

Opel Signum 1.9 CDTI DPF Elegance

Fünftürige Schräghecklimousine der oberen Mittelklasse mit 110 kW Leistung

ADAC Testergebnis

Note 2,0

Der Opel Signum basiert auf dem Vectra, ist aber 4 cm länger und bietet üppig Platz für 4 Personen. Mit seinem eigenständigen Design - einer Mischung aus Schräghecklimousine und Kombi - geht er einen ganz neuen Weg. Der von Fiat stammende 1,9 CDTI-Dieselmotor ist durchzugsstark und sehr sparsam. Außerdem hat er bereits serienmäßig einen wartungsfreien Rußpartikelfilter. Das Fahrwerk ist sehr ausgewogen, die Sicherheit auf dem Stand der Technik. Insgesamt ein sehr interessantes Fahrzeug für die anspruchsvolle vierköpfige Familie, aber auch als Dienstwagen und Taxi interessant.
Konkurrent: Renault Vel Satis.

- + hohes Qualitätsniveau
 - + leichter Zustieg, vor allem hinten
 - + variabler Innen- und Kofferraum
 - + sicheres Fahrverhalten
 - + komfortable Federung
 - + sehr niedriger Verbrauch
 - + Rußfilter, Euro 4
 - + niedrige Kosten
-
- teils unpraktische Bedienung
 - kleiner Kofferraum



Karosserie/Kofferraum

Note 2,3

Verarbeitung/Handhabung

Note: 2,2

- + Der neue Signum liegt qualitativ auf hohem Niveau. Die Karosserie ist ordentlich verarbeitet, die Türen schließen satt. Im Innenraum setzt sich der gute Eindruck fort, "Mondstein"-Dekorleisten und Metall-Schriftzüge "Signum" am Schweller unterstreichen in der Elegance-Ausstattung das edle Ambiente. Der Motorraum ist vollständig nach unten geschlossen; das verringert Luftverwirbelungen und Verschmutzung. Auf dem Dach können 100 kg befördert werden; eine Dachreling ist gegen Aufpreis erhältlich.
- Die Karosseriefanken sind mit den schmalen lackierten Kunststoffleisten nur mäßig gegen seitliche Remppler geschützt. Mit dem unter der Kofferraumabdeckung schlecht zugänglichen Notrad darf man im Falle einer Reifenpanne nur mit max. 80 km/h bis zur nächsten Werkstatt fahren.

Übersichtlichkeit

Note: 2,2

- Trotz der leicht erhöhten Sitzposition ist der Signum nur mäßig übersichtlich, da die Fahrzeugenden nicht zu sehen sind.
- + Der Innen- und die großen beheizbaren Außenspiegel blenden bei störendem Scheinwerferlicht automatisch ab. Gegen Aufpreis sind Xenon-Scheinwerfer mit dynamischem Kurvenlicht erhältlich, das in Kurven, bei Kreuzungen und Fahrten auf der Autobahn die Ausleuchtung den Fahrbedingungen optimal anpasst und somit die aktive Fahrsicherheit deutlich erhöht.
- Die Sicht nach hinten ist wegen der breiten Dachsäulen und der nicht versenkbaren hinteren Kopfstützen schlecht.

Ein/Ausstieg

Note: 2,2

- + Vorne und vor allem hinten ist der Zustieg bequem. Das Dach ist weit nach hinten gezogen und die Beinfreiheit üppig. Eine Zentralverriegelung mit Fernbedienung ist serienmäßig. Die Türen haben Einstiegsbeleuchtung und die Scheinwerfer bleiben nach Verlassen des Wagens noch eine Zeit eingeschaltet, um den Weg zu beleuchten.
- Zum Öffnen aller Türen und der Heckklappe muss der Knopf der Fernbedienung mehrmals gedrückt werden. Die Tasten der Fernbedienung können leicht verwechselt werden.

Kofferraum-Volumen*

Note: 3,1

Mit 325 l ist das Kofferraumvolumen für die Fahrzeugklasse klein,

lässt sich aber durch Verschieben der hinteren Sitze erweitern, sofern hinten keine großen Personen mitfahren. Sind die Rücksitze umgeklappt, stehen 840 l Laderaum zur Verfügung.



So etwas kennt man aus dem Flugzeug: Staufächer an der Decke.

Kofferraum-Zugänglichkeit

Note: 1,5

- + Ist die Kofferraumklappe erst einmal umständlich von der Fahrer- oder Beifahrertür oder mit dem Schlüssel entriegelt, lässt sie sich sehr leicht mit einem elektrischen Schalter öffnen. Der praktisch gestaltete ebene Laderaum ist gut nutzbar; das Gepäck muss nur über eine niedrige Ladekante gehoben werden. Für bessere Ausleuchtung bei Dunkelheit gibt es drei Leuchten für das Gepäckabteil.

Kofferraum-Variabilität

Note: 1,4

- Für die sichere Befestigung kleiner Utensilien ist nur ein Gepäcknetz vorhanden, seitliche Ablagen oder Fächer fehlen. Optional gibt es ein Trennnetz zwischen Laderaum und vorderem Fahr-gastraum.
- + Die Variabilität des Kofferraums ist sehr gut. Die beiden einzeln längs verschiebbaren Rücksitze sowie der dazwischenliegende Mittelteil lassen sich getrennt umklappen. So können auch lange Gegenstände wie Ski transportiert werden, während die äußeren

Sitzplätze nutzbar bleiben. Für den Transport sehr langer Utensilien kann zusätzlich die Lehne des Beifahrersitzes umgelegt werden (Aufpreis). Der Klappmechanismus der Rücksitze ist sehr leicht zu bedienen, Kopfstützen können eingesteckt bleiben, die Sitzflächen bewegen sich in einer ausgeklügelten Kinematik automatisch nach unten.



Eine sinnvolle Lösung ist das auch bei umgeklappten Sitzen bis zur Decke reichende Trennnetz.

Innenraum

Note 2,7

Bedienung

Note: 2,4

- + Die Bedienung ist - mit Ausnahme einiger umständlicher und gewöhnungsbedürftiger Schalter - einfach und funktionell. Lenkrad, Pedale und Schalthebel sind gut angeordnet oder einstellbar, die Instrumente klar gezeichnet und optimal ablesbar. Der Schalter für Licht und Nebelleuchten, wie auch die (etwas tief angeordnete) serienmäßige Klimaanlage und das gegen Aufpreis erhältliche Radio mit Navigationssystem lassen sich leicht handhaben. Die Fenster (vorne und hinten mit Antippschutz) auf- und abwärts funktionieren auch ohne Zündung. Die generell geringe Anzahl an praktischen Ablagen wird durch eine Dachkonsole mit zahlreichen verschließbaren Staufächern erweitert.
- Zu kritisieren sind die modernen Tipp-Schalter für Blinker und Scheibenwischer; obgleich sie versehentliches Einschalten bei angefrorenem Wischerblatt verhindern. Die Schalter für die elektrischen Fensterheber und die Außenspiegel sind in der Handhabung umständlich. Die Wahl der Luftverteilung sowie die Funktion der Klimaanlage muss mit Hilfe des Displays über ein Menü gesteuert werden, umständlicher als mit einfachen Schaltern und Knöpfen.

Raumangebot vorne*

Note: 2,8

Auf den vorderen Sitzplätzen finden Insassen bis zu einer Größe von 1,90 m ausreichend Platz. Die Innenbreite ist zufriedenstellend, das subjektive Raumgefühl auch wegen des großen Abstandes zum Dach großzügig.

Raumangebot hinten*

Note: 3,3

Die Kniefreiheit ist hinten außerordentlich gut, dafür ist die Kopffreiheit knapp und man sitzt zu nah an den Türen; eine dritte Person findet nur behelfsmäßig Platz. Der Mittelsitz ist ohnehin nicht für längere Strecken zumutbar und auch laut Hersteller auf Personen bis zu einer Größe von 1,75 m begrenzt.

Innenraumvariabilität*

Note: 3,0

- + Variable Rücksitzanordnung (siehe Kofferraum-Variabilität).

Komfort

Note 1,9

Federungskomfort

Note: 1,7

- + Die Fahrwerksabstimmung des neuen Opel Signum ist ein gelungener Kompromiss - weder zu hart noch zu weich. Fahrbahnebenheiten jeder Art werden gut geschluckt. Auch voll beladen bleibt diese positive Charakteristik erhalten, nur die Seitenneigung wird größer.

Sitzkomfort

Note: 1,8

- + Die straff gefederten Sitze bieten guten Halt, die Lehnen sind hoch genug. Gegen Aufpreis sind sie elektrisch einstellbar, auf der Fahrerseite mit Memory-Funktion. Zu den optionalen Leder-Bezügen mit Sitzheizung gibt es für den Fahrer zusätzlich eine Sitzlüftung. Auch hinten bieten die beiden Einzelsitze eine gute

Sitzposition.

- Hinten in der Mitte sitzt man auf einer schmalen harten Ablage sehr unbequem (nur kurzzeitig für kleine Personen möglich).

Innengeräusch

Note: 1,9

- + Die gemessenen Geräusche sind im Fahrzeug bis 130 km/h niedrig; auch subjektiv wird das Fahrgeräusch nicht als störend empfunden.

Klimatisierung

Note: 2,3

- (Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer)
- + Der vordere Bereich wird von der Heizung schnell erwärmt, hinten dauert es etwas länger. Die serienmäßige Klimaanlage ist für Fahrer und Beifahrer getrennt einstellbar und kühlt den aufgeheizten Innenraum im Sommer zuverlässig herunter. Die Passagiere im Fond haben eigene Luftausströmer, gegen Aufpreis gibt es auch eine Sitzheizung.

Motor/Antrieb

Note 2,0

Fahrleistungen*

Note: 2,3

- + Das Durchzugsvermögen des 1,9 CDTI-Motors aus dem Hause Fiat ist gut; zügiges und sicheres Überholen ist auch ohne Zurückschalten möglich.
- Aus dem Stand zeigt sich eine leichte Anfahrtschwäche, bis der Turbolader genügend Druck aufgebaut hat.

Laufruhe

Note: 2,0

- + Der Motor läuft vibrationsarm und kultiviert.

Schaltung

Note: 2,3

Die Gänge sind gut geführt und lassen sich meist leicht einlegen. Die Opel-typische Entriegelung für den Rückwärtsgang ist schwergängig.

Getriebeabstufung

Note: 1,0

- + Die Abstufungen des 6-Gang-Getriebes passen sehr gut zur Leistungscharakteristik des Motors.

Fahreigenschaften

Note 1,6

Fahrstabilität

Note: 1,2

- + Das Interaktive Dynamische Fahrsystem IDS, in dem u.a. auch ESP-plus und die Anti-Schlupf-Regelung TC-plus enthalten sind, sorgt auch bei plötzlichen Ausweichmanövern für eine sehr sichere Spurhaltung. Der Geradeauslauf ist gut, Seitenwindempfindlichkeit gering.

Kurvenverhalten

Note: 1,2

- + Der Signum hat ein sehr gutmütiges, leicht untersteuerndes Fahrverhalten, selbst in schnell gefahrenen Kurven. Im Extremfall hilft auch hier ESP, Schleudern zu vermeiden.

Handlichkeit

Note: 3,1

Mit 12 m ist der Wendekreis des Signum nur Mittelmaß. Die großen Außenabmessungen der Karosserie mindern den Gewinn an Handlichkeit durch die leichtgängige, elektrohydraulische Servolenkung.

Lenkung

Note: 1,7

- + Die Lenkung spricht gut an, ist präzise und vermittelt dem Fahrer guten Kontakt zur Fahrbahn.

Sicherheit

Note 2,1

Bremsen

Note: 2,1

- + Mit 40 m ist der Bremsweg kurz (halbe Zuladung, Serienreifen). Der Signum ist ohne Aufpreis mit ABS, elektronischer Bremskraftverteilung, Kurvenbremskontrolle und Bremsassistent ausgestattet. Kombiniert mit der kräftigen Bremsanlage ergibt das ein hohes Maß an Sicherheit, auch in sehr kritischen Situationen.

Gestaltung

Note: 3,3

- + Die Konturen im Innenraum sind weitgehend entschärft. An den sehr stabilen griffgerechten Türgriffen lässt sich sehr hohe Zugkraft aufbringen. So kann man nach einem Unfall verklemmte Türen öffnen. Zurrösen im Kofferraum erlauben die stabile Befestigung von schwerem Gepäck.
- Der EuroNCAP Fußgängerschutztest deckt eine hohe Aggressivität gegenüber Fußgängern auf. Mit nur einem von vier möglichen Sternen ist das Ergebnis schwach. Es sind weder Rückstrahler noch Rückleuchten vorhanden, die in geöffneten Türen warnen. Die außen angebrachten Lehneneinsteller sind nach einem Seitencrash zur Bergung verletzter Insassen nicht mehr zugänglich.

Rückhaltesysteme

Note: 1,7

- + Beim EuroNCAP Crashtest erreicht der Signum vier von fünf Sternen. Beim Frontcrash ergeben sich erhöhte Belastungen für Brust und Oberschenkel, beim Seitencrash lediglich im Brust-/Beckenbereich. Die restlichen Körperpartien erweisen sich als gut geschützt. Außer Front- sind vorn Seiten-Airbags und ein durchgehendes Kopf-Airbagsystem Serie. Die vorderen und hinteren Gurte auf den Außensitzen sind mit Kraftbegrenzern und pyrotechnischen Straffern ausgestattet. Die Höhe der vorderen aktiven und hinteren Kopfstützen ist für Personen bis ca. 1,85 m Größe ausreichend. Durch den geringen Abstand zum Kopf können sie optimal wirken.

Kinder

Note: 1,8

- + Der Signum ist für die Montage von zwei Kindersitzen gut geeignet, auch mittels Isofix. Eine speziell von Opel angebotene Babyschale mit Transponder kann auch auf dem Beifahrersitz montiert werden, der Airbag wird dann automatisch deaktiviert.
- Der Notsitz hinten in der Mitte ist für Kindersitze wenig geeignet.

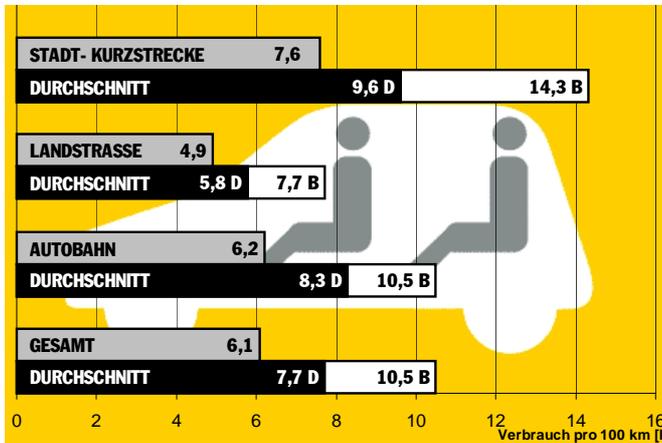
Verbrauch/Umwelt

Note 1,2

Verbrauch*

Note: 0,8

- + Der Verbrauch ist sehr niedrig. Innerorts beträgt er nur 7,6 l/100 km, außerorts 4,9 l und auf der Autobahn 6,2 l Diesel pro 100 km. Im Durchschnitt ergibt das einen für die Klasse sensationell günstigen Wert von 6,1 l/100 km.



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

Abgas

Note: 1,7

- + Der Anteil an Schadstoffen im Abgas ist relativ niedrig. Erfreulich: ein Spezialfilter verhindert, dass gesundheitsgefährdender Diesel-

ruß in die Umwelt gelangt. Das Fahrzeug ist in Schadstoffklasse Euro 4 eingestuft.

Wirtschaftlichkeit*

Note 0,8

Betriebskosten*

Note: 0,8

- + Der besonders niedrige Diesel-Verbrauch reduziert die Betriebskosten auf ein Minimum.

Werkstatt und Reifenkosten*

Note: 2,0

- + Der Zahnriemen muss nach 120.000 km oder spätestens nach acht Jahren gewechselt werden.
- + Alle 25.000 km oder zwei Jahre ist ein Service fällig; die langen Inspektionsabstände mindern die Anzahl der Werkstattaufenthalte. Der Diesel-Partikelfilter ist völlig wartungsfrei und muss somit nicht ersetzt werden. Opel gibt zwei Jahre europaweite Herstellergarantie.
- Für Verschleißreparaturen sind erhöhte Kosten einzukalkulieren.

Wertstabilität*

Note: 2,2

- + Der Opel Signum 1,9 CDTI ist ein solides, sicheres, sparsames und ökologisches Fahrzeug mit daraus resultierender guter Wertbeständigkeit.

Kosten für Neuanschaffung*

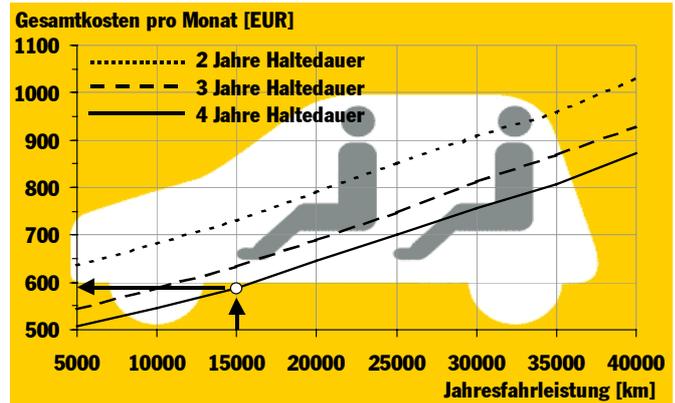
Note: 2,0

- + Auch die Anschaffungskosten halten sich innerhalb der Fahrzeugklasse im günstigen Rahmen (Grundpreis 28.095 Euro).

Fixkosten*

Note: 2,6

- Die Beiträge in Haftpflicht-, Teil- und Vollkaskoversicherung bewegen sich auf durchschnittlichem Niveau.
- + Dank Einstufung in Schadstoffklasse Euro 4 ist der Signum bis Ende 2005 von der Steuer befreit.



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

Weitere Motorvarianten

in der preisgünstigsten Modellversion

| Typ | 1.8 | 2.2 direct | 2.0 Turbo | 3.2 V6 | 2.0 DTI | 1.9 CDTI | 2.2 DTI | 3.0 V6 CDTI |
|--------------------------------|----------|------------|-----------|----------|----------|----------|----------|-------------|
| Aufbau/Türen | SR/5 | SR/5 | SR/5 | SR/5 | SR/5 | SR/5 | SR/5 | SR/5 |
| Zylinder/Hubraum [ccm] | 4/1796 | 4/2198 | 4/1998 | 6/3175 | 4/1995 | 4/1910 | 4/2172 | 6/2958 |
| Leistung [kW(PS)] | 90(122) | 114(155) | 129(175) | 155(211) | 74(100) | 88(120) | 92(125) | 130(177) |
| Max.Drehmoment [Nm]bei U/min | 167/3800 | 220/3800 | 265/2500 | 300/4000 | 230/1500 | 280/2000 | 280/1500 | 370/1900 |
| 0-100 km/h[s] | 12,2 | 9,8 | 9,4 | 7,9 | 14,0 | 12,2 | 11,2 | 9,4 |
| Höchstgeschwindigkeit [km/h] | 197 | 211 | 220 | 237 | 185 | 191 | 201 | 221 |
| Verbrauch pro 100 km [l] | 8,3S | 8,5S | 9,6S | 10,7S | 6,2D | 6,1D | 6,7D | 7,8D |
| Versicherungsklassen KH/VK/TK | 15/18/19 | 16/20/20 | 16/20/20 | 19/23/22 | 18/21/22 | 18/23/22 | 18/23/22 | 19/25/24 |
| Steuerbefreiung [Euro](Monate) | 306(16) | 306(16) | 306(16) | 306(16) | - | 613(16) | - | - |
| Monatliche Gesamt-Kosten[Euro] | 570 | 637 | 662 | 755 | 558 | 565 | 581 | 678 |
| Grundpreis[Euro] | 23295 | 24945 | 26095 | 28545 | 23845 | 25595 | 24995 | 29745 |

Aufbau:

ST = Stufenheck
SR = Schrägheck
CP = Coupe
CA = Cabriolet
RO = Roadster

KB = Kombi
KT = Kleintransporter
TR = Transporter
GR = Großraumlimousine
BU = Bus

GO = Geländewagen offen
GS = Geländew. geschlossen
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 | 1910 ccm |
| Leistung | 110 kW(150PS) |
| bei | 4000 U/min |
| Maximales Drehmoment | 315 Nm |
| bei | 2000 U/min |
| Kraftübertragung | Frontantrieb |
| Getriebe | 6-Gang-Schaltgetriebe |
| Reifengröße(Serie) | 215/55R16 |
| Reifengröße(Testwagen) | 215/55R16W |
| Bremsen vorne/hinten | Scheibe/Scheibe |
| Wendekreis links/rechts | 11,9 m/12,1 m |
| Höchstgeschwindigkeit | 209 km/h |
| Beschleunigung 0-100 km/h | 10,5 s |
| Elastizität 60-100 km/h(4.Gang) | 8,5 s |
| Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3.Gang) | 6,2 s |
| Bremsweg aus 100 km/h | 39,5 m |
| Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel) | 6,1 l |
| Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB | 7,6/4,9/6,2 l |
| CO ₂ -Ausstoß | 162 g/km |
| Innengeräusch 50/100/130 km/h | 57/64/68 dB(A) |
| Länge/Breite/Höhe | 4636 mm/1798 mm/1466 mm |
| Leergewicht/Zuladung | 1625 kg/510 kg |
| Kofferraumvolumen | 325 l |
| Anhängelast ungebremst/gebremst | 750 kg /1600 kg |
| Dachlast | 100 kg |
| Tankinhalt | 60 l |
| Reichweite | 980 km |
| Allgemeine Garantie | 2 Jahre |
| Rostgarantie | 12 Jahre |
| ADAC-Testwerte | <i>kursiv</i> |

Kosten

| | |
|--------------------------------------|-----------------|
| Monatliche Betriebskosten | 89 Euro |
| Monatliche Werkstattkosten | 59 Euro |
| Monatliche Fixkosten | 145 Euro |
| Monatlicher Wertverlust | 294 Euro |
| Monatliche Gesamtkosten | 587 Euro |
| (vierjährige Haltung, 15000 km/Jahr) | |
| Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK | 18/23/22 |
| Grundpreis | 28095 Euro |

Ausstattung

Technik

| | |
|---|------------------|
| Automatikgetriebe (nicht mit 1.9 CDTI) | nicht erhältlich |
| Bremsassistent | Serie |
| Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch (ESP plus) | Serie |
| Kurvenlicht ("AFL") | 1180 Euro° |
| Niveauregulierung | 615 Euro° |
| Parkhilfe, elektronisch ("Parkpilot") | 525 Euro° |
| Rußpartikelfilter | Serie |
| Tempomat | 290 Euro° |
| Xenonlicht | 760 Euro° |

Innen

| | |
|---|------------|
| Airbag, Seite vorne | Serie |
| Airbag, Seite, Kopf durchgehend | Serie |
| Audioanlage (Stereo-CD-Radio) | ab 750° |
| Innenspiegel, automatisch abblendend (mit Regensensor) | 130 Euro° |
| Isifix-Kindersicherungssystem (Vorrüstung hinten außen) | Serie |
| Klimaanlage (Klimaautomatik 395 Euro) | Serie |
| Navigationssystem (Farbdisplay +435 Euro) | 2020 Euro° |
| Rücksitzlehne, umklappbar (40:20:40 geteilt) | Serie |
| Sitzbezüge, Leder | 1800 Euro° |
| Sitze, vorn, höhen-/neigungsverstellbar | Serie |
| Telefonfreisprechanlage (für Siemens-Handy) | 695 Euro |

Aussen

| | |
|---|-----------|
| Alarmanlage | 325 Euro |
| Außenspiegel, automatisch abblendend und anklappbar | 120 Euro |
| Dachreling | 180 Euro |
| Lackierung Metallic | 435 Euro° |
| Schiebe-Hubdach (transparent, elektrisch) | 820 Euro |

°im Testwagen vorhanden

Testzeugnis

Technik/Umwelt(Testergebnis)2,0

| | |
|------------------------------|------------|
| Karosserie/Kofferraum | 2,3 |
| Verarbeitung/Handhabung | 2,2 |
| Übersichtlichkeit | 2,2 |
| Ein-/Ausstieg | 2,2 |
| Kofferraum-Volumen* | 3,1 |
| Kofferraum-Zugänglichkeit | 1,5 |
| Kofferraum-Variabilität | 1,4 |
| Innenraum | 2,7 |
| Bedienung | 2,4 |
| Raumangebot-vorn* | 2,8 |
| Raumangebot-hinten* | 3,3 |
| Innenraum-Variabilität | 3,0 |
| Komfort | 1,9 |
| Federung | 1,7 |
| Sitze | 1,8 |
| Innengeräusch | 1,9 |
| Klimatisierung | 2,3 |
| Motor/Antrieb | 2,0 |
| Fahrleistungen* | 2,3 |
| Laufruhe | 2,0 |
| Schaltung | 2,3 |
| Getriebeabstufung | 1,0 |
| Fahreigenschaften | 1,6 |
| Fahrstabilität | 1,2 |
| Kurvenverhalten | 1,2 |
| Handlichkeit | 3,1 |
| Lenkung | 1,7 |
| Sicherheit | 2,1 |
| Bremsen | 2,1 |
| Gestaltung | 3,3 |
| Rückhaltesysteme | 1,7 |
| Kinder | 1,8 |
| Umwelt | 1,2 |
| Verbrauch* | 0,8 |
| Schadstoffe | 1,7 |
| Wirtschaftlichkeit* | 0,8 |
| Betriebskosten* | 0,8 |
| Werkstatt-/Reifenkosten* | 2,0 |
| Wertstabilität* | 2,2 |
| Kosten für Neuanschaffung* | 2,0 |
| Fixkosten* | 2,6 |

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 |