

Audi A6 2.0 TDI (Rußpartikelfilter)

Viertürige Stufenhecklimousine der oberen Mittelklasse (103 kW/140 PS)

ADAC Testergebnis

Note 1,8

Der A6 ist groß, komfortabel, in vielem perfekt und hat eine sehr elegante Linie. Der 2,0 l-Basis-Dieselmotor reicht für komfortables und doch zügiges Reisen. Im A6 läuft er relativ ruhig, vor allem aber ist er sparsam und hat einen umweltfreundlichen Ruß-Partikelfilter. Das 6-Gang-Schaltgetriebe harmonisiert ausgezeichnet, es gibt optional auch eine stufenlose Automatik; Allradantrieb ist nur mit dem stärkeren 2,7 TDI-Motor erhältlich. Fazit: Eine besonders ausgewogene komfortable Limousine, die höchsten Ansprüchen gerecht wird und dazu noch sehr zuverlässig ist. Der Grundpreis von knapp 35.000 € mit Partikelfilter lässt sich mit Zubehör in ungeahnte Höhen treiben. **Karosserievarianten:** Kombi (Avant). **Konkurrenten:** BMW 520d, Mercedes E 220 CDI, Volvo S80 2.4D.

- + sehr solide
 - + hoher Technikstand
 - + viel Platz
 - + sparsamer Diesel
 - + sehr gute Straßenlage
 - + höchster Fahrkomfort
 - + viel Sicherheit
 - + Ruß-Partikelfilter
 - + hohe Zuverlässigkeit
- nach hinten unübersichtlich
 - Ausstieg unbequem



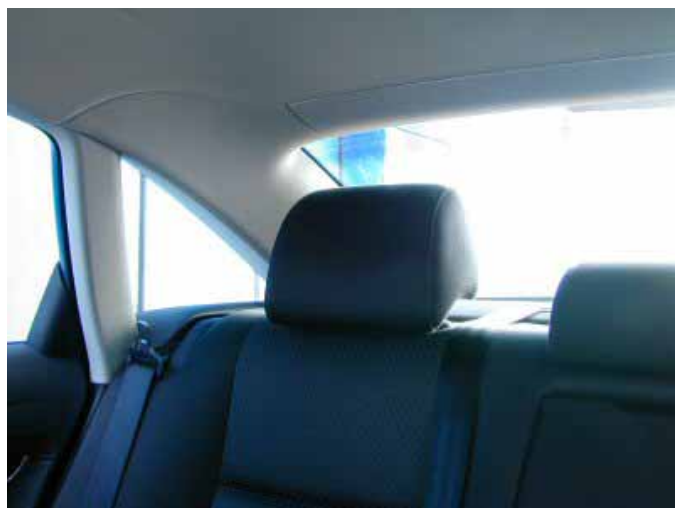
Karosserie/Kofferraum

Note 2,3

Verarbeitung

Note: 1,4

- + Die Karosserie macht einen sehr soliden Eindruck; der Unterboden ist durchgehend glattflächig, das reduziert Luftwirbel und Verbräuche bei höherem Tempo; die Türausschnitte sind nach außen gegen Verschmutzen abgedichtet. Auch die Qualität der Materialien im Innenraum überzeugt optisch und haptisch, polierte Alublenden sorgen für einen luxuriösen Touch. Auf dem Dach können Lasten bis 100 kg transportiert werden.
- Die Karosseriefanken sind vor Beschädigungen durch dagegen schlagende Autotüren nicht geschützt. Bei Reifenpannen steht nur ein Reparaturset zur Verfügung, mit dem nur kleinere Reifenschäden



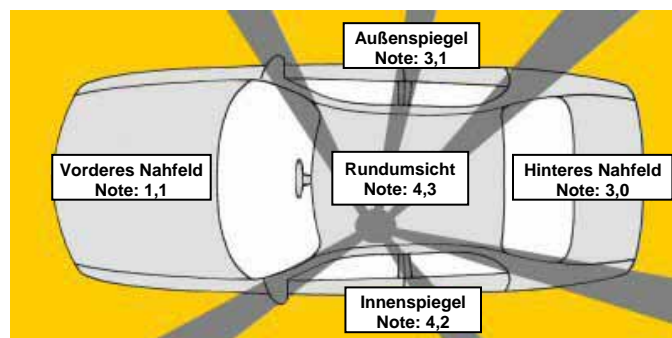
Besonders nach schräg hinten ist die Sicht stark beeinträchtigt.

den geflickt werden können. Ein vollwertiges Ersatzrad ist gegen Aufpreis erhältlich.

Sicht

Note: 2,4

- + Die große Karosserie ist besonders hinten unübersichtlich, dadurch ist das rückwärts Einparken erschwert. Gegen Aufpreis gibt es aber akustische Abstandswarner - wahlweise vorn und hinten oder nur hinten - die gut funktionieren und sehr hilfreich sind. Die vorderen und besonders die seitlichen Fensterpfosten sind massiv ausgeführt und entsprechend sichtbehindernd, die Pfosten hinten nehmen sich dagegen fast schon schlank aus.
- + Die Außenspiegel sind beheizt, gegen Aufpreis auch automatisch abblendend. Helle Xenonscheinwerfer, auf Wunsch auch mit Kurvenlicht, sind ebenfalls in der Aufpreisliste zu finden.



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten 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: 2,9

Ein- und Ausstieg ist nicht sonderlich bequem: Die Türen lassen sich zwar weit öffnen, die Türausschnitte der eher flach gehaltenen Karosserie sind jedoch nicht besonders hoch; vorn stören außerdem die seitlich hochgezogenen, harten Sitzwangen der Sportsitze (Aufpreis) und hinten die tiefen Polster. Die Türarretierungen halten die Türen sicher offen, durch die starken Rastungen erfordert das Öffnen aber recht viel Kraft.

- + 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 für kurze Zeit eingeschaltet und beleuchten den Weg. Gegen Aufpreis ist auch der Bereich vor der Fahrertür beleuchtet.

Kofferraum-Volumen*

Note: 1,6

- + Der Kofferraum ist sehr groß, er fasst 510 Liter. Wird die Rücksitzlehne umgeklappt (Aufpreis), so stehen stattliche 830 Liter Laderaum zur Verfügung.



Mit 510 l Kofferraumvolumen bietet der A6 sogar mehr Platz für das Gepäck als der größere A8.

Kofferraum-Zugänglichkeit

Note: 3,1

- + Die Kofferraumklappe entriegelt elektrisch unterstützt. Das Format des Kofferraums ist zweckmäßig.
- Einladen des Gepäcks wird durch die kleine Ladeöffnung und die deutlich vorhandene Bordwand erschwert. So lässt sich der hintere Bereich des sehr tiefen Kofferraums nur schlecht erreichen. Beim Schließen der Kofferraumklappe macht man sich die Hände schmutzig.

Kofferraum-Variabilität

Note: 2,8

Gegen Aufpreis ist die Rücksitzlehne vorklappbar. Eine Durchlade Luke mit Skisack ist ebenfalls optional erhältlich. Kleine Gepäckstücke rutschen auf dem großen Ladeboden haltlos hin und her, weil Ablagen fehlen. Abhilfe kann das Gepäcknetz liefern, das gegen Aufpreis erhältlich und an den Zurrösen einzuhängen ist. Bei fehlendem Ersatzrad ist unter der Bodenplatte noch ein relativ großes Staufach für kleinere Utensilien vorhanden.

Innenraum

Note 1,9

Bedienung

Note: 1,6

- + Ergonomie und Handhabung 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 mit besonders hochauflösendem Farbdisplay (Aufpreis), die beide genial einfach einzustellen sind. Vieles funktioniert elektrisch - alle Seitenfenster mit Antippautomatik, und sogar die Feststellbremse, die beim Anfahren automatisch löst. Die großen Instrumente sind klar gezeichnet; ein Bordcomputer informiert u.a. über Kraftstoffverbrauch und Reichweite. Das optionale Audi-MMI-

System integriert viele Funktionen und deren zentrale Bedienung über Funktionstasten und Drehknöpfe in der Mittelkonsole, das erfordert jedoch ein wenig Eingewöhnung. Es gibt viele Kontroll- und Warnleuchten, Scheinwerfer und Wischer schalten sich automatisch ein. Ablagen sind ausreichend vorhanden. Vorn und hinten gibt es Leseleuchten.

- Das Bremspedal ragt weit hervor und um die Kupplung vollständig treten zu können, muss man das Bein sehr weit strecken. 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. Kritik verdienen die ungünstige Pedalanordnung und die fehlende Fahrlichtkontrolle.

Raumangebot vorne*

Note: 1,5

- + Auf den vorderen Sitzplätzen hat man ein großzügiges Raumgefühl. Der Fahrersitz lässt sich für Personen bis zu einer Größe von ca. 2,0 m einstellen.

Raumangebot hinten*

Note: 2,6

- + Auf den beiden leicht ausgeformten Rücksitzplätzen haben Mitfahrer bis ca. 1,95 m Größe bequem Platz. Erst noch größere Staturen stoßen mit dem Kopf ans Dach. Obwohl der Audi ziemlich breit ist, sitzen drei Personen beengt.

Komfort

Note 1,4

Federung

Note: 1,8

Der Testwagen ist mit einer aufpreispflichtigen Luftfederung ausgestattet.

- + Das Fahrwerk hat drei Einstellungen und ist besonders in "Automatic" sehr ausgewogen. Es spricht sensibel an, ist nicht zu hart und nicht zu weich und schluckt die Unebenheiten der Straße souverän. Dabei liegt der Wagen ruhig auf der Straße. Nur gelegentlich kommen einzelne Fahrbahnerhebungen doch etwas härter durch. Die Seitenneigung in Kurven ist gering, Wankbewegungen bei schnellen Richtungsänderungen sind gut gedämpft. Die Bodenfreiheit bleibt auch bei Beladung beibehalten, mit der Einstellung "Lift" lässt sie sich auch erhöhen.

Sitze

Note: 1,5

- + Die großen Vordersitze sind sehr gut geformt, bieten festen Halt - auch in Kurven - und sind komfortabel; sie lassen sich in Höhe und Neigung einstellen (die große Sitztiefe ist eventuell bei kleinen Personen störend). Die Lordosenstütze kann in Ausformung und Höhe individuell angepasst werden. Die Rücksitzbank ist ebenfalls komfortabel gefedert, die hohe Lehne hat eine angenehme Schräge.
- Große Personen haben hinten zu wenig Auflage für die Ober-

schonkel. Der unbequeme Platz in der Mitte ist nur für Kurzstrecken geeignet.

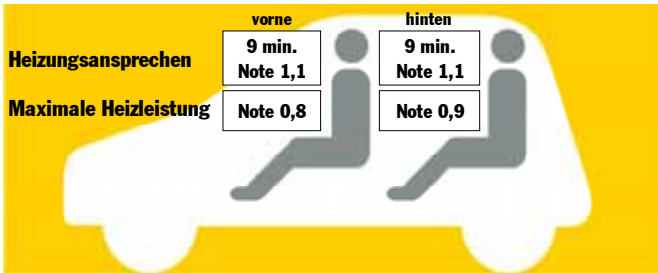
Innengeräusch **Note: 1,5**

- + Bis in hohe Geschwindigkeitsbereiche ist der Geräuschpegel niedrig, subjektiv unaufdringlich. Die Windgeräusche sind gering und auch das Motorgeräusch hält sich in Grenzen, wenn auch etwas deutlicher wahrzunehmen, als beim größeren Sechszylinder-Diesel.

Heizung, Lüftung **Note: 0,8**

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

- + Dank serienmäßiger Zusatzheizung ist bereits nach sehr kurzer Fahrzeit ist die Luft angenehm warm, vorne wie hinten - ungewöhnlich gut für ein Fahrzeug mit Dieselmotor. Fahrer und Beifahrer können die Temperatur unabhängig einstellen. Die Klimaautomatik ist serienmäßig, ebenso der Pollenfilter für Allergiker. Für die Vordersitze ist gegen Aufpreis eine fein einstellbare und sehr effektive Sitzheizung erhältlich. Auch die hinteren Insassen verfügen über Luftausströmer in der Mitte sowie seitlich an den B-Säulen.



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

Motor/Antrieb **Note 1,7**

Fahrleistungen* **Note: 2,0**

- + Der 2 Liter Vierzylinder-Dieselmotor stellt die Basis-Motorisierung für den Audi A6 dar. Bereits mit diesem Motor läuft der Wagen ordentlich und beschleunigt zügig, die Höchstgeschwindigkeit liegt bei über 200 km/h. Nur im Durchzug auf der Autobahn fehlt es etwas an Drehmoment, insgesamt aber läuft der Wagen überraschend gut.

Laufkultur **Note: 2,0**

- + Der Motor läuft überwiegend vibrationsarm und kultiviert, von dem Prinzip der direkten Diesel-Kraftstoffeinspritzung bekommen die Insassen kaum etwas mit. Ein Unterschied zum 2.7 Liter V6-TDI ist aber in Punkto Laufruhe deutlich wahrzunehmen.

Schaltung **Note: 1,3**

- + Die Gänge lassen sich sehr leicht und präzise geführt schalten.

Getriebeabstufung **Note: 1,0**

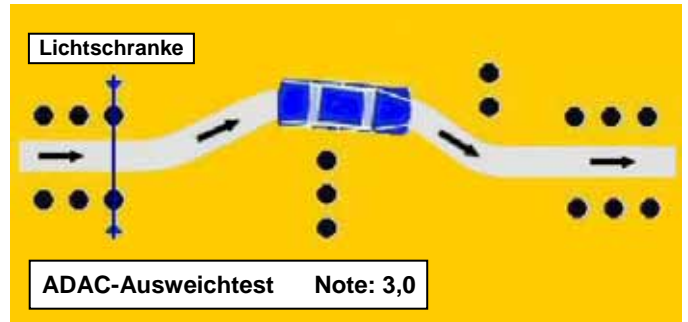
- + Das 6-Gang-Getriebe ist gut abgestuft, bei jedem Tempo und bei jeder Drehzahl steht der passende Gang zur Verfügung.

Fahreigenschaften **Note 1,7**

Fahrstabilität **Note: 1,8**

Die Traktionskontrolle ist gelegentlich überfordert. Bei starkem Beschleunigen auf regennasser Fahrbahn rutschen die Vorderräder manchmal kurzzeitig durch. Der Audi reagiert beim ADAC-Ausweichtest schnell auf Lenkbewegungen und lässt sich mühelos durch die Spurgassen dirigieren. Nur ganz leicht neigt das Heck zum Nachdrängen.

- + Die Richtungsstabilität ist sehr gut: Unbeirrbar zieht der Wagen seine Spur, selbst wenn das Tempo hoch ist. Dabei hat der Fahrer ein sicheres Gefühl. Gegen Aufpreis gibt es pannensichere Run-Flat-Reifen, die im Falle eines plötzlichen Schadens bei hohem Tempo noch die Spur halten. Eine Reifendruck-Kontrolle ist ebenfalls erhältlich.



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**

- + In Kurven untersteuert der Wagen - ein Verhalten, das auch weniger geübten Fahrern entgegen kommt. In kritischen Fahrsituationen greift die elektronische Stabilitätskontrolle ESP stabilisierend ein.

Lenkung* **Note: 2,2**

- + Die Lenkung spricht recht schnell an und ist weitgehend zielgenau. Sie vermittelt dem Fahrer guten Kontakt zur Fahrbahn. Die Leichtigkeit kommt der Handlichkeit zu Gute, die Größe der Karosserie dagegen weniger.

Bremse **Note: 1,3**

- + Die kräftige, fein dosierbare Bremse spricht spontan an. Bei Vollbremsungen aus 100 km/h sind nur 37 m bis zum Stillstand nötig (Mittel aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Serienreifen). Der Bremsassistent hilft dem Fahrer, das volle Potenzial der Bremsanlage zu mobilisieren. Die elektromechanische Feststellbremse hat Notbremsfunktion.

Sicherheit **Note 1,8**

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme **Note: 2,1**

- + Das Fahrzeug ist serienmäßig mit ESP und Bremsassistent ausgestattet. Als Extra sind Bi-Xenon-Scheinwerfer und LED-Rückleuchten erhältlich, gekoppelt mit dynamischem Kurven- und Abbiegelicht. Bei einer Notbremsung schaltet sich automatisch die Warnblinkanlage ein. Rückleuchten warnen bei geöffneten Türen vorne und hinten.

Passive Sicherheit - Insassen **Note: 1,4**

- + Beim EuroNCAP Front- und Seitencrash sind es höchste Punktzahlen, eine Folge der erstklassigen Sicherheitsausstattung mit Front-, Seiten und Kopfairbags, gekoppelt mit einer hochsicheren Fahrgastzelle. Das bedeutet alle fünf Sterne für die Insassensicherheit. Das Ergebnis bei der Kindersicherheit ist mit vier Sternen ebenfalls gut. Die Kopfstützen sind vorn selbst noch für 1,85 m große Personen hoch genug. Hinten sind sie niedriger, bei sehr großen Mitfahrern übernimmt das Dach mit Abstützfunktion.

Kindersicherheit **Note: 1,2**

- + Auf den Rücksitzen lassen sich Kindersitz-Systeme mit den vorhandenen Sicherheitsgurten unkompliziert und stabil unterbringen, auf den Außenplätzen auch mittels Isofix. Gegen Aufpreis ist auch für den Beifahrersitz 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**

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

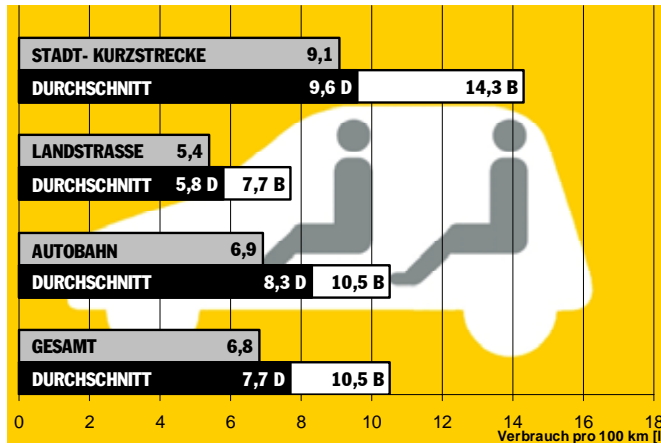
Verbrauch/Umwelt

Note 1,8

Verbrauch*

Note: 2,1

- + Mit dem 2-Liter-Dieselmotor ist der A6 besonders sparsam, die Reichweite mit einer Tankfüllung beträgt je nach Fahrweise bis über 1.000 km. Innerorts begnügt sich der Wagen mit 9,1 l, außerorts mit 5,4 l und auf der Autobahn mit 6,9 l Diesel auf 100 km. Daraus errechnet sich ein Durchschnittswert von 6,8 l Diesel auf 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 sind gering. Die gesundheitsgefährdeten Rußpartikel die der Dieselmotor produziert, werden von einem Spezialfilter zurückgehalten.

Wirtschaftlichkeit*

Note 1,0

Betriebskosten

Note: 0,9

- + Die Betriebskosten errechnen sich hauptsächlich aus dem Verbrauch. Der sparsame Motor, gekoppelt mit dem preisgünstigeren Dieselmotor führt daher zu sehr niedrigen Betriebskosten.

Werkstatt- und Reifenkosten

Note: 0,7

- Der Rußpartikelfilter arbeitet wartungsfrei und hält gemäß Hersteller ein Autoleben lang. Der Zahnriemen muss dagegen alle 120.000 km oder spätestens nach 8 Jahren ersetzt werden.
- + Der Audi besitzt eine fahrabhängige Serviceanzeige. Je nach Fahrprofil ist im Schnitt ca. nach 29.000 km, spätestens aber alle

zwei Jahre ist ein "Longlife-Service" fällig. Dies bedeutet lange Inspektionsabstände und somit weniger Werkstattaufenthalte. Laut Audi werden ausschließlich langlebige Wartungs- und Verschleißteile eingebaut. Seit Januar 2005 wird eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung gewährt. Auch die Kosten für den Reifenersatz halten sich auf einem erfreulich niedrigen Niveau.

- Die Werkstattstundenpreise sind teuer. Der Longlife-Service ist nur mit speziellem, teurem Motoröl möglich.

Wertstabilität

Note: 2,2

- + Der A6 ist nicht nur als Neufahrzeug sehr gefragt, sondern auch gebraucht. Dazu trägt sicher auch der sparsame Dieselmotor mit umweltfreundlichem Rußpartikelfilter bei.

Kosten für Neuanschaffung

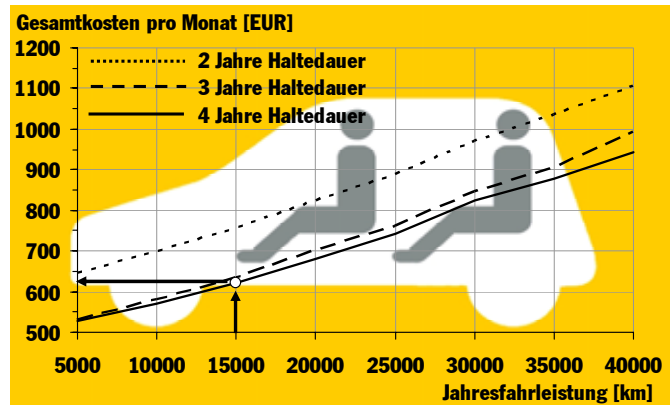
Note: 2,3

- + Mit einem Grundpreis von knapp 35.000 Euro verdient sich der A6 2.0 TDI auch bei den Anschaffungskosten in seiner Klasse noch eine gute Note.

Fixkosten

Note: 1,9

- + Den niedrigeren Betriebskosten stehen beim Diesel andererseits zwar höhere fixe Ausgaben für die Steuer gegenüber. Mit relativ günstigen Typklasseneinstufungen in der Haftpflicht- und vor allem in der Vollkaskoversicherung leistet sich der Audi auch bei den fixen Kosten keinen Ausrutscher.
- Die Einstufung in die Teilkasko ist allerdings sehr hoch.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Autokosten (Beispiel: 622 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

Die Motorvarianten

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	A6 2.0 TFSI	A6 2.4	A6 2.8 FSI	A6 3.2 FSI	A6 4.2 FSI	S6	A6 2.7 TDI	A6 3.0 TDI
Aufbau/Türen	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1984	6/2393	6/2773	6/3123	8/4163	10/5204	6/2698	6/2967
Leistung [kW(PS)]	125(170)	130(177)	154(210)	188(255)	257(350)	320(435)	132(180)	171(233)
Max.Drehmoment [Nm]bei U/min	280/1800	230/3000	280/3000	330/3250	440/3500	540/3000	380/1400	450/1400
0-100 km/h[s]	8,4	8,9	7,9	6,9	5,9	5,2	8,1	6,9
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	227	231	243	250	250	250	230	247
Verbrauch pro 100 km [l]	8,6S	10,3S	9,9S	10,4S	11,3SP	13,9SP	7,6D	8,7D
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/19/25	17/19/25	18/23/26	18/23/26	21/28/28	21/31/30	18/22/29	17/23/29
Steuerbefreiung [Euro](Monate)	-	-	-	-	-	-	-	-
Monatliche Gesamt-Kosten[Euro]	641	710	759	834	1.221	1.603	683	767
Grundpreis[Euro]	33.950	35.400	38.250	42.250	63.300	82.250	39.100	44.500

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)	205/60R16V
Reifengröße (Testwagen)	205/60R16W
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	12,15 m/11,95 m
Höchstgeschwindigkeit	210 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,3 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3. Gang)	5,9 s
Bremsweg aus 100 km/h	37 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	6,8 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	9,1/5,4/6,9 l
CO ₂ -Ausstoß	181 g/km
Innengeräusch 130 km/h	66 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4916 mm/1855 mm/1459 mm
Leergewicht/Zuladung	1680 kg/440 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	510 l/830 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/1600 kg
Dachlast	100 kg
Tankinhalt	70 l
Reichweite	1025 km
Allgemeine Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte *kursiv*

Kosten

Monatliche Betriebskosten	113 Euro
Monatliche Werkstattkosten	49 Euro
Monatliche Fixkosten	98 Euro
Monatlicher Wertverlust	362 Euro
Monatliche Gesamtkosten	622 Euro
(vierjährige Haltung, 15000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	16/18/28
Grundpreis	34850 Euro

Ausstattung

Technik

Abstandsregelung, elektronisch	1980 Euro
Automatikgetriebe (Multitronic (CVT))	2150 Euro
Bremsassistent	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Front- und Heckkamera	1200 Euro
Kurvenlicht (mit Xenon)	1390 Euro°
Luftfederung	1900 Euro
Parkhilfe, elektronisch vorne (750 Euro vorne und hinten)	380 Euro°
Reifendruckkontrolle	500 Euro
Runflat-Reifen	1400 Euro
Tempomat	250 Euro°
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	990 Euro°

Innen

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/350 Euro
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	160 Euro
Isofix-Kindersicherungssystem (hinten)	Serie
Keyless Entry (advanced key)	1000 Euro
Klimaautomatik	Serie
Navigationssystem	ab 1940 Euro°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	290 Euro°
Sitzbezüge, Leder	ab 1770 Euro
Sitze, vorn, beheizbar	350 Euro°
Skisack/Durchladelupe	195 Euro

Außen

Außenspiegel, automatisch abblendend (mit Innenspiegel)	480 Euro
Schiebe-Hubdach	1100 Euro

°im Testwagen vorhanden

Testzeugnis

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

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 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 Dezember 2006