

Fiat Bravo 1.4 T-Jet 16V Dynamic

Fünftürige Schräghecklimousine der unteren Mittelklasse (88 kW / 120 PS)

ADAC Testergebnis

Note 2,4

Der neue Stilo heißt wieder Bravo, so wie das Modell davor. Sieht nun wesentlich chicer aus, ähnlich dem Grande Punto, mit allerdings dem Nachteil schlechter Rundumsicht. Es gibt ihn ausschließlich mit fünf Türen. Fiat folgt jetzt auch dem Trend: kleiner Hubraum, große Leistung - das überzeugt beim neuen Bravo. Mit nur 1,4 l-Hubraum zieht der Turbomotor kräftig an, lässt bis zur Höchstgeschwindigkeit von fast 200 km/h nicht locker, läuft dabei angenehm kultiviert. Dazu liegt der Verbrauch noch im Rahmen, wenn der Motor nicht zu stark gefordert wird. Das Sechsganggetriebe ist perfekt abgestuft, die Schaltwege sind nur etwas lang und ganz hakelfrei ist die Schaltung auch nicht. Eine Automatik gibt's nicht. Fazit: Gefällt durch seine schöne Optik und den angenehmen Motor - das erleichtert einem über die kleinen Unzulänglichkeiten hinweg zu sehen. Besonders günstig ist der Bravo nicht, jedoch gut ausgestattet: 19.100 €.

Karosserievarianten: keine. **Konkurrenten:** Alfa 147, Audi A3, BMW 1er, Citroen C4, Ford Focus, Mazda 3, Opel Astra, Peugeot 307, Renault Mégane, Seat Leon, Toyota Auris, VW Golf.

- + hübsches Design
- + viel Serienausstattung
- + vorn viel Platz, bequeme Sitze
- + kräftiger, laufruhiger Motor
- + gut abgestuftes Getriebe
- + 5 Sterne beim Crashtest

- nach hinten schlechte Sicht
- hohe Kofferraum-Ladekante
- hinten recht wenig Kniefreiheit
- gefühllose Lenkung



Karosserie/Kofferraum

Note 2,8

Verarbeitung

Note: 3,0

Verarbeitung und Finish der Karosserie machen einen überwiegend guten Eindruck, Spaltbreiten sind gering und schmal, Türen öffnen und schließen leicht. Nur die Ecken der Heckklappe sind schlampig umgebördelt und das Plastik an der Innenseite sieht auch ziemlich minderwertig aus. Ganz anders das Interieur: Da ist die Qualitätsanmutung gut, haben die Kunststoffe angenehme Haptik, wirkt es mit seinen Applikationen in Carbon-Look und



Die breiten C-Säulen beeinträchtigen die Sicht nach schräg hinten sehr.

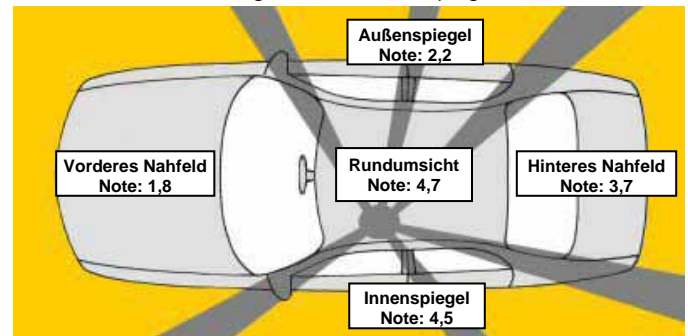
verchromten Einfassungen extravagant. Die auch optisch ansprechenden Sitze sind sauber genäht.

- Die Karosseriefanken haben keinen Schutz vor Beschädigungen durch dagegen schlagende Autotüren. Dadurch sind teure Reparaturen vorprogrammiert. Der Tankverschluss ist nicht in die zentrale Türverriegelung mit einbezogen, man braucht zum Öffnen den Zündschlüssel. Auswechseln der elektrischen Sicherungen ist umständlich und bei Dunkelheit kaum durchführbar.

Sicht

Note: 2,8

- + Die nach vorn abfallende Front sorgt für gute Sicht, allerdings sieht man nicht wo sie anfängt. In den Außenspiegeln ist die Sicht ein-



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.

wandfrei. Die Nebelscheinwerfer fungieren auch als Abbiegelicht, nur ungünstig, dass die breiten Frontscheibenpfosten so viel vom Lichtkegel abdecken. Gegen Aufpreis bleiben die Scheinwerfer nach dem Aussteigen noch ein Weilchen an und beleuchten den Weg.

- Bereits die B-Säulen sind ziemlich breit und sichtbehindernd. Katastrophal ist die Sicht nach hinten: die überproportionierten C-Säulen verdecken viel und der Heckabschluss ist sehr hoch. So kann man beim Abbiegen leicht mal einen Fußgänger oder Radfahrer übersehen. Und rückwärts Einparken wird zum Glücksspiel. Die optional erhältlichen Einparksensoren sind somit schon ein Muss. Die gegen weiteren Aufpreis erhältlichen Einparksensoren vorn kann man sich schenken, denn die funktionieren erst, wenn man wieder rückwärts fährt.

Ein-/Ausstieg

Note: 2,8

- + Vorne steigt man bequem ein und aus, die Türen sind groß und öffnen weit, die Sitze haben eine angenehme Höhe. Mit der Fernbedienung für die Zentralverriegelung lassen sich auch die Fenster öffnen und schließen. Die Türaufhalter sind ausreichend kräftig.
- Hinten ist der Zustieg beengt, weil der Abstand zwischen Vorderlehne und Rücksitzbank knapp ist. Erreichen des Sitzplatzes in der Mitte erfordert noch höherer Gelenkigkeit. Die drei Tasten der Fernbedienung kann man zu leicht verwechseln.

Kofferraum-Volumen*

Note: 2,5

335 l fasst der Kofferraum, das liegt im durchschnittlichen Rahmen. Bei umgeklapptem Rücksitz sind es 795 l (gemessen bis zur Fenster-Unterkante). Unter dem Boden finden sich zudem noch 35 l Stauraum für Bordwerkzeug etc., außer es wurde beim Kauf ein Notrad oder vollwertiges Reserverad mitbestellt.



Mit 335 l Volumen ist der Kofferraum des Bravo zwar nicht besonders groß, übertrifft aber seinen Vorgänger Stilo um 40 l.

Kofferraum-Zugänglichkeit

Note: 3,6

- + Die Heckklappe lässt sich nun auch von hinten ohne Schlüssel öffnen, das kann man durch Drücken des Fiat-Emblems. Sie öffnet weit genug und gibt dann eine große Öffnung frei, beim Schließen bleiben die Finger sauber. Das Format des Kofferraums ist zweckmäßig.
- Zum Anheben der Heckklappe fehlt ein Griff und die Plastikmulde zum Schließen ist scharfkantig. Das Gepäck muss beim Einladen über eine hohe Bordwand gehievt werden.

Kofferraum-Variabilität

Note: 3,1

- + Die klappbare Rücksitzbank ist asymmetrisch geteilt.
- Zum Vorklappen der Rücksitzbank müssen die Vordersitze nach vorne geschoben, sonst reicht der Platz nicht. Außerdem ist es erforderlich, die Kopfstützen nach unten zu drücken. Beim Zurückklappen ist es fummelig, die Gurtschlösser wieder in die richtige Position zu bringen. Für kleines Einkaufsgepäck fehlen Ablagen.

Innenraum

Note 2,3

Bedienung

Note: 2,5

- + Die zum Fahren wichtigen Hebel und Schalter sind meist funktionell und gut erreichbar: Lenksäulen-, Schalthebel, elektrische Außenspiegeleinsteller und Fensterheber. Beim Anfahren an der Steigung ist der "Hillholder" sehr nützlich. Das Lenkrad lässt sich problemlos in Höhe und Reichweite optimal einstellen. Kontroll- und Warneinrichtungen informieren über alles Wichtige, der Tripcomputer zeigt u.a. Momentan- und Durchschnittsverbräuche an. Die Instrumente liegen gut im Blickfeld, die Gläser spiegeln nur etwas. Das serienmäßige Radio kann auch mittels Tasten auf dem Lenkrad eingestellt werden. Das Handschuhfach ist groß (besonders tief). Vorn gibt es Leseleuchten.
- Zum Auskuppeln muss man das Bein übertrieben weit strecken. Die Fenster sind nur mit Zündung funktionstüchtig. Vorn stört beim Angurten der Ablagekasten zwischen den Sitzen, hinten ist dies mühsam, weil die Schlösser verdreht und nachgiebig sind. Die Drucktasten in der Mittelkonsole sind schlecht auszumachen (weiß auf grauem Untergrund). Die Druckknöpfe für Nebelscheinwerfer und Rücklichter sucht man im Bereich des Abblendlichts, da wo sie hingehören vergebens, findet sie dann endlich rechts neben dem Radio. Die Einsteller für die Klimaanlage liegen sehr weit unten.



Der Fahrerplatz weiß durch die moderne Gestaltung zu gefallen, die Funktionalität kann jedoch nicht immer überzeugen.

Raumangebot vorne*

Note: 1,6

- + Vorne sitzt man geräumig, Innenhöhe und -breite sind groß. Der Fahrersitz lässt sich selbst noch für Personen bis ca. 1,95 m Größe genügend zurück schieben.



Auf den hinteren Außenplätzen haben Personen bis 1,85 m Größe ausreichend Platz. Der mittlere Sitzplatz dagegen ist zu schmal und für längere Fahrten kaum geeignet.

Raumangebot hinten*

Note: 3,0

Der Platz hinten ist durchschnittlich. Kopf- und Kniefreiheit reichen für knapp 1,85 m große Mitfahrer (Vordersitz für ca. 1,85 m große Personen eingestellt). Die Innenbreite ist zwar verhältnismäßig groß, für drei Personen jedoch zu gering.

Komfort

Note 2,5

Federung

Note: 2,4

- + Die Federung und Dämpfung des Fahrwerks sind recht gut abgestimmt, tendieren in Richtung straff. Meist werden die Unebenheiten ausreichend geschluckt, kurze Erhebungen regen die Karosserie jedoch zum Stoßen an. Insgesamt liegt der Wagen recht ruhig auf der Straße, selbst wenn das Tempo höher ist. Die Seitenneigung in Kurven hält sich in akzeptablen Grenzen.

Sitze

Note: 2,4

- + Die großen Vordersitze sind straff gefedert, bieten aber guten Komfort. Sie sorgen für viel Körperunterstützung, auch der Seitenhalt in Kurven kommt Dank hoher Wangen nicht zu kurz. In den Lehnen befinden sich einstellbare Einwege-Lordosenstützen. Die Höheneinstellung der Vordersitze hat einen weiten Bereich, so können auch sehr große Personen angenehm tief sitzen.
- Hinten sitzt man auf den beiden äußeren Plätzen und besonders auf dem Mittelsitz nicht ganz so gut, denn die Lehne bietet etwas wenig Halt. Vor allem aber stützen sie erwachsenen Mitfahrern viel zu wenig die Oberschenkel, weil der Sitzabstand zum Fußboden nicht groß genug ist.

Innengeräusch

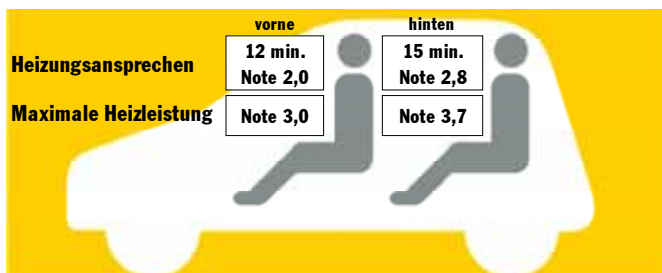
Note: 2,2

- + Das Fahrgeräusch ist bis zu höheren Geschwindigkeiten recht niedrig, die Klangfarbe des Motors angenehm. Auch die Windgeräusche sind nie hoch.

Heizung, Lüftung

Note: 2,6

- (Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer) Im vorderen Sitzbereich ist die Heizwirkung passabel und es dauert nicht lange, bis angenehme Temperaturen vorherrschen. Die Hinterbänke müssen länger zittern, bis sie angenehme Wärme umschmeichelt.
- + Die serienmäßige Klimaautomatik sorgt bei Sommerwetter schnell für kühle und zugarme Luft. Ein Pollenfilter, über den sich Allergiker freuen dürften, ist Serie.
- Die Luftmenge oben-unten lässt sich nur grob einstellen.



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

Motor/Antrieb

Note 1,9

Fahrleistungen*

Note: 1,9

- + Der Motor hängt gut am Gas, beschleunigt das nicht gerade leichte Fahrzeug vom Stand weg kräftig. Auch bei höherem Tempo ist meist noch genügend Beschleunigungspotenzial vorhanden. Oft geht das auch ohne zurück zu Schalten.

Laufkultur

Note: 2,0

- + Der Motor läuft in jedem Drehzahlbereich vibrationsarm und kultiviert, in jedem Drehzahlbereich frei von lästigen Dröhnfrequenzen.

Schaltung

Note: 3,0

Die Schaltwege sind zwar nicht gerade kurz, wenn man dem Getriebe genügend Zeit lässt, lassen sich die Gänge aber leicht wechseln. Erst beim schnellen Schalten stört das leichte Haken. Ebenfalls etwas hakend aber doch geräuschlos lässt sich auch der Rückwärtsgang einlegen.

Getriebeabstufung

Note: 1,0

- + Die Abstufungen des Sechsgang-Getriebes passen sehr gut zur Charakteristik des Motors. Bei jedem Tempo und jeder Drehzahl steht die optimale Übersetzung parat, um möglichst sparsam zu fahren oder das volle Temperament des Motors in Vortrieb umsetzen zu können. Trotzdem ist auch bei hohem Tempo das Drehzahlniveau nicht allzu hoch.

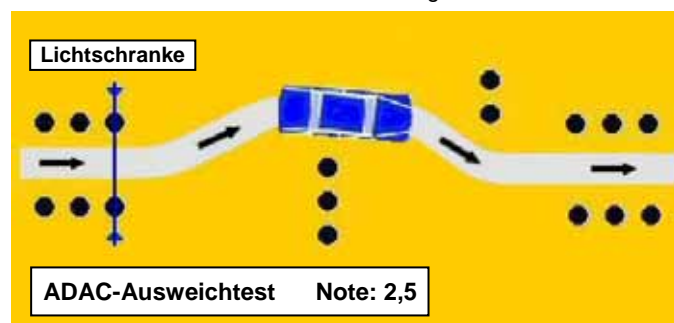
Fahreigenschaften

Note 2,6

Fahrstabilität

Note: 2,4

- Die Richtungsstabilität bei höherem Tempo ist passabel, man muss häufig etwas am Lenkrad korrigieren, was leichtes Gieren nach sich zieht. Auch ist die besonders leichtgängige Auslegung der Lenkung (selbst ohne City) einem sicheren Gefühl nicht gerade förderlich.
- + Die elektronisch gesteuerte Traktionskontrolle sorgt dafür, dass die Antriebsräder auch auf rutschiger Fahrbahn weniger durchdrehen, wenn stark beschleunigt wird. Gegen Aufpreis ist eine Reifendruck-Kontrolle erhältlich. ADAC-Ausweichtest: Das Einlenken gestaltet sich ohne Probleme, die Tendenz zum Ausbrechen beim anschließenden Gegenlenken wird durch das effektiv einsetzende ESP unterdrückt. So bleibt der Bravo weitgehend unkritisch.



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

- + Leicht untersteuernd und gutmütig werden Kurven umrundet. Bei zu schnellem Einfahren steuert auch hier das ESP durch gezieltes Abbremsen der Räder und Gaswegnahme blitzschnell entgegen, um etwaiges Ungemach abzuwenden.

Lenkung*

Note: 3,6

- + Der Kraftaufwand am Lenkrad ist beim Rangieren sehr gering. Wem sich die Lenkung trotzdem noch zu schwer drehen lässt, kann auf "City" umstellen, für ultra leichtes Lenken.
- Die Lenkung spricht bei hohem Tempo zu nervös an. Sie vermittelt dem Fahrer recht wenig Gefühl zur Fahrbahn.

Bremse

Note: 1,9

- + Die Bremse spricht schnell an und lässt sich fein dosieren. Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h sind bis zum Stillstand nur 38 m erforderlich (Mittel aus 10 Messungen, halbe Zuladung, Serienreifen). Der Bremsassistent soll helfen, das volle Potenzial der Bremsanlage besser nutzen zu können.

Sicherheit

Note 2,3

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Note: 2,4

- + Folgende Einrichtungen sind installiert, um die aktive Fahrsicherheit zu erhöhen: elektronisches Stabilitätssystem ESP und Bremsassistent. Hillholder, Nebel- und ein Abbiegelicht sind ebenfalls Serie. Rückstrahler warnen bei geöffneten Türen.

Passive Sicherheit - Insassen

Note: 1,9

- + Beim EuroNCAP-Front- und Seitencrash werden höchste Punktzahlen erreicht. Das bedeutet, der Bravo bekommt alle fünf möglichen Sterne. Für die vorderen Plätze gibt es Gurt-Erinnerer, nicht aber für die Rückbank. Die Vordersitz-Kopfstützen sind gegen

Aufpreis reaktiv, die Höhe reicht für Personen bis ca. 1,85 m Größe. Hinten sind sie niedriger, bieten dennoch auch größeren Mitfahrern genügend Schutz, da das herunter gezogene Dach Abstützfunktion mit übernehmen kann. An den stabilen Türgriffen lässt sich sehr hohe Zugkraft aufbringen. So kann man nach einem Unfall verklemmte Türen öffnen.

- Vorne stehen die harten, in Kopfhöhe befindlichen Gurtumlenksbeschlagsknubbel zu weit vor. Hinten liegen die Gurte am Hals der Mitfahrer an.

Kindersicherheit **Note: 2,7**

Der rechte Front-Airbag lässt sich auf komplizierte Art per Bordcomputer deaktivieren. Wem das gelingt, der darf auf dem Beifahrersitz auch rückwärts gerichtete Kindersitze montieren.

- + Auf den Außenplätzen der Rückbank lassen sich Kindersitze mit den vorhandenen Gurten oder auch mittels Isofix unkompliziert und stabil befestigen.
- Für Babyschalen sind hinten die Gurte zu kurz.

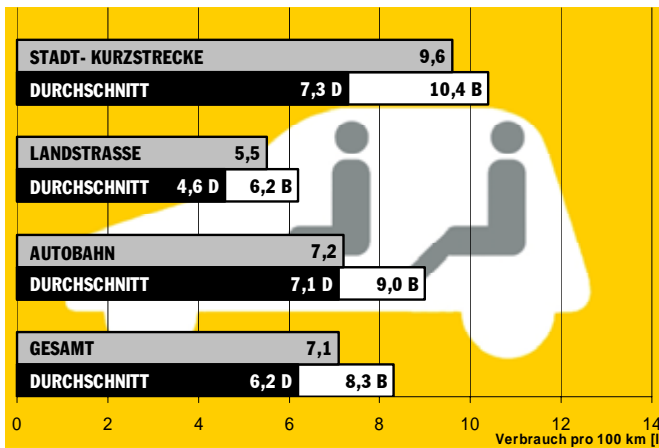
Fußgängerschutz **Note: 3,0**

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

Verbrauch/Umwelt **Note 2,1**

Verbrauch* **Note: 3,2**

Der Verbrauch beträgt im Mittel 7,1 l Super auf 100 km. Im einzelnen: Innerorts 9,6 l, außerorts 5,5 l und auf der Autobahn 7,2 Liter.



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

Abgas **Note: 1,0**

- + Die Schadstoffanteile im Abgas sind sehr gering.

Wirtschaftlichkeit* **Note 2,9**

Betriebskosten **Note: 3,3**

Für ein Fahrzeug dieser Größe kann der Bravo im Vergleich unter Benzinern noch passable Verbrauchswerte vorweisen. Dies verhilft ihm zu einer durchschnittlichen Benotung der Betriebskosten.

Werkstatt- und Reifenkosten **Note: 4,6**

Für die Beurteilung werden uns vom Hersteller keine Daten zur Verfügung gestellt - die Berechnung der Werkstattkosten basiert deshalb auf Erfahrungswerten.

- + Fiat gewährt eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

Wertstabilität **Note: 3,7**

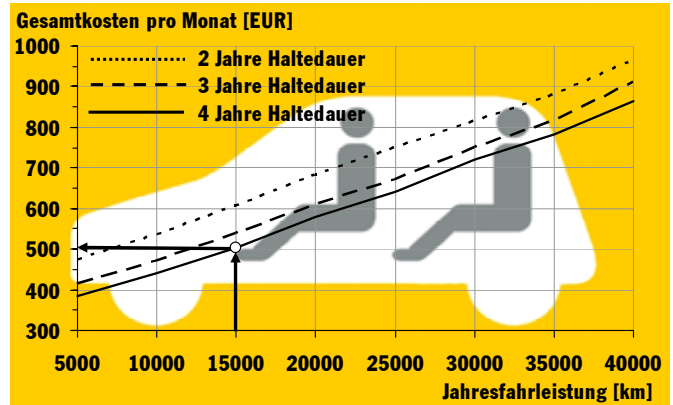
Die attraktiv gestylte Limousine mit großzügigem Raumkonzept verspricht durchaus einen stabilen Restwertverlauf.

Kosten für Neuanschaffung **Note: 3,1**

Zwar kein Schnäppchen aber noch auf akzeptablem Niveau: Die Kosten für die Neuanschaffung des Schönlings.

Fixkosten **Note: 2,2**

- + Die günstigen Typklasseneinstufungen in der Haftpflicht- sowie Vollkaskoversicherung sorgen für niedrige Versicherungsbeiträge - und eine gute Benotung der Fixkosten.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Autokosten (Beispiel: 504 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

Die Motorvarianten	in der preisgünstigsten Modellversion					
Typ	1.4 16V	1.4 T-Jet 16V	1.4 T-Jet 16V	1.6 Multijet 16V	1.6 Multijet 16V	1.9 Multijet 16V
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1368	4/1368	4/1368	4/1598	4/1598	4/1910
Leistung [kW(PS)]	66(90)	88(120)	110(150)	77(105)	88(120)	110(150)
Max.Drehmoment [Nm]bei U/min	128/4500	206/1750	230/2250	290/1500	300/1500	305/2000
0-100 km/h[s]	12,5	9,6	8,5	11,3	10,5	9,0
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	179	197	212	187	195	209
Verbrauch pro 100 km [l]	7,0S	7,1S	7,5S	5,1D	5,1D	5,8D
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/16/18	17/17/20	17/19/22	18/19/24	18/19/24	18/21/24
Steuer pro Jahr[Euro]	94	94	94	247	247	308
Monatliche Gesamt-Kosten[Euro]	468	487	541	476	498	551
Grundpreis[Euro]	16.200	17.500	20.600	19.200	21.400	22.900

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

Daten und Messwerte

4-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro4
Hubraum	1368 ccm
Leistung	88 kW (120 PS)
bei	5000 U/min
Maximales Drehmoment	206 Nm
bei	1750 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	205/55R16H
Reifengröße (Testwagen)	225/45R17W
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,3 m/11,2 m
Höchstgeschwindigkeit	197 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,6 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3. Gang)	6,0 s
Bremsweg aus 100 km/h	38 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	7,1 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	9,6/5,5/7,2 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test	156 g/km/ 161 g/km
Innengeräusch 130 km/h	69 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4336 mm/1792 mm/1498 mm
Leergewicht/Zuladung	1390 kg/380 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	335 l/795 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	500 kg/1300 kg
Dachlast	50 kg
Tankinhalt	58 l
Reichweite	815 km
Allgemeine Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	8 Jahre

ADAC-Testwerte *kursiv*

Kosten

Monatliche Betriebskosten	147 Euro
Monatliche Werkstattkosten(geschätzt)	59 Euro
Monatliche Fixkosten	69 Euro
Monatlicher Wertverlust	223 Euro
Monatliche Gesamtkosten	498 Euro
(vierjährige Haltung, 15000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/17/20
Grundpreis	19.100 Euro

Ausstattung

Technik

Antriebsschlupf-Regelung	Serie
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Bremsassistent	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Parkhilfe, elektronisch (vorn/hinten)	530 Euro°
Reifendruckkontrolle	270 Euro
Reserverad, vollwertig	80 Euro
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	680 Euro

Innen

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Audioanlage	Serie
Fahrersitz, höhen-/neigungseinstellbar	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie/300 Euro
Isofix-Kindersicherungssystem	Serie
Klimaanlage/Klimaautomatik	Serie/400 Euro
Lenkrad, höhen-/längseinstellbar	Serie
Navigationssystem (ab)	700 Euro
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie
Skisack/Durchladelupe	nicht erhältlich

Außen

Außenspiegel, beheizbar/elektrisch einstellbar	Serie
Lackierung Metallic	520 Euro°
Schiebe-Hubdach	1.150 Euro

°im Testwagen vorhanden

Testzeugnis

Technik/Umwelt(Testergebnis)2,4

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

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 Juni 2008.