

Ford Focus Turnier 2.0 TDCi DPF Ghia

Fünftürige Kombilimousine der unteren Mittelklasse (100 kW / 136 PS)

ADAC Testergebnis

Note 2,0

Mit dem Focus hat Ford einen Volltreffer gelandet. Gründe sind die geschickte Modellpolitik, die Ausgewogenheit und Zuverlässigkeit. Der starke 2,0 l Diesel-Motor ist ein angenehmer Gefährte, der zügig und auf akustisch ruhige Art für Vortrieb sorgt, dazu noch genügsam ist. Ausgestattet mit einem besonders effizienten Rußpartikelfilter, der zur Filterreinigung ein Additiv verwendet. Leider gibt es kein Automatikgetriebe. Xenon und Kurvenlicht sind zu haben, aber nur wahlweise und nicht in Kombination. Fazit: Ein großer, sehr angenehm zu fahrender Familienkombi, der mit wenig Kosten zu betreiben ist. Schön teuer aber bei der Anschaffung: 25.475 € plus Xenon & Co. **Karosserievarianten:** drei- und fünftürig mit Schrägheck, Stufenheck, Cabrio. **Konkurrenten:** Dacia Logan Kombi, Opel Astra Caravan, Peugeot 307 Break, Renault Megane Kombi, Toyota Corolla Kombi und VW Golf Variant.

- + sehr großer Kofferraum
- + viel Platz für Mensch und Koffer
- + angenehme Federung
- + kräftiger, laufruhiger Diesel
- + sehr sichere Straßenlage
- + 5 Sterne beim Crashtest
- + Rußpartikelfilter Serie
- + dichtes Händlernetz
- mit Xenon kein Kurvenlicht
- teure Anschaffung



Karosserie/Kofferraum

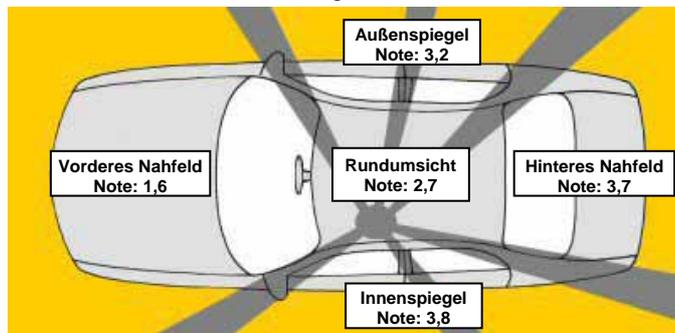
Note 2,1

Verarbeitung

Note: 2,5

Als Reserverad ist nur ein schmales Notrad vorhanden, mit dem man höchstens mit 80 km/h bis zur nächsten Werkstatt fahren darf; ein vollwertiges Rad ist aber gegen Aufpreis erhältlich.

- + Verarbeitung und Finish der Karosserie machen einen überwiegend guten Eindruck. Das gilt auch für das Interieur mit den haptisch angenehmen Kunststoffen und den sauber gearbeiteten Polstern.
- Öffnen der Motorhaube erfordert Kraft und Geschicklichkeit. Zum Erneuern elektrischer Sicherungen muss man sich flach auf 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.

Straße legen, Ersatzsicherungen fehlen.

Sicht

Note: 2,8

Obwohl die Frontpartie weitgehend außerhalb des Sichtbereichs liegt, ist der Wagen doch übersichtlich. Es stören keine allzu breiten Fensterpfosten, die Rücksitz-Kopfstützen sind vollständig versenkbar und behindern dann nicht mehr den Blick nach hinten. Für noch leichteres Rückwärtseinparken gibt es optional eine akustische Einparkhilfe. Bi-Xenonscheinwerfer und Kurvenlicht sind ebenfalls in der Aufpreisliste zu finden, leider aber nur alternativ und nicht in Kombination.

- + Die Außenspiegel sind groß und beheizbar.
- Mit Xenonscheinwerfern ist der Kontrast vom Abblendlicht zum extrem hellen Fernlicht sehr groß. Die Heizdrähte der elektrischen Frontscheibenheizung (ebenfalls Aufpreis) verursachen bei Dunkelheit störende Lichtreflexe durch die Scheinwerfer entgegenkommender Autos.

Kurvenlicht

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



Ein-/Ausstieg

Note: 2,7

- + Die Türen lassen sich per Fernbedienung ver- und entriegeln sowie die Fenster öffnen und schließen, allerdings sind die drei Tasten nicht verwechslungssicher. Vorn wie hinten steigt man recht bequem ein und aus, der Wagen und damit die Sitze haben eine angenehme Höhe, die Türen öffnen weit.

Kofferraum-Volumen*

Note: 0,7

- + Mit 465 l ist der Kofferraum sehr groß. Bei vorgeklappten Rücksitzlehnen erhöht sich die Kapazität auf 860 l (gemessen bis zur Fenster-Unterkante). Da die Heckpartie verhältnismäßig senkrecht ist lässt sich auch Sperriges gut verstauen.



Mit 465 l Kofferraum-Volumen übertrifft der neue Focus Turnier den Opel Astra Caravan mit 450 l, bleibt aber deutlich kleiner als die der französischen Konkurrenten Peugeot 307 Break mit 495 l bzw. Renault Megane Grandtour mit 505 l Volumen.

Kofferraum-Zugänglichkeit

Note: 0,9

- + Der Kofferraum ist sehr gut zugänglich. Dafür sorgen die große Ladeöffnung, der niedrige Boden und die Heckklappe, die sich selbst für große Personen weit genug öffnen lässt. Der vollständig mit Velours ausgeschlagene Kofferraum hat ein zweckmäßiges Format. Auch wenn die Rücksitze vorgeklappt sind, ist der Boden weitgehend eben.

Kofferraum-Variabilität

Note: 2,2

- + Die asymmetrisch geteilte Rücksitzbank lässt sich mit wenigen Handgriffen umklappen, dabei können die Kopfstützen eingesteckt bleiben. Für kleine Utensilien ist ein Gepäcknetz erhältlich.
- Weder eine Durchladeluke noch ein Skisack sind erhältlich.

Innenraum

Note 1,8

Bedienung

Note: 1,6

- + Die meisten Schalter sind sinnfällig und gut zu erreichen, die Einstellung der Außenspiegel und die Betätigung der Fenster (mit Antipp-Automatik) erfolgt elektrisch unterstützt. Das Lenkrad lässt sich in Höhe und Reichweite optimal anpassen. Die großen Instrumente sind klar gezeichnet und liegen in der Sichtachse des Fahrers; für wichtige Funktionen gibt es Kontrollen. Der Fahrer kann sich per Bordcomputer über den Momentan- und Durchschnittsverbräuche informieren; auch die Außentemperatur wird angezeigt. Das optionale Navigationssystem mit Touch-Screen lässt sich einigermaßen einfach handhaben. Praktisch: Das Fahrlicht sowie die Wischer schalten sich automatisch ein und der Innenspiegel blendet selbsttätig ab. Das Angebot an Ablagen reicht aus, das große Handschuhfach wird von der Klimaanlage

mitgekühlt.

- Mit dem gegen Aufpreis erhältlichen Navigationssystem ist die Heizungseinstellung kompliziert und unübersichtlich, denn die Schalter sind ohne erkennbares System um den Bildschirm platziert und die auf dem Bildschirm angezeigten Einstellungen erst nach langem Suchen zu sehen (bei ausgeschaltetem Radio sind die Einstelldaten unsichtbar). Am Lenkrad sind zu viele Schalter, deren Funktionen ohne hinzusehen leicht verwechselt werden. Zum Betätigen der Wisch-/Wasch-Automatik muss der Lenksäulenhebel gedrückt und nicht wie sonst üblich angezogen werden. Die Fensterheber funktionieren nur bei eingeschalteter Zündung.



Die Abkehr vom New-Edge-Design macht sich auch im Innenraum bemerkbar. Der Funktionalität schadet es nicht.

Raumangebot vorne*

Note: 1,3

- + Die Große Kopffreiheit und enorme Innenbreite sorgen für ein üppiges Platzempfinden. Der Fahrersitz lässt sich für Personen bis ca. 1,95 m Größe zurückschieben.

Raumangebot hinten*

Note: 2,5

- Hinten befinden sich zwei vollwertige Plätze, dazwischen ein schmaler "Notsitz".
- + Zwei ca. 1,95 m große Mitfahrer haben hinten genügend Platz (Vordersitze für ca. 1,85 m große Personen eingestellt).

Komfort

Note 2,4

Federung

Note: 2,1

- + Federung und Dämpfung sind ausgewogen abgestimmt, mit straffer Tendenz. Die Unebenheiten, ob kleiner oder größer werden verhältnismäßig gut geschluckt. Dabei liegt der Wagen ruhig auf der Straße, neigt sich nur wenig in Kurven. Gegen Aufpreis gibt es an der Hinterachse Niveaueausgleich.

Sitze

Note: 2,3

- + Die Vordersitze sind angenehm gepolstert, nicht zu hart und nicht zu weich, dadurch sitzt man bequem. Sie bieten genügend Halt, am Fahrerplatz gibt es eine in horizontaler justierbare Lendenwirbelstütze. Auch die Höhe lässt sich bei diesem Sitz einstellen, leider aber nicht die Neigung. Der Seitenhalt in Kurven könnte ein wenig besser sein. Die Rückbank ist ebenfalls bequem und bietet genügend Körperhalt.
- Die Mittelkonsole, an der der Fahrer mit seinem rechten Bein lehnt, ist unbequem hart. Für den Beifahrersitz kostet die Höheneinstellung extra. Die Sitze gibt es auch elektrisch höheneinstellbar, dann ist jedoch der Bereich der Einstellung reduziert.

Innengeräusch

Note: 2,1

Der Geräuschpegel hält sich in Grenzen, den Motor hört man nur unterschwellig. Bei höherem Tempo dominieren Windgeräusche.

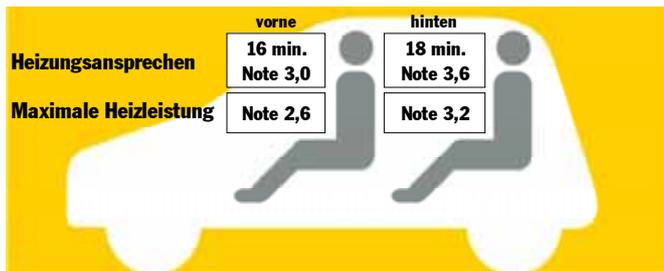
Heizung, Lüftung

Note: 3,0

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

Vorn ist die Heizwirkung passabel, hinten etwas schwächer, es dauert nicht allzu lang, bis angenehme Temperaturen erreicht sind.

- + Eine Klimaanlage ist serienmäßig an Bord, ebenso ein Staub- und Pollenfilter.
- Das freut im Kofferraum befindliche Hunde wenig: Die Seitenfenster sind hier nicht ausstellbar.



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

Motor/Antrieb

Note 1,6

Fahrleistungen*

Note: 1,4

- + Der 2,0 I-Diesel-Motor (136 PS) ist sehr stark, selbst aus niedriger Drehzahl zieht er kräftig durch und sorgt für ausgezeichnete Fahrleistungen.

Laufkultur

Note: 2,0

- + Der Motor läuft kultiviert, durchgehend rund, von den niedrigsten bis zu den höchsten Drehzahlen.

Schaltung

Note: 1,3

- + Die Vorwärtsgänge lassen sich sehr leicht und präzise schalten. Auch der Rückwärtsgang kann klaglos eingelegt werden.

Getriebeabstufung

Note: 2,0

- + Die Abstufungen des Sechsgang-Getriebes passen gut zur Leistungscharakteristik des Motors. Die Übergänge passen, bei jedem Tempo steht der richtige Gang zur Verfügung, auch ist bei hohem Tempo noch viel Drehzahlreserve vorhanden.

Fahreigenschaften

Note 1,8

Fahrstabilität

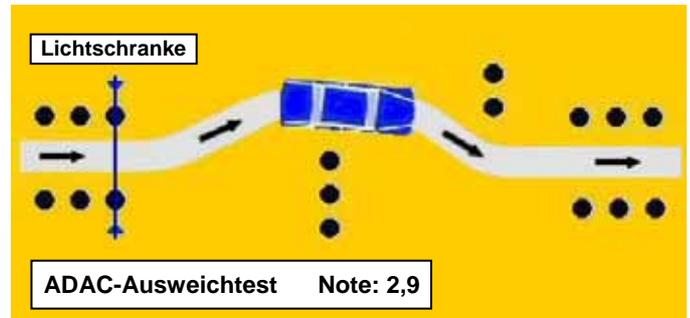
Note: 1,9

- + Der Focus fährt selbst bei hohem Tempo richtungsstabil, lässt sich weder durch Seitenwind, noch durch Spurrillen beeindrucken, der Fahrer hat ein sicheres Gefühl. Die elektronisch gesteuerte Traktionskontrolle sorgt dafür, dass die Antriebsräder auch auf rutschiger Fahrbahn nur noch wenig durchdrehen, wenn stark beschleunigt wird. ADAC Ausweichtest: Der Wagen verhält sich erst absolut spurtreu, lenkt präzise ein. Beim anschließenden Gegenlenken neigt er leicht zum Übersteuern. Das ESP regelt früh und effizient. Insgesamt ein sicheres Ausweichen.

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 durch gezieltes Bremsen und kontrollierte Gaswegnahme, nicht von der Fahrbahn abzukommen bzw. nicht ins Schleudern zu geraten.



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.

Lenkung*

Note: 2,3

- + Die Lenkung spricht schnell an und ist zielgenau. Sie vermittelt gut das Gefühl zur Fahrbahn. Die Leichtgängigkeit und die ziemlich direkte Auslegung unterstützen die Handlichkeit, zudem ist der Wendekreis relativ klein.

Bremse

Note: 2,0

- + Die Bremse spricht schnell an und lässt sich fein dosieren. Bei Vollbremsungen aus 100 km/h sind bis zum Stillstand gerade 39 m Bremsweg erforderlich (Mittel aus 10 Messungen, halbe Zuladung, Serienreifen).

Sicherheit

Note 2,2

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Note: 2,4

- + Der Wagen ist mit dem elektronischen Stabilitätssystem ESP und einem Bremsassistent ausgestattet.

Passive Sicherheit - Insassen

Note: 2,3

- + Beim EuroNCAP-Front- und Seitencrash sind es höchste Punktzahlen. Das bedeutet alle fünf Sterne für die Insassensicherheit. Das Ergebnis bei der Kindersicherheit ist mit vier Sternen ebenfalls gut. Die Kopfstützen der Vordersitze reichen für ca. 1,85 m große Personen, bei optimal knappem Abstand zum Kopf. Hinten sind sie zwar niedriger, reichen dennoch für die vom Platz möglichen Personen. An den stabilen, griffgerechten Türgriffen lässt sich hohe Zugkraft aufbringen. So kann man nach einem Unfall verklemmte Türen leichter öffnen.

- Auf dem Mittelsitz der Rückbank ist die Kopfstütze zu kurz. Es fehlen sinnvolle Halterungen für Warndreieck und Verbandmaterial.

Kindersicherheit

Note: 1,5

- Beim Ford-Händler lässt sich ein Schalter zur Deaktivierung der Beifahrer-Airbags einbauen. Dann sind auch Babyschalen auf dem Beifahrersitz erlaubt. Isofix-Halter kann man sich ebenfalls nur nachträglich einbauen lassen.

- + Auf der Rücksitzbank lassen sich mit dem vorhandenen Gurtsystem bis zu drei Kinderrückhaltesysteme befestigen, Gurtgeometrie und Sitzform sind dafür optimal ausgelegt. Die Fensterheber haben Einklemmschutz.

Fußgängerschutz

Note: 3,0

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

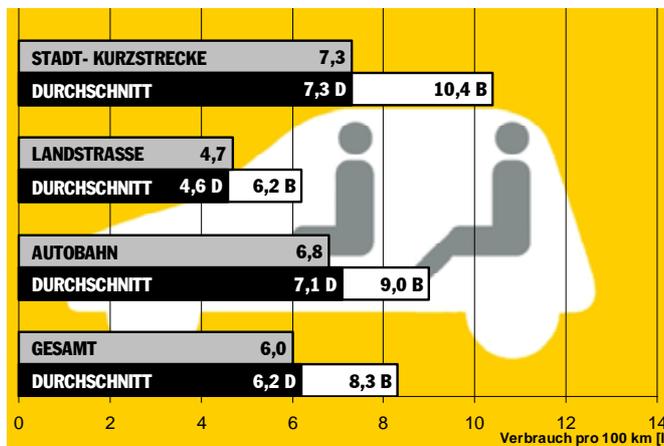
Verbrauch/Umwelt

Note 2,1

Verbrauch*

Note: 2,9

Der Verbrauch ist durchschnittlich. Innerorts 7,3 l, außerorts 4,7 l und auf der Autobahn 6,8 l Diesel auf 100 km. Daraus errechnet sich ein Durchschnitt von 6,0 Liter.



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

Abgas

Note: 1,3

- + Die Schadstoffanteile im Abgas sind gering. Ein Spezialfilter verhindert, dass gesundheitsgefährdende Rußpartikel in die Umwelt gelangen.

Wirtschaftlichkeit*

Note 4,2

Betriebskosten

Note: 1,6

- + Obwohl der Verbrauch für einen Diesel nur im Mittelfeld liegt, erhält er aufgrund der weniger teuren Kraftstoffpreise eine gute Note bei den Betriebskosten.

Werkstatt- und Reifenkosten

Note: 5,3

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

Erstzulassung September 2007 gewährt nun auch Ford eine offizielle, zweijährige Herstellergarantie.

- Die jährlichen Serviceabstände sind jedoch vor allem für den Normal- oder Wenigfahrer relativ kurz und bringen mehr Werkstattaufenthalte mit sich. Erhöhte Kosten für Verschleißreparaturen verhindern eine bessere Benotung.

Wertstabilität

Note: 3,3

Dem Focus Turnier 2.0 TDCi kann ein beständiger Restwertverlauf prognostiziert werden. Dazu trägt auch der serienmäßige Rußpartikelfilter bei.

Kosten für Neuanschaffung

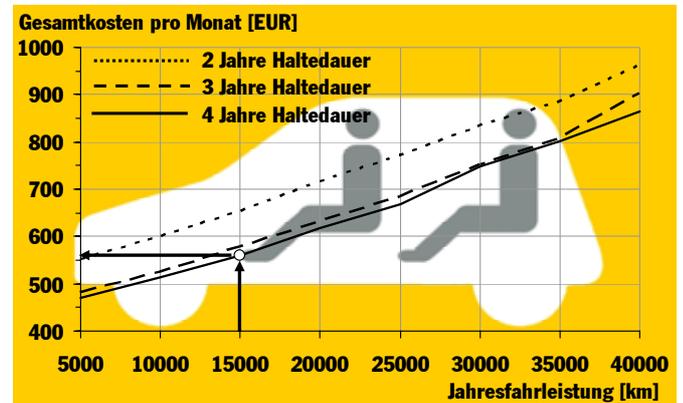
Note: 4,6

- Bei der Höhe der Anschaffungskosten gehört das Fahrzeug mit über 25.000 Euro Grundpreis nicht gerade zu den Schnäppchen seiner Klasse.

Fixkosten

Note: 4,6

- Den niedrigen Betriebskosten stehen beim Diesel höhere fixe Ausgaben für die Steuer gegenüber. Zudem sind die Versicherungsbeiträge durch verhältnismäßig hohe Typklasseneinstufungen in der Haftpflicht- und Vollkaskoversicherung dementsprechend teuer.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Autokosten (Beispiel: 558 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

Weitere Motorvarianten

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.4	1.6	1.6 Ti-VCT	1.8	2.0	1.6 TDCi	1.6 TDCi	1.8 FFV
Aufbau/Türen	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1388	4/1596	4/1596	4/1798	4/1999	4/1560	4/1560	4/1798
Leistung [kW(PS)]	59(80)	74(100)	85(115)	92(125)	107(145)	66(90)	80(109)	92(125)
Max.Drehmoment [Nm]bei U/min	124/3500	150/4000	155/4150	165/4000	185/4500	215/1750	240/1750	165/4000
0-100 km/h[s]	14,4	12,2	11,0	10,5	9,4	12,9	11,1	10,5
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	164	180	190	198	206	177	188	198
Verbrauch pro 100 km [l]	7,2S	7,3S	7,2S	7,6S	7,7S	5,3D	5,4D	k.A.
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/16/15	15/16/15	15/17/15	15/17/15	14/18/17	19/18/19	19/18/19	15/17/15
Steuer pro Jahr[Euro]	94	108	108	121	135	266	247	121
Monatliche Gesamt-Kosten[Euro]	460	473	535	552	570	478	470	518
Grundpreis[Euro]	16.700	17.850	22.025	22.375	23.100	20.195	20.750	19.425

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
Hubraum	1997 ccm
Leistung	100 kW (136 PS)
bei	4000U/min
Maximales Drehmoment	320 Nm
bei	2000 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	205/55R16
Reifengröße (Testwagen)	205/55R16V
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,45 m/11,4 m
Höchstgeschwindigkeit	203 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,5 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3. Gang)	5,8 s
Bremsweg aus 100 km/h	39 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	6,0 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	7,3/4,7/6,8 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test	149 g/km/ 158 g/km
Innengeräusch 130 km/h	68 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4473 mm/1840 mm/1454 mm
Leergewicht/Zuladung	1460 kg/490 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	465 l/860 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	715 kg/1500 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	55 l
Reichweite	915 km
Allgemeine Garantie	2 Jahre Neuwagengarantie
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte *kursiv*

Kosten

Monatliche Betriebskosten	106 Euro
Monatliche Werkstattkosten	64 Euro
Monatliche Fixkosten	100 Euro
Monatlicher Wertverlust	288 Euro
Monatliche Gesamtkosten	558 Euro
(vierjährige Haltung, 15000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/19/20
Grundpreis	25.475 Euro

Ausstattung

Technik

Antriebsschlupf-Regelung	Serie
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Bremsassistent	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht (nicht mit Xenon)	370 Euro
Parkhilfe, elektronisch	400 Euro°
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Reserverad, vollwertig	50 Euro
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	860 Euro°

Innen

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Audioanlage	ab 806 Euro°
Fahrersitz, höhen-/neigungseinstellbar	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Isofix-Kindersicherungssystem (Händlernachrüstung)	Aufpreis
Klimaautomatik	Serie
Lenkrad, höhen-/längseinstellbar	Serie
Navigationssystem	ab 1.615 Euro°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie
Skisack/Durchladelupe	nicht erhältlich

Außen

Außenspiegel, elektrisch einstell-/beheizbar	Serie
Lackierung Metallic	460 Euro°
Schiebe-Hubdach	785 Euro°

°im Testwagen vorhanden

Testzeugnis

Technik/Umwelt(Testergebnis)2,0

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

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