

Mazda 5 2.0 CD DPF Top

Fünftürige Großraumlimousine der unteren Mittelklasse (105 kW / 143 PS)

ADAC Testergebnis

Note 2,2

Der Mazda 5 erhält nach rund drei Jahren Bauzeit sein erstes Facelift. Wichtigste Änderungen sind die überarbeitete Hinterachse sowie Modifikationen an den Diesellaggregaten, wodurch der Verbrauch um rund 3% gesenkt wurde. Die Qualitätsanmutung im Innenraum wurde durch neue Materialien und Farben verbessert. Neu sind auch die praktischen elektrischen Schiebetüren hinten (Aufpreis). Mit bis zu sieben Sitzplätzen und variablem Innenraum besitzt der Kompakt-Van alle Attribute für einen modernen Familienwagen. Der 143 PS Common-Rail-Diesel sorgt für flottes Vorankommen, das 6-Gang-Getriebe erlaubt schaltfaules Fahren. Optional kann auch eine neu entwickelte Fünfstufen-Automatik geordert werden. Front-Seiten- und Kopfairbags gehören ebenso zur Sicherheitsausstattung, wie ein elektronisches Stabilitätsprogramm und Bremsassistent. Mazda lässt sich dafür allerdings nicht gerade familienfreundlich entlohnen: In der Ausstattungsvariante TOP ist der Mazda 5 nicht unter knapp 28.000 Euro zu haben. **Konkurrenten:** Citroen Grand C4 Picasso, Ford C-Max, Renault Grand Scenic, Toyota Corolla Verso, VW Touran.

- + praktische Schiebetüren
- + geräumig und variabel
- + bis zu sieben Sitzplätze
- + vorn bequeme Sitze
- + Sicherheit
- + gute Federung
- + Partikelfilter Serie
- hinten kurze Kopfstützen
- nur vier richtige Sitze
- hohe Anschaffungs- und Fixkosten



Karosserie/Kofferraum

Note 2,1

Verarbeitung

Note: 2,3

- + Die Karosserie mit den praktischen, elektrisch öffnenden hinteren Schiebetüren (Sonderausstattung) ist sauber gefertigt. Auch im Innenraum ist die Verarbeitung überzeugend, mit passgenauen Kunststoffen und angenehmer Haptik. Das Gestühl ist mit hochwertigem perforiertem Leder überzogen. Blenden in Klavierlackoptik sorgen für ein angenehmes Ambiente. Die auf dem Dach montierte Relling ermöglicht eine Dachlast von bis zu 75 kg.
- Gegen seitliche Remppler ist die Karosserie mit den dünnen lackierten Leisten kaum geschützt. Als Reserverad ist nur ein schmales Notrad vorhanden, mit dem man mit höchstens 80 km/h bis zur nächsten Werkstatt fahren darf.

Sicht

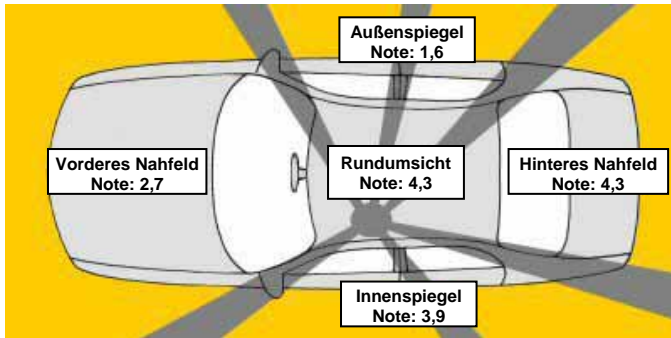
Note: 2,8

- + Durch die erhöhte Sitzposition hat man einen guten Überblick auf das Verkehrsgeschehen. Xenon-Scheinwerfer mit Scheinwerferreinigungsanlage sind serienmäßig. Die großen Außenspiegel sind beheizt.
- Die Rundumsicht ist schlecht, das liegt vor allem an den breiten C-Säulen. So kann es leicht passieren, dass man beim Abbiegen einen Fahrradfahrer oder ein anderes Auto übersieht. Auch nach hinten sieht man wenig, das ist vor allem beim Einparken hinderlich. Die gegen Aufpreis erhältliche Heckkamera enthält eine Einparkhilfe, welche dem Fahrer den Weg in die Parklücke zeigt.

Folgt man beim Einparken den Anweisungen auf dem Display, benötigt man speziell beim seitlichen einparken viel Zeit; dies ist gerade im dichten Stadtverkehr hinderlich. Akustische Einparkensensoren, welche die Heckkamera unterstützen würden, sind nicht erhältlich.



Wie bei vielen aktuellen Fahrzeugen ist die Sicht nach schräg hinten aufgrund der breiten Dachsäulen stark eingeschränkt.



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.

Ein-/Ausstieg

Note: 1,7

- + Der Zustieg ist wegen der hohen und breiten Türausschnitte und der niedrigen Zustiege vorn und hinten sehr bequem. Die Zentralverriegelung hat eine Fernbedienung, mit welcher sich auch getrennt die beiden hinteren elektrischen Schiebtüren öffnen und schließen lassen.
- Der Fahrer stößt beim Aussteigen leicht mit dem rechten Knie an die harte Verkleidung der Lenksäule. Die bei der Ausstattungsvariante TOP serienmäßige dritte Sitzreihe mit den beiden ausklappbaren Notsitzen erfordert beim Einsteigen ziemliche Gelenkigkeit.



Die weit öffnenden Schiebetüren machen das Ein- bzw. Aussteigen auch in engen Parklücken möglich.

Kofferraum-Volumen*

Note: 1,9

- + Der Kofferraum ist mit 410 l für die Klasse sehr groß (gemessen bis zur Fensterunterkante mit fünf Sitzplätzen). Klappt man die Sitze der zweiten Reihe nach vorne, entsteht ein Stauraum von 835 l Volumen. Durch das zweckmäßige Format lassen sich auch sperrige Gegenstände gut verstauen. Unter der Bodenplatte gibt es noch ein kleines, 10 l fassendes Staufach.
- Bei aufgestellten Notsitzen im Kofferraum bleibt kaum noch Platz für Gepäck übrig (105 l).

Kofferraum-Zugänglichkeit

Note: 1,2

- + Die Kofferraumklappe lässt sich leicht öffnen, große Personen können sie noch um etwa 10 cm weiter nach oben drücken. Der niedrige Ladeboden und die große Öffnung erlauben eine sehr gute Kofferraum-Zugänglichkeit. Das Format ist praktisch.

Kofferraum-Variabilität

Note: 1,5

- + Die Notsitze im Kofferraum sind im Normalfall voll versenkt. Die beiden Rücksitze mit dem schmalen Mittelteil lassen sich in Längsrichtung verschieben, der Kofferraum wird dadurch bereits leicht vergrößert. Sie können auch vorgeklappt werden, sodass ein

durchgehend ebener Ladeboden entsteht. Alles funktioniert praktisch und mit geringem Kraftaufwand. Für kleines Einkaufsgepäck lässt sich die hintere Bodenplatte senkrecht stellen und dient dann als Barriere gegen Vorrutschen.



Mit 410 l Kofferraumvolumen bietet der Mazda 5 zwar reichlich Platz, gegenüber den Branchenführern VW Touran (475 l) und Opel Zafira (495 l Volumen) hat er jedoch das Nachsehen.

Innenraum

Note 1,9

Bedienung

Note: 1,7

- + Die wichtigsten Schalter und Hebel sind funktionell angeordnet. Das Lenkrad lässt sich durch die Längs- und Höheneinstellung optimal anpassen, Pedale und Schalthebel sind ebenfalls ergonomisch günstig angeordnet. Scheibenwischer und Fahrlicht schalten sich durch Sensoren automatisch an. Die Fensterheber werden elektrisch betätigt (mit Auf- und Abwärtsautomatik), die Außenspiegel elektrisch eingestellt. Das Radio und das optionale DVD-Navigationssystem sind nach einer gewissen Eingewöhnungszeit einfach zu bedienen. Ein Display informiert über Kraftstoffverbrauch, Außentemperatur und Reichweite. Die optionalen elektrisch öffnenden hinteren Schiebetüren lassen sich getrennt voneinander vom Fahrerplatz aus über zwei Schalter betätigen.
- Die Tasten für heizbare Heckscheibe und Umluft sind schlecht zugänglich, weil sich der Schalthebel davor befindet. Das Handschuhfach ist nur bei eingeschaltetem Außenlicht beleuchtet. Die Fensterheber funktionieren nur mit Zündung. Das Display des optionalen Navigationssystems verdunkelt sich auch, wenn man tagsüber mit Licht fährt und ist dann schlecht ablesbar.



Funktionell und solide verarbeitet überzeugt der Fahrerplatz des Mazda 5.

Raumangebot vorne*

Note: 2,0

- + Wegen der enormen Höhe und Innenbreite empfindet man das

Raumangebot als großzügig. Die Vordersitze lassen sich für Personen bis 1,90 m zurück schieben.

Raumangebot hinten*

Note: 1,4

- + Der Mazda 5 hat vier vollwertige Sitzplätze und drei Notsitze (zweite Reihe Mitte und die beiden ausklappbaren Sitze im Kofferraum). Auf den beiden Rücksitzen und dem schmalen Notsitz dazwischen haben Personen bis über 2,0 m Größe Platz.
- Die beiden Notsitze im Kofferraum sind nur für kleine Mitfahrer mit höchstens 1,75 m Körpergröße geeignet.

Komfort

Note 2,3

Federung

Note: 2,4

- + Das Fahrwerk ist ausgewogen abgestimmt, nicht zu straff und nicht zu weich. Unebenheiten werden gut geschluckt, der Aufbau liegt ruhig auf der Straße. Nur bei Beladung und großen Bodenwellen schwingt die Karosserie etwas stärker nach. Die Wankbewegung bei schnellen Richtungswechseln und die Seitenneigung in Kurven halten sich in Grenzen.

Sitze

Note: 2,2

- + Die vorderen Ledersitze sind straff gefedert und dennoch bequem. Sie sind körpergerecht konturiert und bieten guten Seitenhalt. Der Fahrersitz ist höhenstellbar, hat eine fein einstellbare Lendenwirbelstütze (leider nicht in der Höhe) und bietet so eine einwandfreie Sitzposition für viele Körpergrößen. Für den linken Fuß gibt es eine Abstützfläche. Auch auf den beiden vollwertigen Rücksitzplätzen sitzt man recht bequem, bereits ab Durchschnittsgröße jedoch mit geringer Schenkelaufgabe. Haltegriffe sind vorhanden.
- Der hintere Mittelsitz sowie die beiden Notsitze im Kofferraum sind unbequem und nur für sehr schmale bzw. kleine Personen geeignet.

Innengeräusch

Note: 2,2

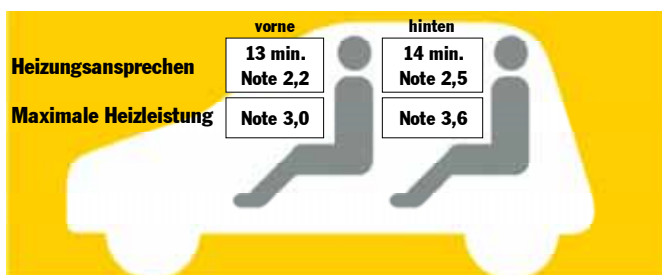
Bis 130 km/h ist der Geräuschpegel niedrig. Bei hohem Autobahntempo halten sich die Windgeräusche in Grenzen.

Heizung, Lüftung

Note: 2,4

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

- + Die Heizwirkung ist auf den vorderen Sitzen gut, schnell werden im Winter angenehme Temperaturen erreicht. Die vorderen Ledersitze sind mit einer Sitzheizung ausgestattet, welche den Sitz aber nur langsam und punktuell erwärmt. Auch hinten arbeitet die Heizung gut. Eine Klimaautomatik ist bei diesem Modell Serie.
- Die Luftmenge oben/unten lässt sich nur grob regeln. Die hintersten Seitenfenster können nicht geöffnet werden.



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

Motor/Antrieb

Note 2,0

Fahrleistungen*

Note: 1,4

- + Der durchzugsstarke 2,0 Liter Common-Rail-Turbodiesel sorgt für sehr gute Fahrleistungen. Überholvorgänge lassen sich in kurzer Zeit realisieren.

Laufkultur

Note: 2,0

- + Der Dieselmotor läuft vibrationsarm und kultiviert.

Schaltung

Note: 3,0

Die Vorwärtsgänge lassen sich zufriedenstellend schalten. Schnelles Schalten in den Rückwärtsgang verläuft oft geräuschvoll.

Getriebeabstufung

Note: 2,0

- + Die Abstufungen des Sechsgang-Getriebes passen gut zur Leistungscharakteristik des Motors.

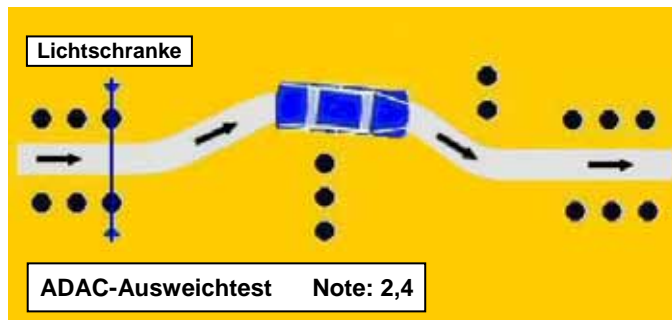
Fahreigenschaften

Note 2,1

Fahrstabilität

Note: 2,3

- + Der Geradeauslauf ist selbst bei schneller Autobahnfahrt gut. Auf weniger griffigem Untergrund sorgt die elektronische Traktionskontrolle dafür, dass die Antriebsräder nicht so schnell durchdrehen. ADAC-Ausweichtest: Dank der geänderten Fahrwerksgeometrie beim Facelift des Mazda 5 wird die Schleuderneigung beim Ausweichen verringert. Beim ersten Ausweichen schiebt das Fahrzeug über die Vorderachse, beim anschließenden Gegenlenken bricht das Heck leicht aus. Das frühzeitig eingreifende elektronische Stabilitätsprogramm verhindert aber schlimmeres.



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: 2,3

- + In Kurven verhält sich der Wagen durch die ausgeprägte Untersteuerneigung sicher und gut beherrschbar.

Lenkung*

Note: 2,5

- Der Wendekreis ist mit 11,3 m nur Klassendurchschnitt.
- + Die Lenkung spricht gut an, ist zielgenau und vermittelt dem Fahrer guten Fahrbahnkontakt. Die Leichtgängigkeit der Lenkung spricht für eine gewisse Handlichkeit.

Bremse

Note: 1,3

- + Der Bremsweg beträgt gute 37 m (Mittelwert aus zehn Vollbremsungen, aus 100 km/h bis zum Stillstand bei halber Zuladung und mit Serienreifen). Die Bremse spricht schnell an und lässt sich fein dosieren.

Sicherheit

Note 2,5

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Note: 2,7

- + Das Fahrzeug ist mit dem elektronischem Stabilitätssystem ESP und einem Bremsassistent ausgestattet, um die aktive Fahrsicherheit zu erhöhen.
- Es sind weder Rückstrahler noch Rückleuchten vorhanden, die bei geöffneten Vordertüren warnen.

Passive Sicherheit - Insassen

Note: 2,0

- + Beim EuroNCAP-Frontcrash erzielt der Wagen hohe, beim Seitencrash die maximal möglichen Punktzahlen. Das bedeutet, er bekommt alle fünf möglichen Sterne. An den sehr stabilen, griffrechten Türgriffen lässt sich hohe Zugkraft aufbringen. So kann man nach einem Unfall verklemmte Türen leichter öffnen.
- Die Kopfstützen der Rücksitze und Notsitze sind zu kurz, reichen nur für höchstens 1,65 m große Mitfahrer aus. Auf den beiden Notsitzen liegen sie außerdem zu weit entfernt von den Köpfen, um optimal wirken zu können.

Kindersicherheit

Note: 2,6

- + Die beiden vollwertigen Rücksitze sind für Kindersitze und Babyschalen gut geeignet. Durch die festen Gurtschlösser gestaltet sich das Befestigen einfach. Wahlweise kann auch Isofix ver-

wendet werden.

- Der zu schmale Rücksitz in der Mitte ist für Kindersitze nicht geeignet, und auch auf den Notsitzen im Kofferraum lassen sich Kindersitze nur schlecht befestigen. Der rechte Frontairbag ist nicht abschaltbar, somit dürfen auf dem Beifahrersitz keine rückwärtsgerichteten Babyschalen mitgenommen werden.

Fußgängerschutz

Note: 3,0

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

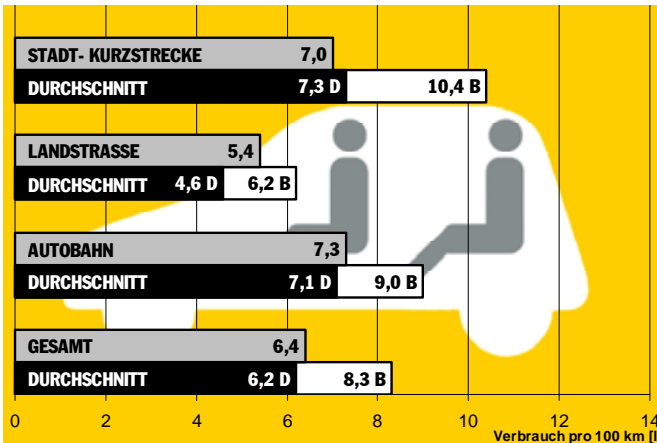
Verbrauch/Umwelt

Note 2,5

Verbrauch*

Note: 3,5

Der Dieselmotor konsumiert innerorts akzeptable 7,0 l außerorts 5,4 l und auf der Autobahn 7,3 l auf 100 km. Der Durchschnittsverbrauch liegt bei 6,4 l/100 km.



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

Abgas

Note: 1,4

- + Die Schadstoffanteile im Abgas sind gering. Der wartungsfreie Partikelfilter verhindert fast vollständig, dass gesundheitsgefährdende Rußteilchen in die Umwelt gelangen.

Wirtschaftlichkeit*

Note 4,3

Betriebskosten

Note: 2,0

- + Was den Verbrauch angeht, kann sich der Mazda unter Dieseln nur im schlechten Mittelfeld platzieren. Bei den Kosten hingegen erhält er wegen der nicht ganz so teuren Spritpreise sowie dem gegenüber Benzinern insgesamt geringerem Verbrauchsniveau noch eine gute Note.

Werkstatt- und Reifenkosten

Note: 3,7

Alle 20.000 Kilometer oder alle 12 Monate ist eine Inspektion fällig. Der 2 Liter Diesel besitzt einen Zahnriemen, der spätestens nach 120.000 km gewechselt werden muss.

- + Laut Hersteller wird in dieses Fahrzeug eine qualitativ hochwertige Auspuffanlage verbaut. Auch der Partikelfilter soll wartungsfrei und auf Lebensdauer ausgelegt sein. Mazda gewährt generell eine dreijährige Herstellergarantie bis maximal 100.000 km.
- Der jährliche Service bedeutet vor allem für den Normal- oder Wenigfahrer häufigere Werkstattaufenthalte.

Wertstabilität

Note: 2,6

Dem modernen Kompakt-Van von Mazda, noch dazu mit moderner Dieseltechnologie und umweltfreundlichem Rußpartikelfilter, kann im Klassenvergleich ein beständiger Restwertverlauf prognostiziert werden.

Kosten für Neuanschaffung

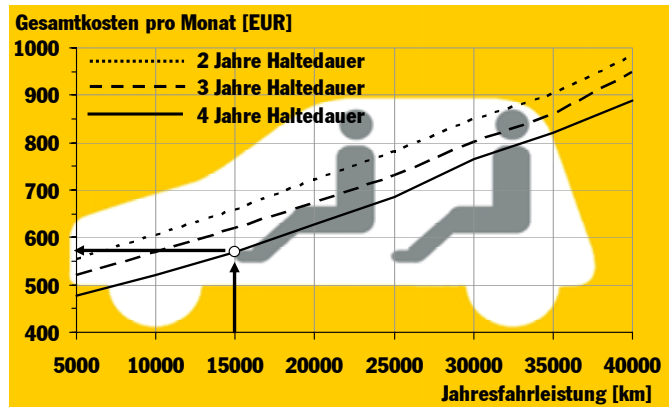
Note: 5,3

- Nicht gerade familienfreundlich ist dagegen sein Preis: Knapp 28.000 Euro sind klassenbezogen relativ hoch, wenngleich es sich bei dem von uns getesteten Modell um die gut ausgestattete TOP-Version handelt.

Fixkosten

Note: 5,5

- Neben der ohnehin höheren Kraftfahrzeugsteuer für den Diesel, fordert der Mazda auch bei den Ausgaben für die Versicherung, die den Großteil der fixen Kosten beträgt, einen tiefen Griff in den Geldbeutel seines Besitzers. Der Grund sind die ungünstig hohen Typklasseneinstufungen, vor allem in der Vollkasko.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Autokosten (Beispiel: 569 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

Die Motorvarianten

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.8	2.0	2.0 CD DPF	2.0 CD DPF
Aufbau/Türen	GR/5	GR/5	GR/5	GR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1798	4/1999	4/1998	4/1998
Leistung [kW(PS)]	85(115)	107(145)	81(110)	105(143)
Max.Drehmoment [Nm]bei U/min	165/4000	185/4000	310/2000	360/2000
0-100 km/h[s]	11,3	10,2	13,9	11,0
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	182	194	177	196
Verbrauch pro 100 km [l]	8,4S	8,5S	6,3D	6,4D
Versicherungsklassen KH/VK/TK	14/21/19	14/19/19	17/19/23	18/23/23
Steuer pro Jahr[Euro]	121	135	308	308
Monatliche Gesamt-Kosten[Euro]	505	545	497	535
Grundpreis[Euro]	20.200	22.900	22.500	24.900

Aufbau:

- ST = Stufenheck
- SR = Schrägheck
- CP = Coupe
- CA = Cabriolet
- RO = Roadster
- KB = Kombi
- KT = Kleintransporter
- TR = Transporter
- GR = Großraumlimousine
- BU = Bus

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	1998 ccm
Leistung	105 kW (143 PS)
bei	3500 U/min
Maximales Drehmoment	360 Nm
bei	2000 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	205/50R17V
Reifengröße (Testwagen)	205/50R17V
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,3 m/11,25 m
Höchstgeschwindigkeit	196 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	11,0 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3. Gang)	6,0 s
Bremsweg aus 100 km/h	36,5 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	6,4 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	7,0/5,4/7,3 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test	162 g/km/ 170 g/km
Innengeräusch 130 km/h	69 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4505 mm/1755 mm/1615 mm
Leergewicht/Zuladung	1670 kg/580 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	410 l/835 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	600 kg/1400 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	60 l
Reichweite	935 km
Allgemeine Garantie	3 Jahre / 100.000 km
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte *kursiv*

Kosten

Monatliche Betriebskosten	115 Euro
Monatliche Werkstattkosten	53 Euro
Monatliche Fixkosten	105 Euro
Monatlicher Wertverlust	296 Euro
Monatliche Gesamtkosten	569 Euro
(vierjährige Haltung, 15000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/23/23
Grundpreis	27.900 Euro

Ausstattung

Technik

Automatikgetriebe (nur für Benzinler)	nicht erhältlich
Bremsassistent	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Parkhilfe, elektronisch (Rückfahrkamera)	im Navi-Paket*
Regensensor (und Lichtsensor)	Serie
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Rußpartikelfilter	Serie
Tempomat	Serie
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	Serie

Innen

abgedunkelte Scheiben hinten	Serie
Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Audioanlage (mit 6-CD-Wechsler)	Serie
Fahrsitz, höhen-einstellbar	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Isofix-Kindersicherungssystem	Serie
Klimaautomatik	Serie
Lenkrad, höhen-/längseinstellbar	Serie
Navigationssystem	2470 Euro*
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie
Sitze, vorn, beheizbar	Serie

Außen

Außenspiegel, elektrisch einstell-/beheizbar	Serie
Schiebe-Hubdach	790 Euro*
Schiebetür links (+ rechts, elektrisch)	770 Euro*

*im Testwagen vorhanden

Testzeugnis

Technik/Umwelt(Testergebnis)2,2

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