

## Porsche Boxster S 3.4

Zweitüriger Roadster der oberen Mittelklasse (217 kW / 295 PS)

### ADAC Testergebnis

**Note 2,0**

Der Boxster ist zum wiederholten mal leicht facegeliftet und verfeinert, erfreut immer noch mit einzigartigem Fahrerlebnis, das süchtig macht. Der großvolumige Motor hat 295 PS, die für überragende Fahrleistungen sorgen. Aber nicht nur, wenn sich die Nadel des Tourenzählers dem roten Bereich nähert, sondern auch beim Beschleunigen aus dem Drehzahlkeller. Verständlich, dass so ein Sportmotor nicht allzu genügsam ist und so rauschen im Durchschnitt 10,4 l Super Plus durch die Einspritzdüsen. Das ausgezeichnete abgestufte Sechsgang-Schaltgetriebe ist serienmäßig, wer nicht schalten mag, der kann gegen Aufpreis eine Automatik ordern. Fazit: Ein wirklicher Sportwagen, mit unübertroffenen Fahrqualitäten, der Könnern höchsten Fahrspaß garantiert. **Karosserievarianten:** Coupé. **Konkurrenten:** Alfa Spider, Audi TT Roadster, BMW Z4 Cabrio, Chrysler Crossfire, Honda S 2000, Mercedes SLK, Nissan 350 Z.

- + **Dachfunktion bis 50 km/h**
- + **handlich und übersichtlich**
- + **genügend Kofferraum**
- + **körpergerechte Sportsitze**
- + **ausgezeichnete Fahrleistungen**
- + **sehr gute Kurvenlage**
- + **besonders kräftige Bremsen**
- + **hohe Wertbeständigkeit**
- **unübersichtliche Bedienung**
- **Auto wippt auf welliger Straße**
- **recht hoher Verbrauch**
- **teuer in der Anschaffung**



### Karosserie/Kofferraum

**Note 2,8**

#### Verarbeitung

**Note: 1,5**

- + Die Karosserie ist sorgfältig verarbeitet, Türen und Hauben sitzen passgenau. Sie ist sehr torsionssteif, nichts rüttelt und nichts rappelt, selbst auf schlechter Straße. Im Innenraum dominieren hochwertige, bestens verarbeitete Materialien. Das elektrisch-hydraulisch angetriebene Dach öffnet und schließt jeweils innerhalb 14 Sekunden, sogar bis 50 km/h. Nicht nur die Karosserie,

auch der Unterboden ist aerodynamisch optimiert - das verringert den Verbrauch und erhöht die Endgeschwindigkeit. Der herausfahrende Heckspoiler verbessert die Bodenhaftung.

- Die Karosserieflanken sind vor Beschädigungen durch dagegenschlagende Autotüren nicht geschützt. Es gibt kein Reservrad, sondern nur ein Pannenset.

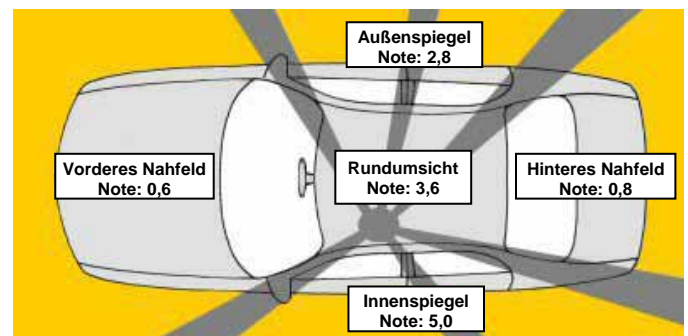
#### Sicht

**Note: 2,7**

- + Der Fahrer hat eine gute Übersicht nach vorn, die Abmessungen der Karosserie sind durch die angedeuteten Kotflügel gut abschätzbar. Bi-Xenonscheinwerfer und eine akustische Einparkhilfe hinten sind als Extras zu haben. Selbsttätig abblendende Innen-



Eine Wartungsklappe im hinteren Kofferraum verbirgt die Einfüllstutzen für Motoröl und Wasser. Um Verschmutzungen des Teppichs zu vermeiden sollte man gut zielen können.



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.

und Außenspiegel sind weitere Optionen.

- Besonders bei geschlossenem Dach ist die Sicht nach schräg hinten mäßig. Bei Benützung des Scheibenwischers wird durch den Sprühnebel zu lange die Sicht behindert.

### Ein-/Ausstieg

**Note: 3,4**

- + Zum Ent- und Verriegeln der Türen und Kofferraumklappen gibt es eine Fernbedienung. Mit der "Homefunktion" wird verlassenden und ankommenden Passagieren der Weg beleuchtet.
- Wie bei allen Sportwagen mit niedriger Karosserie steigt man auch im Boxster recht unbequem ein und aus. Vor allem, wenn man in einer schmalen Lücke parkt und sich die breiten Türen nicht weit öffnen lassen. Einfacher geht's, wenn das Dach geöffnet ist.

### Kofferraum-Volumen\*

**Note: 2,8**

Vorn und hinten befindet sich jeweils ein 130 l großer Kofferraum. Im hinteren sollte wegen der Wärmeabstrahlung des Motors nichts temperaturempfindliches deponiert werden.



Der Boxster hat vorne und hinten einen Kofferraum mit jeweils 130 l Volumen.

### Kofferraum-Zugänglichkeit

**Note: 3,6**

- + Die Kofferräume sind mit den großen Ladeöffnungen gut zugänglich.
- Das Gepäck muss vorn wie hinten über eine ziemlich hohe Bordwand gehoben werden. Dabei können leicht Teile der Karosserie verkratzt werden.

### Kofferraum-Variabilität

**Note: 3,0**

Durch das Mittelmotorkonzept ist kein Durchladen möglich. Der vordere Kofferraum ist auch für kleine Gepäckstücke gut zu verwenden, weil die wegen der kleinen Grundfläche nicht so weit herumrutschen können.

## Innenraum

**Note 2,4**

### Bedienung

**Note: 1,5**

- + Der Porsche Boxster lässt sich gut bedienen - Lenkrad (längs- und höheneinstellbar), Schalthebel und Pedale sind ergonomisch einwandfrei angeordnet, alle zum Fahren wichtigen Schalter und Hebel liegen gut zur Hand. Die Instrumente - dominiert vom großen Drehzahlmesser - liegen direkt im Blickfeld des Fahrers und lassen sich sehr gut ablesen. Ein Bordcomputer, der über Fahr- und Betriebszustände informiert, ist serienmäßig. Die Sitze sind gegen Aufpreis mit praktischen Schaltern elektrisch einstellbar. Die Fensterheber funktionieren auch ohne Zündung.
- In der Mittelkonsole sind viele sehr kleine Schalter untergebracht, die man auf Antrieb kaum auseinander halten kann und deren

Betätigung während der Fahrt stark ablenkt. Es gibt keine Kontrolle, die anzeigt, ob das Fahrlicht eingeschaltet ist. Das ist besonders störend, wenn die gegen Aufpreis erhältliche Fahrlichtautomatik aktiviert wurde. Es gibt nur wenig Ablagen.

### Raumangebot vorne\*

**Note: 3,0**

- + Über den beiden Plätzen ist viel Kopffreiheit vorhanden, der Fahrersitz lässt sich für Personen bis ca. 1,90 m zurück schieben.



Der Fahrerplatz überzeugt durch gute Funktionalität und sehr gute Verarbeitungsqualität.

## Komfort

**Note 2,2**

### Federung

**Note: 2,6**

Testwagen mit Porsche Active Suspensions-Fahrwerk. Das Fahrwerk ist tendenziell straff ausgelegt, per Kippschalter am Armaturenbrett lässt sich die Stoßdämpfung noch härter einstellen. In Normalstellung ist die Abstimmung wesentlich weicher gedämpft, der Aufbau wippt und schwingt aber ziemlich stark. Bei straffer Einstellung liegt der Wagen insgesamt ruhiger auf der Straße, selbst wenn das Tempo sehr hoch ist. Trotzdem sind immer noch Nick- und Diagonalschwingungen vorhanden. Auch dringen dann größere Unebenheiten ziemlich stark und wenig gemildert in Form von harten Schlägen bis zu den beiden Insassen durch.

### Sitze

**Note: 1,4**

Testwagen mit adaptiven Sportsitzen.

- + Die ausgewogen straff gepolsterten Sportsitze sind körpergerecht konturiert und bieten so vorzüglichen Halt. Trotzdem sind auch auf langen Strecken bequem. Durch die vielfachen Einstellmöglichkeiten finden kleine und große Fahrer ihre optimale Sitzposition.
- Bei heißem Sommerwetter schwitzt man auf den Ledersitzen schnell (Aufpreis).

### Innengeräusch

**Note: 4,3**

Dach geschlossen:

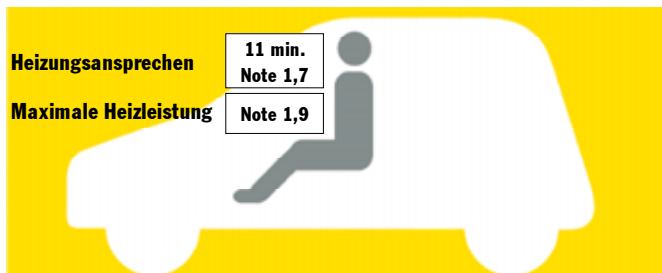
- Der Geräuschpegel im Innenraum ist nicht gerade niedrig. Größten Anteil daran hat der Motor, mit dem sportlichen Sound der Auspuffanlage. Windgeräusche treten dagegen in den Hintergrund.

### Heizung, Lüftung

**Note: 1,8**

(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer)

- + Der großvolumige Motor sorgt für ordentliche Abwärme. So ist bereits nach kurzer Strecke die Luft im Innenraum angenehm temperiert. Die Klimaanlage arbeitet feinfühlig und situationsangepasst. Mit dem optional erhältlichen Windschott sind bei geöffnetem Verdeck die Luftverwirbelungen verhältnismäßig dezent.



Heizung - Aufwärmzeit von  $-10^{\circ}\text{C}$  auf  $+22^{\circ}\text{C}$ .

## Motor/Antrieb

**Note 1,1**

### Fahrleistungen\* **Note: 0,8**

- + Der 6-Zylinder-Boxermotor zieht auch aus niedrigen Drehzahlen kräftig durch, erlaubt schaltfaule Fahrweise. Richtig gut beschleunigt der Boxster aber, wenn die Gänge ausgedreht werden.

### Laufkultur **Note: 2,0**

- + Wie man das von einem Sechszylinder erwarten kann, läuft der Motor bei jeder Drehzahl kultiviert, ohne nennenswerte Vibrationen.

### Schaltung **Note: 1,0**

- + Die präzise Schaltung ist sehr leichtgängig, auch dann, wenn die Gangwechsel für gute Beschleunigung schnellstmöglich erfolgen.

### Getriebeabstufung **Note: 1,0**

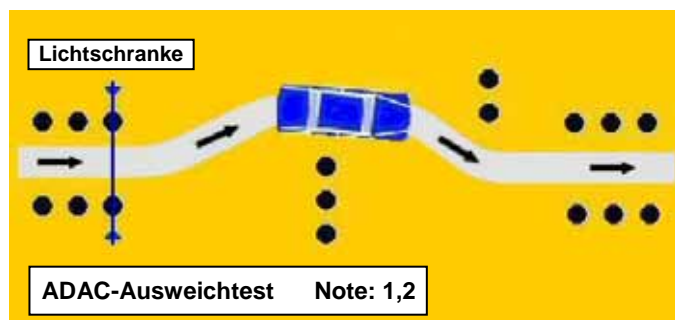
- + Das Sechsganggetriebe ist ausgezeichnet abgestimmt, die Übergänge passen optimal. So kann der Motor sein volles Temperament entwickeln und maximalen in Vortrieb umsetzen. Wie man das von Sportwagen kennt, sind auch beim Boxster die Drehzahlen bei Vollgasfahrt hoch.

## Fahreigenschaften

**Note 1,0**

### Fahrstabilität **Note: 1,3**

- + Bei normaler Stoßdämpfereinstellung ist das Nicken über die Quer-, besonders aber über die Diagonalachse einer hohen Fahrstabilität nicht gerade zuträglich. Wesentlich sicherer liegt der Boxster in der Einstellung "sportlich" auf der Straße. In diesem Modus ist das Grundverhalten zwar gemildert aber immer noch deutlich vorhanden. Während die Nickschwingungen bei Geradeausfahrt eher nur lästig sind, fordert das Schwingen über die Diagonale, wenn man schnelle Autobahnkurven fährt, vom Fahrer hohe Aufmerksamkeit. Schützenhilfe bringt hier die stramme, ziemlich stark mittenzentrierende Lenkung. Die ohnehin schon gute Traktion der Antriebsräder, dank des Mittelmotors, der für eine optimale Gewichtsverteilung sorgt, wird durch die elektronisch



Beim ADAC-Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von  $90\text{ km/h}$  bei mindestens  $2000$  Motorumdrehungen im entsprechenden Gang. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion, d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.

gesteuerte Schlupfkontrolle noch verbessert. ADAC-Ausweichtest: Der Boxster reagiert schnell auf die Lenkung und lässt sich mühelos durch die Spurgassen dirigieren. Nur ganz leicht neigt das Heck zum Nachdrängen. Das Fahrstabilitäts-System PSM setzt weich und wirksam ein.

### Kurvenverhalten **Note: 1,0**

- + Schnelle Kurven sind des Boxsters Element. Wieselflink und leicht untersteuernd, mit viel Gas neutraler bis leicht übersteuernd, zieht er seine Spur. Dabei sind die möglichen Querschleunigungen enorm hoch. Dank des Mittelmotors ist der Roadster hier sogar dem 911er überlegen. Übernimmt sich der Fahrer dennoch einmal, hilft auch hier das PSM, den Kurs möglichst zu halten, um nicht von der Straße abzukommen.

### Lenkung\* **Note: 1,2**

- + Die Lenkung gehört zur Extraklasse. Selbst bei höchstem Tempo spricht sie spontan an, ohne dabei nervös zu sein. Hinzu kommen die hohe Zielgenauigkeit und der gute Kontakt zur Fahrbahn. Der Roadster ist ausgesprochen handlich. Die überschaubaren Abmessungen der Karosserie, die leichte Lenkung und der sehr kleine Wendekreis sind die Gründe.

### Bremse **Note: 0,7**

(Testwagen mit Keramik Composite Brakes)

- + Die Bremswirkung ist sehr gut. Bei einer Vollbremsung aus  $100\text{ km/h}$  bis zum Stillstand sind nur  $34\text{ m}$  notwendig (Mittel aus 10 Messungen, halbe Beladung, Reifen vorn:  $235/35\text{ZR}19$ , hinten  $265/35\text{ZR}19$ ). Die Keramikbremsen sind besonders standfest, selbst bei öfterem Bremsen aus höchstem Tempo Verzögern sie optimal, ohne jegliches Fading. Zudem sprechen sie sehr spontan an und lassen sich bei wenig Kraft ausgezeichnet dosieren.
- Das Bremspedal steht etwas weit vor, dadurch muss man beim Bremsen das ganze Bein anheben, was Zeit kostet.

## Sicherheit

**Note 2,2**

### Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme **Note: 2,8**

Auf den Einbau eines Bremsassistenten hat man bei Porsche verzichtet.

- + Der Boxster S ist serienmäßig mit dem Fahrstabilitätssystem PSM ausgestattet.

### Passive Sicherheit - Insassen **Note: 1,2**

- + Die Blechstruktur verspricht eine hohe Crashesicherheit. Neben Frontairbags sind Seitenairbags vorhanden. Der Seatbelt-Reminder erinnert den Fahrer und Beifahrer daran, sich anzuschallen. Die integrierten Kopfstützen sind selbst noch für  $1,90\text{ m}$  große Personen hoch genug.
- Warndreieck und Verbandmaterial sind nicht im Innenraum untergebracht.

### Kindersicherheit **Note: 3,2**

Auf dem Beifahrersitz kann eine beim Porschehändler erhältliche Babyschale installiert werden. Sie deaktiviert mittels Transponder die Airbags. Isofix für einen Kindersitz ist ebenfalls erhältlich.

- Die Beifahrerairbags sind nicht abschaltbar. Dadurch ist die Verwendung von Standard-Babyschalen nicht erlaubt.

### Fußgängerschutz **Note: 2,0**

- + Die Karosserie ist weitgehend glattflächig und im Bugbereich nachgiebig. Unter der Fronthaube befinden sich kaum harte Teile. Das sollte auf ein moderates Verhalten bei einem Unfall mit Fußgängern schließen lassen.



## Verbrauch/Umwelt

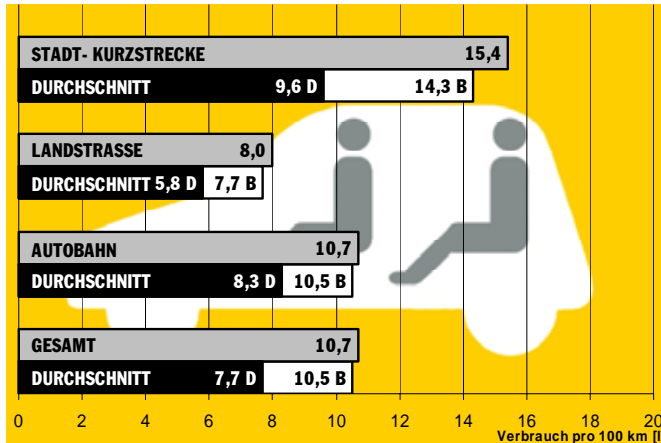
**Note 2,6**

### Verbrauch\*

**Note: 4,4**

Auf der Autobahn ist der Verbrauch mit 10,7 l SuperPlus durchschnittlich.

- Innerorts genehmigt sich der Porsche 15,4 l und außerorts 8,0 l. Im Durchschnitt errechnet sich ein Verbrauch von 10,7 l SuperPlus auf 100 km.



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.

## Wirtschaftlichkeit\*

**Note 3,9**

### Betriebskosten

**Note: 5,3**

- Naturgemäß kann ein Sportwagen dieser Klasse in den Betriebskosten nicht punkten. Der relativ hohe Verbrauch, kombiniert mit dem noch teureren SuperPlus Kraftstoff lässt nur den Tankwart lächeln.

### Werkstatt- und Reifenkosten

**Note: 5,5**

Alle 30.000 km oder alle zwei Jahre ist eine Wartung fällig. Der 3,4 Liter Boxer besitzt eine Steuerkette, durch die ein oftmals teurer Zahnriemenwechsel entfällt.

- + Die langen Wartungsabstände helfen, die Anzahl der Werkstattbe-

suche zu verringern. Porsche spendiert dem Boxster nach eigenen Angaben qualitativ hochwertige und langlebige Wartungs- und Verschleißteile.

- Teure Werkstattstundenpreise sowie vor allem die hohen Kosten für den Reifenersatz sorgen für die schlechte Note.

### Wertstabilität

**Note: 0,8**

- + Wie alle Porsche ist auch der Boxster extrem wertstabil. Auch nach Jahren lässt sich der Roadster wieder sehr gut veräußern.

### Kosten für Neuanschaffung

**Note: 5,4**

- Extravaganz hat seinen Preis; über 54.000 € Grundpreis für den kraftvollen Zweisitzer sind kein Pappenstiel.

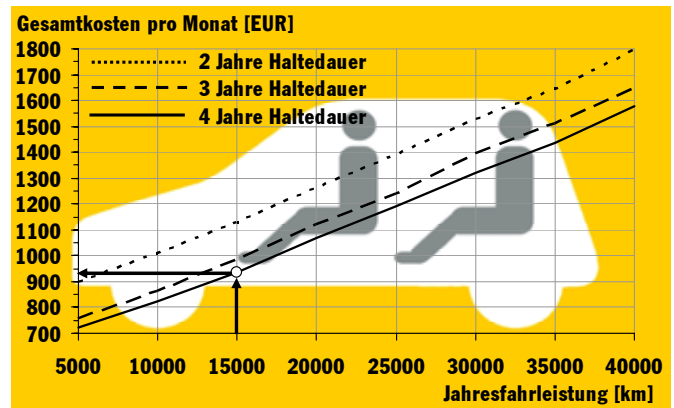
### Fixkosten

**Note: 3,2**

Die fixen Kosten, also im Wesentlichen die Ausgaben für Steuer und Versicherung, bewegen sich noch im durchschnittlichen Rahmen.

- + Vor allem in der Haftpflichtversicherung sorgt die sehr günstige TypklasseEinstufung des Porsche Boxsters für erfreuliche niedrige Beiträge.

- In den Kaskoklassen verdient sich der Porsche dagegen keine gute Note; sowohl in der Voll- wie auch Teilkasko lassen sich die Assekuranzen das hohe Diebstahlrisiko teuer bezahlen.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Autokosten (Beispiel: 933 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

## Die Motorvarianten

**in der preisgünstigsten Modellversion**

Typ	2.7	3.4
Aufbau/Türen	RO/2	RO/2
Zylinder/Hubraum [ccm]	6/2687	6/3387
Leistung [kW(PS)]	180(245)	217(295)
Max.Drehmoment [Nm]bei U/min	273/4600	340/4400
0-100 km/h[s]	6,1	5,4
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	258	272
Verbrauch pro 100 km [l]	9,4SP	10,7SP
Versicherungsklassen KH/VK/TK	13/24/28	13/26/28
Steuer pro Jahr[Euro]	182	229
Monatliche Gesamt-Kosten[Euro]	783	925
Grundpreis[Euro]	45.309	54.710

### 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

6-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro4
Hubraum	3387 ccm
Leistung	217 kW (295 PS)
bei	6250U/min
Maximales Drehmoment	340 Nm
bei	4400 U/min
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie vorne/hinten)	235/40R18ZR / 265/40R18ZR
Reifengröße (Testwagen)	<b>265/35R19Y</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	<b>11,2 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	272 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	5,4 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3. Gang)	<b>3,2 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	<b>34 m</b>
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (SuperPlus)	<b>10,7 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>15,4/8,0/10,7 l</b>
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Herstellerangabe/Test	254 g/km/ <b>255 g/km</b>
Innengeräusch 130 km/h	<b>74 dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	4329 mm/1801 mm/1292 mm
Leergewicht/Zuladung	<b>1420 kg/210 kg</b>
Kofferraumvolumen	<b>260 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	- / -
Dachlast	-
Tankinhalt	64 l
Reichweite	<b>595 km</b>
Allgemeine Garantie	keine*
Rostgarantie	10 Jahre
ADAC-Testwerte <i>kursiv</i>	* 2 Jahre gesetzliche Sachmängelhaftung

## Kosten

Monatliche Betriebskosten	<b>217 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten	<b>118 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>117 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>481 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>933 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	13/26/28
Grundpreis	54.710 Euro

## Ausstattung

### Technik

Abstandsregelung, elektronisch	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	2.641,80 Euro
Bremsassistent	nicht erhältlich
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Parkhilfe, elektronisch	410 Euro°
Reifendruckkontrolle	540 Euro°
Runflat-Reifen	nicht erhältlich
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	890 Euro°

### Innen

Airbag, Seite vorne	Serie
Airbag, Seite, Kopf vorne	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend (Paket)	445 Euro°
Isofix-Kindersicherungssystem	nicht erhältlich
Klimaanlage/Klimaautomatik	Serie/390 Euro°
Navigationssystem	2.575 Euro°
Sitzbezüge, Leder	2.370 Euro°
Sitze, vorn, beheizbar	340 Euro

### Außen

Alarmanlage	Serie
Außenspiegel, automatisch abblendend	nicht erhältlich
Lackierung Metallic	720 Euro°
Scheinwerfer-Reinigungsanlage (mit Xenon)	890 Euro°
°im Testwagen vorhanden	

## Testzeugnis

### Technik/Umwelt(Testergebnis)2,0

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

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