

Land Rover Freelander Td4 SE (RPF)

Fünftüriger Geländewagen der Mittelklasse (112 kW / 152 PS)

ADAC Testergebnis

Note 2,5

Der neue Freelander, jetzt optisch stark an den großen Bruder Range Rover angelehnt, kommt in zwei Motorisierungen, einem 3,2 l Sechszylinder mit 233 PS und dem in Deutschland wohl deutlich besser verkauften 2,2 Liter Diesel mit 152 PS und 400 Nm Drehmoment. Dieses Aggregat verhilft dem nicht ganz leichten Geländewagen zu respektablen Fahrleistungen, bei angemessenem Verbrauch - dank serienmäßigem Partikelfilter auch umweltverträglich. Das neue Modell ist deutlich besser verarbeitet und auch in den Dimensionen gewachsen - außen wie innen. Der Fahrkomfort ist gut, das Fahrverhalten sicher (ESP Serie) und auch im Gelände macht der Wagen eine gute Figur. Fünf Sterne beim EuroNCAP-Crashtest runden den soliden Gesamteindruck des Engländers ab, der sich auch mit dem Preis ab 30.000 Euro nicht vor der Konkurrenz verstecken muss. Einziges Manko: die unpräzise Lenkung und die ausgeprägten Karosseriebewegungen bei schnellen Richtungsänderungen. **Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** BMW X3, Chevrolet Captiva, Honda CR-V, Nissan X-Trail, Opel Antara, Subaru Forester.

- + solide Verarbeitung
- + übersichtliche Karosserie
- + gutes Raumangebot
- + kräftiger Motor
- + intelligentes Allradkonzept
- + komfortable Federung
- + sicheres Fahrverhalten
- + gute aktive und passive Sicherheit
- schwache Heizung
- unpräzise Lenkung
- hohe Fixkosten



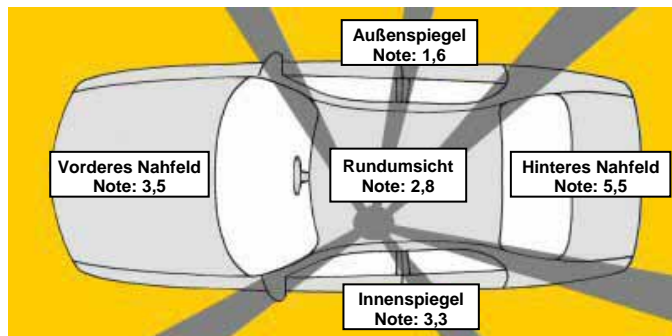
Karosserie/Kofferraum

Note 2,8

Verarbeitung

Note: 2,2

- + Der neue Freelander 2 - so steht es auf der Heckklappe - ist gut verarbeitet, sieht optisch ein wenig aus wie ein geschrumpfter Range Rover. An vielen Stellen wurde gegenüber dem Vorgänger etwas getan, innen wie außen. So ist der Motorraum nun nach unten geschlossen und die Tankklappe mit der Zentralverriegelung



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.

gekoppelt. Auch der Innenraum wirkt jetzt hochwertiger, wenngleich er noch nicht auf Premium-Niveau ist, was die Auswahl der Materialien angeht. Die Türschweller sind nach außen abgedichtet, dadurch verschmutzt die Kleidung nicht beim Einsteigen. Auf dem Dach können 100 kg transportiert werden, die beim alten Modell noch serienmäßige Reling vermisst man aber jetzt.

- Stoßfänger und Karosserieflanken sind nur ganz unten durch Kunststoffverkleidungen gegen kleine Remppler geschützt. Das Auswechseln der Scheinwerferlampen gestaltet sich wegen beengter Platzverhältnisse schwierig. Obwohl das Ersatzrad in der gleichen Größe, wie die Fahrbereifung dimensioniert wurde, erinnert ein gelber Aufkleber auf der Stahlfelge daran, mit max. 80 km/h nur kurze Strecken zurück zu legen.

Sicht

Note: 2,5

In der ADAC-Rundumsichtmessung schneidet der Wagen durchschnittlich - im Vergleich zu den meisten anderen Fahrzeugen recht ordentlich - ab.

- + Der Geländewagen ist eckig und kantig geformt, dadurch sind seine Abmessungen von innen gut abschätzbar, was der Übersicht zugute kommt. Auch hat man durch die erhöhte Sitzposition einen guten Überblick über das Verkehrsgeschehen. Die Außenspiegel sind groß und beheizbar. Vorne und hinten sind serienmäßig Parksensoren vorhanden. Gegen Aufpreis gibt es Bi-Xenon-Scheinwerfer, optional auch mit dynamischem Kurvenlicht.
- Die Region direkt hinter dem Fahrzeug ist schlecht überschaubar.

Ein-/Ausstieg

Note: 3,5

- + Für die Zentralverriegelung ist eine praktische schlüssellose Fernbedienung vorhanden. Mit ihr können auch die Fenster geöffnet und geschlossen, das Licht ein- und ausgeschaltet, der Kofferraum entriegelt und der Hup-Alarm ausgelöst werden.
- Das hohe Schweller- und Sitzniveau über der Straße erschwert den Zustieg. Hinten kommt noch der weit vorstehende Radkasten hinzu. Die Türen werden an Steigungen oder bei starkem Wind nicht zuverlässig offen gehalten.

Kofferraum-Volumen*

Note: 3,3

- Der Kofferraum fasst nur 310 l, ziemlich wenig für ein Fahrzeug dieser Klasse. Nach Umklappen der Rückbank erweitert sich das Volumen auf immerhin 640 l. Durch die relativ schräge Heckpartie kann der Kofferraum gut bis unter das Dach beladen werden.



Sperrige Gegenstände lassen sich zwar gut beladen, der Kofferraum ist aber beim neuen Freelander um 45 l kleiner geworden und fasst somit nur noch magere 310 l.

Kofferraum-Zugänglichkeit

Note: 2,2

- + Der Kofferraum lässt sich leicht von hinten entriegeln und öffnen; auch das Schließen funktioniert problemlos mit einer Hand. Innen stört keine Bordwand. Das Format ist zweckmäßig und die Ladeöffnung auch für sperrige Gegenstände großzügig gestaltet.
- Die sehr hohe Ladekante (mehr als 80 cm über der Straße) führt dazu, dass man das Ladegut weit anheben muss.

Kofferraum-Variabilität

Note: 2,0

- + Die Rücksitzbank ist im Verhältnis 60 zu 40 geteilt und kann leicht umgeklappt werden. Dazu kann man die Sitzflächen nach vorne legen, es entsteht dann ein ebener Ladeboden ohne Stufe. Der Klappmechanismus ist leicht zu bewerkstelligen, die Kopfstützen können dazu eingesteckt bleiben, wenn sie zuvor versenkt wurden. Für kleine Utensilien befinden sich links und rechts Ablagefächer.

Innenraum

Note 1,6

Bedienung

Note: 1,4

- + Insgesamt lässt sich der Freelander einfach bedienen. Lenkrad (höhen- und längseinstellbar), Pedale und Schalthebel liegen optimal. Als Zündschloss dient das schlüssellose Zugangssystem, die Fernbedienung muss in einen Schacht eingeführt werden; der Startknopf lässt den Motor an und stoppt ihn wieder. Der Scheibenwischer wird über einen Regensensor gesteuert, die Hebel-funktionen für die vordere und hintere Scheibenwaschanlage sind allerdings etwas ungewöhnlich. Fenster und Außenspiegel funktionieren elektrisch, die Schalter liegen günstig (alle Fenster mit Antippautomatik). Die Instrumente sind gut ablesbar, für alle wichtigen Funktionen sind klar erkennbare Kontrollleuchten vorhanden. Die Klimaautomatik lässt sich leicht bedienen, die Schalter und

Knöpfe liegen aber zu tief. Das Navigationssystem mit Farbdisplay (Aufpreis) lässt sich mittels Touchscreen einstellen und führt zuverlässig zum Ziel. Der Bordcomputer informiert u.a. über den Kraftstoffverbrauch. Das Handschuhfach ist groß und beleuchtet. Insgesamt ist die Ergonomie recht gut, man gewöhnt sich relativ schnell an den Freelanders.

- Die schmalen Leisten im Lenkrad zur Betätigung der Hupe sind im Notfall nicht schnell genug zu erreichen. Einige Knöpfe der Heizung liegen besonders tief, z.B. der Umluftschalter. Hinten stößt der mittlere Passagier mit den Fußspitzen an die hinteren Audio-Bedienelemente. Leseleuchten gibt es nicht, nur jeweils eine zentrale Leuchte vorne und hinten.



Gute Funktionalität und eine saubere Verarbeitung zeichnen den neuen Freelanders aus.

Raumangebot vorne*

Note: 1,1

- + Vorne ist der Freelander sehr geräumig und bietet deutlich mehr Platz als sein Vorgänger. Sowohl in der Höhe als auch in der Beinfreiheit reichen die Abmessungen für Insassen bis 2,0 m Größe leicht aus.

Raumangebot hinten*

Note: 1,8

- + Auch hinten ist der Freelander geräumig. Selbst wenn die Vordersitze auf 1,85 m große Personen eingestellt sind, reicht der Platz hinten noch für Insassen bis zu 2,0 m Größe aus. Auch subjektiv ist das Raumangebot großzügig, nur der Mittelsitz ist schmal und außen sitzt man relativ nahe an den Dachpfosten.

Komfort

Note 2,3

Federung

Note: 2,5

Die Federung ist den Konstrukteuren geglückt - sie vereint recht guten Komfort mit einer ordentlichen Straßenlage und stellt so einen ausgewogenen Kompromiss dar. Einziges Manko ist das ausgeprägte Wanken, das bei schneller Richtungsänderung negativ auffällt. Ansonsten ist der Fahrkomfort für einen Geländewagen absolut in Ordnung.

Sitze

Note: 2,1

- + Die vorderen Sitze sind straff gepolstert, bequem und bieten bei guter Körperunterstützungen eine einwandfreie Sitzposition. In dieser Ausstattungsvariante sind die Sitze elektrisch einstellbar, der Fahrersitz auch in Höhe und Neigung. Der Teilleider-Bezug ist atmungsaktiv und fühlt sich angenehm an. Hinten ist die Sitzposition auch gut, die Oberschenkelunterstützung besser als bei den meisten Konkurrenten. Alle Insassen verfügen über Haltegriffe am Dach.

Innengeräusch

Note: 1,5

- + Das Innengeräusch ist bis 130 km/h unauffällig. Bei höheren Geschwindigkeiten steigen die Windgeräusche, werden aber nicht

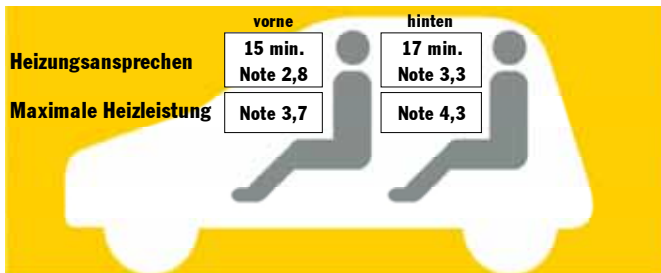
als aufdringlich empfunden.

Heizung, Lüftung

Note: 2,8

(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer) Im vorderen Bereich ist die Heizwirkung noch durchschnittlich.

- + Eine Klimautomatik ist serienmäßig vorhanden.
- Hinten ist die Heizung schwach. Optional wird eine Diesel-Zusatzheizung angeboten, die für schnellere Erwärmung des Innenraumes sorgen kann.



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

Motor/Antrieb

Note 2,0

Fahrleistungen*

Note: 2,0

- + Mit dem 2,2 l großen Dieselmotor mit 152 PS realisiert der Freelander recht gute Beschleunigungs- und Elastizitätswerte. Auch ohne Herunterschalten kann problemlos überholt werden.

Laufkultur

Note: 2,5

- + Die Laufkultur des Dieselmotors ist für einen Vierzylinder recht ordentlich.

Schaltung

Note: 2,3

- + Die Gänge sind recht gut geführt und lassen sich leicht einlegen.

Getriebeabstufung

Note: 1,0

- + Die Abstufung des 6-Gang-Getriebes ist der Leistungscharakteristik des Motors gut angepasst. Allerdings vermisst man eine Geländeuntersetzung.

Fahreigenschaften

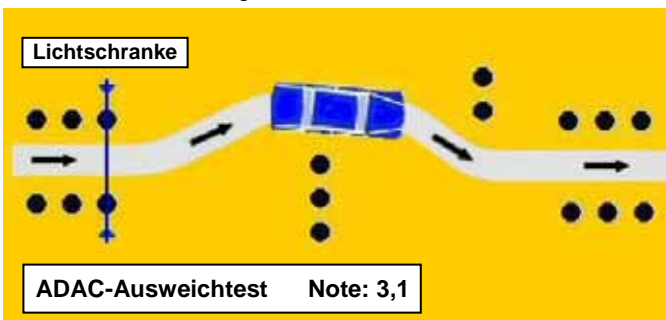
Note 3,1

Fahrstabilität

Note:

Im ADAC-Ausweichetest kann sich der Freelander für ein Geländefahrzeug recht gut behaupten. Er zeigt sich zwar in allen Phasen stark untersteuernd - d.h. man hat seine Mühe, Hindernisse zu umfahren - aber eine Tendenz zum Übersteuern, Schleudern oder Kippen ist nicht zu erkennen. Die maximale Einfahrtgeschwindigkeit, mit der man den Parcours ohne Berühren von Pylonen durchfahren kann, liegt jedoch recht niedrig.

- + Mit serienmäßigem ESP ist der Freelander fahrstabil und sicher unterwegs. Mit dem "Terrain Response-System" kann der Fahrer je nach Untergrund zwischen Normal, Gras/Schnee, Schlamm und Sand wählen. Der intelligente Allradantrieb passt während der Fahrt die Kraftverteilung zwischen Vorder- und Hinterachsen stän-



Beim ADAC-Ausweichetest 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.

dig den aktuellen Fahrbahnbedingungen an. Das garantiert optimale Traktion auf nahezu jedem Untergrund und reduziert den Verbrauch bei Fahrten auf normaler Straße.



Das patentierte Terrain Response System stimmt den Freelander per Drehknopf optimal auf die jeweiligen Fahrbahnbedingungen ab.

Kurvenverhalten

Note:

Das Kurvenverhalten des Freelander ist durchschnittlich. Der Wagen zeigt zwar kaum eine Tendenz zum Über- oder Untersteuern. Die Karosserie neigt sich aber relativ ausgeprägt und die unpräzise Lenkung erfordert hohe Konzentration beim schnellen Umfahren enger Kurven.

- + Hat man eine Kurve falsch eingeschätzt, greift ESP rettend ein und kann in den meisten Fällen einen Unfall vermeiden.

Lenkung*

Note:

Die Lenkung ist einer der wenigen Schwachpunkte des neuen Freelander. Sie ist zu leichtgängig, unpräzise und synthetisch, kann kaum Kontakt zur Fahrbahn vermitteln. Wenigstens ist der Kraftaufwand beim Rangieren niedrig. Der Wendekreis ist mit 11,8 m noch durchschnittlich.

Bremse

Note:

Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand ist der Bremsweg mit durchschnittlich 42 m noch zufriedenstellend, Fading tritt nicht auf (Mittelwert aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Serienreifen). Die Bremse spricht recht gut an und kann gut dosiert werden. Der Bremsassistent stellt auch weniger geübten Fahrern das volle Potenzial der Bremsanlage zur Verfügung.

Sicherheit

Note 2,2

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Note: 2,7

- + Der Freelander ist serienmäßig mit ESP und einem elektronischen Bremsassistent ausgerüstet; damit erfüllt er die Mindestanforderung an die aktive Sicherheit. Gegen Aufpreis sind Xenonscheinwerfer mit dynamischem Kurvenlicht erhältlich.



Passive Sicherheit - Insassen

Note: 1,7

- + Der Freelander 2 ist neben den üblichen Front- Seiten- und Kopfairbags auch mit einem großzügig dimensionierten Knieairbag für den Fahrer ausgestattet. Zusammen mit der stabilen Fahrgastzelle erreicht er beim EuroNCAP Crashtest alle fünf möglichen Sterne; das spricht für maximale Sicherheit der Insassen bei verschiedenen Unfall-Konstellationen. Auch in der Kindersicherheit liegt der Wagen mit vier von fünf Sternen auf hohem Niveau. Vorne sind die Kopfstützen für bis zu 1,85 m große Insassen einstellbar. An den stabilen Türgriffen lässt sich sehr hohe Zugkraft aufbringen. So kann man nach einem Unfall verklemmte leichter Türen öffnen.

Kindersicherheit

Note: 1,7

- + Der Wagen eignet sich gut zur sicheren und lagestabilen Befestigung von Kinderrückhaltesystemen - auf den hinteren Außensitzen auch mittels Isofix plus Ankerhaken (diesen gibt es auch für den Mittelsitz). Die Gurte sind lang genug, die Gurtschlösser fest fixiert, das erleichtert das Angurten. Der rechte Front-Airbag lässt sich (mit dem Zündschlüssel) deaktivieren. Dann dürfen auf dem Beifahrersitz auch rückwärts gerichtete Kindersitze befestigt werden.
- Der hintere Mittelsitz ist weniger für einen Kindersitz geeignet. Isofix fehlt und ein hier montierter Kindersitz verdeckt die Gurtankpunkte der äußeren Sitze. Zudem ist der Sitz hier ungünstig konturiert.

Fußgängerschutz

Note: 4,0

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

Verbrauch/Umwelt

Note 3,1

Verbrauch*

Note: 4,1

- Der Freelander verbraucht, verglichen mit normalen PKW dieser Klasse, relativ viel Kraftstoff. Für einen Geländewagen, angesichts der Fahrzeugdimensionen und der recht guten Fahrleistungen sind 7,8 l/100 km im Schnitt jedoch ein passabler Verbrauch. Innerorts sind es 9,2 l, außerorts 6,4 l und auf der Autobahn 8,8 l/100 km.

Abgas

Note: 2,0

- + Die Anteile an Schadstoffen im Abgas sind relativ niedrig. Ein serienmäßiger Partikelfilter (geschlossenes System) verhindert den Ausstoß von gesundheitsgefährdendem Dieselruß.

Wirtschaftlichkeit*

Note 3,9

Betriebskosten

Note: 2,3

- + Trotz des relativ hohen Verbrauches erhält der Land Rover in den

Betriebskosten noch eine gute Note, was durch den günstigeren Preis für Dieselmotorkraftstoff begründet ist.

Werkstatt- und Reifenkosten

Note: 5,5

Für eine Beurteilung werden uns vom Hersteller keine Daten zur Verfügung gestellt - die Werkstattkosten sind deshalb geschätzt.

- + Land Rover gewährt eine dreijährige Herstellergarantie bis maximal 100.000 Kilometer.

Wertstabilität

Note: 2,2

- + Der Freelander, vor allem mit moderner Dieselmotor- und umweltfreundlichem Rußpartikelfilter, ist nicht nur als Neufahrzeug sehr gefragt, sondern auch gebraucht. Ihm kann eine gute Wertstabilität prognostiziert werden.

Kosten für Neuanschaffung

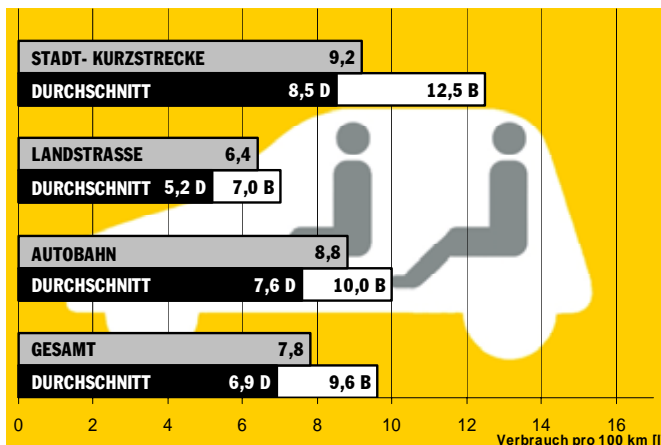
Note: 4,7

- Beim Neukauf zeigt sich der Land Rover Freelander allerdings nicht gerade von seiner Schokoladenseite. 37.500 € müssen dafür berappt werden, für einen Geländewagen allerdings im akzeptablen Bereich. Zudem erhält man dafür die höherwertig und gut ausgestattete SE Version.

Fixkosten

Note: 5,1

- Auch bei den fixen Kosten, also den Ausgaben für Steuer und Versicherung, fordert der Land Rover einen tiefen Griff in den Geldbeutel seines Besitzers. Zur höheren Steuer für den Dieselmotor gesellt sich auch eine extrem hohe Typklasseneinstufung in der Haftpflichtversicherung. Die Vollkasko dagegen liegt noch im durchschnittlichen Bereich.



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

Die Motorvarianten

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	i6	Td4
Aufbau/Türen	GE/5	GE/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	6/3192	4/2179
Leistung [kW(PS)]	171(233)	112(152)
Max.Drehmoment [Nm]bei U/min	317/3200	400/2000
0-100 km/h[s]	8,9	11,7
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	200	181
Verbrauch pro 100 km [l]	11,9S	7,8D
Versicherungsklassen KH/VK/TK	23/20/20	23/20/20
Steuer pro Jahr[Euro]	216	339
Monatliche Gesamt-Kosten[Euro]	845	647
Grundpreis[Euro]	38.800	30.900

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-Haftpf.
 VK = Vollkasko
 TK = Teilkasko

Kraftstoff:
 N = Normalbenzin
 S = Superbenzin
 SP = SuperPlus
 D = Diesel

Daten und Messwerte

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro4 III
Hubraum	2179 ccm
Leistung	112 kW (152 PS)
bei	4000 U/min
Maximales Drehmoment	400 Nm
bei	2000 U/min
Kraftübertragung	permanenter Allradantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	235/65R17
Reifengröße (Testwagen)	235/65R17V
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,85 m/11,75 m
Höchstgeschwindigkeit	181 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	11,7 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3. Gang)	6,9 s
Bremsweg aus 100 km/h	42 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	7,8 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	9,2/6,4/8,8 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test	194 g/km/ 207 g/km
Innengeräusch 130 km/h	66 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4500 mm/1910 mm/1740 mm
Leergewicht/Zuladung	1910 kg/595 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	310 l/640 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/2000 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	68 l
Reichweite	870 km
Allgemeine Garantie	3 Jahre / 100.000 km
Rostgarantie	6 Jahre

ADAC-Testwerte *kursiv*

Kosten

Monatliche Betriebskosten	130 Euro
Monatliche Werkstattkosten(geschätzt)	91 Euro
Monatliche Fixkosten	120 Euro
Monatlicher Wertverlust	381 Euro
Monatliche Gesamtkosten	722 Euro
(vierjährige Haltung, 15000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	23/20/20
Grundpreis	37.500 Euro

Ausstattung

Technik

Abstandsregelung, elektronisch	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	2150 Euro
Bremsassistent	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	420 Euro
Parkhilfe, elektronisch (vorne und hinten)	Serie
Rußpartikelfilter	Serie
Tempomat	Serie
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	720 Euro

Innen

Airbag, Seite vorne	Serie
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Audioanlage (Alpine mit CD-Player)	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend (+ Luftgütesensor)	380 Euro
Isofix-Kindersicherungssystem	Serie
Klimaautomatik	Serie
Knieairbag (Fahrer)	Serie
Navigationssystem (DVD mit Farbdisplay)	2050 Euro°
Rücksitzlehne und -bank geteilt umklappbar	Serie
Sitzbezüge, Leder (Teilleder)	Serie
Sitze, vorn, elektrisch verstellbar/beheizbar	Serie/360 Euro°
Zusatzheizung (Diesel)	610 Euro

Außen

Außenspiegel, elektrisch anklappbar/beheizbar	Serie
Lackierung Metallic	690 Euro°
Nebelscheinwerfer (Regen-/Lichtsensor)	Serie

°im Testwagen vorhanden

Testzeugnis

Technik/Umwelt(Testergebnis)2,5

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

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 August 2007