

Mazda CX-7 2.3 DISI Expression

Fünftüriger SUV der oberen Mittelklasse (191 kW / 260 PS)

ADAC Testergebnis

Note 2,3

Der CX-7 von Mazda ist ein sportlich elegant wirkender SUV, der eher asphaltierten Untergrund bevorzugt und mit einer Bodenfreiheit von nur 205 mm und dem automatisch zuschaltenden Allradantrieb mit variabler Kraftverteilung höchstens mal einen Feldweg bewältigt. Mechanische Differenzialsperren, Reduktionsgetriebe sowie ein sparsamerer Selbstzünder sind nicht im Angebot. Vier Insassen mit Gepäck finden locker Platz. Der 2,3 Liter Turbo-Motor sorgt für ordentlichen Vortrieb, wobei der Verbrauch – Klimadiskussion hin oder her keine Rolle zu spielen scheint, denn der ist zu hoch und verlangt das teure Super Plus. Das Fahrverhalten zeigt sich unproblematisch sicher, wobei der Fahrkomfort mit dem straffen Fahrwerk nicht zu kurz kommt. Fazit: inzwischen hat beinahe jeder Autobauer ein Fahrzeug im Programm, das mehr oder weniger als Geländewagen durchgeht. Mazda preist seinen CX-7 als besonders sportliches Modell an. Sein elegant-muskulöses Design, verleiht ihm bereits im Stand einen ordentlichen Schuss Dynamik und möchte damit BMW X5 und Co Parole bieten. **Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** BMW X5, Citroen C-Crosser, Hyundai Santa Fe, KIA Sorento, Lexus RX, Mercedes ML, Mitsubishi Outlander, Nissan Murano, Peugeot 4007, Subaru Tribeca, Volvo XC90, VW Touareg.

- + sichere Straßenlage
- + angenehme Federung
- + kraftvoller Motor
- + präzise Schaltung
- + sehr gute Serienausstattung
- + geräumiger Innenraum
- Antriebskräfte in der Lenkung
- niedrige Kopfstützen im Fond
- sehr hoher Verbrauch
- keine Differenzialsperren
- teure Versicherung



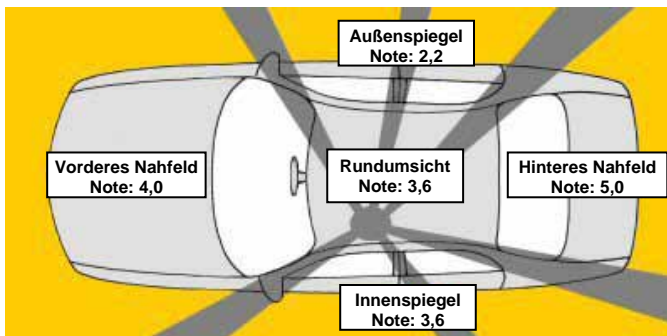
Karosserie/Kofferraum

Note 2,7

Verarbeitung

Note: 2,3

- + Die Verarbeitung der Karosserie und das Interieur des neuen CX7 zeigen sich auf bekannt hohem Mazda-Niveau und hinterlassen



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten 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.

einen guten Eindruck. Kunststoffapplikationen in Metalloptik und die feine wabenartige Materialoberfläche sorgen für ein sportlich-luxuriöses Ambiente. Ledersitze und Lederapplikationen in den Türen sind serienmäßig. Der Fahrzeugunterboden ist relativ glattflächig, der Motorraum nach unten ist fast vollständig geschlossen - das reduziert Lärmemissionen, Luftverwirbelungen während der Fahrt und damit den Verbrauch. Auf dem Dach kann die Last bis zu 100 kg betragen. Ein gebremster Anhänger mit 1.450 kg kann bis zu 12% Steigung gezogen werden.

- Um an das Reserverad zu kommen, muss der Kofferraum ausgeräumt werden. Mit dem Reserverad darf nur mit höchstens 80 km/h bis zur nächsten Werkstatt gefahren werden, weil die Größe nicht der Fahrbereifung entspricht. Die Karosserieflanken sind ungeschützt gegen kleinere Verletzungen von gegenschlagenden Türen in Parkplätzen.

Sicht

Note: 2,9

Bei der ADAC-Rundumsicht-Messung erreicht der neue CX 7 nur ein zufriedenstellendes Ergebnis.

- + Durch die erhöhte Sitzposition hat man nach vorne gute Übersicht auf das Verkehrsgeschehen. Die Außenspiegel sind besonders

groß, elektrisch einstell- und beheizbar. Helle Xenon-Scheinwerfer sind serienmäßig.

- Die sehr schräg, weit nach vorne laufende A-Säule beeinträchtigt die Sicht in Kurven. Die Sicht nach schräg hinten wird durch die breiten Dachpfosten behindert. Schlecht ist auch der Bodenblick nach hinten (Gegenstände am Boden können nicht erkannt werden) sowie die mäßige Sicht im Rückspiegel. Besonders nachts schränkt die starke Tönung der hinteren Scheiben die Erkennbarkeit von Hindernissen ein. Eine optische oder akustische Einparkhilfe wird für das Fahrzeug von Mazda nicht angeboten.

Ein-/Ausstieg

Note: 3,1

- Vorne gestaltet sich das Ein- und Aussteigen recht angenehm, nur die Beine müssen weit angehoben werden, dafür sind die Sitzflächen auf einer sehr angenehmen Höhe. Ältere Passagiere wissen eine einstiegsfreundliche Sitzhöhe sehr zu schätzen. Der Raum zwischen Sitz zur Dachkante ist so groß, dass Personen bis ca. 1,75 m Größe den Kopf nicht senken müssen. Hinten verhält es sich ähnlich, nur dass hier der vorstehende Radlauf erschwerend sich auswirkt.
- + Die Türen haben ein schlüsselloses Zugangssystem. Mit diesem System lassen sich nicht nur die Türen ver- und entriegeln, sondern auch die Fenster öffnen und schließen.

- Beim Parken an Steigungen sind die Türaufhalter zu schwach.

Kofferraum-Volumen*

Note: 2,5

- Der Kofferraum fasst 410 Liter unter der Gepäckabdeckung, ein durchschnittlicher Wert in dieser Klasse. Nach Umklappen der Rücksitzlehne erhöht sich das Fassungsvermögen auf 820 Liter (gemessen bis zur Fensterunterkante).
- Wegen der sehr schrägen Heckpartie kann man den Kofferraum nur in einem kleinen Bereich bis zur vollen Höhe beladen.



Mit 410 l Volumen ist der Kofferraum zwar ausreichend, kann aber mit den meisten Konkurrenten nicht mithalten (z.B. Citroen C-Crosser 480 l, Mercedes ML 490 l, VW Touareg mit 510 l oder Hyundai Santa Fe mit 525 l).

Kofferraum-Zugänglichkeit

Note: 2,4

- Der Kofferraumklappe öffnet sehr leicht - nur schließen lässt es sich nicht so einfach. Die Griffmulde liegt etwas ungünstig und man muss von außen nachdrücken, so dass man sich dabei leicht die Hände schmutzig macht
- + Die Ladeöffnung ist sehr groß, das Format des Kofferraums praktisch und der Raum damit gut nutzbar, auch weil die Tiefe verhältnismäßig gering ist.
 - Gepäckstücke müssen zum Einladen ca. 77 cm angehoben

werden. Der Teppichboden lässt sich schlecht reinigen.

Kofferraum-Variabilität

Note: 2,3

- + Der Klappmechanismus der asymmetrisch geteilten Rücksitzlehne lässt sich sehr leicht und schnell bedienen, jedes Sitzelement klappt auf Tastendruck vom Kofferraum aus oder per Tastendruck an den Sitzbankseiten selbsttätig nach vorne. Die Kopfstützen können dabei eingesteckt bleiben. Auch das Zurückklappen funktioniert problemlos. Zum Verstauen von Kleingepäck sind seitlich kleine Ablagefächer vorhanden. Auch unter der Bodenplatte lassen sich kleine Utensilien verstauen.
- Die Rückbank lässt sich nicht wegklappen. Sind die Lehnen umgelegt, entsteht ein nach vorne ansteigender Boden, was die Nutzbarkeit in diesem Bereich einschränkt. Eine Luke in der Rücksitzlehne zum Durchladen langer Gegenstände fehlt.

Innenraum

Note 2,3

Bedienung

Note: 2,2

- + Die Bedienung des CX-7 ist leichtgängig und weitgehend logisch strukturiert. Der Fahrersitz ist vielfach elektrisch einstellbar. Das Lenkrad lässt sich in der Höhe (nicht Reichweite) den meisten Fahrern anpassen, auch Pedale und Schalthebel sind gut platziert. Die Position der Bedienelemente von Heizung und Radio ist im Blickfeld des Fahrers, die Funktion der Klimaanlage schnell verständlich. Die vom Radio verlangten etwas mehr Eingewöhnungszeit. Das Info-Display informiert über zahlreiche Betriebszustände, wie Momentan- und Durchschnittsverbrauch sowie die Reichweite. Die Innenraumbelichtung ist hell, für die vorderen Insassen sind Leselampen vorhanden, hinten gibt es eine zusätzliche Innenraumleuchte.
- Die Rundinstrumente sind zwar gut platziert, es mangelt ihnen aber besonders nachts und bei eingeschaltetem Tagfahrlicht an Kontrast. Auch das Minidisplay auf dem Armaturenträger ist schlecht abzulesen, es liefert Infos zu Temperatur, Luftverteilung oder Durchschnittsverbrauch. Die Schalter für die Sitzheizung befinden sich weit zurückgesetzt zwischen den Vordersitzen und sind schlecht erreichbar. Das Handschuhfach ist zwar ausreichend groß, hat aber keine Beleuchtung. Die Ablagefächer in den Türen sind sehr klein ausgefallen. Hinten fehlen zweckmäßige Ablagen. Zum Anlegen der Rücksitgurte sind zwei Hände erforderlich, weil die Schösser nicht fixiert sind.



Gute Funktionalität des Fahrerplatzes sowie eine hohe Verarbeitungsqualität des Innenraums kennzeichnen den Mazda CX-7.

Raumangebot vorne*

Note: 1,9

+ Das Raumangebot auf den vorderen Sitzplätzen ist großzügig bemessen. Bein- und Kopffreiheit reichen für Insassen bis ca. 1,95 m Größe aus.

Raumangebot hinten*

Note: 3,1

Im Fond sind zwei vollwertige Sitze und ein schmaler Notsitz. Sind die Vordersitze auf 1,85 m große Personen eingestellt, so reicht die Beinfreiheit auf den hinteren äußeren Sitzen für Mitfahrer bis zu einer Größe von ca. 1,90 m aus. Zwei Passagiere haben aber ein großzügiges Raumgefühl durch die große Innenraumbreite und die üppig bemessene Kopffreiheit.



Die hintere Sitzreihe bietet auf den äußeren Sitzplätzen ausreichend Platz. Der mittlere Sitzplatz dagegen ist zu schmal und unbequem.

Komfort

Note 2,4

Federung

Note: 2,1

+ Der CX-7 überzeugt mit einer straffen Federung/Dämpferabstimmung Abstimmung, ohne besondere Fahrwerkshärte. Straßenunebenheiten werden bis auf wenige Ausnahmen gut geschluckt. Der Wagen lässt sich agil bewegen – wobei die bei SUVs häufig auftretende extreme Seitenneigung bei flotter Kurvenfahrt gut gedämpft ist.

Sitze

Note: 2,8

Die Sitze sind in ihren Proportionen ausreichend groß, auch für größere Insassen. Der Seitenhalt ist gering, weil die Lederbezüge der Sitze glatt sind. Die Sitzflächen sind dünn gepolstert, was beim langen Sitzen als unangenehm empfunden werden kann. Am Fahrerplatz findet wegen der fehlenden Lenkrad-Längseinstellung nicht jeder Pilot die gewünschte Sitzposition. Hinten vermissen größere Passagiere wegen der niedrig montierten Sitzfläche die nötige Schenkelaufgabe. Dadurch entsteht eine unbequeme Hockstellung mit angewinkelten Beinen.

+ Der Fahrersitz ist mit einer Lordosenstütze ausgestattet, die sich in der Intensität, nicht aber in der Höhe einstellen lässt.

– Auf den luftundurchlässigen Ledersitzen schwitzt man im Sommer.

Innengeräusch

Note: 2,6

+ Der Geräuschpegel im Innenraum bis zu einem Tempo von 130 km/h ist niedrig, im subjektiven Empfinden unaufdringlich.

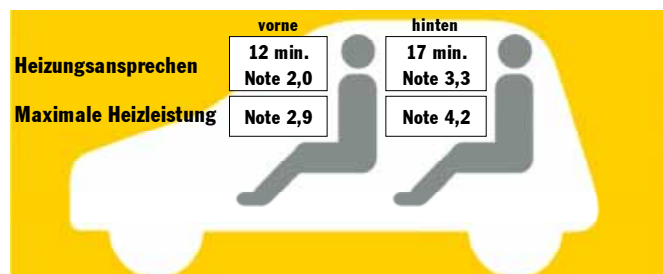
– Allerdings treten mit höherem Tempo Windgeräusche in den Vordergrund.

Heizung, Lüftung

Note: 2,4

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

+ Vorne ist die Heizwirkung ist gut, die Temperatur kann fein dosiert werden. Hinten dauert es allerdings deutlich länger bis angenehme Temperaturen erreicht werden. Das Fahrzeug verfügt serienmäßig über eine Klimautomatik. Die sorgt für angenehme Temperaturen zur Sommerzeit.



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

Motor/Antrieb

Note 1,4

Fahrleistungen*

Note: 1,3

+ Der 2,3-Liter leistet im Geländewagen 260 PS und maximal 380 Nm Drehmoment. Damit ist der rund 2,0 Tonnen schwere Japaner souverän unterwegs. Der Turbo-Motor reagiert prompt auf Bewegungen am Gaspedal. Überholvorgänge lassen sich in kürzester Zeit realisieren.

– Beim Losfahren aus dem Stand ist eine deutliche Anfahrtschwäche spürbar. Auf das große Nichts folgt mit einem Schlag der volle Turboschub.

Laufkultur

Note: 2,0

+ Der Motor läuft in jedem Drehzahlbereich vibrationsarm und kultiviert.

Schaltung

Note: 1,3

+ Die Sechs-Gang-Schaltung mit kurzem Knüppel lässt sich schnell und präzise bewegen.

Getriebeabstufung

Note: 1,0

+ Die Abstufungen passen optimal zum Motor. Bei jeder Drehzahl und bei jedem Tempo steht ein passender Gang zur Verfügung, andererseits sind die Motordrehzahlen selbst bei hohem Autobahn tempo moderat.

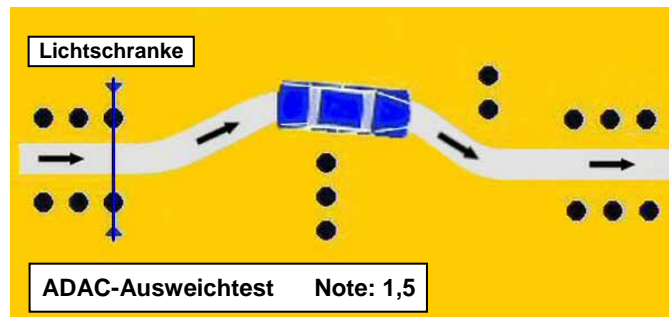
Fahreigenschaften

Note 1,6

Fahrstabilität

Note: 1,5

+ Der CX-7 reagiert spontan auf Lenkbewegungen und ermöglicht so sicheres und schnelles Ausweichen. Auch Fahrbahnverwerfungen und Spurrillen bringen ihn nicht aus der Ruhe. Den ADAC-



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.

Ausweichtest meistert der Wagen sehr souverän sicher ohne erkennbare Tendenz zum schleudern. Das serienmäßige ESP regelt stets situationsangepasst und greift sehr effektiv ein.

Kurvenverhalten

Note: 1,3

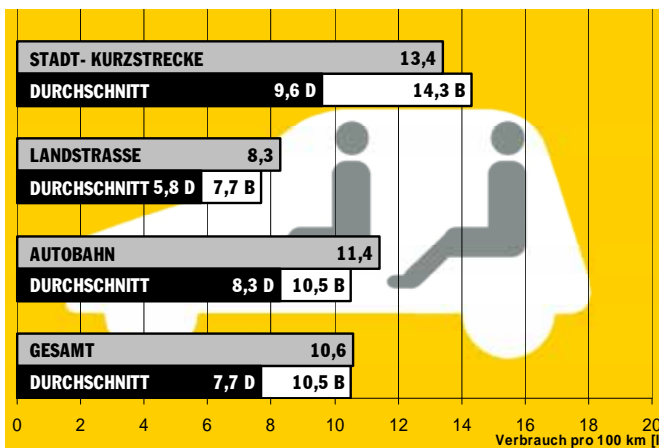
- + Es macht Spaß, mit dem japanischen Allradler enge Kehren zu bezwingen. Die Seitenneigung in schnell gefahrenen Kurven ist gering. Auch bei plötzlichem Gaswegnehmen in der Kurve verändert sich das Eigenlenkverhalten nur sehr wenig.

Lenkung*

Note: 2,3

Der Wendekreis mit ca. 12,5 m ist durchschnittlich in dieser Fahrzeugklasse.

- + Die Lenkung ist leichtgängig sowie präzise. Befehle aller Art werden spontan und real umgesetzt. Nur die leicht spürbaren Antriebskräfte im Lenkrad trüben den guten Gesamteindruck. Im normalen Fahrbetrieb wird die Antriebskraft nahezu vollständig auf die Vorderachse übertragen und könnte die spürbaren Kräfte am Lenkrad mit verantwortlich sein.



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

Bremse

Note: 1,1

- + Mit nur 36 m ist der Bremsweg bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand sehr kurz (Mittelwert aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Serienreifen). Die Bremse spricht spontan an und ist fein dosierbar. Die Nickbewegungen bei abrupten Bremsmanövern sind gering.

Sicherheit

Note 2,6

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Note: 2,8

- + Der Mazda CX-7 verfügt serienmäßig über ABS, das elektronische Stabilitätsprogramm ESP und einen Bremsassistenten.
- Der Tankstutzen befindet sich auf der gefährlichen linken, dem Verkehr zugewandten Seite. In den geöffneten Türen fehlen Leuchten oder Rückstrahler

Passive Sicherheit - Insassen

Note: 2,3

- + Das Fahrzeug besitzt neben Frontairbags auch Seiten- und durchgehende seitliche Kopfairbags. Der Seatbelt-Reminder auf beiden vorderen Sitzen erinnert daran, sich anzuschnallen. An den stabilen, griffgerechten Türgriffen lässt sich hohe Zugkraft aufbringen. So kann man nach einem Unfall verklemmte Türen leichter öffnen.
- Die Abstände zwischen den Köpfen der Insassen und den Kopfstützen sind nicht gering genug, dadurch können sie bei einem Heckaufprall nicht optimal wirken. Hinten sind die Kopfstützen

auf den Außensitzen nur ca. 1,60 m große Mitfahrer ausreichend hoch und der Gurtverlauf ist ungünstig nah am Hals.

Kindersicherheit

Note: 2,5

- + Am Beifahrersitz ist der Airbag mit einem Schalter deaktivierbar. Dann ist ein Befestigen einer Babyschale erlaubt. Auf dem äußeren Rücksitz ist die Befestigung mit Isofix, kombiniert mit Top-Tether möglich. Die Isofix-Befestigung ist vorzuziehen. Die Gurtschlösser sind bei sehr flach gehaltenen Aufnehmern von Kinder-Rückhaltesystemen zu lang. Dieses erschweren zum einen die Montage und verhindern einen optimal festen Sitz des Kindersitzes.
- Befestigen der Kinder-Rückhaltesysteme ist auf der Rücksitzbank mühsam, weil die losen Schlösser beim Angurten nachgeben. Der Mittelsitz ist für Kinderrückhaltesysteme nicht geeignet.

Fußgängerschutz

Note: 3,0

Die Karosserie ist im vorderen Bereich weitgehend glattflächig, das Gefahrenpotenzial bei Unfällen mit Fußgängern moderat. Kleinere Fußgänger haben bei einem Zusammenstoß ein erhöhtes Verletzungsrisiko, weil die Front ziemlich hoch ist.

Verbrauch/Umwelt

Note 2,8

Verbrauch*

Note: 4,6

- In der Praxis konsumierte der CX-7 rund 10,6 Liter SuperPlus auf 100 Kilometern - für einen SUV recht hoch und lässt den Wunsch nach einem Diesel mit mindestens zwei Litern Minderverbrauch aufkommen. Der Durchschnittsverbrauch setzt sich zusammen aus dem Verbrauch innerorts mit 13,4 l, dem Verbrauch außerorts mit 8,3 l und dem Autobahnverbrauch mit 11,4 l.

Abgas

Note: 0,9

- + Die Schadstoffanteile im Abgas sind sehr gering.

Wirtschaftlichkeit*

Note 2,6

Betriebskosten

Note: 4,9

- Zum nicht gerade günstigen Verbrauch gesellen sich auch noch die extrem teuren Preise für SuperPlus Kraftstoff, welche die Ausgaben in die Höhe schnellen lassen.

Werkstatt- und Reifenkosten

Note: 2,8

Für eine Beurteilung liegen uns noch keine Daten des Herstellers vor - die Werkstattkosten sind deshalb geschätzt!

- + Mazda gewährt eine dreijährige Herstellergarantie bis max. 100.000 km.

Wertstabilität

Note: 2,2

- + Dem trendigen Fahrzeug kann ein relativ stabiler Restwertverlauf prognostiziert werden

Kosten für Neuanschaffung

Note: 2,7

Die Kosten für die Neuanschaffung liegen im durchschnittlichen Bereich. Die Ausstattung fällt mit Leder sowie anderen Komfort- und Luxus-Extras allerdings sehr umfangreich aus.

Fixkosten

Note: 4,3

- Den höheren Betriebskosten stehen beim Benziner niedrigere Ausgaben für die Steuer gegenüber.
- Die Beiträge für die Versicherung machen jedoch den Großteil der fixen Kosten aus. Und hier fordert der Mazda CX-7 durch die ungünstig hohen Typklasseneinstufungen in der Haftpflicht- und Vollkaskoversicherung einen tiefen Griff in den Geldbeutel seines Besitzers.

Daten und Messwerte

4-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro4
Hubraum	2261 ccm
Leistung	191 kW (260 PS)
bei	5500U/min
Maximales Drehmoment	380 Nm
bei	3000 U/min
Kraftübertragung	automatisch zuschaltender Allradantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	235/60R18V
Reifengröße (Testwagen)	235/60R18V
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	12,25 m/12,55 m
Höchstgeschwindigkeit	210 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,0 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3. Gang)	4,0 s
Bremsweg aus 100 km/h	36,5 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (SuperPlus)	10,6 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	13,4/8,3/11,4 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test	243 g/km/ 252 g/km
Innengeräusch 130 km/h	67 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4675 mm/1870 mm/1645 mm
Leergewicht/Zuladung	1800 kg/470 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	410 l/820 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/1450 kg
Dachlast	100 kg
Tankinhalt	69 l
Reichweite	650 km
Allgemeine Garantie	3 Jahre / 100.000 km
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte *kursiv*

Kosten

Monatliche Betriebskosten	209 Euro
Monatliche Werkstattkosten(geschätzt)	70 Euro
Monatliche Fixkosten	132 Euro
Monatlicher Wertverlust	369 Euro
Monatliche Gesamtkosten	780 Euro
(vierjährige Haltung, 15000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	23/27/24
Grundpreis	35.400 Euro

Ausstattung

Technik

Abstandsregelung, elektronisch	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Bremsassistent	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Parkhilfe, elektronisch	nicht erhältlich
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Runflat-Reifen	nicht erhältlich
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	Serie

Innen

Airbag, Seite vorne/hinten	vorne/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Audioanlage	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	nicht erhältlich
Isofix-Kindersicherungssystem	Serie
Keyless Entry	Serie
Klimaautomatik	Serie
Navigationssystem	nicht erhältlich
Rücksitzlehne und -bank umklappbar (nur Lehne)	Serie
Sitzbezüge, Leder	Serie
Sitze, vorn, beheizbar	Serie
Skisack/Durchladeluke	nicht erhältlich

Außen

Außenspiegel, automatisch abblendend	nicht erhältlich
Lackierung Metallic	Serie
Scheinwerfer-Reinigungsanlage	Serie
Schiebe-Hubdach	850 Euro

°im Testwagen vorhanden

Testzeugnis

Technik/Umwelt(Testergebnis)2,3

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

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 November 2007