

Audi A3 1.9 TDI e Attraction (RPF)

Dreitürige Schräghecklimousine der unteren Mittelklasse (77 kW / 105 PS)

ADAC Testergebnis

Note 2,1

Den A3 gibt's jetzt in der dreitürigen Version mit einem Sparantrieb. Audi hat ihm die Gänge drei bis fünf extra lang übersetzt, um für ein niedriges Drehzahlniveau zu sorgen. Zudem ist der Motor verbrauchsoptimiert. Die niedrigen Drehzahlen verkräftet der Diesel-Motor gut, brummt dann auch nicht so stark. Dabei ist er äußerst genügsam. Die großen Drehzahlsprünge sorgen dafür, dass man die Gänge ziemlich ausdrehen muss, wenn stärker beschleunigt werden soll - sechs Gänge wären sicher besser. Fazit: Ein vollwertiges, sicheres Auto, mit dem man sparsam und komfortabel reisen kann. Aber ziemlich teuer ist er und nur mit drei Türen zu haben. **Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:**

(3türlich) Alfa Romeo 147, BMW 1er, Citroen C4, Fiat Bravo, Opel Astra, Peugeot 307, Renault Mégane, Toyota Auris, VW Golf.

- + sehr gute Verarbeitung
- + einfache Bedienung
- + vorne genug Platz
- + harmonische Federung
- + bequeme, körpergerechte Sitze
- + sehr gute Straßenlage
- + hohe aktive/passive Sicherheit
- nur dreitürlich erhältlich
- Getriebe unharmonisch
- wenig fußgängersicher
- teuer in Anschaffung



Karosserie/Kofferraum

Note 2,7

Verarbeitung

Note: 1,7

- + Das bekannt hohe Qualitätsniveau der Audi-Modelle ist auch beim A3 wieder zu finden. Sowohl Karosserie wie auch Innenraum sind vorzüglich verarbeitet, die zum Einsatz kommenden Materialien machen einen sehr hochwertigen Eindruck. Metallapplikationen im Alulook sorgen für ein sportliches Ambiente.
- Die lackierten Stoßfänger wie auch die schmalen Seitenleisten bieten nur wenig Schutz vor kleinen Remplern. Bei Reifenpannen steht nur ein Reparaturset zur Verfügung.

Sicht

Note: 2,8

- + Xenonscheinwerfer, zusammen mit Tagfahrlicht und dynamisches Kurvenlicht sind optional erhältlich. Ebenfalls Aufpreis kosten ein automatisch abblendender Innenspiegel kombiniert mit einem Regensensor, sowie hintere Parksensoren. Die Rücksitz-Kopfstützen lassen sich versenken und stören dann nicht mehr die Sicht.
- Das Ergebnis der ADAC-Rundumsichtmessung ist insgesamt eher schlecht. Besonders störend fallen die breiten C-Säulen auf, wobei auch die A- und B-Säulen nicht schmal sind. Auch im Innenspiegel ist die Sicht nur mäßig. Je nach Einstellung des Beifahrersitzes kann dessen Kopfstütze die Sicht des Fahrers stark einschränken. Beheizbare Außenspiegel kosten Aufpreis, unverständlich für ein Auto dieser Preisklasse.

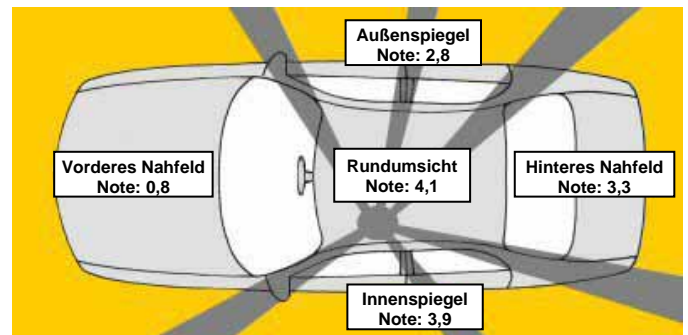
Ein-/Ausstieg

Note: 3,3

Vorn ist der Zustieg passabel, die breiten Türen öffnen weit, wenn

genug Platz zum Nachbarauto vorhanden ist. Man muss sich jedoch ziemlich weit nach unten fallen lassen, weil der Wagen ziemlich tief liegt. Zum leichteren Einsteigen hinten rutschen die Vordersitze mit Vorklappen der Lehne nach vorn. Beim Aussteigen stört, dass die Sitze in dieser Position nicht fixiert sind, und man sich an ihnen nicht festhalten und vorziehen kann. Hinzu kommt, dass die Türaufhalter eher schwächlich sind, und man sich auch noch mit einer ständig wieder zuklappenden Tür herumschlagen muss, was besonders beim Aussteigen stört.

- + Die serienmäßige Zentralverriegelung lässt sich mit einer Fernbedienung (verwechselbare Tasten) steuern, die Heckklappe kann separat entriegelt werden. Nach dem Aussteigen bleiben die



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.

Scheinwerfer noch für eine kurze Zeit eingeschaltet und beleuchten den Weg.

Kofferraum-Volumen*

Note: 2,8

Der Kofferraum fasst durchschnittliche 320 l. Bei vorgeklappter Rücksitzlehne sind es 660 l (gemessen bis Fenster-Unterkante).



Mit 330 l Volumen ist der Kofferraum des A3 von klassenüblichem Niveau.

Kofferraum-Zugänglichkeit

Note: 2,6

- + Die Heckklappe lässt sich leicht öffnen und schließen, die Hände bleiben sauber. Das praktische Format macht den Kofferraum gut nutzbar.
- Das Gepäck muss beim Einladen über eine ziemlich hohe Bordwand gehoben werden. Bei vorgeklappter Rücksitzlehne stört eine Stufe.

Kofferraum-Variabilität

Note: 2,4

- + Die klappbare Rücksitzlehne ist serienmäßig asymmetrisch geteilt. Beim Vorklappen können die Kopfstützen eingesteckt bleiben.
- Für rutschfestes Unterbringen kleiner Utensilien fehlen Ablagen. Das Spannnetz am Boden kostet Aufpreis.

Innenraum

Note 2,2

Bedienung

Note: 1,5

- + Die Bedienung des A3 ist einfach und sinnfällig. Die präzisen Schalter sind überwiegend griffgerecht angeordnet, die großen Rundinstrumente (Tacho bis 260 km/h) optimal ablesbar. Das kleine Leder-Sportlenkrad ist optional unten abgeflacht (was eher



Wie von Audi gewohnt überzeugt der Innenraum durch vorbildliche Funktionalität und herausragende Verarbeitungsqualität.

stört) und in der Höhe sowie Längsrichtung einstellbar. Die Anzahl der in ihm befindlichen Schalter hält sich in Grenzen. Auch Schalthebel und Pedalerie liegen günstig. Die elektrischen Fensterheber haben Antipffunktion, liegen aber etwas weit hinten. Die Außenspiegel sind serienmäßig elektrisch einstellbar. Gegen Aufpreis ist ein Navigationssystem mit hochauflösendem Farbdisplay erhältlich, das in der Bedienung besonders klar und leicht verständlich ist. Ein Bordcomputer mit Verbrauchsanzeige ist serienmäßig, den Tempomat gibt es gegen Aufpreis.

- Die Bedienelemente der Klimaautomatik (Aufpreis) liegen insgesamt zu weit unten; einzelne Schalter sind nicht auf Anhieb zu finden. Der beim Dreitürer weit hinten angeordnete Gurt ist schlecht zu erreichen. Hinten gibt es zu wenig Ablagemöglichkeiten.

Raumangebot vorne*

Note: 2,0

- + Innenbreite und -höhe sind groß, die Sitze lassen sich für Personen bis 2,0 m Größe nach hinten schieben.

Raumangebot hinten*

Note: 3,6

Die Kniefreiheit ist hinten für Personen bis zu einer Größe von fast 2,0 m ausreichend (Vordersitze auf 1,85 m große Personen eingestellt). Die Innenbreite reicht für zwei Personen gut aus, bei drei Mitfahrern wird es sehr eng.

Komfort

Note 2,2

Federung

Note: 2,0

- + Die Feder-/Dämpfer-Abstimmung des Fahrwerks ist ausgewogen, tendiert in Richtung straff. Völlig ruhig, ohne jedwede Klapperneigung werden die meisten Unebenheiten der Fahrbahn gut geschluckt. Dabei liegt der Wagen ruhig auf der Straße, auch die Seitenneigung in Kurven ist verhältnismäßig gering, was dem Wohlbefinden der Insassen dienlich ist.

Sitze

Note: 2,3

- + Die Vordersitze sind straff gepolstert, bieten dennoch genügend Komfort. Sitzfläche und Rückenteil sind körpergerecht gestaltet und bieten festen Halt. Der Fahrersitz hat serienmäßig eine Höheneinstellung, beifahrerseitig kostet diese extra. Gegen Aufpreis ist eine pneumatisch in horizontale wie vertikaler Richtung einstellbare Lendenwirbelstütze erhältlich. Hinten sitzt man auf den beiden äußeren Plätzen recht komfortabel. Es gibt vier Haltegriffe im Dachbereich.
- Der Fahrersitz ist nicht neigungseinstellbar. Hinten in der Mitte sitzt man unbequem.

Innengeräusch

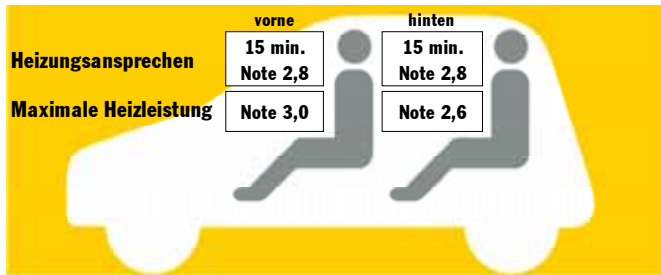
Note: 2,0

- + Wind- und Motorgeräusche sind recht niedrig, auch Dank niedriger Motordrehzahlen. Das an sich laute Nageln des Pumpe-Düse-Dieselmotors ist durch viel Isolation gut gedämpft.

Heizung, Lüftung

Note: 2,2

- (Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer) Die Heizwirkung ist vorne durchschnittlich, hinten sogar geringfügig besser. Es dauert nicht allzu lang, bis die Luft im Innenraum angenehm erwärmt ist.
- + Die aufpreispflichtige Klimaautomatik ermöglicht die getrennte Temperaturwahl für Fahrer und Beifahrer. Im Sommer kühlt sie den Innenraum schnell auf angenehme Temperaturen herunter. Eine automatische Umluftschaltung mittels Luftgütesensor verhindert zuverlässig das Eindringen von Abgasen oder anderen unangenehm riechenden oder schädlichen Lüften.
- Die hinteren Seitenfenster sind nicht zu öffnen.



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

Motor/Antrieb

Note 2,2

Fahrleistungen*

Note: 1,3

- + Der 1,9 Liter TDI-Motor ist im A3 eine gute Wahl, Dank hoher Endleistung und hohem Drehmoment sind die Fahrleistungen souverän. Die unglückliche Getriebeauslegung erfordert für flotte Fortbewegung aber weites Ausdrehen der Gänge.

Laufkultur

Note: 3,0

Der Motor läuft überwiegend vibrationsarm und kultiviert; im unteren Drehzahlbereich jedoch etwas rau.

Schaltung

Note: 1,3

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

Getriebeabstufung

Note: 4,0

- Die Drehzahlsprünge sind sehr groß, dadurch müssen die Gänge weit ausgedreht werden, wenn schnell überholt werden soll. Besser wäre ein Sechsgang-Getriebe mit enger Gangstufung.

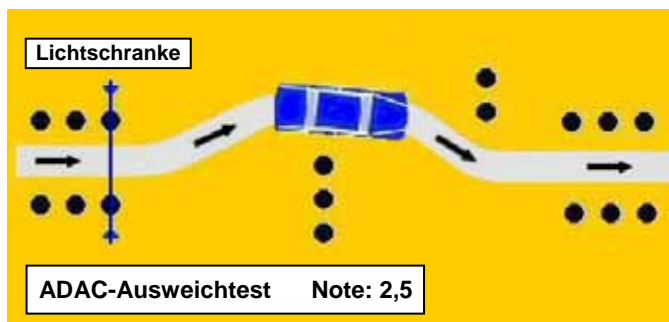
Fahreigenschaften

Note 1,8

Fahrstabilität

Note: 1,1

- + Der A3 mit seiner Vierlenkerhinterachse hält auch bei Längsrillen und Fahrbahnverwerfungen gut die Spur - das Fahrgefühl ist sicher. Die Traktionskontrolle sorgt dafür, dass auch auf weniger griffiger Fahrbahn die Antriebsräder nicht so schnell durchdrehen. Gegen Aufpreis ist eine Reifendruckanzeige zu haben. ADAC-Ausweichertest: Der A3 glänzt mit einer hervorragenden Spurtreue, das heftige Ausweichen bringt ihn kaum aus der Ruhe. In der Endphase drängt zwar leicht das Heck nach außen, von Schleudern jedoch keine Spur.



Beim ADAC-Ausweichertest 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: 1,7

- + Das Eigenlenkverhalten ist leicht untersteuernd ausgelegt, für jedermann sicher. Wird die Kurve zu schnell genommen, regelt auch hier frühzeitig das ESP durch Eingreifen in Bremse und Motormanagement das Tempo herunter.

Lenkung*

Note: 2,2

- + Die Lenkung spricht schnell an, ist zielgenau und vermittelt genügend Kontakt zur Fahrbahn. Sie lässt sich leicht drehen, was der Handlichkeit zugute kommt. Die Übersetzung ist weder besonders direkt, noch indirekt.

Bremse

Note: 2,1

- + Die Bremse spricht schnell an, leicht störend ist nur das etwas weit vorstehende Pedal. Die Dosierung ist fein. Bei Vollbremsung aus 100 km/h sind nur 39 m Bremsweg bis zum Stillstand erforderlich (Mittelwert aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Serienreifen).

Sicherheit

Note 2,3

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Note: 2,1

- + Ausgestattet mit ESP und dem elektronischen Bremsassistent erfüllt der Audi A3 die Mindestanforderung an aktiver Sicherheit. In den geöffneten Türen befinden sich Rückstrahler. Zu dem aufpreispflichtigen Xenonlicht ist dynamisches Kurvenlicht erhältlich.



Passive Sicherheit - Insassen

Note: 2,2

- + Die Kopfstützen der Außensitze hinten sind für ca. 1,60 m große Mitfahrer ausgelegt.
- + Beim EuroNCAP-Front- und Seitencrash erreicht der Wagen vier von fünf möglichen Sternen. Dabei zeigt er besonders beim Seitencrash seine Stärken. Die Kopfstützen der Vordersitze sind für Personen bis maximal 1,85 m Größe ausgelegt. Sie sind reaktiv und bieten so optimalen Schutz bei einem Heckaufprall. Für die beiden Vordersitze sind Gurtanschnallerinnerer vorhanden.
- Für die Rücksitze gibt es weder optische noch akustische Gurtanschnallerinnerer; in der Mitte ist die Kopfstütze viel zu kurz, eher gefährlich, weil sie am Hals anliegt. An den Klapp-Außengriffen lässt sich zu wenig Zugkraft aufbringen, um die Türen zu öffnen, wenn sie nach einem Unfall verklemmt sind.

Kindersicherheit

Note: 1,8

- + Isofix-Halterungen auf den Außensitzen der Rücksitzbank sowie auf dem Beifahrersitz (mit abschaltbarem Airbag) sind gegen Aufpreis erhältlich.
- + Auf den hinteren Außensitzen sowie auf dem Beifahrersitz lassen sich Kinder-Rückhaltesysteme stabil befestigen. Die Gurte sind auch für Babyschalen lang genug, die Gurtschlösser fest installiert, was das Anschnallen vereinfacht.
- Hinten ist seitlich nur für zwei Kindersitze genügend Platz vorhanden, die Gurtschlösser sind nicht verwechslungssicher. Für drei Kindersitze ist die Innenbreite zu knapp, wegen dem beengten Durchstieg nach hinten ist Befestigen ziemlich mühsam.

Fußgängerschutz

Note: 4,0

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

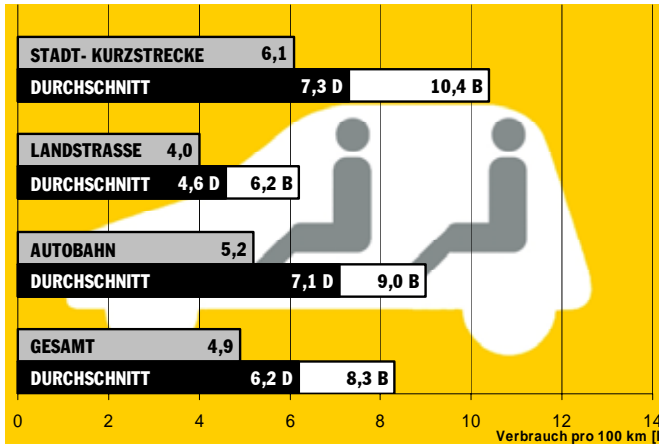
Verbrauch/Umwelt

Note 1,5

Verbrauch*

Note: 1,5

- + Innerorts konsumiert der Wagen 6,1 l, außerorts 4,0 l und auf der Autobahn 5,2 l Diesel auf 100 km. Im Durchschnitt ergibt sich ein Verbrauch von 4,9 l/100 km.



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

Abgas

Note: 1,5

Der Rußpartikelfilter ist obligatorisch. Bei gemächlicherer Fahrweise kann immer wieder die Kontroll-Lampe aufleuchten und den Fahrer zu Regenerationsfahrten auffordern. Dies ist nicht besonders praxisgerecht.

- + Die Anteile an Schadstoffen im Abgas sind sehr niedrig.

Wirtschaftlichkeit*

Note 2,3

Betriebskosten

Note: 0,6

- + Die Formel "e" zum Sparen: Günstiger Kraftstoffverbrauch, kombiniert mit dem nicht so teuren Dieselmotor, ergibt niedrigere Betriebskosten.

Werkstatt- und Reifenkosten

Note: 2,9

Der Audi besitzt eine fahrabhängige Serviceanzeige. Alle 29.000 Kilometer oder spätestens alle zwei Jahre ist laut Audi dabei im Schnitt ein "Longlife-Service" fällig. Der 1,9 Liter Dieselmotor besitzt einen Zahnriemen, der alle 120.000 km oder spätestens

nach 8 Jahren ersetzt werden muss. Der Partikelfilter ist gemäß Hersteller wartungsfrei und auf Lebensdauer ausgelegt.

- + Die langen Inspektionsabstände versprechen weniger Werkstattaufenthalte. Nach eigenen Angaben werden ausschließlich langlebige Wartungs- und Verschleißteile verbaut. Seit Januar 2005 gewährt auch Audi eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

- Der Longlife-Service ist nur bei Verwendung eines speziellen, sehr teuren Motoröls möglich. Die Werkstattstundenpreise sind teuer und verhindern eine noch bessere Benotung.

Wertstabilität

Note: 2,1

- + Der Audi A3 ist wertbeständig, vor allem, wenn mit moderner Dieselmotor und aktueller Abgastechnik ausgerüstet.

Kosten für Neuanschaffung

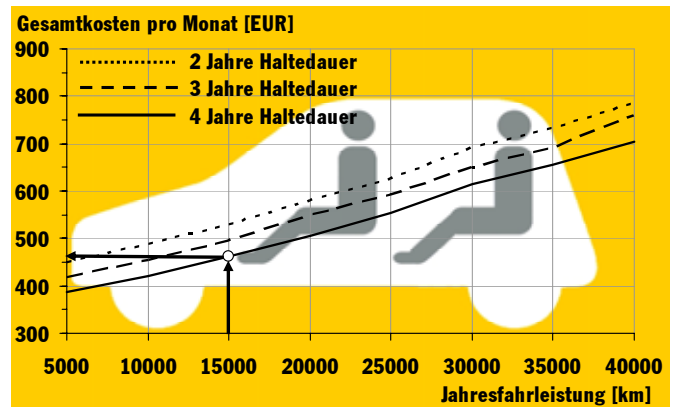
Note: 3,9

Gerade günstig ist er dagegen nicht, mit einigem sinnvollem Zubehör sind schnell 35.000 € erreicht - für diese Fahrzeugklasse zu teuer.

Fixkosten

Note: 3,8

Den niedrigeren Betriebskosten stehen beim Diesel höhere fixe Ausgaben für die Steuer gegenüber. Bei den Typklasseneinstufungen in der Versicherung leistet sich der Audi keine größeren Ausruhter und bleibt deshalb gerade noch auf akzeptablem Niveau.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Autokosten (Beispiel: 461 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

Die Motorvarianten (Diesel)

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.9 TDI	1.9 TDI e	2.0 TDI	2.0 TDI
Aufbau/Türen	SR/3	SR/3	SR/3	SR/3
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1896	4/1896	4/1968	4/1968
Leistung [kW(PS)]	77(105)	77(105)	103(140)	125(170)
Max.Drehmoment [Nm]bei U/min	250/1900	250/1900	320/1750	350/1750
0-100 km/h[s]	11,4	11,4	9,5	8,2
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	187	194	207	222
Verbrauch pro 100 km [l]	5,2D	4,9D	5,8D	6,1D
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/17/21	16/17/21	18/19/21	18/21/24
Steuer pro Jahr[Euro]	293	293	308	308
Monatliche Gesamt-Kosten[Euro]	466	456	497	524
Grundpreis[Euro]	22.450	22.600	24.350	25.400

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, 5L
Hubraum	1896 ccm
Leistung	77 kW (105 PS)
bei	4000 U/min
Maximales Drehmoment	250 Nm
bei	1900 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	205/55R16H
Reifengröße (Testwagen)	205/55R16W
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	10,95 m/10,9 m
Höchstgeschwindigkeit	194 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	11,4 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3. Gang)	4,4 s
Bremsweg aus 100 km/h	39 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	4,9 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	6,1/4,0/5,2 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test	119 g/km/ 128 g/km
Innengeräusch 130 km/h	67 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4214 mm/1765 mm/1421 mm
Leergewicht/Zuladung	1355 kg/485 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	320 l/660 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	670 kg/1400 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	55 l
Reichweite	1120 km
Allgemeine Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte *kursiv*

Kosten

Monatliche Betriebskosten	89 Euro
Monatliche Werkstattkosten	47 Euro
Monatliche Fixkosten	92 Euro
Monatlicher Wertverlust	233 Euro
Monatliche Gesamtkosten	461 Euro
(vierjährige Haltung, 15000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	16/17/21
Grundpreis	22.600 Euro

Ausstattung

Technik

Antriebsschlupf-Regelung	Serie
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Bremsassistent	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht (nur mit Xenonlicht bestellbar)	350 Euro
Parkhilfe, elektronisch	350 Euro
Reifendruckkontrolle	50 Euro
Reserverad, vollwertig	ohne Aufpreis
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	245 Euro°
Xenonlicht	870 Euro°

Innen

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/350 Euro
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Audioanlage	ab 578 Euro
Fahrersitz, höhen-/neigungseinstellbar	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne	Serie
Isofix-Kindersicherungssystem (nur hinten)	Serie
Klimaautomatik	1425 Euro°
Lenkrad, höhen-/längseinstellbar	Serie
Navigationssystem	1630 Euro°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie
Skisack/Durchladelupe	230 Euro

Außen

Außenspiegel, elektrisch einstell-/beheizbar	Serie/125 Euro°
Lackierung Metallic	615 Euro°
Schiebe-Hubdach	800 Euro

°im Testwagen vorhanden

Testzeugnis

Technik/Umwelt(Testergebnis)2,1

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

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 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