

Dodge Nitro 2.8 CRD SXT 4WD Automatik (DPF)

Fünftüriger Geländewagen der Mittelklasse (130 kW / 177 PS)

ADAC Testergebnis

Note 3,2

Als technische Basis für den Dodge Nitro dient der Jeep Cherokee. Kotflügelverbreiterungen, niedrige Front- und Seitenscheiben, ein beeindruckender Kühlergrill mit breiten Querstreben sowie Trittbretter an den Türen machen den US-Geländewagen zum Hingucker. Unterm Blech entdeckt man dann eine Technik, die hinter dem aktuellen Stand in dieser Fahrzeugklasse aber deutlich hinterherhinkt. Eine Geländeuntersetzung ist nicht an Bord, fixe Kraftverteilung (kein Mitteldifferenzial) beim Allradantrieb, Starrachse hinten und ein lauter durstiger Dieselmotor werden geboten. Fazit: Unter dem Strich ist der Nitro vor allem ein Showstar, der viele Blicke auf sich zieht und seinen Besitzer zudem mit manch Zweckmäßigem erfreuen dürfte. **Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** Nissan X-Trail, Toyota RAV4, Kia Sorento, Hyundai Santa Fee, Jeep Cherokee.

- + **Service-Paket mit umfangreichen Leistungen**
- + **große Außenspiegel**
- + **nach vorne gute Übersichtlichkeit**
- + **ausziehbarer Ladeboden**
- + **Rußpartikelfilter Serie**
- **unkultivierter, brummiger Diesel**
- **wenig agiles Fahrverhalten**
- **veraltete Technik (Starrachse, kein Mitteldifferenzial)**
- **hoher Kraftstoffverbrauch**
- **hohe Fixkosten**



Karosserie/Kofferraum

Note 3,2

Verarbeitung

Note: 3,0

Die Karosserie macht einen gediegenen Eindruck, die Verarbeitungsqualität weist jedoch Schwächen auf. Auch der Eindruck vom Innenraum überzeugt nicht vollends. Das Hartplastik des anmutig gemachten Cockpits wirkt dagegen billig, außerhalb des direkten Blickfelds wurde lieblos gearbeitet. Das können auch die Leder-sitzbezüge wie auch die Leder-Applikationen in den Türen mit eingprägtem Dodge-Logo nicht wettmachen.

- + Die maximale Anhängelast kann bis zu 2,5 Tonnen - gebremst bei 12% Steigung - betragen. Durch die großzügige Bodenfreiheit lassen sich Fahrten abseits befestigter Straßen mit dem Nitro bewerkstelligen.
- Gegen kleinere Remppler ist die Karosserie empfindlich, weil Schutzleisten im lackierten Stoßfänger und an den Seitenflanken fehlen. Der Tankverschluss ist nicht in die zentrale Türverriegelung mit einbezogen und muss umständlich mit dem Zündschlüssel aufgesperrt werden. Beim Entsichern und Anheben der schweren Motorhaube macht man sich die Finger schmutzig (primitiver Haltestab). Das Reserverad ist zwar platz sparend unter dem Kofferraum befestigt, mit diesem Rad darf aber nur mit höchstens 80 km/h bis zur nächsten Werkstatt gefahren werden, weil die Größe nicht der Fahrbereifung entspricht. Die Dachlast ist nach Herstellerangabe auf 68 kg begrenzt.

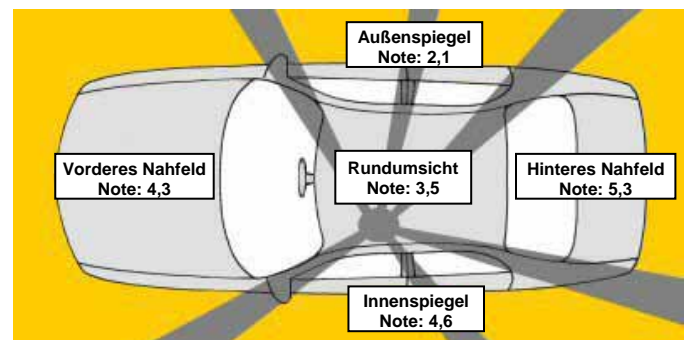
Sicht

Note: 3,2

- + Die erhöhte Sitzposition verleiht dem Fahrer einen guten Überblick

über das vordere Verkehrsgeschehen. Auch die vorderen Fahrzeugecken sind dank der wenig geneigten Haube gut zu erkennen. Die Außenspiegel sind sehr groß und beheizbar. Der Innenspiegel blendet bei störendem Scheinwerferlicht automatisch ab. Das Fahrzeug ist hinten mit einer akustischen Einparkhilfe ausgestattet.

- Die ADAC-Rundumsichtmessung führt zu einem schlechten Ergebnis. Die Dach-Säulen sind verhältnismäßig breit, die Kopfstützen der Rücksitzbank sind nicht versenkbar, was besonders den Blick nach hinten erschwert. Vor und hinter der Karosserie sind Hindernisse im unmittelbaren Nahbereich nicht zu erkennen.



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.

Die Scheinwerfer liefern nur eine mäßige Ausleuchtung der Straße. Xenonscheinwerfer werden nicht angeboten.

Ein-/Ausstieg

Note: 4,4

- + Für die Zentralverriegelung gibt es serienmäßig eine Fernbedienung, allerdings verwechselt man die Tasten zu leicht im Dunklen.
- Das Ein- und Aussteigen ist bei diesem Fahrzeug nicht bequem, es erfordert einiges an Geschicklichkeit. Der Fahrzeugboden ist sehr hoch und verlangt, dass die Beine weit angehoben werden. Sitzriesen sollten mit dem Kopf voran einsteigen, denn der Abstand zwischen der Dachkante und der oberen Sitzkante ist recht schmal. Hat man erst einmal seine besonders hohe Sitzposition eingenommen, lässt sich der Griff zum Schließen der Tür nur durch weites Herausbeugen erreichen. Dabei zwingt einem die flache Dachkontur, den Kopf einzuziehen. Am vorstehenden Trittbrett und den breiten Karoserieschwelern verschmutzt man sich leicht die Kleidung beim Aussteigen. Beim Parken an Steigungen sind die Türaufhalter viel zu schwach. Nachts vermisst man eine Umfeldbeleuchtung im Einstiegsbereich.

Kofferraum-Volumen*

Note: 2,5

Der Kofferraum fasst 350 Liter unter der Gepäckabdeckung. Sind die Rücksitzlehnen vorgeklappt, beträgt das Volumen 835 Liter (gemessen bis zur Fensterunterkante).

- + Der Kofferraum lässt sich über einen großen Bereich bis unter das Dach beladen.



Eine herausziehbare Ladefläche erleichtert das Verstauen des Gepäcks.

Kofferraum-Zugänglichkeit

Note: 2,7

- + Die Heckklappe lässt sich sehr leicht öffnen und schließen. Der Nitro hat im Kofferraum eine ausziehbare Ladefläche mit einer Belastungskapazität von 180 Kilogramm. Diese lässt sich etwa 50 cm herausziehen, um so Gegenstände von außen leichter abzulegen und dann in den Kofferraum schieben zu können.
- Unter der geöffneten Klappe besteht für Personen über ca. 1,80 m Größe Kopfstoßgefahr. Das Ladegut muss weit angehoben werden, weil der Kofferraumboden ca. 86 cm über der Fahrbahn liegt. Die Höhe der Ladeöffnung beträgt nur 73 cm, was das Einbringen sperriger Gegenstände erschwert.

Kofferraum-Variabilität

Note: 2,0

- + Die klappbare Rücksitzlehne ist asymmetrisch geteilt. Der Klappmechanismus der Rücksitzlehne lässt sich sehr leicht und schnell bedienen. Um die Rücksitzlehnen vorklappen zu können müssen die Kopfstützen nicht abgezogen werden.

Innenraum

Note 2,5

Bedienung

Note: 2,6

- + Der Nitro ist leicht zu bedienen. Die Armaturen und Bedienelemente geben einem keine Rätsel auf, liegen gut sichtbar im Blickfeld des Fahrers. Das gilt auch für die Bedienung von Lüftung und Klimaanlage. Die wichtigsten Schalter befinden sich in den Kombi-Lenksäulenhebeln. Das Lenkrad ist höhenstellbar, der Fahrersitz vielfach elektrisch verstellbar. Der Schalthebel liegt gut zur Hand. Mit einem Drehschalter in unmittelbarer Nähe lässt sich der Allrad-Antrieb zuschalten. Außenspiegel und Fenster (Fahrerfenster mit Antipp-Automatik) lassen sich elektrisch einstellen bzw. bedienen. In einem Display befinden sich eine Anzeige für Durchschnittsverbrauch, Reichweite und Außentemperatur, sogar ein Kompass ist vorhanden. Tempomat, Nebelscheinwerfer, elektrische Fensterheber, Gepäcknetz, getönte Heckscheiben, Multifunktions-Lenkrad, Klimaanlage, Radio mit 6-fachem CD-Wechsler, Bordcomputer, elektrisch verstellbarer Fahrersitz und nicht zuletzt die Lederausstattung gehören zur Serienausstattung.
- Insassen müssen sich zum Schließen voll geöffneter Türen weit aus dem Auto lehnen, weil die Griffe dann zu weit weg sind. In der Mittelkonsole sind die Bedienelemente überwiegend tief liegend angeordnet und zwingen einen zu einer tiefen Verbeugung, wenn man die drei Drehregler der Heizung erreichen will. Auch das Handschuhfach ist tief angeordnet und ohne Beleuchtung, beim Öffnen schlägt es dem Beifahrer auf die Knie. Insgesamt sind recht wenig praktische Ablagen vorhanden. Große Flaschenhalter gibt es keine. Die Sitzschalter sitzen nicht in den Türen, sondern am Sitz und funktionieren nur mit Zündung, das trifft auch für Fensterheber zu. Die Innenbeleuchtung ist spärlich auf den Rücksitzen. Zum Anlegen der Rücksitzgurte sind zwei Hände erforderlich, weil die Schlösser nicht fixiert sind.



Die Rundinstrumente sind klar gezeichnet und gut ablesbar.

Raumangebot vorne*

Note: 2,1

- + Die Vordersitze haben einen großen Verstellbereich. Personen bis zu einer Größe von ca. 1,95 m finden Platz.
- Die Bewegungsfreiheit auf den Vordersitzen ist nicht gerade üppig, weil die Sitze nahe an der Tür sind und der große Kardantunnel unter dem Armaturenbrett nur wenig Platz im Fußraum für die Füße lässt.

Raumangebot hinten*

Note: 2,3

- + Auf den äußeren Sitzplätzen hat man ein großzügiges Raumgefühl. Sind die Vordersitze auf 1,85 m große Personen eingestellt, so reicht der Platz auf den hinteren Sitzen für Insassen bis zu einer Größe von 2,0 m aus.

Komfort

Note 3,4

Federung

Note: 3,6

Mit vier Personen besetzt, wirkt die Federung auf besseren Straßen recht angenehm. Auch die Karosseriebewegungen halten sich beim Durchfahren von Wechselkurven in Grenzen. Kurze Unebenheiten werden dagegen weitgehend ungedämpft an die Insassen durchgereicht, die Federung wirkt stößig. Bei voller Beladung verliert die Federung ihre Stößigkeit, dann sind aber die Karosseriebewegungen ausgeprägt und werden als unangenehm empfunden.

Sitze

Note: 3,4

- + Der Fahrersitz lässt sich durch die Höhen- und Neigungseinstellung unterschiedlichen Personengrößen anpassen. Für die hinten Sitzenden sind Haltegriffe im Dachbereich vorhanden.
- Die Ledersitze im SXT sind zu wenig konturiert und zu glatt. Bei Kurvenfahrten bieten die Sitze kaum Seitenhalt. Der Fahrer kann sich mit dem linken Fuß nicht abstützen, weil eine Fußstütze fehlt. Die Rücksitzfläche ist zu tief. Dadurch werden Personen über 1,70 m die Oberschenkel zu wenig unterstützt. Auf den luftundurchlässigen Ledersitzen schwitzt man im Sommer.

Innengeräusch

Note: 2,8

Der Geräuschpegel im Innenraum ist, gemessen bis 130 km/h, niedrig. Bei höherem Tempo stören aber die Wind- und Motorgläusche.

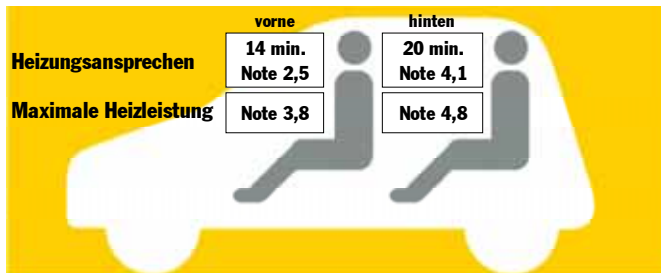
Heizung, Lüftung

Note: 3,4

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

Auf den vorderen Sitzen wie auch hinten vergeht relativ viel Zeit, bis angenehme Temperaturen erreicht sind. Die Heizwirkung ist besonders auf den Rücksitzen schwach.

- + Eine Klimaautomatik ist serienmäßig an Bord und sorgt für angenehme Temperaturen in der warmen Jahreszeit.



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

Motor/Antrieb

Note 2,7

Fahrleistungen*

Note: 1,9

- + Der 2,8 Liter große 4 Zylinder Turbodiesel mit Common-Rail-Direkteinspritzung leistet 177 PS/130 kW und sorgt für gute Fahrleistungen.
- Nach dem Dreh am Zündschlüssel folgt eine ungewollte Zeitpause, was an alte Dieselmotoren vergangener Zeiten erinnert. Beim Losfahren aus dem Stand verlangt das Aggregat nach mehr Umdrehungen als moderne Dieselmotoren.

Laufkultur

Note: 3,5

Der Dieselmotor vibriert reichlich, vor allem unter Last und unter 2000 Touren erreichen Schwingungen die Insassen.

Schaltung

Note: 3,3

Die Automatik schaltet beim plötzlichen Beschleunigen manchmal

recht hart. Serienmäßig hat der Nitro einen Allradantrieb, der während der Fahrt mit einem Drehregler auf dem Mittelunnel zugeschaltet werden kann.

Getriebeabstufung

Note: 3,0

Die fünf Fahrstufen der Automatik passen zufriedenstellend zur Leistungscharakteristik des Motors, die Sprünge zwischen den Gängen erfolgen jedoch nicht immer Situationsgerecht.

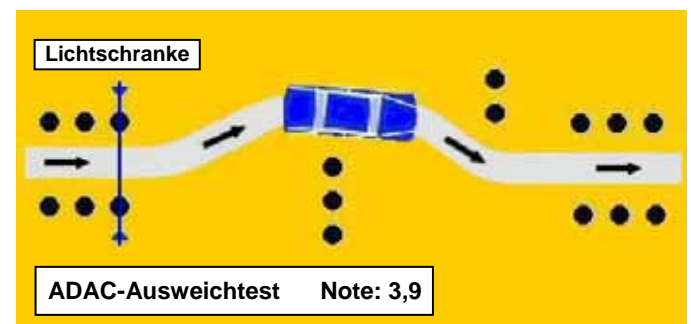
Fahreigenschaften

Note 3,5

Fahrstabilität

Note: 3,6

Verwerfungen der Fahrbahnoberfläche machen häufige Kurskorrekturen am Lenkrad erforderlich. Das stark untersteuernde Auto reagiert äußerst träge auf die Lenkung, muss zum Ausweichen regelrecht gezwungen werden. Das zeigt sich auch beim ADAC-Ausweichtest. Dort sind Seiten- und Untersteuerneigung sehr groß. Ein leichter Schleuderansatz mit dem Heck ist spürbar, was aber vom effizienten ESP-Einsatz weitgehend abgefangen wird.



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.

Kurvenverhalten

Note: 2,7

In Kurven untersteuert der Wagen. Bei plötzlichem Gaswegnehmen in der Kurve verändert sich das Eigenlenkverhalten nur wenig.

Lenkung*

Note: 4,0

- + Der Kraftaufwand am Lenkrad ist beim Rangieren sehr gering.
- Die Lenkung spricht bei schnellen Ausweichmanövern zögernd an und vermittelt dem Fahrer zu wenig Fahrbahnkontakt.

Bremse

Note: 3,6

Der Bremsweg ist mit 43 m durchschnittlich (Mittelwert aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Serienbereifung). Ansprechen und Dosierbarkeit der Bremse sind passabel. Bei starken Bremsmanövern wird der Nitro etwas unruhig.

Sicherheit

Note 3,4

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Note: 3,1

- + Um die aktive Fahrsicherheit zu erhöhen ist das Fahrzeug serienmäßig mit dem elektronischen Stabilitätssystem ESP mit Überrollschutzsystem (ERM) und mit einem Bremsassistent ausgestattet
- Der Kraftstoff-Einfüllstutzen befindet sich auf der gefährlichen linken, dem Verkehr zugewandten Seite. In den geöffneten Türen fehlen Leuchten oder Rückstrahler.

Passive Sicherheit - Insassen

Note: 3,6

Die vorderen Kopfstützen reichen in der Höhe für Personen bis ca.

1,8 m Größe, auf den Rücksitzen bis ca. 1,75 m Größe der Insassen aus. Der Kopfstützen-Horizontalabstand ist gering, so können die Kopfstützen bei einem Heckaufprall optimal wirken.

- + An den stabilen Türgriffen lässt sich hohe Zugkraft aufbringen. So kann man nach einem Unfall verklemmte Türen leichter öffnen.
- Das Warndreieck hat keinen fest definierten Halter. Das Fach für das Verbandmaterial befindet sich unter der Bodenplatte im Kofferraum.

Kindersicherheit **Note: 2,6**

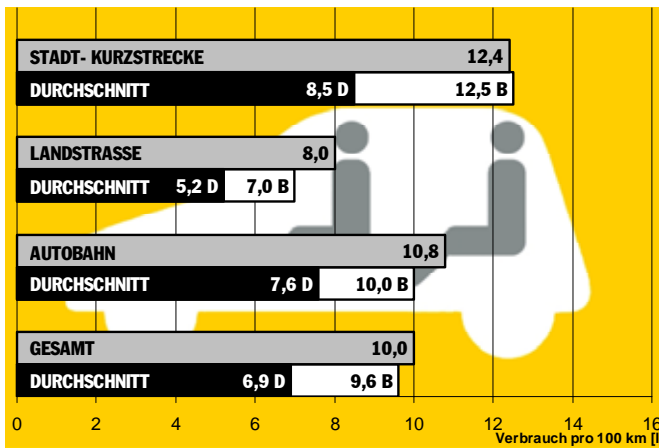
- + Ein Isofix-System mit drittem Befestigungspunkt (TOP Tether) zur Verankerung von Kindersitzen ist serienmäßig an den äußeren Rücksitzplätzen vorhanden. Auf diesen Plätzen lassen sich auch konventionelle Kindersitze lagestabil befestigen.
- Befestigen der Kinder-Rückhaltesysteme ist auf der Rücksitzbank mühsam, weil die losen Schlösser beim Angurten nachgeben. Den stark motorisierten Fensterhebern fehlt eine Einklemmsicherung

Fußgängerschutz **Note: 5,0**

- Besonders kleinere Fußgänger haben bei einem Zusammenstoß ein erhöhtes Verletzungsrisiko, weil die Front ziemlich hoch ist.

Verbrauch/Umwelt **Note 3,7**

Verbrauch* **Note: 5,5**



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

- Im Durchschnitt konsumiert der Nitro 2,8 CRD 10,0 Liter Diesel auf 100 km. Der errechnet sich aus den Verbrauchswerten: innerorts 12,4 l, außerorts 8,0 l und der Autobahn mit 10,8 l.

Abgas **Note: 2,0**

- + Die Schadstoffanteile im Abgas sind gering, ein geschlossenes Rußpartikel-Filterssystem serienmäßig und wirksam.

Wirtschaftlichkeit* **Note 4,1**

Betriebskosten **Note: 3,8**

Nur die nicht ganz so teuren Preise für den Dieselmotorkraftstoff verhehlen dem Dodge Nitro, trotz vergleichsweise hohen Verbrauchs, gerade noch zu einer durchschnittlichen Note bei den Betriebskosten.

Werkstatt- und Reifenkosten **Note: 1,1**

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

- + Serienmäßig ist das „5-Sterne-Premium-Paket“: Für vier Jahre oder maximal 50 000 Kilometer sind sämtliche Inspektionen und Reparaturen gratis (außer Reifen). Die zweijährige Herstellergarantie "ohne Kilometerbegrenzung" bleibt hiervon unberührt.
- Nach der "kostenfreien" Reparaturzeit sollten jedoch erhöhte Ausgaben für Service und Reparaturen einkalkuliert werden.

Wertstabilität **Note: 3,5**

Während der Nitro mit seinem außergewöhnlichen Design sicherlich anfangs noch für Aufsehen sorgt, kann über die weitere Wertentwicklung des technisch nicht auf dem neuesten Stand befindlichen SUV von Dodge nur spekuliert werden. Positiv wirkt sich in jedem Fall der serienmäßige Rußpartikelfilter aus.

Kosten für Neuanschaffung **Note: 4,2**

- Bei der Höhe der Anschaffungskosten gehört der Nitro 2.8 CRD SXT mit knapp 35.000 Euro nicht gerade zu den Schnäppchen seiner Klasse.

Fixkosten **Note: 5,5**

- Auch bei den festen Kosten fordert der Showstar von Dodge einen tiefen Griff in den Geldbeutel; die hohe Diesel-Steuer ist bekannt - hinzu kommen aber auch noch teure Beiträge für Haftpflicht- und Vollkaskoversicherung.

Die Motorvarianten **in der preisgünstigsten Modellversion**

Typ	2.8 CRD 2WD		
Aufbau/Türen	GE/5		
Zylinder/Hubraum [ccm].....	4/2777		
Leistung [kW(PS)].....	130(177)		
Max.Drehmoment [Nm]bei U/min.....	410/2000		
0-100 km/h[s].....	11,5		
Höchstgeschwindigkeit [km/h].....	180		
Verbrauch pro 100 km [l].....	9,2D		
Versicherungsklassen KH/VK/TK	23/25/22		
Steuer pro Jahr[Euro]	432		
Monatliche Gesamt-Kosten[Euro]	652		
Grundpreis[Euro]	27.390		

- | | | | |
|-----------------|------------------------|-------------------|------------------|
| Aufbau: | | Versicherung: | Kraftstoff: |
| ST = Stufenheck | KB = Kombi | KH = KFZ-Haftpfl. | N = Normalbenzin |
| SR = Schrägheck | KT = Kleintransporter | VK = Vollkasko | S = Superbenzin |
| CP = Coupe | TR = Transporter | TK = Teilkasko | SP = SuperPlus |
| CA = Cabriolet | GR = Großraumlimousine | | D = Diesel |
| RO = Roadster | BU = Bus | | |

Daten und Messwerte

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro4 III
Hubraum	2777 ccm
Leistung	130 kW (177 PS)
bei	3800 U/min
Maximales Drehmoment	460 Nm
bei	2000 U/min
Kraftübertragung	zuschaltbarer Allradantrieb
Getriebe	5-Gang-Automatikgetriebe
Reifengröße (Serie)	235/65R17
Reifengröße (Testwagen)	245/50R20V
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,95 m/12,05 m
Höchstgeschwindigkeit	182 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,5 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Stufe D)	6,5 s
Bremsweg aus 100 km/h	42,5 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	10,0 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	12,4/8,0/10,8 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test	250 g/km/263 g/km
Innengeräusch 130 km/h	68 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4584 mm/1856 mm/1755 mm
Leergewicht/Zuladung	2060 kg/460 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	350 l/835 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/2520 kg
Dachlast	68 kg
Tankinhalt	70 l
Reichweite	700 km
Allgemeine Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	7 Jahre

ADAC-Testwerte *kursiv*

Kosten

Monatliche Betriebskosten	166 Euro
Monatliche Werkstattkosten(geschätzt)	42 Euro
Monatliche Fixkosten	133 Euro
Monatlicher Wertverlust	403 Euro
Monatliche Gesamtkosten	744 Euro
(vierjährige Haltung, 15000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	23/25/22
Grundpreis	34.890 Euro

Ausstattung

Technik

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

Innen

Airbag, Seite vorne/hinten	nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	Serie
Isofix-Kindersicherungssystem	Serie
Klimaautomatik	Serie
Navigationssystem	Serie
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie
Sitzbezüge, Leder	Serie
Sitze, vorn, beheizbar	Serie
Skisack/Durchladelupe	nicht erhältlich

Außen

Außenspiegel, automatisch abblendend	nicht erhältlich
Lackierung Metallic	500 Euro
Scheinwerfer-Reinigungsanlage	nicht erhältlich
Schiebe-Hubdach	Aufpreis

°im Testwagen vorhanden

Testzeugnis

Technik/Umwelt(Testergebnis)3,2

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

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 Februar 2008