

VW Polo 1.6 Trendline

Fünftüriger Kleinwagen mit Schrägheck (77 kW / 105 PS)

ADAC Testergebnis

Note 2,3

Der 1.6 l Motor aus Golf und Co. löst im Polo jetzt den durchzugsschwachen 1.4 l Benziner mit 100 PS ab. Ausreichend kräftig für den Kleinwagen zeigt er sich wenig auffällig, bei höheren Drehzahlen brummig und beim Verbrauch nicht ganz zeitgemäß. Die Grundausstattung ist VW-typisch karg, mit ein paar Komfort-Extras wird der Polo gleich richtig teuer. Dafür bekommt man aber auch gute Qualität, einfache Bedienbarkeit und ein überzeugendes Sicherheitspaket mit ESP und sehr gutmütigem Fahrwerk. Fazit: ein rundum ausgewogener Kleinwagen, der aber sparsamer sein sollte. Auch mit 6-Gang-Automatik lieferbar. Leider ist er nicht gerade preiswert und der Wertverlust entsprechend hoch. Ab 14.550 €. **Karosserievarianten:** Drei- und Fünftürer, Cross-Variante. **Konkurrenten:** Fiat Grande Punto, Ford Fiesta, Opel Corsa, Peugeot 207, Seat Ibiza, Skoda Fabia, Toyota Yaris.

- + gute Verarbeitung
- + recht bequemer Zustieg
- + gutes Raumangebot vorn
- + komfortable Federung
- + leichte Bedienung
- + ESP Serie
- + dichtes Werkstattnetz
- nach hinten wenig übersichtlich
- schlechter Fußgängerschutz
- hoher Verbrauch



Karosserie/Kofferraum

Note 2,7

Verarbeitung

Note: 2,2

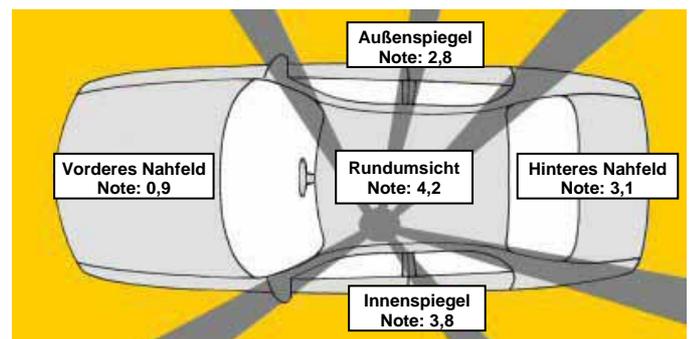
- + Wie von VW gewohnt, zeigen sich die Verarbeitung und das Finish der Karosserie auf sehr hohem Niveau. Die schmalen und exakten Spaltmaße sowie die einwandfreie Lackierung erfüllen VW's Premiumanspruch. Auch im Innenraum schweift der Blick über hochwertige Materialien, die sauber verarbeitet und passgenau zusammengesetzt sind und sich ebenso angenehm wie wertig anfühlen. Der Unterboden ist im vorderen Bereich glattflächig, das reduziert störende Luftwirbel und damit den Verbrauch. Für 56 € erhält man auf Wunsch ein vollwertiges Ersatzrad. Auf dem Dach dürfen bis 75 kg Gepäck transportiert werden. Die Scheinwerferlampen lassen sich recht leicht wechseln, im Motorraum ist ausreichend Platz.
- Bloß nicht anecken mit den volllackierten Stoßfängern - die verzeihen nichts und wollen teuer repariert werden. Im Kofferraum sucht man den Premiumanspruch vergebens: auf eine Hartfaserplatte eine billige Bodenfilzmatte geklebt. Serienmäßig steht bei einer Reifenpanne nur ein Reparaturset zur Verfügung.

Sicht

Note: 3,2

- + Nach vorn ist die Sicht gut, dafür sorgt die abfallende Front. Die Außenspiegel sind gegen Aufpreis beheizbar, der Innenspiegel bei störendem Licht automatisch abblendend. Eine akustische Einparkhilfe hinten ist ebenfalls optional erhältlich.

- Die Karosserie an sich ist nicht sehr übersichtlich, da die Front sich der Sicht des Fahrers entzieht und beim Blick nach hinten die nicht versenkbaren Kopfstützen stören - das behindert besonders beim Abbiegen und beim Rangieren.



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 können durchschnittlich große Personen relativ leicht ein- und aussteigen, die Türen lassen sich weit genug öffnen. Hinten ist der Zustieg befriedigend, die Radläufe schränken die Türöffnungen etwas ein. Eine Tür-Zentralverriegelung ist serienmäßig, Fernbedienung kostet extra.

Kofferraum-Volumen*

Note: 2,9

Bis 255 l Gepäck finden im Kofferraum Platz. Klappt man die asymmetrisch geteilte Rückbank um, erhöht sich das Volumen auf 570 l (gemessen bis Fensterunterkante). Ohne das optionale Reserverad bleibt die halbe Reserveradmulde frei und es bietet sich ein zusätzliches Fach für Kleingepäck.



Mit 255 l Volumen ist der Kofferraum um 15 l kleiner als beim Konkurrenten Ford Fiesta.

Kofferraum-Zugänglichkeit

Note: 2,2

- + Die Heckklappe kann leicht geöffnet und geschlossen werden und gibt eine große Öffnung frei - so ist der Kofferraum gut zugänglich und mit seinem 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 (Ladekannte außen 68 cm, innen 20 cm) gehoben werden. Bei umgeklappter Rückbank ergibt sich kein ebener Ladeboden, es stört eine Stufe.

Kofferraum-Variabilität

Note: 2,9

- Das Vorklappen der Rücksitze ist etwas umständlich, weil die Kopfstützen abgezogen und die Sitzfläche hochgeklappt werden müssen.
- + Durchdacht ist das optionale Gepäcksicherungspaket. Dies enthält neben einer im Kofferraumboden versenkbaren Klappbox auch ein als Tasche nutzbares Gepäcknetz.

Innenraum

Note 2,3

Bedienung

Note: 2,1

- + Ein echtes Plus des Polo ist seine sehr einfache Bedienbarkeit, alle Bedienelemente sind übersichtlich angeordnet und selbsterklärend. Besonders günstig sind 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 vorn und der bei Regen automatisch aktivierte Heckwischer, wenn der Rückwärtsgang eingelegt wird. Eine Verbrauchsanzeige gibt's gegen Aufpreis.
- Für das Ablendlicht fehlt eine Kontrollleuchte. Die Beleuchtung für aktivierte Umluftschaltung und Klimaanlage in den Schaltern ist zu schwach, bei Sonnenschein praktisch nicht zu erkennen (bei Climatic); die Anzeigen der Klimaautomatik sind recht klein, das Display wirkt insgesamt überladen mit Anzeigen. Das Handschuh-

fach ist klein und unbeleuchtet. Hinten fehlen Ablagemöglichkeiten, eine Beleuchtung im Dachhimmel kostet Aufpreis.



Neben der guten Funktionalität überzeugt der Polo durch seine hohe Verarbeitungsqualität.

Raumangebot vorne*

Note: 1,8

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

Raumangebot hinten*

Note: 3,4

- 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.

Komfort

Note 2,2

Federung

Note: 2,1

- + Der Polo wartet mit gutem Federungskomfort auf, das Fahrwerk ist tendentiell straff, aber ausgewogen abgestimmt. Kurze wie lange Unebenheiten werden souverän abgefedert, der Aufbau liegt meist ruhig auf der Straße, lediglich gröbere Unebenheiten und Bodenwellen versetzen ihn in stärkere Bewegung.

Sitze

Note: 2,4

- + Die ausreichend großen Vordersitze sind bequem gefedert und bieten genügend Halt. Die Unterstützung im Lendenwirbelbereich könnte aber besser sein. Der Seitenhalt ist nicht stark, reicht aber für das Fahrzeug-Segment. Eine Höheneinstellung kostet extra. Die Rücksitzbank ist etwas straffer gepolstert und bietet genügend Körperunterstützung. Auf allen Außenplätzen sind Haltegriffe am Dachhimmel vorhanden.

Innengeräusch

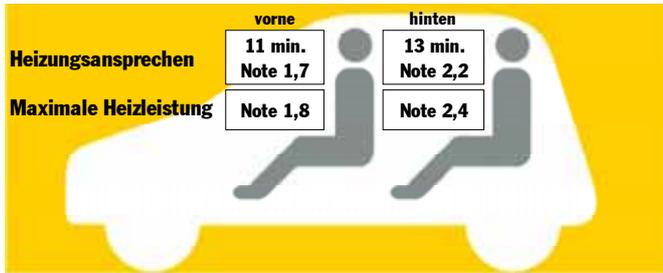
Note: 2,7

- Der Geräuschpegel im Innenraum ist insgesamt befriedigend; während auch bei hohen Geschwindigkeiten kaum Windgeräusche zu hören sind, wird der Motor bei höheren Drehzahlen brummig und laut.

Heizung, Lüftung

Note: 1,9

- (Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer)
- + Der Benzinmotor hat wenig Mühe, den Innenraum schnell auf angenehme Temperaturen zu bringen; hinten wie vorne ist das Heizungsansprechungen und die Wirkung gut. Die aufpreispflichtige Klimaautomatik regelt feinfühlig und situationsangepasst. Ein Pollenfilter ist Serie.



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

Motor/Antrieb

Note 2,2

Fahrleistungen*

Note: 2,1

- + Der 105-PS-Benziner verhilft dem Polo zu guten Fahrleistungen, gute Elastizitätswerte ermöglichen recht schaltfaules Fahren, wenn die Gänge ausgedreht werden, kann auch schnell beschleunigt werden.

Laufkultur

Note: 2,5

- + Der Vierzylinder-Benziner läuft relativ ruhig und vibrationsarm, nur bei hohen Drehzahlen zeigt er sich dröhnig.

Schaltung

Note: 2,0

- + Die Gänge lassen sich leicht einlegen, die Schaltung arbeitet präzise und ist sauber geführt. Die leichtgängige Kupplung kann man gut dosieren.

Getriebeabstufung

Note: 2,0

- + Die Abstufungen des Fünfgang-Getriebes passen gut zur Leistungscharakteristik des Motors, bei konstanten Geschwindigkeiten über 100 km/h vermisst man aber einen länger übersetzten 6. Gang, der die Motordrehzahl, den Verbrauch und den Geräuschpegel im Innenraum senken würde.

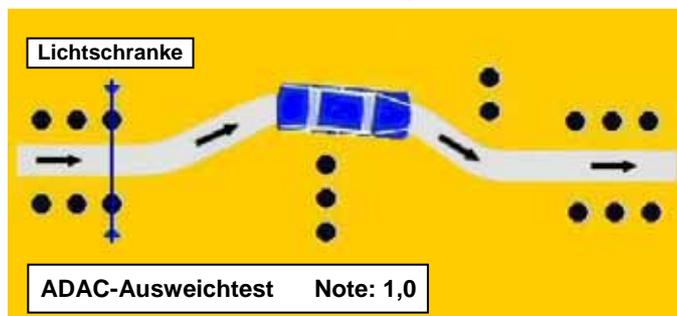
Fahreigenschaften

Note 1,7

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 er sauber seine Spur und zeigt sich von Seitenwind wenig beeindruckt. Gegen 50 Euro Aufpreis ist eine Reifendruckkontrolle erhältlich. ADAC-Ausweichtest: Das Auto fährt in allen drei Phasen stabil und lässt sich exakt lenken. ESP regelt frühzeitig und effizient, dadurch kein Überschieben und keinerlei Tendenz zum Ausbrechen oder gar Schleudern. Durch die kleinen Abmessungen ist der Polo besonders schnell durch den Parcours zu dirigieren, daher die exzellente



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.

Benotung.

Kurvenverhalten

Note: 1,3

- + Der Wagen untersteuert in schnell gefahrenen Kurven leicht, ein gut beherrschbares Fahrverhalten. ESP und Traktionskontrolle greifen im Ernstfall hilfreich ein (Serie). Bei plötzlichem Gaswegnehmen in der Kurve verändert sich das Eigenlenkverhalten kaum.

Lenkung*

Note: 2,3

- + Die Lenkung spricht aus der Mittellage gut an und ist weitgehend zielgenau. Sie vermittelt auch genügend Kontakt zur Fahrbahn. Die Leichtgängigkeit sorgt für gutes Handling, obwohl der Wendekreis mit 10,8 m nicht sehr klein ist.

Bremse

Note: 2,0

- + Die Bremse spricht schnell an und lässt sich fein dosieren. Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h sind nur 38 m bis zum Stillstand erforderlich (Mittel aus 10 Messungen, halbe Zuladung, Serienreifen). Der serienmäßige Bremsassistent baut automatisch bei einer Notbremsung den vollen Bremsdruck auf und hilft so, den Bremsweg zu verkürzen.

Sicherheit

Note 2,5

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Note: 2,5

Der Polo bringt serienmäßig ABS, ein elektronisches Stabilitätsprogramm und einen Bremsassistenten sowie eine Traktionskontrolle (ASR, EDS) mit. Gegen Aufpreis gibt es Runflat-Reifen, mit denen auch bei Luftverlust noch bis in die Werkstatt gefahren werden kann.

Passive Sicherheit - Insassen

Note: 2,7

- + Beim EuroNCAP-Front- und Seitencrash gibt es vier von fünf möglichen Sternen. Dabei zeigen sich besonders beim Seitencrash die Stärken. Der Polo ist serienmäßig mit Front-, Seiten- und durchgehenden Kopfairbags ausgestattet. Die Kopfstützen der Vordersitze sind nur für Personen bis ca. 1,75 m Größe ausreichend hoch, können aber durch den geringen Abstand zu den Köpfen gut wirken. An den stabilen Türgriffen lässt sich sehr hohe Zugkraft aufbringen. So kann man nach einem Unfall verklemmte Türen öffnen.
- Hinten sind die Kopfstützen zu niedrig (nur für Personen bis 1,70 m) und viel zu schwach in der Höhe arretiert.

Kindersicherheit

Note: 1,3

- + Kindersitze und Babyschalen lassen sich im Polo sicher befestigen. Feste Gurtschlösser erleichtern dabei das Ansurten. Der Beifahrer-Airbag kann mit Hilfe des Zündschlüssels per Schalter im Handschuhfach deaktiviert werden. Das ist beispielsweise dann nötig, wenn auf dem Beifahrersitz ein rückwärts gerichteter Kindersitz installiert werden soll. Für eine noch sichere Befestigung von Kindersitzen auf den äußeren Rücksitzen sorgen zwei ISO-FIX-Halterungen, auf Wunsch gibt es auch einen integrierten Kindersitz für größere Kinder.

Fußgängerschutz

Note: 4,0

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

Verbrauch/Umwelt

Note 2,2

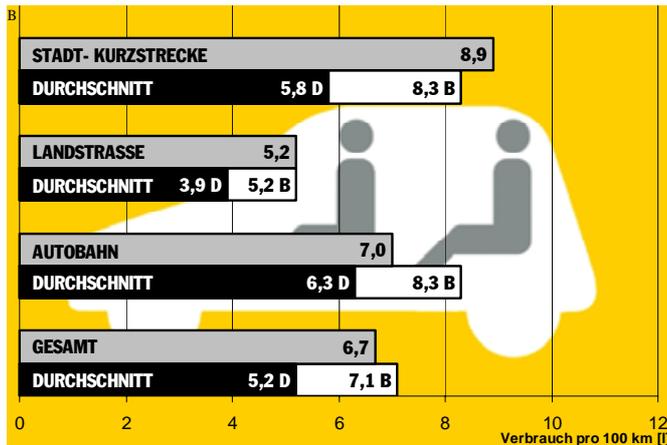
Verbrauch*

Note: 3,7

Beim Verbrauch gewinnt der Polo 1.6 kein Ruhmesblatt, im Durchschnitt konsumiert er 6,7 l Super pro 100 km. Dieser Wert

setzt sich zusammen aus dem Autobahnverbrauch von 7,0 l und aus dem Verbrauch außerorts von 5,2 l alle 100 km.

- Der Innerorts-Wert von üppigen 8,9 l Super pro 100 km ist nicht mehr zeitgemäß für einen Kleinwagen.



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

Abgas Note: 0,7

- + Die Schadstoffanteile im Abgas sind sehr gering, die Euro4-Norm wird locker erreicht.

Wirtschaftlichkeit* Note 3,3

Betriebskosten Note: 4,7

- Aufgrund nicht gerade niedrigen Verbrauchs von teurem Super-Benzin ergeben sich erhöhte Kosten für den Betrieb - so ist der Polo mit dem 1.6 Liter Benzinmotor nicht gerade für den Vielfahrer geeignet.

Werkstatt- und Reifenkosten Note: 1,3

- Der VW besitzt eine fahrabhängige Serviceanzeige. Laut Hersteller ist dabei im Schnitt alle 28.000 Kilometer oder alle zwei Jahre ein "Longlife-Service" fällig.
- + Die langen Inspektionsabstände versprechen weniger Werkstattaufenthalte. VW verbaut nach eigenen Angaben qualitative hochwertige und langlebige Wartungs- und Verschleißteile, die zur Kosteneinsparung beitragen und gewährt ebenfalls eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung. Bei Verwendung

der Seriengröße fallen relativ niedrige Kosten für den Reifenersatz an.

- Der Longlife-Service ist nur mit speziellem, sehr teurem Motoröl möglich. Die Werkstattstundenpreise sind hoch und verhindern eine bessere Benotung.

Wertstabilität Note: 3,8

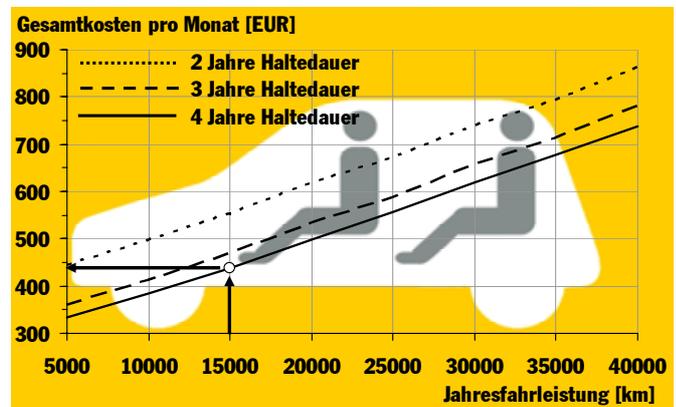
Im Wert bleibt der Polo mit dem großem Benzinmotor nicht sonderlich stabil. Dazu trägt sicherlich auch ein Modellwechsel bei, der sich innerhalb des vierjährigen Berechnungszeitraumes vollziehen wird.

Kosten für Neuanschaffung Note: 3,1

Nicht billig nicht teuer! Auch bei der Neuanschaffung liegt der Polo für seine Klasse im Mittelfeld.

Fixkosten Note: 1,8

- + Den höheren Betriebskosten stehen beim Benziner andererseits niedrigere fixe Ausgaben für die Steuer gegenüber. Die vor allem in der Vollkaskoversicherung günstige Typklasseneinstufung sorgt zudem für niedrige Beiträge und eine gute Note bei den fixen Kosten.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Autokosten (Beispiel: 437 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

Die Motorvarianten (Ottomotor) in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.2	1.2	1.4	1.4	1.6	GTI	GTI
Aufbau/Türen	SR/3						
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/1198	3/1198	4/1390	4/1390	4/1598	4/1781	4/1781
Leistung [kW(PS)]	40(55)	47(65)	55(75)	59(80)	77(105)	110(150)	132(180)
Max.Drehmoment [Nm]bei U/min	108/3000	112/3000	126/3800	132/3800	153/3800	220/1950	235/2000
0-100 km/h[s]	17,5	14,9	15,3	12,2	10,4	8,2	7,5
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	152	162	168	175	192	216	225
Verbrauch pro 100 km [l]	6,3S	6,4S	7,7S	6,5S	6,7S	7,9S	8,1SP
Versicherungsklassen KH/VK/TK	14/14/14	14/14/14	14/15/13	14/15/13	15/13/19	16/25/24	16/25/24
Steuerbefreiung [Euro](Monate)	-	-	-	-	-	-	-
Monatliche Gesamt-Kosten[Euro]	379	388	444	409	428	549	596
Grundpreis[Euro]	11.797	12.439	14.336	13.259	14.542	19.620	23.005

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	1598 ccm
Leistung	77 kW (105 PS)
bei	5600 U/min
Maximales Drehmoment	153 Nm
bei	3800 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	185/60R14
Reifengröße (Testwagen)	195/55R15V
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	10,75 m/10,7 m
Höchstgeschwindigkeit	192 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,4 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3. Gang)	7,3 s
Bremsweg aus 100 km/h	38 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	6,7 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	8,9/5,2/7,0 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test	165 g/km/ 158 g/km
Innengeräusch 130 km/h	69 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	3916 mm/1650 mm/1467 mm
Leergewicht/Zuladung	1130 kg/460 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	255 l/570 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	550 kg/1200 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	45 l
Reichweite	670 km
Allgemeine Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte *kursiv*

Kosten

Monatliche Betriebskosten	142 Euro
Monatliche Werkstattkosten	32 Euro
Monatliche Fixkosten	68 Euro
Monatlicher Wertverlust	194 Euro
Monatliche Gesamtkosten	437 Euro
(vierjährige Haltung, 15000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	15/13/19
Grundpreis	15.362 Euro

Ausstattung

Technik

Automatikgetriebe	1125 Euro
Bremsassistent	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Parkhilfe, elektronisch	354 Euro°
Reifendruckkontrolle	52 Euro
Runflat-Reifen	384 Euro
Servolenkung	Serie
Tempomat	195 Euro°
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	152 Euro°
Xenonlicht	nicht erhältlich

Innen

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	451 Euro°
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, aut. abblendend (inkl. Regensensor)	132 Euro°
Isofix-Kindersicherungssystem	Serie
Klimaanlage/-automatik (inkl. Radio)	882 Euro/1175 Euro°
Lenkrad, höhen-/längseinstellbar	Serie
Navigationssystem	ab 1857 Euro°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar (geteilt)	146 Euro°
Sitze, vorn, beheizbar	277 Euro°
Telefonfreisprechanlage	400 Euro
Zentralverriegelung (mit FB, im Paket)	518 Euro°

Außen

Außenspiegel, elektrisch einstell-/beheizbar	120 Euro°
Nebelscheinwerfer	152 Euro°
Schiebe-Hubdach	841 Euro
Tagfahrlicht	50 Euro

°im Testwagen vorhanden

Testzeugnis

Technik/Umwelt(Testergebnis)2,3

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

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 April 2007