

Hyundai Matrix 1.5 CRDi VGT GLS

Fünftürige Großraumlimousine der unteren Mittelklasse (81 kW / 110 PS)

ADAC Testergebnis

Note 2,9

Der Matrix ist eine unauffällige Großraumlimousine der unteren Mittelklasse mit einfacher Bedienung und bequemem Zustieg; in den meisten Punkten gutes Mittelmaß. Der neue 1,5-Liter-Dieselmotor ist sparsam und mit 110 PS erstaunlich durchzugsstark; jetzt mit vier Zylindern ausgestattet läuft er auch erheblich ruhiger als der zuvor verbaute Dreizylinder. Was ihm fehlt, ist ein Partikelfilter; gegen Aufpreis gibt es aber eine Nachrüst-Lösung. Wegen fehlendem ESP hat der Matrix Schwächen in der Fahrsicherheit - das entspricht heute nicht mehr dem Stand der Technik, ebenso wie nicht erhältliche Kopfairbags. Der Anschaffungspreis ist relativ günstig, der Wiederverkaufswert aber ziemlich schlecht. Fazit: gutmütiger und sparsamer Gefährte für Personen, denen leichtes Ein- und Aussteigen und einfache Bedienung wichtiger ist, als Fahrdynamik und Sicherheit. **Karosserievarianten:** keine.

Konkurrenten: Chrysler PT-Cruiser, Fiat Multipla, Kia Carens, Mazda 5, Toyota Corolla Verso.

- + gute Übersicht durch hohes Sitzen
- + sehr bequemer Zustieg
- + einfache Bedienung
- + viel Platz
- + gute Federung
- + niedriger Verbrauch
- kein Partikelfilter
- kein ESP
- keine Kopfairbags
- schlechter Wiederverkauf



Karosserie/Kofferraum

Note 2,6

Verarbeitung

Note: 3,1

- + Insgesamt betrachtet ist die Verarbeitung ordentlich; Spaltabstände an Türen und Klappen sind gleichmäßig. Die Türen lassen sich leicht öffnen und schließen. Auch die im Innenraum verwendeten Materialien machen einen überwiegend hochwertigen Eindruck. Es ist ein vollwertiges Ersatzrad in Fahrbereifung vorhanden.
- Die Tankdeckelentriegelung ist nicht in die zentrale Türverriegelung mit einbezogen. Der Motorraum ist nach unten nicht geschützt; so kann ungehindert Schmutz eindringen. Wegen sehr

knapper Platzverhältnisse ist dem Laien das Wechseln der Scheinwerferlampen kaum zumutbar.

Sicht

Note: 3,0

Die Rundumsicht ist akzeptabel; das etwas höhere Heck und die hinteren Kopfstützen stören ein wenig.

- + Der Fahrer hat durch die erhöhte Sitzposition eine sehr gute Übersicht, so ist auch die Sicht im vorderen Nahbereich recht gut; hinten allerdings ziemlich schlecht. Die großen Außenspiegel sind beheizt.
- Einparkhilfe und Xenonscheinwerfer sucht man vergeblich in der Aufpreisliste.

Ein-/Ausstieg

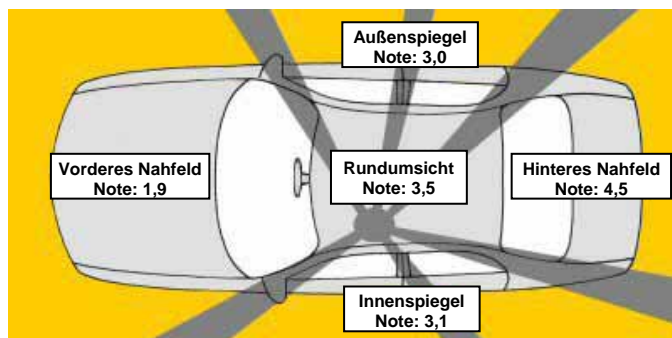
Note: 2,1

- + Die hohe Karosserie, das niedrige Bodenniveau und die großen Türen sorgen für sehr bequemes, relativ aufrechtes Ein- und Aussteigen, vorne wie hinten. Dadurch eignet sich der Matrix besonders gut für Personen, die sich beim Zustieg etwas schwer tun. Die Fernbedienung für die Zentralverriegelung ist durch zwei verschieden große Tasten leicht zu bedienen, auch im Dunklen. Allerdings ist sie nicht im Schlüssel integriert, sondern muss separat mitgeführt werden.
- Die Türaufhalter sind etwas zu schwach ausgelegt, um die Türen immer sicher geöffnet zu halten.

Kofferraum-Volumen*

Note: 2,8

Für die Fahrzeugklasse ist das Kofferraumvolumen mit 330 l noch zufrieden stellend. Durch Umklappen der Rücksitze lässt es sich auf 690 l erweitern (gemessen bis zur Fensterunterkante).



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.

Kofferraum-Zugänglichkeit

Note: 1,6

- + Die Heckklappe ist von hinten zu entriegeln und öffnet sehr leicht, beim Schließen muss jedoch von Hand nachgedrückt werden. Der Kofferraum lässt sich sehr bequem beladen, weil die Ladeöffnung sehr groß und die Ladekante besonders niedrig ist.
- Die Hutablage klappt nicht automatisch nach oben, sie muss von Hand angehoben werden und klemmt dann zwischen den Seitenstreben - unpraktisch wenn man keine Hand frei hat.

Kofferraum-Variabilität

Note: 2,1

- + Zur Vergrößerung des Kofferraums können die Teile der Rücksitzbank (asymmetrisch geteilt) einzeln vorgeschoben oder vorgeklappt werden. Für kleine Utensilien gibt es ein großes Gepäcknetz am Boden.
- Die Rücksitze lassen sich nicht, wie sonst bei Vans üblich, herausnehmen.



Zur Vergrößerung des Kofferraums kann die Rücksitzbank längs verschoben werden.

Innenraum

Note 2,8

Bedienung

Note: 3,1

- + Die Bedienung des Matrix ist weitgehend funktionell. Das Lenkrad lässt sich in der Höhe einstellen, der Schalthebel liegt gut zur Hand. Die Position des Radios ist sehr übersichtlich. Ein Display informiert über Verbräuche und Reichweiten. In beiden Sonnenblenden befinden sich Make-up-Spiegel. Außenspiegel und Fenster (nur das Fahrerfenster mit Antippautomatik) funktionieren elektrisch. Vorn und im Kofferraum befinden sich 12V-Steckdosen. Aus dem Zubehör ist ein Radio-Navigationssystem von Becker erhältlich, das sehr einfach zu bedienen ist. Wegen der überschauba-



Weitgehend funktionell präsentiert sich das Armaturenbrett des Hyundai Matrix. Die in der Mitte angeordneten, schlecht ablesbaren Instrumente sind jedoch ein Kritikpunkt.

ren, nicht mit zu vielen Features überladenen Funktionen ist der Matrix einfach und ohne große Eingewöhnung zu bedienen.

- Die Instrumente sind seitlich versetzt zum Fahrer in der Mitte des Armaturenbretts angeordnet, das ist gewöhnungsbedürftig. Die Kontrollleuchten der Nebellichter sind im Schalter untergebracht und dadurch schlecht zu erkennen; eine Abschaltautomatik fehlt. Die vorderen Türzuehgriffe sind im Sitzen schwer zu erreichen, wenn die Türen vollständig geöffnet sind. Das Handschuhfach ist klein und unbeleuchtet; beim Öffnen klappt der Deckel auf die Knie des Beifahrers. Zum Anlegen der Rücksitzgurte sind zwei Hände erforderlich, weil die Schlösser nicht fixiert sind. Hinten fehlen Leselampen.

Raumangebot vorne*

Note: 2,2

- + Der Fahrersitz lässt sich für Personen bis ca. 1,85 m Größe zurückschieben.
- + Große Kopffreiheit und Innenbreite sorgen für ein großzügiges Platzempfinden auf den vorderen Sitzplätzen.

Raumangebot hinten*

Note: 2,8

- + Selbst wenn die Vordersitze ganz zurückgeschoben sind, reicht hinten die Kniefreiheit bequem für 1,85 m große Mitfahrer aus. Zwei Personen haben großzügig Platz in der Breite.

Innenraum-Variabilität

Note: 4,0

- Für einen Van sind die Variationsmöglichkeiten der Sitze relativ gering. Die Rücksitzbank ist in Länge und Sitzneigung einstellbar.

Komfort

Note 2,7

Federung

Note: 2,7

- + Die Fahrwerksabstimmung ist recht ausgewogen und straff, mittlere und große Unebenheiten werden gut geschluckt. So ist der Fahrkomfort recht gut.
- Kleine Unebenheiten wie Kopfsteinpflaster oder Kanaldeckel können Poltergeräusche verursachen. Wanken und Seitenneigung treten verstärkt auf.

Sitze

Note: 2,4

- + Die Sitze sind angenehm straff gefedert und bieten guten Körper- und Seitenhalt, auf Dauer werden sie etwas hart. Die Fahrersitzfläche lässt sich vorne und hinten getrennt in Höhe und Neigung einstellen. Eine Lendenwirbelstütze ist ebenfalls erhältlich. Der Fahrer hat eine entspannte Sitzposition.
- Der Höheneinstellbereich ist nicht besonders groß, der Sitz sollte sich tiefer stellen lassen. Die Lehnen der Vordersitze sind bei Personen über 1,70 m Größe zu niedrig, hinten haben die Insassen zu wenig Oberschenkelauflage.

Innengeräusch

Note: 3,1

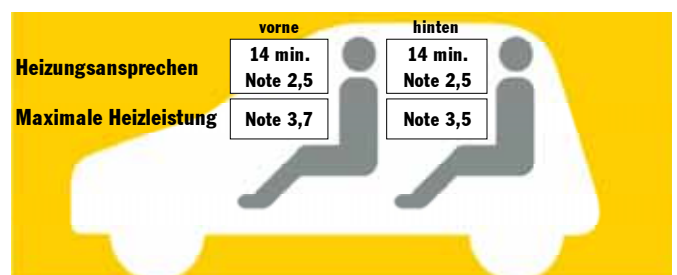
Subjektiv ist das Innengeräusch bei höheren Geschwindigkeiten recht niedrig; der Messwert bei 130 km/h liegt mit rund 70 dB(A) im durchschnittlichen Bereich.

Heizung, Lüftung

Note: 2,8

(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer). Die erreichbaren Temperaturen sind für ein Dieselfahrzeug anerkennenswert; nach relativ kurzer Zeit ist der Innenraum angenehm erwärmt.

- + Die Klimaanlage (Aufpreis) lässt sich fein dosieren und liefert



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

ordentliche Kühlleistung.

- Die hinteren Seitenfenster sind nicht vollständig zu öffnen.

Motor/Antrieb

Note 2,7

Fahrleistungen*

Note: 2,3

Der kleine Dieselmotor liefert erstaunlich gute Elastizitätswerte, man kann auch ohne Zurückschalten überholen. Weites Ausdrehen der Gänge bringt keine wesentliche Verbesserung, das Aggregat ist nicht allzu drehfreudig. Schaltet sich die Klimaanlage zu, spürt man einen deutlichen Ruck und verringerte Leistung.

Laufkultur

Note: 3,0

Die Laufkultur ist insgesamt durchschnittlich. Nach dem Kaltstart treten Vibrationen verstärkt auf, ebenso das diesel-typische Nageln. Der betriebswarme Motor läuft recht angenehm, viel besser, als das zuvor verbaute 3-Zylinder-Aggregat.

Schaltung

Note: 3,3

Die Vorwärtsgänge lassen sich meist gut einlegen. Bei zu hohen Drehzahlunterschieden, insbesondere beim Zurückschalten, ist etwas mehr Kraftaufwand nötig.

- Einlegen des Rückwärtsganges ist oft von lauten Krachgeräuschen begleitet, vor allem wenn das Fahrzeug noch leicht rollt.

Getriebeabstufung

Note: 2,5

- + Die Abstufung des Fünfgang-Getriebes passt recht gut zur Leistungscharakteristik des Motors.
- Der erste Gang ist etwas lang übersetzt, man kommt schlecht aus dem Stand weg.

Fahreigenschaften

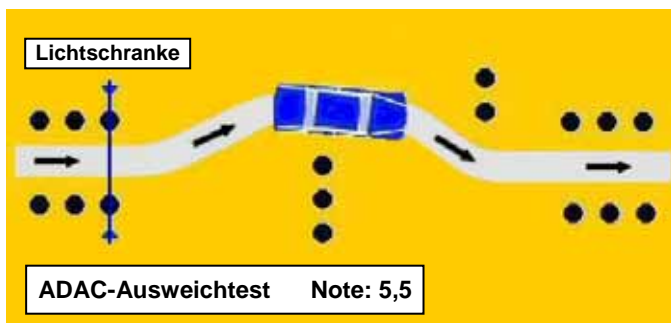
Note 3,5

Fahrstabilität

Note: 4,3

Der Wagen verhält sich bei jedem Tempo richtungsstabil. Wegen der nicht allzu hohen Motorleistung und des lang übersetzten ersten Ganges gibt es kaum Traktionsprobleme beim Anfahren, außer die Straße ist nass oder glatt. Elektronische Helfer dazu gibt es nicht.

- Beim ADAC-Ausweichtest kann der Matrix ohne ESP nicht punkten. Spätestens beim Zurücklenken in die dritte Gasse bricht unweigerlich das Heck aus und der Wagen schleudert. Bei starkem Aufschaukeln ist eine leichte Kipptendenz erkennbar.



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: 2,7

- + In Kurven untersteuert der Wagen - ein Verhalten, das auch weniger geübten Fahrern entgegenkommt. Der Wagen verhält sich in weiten Bereichen gutmütig.
- Bei Lastwechsel in schnell gefahrenen Kurven kann das Heck ausbrechen. ESP, das rettend eingreifen könnte, ist nicht verfügbar.

Lenkung*

Note: 3,0

Die Lenkung spricht recht gut an, ist aber nur mäßig präzise und vermittelt akzeptablen Fahrbahnkontakt. Sie ist zwar nicht allzu direkt, dafür aber beim Rangieren leichtgängig, was der Handlichkeit zu Gute kommt. Mit 11,2 m ist der Wendekreis durchschnittlich groß.

Bremse

Note: 4,0

- Der Bremsweg ist bei einer Vollbremsung aus 100 km/h zum Stillstand recht lang, er beträgt durchschnittlich 44 m (Mittelwert aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Serienreifen). Fading tritt nicht auf, im Gegenteil: Bei heißer Bremse wird der Bremsweg sogar noch etwas kürzer. Ansprechverhalten und Dosierbarkeit sind in Ordnung.

Sicherheit

Note 3,9

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Note: 5,0

- + Die hochgesetzten Rückleuchten sind von nachfolgenden Wagenlenkern gut zu erkennen.
- Mit der aktiven Sicherheit ist es um den Matrix schlecht bestellt. Der Wagen verfügt weder über ESP noch über einen Bremsassistent. Der Kraftstoff-Einfüllstutzen befindet sich auf der gefährlichen linken, dem Verkehr zugewandten Seite.

Passive Sicherheit - Insassen

Note: 3,3

Der Matrix ist serienmäßig mit Front- und Seitenairbags ausgestattet. Kopfairbags gibt es nicht, dafür übernehmen die weit nach oben reichenden Seitenairbags einen gewissen Kopfschutz. Die Kopfstützen sind in der Höhe für Insassen bis zu einer Größe von 1,75 m einstellbar.

- Man vermisst akustische Gurt-Erinnerer, die zum Anlegen des Gurtes ermahnen. Die Klapp-Außentürgriffe sind bei einem Unfall weniger gut, da man an Ihnen nicht genügend Zugkraft aufbringen kann, um verklemmte Türen zu öffnen.

Kindersicherheit

Note: 3,6

- + Kinderrückhaltesysteme verschiedener Hersteller können weitgehend stabil befestigt werden, besser aber mit Hilfe der Isofix-Befestigungspunkte. Zusätzliche Ankerhaken an den Außensitzen ermöglichen die sog. "Top-Tether"-Befestigung, was den Kindersitzen zusätzliche Stabilität verleiht.
- Das Befestigen der Kindersitze mit den Gurten ist wegen der losen Gurtschlösser umständlich und mühsam, die teils ungünstige Position der Anlenkpunkte verhindert einen festen Sitz. Ein mittig positionierter Kindersitz verdeckt die Gurtschlösser der Außensitze. An den elektrischen Fensterhebern fehlt eine Einklemmsicherung. Auf dem rechten Vordersitz dürfen keine rückwärts gerichteten Kindersitze befestigt werden. Ein großer, handelsüblicher Kinderwagen kann im Kofferraum nur untergebracht werden, wenn die Rücksitzbank nach vorne geschoben oder umgeklappt wird.

Fußgängerschutz

Note: 4,0

- Fußgänger haben bei einem Zusammenstoß ein erhöhtes Verletzungsrisiko, weil sich unter der Motorhaube in geringen Abständen harte Bauteile befinden.

Verbrauch/Umwelt

Note 2,2

Verbrauch*

Note: 2,0

- + Eine der Stärken des Matrix ist der günstige Verbrauch. In der Stadt sind es 5,9 l, außerorts 4,3 l und auf der Autobahn 6,3 Liter Diesel auf 100 km. Im Durchschnitt liegt der Testverbrauch bei 5,3 l/100 km.

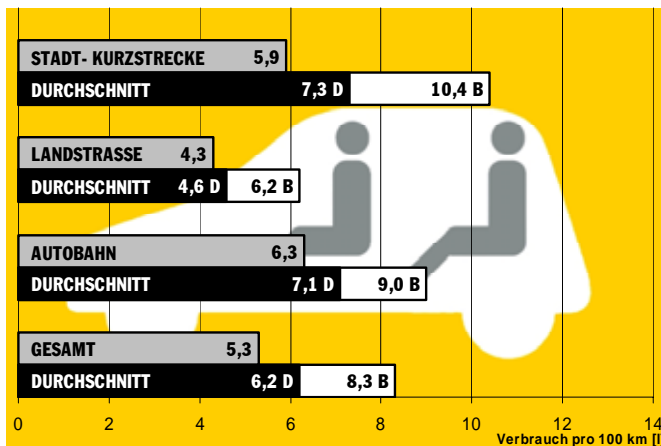
Abgas

Note: 2,4

Für 599 Euro (plus Einbau) gibt es einen offenen Nachrüst-

Partikelfilter, mit dem unser Testwagen jedoch nicht ausgestattet war.

- + Der Anteil an Schadstoffen im Abgas ist insgesamt niedrig (Euro 4), der Ausstoß von Diesel-Partikeln liegt zwar innerhalb der gesetzlichen Grenzwerte, ist aber höher als bei vergleichbaren



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

Fahrzeugen mit serienmäßigem Partikelfilter.

Wirtschaftlichkeit*

Note 2,5

Betriebskosten

Note: 1,3

- + Der relativ geringe Verbrauch von nicht so teurem Diesel-Kraftstoff führt insgesamt zu niedrigeren Betriebskosten.

Werkstatt- und Reifenkosten

Note: 2,7

Alle 15.000 km oder 12 Monate ist eine "kleine Wartung" (u.a. mit Ölwechsel) notwendig. Eine vollständige Inspektion muss nach jeweils 30.000 km oder 24 Monaten durchgeführt werden. Der 1,5 Liter Dieselmotor mit 81 kW besitzt eine Steuerkette, die einen oftmals teuren Zahnriemenwechsel überflüssig macht.

- + Hyundai verbaut nach eigener Angabe eine langlebige Auspuffanlage und gewährt eine dreijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung. Die Ausgaben für den Reifenersatz sind verhältnismäßig niedrig, wenn man mit der kostengünstigeren Seriengröße fährt.

- Die relativ kurzen Wartungsabstände erhöhen die Anzahl der Werkstattbesuche.

Wertstabilität

Note: 4,7

- Dem Matrix kann nur ein mäßiger Restwertverlauf prognostiziert werden. Schuld daran sind zum einen ein Generationswechsel, der sich innerhalb des vierjährigen Berechnungszeitraumes vollziehen wird, zum anderen bei diesem Wagen noch kombiniert mit den Mängeln in den Punkten Umwelt und Sicherheit (Partikelfilter, ESP und Kopfairbags fehlen).

Kosten für Neuanschaffung

Note: 2,8

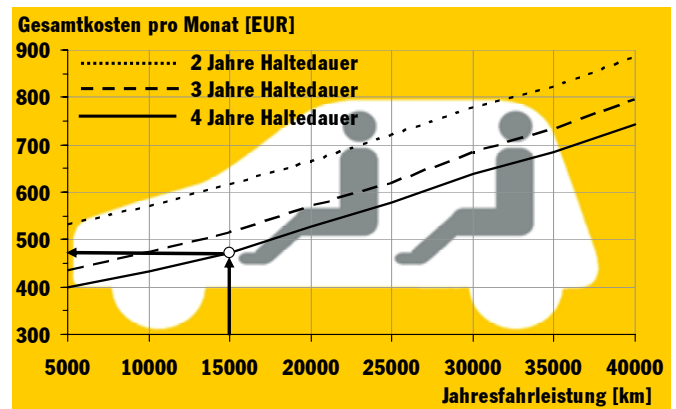
Beim Anschaffungspreis spielt der Matrix dagegen weiter vorne mit, wobei das Fahrzeug mit knapp 18.000 Euro auch kein Schnäppchen ist.

Fixkosten

Note: 4,0

Den niedrigeren Betriebskosten stehen beim Diesel höhere fixe Ausgaben für die Steuer gegenüber. Die Versicherungsbeiträge liegen durch akzeptable Typklasseneinstufungen insgesamt noch auf durchschnittlichem Niveau.

- Bei der Vollkasko sind die Beiträge recht hoch.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Autokosten (Beispiel: 473 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

Die Motorvarianten

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.6	1.8	1.5 CRDi VGT
Aufbau/Türen	GR/5	GR/5	GR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1599	4/1795	4/1493
Leistung [kW(PS)]	76(103)	90(122)	81(110)
Max.Drehmoment [Nm]bei U/min	141/4500	162/4500	235/2000
0-100 km/h[s]	12,7	11,3	13,9
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	170	184	170
Verbrauch pro 100 km [l]	7,8N	8,7N	5,3D
Versicherungsklassen KH/VK/TK	14/17/17	16/19/17	15/20/17
Steuerbefreiung [Euro](Monate)	-	-	-
Monatliche Gesamt-Kosten[Euro]	462	526	473
Grundpreis[Euro]	15.890	18.240	17.990

Aufbau:

ST = Stufenheck
 SR = Schrägheck
 CP = Coupe
 CA = Cabriolet
 RO = Roadster
 KB = Kombi
 KT = Kleintransporter
 TR = Transporter
 GR = Großraumlimousine
 BU = Bus

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	1493 ccm
Leistung	81 kW (110 PS)
bei	4000 U/min
Maximales Drehmoment	235 Nm
bei	2000 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	195/55R15H
Reifengröße (Testwagen)	195/55R15V
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Trommel
Wendekreis links/rechts	11,15 m/11,3 m
Höchstgeschwindigkeit	170 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	13,9 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3. Gang)	7,9 s
Bremsweg aus 100 km/h	44 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	5,3 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	5,9/4,3/6,3 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test	140 g/km/ 138 g/km
Innengeräusch 130 km/h	71 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4050 mm/1740 mm/1685 mm
Leergewicht/Zuladung	1425 kg/415 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	330 l/690 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	550 kg/1300 kg
Dachlast	70 kg
Tankinhalt	55 l
Reichweite	1035 km
Allgemeine Garantie	3 Jahre
Rostgarantie	6 Jahre

ADAC-Testwerte *kursiv*

Kosten

Monatliche Betriebskosten	100 Euro
Monatliche Werkstattkosten	45 Euro
Monatliche Fixkosten	95 Euro
Monatlicher Wertverlust	233 Euro
Monatliche Gesamtkosten	473 Euro
(vierjährige Haltung, 15000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	15/20/17
Grundpreis	17.990 Euro

Ausstattung

Technik

Antriebsschlupf-Regelung	nicht erhältlich
Automatikgetriebe (nur für Benziner)	nicht erhältlich
Bremsassistent	nicht erhältlich
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	nicht erhältlich
Parkhilfe, elektronisch	nicht erhältlich
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Reserverad, vollwertig	Serie
Rußpartikelfilter (inkl. Einbau)	599 Euro
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Klima-Paket°
Xenonlicht	nicht erhältlich

Innen

Airbag, Seite vorne (mit Kopfschutz)/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	nicht erhältlich
Audioanlage (Vorbereitung)	Serie
Fahrersitz, höhen-/neigungseinstellbar (nur Höhe)	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Isofix-Kindersicherungssystem	Serie
Klimaanlage (Klima-Paket)	1330 Euro°
Lenkrad, höhen-/längseinstellbar (nur Neigung)	Serie
Navigationssystem (Becker-Navi)	Zubehör°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar (60:40)	Serie
Sitzbezüge, Leder	nicht erhältlich
Skisack/Durchladeluke	nicht erhältlich
Zentralverriegelung (Fernbedienung im Klima-Paket)	Serie

Außen

Außenspiegel, elektrisch einstellbar (und beheizbar)	Serie
Lackierung Metallic	440 Euro°
Nebelscheinwerfer	Serie
Schiebe-Hubdach	nicht erhältlich

°im Testwagen vorhanden

Testzeugnis

Technik/Umwelt(Testergebnis)2,9

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

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 Juli 2007