

Audi A3 1.9 TDI Ambition (DPF)

Dreitürige Schräghecklimousine der unteren Mittelklasse (77 kW / 105 PS)

ADAC Testergebnis

Note 2,1

Der Audi A3 mit dem sparsamen 1,9-Liter-Dieselmotor ist ein solides Alltagsfahrzeug, qualitativ auf höchstem Niveau, aber auch entsprechend teuer. Selbst die 105 PS reichen aus, den Wagen gut zu beschleunigen. Auch aus niedrigen Drehzahlen zieht der Motor gut durch, läuft allerdings nicht besonders ruhig und dröhnt schon mal ein wenig. Große Drehzahlsprünge wegen des 5-Gang-Getriebes sorgen dafür, dass man die Gänge ziemlich ausdrehen muss, wenn stärker beschleunigt werden soll - sechs Gänge wären sicher besser. Fazit: ein vollwertiges Auto, mit dem man sparsam und komfortabel reisen kann und in dem man auch sicher aufgehoben ist. **Karosserievarianten:**

Fünftürer (Sportback), Cabrio. **Konkurrenten:** BMW 1er, VW Golf, Volvo C30.

- + sehr gute Verarbeitung
- + einfache Bedienung
- + vorne genug Platz
- + straffe Federung
- + bequeme, körpergerechte Sitze
- + sehr gute Straßenlage
- + niedriger Verbrauch
- + hohe aktive/passive Sicherheit
- + gute Wertstabilität
- nur fünf Gänge
- eingeschränkter Fußgängerschutz
- teuer in der Anschaffung



Karosserie/Kofferraum

Note 2,8

Verarbeitung

Note: 1,7

- + Das bekannte hohe Qualitätsniveau der Audi-Modelle ist auch beim A3 wieder zu finden. Sowohl Karosserie wie auch Innenraum sind vorzüglich verarbeitet, die zum Einsatz kommenden Materialien machen einen sehr hochwertigen Eindruck. Metallapplikationen im Alulook sorgen für ein sportliches Ambiente.
- Die lackierten Stoßfänger wie auch die schmalen Seitenleisten bieten nur wenig Schutz vor kleinen Remplern. Bei Reifenpannen steht nur ein Reparaturset zur Verfügung.

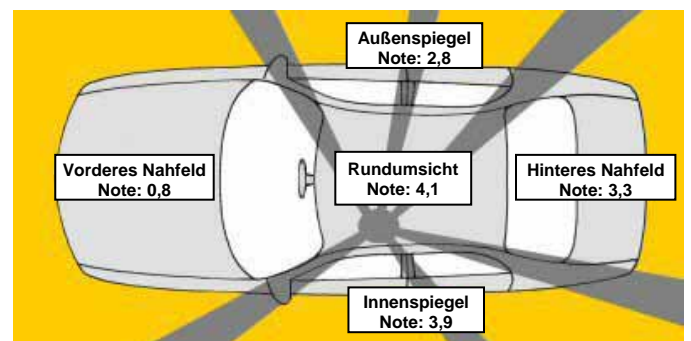


Die sehr breiten Dachsäulen schränken die Sicht nach schräg hinten erheblich ein.

Sicht

Note: 2,8

- + Xenonscheinwerfer, zusammen mit Tagfahrlicht und dynamischem Kurvenlicht sind optional erhältlich. Ebenfalls Aufpreis kosten ein automatisch abblendender Innenspiegel, kombiniert mit einem Regensensor, sowie hintere Parksensoren. Die Rücksitz-Kopfstützen lassen sich versenken und stören dann nicht mehr die Sicht.
- Das Ergebnis der ADAC-Rundumsichtmessung ist insgesamt eher schlecht. Besonders störend fallen die breiten C-Säulen auf, wobei auch die A- und B-Säulen nicht schmal sind. Im Innenspiegel ist die Sicht ebenfalls nur mäßig. Je nach Einstellung des Beifahrersitzes kann dessen Kopfstütze die Sicht des Fahrers stark ein-



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.

schränken. Beheizbare Außenspiegel kosten Aufpreis, unverstärkt für ein Auto dieser Preisklasse.

Kurvenlicht

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



Ein-/Ausstieg

Note: 3,4

Vorn ist der Zustieg passabel, die breiten Türen (Dreitürer) öffnen weit, wenn genug Platz zum Nachbarauto vorhanden ist. Man muss sich jedoch ziemlich weit nach unten fallen lassen, weil das Niveau der Sitze ziemlich tief liegt. Zum leichteren Einsteigen hinten rutschen die Vordersitze mit Vorklappen der Lehne nach vorn. Beim Aussteigen stört, dass die Sitze in dieser Position nicht fixiert sind. Man kann sich daran nicht festhalten und vorziehen. Hinzu kommt, dass die Türaufhalter eher schwächlich sind und man sich auch noch mit einer ständig wieder zuklappenden Tür herumschlagen muss, was besonders beim Aussteigen stört.

- + Die serienmäßige Zentralverriegelung lässt sich mit einer Fernbedienung (verwechselbare Tasten) steuern, die Heckklappe kann separat entriegelt werden. Nach dem Aussteigen bleiben die Scheinwerfer noch für kurze Zeit eingeschaltet und beleuchten den Weg.

Kofferraum-Volumen*

Note: 2,8

Der Kofferraum fasst durchschnittliche 320 l. Bei vorgeklappter Rücksitzlehne sind es 660 l (gemessen bis Fenster-Unterkante).



Mit 330 l Volumen ist der Kofferraum des A3 von klassenüblichem Niveau.

Kofferraum-Zugänglichkeit

Note: 2,6

- + Die Heckklappe lässt sich leicht öffnen und schließen, die Hände bleiben sauber. Das praktische Format macht den Kofferraum gut nutzbar.
- Das Gepäck muss beim Einladen über eine ziemlich hohe Bordwand gehoben werden. Bei vorgeklappter Rücksitzlehne stört eine Stufe.

Kofferraum-Variabilität

Note: 2,4

- + Die klappbare Rücksitzlehne ist serienmäßig asymmetrisch geteilt. Beim Vorklappen können die Kopfstützen eingesteckt bleiben.
- Für rutschfestes Unterbringen kleiner Utensilien fehlen Ablagen. Das Spanngitter am Boden kostet Aufpreis.

Innenraum

Note 2,0

Bedienung

Note: 1,5

- + Die Bedienung des A3 ist einfach und sinnfällig. Die präzisen Schalter sind überwiegend griffgerecht angeordnet, die großen Rundinstrumente (Tacho bis 260 km/h) optimal ablesbar. Das Leder-Sportlenkrad ist in der Höhe sowie Längsrichtung einstellbar, es beinhaltet ergonomisch besonders gelungene Bedienelemente für das Audiosystem. Auch Schalthebel und Pedalerie liegen günstig. Die elektrischen Fensterheber haben Antippsfunktion, die Schalter befinden sich aber etwas weit hinten. Die Außenspiegel sind serienmäßig elektrisch einstellbar. Gegen Aufpreis ist ein Navigationssystem mit hochauflösendem Farbdisplay erhältlich, das in der Bedienung besonders klar und leicht verständlich ist. Ein Bordcomputer mit Verbrauchsanzeige ist serienmäßig, den Tempomat gibt es gegen Aufpreis.
- Die Bedienelemente der Klimaautomatik (Aufpreis) liegen insgesamt zu weit unten; einzelne Schalter sind nicht auf Anhieb zu finden. Der beim Dreitürer weit hinten angeordnete Gurt ist schlecht zu erreichen. Hinten gibt es zu wenige Ablagemöglichkeiten.



Wie von Audi gewohnt überzeugt der Innenraum durch vorbildliche Funktionalität und herausragende Verarbeitungsqualität.

Raumangebot vorne*

Note: 1,5

- + Innenbreite und -höhe sind groß, die Sitze lassen sich für Personen bis 2,0 m Größe nach hinten schieben.

Raumangebot hinten*

Note: 3,3

- Die Kniefreiheit ist hinten für Personen bis zu einer Größe von fast 1,90 m ausreichend (Vordersitze auf 1,85 m große Personen eingestellt), die Kopfhöhe endet aber bereits bei 1,80 m Körpergröße. Die Innenbreite reicht für zwei Personen gut aus, bei drei Mitfahrern wird es sehr eng.

Komfort

Note 2,2

Federung

Note: 2,1

- + Die Feder-/Dämpfer-Abstimmung des Fahrwerks ist ausgewogen, tendiert in Richtung straff. Ruhig und ohne jedwede Klapperneigung werden die meisten Unebenheiten der Fahrbahn gut geschluckt. Dabei liegt der Wagen ruhig auf der Straße, nur kurze Stöße kommen mehr oder weniger heftig bei den Insassen an. Die Seitenneigung in Kurven ist verhältnismäßig gering, was dem Wohlbefinden der Insassen dienlich ist.

Sitze

Note: 2,2

- + Die Vordersitze sind straff gepolstert, bieten dennoch genügend Komfort. Sitzfläche und Rückenteil sind körpergerecht gestaltet und bieten festen Halt. Die vorderen Sitze haben serienmäßig eine Höheneinstellung, gegen Aufpreis ist eine elektrisch in horizontaler wie vertikaler Richtung einstellbare Lendenwirbelstütze erhältlich.

Hinten sitzt man auf den beiden äußeren Plätzen recht kommod. Es gibt vier Haltegriffe im Dachbereich.

- Der Fahrersitz ist nicht neigungseinstellbar. Hinten in der Mitte sitzt man unbequem.

Innengeräusch

Note: 2,7

- + Wind- und Motorgeräusche sind recht niedrig, auch dank niedriger Motorumdrehzahlen. Das an sich laute Nageln des Pumpe-Düse-Dieselmotors ist durch viel Isolation gut gedämpft, in gewissen Drehzahlbereichen stört aber doch ein Brummen.

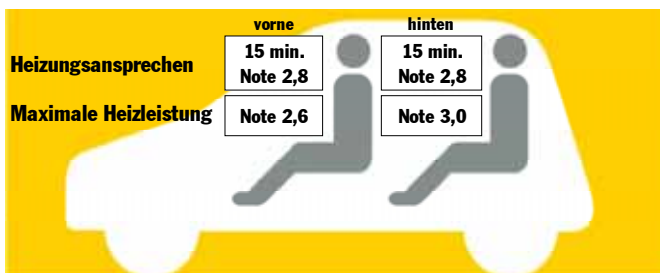
Heizung, Lüftung

Note: 2,0

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

Die Heizwirkung ist vorne recht gut, hinten geringfügig schwächer, für einen Diesel aber in Ordnung. Es dauert nicht allzu lang, bis die Luft im Innenraum angenehm erwärmt ist.

- + Die aufpreispflichtige Klimaautomatik ermöglicht die getrennte Temperaturwahl für Fahrer und Beifahrer. Im Sommer kühlt sie den Innenraum schnell auf angenehme Temperaturen herunter. Eine automatische Umluftschaltung mittels Luftgütesensor verhindert zuverlässig das Eindringen von Abgasen und anderem.
- Die hinteren Seitenfenster sind nicht zu öffnen.



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

Motor/Antrieb

Note 2,3

Fahrleistungen*

Note: 2,0

- + Der 1,9-Liter-TDI-Motor ist im A3 eine gute Wahl. Dank des hohen Drehmoments sind die Fahrleistungen recht ordentlich. Die unglückliche Getriebeauslegung erfordert für flotte Fortbewegung aber weites Ausdrehen der Gänge.

Laufkultur

Note: 3,0

Der Motor läuft überwiegend vibrationsarm und kultiviert; im unteren Drehzahlbereich jedoch etwas rau.

Schaltung

Note: 1,3

- + Die Gänge lassen sich sehr leicht und präzise schalten.

Getriebeabstufung

Note: 3,0

Die Drehzahlsprünge sind mitunter recht groß, dadurch müssen die Gänge weit ausgedreht werden, wenn schnell überholt werden soll. Besser wäre ein Sechsgang-Getriebe mit enger Abstufung.

Fahreigenschaften

Note 1,6

Fahrstabilität

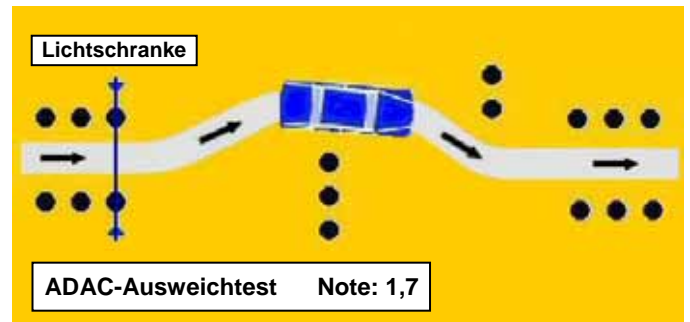
Note: 1,3

- + Der A3 mit seiner Vierlenker-Hinterachse hält auch bei Längsrillen und Fahrbahnverwerfungen gut die Spur - das Fahrgefühl ist sicher. Die Traktionskontrolle sorgt dafür, dass auch auf weniger griffiger Fahrbahn die Antriebsräder nicht so schnell durchdrehen. Gegen Aufpreis ist eine Reifendruckanzeige zu haben. ADAC-Ausweichtest: Der A3 glänzt mit sehr guter Spurtreue, das heftige Ausweichen bringt ihn kaum aus der Ruhe. In der Endphase drängt zwar leicht das Heck nach außen, von Schleudern jedoch keine Spur.

Kurvenverhalten

Note: 1,3

- + Das Eigenlenkverhalten ist leicht untersteuernd ausgelegt, für jedermann sicher. Wird die Kurve zu schnell genommen, regelt auch hier frühzeitig das ESP durch Eingreifen in Bremse und Motormanagement das Tempo herunter.



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: 2,2

Der Wendekreis liegt mit 10,9 m auf durchschnittlichem Niveau.

- + Die Lenkung spricht schnell an, ist zielgenau und vermittelt genügend Kontakt zur Fahrbahn. Sie ist auch leichtgängig, was der Handlichkeit zugute kommt. Die Übersetzung ist weder besonders direkt, noch indirekt und passt gut zu den Fahreigenschaften des Audi A3.

Bremse

Note: 1,7

- + Die Bremse spricht schnell an, leicht störend ist nur das etwas weit vorstehende Pedal. Die Dosierung ist fein. Bei Vollbremsung aus 100 km/h sind 38 m Bremsweg bis zum Stillstand erforderlich (Mittelwert aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Serienreifen).

Sicherheit

Note 2,4

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Note: 2,2

- + Ausgestattet mit ESP und dem elektronischen Bremsassistent erfüllt der Audi A3 die Mindestanforderung an aktiver Sicherheit. In den geöffneten Türen befinden sich Rückstrahler. Zu dem aufpreispflichtigen Xenonlicht ist dynamisches Kurvenlicht erhältlich.

Passive Sicherheit - Insassen

Note: 2,4

Die Kopfstützen der Außensitze hinten sind für ca. 1,60 m große Mitfahrer ausgelegt.

- + Beim EuroNCAP-Front- und Seitencrash erreicht der Wagen vier von fünf möglichen Sternen. Dabei zeigt er besonders beim Seitencrash seine Stärken. Die Kopfstützen der Vordersitze sind für Personen bis maximal 1,85 m Größe ausgelegt. Sie sind reaktiv und bieten so optimalen Schutz bei einem Heckaufprall. Die Insassen auf den beiden Vordersitzen werden daran erinnert, sich anzuschnallen.
- Für die Rücksitze gibt es weder optische noch akustische Gurt-erinnerer; in der Mitte ist die Kopfstütze viel zu kurz, eher gefährlich, weil sie am Hals anliegt. An den Klapp-Außengriffen lässt sich zu wenig Zugkraft aufbringen, um die Türen zu öffnen, wenn sie nach einem Unfall verklemmt sind.

Kindersicherheit

Note: 1,8

Isofix-Halterungen auf den Außensitzen der Rücksitzbank sowie auf dem Beifahrersitz (mit abschaltbarem Airbag) sind gegen Aufpreis erhältlich.

- + Auf den hinteren Außensitzen sowie auf dem Beifahrersitz lassen sich Kinder-Rückhaltesysteme stabil befestigen. Die Gurte sind auch für Babyschalen lang genug, die Gurtschlösser fest installiert, was das Anschnallen vereinfacht.
- Hinten ist seitlich nur für zwei Kindersitze genügend Platz vorhanden, die Gurtschlösser sind nicht verwechslungssicher. Für drei Kindersitze ist die Innenbreite zu knapp, wegen dem beengten Durchstieg nach hinten ist Befestigen ziemlich mühsam.

Fußgängerschutz

Note: 4,0

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

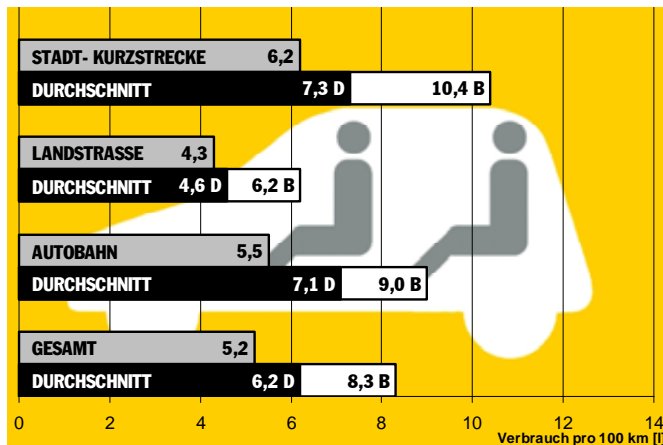
Verbrauch/Umwelt

Note 1,7

Verbrauch*

Note: 1,9

- + Der A3 1.9 TDI ist sehr sparsam. Innerorts verbraucht der Wagen 6,2 l, außerorts 4,3 l und auf der Autobahn 5,5 l Diesel auf 100 km. Im Durchschnitt ergibt sich ein Verbrauch von 5,2 l/100 km.



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

Abgas

Note: 1,6

- + Die Anteile an Schadstoffen im Abgas sind sehr niedrig. Der serienmäßige Rußfilter reduziert den Ausstoß schädlicher Dieselpartikel auf ein Minimum.

Wirtschaftlichkeit*

Note 2,9

Betriebskosten

Note: 1,0

- + Die Formel zum Sparen: Der günstige Kraftstoffverbrauch ergibt niedrige Betriebskosten.

Werkstatt- und Reifenkosten

Note: 3,6

- Der Audi besitzt eine fahrabhängige Serviceanzeige. Alle 29.000 Kilometer oder spätestens alle zwei Jahre ist laut Audi dabei im Schnitt ein "Longlife-Service" fällig. Der 1,9-Liter-Dieselmotor besitzt einen Zahnriemen, der alle 120.000 km oder spätestens nach 8 Jahren ersetzt werden muss. Der Partikelfilter ist gemäß Hersteller dagegen wartungsfrei und auf Lebensdauer ausgelegt.
- + Die langen Inspektionsabstände versprechen weniger Werkstatt-

aufenthalte. Nach Angaben des Herstellers werden ausschließlich langlebige Wartungs- und Verschleißteile verbaut. Seit Januar 2005 gewährt auch Audi eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

- Der Longlife-Service ist nur bei Verwendung eines speziellen, sehr teuren Motoröls möglich. Aufgrund der üppigen Seriengröße befinden sich die Ausgaben für den Reifenersatz im erhöhten Bereich. Die Werkstatt-Stundenpreise sind hoch und verhindern eine bessere Benotung.

Wertstabilität

Note: 2,4

- + Der Audi A3 ist wertbeständig, vor allem, wenn mit moderner Dieselmotor und aktueller Abgastechne ausgerüstet. Allerdings steht das Facelift vor der Tür, das erhöht den Wertverlust ein wenig.

Kosten für Neuanschaffung

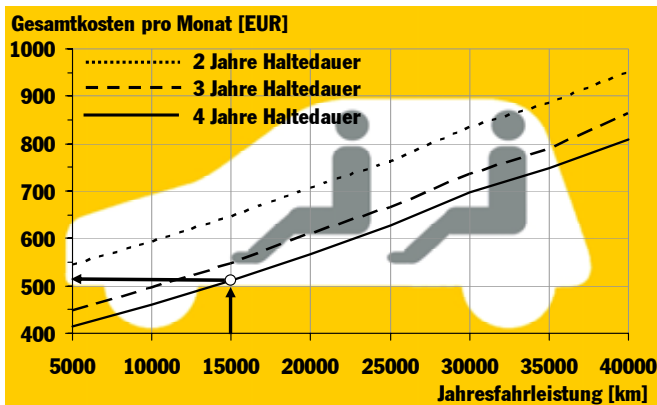
Note: 4,4

Gerade günstig ist er nicht, 25.000 Euro Grundpreis sind eine Menge Geld und mit ein paar Extras liegt er schnell über 30.000 Euro, für diese Fahrzeugklasse zu teuer.

Fixkosten

Note: 4,0

Den niedrigeren Betriebskosten stehen beim Diesel höhere fixe Ausgaben für die Steuer gegenüber. Bei den Typklasseneinstufungen in der Versicherung leistet sich der Audi keine größeren Ausrukscher und bleibt deshalb gerade noch auf akzeptablem Niveau.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Autokosten (Beispiel: 510 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

Die Motorvarianten

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.6	1.4 TFSI	1.8 TFSI	2.0 TFSI	3.2	1.9 TDI	2.0 TDI	2.0 TDI
Aufbau/Türen	SR/3	SR/3	SR/3	SR/3	SR/3	SR/3	SR/3	SR/3
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1595	4/1390	4/1798	4/1984	6/3189	4/1896	4/1968	4/1968
Leistung [kW(PS)]	75(102)	92(125)	118(160)	147(200)	184(250)	77(105)	103(140)	125(170)
Max.Drehmoment [Nm]bei U/min	148/3800	200/1500	250/1500	280/1800	320/2500	250/1900	320/1750	350/1750
0-100 km/h[s]	11,9	9,6	8,0	7,1	6,5	11,4	9,5	8,2
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	185	203	220	236	250	187	207	222
Verbrauch pro 100 km [l]	7,5S	k.A.	7,7S	8,2SP	10,9SP	5,2D	5,8D	6,1D
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/16/16	16/16/16	15/18/18	16/19/23	16/22/23	17/17/21	18/19/21	18/21/24
Steuer pro Jahr[Euro]	108	94	121	135	216	293	308	308
Monatliche Gesamt-Kosten[Euro]	490	484	546	612	800	482	513	543
Grundpreis[Euro]	19.950	21.350	23.850	26.300	33.000	22.800	24.350	25.800

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-Haftpflicht
VK = Vollkasko
TK = Teilkasko

Kraftstoff:

N = Normalbenzin
S = Superbenzin
SP = SuperPlus
D = Diesel

Daten und Messwerte

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro4
Hubraum	1896 ccm
Leistung	77 kW (105 PS)
bei	4000 U/min
Maximales Drehmoment	250 Nm
bei	1900 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	225/45R17H
Reifengröße (Testwagen)	225/45ZR17W
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	10,95 m/10,9 m
Höchstgeschwindigkeit	187 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	11,4 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3. Gang)	7,2 s
Bremsweg aus 100 km/h	38 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	5,2 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	6,2/4,3/5,5 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test	129 g/km/ 136 g/km
Innengeräusch 130 km/h	69 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4214 mm/1765 mm/1421 mm
Leergewicht/Zuladung	1380 kg/475 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	320 l/660 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	680 kg/1400 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	55 l
Reichweite	1055 km
Allgemeine Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte *kursiv*

Kosten

Monatliche Betriebskosten	114 Euro
Monatliche Werkstattkosten	52 Euro
Monatliche Fixkosten	86 Euro
Monatlicher Wertverlust	258 Euro
Monatliche Gesamtkosten	510 Euro
(vierjährige Haltung, 15000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/17/21
Grundpreis	24.600 Euro

Ausstattung

Technik

Antriebsschlupf-Regelung	Serie
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Bremsassistent	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht (nur mit Xenon)	350 Euro
Parkhilfe, elektronisch	350 Euro°
Reifendruckkontrolle	50 Euro°
Reserverad, vollwertig	ohne Aufpreis
Rußpartikelfilter	Serie
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	245 Euro°
Xenonlicht	870 Euro°

Innen

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/350 Euro
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Audioanlage	ab 578 Euro°
Fahrsitz, höhen-/neigungseinstellbar	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Isofix-Kindersicherungssystem (nur hinten)	Serie
Klimaanlage	nicht erhältlich
Klimaautomatik	1425 Euro°
Lenkrad, höhen-/längseinstellbar	Serie
Navigationssystem	1630 Euro°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie
Skisack/Durchladeluke	230 Euro

Außen

Außenspiegel, elektrisch einstell-/beheizbar	Serie/125 Euro°
Lackierung Metallic	615 Euro°
Schiebe-Hubdach	800 Euro

°im Testwagen vorhanden

Testzeugnis

Technik/Umwelt(Testergebnis)2,1

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

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 Mai 2008