

Audi S6 Avant

Fünftürige Kombilimousine der oberen Mittelklasse (320 kW / 435 PS)

ADAC Testergebnis

Note 2,0

Der S6 Avant ist das Non Plus Ultra in der Audi-Palette. Perfekte Karosserie, perfekte Straßenlage mit Allradantrieb. Und der Motor, ein Abkömmling des Lamborghini-Antriebs, sorgt für Kraft in allen Lebenslagen. Dazu erfreut er des Eigners Ohren mit seinem unaufdringlich-sonorem Auspuffblubbern. Klar, dass der Verbrauch höher ist, 25 l Super Plus auf 100 können schon mal drin sein. Die Sechs-Stufen-Automatik harmonisiert ausgezeichnet mit ihm, wer es besonders eilig hat oder auf dem Nürburgring unterwegs ist, kann in den Sportmodus umschalten, dann wird noch schneller geschaltet. Fazit: Für den sportlichen Familienvater der (meist nicht realisierbare) Traum aller Träume. Denn er ist nicht ganz billig: 84.500 € plus einiges Zubehör. **Karosserievarianten:** Stufenheck. **Konkurrenten:** BMW M5 SMG, Mercedes E-Klasse 63 AMG.

- + hohe Verarbeitungsqualität
- + viel Platz für Person und Koffer
- + besonders starker Motor
- + permanenter Allradantrieb
- + ausgezeichnete Straßenlage
- + körpergerechte Sportsitze
- + höhere Sicherheitsstand
- + großes Händlernetz
- wenig Ablagen
- kein Reserverad
- Fahrwerk stößt
- hoher Verbrauch



Karosserie/Kofferraum

Note 2,3

Verarbeitung

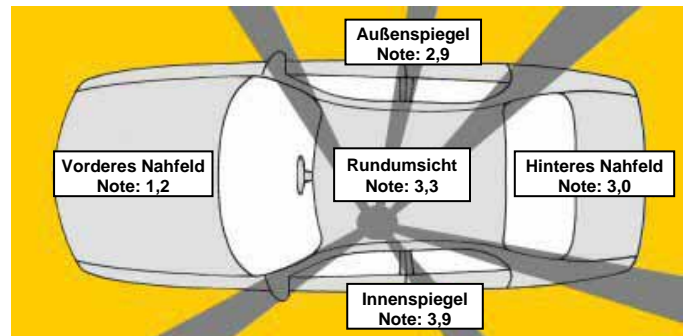
Note: 1,4

- + Die Karosserie macht einen sehr soliden Eindruck; der Unterboden ist durchgehend glattflächig, das reduziert Luftwirbel und Verbrauch bei höherem Tempo; die Türausschnitte sind nach außen gegen Verschmutzen abgedichtet. Auch die Qualität der Materialien im Innenraum überzeugen optisch und haptisch, Carboneinlagen und polierte Alublenden sorgen für einen luxuriösen Touch. Die Dachreling ist serienmäßig, auf ihr sind 100 kg Gepäck erlaubt.
- Die Karosseriefanken sind vor Beschädigungen durch dagegenschlagende Autotüren nicht geschützt und die Stoßfänger in Wagenfarbe lackiert, dadurch kratzempfindlich. Teure Reparaturen sind somit vorprogrammiert. Bei einer Reifenpanne steht nur ein Reparaturset zur Verfügung, das sich aber bei größeren Beschädigungen als wenig brauchbar erweist.

Sicht

Note: 2,3

- Die große Karosserie ist nicht sehr übersichtlich, es gibt aber optional akustische Abstandswarner - wahlweise vorn und hinten oder nur hinten - die gut funktionieren und sehr hilfreich sind. Die Fensterposten sind zum Teil recht massiv ausgeführt und entsprechend sichtbehindernd (ADAC-Rundumsicht-Testverfahren).
- + Nach vorn ist die Sicht gut, weil die Front nach vorn schräg abfällt. Die Außenspiegel sind beheizt. Helle Xenonscheinwerfer, auf Wunsch sogar mit dynamischem Kurvenlicht, sind in der Aufpreisliste zu finden.
- Im Innenspiegel ist das Sichtfeld klein.



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten und Kopfstützen. 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: 2,8

- Die Türen lassen sich zwar weit öffnen, die Türhöhen der eher flach gehaltenen Karosserie sind aber entsprechend niedrig. Vorn stören außerdem die hohen, harten Sitzwangen der Sportsitze und hinten die tiefen Polster (Testwagen mit optional erhältlichen Sportsitzen).
- + Mit der Fernbedienung lassen sich nicht nur die Türen ver- und entriegeln, sondern auch die Fenster öffnen und schließen. Nach dem Aussteigen bleiben die Scheinwerfer noch ein kurze Zeit eingeschaltet und beleuchten den Weg. Der Bereich vor der Fahrtür ist ebenfalls beleuchtet.

Kofferraum-Volumen*

Note: 2,6

Der Kofferraum fasst durchschnittliche 415 l Gepäck. Nach Vorklappen der Rücksitze sind es 785 l (gemessen bis zur Fensterunterkante).

- Die Schräge des Hecks stört beim Verstauen sperriger Gegenstände.

Kofferraum-Zugänglichkeit

Note: 1,4

- + Die Heckklappe entriegelt elektrisch unterstützt und lässt sich leicht anheben. Der Kofferraum hat ein niedriges Bodenniveau und ist leicht zu beladen, die hochwertigen Teppiche können leicht gereinigt werden.
- Bei vorgeklappten Rücksitzlehnen steigt der Boden nach vorn an.

Kofferraum-Variabilität

Note: 1,9

Gegen Aufpreis ist ein Skisack erhältlich.

- + Das Trennnetz ist serienmäßig, ebenso die Ladeluke. Gegen Aufpreis gibt es ein Fixierset, zum rutschsicheren Befestigen des Gepäcks. Der Boden lässt sich so aufklappen, dass nach hinten hin eine Abtrennung entsteht. Optional sind eine Staubbox und sogar Halter für zwei Fahrräder erhältlich.
- Aus- und Einbau der Gepäckabdeckung benötigt wegen des hohen Gewichts viel Kraft, außerdem muss man dazu in den Kofferraum kabbeln. Einhängen des Trennnetzes in die vorderen Ösen ist sehr umständlich.

Innenraum

Note 2,1

Bedienung

Note: 1,5

- + Ergonomie und Funktion der meisten Hebel sind einwandfrei, Funktionsebenen klar getrennt. So kommt man mit den vielen Schaltern nach kurzer Eingewöhnung problemlos klar. Das gilt auch für die serienmäßige Audio-CD-Anlage und das Navigationssystem (Aufpreis), beide sind genial einfach einzustellen (einzig schwierig ist, eine eingegebene Route zu löschen). Vieles funktioniert elektrisch - Fenster, Scheiben und sogar die Feststellbremse, die beim Anfahren automatisch löst. Die großen Instrumente sind klar gezeichnet; es gibt viele Kontroll- und Warnleuchten. Scheinwerfer und Wischer schalten sich (wenn erforderlich) automatisch ein. Das Autobahnlicht ist immer eingeschaltet. Vorn und hinten gibt es Leseleuchten.
- Der Hupenknopf reicht nicht bis zum Kranz. Die Fahrlichtkontrolle ist klein und verdeckt, so weiß man bei aktivierter Automatik nicht, ob das Licht wirklich an ist. Vorn muss man sich zum Schließen der Türen weit aus dem Auto lehnen, weil die Griffe zu weit weg sind. Die Fenster funktionieren nur bei eingeschalteter Zündung.



Herausragende Verarbeitungsqualität und weitgehende Funktionalität bestimmen den Innenraum.

Es gibt keine Halter für Wasserflaschen, hinten gibt es kaum Ablagen.

Raumangebot vorne*

Note: 2,1

- + Auf den vorderen Sitzplätzen hat man ein großzügiges Raumgefühl. Der Fahrersitz lässt sich für Personen bis zu einer Größe von ca. 1,95 m einstellen.

Raumangebot hinten*

Note: 2,8

- + Auf den beiden leicht ausgeformten Rücksitzplätzen haben Mitfahrer bis ca. 1,9 m Größe bequem Platz. Erst noch größere Staturen stoßen mit den Knien an die davor befindliche Sitzlehne. Trotz großer Breite sitzt man zu dritt beengt (schmalere Platz in der Mitte).

Komfort

Note 1,5

Federung

Note: 1,9

- + Das straffe Fahrwerk passt gut zum sportlichen Charakter des S6. Meist reicht der Federungskomfort gut aus, gelegentlich aber dringen die Unebenheiten der Straße recht unverhohlen bis zu den Insassen durch. Die Seitenneigung der Karosserie ist sehr gering und auch die Wankbewegungen bei schnellen Richtungswechseln treten nur in sehr gemilderter Form auf.

Sitze

Note: 1,5

- + Gegen Aufpreis gibt es Vordersitze mit besonderem Seitenhalt und integrierten Kopfstützen, elektrischer Einstellung und 4-Wege-Lendenwirbelstützen. Diese Sitze sind bequem gepolstert und bieten auch sehr große Personen vorzüglichen Halt. Besonders angenehm ist, dass die Lendenwirbelstütze nicht nur in der Intensität, sondern auch in der Höhe einstellbar ist. Auch hinten sitzen zwei Personen auf den ausgeformten Plätzen recht bequem, sofern sie von kleiner Statur sind.
- Große Personen haben hinten zu wenig Auflage für die Oberkörper, der unbequeme Platz in der Mitte ist eher für Notfälle geeignet.

Innengeräusch

Note: 1,6

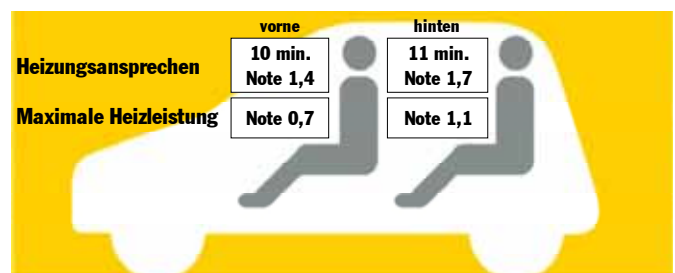
- + Das Innengeräusch ist bis in hohe Geschwindigkeitsbereiche niedrig. Störend ist nur das gelegentliche Klappern der Achsen, wenn gröbere Querrillen überfahren werden. Das brummige Motorgeschall beim starken Gasgeben stört weniger.

Heizung, Lüftung

Note: 0,9

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

- + Die Heizung ist sehr kräftig, bereits nach kurzer Fahrzeit ist die Luft angenehm warm. Die vollautomatische Klimaanlage arbeitet situationsangepasst und weitgehend zugfrei, manueller Eingriff ist möglich. Ein Pollenfilter für Allergiker ist vorhanden. Fahrer und Beifahrer können sich die Temperatur unabhängig einstellen.
- Es gibt keine Öffnungsmöglichkeit der Seitenfenster im Bereich des Kofferraums. Sind nur die hinteren Fenster geöffnet, stört starkes "Wummern".



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

Motor/Antrieb

Note 1,1

Fahrleistungen*

Note: 0,8

- + Der dreifreudige 5,2 I-V-10-Motor hängt sehr gut am Gas. Er ist sehr durchzugsstark und sorgt für überragende Fahrleistungen. In kürzester Zeit ist er auf Tempo 250, dann wird abgeregelt.

Laufkultur

Note: 2,0

- + Der Motor läuft in jedem Drehzahlbereich vibrationsarm und kultiviert, wenngleich man beim Ausdrehen den subjektiven Eindruck hat, eher fünf als 10 Zylinder unter der Haube zu haben.

Schaltung

Note: 1,0

- + Das Automatikgetriebe wechselt die sechs Stufen spontan und ruckfrei - selbst dann, wenn es bei Kick-Down zurückschaltet.

Getriebeabstufung

Note: 1,0

- + Die Sechsgang-Automatik ist sehr gut abgestuft. "Nahtlos" zieht der Motor beim Beschleunigen in den einzelnen Gängen durch und verfügt andererseits bei hohem Tempo über genügend Drehzahlreserven.

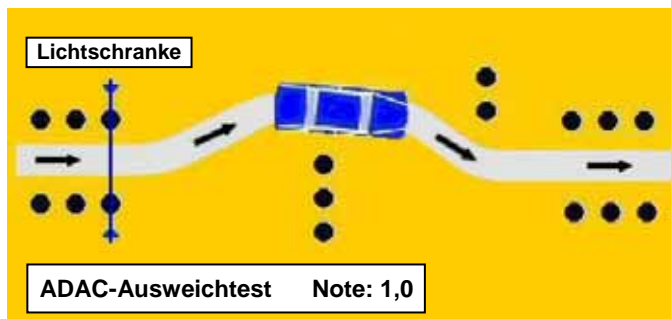
Fahreigenschaften

Note 1,3

Fahrstabilität

Note: 0,8

- + Die Richtungsstabilität ist sehr gut: Unbeirrbar zieht der Wagen seine Spur, selbst wenn das Tempo hoch ist. Dabei hat der Fahrer ein sicheres Gefühl. Der permanente Allradantrieb sorgt für überlegenes Fahren, wenn die Straße weniger griffig ist. Eine Reifendruck-Kontrolle ist optional erhältlich. ADAC-Ausweichtest: Der S6 fährt wie auf Schienen durch den Parcours und reagiert spontan auf Lenkbefehle, das ESP regelt perfekt: schnell und doch weich. Dabei besteht nie die geringste Tendenz zum Schleudern oder zum Überschieben.



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: 1,0

- + In Kurven untersteuert der Wagen - ein Verhalten, das auch weniger geübten Fahrern entgegen kommt. Durch den Allradantrieb bringt der Motor seine Kraft auch in Kurven sicher auf den Boden. Lastwechsel beim plötzlichen Gas wegnehmen sind keine zu spüren. In kritischen Fahrsituationen greift die elektronische Stabilitätskontrolle ESP stabilisierend ein.

Lenkung*

Note: 2,2

- + Die Lenkung spricht auch bei hohem Tempo spontan aus der Mittellage an. Dabei ist sie zielgenau und vermittelt guten Kontakt zur Fahrbahn. Kraftaufwand am Lenkrad und Übersetzung sind durchschnittlich, ebenso die Übersetzung.

Bremse

Note: 1,2

- + Die Bremse spricht sehr schnell an, auch ein Verdienst des Bremsassistenten. Sie ist zudem fein dosierbar. Bei Vollbremsung aus 100 km/h sind nur 36,5 m bis zum Stillstand erforderlich (10 Messungen, halbe Zuladung, Serienreifen).

Sicherheit

Note 2,3

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Note: 2,4



- + Das Fahrzeug ist mit folgenden Einrichtungen ausgestattet, um die aktive Fahrsicherheit zu erhöhen: Stabilitätssystem ESP, Bremsassistent, Tagfahrlicht, Rückleuchten mit LED-Technik, optional dynamisches Kurvenlicht.
- Wenn der Fahrer versehentlich die Türen abschließt ist kein Aussteigen mehr möglich.



Passive Sicherheit - Insassen

Note: 2,3

- + Beim EuroNCAP-Front- und Seitencrash sind es höchste Punktzahlen. Das bedeuten alle fünf Sterne für die Insassensicherheit. Dabei zeigt sich der S6 besonders bei einem Crash von der Seite widerstandsfähig (100 % Sicherheit). Die integrierten Kopfstützen der Vordersitze haben optimal knappen Abstand zum Kopf.
- Hinten sind die Kopfstützen zu niedrig. Außerdem fehlen hinten Gurtbelt-Reminder.

Kindersicherheit

Note: 1,2

- + Auf den Rücksitzen lassen sich Kindersitz-Systeme mit den vorhandenen Sicherheitsgurten unkompliziert und stabil unterbringen. Gegen Aufpreis ist für die äußeren Plätze und dem Beifahrersitz auch ein Isofix-System erhältlich. Dann ist der rechte Front-Airbag deaktivierbar und es darf auch auf dem Beifahrersitz eine Babyschale mitgeführt werden. Alle Türfenster haben eine sensibel ansprechende Einklemmsicherung.

Fußgängerschutz

Note: 4,0

- Hier zeigt S6 große Schwächen, denn beim simulierten Fußgängerunfall (EuroNCAP) ist es nur einer von vier möglichen Sternen.

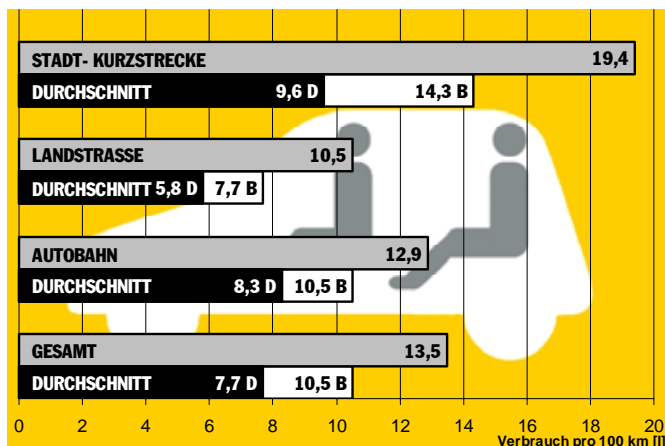
Verbrauch/Umwelt

Note 3,2

Verbrauch*

Note: 5,4

- Im Mittel verbraucht der Motor üppige 13,5 l SuperPlus auf 100 km. Im einzelnen: innerorts 19,4 l, außerorts, 10,5 l und auf der Autobahn 12,9 Liter.



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

Abgas

Note: 1,0

- + Die Schadstoffanteile im Abgas sind sehr gering.

Wirtschaftlichkeit*

Note 5,5

Betriebskosten

Note: 5,5

- Naturgemäß kann ein Kraftpaket dieser Klasse in den Betriebskosten nicht punkten. Der hohe Verbrauch, kombiniert mit dem teureren SuperPlus Kraftstoff lässt nur den Tankwart lächeln.

Werkstatt- und Reifenkosten

Note: 5,5

- Der 10-Zylinder besitzt eine Steuerkette, die einen teuren Zahnriemenwechsel überflüssig macht.
- + Der S6 besitzt eine fahrabhängige Serviceanzeige. Alle 27.500 Kilometer oder spätestens alle zwei Jahre ist laut Audi dabei im Schnitt ein "Longlife-Service" fällig. Dies bedeutet lange Inspektionsabstände und somit weniger Werkstattaufenthalte. Gemäß eigenen Angaben werden ausschließlich langlebige Wartungs-

und Verschleißteile verbaut. Seit Januar 2005 gewährt auch Audi eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

- Der Longlife-Service ist nur bei Verwendung eines speziellen, sehr teuren Motoröls möglich. Hoche Werkstattstundenpreise sowie vor allem der extrem teure Reifenersatz sorgen für die schlechte Note.

Wertstabilität

Note: 3,9

Vor allem im zunehmenden Alter kann dem Super-Avant nur ein durchschnittlicher bis mäßiger Restwertverlauf zugestanden werden. Erhöhte Abschläge beim Verkauf sind dann einzukalkulieren.

Kosten für Neuanschaffung

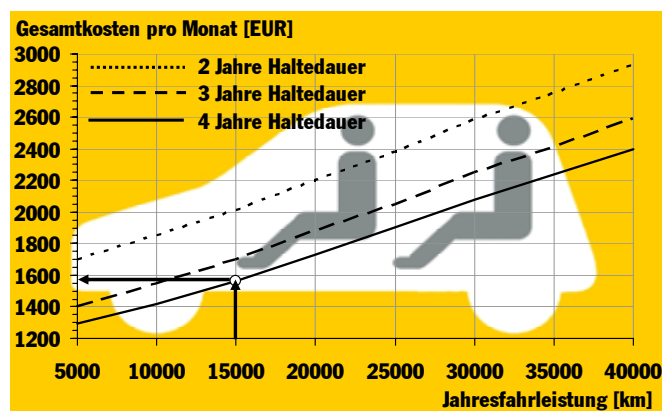
Note: 5,5

- Mit mehr als 84.000 Euro Grundpreis liegt der Audi S6 Avant bei der Höhe der Anschaffungskosten sogar weit hinter dem Ende der Klassenskala.

Fixkosten

Note: 5,5

- Auch bei den Ausgaben für die Versicherung, die den Großteil der fixen Kosten beträgt, fordert der Audi einen tiefen Griff in den Geldbeutel seines Besitzers.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Autokosten (Beispiel: 1562 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

Die Motorvarianten

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	2.0 TFSI	2.4	2.8 FSI	3.2 FSI	4.2 FSI	2.0 TDI	2.7 TDI	3.0 TDI
Aufbau/Türen	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1984	6/2393	6/2773	6/3123	8/4163	4/1968	6/2698	6/2967
Leistung [kW(PS)]	125(170)	130(177)	154(210)	188(255)	257(350)	103(140)	132(180)	171(233)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	280/1800	230/3000	280/3000	330/3250	440/3500	320/1750	380/1400	450/1400
0-100 km/h[s]	8,7	9,2	8,2	7,1	6,1	10,5	8,3	7,1
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	223	226	237	250	250	205	225	242
Verbrauch pro 100 km [l]	8,6S	10,3S	9,9S	10,4S	11,3SP	6,8D	7,6D	8,7D
Versicherungsklassen KH/VK/TK	14/19/26	14/19/26	14/22/26	14/22/26	21/28/28	16/20/28	17/22/28	18/24/29
Steuerbefreiung [Euro] (Monate)	-	-	-	-	-	-	-	-
Monatliche Gesamt-Kosten [Euro]	645	714	755	832	1.219	600	686	773
Grundpreis [Euro]	36.200	37.650	40.500	44.500	65.550	37.100	41.350	46.750

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-Haftpflicht

VK = Vollkasko

TK = Teilkasko

Kraftstoff:

N = Normalbenzin

S = Superbenzin

SP = SuperPlus

D = Diesel

Daten und Messwerte

10-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro4 III
Hubraum	5204 ccm
Leistung	320 kW (435 PS)
bei	6800 U/min
Maximales Drehmoment	540 Nm
bei	3000 U/min
Kraftübertragung	permanenter Allradantrieb
Getriebe	6-Gang-Automatikgetriebe
Reifengröße (Serie)	265/35R19
Reifengröße (Testwagen)	265/35R19Y
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	12,2 m/12,3 m
Höchstgeschwindigkeit	250 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	5,3 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Stufe D)	3,3 s
Bremsweg aus 100 km/h	36,5 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (SuperPlus)	13,5 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	19,4/10,5/12,9 l
CO ₂ -Ausstoß	320 g/km
Innengeräusch 130 km/h	67 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4933 mm/1855 mm/1463 mm
Leergewicht/Zuladung	2065 kg/535 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	415 l/785 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/2100 kg
Dachlast	100 kg
Tankinhalt	80 l
Reichweite	590 km
Allgemeine Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte *kursiv*

Kosten

Monatliche Betriebskosten	253 Euro
Monatliche Werkstattkosten	145 Euro
Monatliche Fixkosten	194 Euro
Monatlicher Wertverlust	970 Euro
Monatliche Gesamtkosten	1562 Euro
(vierjährige Haltung, 15000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	21/31/30
Grundpreis	84500 Euro

Ausstattung

Technik

Abstandsregelung, elektronisch	1510 Euro
Automatikgetriebe	Serie
Bremsassistent	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	410 Euro°
Parkhilfe, elektronisch (hinten)	390 Euro°
Reifendruckkontrolle	515 Euro°
Runflat-Reifen	nicht erhältlich
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	Serie

Innen

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/350 Euro°
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	165 Euro°
Isofix-Kindersicherungssystem	80 Euro°
Klimaautomatik	Serie
Kopfstützen hinten	Serie
Navigationssystem	2155 Euro°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie
Sitzbezüge, Leder	o.A.
Sitze, vorn, beheizbar	Serie
Skisack/Durchladelupe (Luxe)	Serie

Außen

Alarmanlage	Serie
Außenspiegel, aut. abblendend (mit Innenspiegel)	480 Euro°
Lackierung Metallic	820 Euro°
Scheinwerfer-Reinigungsanlage	Serie
Schiebe-Hubdach	1130 Euro

°im Testwagen vorhanden

Testzeugnis

Technik/Umwelt(Testergebnis)2,0

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