

Nissan Micra 1.2 Acenta

Fünftüriger Kleinwagen mit Schrägheck (59 kW / 80 PS)

ADAC Testergebnis

Note 2,8

Der seit 2003 in Deutschland erhältliche Nissan Micra wurde nochmals überarbeitet. Das Facelift umfasst neue Scheinwerfer und einen geänderten Kühlergrill. Die vorher schon zufriedenstellende Verarbeitung und Materialqualität im Innenraum wurde nochmals gesteigert. Man kann vorne und hinten bequem ein- und aussteigen. Durch die verschiebbare und klappbare Rückbank ist der Kofferraum sehr variabel, wenngleich er auch kein Raumwunder in dieser Klasse ist. Ab der Ausstattungsvariante Acenta sind gegen Aufpreis ein elektronisches Stabilitätsprogramm und durchgehende Kopfairbags erhältlich. Der kleine 1,2-Liter-Motor mit 59 kW sorgt für passable Fahrleistungen. Er läuft im unteren Drehzahlbereich einigermaßen ruhig, bei forcierter Fahrweise wirkt er aber angestrengt. Der Verbrauch liegt noch im durchschnittlichen Rahmen. Der fünfte Gang des manuellen, hakeligen Getriebes ist etwas lang übersetzt. Somit kann man zwar Kraftstoff sparen, an Steigungen muss aber oft mit hohen Drehzahlen im vierten Gang gefahren werden. Eine Viergangautomatik gibt es gegen Aufpreis. Für den fünftürigen Micra werden 14.690 Euro fällig. Der Preis geht in Ordnung, auf das 650 Euro teure Safety-Paket (ESP und Kopfairbags) sollte man aber keinesfalls verzichten. Dann bekommt man einen schicken und sicheren Kleinwagen. **Konkurrenten:** Citroen C3, Ford Fiesta, Hyundai i10, Lancia Ypsilon, Mitsubishi Colt, Opel Corsa, Peugeot 207, Renault Clio, Seat Ibiza, Skoda Fabia, Suzuki Swift, Toyota Yaris, VW Polo.



- + gute Verarbeitung
- + große Türen
- + Rückbank schieb- u. klappbar
- + sehr bequemer Zustieg
- + recht gute Federung
- ESP nur gegen Aufpreis
- kleiner Kofferraum
- recht lautes Fahrgeräusch
- hakelige Schaltung

Karosserie/Kofferraum

Note 2,8

Verarbeitung

Note: 2,7

- + Die Verarbeitung der Karosserie hinterlässt einen weitgehend soliden Eindruck. Türen und die Heckklappe schließen leicht. Auch im Innenraum ist die Qualität der verwendeten Kunststoffe gut, die Teile sind sauber eingepasst. Alufelgen und ein elektrisch bedienbares Glasschiebedach gibt es gegen Aufpreis.
- Seitlich an der Karosserie befinden sich Stoßleisten, die jedoch zu weit unten liegen, um beim Parken vor fremden Autotüren schützen zu können. Die Stoßfänger und die Türausschnitte sind in Wagenfarbe lackiert und kratzempfindlich. Der Motorraum ist unten weitgehend offen, so dass ungehindert Straßenschmutz eindringen kann. Für Reifenpannen gibt es nur ein schmales Notrad, mit dem man mit maximal 80 km/h bis zur nächsten Werkstatt fahren darf. Um es erreichen zu können, muss der Kofferraum ausgeräumt sein.

Sicht

Note: 2,8

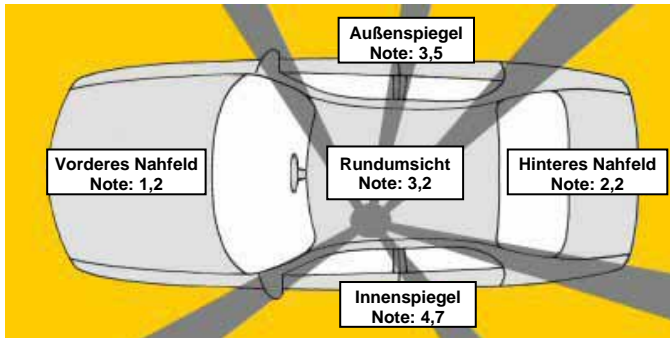
- + Die Rundumsicht ist passabel, keiner der Fensterpfosten ist besonders breit. Das gilt auch für die Übersicht nach vorn. Dafür sorgen die thronende Sitzposition des Fahrers, die abfallende



Die Sicht nach schräg hinten ist aufgrund der großen Fensterflächen und versenkbaren Kopfstützen relativ gut.

Front und die Scheinwerfer-Warzen, die das Abschätzen der Außenmaße erleichtern. Auch hinten sieht man gut heraus, die drei Minikopfstützen der Rückbank können weit nach unten geschoben werden, wenn hinten niemand mitfährt. Zusätzlich sind akustische Einparksensoren für die Heckstoßstange gegen Aufpreis erhältlich, welche das Einparken erleichtern.

- Xenonscheinwerfer sind nicht erhältlich.



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: 2,2

- + Türen und Heckklappe lassen sich per Fernbedienung ent- und verriegeln. Durch die recht hohe Karosserie mit dem runden Dach sind auch die Türen groß, was besonders vorn für verhältnismäßig bequemes Ein- und Aussteigen sorgt. Der Zustieg zu den hinteren Sitzplätzen ist für einen Kleinwagen ebenfalls akzeptabel.

Kofferraum-Volumen*

Note: 3,3

Für die Fahrzeugklasse ist das Kofferraumvolumen mit 240 Liter noch ausreichend groß, bei vorgeschobener Rückbank ist er ca. 110 l größer. Das Vorklappen der kompletten Rücksitzlehne erweitert die Kapazität zusätzlich bis auf 480 Liter (immer gemessen bis Fensterunterkante).



Mit 240l Volumen ist das Kofferabteil des Micra nur von bescheidener Größe. Die an sich intelligente Lösung der nach vorne verschiebbaren Rücksitzbank wird dadurch zunichte gemacht, dass für die hinten Sitzenden dann kein Fußraum mehr zur Verfügung steht.

Kofferraum-Zugänglichkeit

Note: 3,0

- + Die Heckklappe lässt sich leicht öffnen und gibt dann eine große Öffnung frei. Auch das Schließen gestaltet sich einfach, wobei man darauf achten muss, die Hand rechtzeitig aus der ungünstig angeordneten Griffmulde herauszuziehen.
- Die Kofferraumklappe öffnet nicht weit genug, so kann man sich leicht an den seitlichen Ecken und am nach unten abstehenden Schloss den Kopf stoßen. Die hohe Bordwand stört beim Ein- und

Ausladen des Gepäcks. Durch das Vorklappen der kompletten Rücksitzlehne entsteht eine hohe Stufe, die beim Einladen sehr hinderlich ist. Das nach oben spitz zulaufende Format des Kofferraums (bedingt durch Rücksitzlehnen- und Heckklappenschräge) ist unpraktisch.



Das Ablagefach im Beifahrersitz ist nur erreichbar, wenn dort keine Person Platz genommen hat. Sonst ist Anhalten angesagt.

Kofferraum-Variabilität

Note: 2,4

- + Die Rücksitzbank ist längs verschiebbar und hat eine asymmetrisch geteilte Lehne, die vorgeklappt werden kann.
- Für kleine Utensilien fehlen Ablagefächer.

Innenraum

Note 3,0

Bedienung

Note: 2,8

- + Wichtige Schalter sind links und rechts in Lenksäulen-Kombihebeln untergebracht. Das hochwertige CD-Radio befindet sich an übersichtlicher Stelle und ist einfach einzustellen. Auch ein Bordcomputer ist vorhanden, u. a. für Momentan- und Durchschnittsverbräuche. Tacho und Drehzahlmesser sind gut ablesbar. Das Lenkrad ist in der Neigung einstellbar, Pedale und Schalthebel sind ergonomisch einwandfrei. Angenehm: Die großen Bügelgriffe in den Türen, die Fahrer und Beifahrer leichtes Schließen ermöglichen, ohne sich zu weit herauslehnen zu müssen. Das Handschuhfach ist geräumig, ein großes Fach befindet sich unter der hochklappbaren Beifahrersitzfläche.
- Die Heizungseinsteller liegen zu weit unten. Es fehlt eine Kontrolle für das Fahrlicht. Der Einsteller für die Außenspiegel ist unbeleuchtet und zu weit vom Fahrer entfernt. Das Handschuhfach ist ebenfalls unbeleuchtet, beim Öffnen klappt der Deckel auf die Knie des Beifahrers. Die elektrischen Fensterheber vorn funktionieren nur mit Zündung, hinten muss noch von Hand gekurbelt werden.



Der Micra ist sauber verarbeitet, zeigt aber leichte Schwächen in der Funktionalität des Fahrerplatzes. Das können einige Konkurrenten besser.

Raumangebot vorne*

Der Fahrersitz lässt sich für Personen bis zu einer Größe von ca. 1,85 m zurückstellen.

Note: 2,7

- + Das Raumgefühl auf den Vordersitzen ist sehr großzügig. Dafür sorgen die große Innenraumhöhe und -breite sowie der genügende Abstand zur Frontscheibe.

Raumangebot hinten*

Note: 4,2

- Hinten sitzt man wesentlich beengter. Hier haben höchstens zwei 1,75 m große Mitfahrer ausreichend Kniefreiheit, wenn die Vordersitze zurückgeschoben sind. Auch mit der Kopffreiheit ist es nicht weit her, da man seitlichen Formschluss mit der Karosserie hat. Zu dritt wird es sehr eng.

Komfort

Note 3,1

Federung

Note: 2,7

Das weder zu straff noch zu weich abgestimmte Fahrwerk bietet auf den meisten Fahrbahnen einen passablen Federungskomfort. Kurze Fahrbahnunebenheiten ausgenommen, schluckt der Micra Unebenheiten recht gut weg; eine Stuckerneigung der Karosserie, wie sonst bei Kleinwagen oft vorhanden, tritt nicht auf. Die Seitenneigung in Kurven hält sich in Grenzen.

Sitze

Note: 3,1

Die Vordersitze sind recht nachgiebig, bieten mit den kurzen Lehnen im Lendenwirbel- und Schulterbereich wenig Unterstützung. Die Sitzposition ist für größere Personen übertrieben hoch, nur der Fahrersitz ist geringfügig in der Neigung, nicht aber in der Höhe einstellbar. Hinten ist die Lehne bequem. Wegen des geringen Abstandes zum Fußboden sitzen die Mitfahrer mit spitz nach oben ragenden Knien, fast ohne Unterstützung für die Oberschenkel. Für drei Mitfahrer befinden sich Haltegriffe im Dach.

Innengeräusch

Note: 3,8

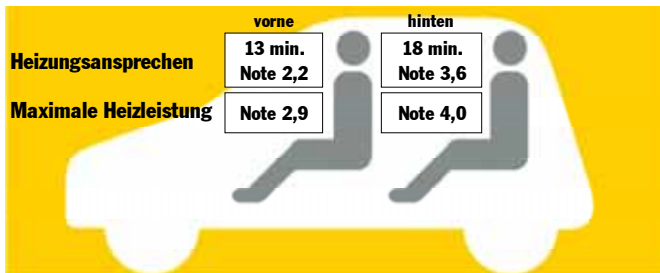
Bis 130 km/h ist der gemessene Geräuschpegel durchschnittlich. Der Motor ist akustisch stets präsent, wirkt angestrengt. Bei hohem Autobahntempo nehmen dann auch die Windgeräusche deutlich zu.

Heizung, Lüftung

Note: 3,3

(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer)
Vorn ist die Heizung ausreichend kräftig, erwärmt die Luft im Innenraum angenehm schnell. Hinten ist die Wirkung deutlich geringer. Die Luftverteilung lässt sich nur grob einstellen.

- + Die Klimaanlage ist serienmäßig, für Allergiker ist ein Pollenfilter vorhanden.



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

Motor/Antrieb

Note 3,3

Fahrleistungen*

Note: 3,2

Der kleine Motor muss sich ordentlich ins Zeug legen, um für halbwegs passable Fahrleistungen zu sorgen. Dazu braucht er dann aber auch hohe Drehzahlen.

Laufkultur

Note: 3,0

Das Vibrationsverhalten des Motors ist durchschnittlich, allzu kultiviert klingt der Motor aber nicht.

Schaltung

Note: 3,7

Die Vorwärtsgänge hakeln beim Schalten stark, besonders wenn sie schnell gewechselt werden.

Getriebeabstufung

Note: 3,5

Um Kraftstoff zu sparen, ist das Getriebe ziemlich lang ausgelegt. Der Drehzahlsprung vom vierten zum fünften Gang ist ziemlich

groß. So muss man bei kleinsten Autobahnsteigungen oder Gegenwind oft in den Vierten zurück schalten.

Fahreigenschaften

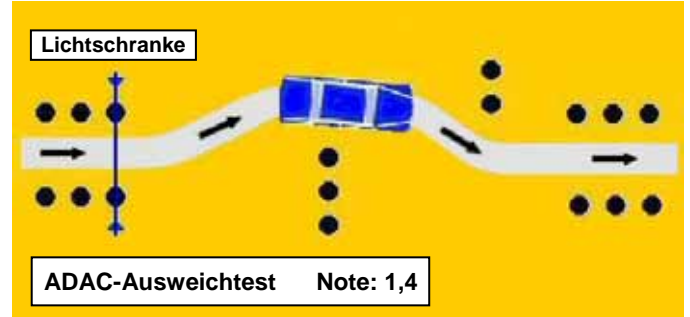
Note 2,6

Fahrstabilität

Note: 1,8

Die Richtungsstabilität ist passabel, der Fahrer hat ein recht sicheres Gefühl.

- + Bei wenig griffigem Untergrund verhindert die Traktionskontrolle das Durchdrehen der Räder. ADAC-Ausweichtest: Der Micra fährt wieselflink durch die Pylonengasse und zeigt dabei ein neutrales Fahrverhalten. Beim Gegenlenken stellt das Lenkrad aber stark zurück, was den Gesamteindruck etwas trübt. Insgesamt fährt sich der Micra mit dem aufpreispflichtigen ESP sehr sicher.



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: 3,0

- + In Kurven untersteuert der Wagen - ein Verhalten, das weniger geübten Fahrern entgegen kommt. In kritischen Situationen greift das Stabilitätsprogramm zuverlässig ein.

Lenkung*

Note: 3,1

Die Lenkung spricht recht gut an. Zielgenauigkeit und Vermittlung des Fahrbahnkontakts sind durchschnittlich. Die leichte Auslegung kommt der Handlichkeit zugute. Das Lenkrad stellt in Kurven aber sehr stark zurück. Der Wendekreis ist mit knapp 11 m nicht gerade klein.

Bremse

Note: 2,5

- + Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h sind rund 40 m bis zum Stillstand erforderlich (halbe Zuladung, Serienbereifung). Das Bremspedal ist günstig angeordnet, die Bremse spricht recht gut an und lässt sich angemessen dosieren. Der Bremsassistent soll ungeübten Fahrern dazu verhelfen, das Potenzial der Anlage besser nutzen zu können.

Sicherheit

Note 2,5

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Note: 2,7

- + Serienmäßig gibt es ABS und einen Bremsassistenten. Das elektronische Stabilitätsprogramm ESP ist gegen Aufpreis erhältlich.

Passive Sicherheit - Insassen

Note: 2,3

- + Beim EuroNCAP-Front- und Seitencrash erreicht der Wagen vier von fünf möglichen Sternen. Dabei zeigt er besonders beim Seitencrash seine Stärken. Außer den Front- und vorderen Seitenairbags gibt es gegen Aufpreis von vorn nach hinten durchgängige Kopfairbags. Die vorderen Kopfstützen sind aktiv und reichen in der Höhe für ca. 1,85 m große Personen. Hinten sind sie für die vom Platz größtmöglichen Mitfahrer hoch genug. An den stabilen, griffigeren Türgriffen lässt sich hohe Zugkraft aufbringen. So kann man nach einem Unfall verklemmte Türen leichter öffnen. Warndreieck und Verbandkasten lassen sich unter dem aufklappbaren Beifahrersitz-Polster unterbringen.
- Die Kopfstützen sind rund, so dass bei einem Heckaufprall von schräg der Kopf seitlich abrutschen kann. Für die Rücksitzplätze fehlen Gurt-Erinnerer.

Kindersicherheit

Note: 2,4

- + Der rechte Front-Airbag lässt sich deaktivieren. Dann dürfen auf dem Beifahrersitz auch rückwärts gerichtete Kindersitze befestigt werden. Auf der Rücksitzbank lassen sich auf den Außenplätzen Kindersitz-Systeme stabil unterbringen. Ein Isofix-System mit drittem Befestigungspunkt (TOP Tether) zur Verankerung von Kindersitzen ist an diesen Plätzen serienmäßig vorhanden.
- Der Mittelsitz ist aufgrund der ungünstigen Sitzkontur und Gurtanlenkpunkte nur bedingt für Kindersitze geeignet.

Fußgängerschutz

Note: 3,0

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

Verbrauch/Umwelt

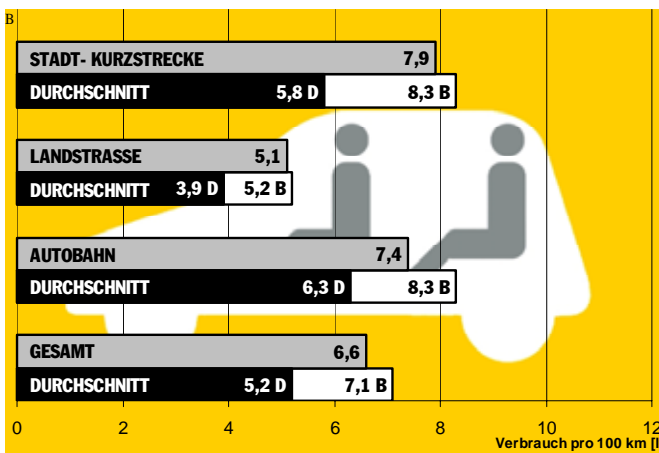
Note 2,2

Verbrauch*

Note: 3,6

Inner-, außerorts und auf der Autobahn liegt der Verbrauch mit 7,9 l, 5,1 l und 7,4 l Super auf 100 km noch im durchschnittlichen Rahmen. Der Durchschnittsverbrauch beträgt 6,6 l auf 100 km.

- Die manuelle Klimaanlage wird automatisch mit Motorstart eingeschaltet. Das kann den Kraftstoffverbrauch erhöhen.



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

Abgas

Note: 0,8

- + Die Schadstoffanteile im Abgas sind sehr gering.

Wirtschaftlichkeit*

Note 3,3

Betriebskosten

Note: 3,4

Die Ausgaben für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den hohen Aufwendungen für den Kraftstoff.

Werkstatt- und Reifenkosten

Note: 2,2

Alle 20.000 km oder alle 12 Monate ist eine Wartung fällig. Der 1,2-Liter-Benziner besitzt eine Steuerkette, die einen oftmals teuren Zahnriemenwechsel überflüssig macht.

- + Nissan spendiert dem Micra laut eigener Angabe eine langlebige Auspuffanlage und gewährt generell eine dreijährige Herstellergarantie bis maximal 100.000 Kilometer. Die Ausgaben für den Reifenersatz bewegen sich noch in einem moderaten Bereich.
- Die jährliche Wartung beschert Wenig- und Normalfahrern häufigere Werkstattaufenthalte.

Wertstabilität

Note: 5,3

- Der Micra lässt (auch wegen eines voraussichtlichen Modellwechsels, der sich noch innerhalb des vierjährigen Berechnungszeitraums vollziehen wird) nur einen mäßigen Restwertverlauf erwarten.

Kosten für Neuanschaffung

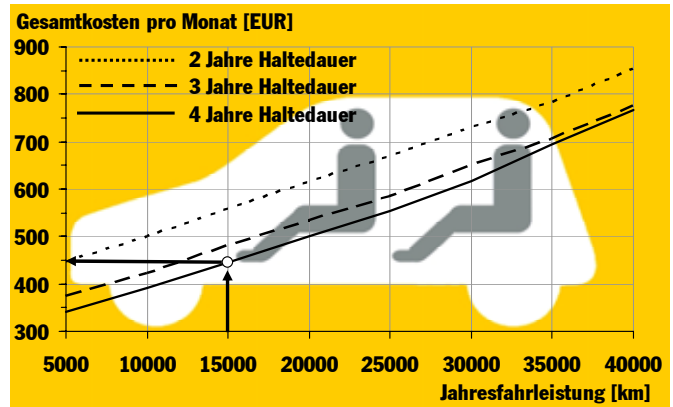
Note: 2,9

- + Der günstigere Einstandspreis kommt den monatlichen Aufwendungen für den absoluten Wertverlust zugute und gleicht zu einem gewissen Teil den eher mäßigen Restwertverlauf wieder aus.

Fixkosten

Note: 2,8

Die Typklasseneinstufungen für die Versicherung sind zwar nur durchschnittlich, allerdings verhelfen die niedrigeren Ausgaben für die Steuer dem Nissan Micra noch zu einer guten Note bei den fixen Kosten.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Autokosten (Beispiel: 446 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

Die Motorvarianten

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.2	1.2	1.4	160 SR	1.5 dCi
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1240	4/1240	4/1386	4/1598	4/1461
Leistung [kW(PS)]	48(65)	59(80)	65(88)	81(110)	63(86)
Max.Drehmoment [Nm]bei U/min	110/3600	110/3600	128/3200	153/4400	200/1900
0-100 km/h[s]	16,3	13,9	11,9	9,8	11,9
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	154	167	172	183	171
Verbrauch pro 100 km [l]	6,5S	6,6S	7,0S	7,2S	5,8D
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/18/16	15/19/17	15/19/17	17/21/20	18/19/19
Steuer pro Jahr[Euro]	87	87	94	108	249
Monatliche Gesamt-Kosten[Euro]	402	412	463	515	429
Grundpreis[Euro]	11.590	12.190	15.190	17.390	13.690

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-Haftpfl.
VK = Vollkasko
TK = Teilkasko

Kraftstoff:

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

Daten und Messwerte

4-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro4
Hubraum	1240 ccm
Leistung	59 kW (80 PS)
bei	5200 U/min
Maximales Drehmoment	110 Nm
bei	3600 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	175/60R15
Reifengröße (Testwagen)	175/60R15H
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Trommel
Wendekreis links/rechts	10,85 m/10,9 m
Höchstgeschwindigkeit	167 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	13,9 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3. Gang)	8,9 s
Bremsweg aus 100 km/h	39,5 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	6,6 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	7,9/5,1/7,4 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test	143 g/km/ 150 g/km
Innengeräusch 130 km/h	74 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	3719 mm/1660 mm/1540 mm
Leergewicht/Zuladung	1025 kg/450 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	240 l/480 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	510 kg/800 kg
Dachlast	50 kg
Tankinhalt	46 l
Reichweite	695 km
Allgemeine Garantie	3 Jahre / 100.000 km
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte *kursiv*

Kosten

Monatliche Betriebskosten	132 Euro
Monatliche Werkstattkosten	38 Euro
Monatliche Fixkosten	71 Euro
Monatlicher Wertverlust	205 Euro
Monatliche Gesamtkosten	446 Euro
(vierjährige Haltung, 15000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	15/19/17
Grundpreis	14.690 Euro

Ausstattung

Technik

ABS	Serie
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Bremsassistent	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch (Safety Paket)	650 Euro°
Parkhilfe, elektronisch (hinten)	300 Euro°
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Reserverad, vollwertig	nicht erhältlich
Servolenkung	Serie
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie

Innen

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten (Safety Paket)	Aufpreis°
aktive Kopfstützen vorn	Serie
Audioanlage	Serie
Fahrersitz, höhen-/neigungseinstellbar	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Isofix-Kindersicherungssystem	Serie
Klimaanlage	Serie
Klimaanlage (ab Tekna)	nicht erhältlich
Lenkrad, höhen-/längseinstellbar	Serie
Rücksitzlehne und -bank umklappbar (und verschiebbar)	Serie
Telefonfreisprechanlage (Bluetooth)	Serie
Zentralverriegelung (mit Fernbedienung)	Serie

Außen

Außenspiegel, elektrisch einstell-/beheizbar	Serie/nicht erhältlich
Lackierung Metallic	400 Euro°
Nebelscheinwerfer	Serie
Schiebe-Hubdach (ab Tekna)	nicht erhältlich

°im Testwagen vorhanden

Testzeugnis

Technik/Umwelt(Testergebnis)2,8

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

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 Wichtigkeit 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