den höheren Betriebskosten stehen andererseits niedrigere fixe Ausgaben für die Steuer gegenüber. Die Typklasseneinstufungen in der Versicherung sind durchschnittlich.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Autokosten (Beispiel: 472 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

Die Motorvarianten

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.2	1.4	1.4	1.6	1.4 TDI	1.9 TDI
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/1198	4/1390	4/1390	4/1598	3/1422	4/1896
Leistung [kW(PS)]	47(65)	55(75)	59(80)	77(105)	51(70)	74(100)
Max.Drehmoment [Nm]bei U/min	112/3000	126/3800	132/3800	153/3800	155/1600	240/1800
0-100 km/h[s]	16,5	16,7	13,5	11,1	15,9	11,5
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	157	162	170	187	160	182
Verbrauch pro 100 km [l]	6,6S	8,2S	7,0S	7,6S	5,4D	5,6D
Versicherungsklassen KH/VK/TK	14/14/14	14/15/13	16/16/18	15/13/19	17/17/17	16/17/18
Steuerbefreiung [Euro](Monate)	-	-	-	-	-	-
Monatliche Gesamt-Kosten[Euro]	451	500	472	495	453	480
Grundpreis[Euro]	15275	17125	16075	17325	16950	18350

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	1390 ccm
Leistung	59 kW (80 PS)
bei	5000 U/min
Maximales Drehmoment	132 Nm
bei	3800 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	215/40R17ZR
Reifengröße (Testwagen)	215/40R17W
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	10,6 m/10,8 m
Höchstgeschwindigkeit	170 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	13,5 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3. Gang)	8,9 s
Bremsweg aus 100 km/h	36,5 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	7,0 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	8,7/5,5/7,6 l
CO ₂ -Ausstoß	161 g/km
Innengeräusch 130 km/h	70 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	3925 mm/1671 mm/1499 mm
Leergewicht/Zuladung	1148 kg/422 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	255 l/570 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	580 kg/800 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	45 l
Reichweite	640 km
Allgemeine Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte *kursiv*

Kosten

Monatliche Betriebskosten	134 Euro
Monatliche Werkstattkosten	49 Euro
Monatliche Fixkosten	87 Euro
Monatlicher Wertverlust	202 Euro
Monatliche Gesamtkosten	472 Euro
(vierjährige Haltung, 15000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	16/16/18
Grundpreis	16075 Euro

Ausstattung

Technik

ABS	Serie
Antriebsschlupf-Regelung	Serie
Automatikgetriebe	1050 Euro
Bremsassistent	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	405 Euro°
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Reserverad, vollwertig	nicht erhältlich
Servolenkung	Serie
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	nicht erhältlich

Innen

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	440 Euro°
Audioanlage	ab455 Euro°
Dreipunktgurt hinten, mitte	Serie
Fahrersitz, höhen-/neigungseinstellbar	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Isofix-Kindersicherungssystem	Serie
Klimaanlage/-automatik	425 Euro°/690 Euro
Kopfstützen hinten	Serie
Lenkrad, höhen-/längeinstellbar	Serie
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie
Skisack/Durchladeluke	nicht erhältlich
Zentralverriegelung	Serie

Außen

Außenspiegel, elektrisch einstell-/beheizbar	117 Euro
Lackierung Metallic	nicht erhältlich
Nebelscheinwerfer	Serie
Schiebe-Hubdach	820 Euro

°im Testwagen vorhanden

Testzeugnis

Technik/Umwelt(Testergebnis)2,3

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

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 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