

Toyota Yaris TS

Fünftüriger Kleinwagen mit Schrägheck (98 kW / 133 PS)

ADAC Testergebnis

Note 2,5

Der Yaris TS ist das Topmodell des 2006 neu vorgestellten Kleinwagens aus Japan. Mit dem 133 PS starken Motor ist der kleine Flitzer kräftig motorisiert, mit dazu passenden optischen Aufwertungen und einer straff abgestimmten Federung ist ein hoher Spaßfaktor garantiert, ohne im Alltag Einbußen zu haben. Leider ist die Bedienung teilweise kompliziert und der Verbrauch hoch. Auf dem Gebiet der aktiven und passiven Sicherheit glänzt der Toyota mit fünf Sternen beim EuroNCAP-Crashtest sowie serienmäßig ESP und sogar einem

Knieairbag. Mit einem Grundpreis von knapp 18.000 Euro kein Schnäppchen. **Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** Ford Fiesta ST, Mitsubishi Colt CZT, Nissan Micra 160SR, Peugeot 207 150 TPH, Renault Clio 2.0 16V, Seat Ibiza FR, VW Polo GTI.



- + vielfach variable Rückbank
- + vorne viel Platz
- + gute Fahrleistungen
- + gute Straßenlage, ESP
- + sehr gute Bremsen
- + 5 Sterne beim Crashtest
- + hohe Zuverlässigkeit
- kleiner Kofferraum
- hoher Verbrauch
- hohe Anschaffungs- und Unterhaltskosten

Karosserie/Kofferraum

Note 2,9

Verarbeitung

Note: 2,7

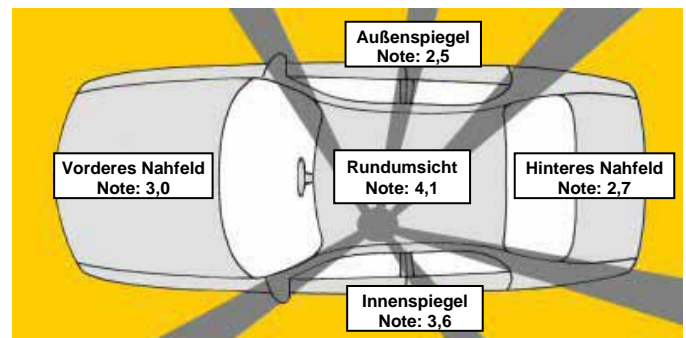
- + Der Yaris TS ist äußerlich erkennbar an dem Waben-Kühlergrill mit dezentem TS-Emblem sowie geänderten Scheinwerfern. Hinzu kommen 17-Zoll-Alufelgen, serienmäßige Nebelscheinwerfer und ein sportliches Endrohr. Der dezente Heckspoiler unterstreicht das sportliche Erscheinungsbild. Verarbeitung und Finish der Karosserie machen einen guten Eindruck. Auch das Interieur wirkt weitgehend solide. Das Topmodell wurde mit gut konturierten Sportsitzen sowie mit perforiertem Leder überzogenem Lenkrad und Schaltknopf aufgewertet. Der Motorraum ist zumindest zur Hälfte nach unten geschlossen. Auf dem Dach können mit einem geeigneten Grundträger Lasten bis zu 70 kg transportiert werden.
- Der Yaris TS muss ohne Schutzleisten an den Flanken auskommen. Der Tankverschluss ist nicht in die zentrale Türverriegelung mit einbezogen. Bei einer Reifenpanne steht nur ein Notrad zur Verfügung, mit dem mit maximal 80 km/h zur nächsten Werkstatt gefahren werden darf. Die elektrischen Sicherungen und die Scheinwerferlampen sind schlecht zugänglich, das Wechseln gestaltet sich teils sehr schwierig.

Sicht

Note: 3,3

- + Bei Nichtbedarf können die hinteren Kopfstützen in der Sitzlehne versenkt werden. Die großen Außenspiegel sind beheizt. Gegen Aufpreis ist eine Rückwärts-Einparkhilfe erhältlich.
- Die Front entzieht sich dem Blickfeld des Fahrers. Schräg hinten

stören breite Fensterpfosten beim Abbiegen. Xenon-Scheinwerfer sind nicht erhältlich.



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: 2,5

- + Vorne wäre der Zustieg bequem, wenn nicht das sehr tief ange-setzte Lenkrad stören würde. Hinten steigt man verhältnismäßig gut ein. Zum Ent- und Verriegeln der Türen reicht es aus, wenn man die Fernbedienung bei sich trägt. Anschließend muss man zum Entriegeln und Öffnen nur am Türgriff ziehen (schlüsselloses Schließsystem "Smart Key", Aufpreis).

Kofferraum-Volumen*

Note: 3,0

- Der Kofferraum fasst inklusive dem Fach unter der Bodenplatte nur 225 l. Bei vorgeklapptem Rücksitz sind es immerhin 640 Liter (gemessen bis zur Fensterunterkante).



Mit 225 l Volumen ist der Kofferraum des Yaris um 25 l größer als noch beim Vorgänger. Klappt man die Rücksitze nach vorne, stehen 640 l zur Verfügung.

Kofferraum-Zugänglichkeit

Note: 2,9

Die Heckklappe lässt sich leicht öffnen, man macht sich dabei jedoch die Finger schmutzig. Ladekante außen und Bordwand innen sind durchschnittlich hoch. Durch die verhältnismäßig große Ladeöffnung lassen sich Gegenstände recht gut einladen.

Kofferraum-Variabilität

Note: 2,4

- + Der Rücksitz ist asymmetrisch geteilt. Er lässt sich vorschieben und vorklappen, wobei dann mittels eines extra Zwischenbodens eine durchgehend ebene Fläche entsteht. Unter der Bodenplatte befinden sich Ablagen für kleines Gepäck.

Innenraum

Note 2,8

Bedienung

Note: 3,1

- + Die Schalter für das Fahrlicht und die Wischer befinden sich in praktischen Lenksäulenhebeln. Das serienmäßige CD-Radio kann auch vom Lenkrad aus bedient werden. Momentan- und Durchschnittsverbrauch werden in einem Display angezeigt. Die vorderen Fenster sind elektrisch zu bedienen, das Fahrerfenster mit Auf- und Abwärtsautomatik. Ein optionales Navigationssystem mit



Der Yaris punktet mit einer ordentlichen Verarbeitung, kann in der Bedienbarkeit jedoch nicht überzeugen.

einem kleinen monochromen Display hilft bei der Routenführung, ist allerdings in der Bedienung relativ kompliziert.

- Der Starterknopf ist vollständig vom Wischerhebel verdeckt. Zudem gestaltet sich der Startvorgang recht kompliziert, da die Reihenfolge aller einzuhaltenden Schritte nicht immer klar ist und das Kupplungspedal sehr tief durchgedrückt werden muss, damit der Motor anspringt; ungünstig insbesondere in Stress-Situationen. Das Lenkrad lässt sich zwar einstellen, es liegt jedoch insgesamt zu weit unten. Beim Kuppeln tritt man auf die Befestigungsstange des Pedals. Die Schalter in der Mittelkonsole sind teilweise sehr tief angeordnet (Heizung, etc.), umständlich zu bedienen und haben winzige, schlecht erkennbare Piktogramme. Die Instrumente liegen nicht vor dem Fahrer, sondern weit nach rechts versetzt. Ablagen gibt es nur wenige.

Raumangebot vorne*

Note: 2,3

- + Vorne sorgen die enorme lichte Höhe und die große Innenbreite für ein üppiges Raumempfinden. Der Fahrersitz lässt sich für Personen bis zu einer Größe von ca. 1,85 m zurück schieben.

Raumangebot hinten*

Note: 2,8

Hinten haben Mitfahrer bis ca. 1,85 m Größe Platz, auch wenn die Vordersitze vollständig zurück geschoben sind. Ein dritter Mitfahrer dazwischen sitzt sehr beengt.



Für einen Kleinwagen bietet der Yaris auf den Rücksitzen ein ordentliches Platzangebot.

Komfort

Note 2,6

Federung

Note: 2,7

Das Fahrwerk ist straff abgestimmt, der Federungskomfort reicht aber meist aus. Kleinere Unebenheiten regen die Karosserie jedoch zum leichten Hüpfen an, was eine gewisse Unruhe während der Fahrt mit sich bringt. Die Vorderachse stößt bisweilen.

- + Wanken und Seitenneigung halten sich wegen der straffen Fahrwerksauslegung sehr in Grenzen.

Sitze

Note: 2,7

Die straff gefederten Sitze bieten genügend Halt. Der Fahrersitz verfügt über eine Höheneinstellung, man sitzt recht entspannt. Nur die Sitzfläche des Fahrers ist zu schräg, wenn sie weit nach unten gestellt wurde. Wie vorn lassen sich auch hinten die Lehnen in der Neigung einstellen, sie sind aber etwas kurz.

- Der Platz hinten in der Mitte ist sehr unbequem.

Innengeräusch

Note: 3,1

Bis 130 km/h ist der Geräuschpegel verhältnismäßig niedrig. Mit zunehmendem Tempo wird der Motor aber lauter, was besonders

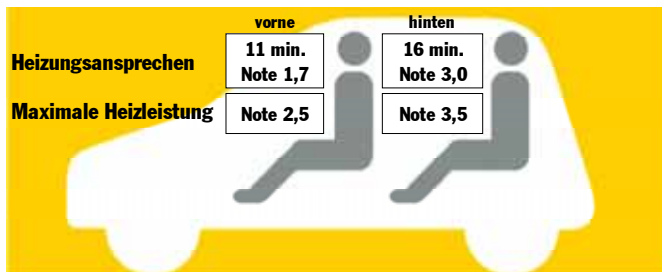
wegen des kurz abgestimmten fünften Ganges bei höherer Geschwindigkeit stört.

Heizung, Lüftung

Note: 2,3

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

- + Vorne ist die Heizwirkung gut, hinten nur durchschnittlich. Die Temperaturverteilung zwischen oben und unten lässt sich nur grob einstellen. Eine Klimaanlage ist serienmäßig an Bord, die Klimaautomatik gibt es beim TS gegen Aufpreis bzw. ist im Comfort-Paket enthalten. Alle Seitenfenster lassen sich vollständig öffnen.



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

Motor/Antrieb

Note 2,0

Fahrleistungen*

Note: 1,5

- + Der 133 PS starke und drehfreudige 1,8 l Vierzylindermotor verhilft dem Yaris TS zu sehr guten Fahrleistungen, insbesondere wenn die Gänge weit ausgedreht werden. Aber auch aus niedrigen Drehzahlen ist das Durchzugsvermögen recht ordentlich. So hat man in jeder Fahrsituation genügend Leistungsreserven und kann auch auf der Autobahn sehr gut mit dem zügigen Verkehr mithalten.

Laufkultur

Note: 2,0

- + Die Laufkultur des Motors ist unauffällig und insgesamt recht kultiviert. In einigen Drehzahlbereichen kann das Aggregat ein wenig dröhnen, was aber auch der Auspuffanlage zuzuschreiben ist.

Schaltung

Note: 3,0

Die Vorwärtsgänge lassen sich passabel schalten, Einlegen des Rückwärtsganges gelingt aber nicht immer geräuschlos.

Getriebeabstufung

Note: 2,0

- + Das Fünfgang-Getriebe ist der Charakteristik des Motors gut angepasst, ist aber auf möglichst gute Fahrleistungen ausgelegt. So ist der vierte und fünfte Gang recht kurz übersetzt, was sich auf Innengeräusch und Kraftstoffverbrauch nicht ganz so optimal auswirkt, zu dem Fahrzeug aber recht gut passt.

Fahreigenschaften

Note 1,9

Fahrstabilität

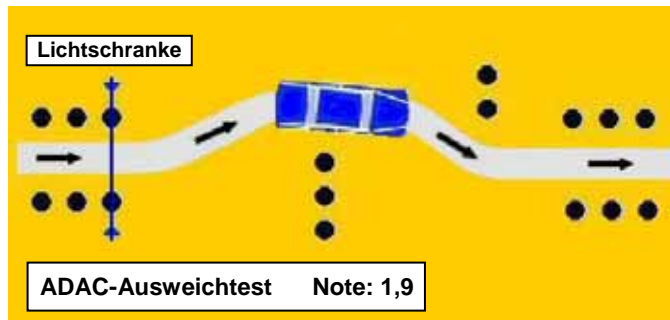
Note: 1,9

- + Die Richtungsstabilität ist sehr gut. Bei plötzlichem Ausweichen greift VSC zuverlässig ein, um Schleudern bereits im Ansatz zu unterbinden. Für bessere Haftung auf rutschigem Untergrund sorgt die Traktionskontrolle. Beim ADAC-Ausweichtest schneidet der Yaris TS sehr gut ab. Nach anfänglichem leichten Untersteuern dreht sich der Yaris schließlich deutlich in die Kurve ein und folgt dem Lenkeinschlag sehr gut. Ausbrechen und Schleudern wird von VSC (so heißt das elektronische Stabilitätsprogramm bei Toyota) zuverlässig verhindert. Die direkte Lenkung unterstützt das Ausweichen, so sind recht hohe Geschwindigkeiten zu meistern.

Kurvenverhalten

Note: 2,0

- + Die Kurvenlage ist leicht untersteuernd ausgelegt. Nimmt der



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.

Fahrer versehentlich die Kurve zu schnell, wird auch hier das VSC aktiviert, um Überschieben oder bei Lastwechsel einem ausbrechendem Heck entgegen zu wirken. Die straffe Fahrwerksauslegung der sportlichen Yaris-Variante sorgt für eine besonders satte Straßenlage und ermöglicht hohe Kurvengeschwindigkeiten.

Lenkung*

Note: 2,3

- + Die leichtgängige Lenkung spricht gut an, ist präzise und vermittelt recht guten Fahrbahnkontakt. Durch die knappen Abmessungen ist der Yaris insgesamt sehr handlich. Mit dem kleinen Wendekreis von etwa 10 m ist auch Rangieren bei wenig Platz kein Problem.

Bremse

Note: 1,3

- + Die Bremswirkung ist sehr gut. Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand sind nur 37 m notwendig (Mittel aus zehn Messungen, halbe Beladung, Serienreifen). Die Bremse spricht spontan an und ist fein dosierbar. Der Bremsassistent hilft weniger geübten Fahrern, das volle Potenzial der Bremsanlage zu mobilisieren.

Sicherheit

Note 2,6

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Note: 2,6

- + Mit dem elektronischen Stabilitätsprogramm VSC und dem Bremsassistent verfügt der Wagen über die wichtigsten Einrichtung für eine gute aktive Sicherheit. Unbeabsichtigtes Anfahren ist nicht möglich, weil der Motor nur bei gedrücktem Kupplungspedal gestartet werden kann ("Smart-Key"). Die serienmäßigen LED-Bremsleuchten sind vom rückwärtigen Verkehr besonders gut zu sehen.
- Der Kraftstoff-Einfüllstutzen befindet sich auf der gefährlichen linken, dem Verkehr zugewandten Seite.

Passive Sicherheit - Insassen

Note: 2,2

- + Der Yaris ist mit Front-, Seiten und durchgehenden seitlichen Kopfairbags ausgestattet und verfügt auch über Gurtwarner für die beiden vorderen Insassen. Zusätzlich und fast einzigartig in dieser Klasse besitzt der kleine Japaner einen Knie-Airbag für den Fahrer. Beim EuroNCAP-Crashtest erreicht er damit die beste Bewertung von fünf Sternen; auch in der Kindersicherheit schneidet er mit drei von fünf Sternen recht gut ab. Die vorderen aktiven Kopfstützen reichen in der Höhe für Insassen bis zu einer Größe von 1,80 m. An den stabilen Türgriffen lässt sich sehr hohe Zugkraft aufbringen. So kann man nach einem Unfall verklemmte Türen leichter öffnen.
- Die hinteren Kopfstützen müssen bei Bedarf zunächst aus der Lehne ausgezogen werden und reichen bis maximal 1,55 m große Mitfahrer aus.

Kindersicherheit

Note: 3,0

Mit den vorhandenen Sicherheitsgurten lassen sich Kinderrückhaltesysteme weniger gut befestigen. Die beiden äußeren Rücksitzplätze haben aber serienmäßig die Möglichkeit der Isofix-Befestigung mit zusätzlichen Ankerhaken im Kofferraum.

- + Auch auf dem Beifahrersitz dürfen rückwärts gerichtete Kindersitze installiert werden, weil sich der Frontairbag manuell deaktivieren lässt.

Fußgängerschutz

Note: 3,0

Beim simulierten Fußgängerunfall (EuroNCAP) schneidet der Wagen mit zwei von vier Sternen durchschnittlich ab.

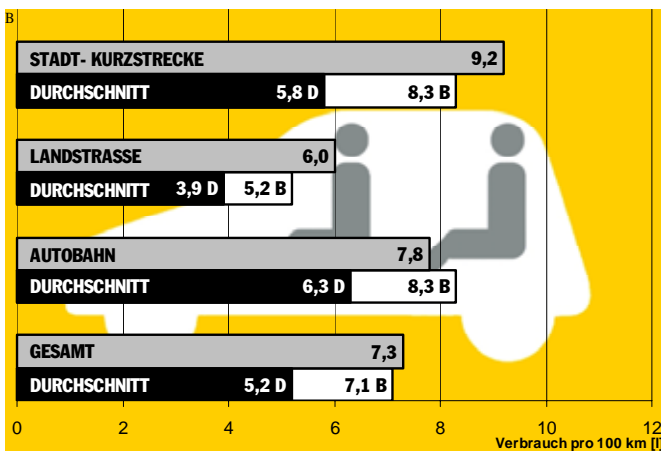
Verbrauch/Umwelt

Note 2,7

Verbrauch*

Note: 4,6

- Der Yaris TS verbraucht für ein Fahrzeug seiner Klasse viel Kraftstoff. Innerorts konsumiert der Wagen 9,2 l, außerorts 6,0 l und auf der Autobahn 7,8 Liter Super auf 100 km. Der Durchschnittsverbrauch beträgt 7,3 l/100 km.



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

Abgas

Note: 0,9

- + Die Schadstoffanteile im Abgas sind sehr niedrig.

Wirtschaftlichkeit*

Note 4,6

Betriebskosten

Note: 5,0

- Der nicht gerade günstige Verbrauch des Yaris TS hat in Verbind-

ung mit dem teuren Superkraftstoff eine schlechte Note bei den Betriebskosten zur Folge.

Werkstatt- und Reifenkosten

Note: 2,6

Alle 15.000 km oder 12 Monate ist ein kleiner - alle 30.000 km oder zwei Jahre ein großer Service fällig. Eine Steuerkette im 1.8 l-Motor macht einen oftmals teuren Zahnriemenwechsel überflüssig.

- + Toyota verbaut nach eigenen Angaben langlebige Verschleißteile und gewährt generell eine dreijährige Herstellergarantie bis maximal 100.000 km (im ersten Jahr ohne Kilometerbegrenzung).
- Die hohen Kosten für den Reifenersatz, bedingt durch die üppige Bereifung, verhindern eine bessere Benotung.

Wertstabilität

Note: 3,4

Trotz der starken Motorisierung kann für den kleinen Flitzer noch ein durchschnittlicher Werterhalt prognostiziert werden.

Kosten für Neuanschaffung

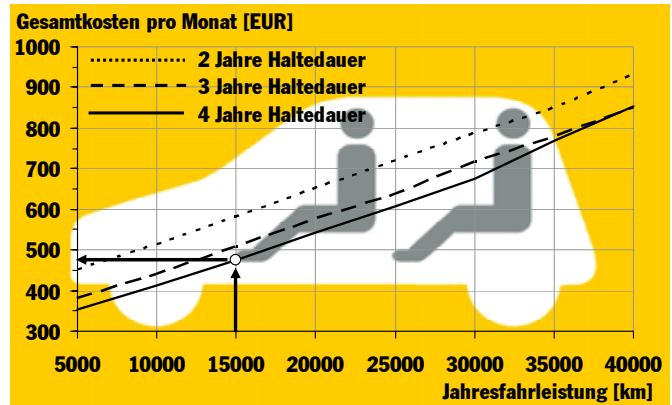
Note: 4,2

- Die Sache hat nur einen Haken: Mit knapp 18.000 Euro ist der Yaris TS in dieser Klasse nicht gerade ein Schnäppchen, dafür aber gut ausgestattet.

Fixkosten

Note: 2,9

Den höheren Betriebskosten stehen beim Benziner andererseits niedrigere fixe Ausgaben für die Steuer gegenüber. Die Versicherungsbeiträge liegen durch akzeptable Typklasseneinstufungen noch auf durchschnittlichem Niveau.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Autokosten (Beispiel: 475 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

Die Motorvarianten

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.0	1.3	TS	1.4 D-4D
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/998	4/1298	4/1798	4/1364
Leistung [kW(PS)]	51(70)	64(87)	98(133)	66(90)
Max.Drehmoment [Nm]bei U/min	93/3600	121/4200	173/4400	190/1800
0-100 km/h[s]	15,7	11,5	9,3	10,7
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	155	170	194	175
Verbrauch pro 100 km [l]	5,8S	6,6S	7,3S	4,7D
Versicherungsklassen KH/VK/TK	13/11/15	14/12/15	16/17/21	17/13/18
Steuerbefreiung [Euro](Monate)	-	-	-	-
Monatliche Gesamt-Kosten[Euro]	338	381	475	371
Grundpreis[Euro]	11.951	14.106	17.900	15.542

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

4-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro4
Hubraum	1798 ccm
Leistung	98 kW (133 PS)
bei	6000 U/min
Maximales Drehmoment	173 Nm
bei	4400 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	205/50R17V
Reifengröße (Testwagen)	205/45R17W
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	9,95 m/10,05 m
Höchstgeschwindigkeit	194 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,3 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3. Gang)	5,5 s
Bremsweg aus 100 km/h	37 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	7,3 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	9,2/6,0/7,8 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test	170 g/km/ 170 g/km
Innengeräusch 130 km/h	71 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	3750 mm/1695 mm/1530 mm
Leergewicht/Zuladung	1140 kg/405 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	225 l/640 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	550 kg/1050 kg
Dachlast	70 kg
Tankinhalt	42 l
Reichweite	575 km
Allgemeine Garantie	3 Jahre / 100.000 km
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte *kursiv*

Kosten

Monatliche Betriebskosten	138 Euro
Monatliche Werkstattkosten	40 Euro
Monatliche Fixkosten	78 Euro
Monatlicher Wertverlust	218 Euro
Monatliche Gesamtkosten	475 Euro
(vierjährige Haltung, 15000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	16/17/21
Grundpreis	17.900 Euro

Ausstattung

Technik

Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Bremsassistent	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch (+ Bremsassistent)	Serie
LED-Bremsleuchten	Serie
Parkhilfe, elektronisch (hinten)	380 Euro
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Reserverad, vollwertig	nicht erhältlich
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie

Innen

Airbag, Seite vorne	Serie
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Audioanlage (mit CD/MP3)	Serie
Fahrsitz, höhenstellbar	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Isofix-Kindersicherungssystem	Serie
Keyless Entry ("Smart Key")	im Paket*
Klimaanlage	Serie
Klimaautomatik	(Comfort Paket) 1050 Euro
Knieairbag	Serie
Lenkrad, höhen-/längeinstellbar	Serie
Navigationssystem	1539 Euro*
Rücksitzlehne und -bank umklappbar (60:40 geteilt)	Serie
Skisack/Durchladeluke	nicht erhältlich
Zentralverriegelung (mit Fernbedienung)	Serie

Außen

Außenspiegel, elektrisch einstell-/beheizbar	Serie
Leichtmetallfelgen (17" mit 205/45R17)	Serie
Nebelscheinwerfer	Serie
Schiebe-Hubdach	nicht erhältlich

*im Testwagen vorhanden

Testzeugnis

Technik/Umwelt(Testergebnis)2,5

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

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 April 2007