

## Ford Focus Coupé-Cabriolet 2.0 TDCi DPF Titanium

Zweitüriges Cabriolet der unteren Mittelklasse (100 kW / 136 PS)

### ADAC Testergebnis

**Note 2,2**

Ford bietet den Focus nun auch als Cabrio mit Blechdach an, nach dem Muster des Peugeot 307. Das Dach besteht aus zwei Elementen, was dazu führt, dass es geöffnet viel Platz benötigt. Die Folge: eine schräge, weit nach hinten ragende Frontscheibe und ein ultralanges Heck, mit riesigem Kofferraum, wenn das Dach geschlossen ist. Öffnen und Schließen ist nur bei stehendem Fahrzeug möglich und dauert jeweils 28 Sekunden - das ist nicht gerade schnell. Die Möglichkeit, diesen Vorgang auch von außen per Fernbedienung zu bewerkstelligen, gibt es nicht. Der 2,0 l Diesel-Motor läuft ruhig, sorgt für gute Fahrleistungen, für reine Abgase sorgt der Ruß-Partikelfilter. Das Getriebe hat sechs Gänge, die sehr gut abgestuft sind. Ein Automatikgetriebe ist allerdings nicht zu haben. Fazit: Schwergewichtiges, unproportioniertes Blechdach-Cabrio, das aber gut und ökonomisch fährt. Geschlossen solide wie eine Limousine, geöffnet stört die weit nach hinten gezogene Frontscheibe. **Karosserievarianten:** Stufen-, Schräg-, Kombiheck- und Großraumlimousine. **Konkurrenten:** Chrysler PT Cruiser Cabrio, Opel Astra Twintop, Peugeot 307 CC, Renault Mégane CC, VW Beetle Cabrio und Eos.

- + solides Cabrio-Blechdach
- + geschlossen großer Kofferraum
- + gutes Fahrwerk (ESP)
- + bequeme Sitze
- + kräftiger, sparsamer Diesel
- + Ruß-Partikelfilter
- + kräftige Bremsen
- + großes Händlernetz
- offen kleiner Kofferraum
- hinten schlechte Übersicht
- offen beengter Zustieg



### Karosserie/Kofferraum

**Note 2,8**

#### Verarbeitung

**Note: 2,4**

- + Verarbeitung und Finish der Karosserie machen einen überwiegend guten Eindruck. Die Karosserie ist verwindungssteif, auch wenn das Verdeck geöffnet ist, schüttelt sie auf schlechter Straße nur wenig. Das Blechdach und die Klapptechnik machen einen weitgehend soliden Eindruck, es öffnet und schließt vollautomatisch innerhalb jeweils 28 Sekunden (elektro-hydraulisch). Auch das luxuriöse Interieur, mit Teilleder und Aluminium-Umrandungen an den Instrumenten sorgt zusammen mit den haptisch angenehmen Kunststoffen für eine angenehme Atmosphäre.
- Die Motorhaube muss zum Öffnen mit dem Schlüssel entriegelt werden, Anheben erfordert viel Kraft. Die elektrischen Sicherungen sind schwierig zu erreichen, man muss sich zum Erneuern auf die Straße knien. Bei einer Reifenpanne steht nur ein Reparaturset zur Verfügung, dessen Handhabung Geschick erfordert.

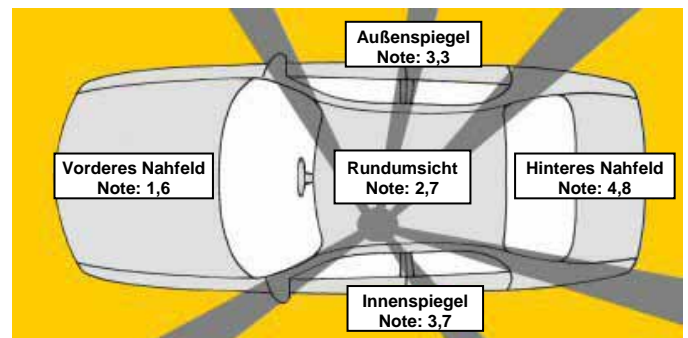
#### Sicht

**Note: 2,5**

- Die Rundumsicht ist durchschnittlich, es stören keine B-Säulen, die Fensterpfosten hinten sind jedoch ziemlich breit. Bi-Xenonscheinwerfer und Kurvenlicht sind gegen Aufpreis zwar zu haben, aber nur alternativ und nicht in Kombination.
- + Die abfallende Front sorgt für gute Sicht nach vorn, beim Blick

nach hinten stört kein Überrollbügel und keine Kopfstütze. Die Außenspiegel sind groß und beheizbar. Der Innenspiegel blendet bei störendem Scheinwerferlicht automatisch ab.

- Bei elektrischer Frontscheibenheizung (gegen Aufpreis erhältlich) erzeugen bei Dunkelheit die Scheinwerfer entgegenkommender Autos störende Lichtreflexe, hervorgerufen durch die Heizdrähte. Der hohe Heckabschluss stört beim rückwärts Einparken, gut, dass es gegen Aufpreis akustische Einparkensensoren gibt.



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: 3,2**

Vorn steigt man durch die großen Türöffnungen verhältnismäßig bequem ein und aus. Vorausgesetzt, es ist genügend Platz zum Nachbarauto vorhanden und die breiten, dicken Türen lassen sich genügend öffnen. Und wenn das Dach offen ist, stört die extrem weit nach hinten gezogene Frontscheibe. Um hinten besser einsteigen zu können, gibt es eine Einstiegsautomatik an den Vordersitzen, die jedoch nicht immer reibungslos funktioniert. Ärgerlich auch, dass die Türen bereits an leichtester Steigung von selbst wieder zuklappen, da wirksame Arretierungen fehlen.

- + Mit dem KeyFree-System (Aufpreis) lassen sich die Türen schlüssellos ent- und verriegeln bzw. der Motor starten. Allerdings birgt dieser Komfort auch Nachteile: Das Lenkradschloss rastet beim Aussteigen nicht automatisch ein und nach einem Halt kann man auch ohne Schlüssel weiterfahren. Das ist z.B. unangenehm, wenn der Beifahrer den Schlüssel eingesteckt hat, vorzeitig aussteigt, der Fahrer weiterfährt und das Missgeschick erst viele hundert Kilometer später an der Tankstelle bemerkt.

## Kofferraum-Volumen\*

**Note: 2,0**

- + Bei geschlossenem Dach fasst der Kofferraum üppige 460 l.
- Bei offenem Dach schwindet der Kofferraum gegen null, vor allem wenn das aufpreispflichtige Windschott in ihm mitgeführt wird.



Bei geschlossenem Dach ist der Kofferraum des Focus mit 460 l Volumen der Größte seiner Klasse.

## Kofferraum-Zugänglichkeit

**Note: 3,2**

- + Der Kofferraum ist bei geschlossenem Dach sehr gut zugänglich, die Ladeöffnung ist dann sehr groß und die Heckklappe öffnet sehr weit, allerdings muss das Gepäck wegen der hohen Bordwand (74 cm) weit angehoben werden.
- Die Kofferraumbeleuchtung ist schwach. Das Schließen der Kofferraumklappe erfordert recht hohen Kraftaufwand. Bei offenem Dach bleibt zum Einladen nur noch eine sehr flache Öffnung.

## Kofferraum-Variabilität

**Note: 5,0**

- Es gibt keine Durchlademöglichkeit. Auch fehlen Ablagen für kleines Gepäck.

## Innenraum

**Note 2,2**

### Bedienung

**Note: 2,1**

- + Die meisten Schalter sind sinnfällig und gut zu erreichen, Fensterheber (leider kein Zentralschalter), Außenspiegel- und Sitzhöhen-Einsteller werden elektrisch betätigt. Das Fahrlicht sowie die Wischer schalten sich automatisch ein. Das Lenkrad lässt sich in Höhe und Reichweite einstellen. Die großen Instrumente sind klar gezeichnet; für wichtige Funktionen gibt es Kontrollen. Der Bord-

computer informiert u.a. über Momentan- und Durchschnittsverbrauch, auch die Außentemperatur wird angezeigt. Das Handschuhfach wird durch die Klimaanlage gekühlt.

- Beim Entriegeln der Lenkradeinstellung kann man sich die Finger zwickeln. Das Display des Navigationssystems (Aufpreis) ist umrahmt von vielen Schaltern, die kaum auseinander zu halten sind und schwache Kontrollleuchten aufweisen. Zum Aktivieren der Wisch-/Wasch-Automatik muss der Lenksäulenhebel gedrückt und nicht wie sonst üblich angezogen werden. Es gibt keine Zeituhr. Nach dem Öffnen der Türen funktionieren die Fensterheber nicht mehr ohne Zündung.



Der Innenraum bietet gewohntes Ford-Ambiente. Die Instrumente sind gut ablesbar, die Bedienung ist einfach und funktionell.

## Raumangebot vorne\*

**Note: 1,3**

- + Auf den vorderen Sitzen ist viel Platz vorhanden, die Sitze lassen sich auch noch für 1,95 m große Personen zurückschieben.

## Raumangebot hinten\*

**Note: 4,1**

- Hinten geht's wesentlich enger zu, vor allem, da die Kniefreiheit knapp ist.



Hinten befinden sich zwei ausgeformte Sitze. Man sitzt sehr beengt, die Kniefreiheit ist mehr als knapp.

## Komfort

**Note 2,6**

### Federung

**Note: 2,1**

- + Federung und Dämpfung sind ausgewogen abgestimmt, mit straffer Tendenz. Die Unebenheiten der Fahrbahn werden verhältnismäßig gut geschluckt. Dabei liegt der Wagen meist ruhig auf der Straße, schwingt nicht nach. Angenehm ist die geringe Seitenneigung in Kurven, sowie die gut gedämpften Wankbewegungen bei schnellem Richtungswechsel.

## Sitze

**Note: 2,2**

- + Die Sitze sind komfortabel gefedert, bieten dennoch genügend Halt. Beide Vordersitze lassen sich in der Höhe einstellen, in der Fahrerlehne befindet sich zudem eine variable Lendenwirbelstütze, die sich in horizontaler, nicht jedoch in vertikaler Richtung einstellen lässt. Auch hinten sitzt man eigentlich entspannt, allerdings mit dem Nachteil, dass man den Kopf nicht gerade halten kann, weil sich die Kopfstützen zu weit vorn befinden.
- Der Fahrer lehnt mit seinem rechten Bein an der unbequem harten Mittelkonsole.

## Innengeräusch

**Note: 2,4**

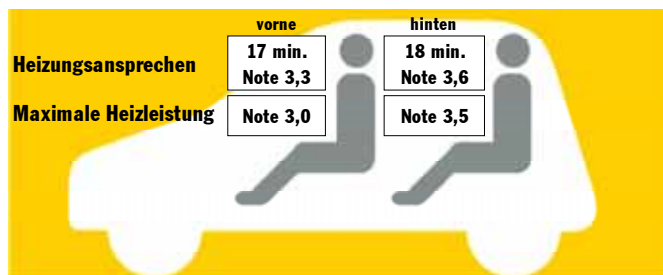
Der Geräuschpegel ist meist durchschnittlich, wird erst bei schneller Fahrt höher, weil dann die Windgeräusche nicht unerheblich sind, vor allem wenn das Dach offen ist. Das Motorgeräusch bleibt akustisch meist mehr im Hintergrund, selbst wenn die Drehzahlen höher sind.

## Heizung, Lüftung

**Note: 3,8**

(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer) Im vorderen Bereich erwärmt die Heizung die Luft innerhalb passabler Zeit auf angenehme Temperaturen; hinten dauert es etwas länger. Die Luftverwirbelungen sind bei offenem Dach durchschnittlich, etwas geringer sind sie, wenn die Fenster nach oben gefahren sind. Der Windschutz kostet extra.

- + Eine Klimaautomatik ist serienmäßig an Bord, ebenso ein Staub- und Pollenfilter für Allergiker.



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

## Motor/Antrieb

**Note 1,9**

### Fahrleistungen\*

**Note: 1,5**

- + Die Fahrleistungen sind gut, dafür sorgt der 136 PS-Motor, der sich durch guten Durchzug auszeichnet. So tritt der Motor bereits ab Leihlaufdrehzahl kräftig an, um bis zu hohem Autobahntempo für kräftigen Vorschub zu sorgen, und das stets bei moderaten Drehzahlen.

### Laufkultur

**Note: 2,0**

- + Der Motor läuft in jedem Drehzahlbereich kultiviert, ohne nennenswerte Vibrationen.

### Schaltung

**Note: 1,3**

- + Die Schaltung ist eine Freude: Die Gänge sind präzise geführt, haben keine allzu langen Wege und lassen sich mit wenig Kraft wechseln, auch wenn schnell geschaltet wird.

### Getriebeabstufung

**Note: 3,0**

Die Abstufung des Getriebes ist auf möglichst gute Fahrleistungen abgestimmt. Das hat jedoch zur Folge, dass die Motordrehzahlen bei schneller Fahrt hoch sind.

## Fahreigenschaften

**Note 1,6**

### Fahrstabilität

**Note: 1,8**

- + Der Focus fährt selbst bei hohem Tempo richtungsstabil, der Fahrer hat ein sehr sicheres Gefühl. Die elektronisch gesteuerte

Traktionskontrolle hilft, dass die Antriebsräder auch auf rutschiger Fahrbahn nur wenig durchdrehen, wenn stark beschleunigt wird.

### Kurvenverhalten

**Note: 1,2**

- + In Kurven untersteuert der Wagen leicht - ein Verhalten, das weniger geübten Fahrern entgegen kommt. Ist das Tempo einmal zu hoch, hilft auch hier die elektronische Stabilitätskontrolle nicht ins Schleudern zu geraten.

### Lenkung\*

**Note: 2,1**

- + Die Lenkung spricht spontan an, ist zielgenau und vermittelt sehr guten Kontakt zur Fahrbahn. Da sie stets leichtgängig ist, sorgt sie auch für Handlichkeit.

### Bremse

**Note: 1,5**

- + Die Bremse spricht sehr gut an und lässt sich fein dosieren (leider steht das Pedal ein bisschen zu weit vor, was bei Notbremsungen hinderlich ist. Bei Vollbremsungen aus 100 km/h sind nur 37 m erforderlich - ein hervorragender Wert (Mittel aus 10 Messungen, halbe Zuladung, Serienreifen).

## Sicherheit

**Note 2,0**

### Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

**Note: 2,4**

- Das Fahrzeug ist mit einem elektronischen Stabilitätssystem ESP und Bremsassistent ausgerüstet, um die aktive Fahrsicherheit zu erhöhen. Gegen Aufpreis gibt es dynamisches Kurvenlicht und Wischer sowie Fahrlicht sensorgesteuert.

### Kurvenlicht

Die Scheinwerfer schwenken (abhängig von Lenkardstellung und Geschwindigkeit) gemäß dem Straßenverlauf (rechtes Bild) in Fahrtrichtung und folgen so der Fahrbahn in Kurvenrichtung.

### Passive Sicherheit - Insassen

**Note: 1,5**

- Die Kopfstützen der Vordersitze sind für maximal 1,80 m große Personen ausgelegt. Hinten sind sie niedriger, reichen aber für die vom Platzangebot mögliche Personengröße.
- + Das Fahrzeug besitzt neben Frontairbags auch Seiten- und seitliche Kopfairbags. Der Seatbelt-Reminder erinnert daran, sich anzuschnallen. An den stabilen Türgriffen lässt sich sehr hohe Zugkraft aufbringen. So kann man nach einem Unfall verklemmte Türen öffnen.

### Kindersicherheit

**Note: 1,9**

- Beim Ford-Händler lässt sich ein Schalter zur Deaktivierung der Beifahrer-Airbags einbauen. Dann sind auch rückwärts gerichtete Kindersitze auf dem Sitz erlaubt.
- + Auf den beiden Rücksitzen lassen sich Kindersitze stabil befestigen.
- Das Befestigen der Kindersitze auf der Rücksitzbank ist wegen der schlechten Zugänglichkeit umständlich.

### Fußgängerschutz

**Note: 3,0**

- Beim simulierten Fußgängerunfall (EuroNCAP) schneidet der Wagen mit zwei von vier Sternen durchschnittlich ab (Ergebnis der im Frontbereich identischen Ford Focus Limousine).

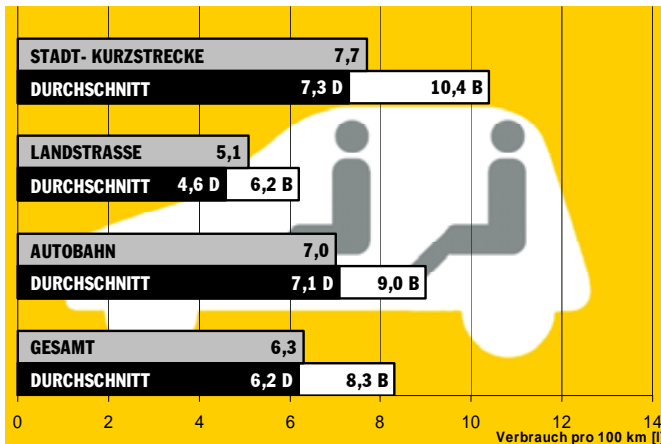
## Verbrauch/Umwelt

**Note 2,4**

### Verbrauch\*

**Note: 3,3**

Der Mittelwert aller Verbräuche ist mit 6,3 l Diesel pro 100 km durchschnittlich. Im einzelnen: Innerorts 7,7 l, außerorts 5,1 l und auf der Autobahn 7,0 Liter.



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 sehr gering.
- Der Filter sorgt dafür, dass keine gesundheitsschädigenden Rußpartikel in die Umwelt gelangen.

## Wirtschaftlichkeit\*

**Note 4,7**

### Betriebskosten

**Note: 1,8**

- + Obwohl sich das Focus CC nicht gerade als Spritsparkönig auszeichnet, erhält es aufgrund der nicht ganz so teuren Preise für Dieselmotor noch eine gute Note bei den Betriebskosten.

### Werkstatt- und Reifenkosten

**Note: 5,5**

Alle 12 Monate oder alle 20.000 Kilometer ist eine kleinere Wartung - alle 40.000 km oder alle zwei Jahre eine Inspektion fällig. Der 2 Liter Diesel besitzt einen Zahnriemen, der jedoch erst nach 200.000 Kilometer oder nach 10 Jahren gewechselt werden muss. Der Rußpartikelfilter muss dagegen nach 120.000 Kilometer aus-

getauscht werden. Ford gewährt zwar keine Herstellergarantie, erweitert jedoch die Sachmängelhaftung durch eine zweijährige, so genannte "Ford Partner Garantie".

- Die jährlichen Wartungsabstände bringen vor allem für den Normal- oder Wenigfahrer mehr Werkstattaufenthalte mit sich. Erhöhte Kosten für Verschleißreparaturen sowie Reifenersatz verhindern eine bessere Benotung.

### Wertstabilität

**Note: 2,1**

- + Der offenen Version des Ford Focus, noch dazu mit moderner Dieselmotor und serienmäßigem, umweltfreundlichem Rußpartikelfilter, kann ein guter Restwertverlauf prognostiziert werden.

### Kosten für Neuanschaffung

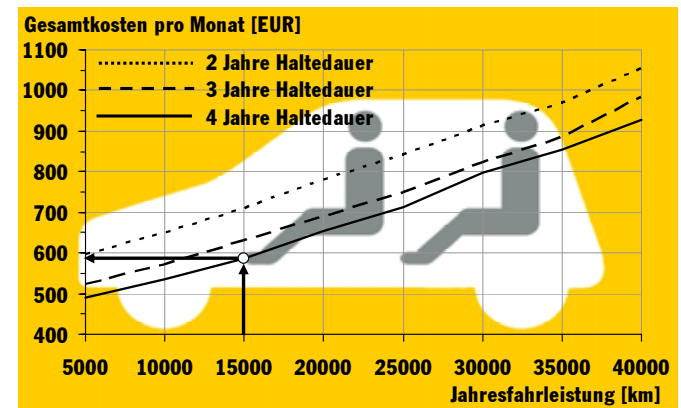
**Note: 5,5**

- Bei den Anschaffungskosten befindet sich der Focus CC 2.0 TDCi bereits fast schon in einer höheren Liga: Über 30.000 Euro sind für diese Klasse einfach zu viel, auch wenn es sich dabei um die höherwertig ausgestattete Titanium-Variante handelt.

### Fixkosten

**Note: 5,4**

- Auch bei den fixen Kosten bereitet der Focus CC seinem Besitzer wenig Freude. Zu den höheren Steuern für den Dieselmotor gesellen sich auch noch ungünstige Typklasseneinstufungen in der Versicherung, was die Beitragsrechnung teuer macht.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Autokosten (Beispiel: 587 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

## Die Motorvarianten

**in der preisgünstigsten Modellversion**

Typ	1.6	2.0	2.0 TDCi DPF
Aufbau/Türen	CA/2	CA/2	CA/2
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1596	4/1999	4/1997
Leistung [kW(PS)]	74(100)	107(145)	100(136)
Max.Drehmoment [Nm]bei U/min	150/4000	185/4500	320/2000
0-100 km/h[s]	13,6	10,3	10,3
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	182	208	205
Verbrauch pro 100 km [l]	7,5S	7,9S	6,3D
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/18/23	15/20/23	17/22/23
Steuer pro Jahr[Euro]	108	135	308
Monatliche Gesamt-Kosten[Euro]	534	578	562
Grundpreis[Euro]	23.575	25.575	27.950

### 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	1997 ccm
Leistung	100 kW (136 PS)
bei	4000 U/min
Maximales Drehmoment	320 Nm
bei	2000 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	205/50R17
Reifengröße (Testwagen)	<b>205/50R17W</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	<b>12,1 m/12,35 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	205 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,3 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3. Gang)	<b>5,8 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	<b>37 m</b>
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	<b>6,3 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>7,7/5,1/7,0 l</b>
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Herstellerangabe/Test	156 g/km/ <b>165 g/km</b>
Innengeräusch 130 km/h	<b>68 dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	4509 mm/1834 mm/1456 mm
Leergewicht/Zuladung	<b>1630 kg/415 kg</b>
Kofferraumvolumen	<b>460 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/1450 kg
Dachlast	-
Tankinhalt	55 l
Reichweite	<b>870 km</b>
Allgemeine Garantie	2 Jahre "Ford Partner Garantie"
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte *kursiv*

## Kosten

Monatliche Betriebskosten	<b>108 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten	<b>66 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>108 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>305 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>587 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/22/23
Grundpreis	30.275 Euro

## Ausstattung

### Technik

Antriebsschlupf-Regelung	Serie
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Bremsassistent	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht (mit Xenon-Licht nicht kombinierbar)	370 Euro
Parkhilfe, elektronisch	400 Euro°
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Reserverad, vollwertig	nicht erhältlich
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	860 Euro°

### Innen

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	nicht erhältlich
Audioanlage	805 Euro°
Fahrersitz, höhen-/neigungseinstellbar	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Isofix-Kindersicherungssystem	Serie
Klimaautomatik	Serie
Lenkrad, höhen-/längseinstellbar	Serie
Navigationssystem	2.045 Euro°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	nicht erhältlich
Skisack/Durchladelupe	nicht erhältlich

### Außen

Außenspiegel, beheizbar	Serie
Außenspiegel, elektrisch einstellbar	Serie
Lackierung Metallic	470 Euro°

°im Testwagen vorhanden

## Testzeugnis

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

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