



KIA Sportage 2.0 CRDi EX 4WD (DPF)

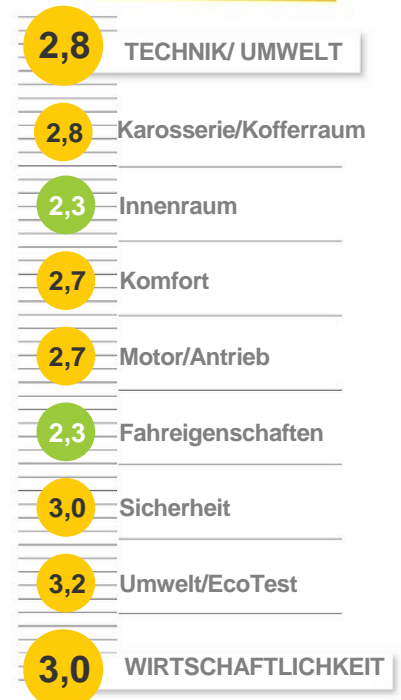
Fünftüriger SUV der Mittelklasse
(110 kW / 150 PS)

Der Sportage ist der kleine Bruder des Kia Sorento. Da er auf eine Geländereduktion verzichtet, sind seine Reviere mehr die befestigten Straßen. Wem das Geländewagenfeeling wichtiger als das Durchpflügen vereister Bergstraßen ist, der kann zur zweiradgetriebenen Version greifen. Diese ist billiger und verbraucht weniger. Die Leistung wurde beim Facelift um 7 kW auf 110 kW aufgestockt. Das macht den kleinen SUV noch flotter im Alltagsverkehr, bei annähernd gleichen Verbrauchswerten. Ein Dieselrußpartikelfilter ist natürlich an Bord. Das Sechsganggetriebe lässt sich prima schalten, ein Automatikgetriebe ist nur beim zweiradgetriebenen Modell zu haben. Die Ausstattung ist in der Topversion umfangreich, sogar der Schleuderschutz ESP ist vorhanden. Fazit: ein Prima Zugfahrzeug um Pferde- und Bootsanhänger zu ziehen, zum fairen Preis von 27.240 Euro. **Karosserievarianten:** keine **Konkurrenten:** Honda CR-V, Ford Kuga, Hyundai Tucson, Jeep Compass Patriot

- +** umfangreiche Ausstattung, vorne und hinten viel Platz, einfache Bedienung, gute Fahrstabilität, ESP, variabler Allradantrieb, durchgehende Kopfairbags, Partikelfilter Serie
- ziemlich kleiner Kofferraum, keine Mittendifferenzialsperre, hoher Verbrauch, dünnes Händlernetz



ADAC-URTEIL



2,8

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,6

Verarbeitung

+ Die Verarbeitung der Karosserie macht einen guten Eindruck. Türen und Klappen schließen satt, Spaltabstände verlaufen überwiegend gleichmäßig. Schade, dass die breiten Kunststoff-Seitenschutzleisten lackiert sind. So können sie schnell verkratzen, während sie die Karosserieflanken vor kleinen Beschädigungen schützen. Im Innenraum gefällt die ebenfalls gute Verarbeitung (Ledersitze gegen Aufpreis, Schwellerleisten aus Aluminium mit "Sportage"-Aufschrift). Auf der serienmäßigen Dachreling können Gegenstände bis zu 75 kg Gewicht transportiert werden. Die maximale Anhängelast darf 1800 kg betragen. Es gibt ein vollwertiges Ersatzrad auf Alufelge.

- Radwechsel bei einer Reifenpanne ist kraftaufwändig, weil das schwere Ersatzrad aus der tiefen Reserveradmulde hochgewuchtet und anschließend das ebenso schwere defekte und oft verdreckte Rad wieder an gleicher Stelle deponiert werden muss. Der Tankverschluss ist nicht in die Zentralverriegelung mit einbezogen.

3,2

Sicht

Die Rundumsicht ist insgesamt durchschnittlich, kein Fensterpfosten ist übermäßig breit.

+ Durch die leicht erhöhte Sitzposition hat man das Verkehrsgeschehen gut im Blickfeld, obgleich man das vordere Ende des Wagens nur erahnen kann. Der Innenspiegel mit integriertem Digital-Kompass blendet bei störendem Scheinwerferlicht automatisch ab, die großen Außenspiegel sind beheizbar. An den Auflageflächen der Scheibenwischer ist auch die Frontscheibe beheizbar.

- Weder Xenon-Scheinwerfer noch eine akustische Einparkhilfe sind erhältlich. Wegen des hohen Heckabschlusses sieht man beim rückwärts Einparken wenig. Einparkensensoren sind somit ein sehr nützliches Aufpreisdetail.

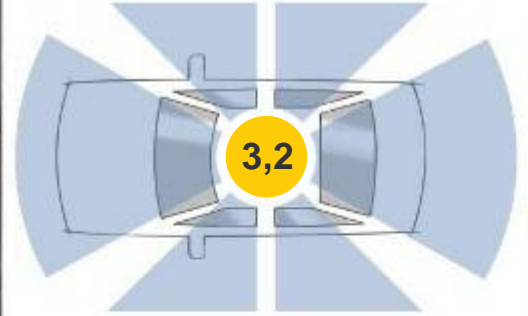
3,1

Ein-/Ausstieg

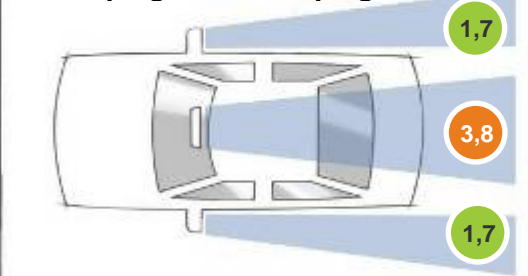
+ Die Zentralverriegelung lässt sich mit einer praktischen Fernbedienung betätigen. Angenehm ist, dass man wegen der hohen Karosserie relativ aufrecht einsteigen kann, ohne sich den Kopf oben am Türrahmen anzustoßen.

- Die Türaufhalter sind zu schwach ausgelegt, um geöffnete Türen an Steigungen oder bei starkem Wind sicher offen zu halten. Zudem kann man sich besonders leicht versehentlich aussperren. Zum Einsteigen muss man die Beine sehr weit anheben, weil die Einstiege sehr hoch sind, dabei verschmutzt man sich auch leicht die Kleidung. Hinten stören zudem die weit vorne liegende Radkasten.

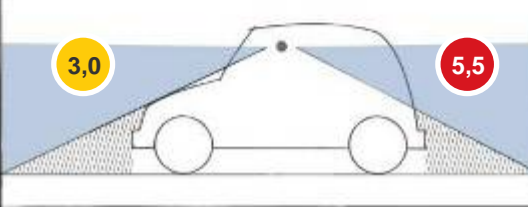
Rundumsicht



Innenspiegel, Außenspiegel



Vorderes und hinteres Nahfeld



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.

3,0 Kofferraum-Volumen*

- + Sperriges lässt sich recht gut unterbringen.
- Mit 315 l ist der Kofferraum für die Fahrzeugklasse ziemlich klein. Werden die Rücksitze vorgeklappt, steigt das Volumen auf 760 l (gemessen bis zur Fensterunterkante).



Mit 315 l Volumen ist der Kofferraum des Sportage einer der kleinsten in seiner Klasse.

2,3 Kofferraum-Zugänglichkeit

- + Die Kofferraumklappe lässt sich leicht öffnen und schließen. Zum Einladen kleinerer Gegenstände kann die Heckscheibe separat geöffnet werden. Die Ladefläche hat eine durchschnittliche Höhe von fast 75 cm über der Straße, es stört aber keine Bordwand, über die das Gepäck beim Einladen gehoben werden muss. Durch das praktische Format lässt sich der Kofferraum gut nutzen (die seitlichen Federbein-Domlager stören ein wenig). Auch wenn die Rückbank vorgeklappt ist, ist der Boden vollständig eben.
- Der das Rollo beinhaltende Querbalken befindet sich mitten im Kofferraum und stört so. Die Beleuchtung ist recht schwach.



Die separat zu öffnende Heckscheibe ist besonders in engen Parklücken von Vorteil.

1,4 Kofferraum-Variabilität

- + Die Rücksitzlehnen und -flächen lassen sich im Boden versenken, der Ladeboden ist dann durchgehend eben. Dabei ist das Klappen einfach, die Kopfstützen können eingesteckt bleiben. Für lange, sperrige Gegenstände lässt sich die Beifahrerlehne vorklappen. Zum Verstauen von Kleingepäck ist ein winziges Ablagefach sowie ein einhängbares praktisches Gepäcknetz vorhanden.
- Eine Durchladeluke fehlt in der Rücksitzlehne. Ein Trennetz, um den Kofferraum vom Passagierabteil abzutrennen gibt es auch nicht.

2,3 INNENRAUM

2,3 Bedienung

- + Der Sportage lässt sich leicht bedienen, die Ergonomie ist einwandfrei; man gewöhnt sich schnell an die Funktionen. Pedale, Schalthebel und Zündschloss sind gut angeordnet, das Lenkrad ist in der Höhe einstellbar. Die Schalter für Radio und Heizung liegen gut im Griffbereich, die Funktionalität der serienmäßigen Klimaautomatik ist ebenfalls gut. Die Fenster bewegen sich elektromotorisch auf und ab, das Fahrerfenster sogar mit Abwärtsautomatik. Die Außenspiegel werden elektrisch eingestellt. Mit dem Bordcomputer ist u.a. der Durchschnittsverbrauch abrufbar. Im Gepäckraum gibt es eine 12-V-Steckdose.



Sowohl die Verarbeitungsqualität als auch die Bedienbarkeit entsprechen europäischem Niveau.

– Zum Schließen der Türen müssen sich Fahrer und Beifahrer weit aus dem Auto hängen, um die Schließgriffe erreichen zu können. Für Fahrlicht fehlt eine Kontrollleuchte. Das Handschuhfach ist nur bei eingeschaltetem Licht beleuchtet. Es gibt keine Halter zum senkrechten Befestigen großer Wasserflaschen. Die Türfenster lassen sich nur bei eingeschalteter Zündung betätigen. Hinten sind zum Angurten zwei Hände erforderlich, weil die Gurtschlösser an losen Bändern hängen, auch gibt es keine Leseleuchten.

2,2 Raumangebot vorne*

+ Die Vordersitze lassen sich für Personen bis ca. 1,90 m Größe zurückstellen. Durch die üppige Kopffreiheit und große Innenbreite hat man ein angenehm großzügiges Raumgefühl.

1,9 Raumangebot hinten*

+ Selbst wenn auf den Vordersitzen 1,85 m große Personen Platz nehmen, haben hinten Mitfahrer bis 2,0 m Größe genügend Platz für Knie und Kopf.

– Der mittlere Sitzplatz ist eher ein Notsitz und nur für schmale Personen oder kurze Strecken zu empfehlen.

2,7 KOMFORT

2,6 Federung

Die in Richtung straff tendierende Fahrwerk ist insgesamt ausgewogen abgestimmt und schluckt die meisten Unebenheiten recht gut; der Aufbau liegt ruhig auf der Straße. Nur gelegentlich kommen große Unebenheiten härter durch. Wanken und Seitenneigung der Karosserie sind durchschnittlich.

2,5 Sitze

+ Die Vordersitze sind komfortabel gefedert, haben eine wohlgeformte Auflage und sorgen für festen Halt im Rücken. Der Fahrersitz lässt sich in der Höhe einstellen und bietet so unterschiedlichen Staturen eine entspannte Sitzposition. Auch die Rückbank ist ordentlich gepolstert, hat eine Lehne die genügend hoch ist, mit angenehmer Schräge. Das gelochte Leder (Aufpreis) verbessert die Atmungsaktivität.

– Hinten sitzen Erwachsene in unbequemer Hockhaltung mit spitz nach oben ragenden Knien, bei wenig Schenkelunterstützung, weil die Sitzflächen zu wenig Abstand zum Innenboden haben.

2,8 Innengeräusch

⊕ Der gemessene Innengeräuschpegel ist bis 130 km/h niedrig. Bei höherer Geschwindigkeit nimmt das Geräuschniveau deutlich zu, wird aber in der Klangfarbe nie unangenehm.

3,3 Klimatisierung

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

Der vordere Bereich wird von der Heizung durchschnittlich schnell erwärmt, hinten dauert es länger. Die Heizwirkung ist insgesamt aber recht schwach.

⊕ Die serienmäßige Klimaautomatik mit Pollenfilter sorgt im Sommer für angenehme Temperaturen. Ein Luftgütesensor stellt bei schlechter Luftqualität automatisch auf Umluftbetrieb um.

⊖ Die hinteren Seitenscheiben lassen sich nur zu zwei Dritteln öffnen, im Bereich des Kofferraums besteht keine Möglichkeit des Öffnens.

2,7 MOTOR/ANTRIEB

3,3 Fahrleistungen*

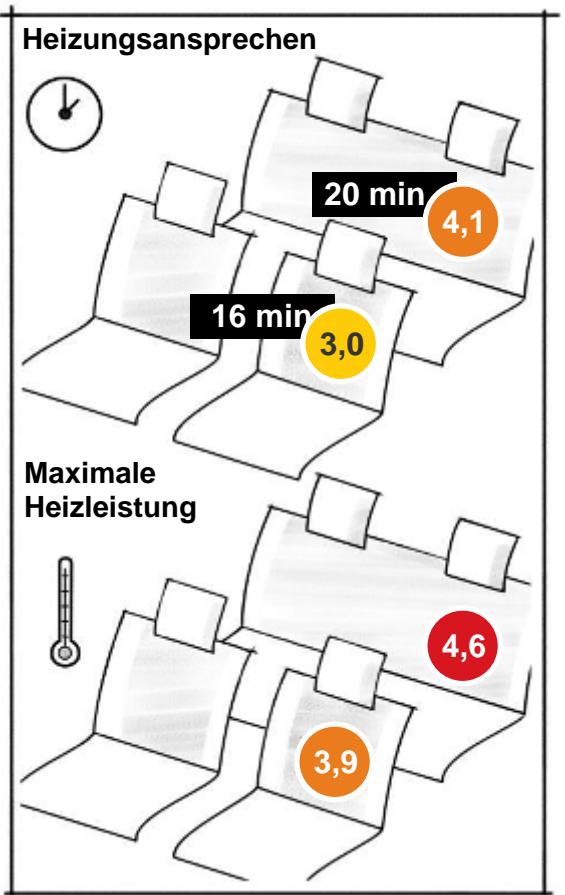
Der Dieselmotor verhilft dem Fahrzeug zu passablen Fahrleistungen. Auch aus niedrigen Drehzahlen zieht der Wagen gut an und beschleunigt ordentlich, auch ohne die Gänge weit auszdrehen.

2,7 Laufkultur

Den Kaltstart ausgenommen, bei dem der Motor leicht vibriert, ist das Laufverhalten des Motors unauffällig.

2,6 Schaltung

⊕ Die Gänge lassen sich überwiegend leicht schalten. Nur beim schnellen Einlegen des Rückwärtsganges kann es zu Geräuschen im Getriebe kommen.



Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C.

1,6 Getriebeabstufung

⊕ Die Abstufungen der sechs Gänge passen sehr gut zur Leistungscharakteristik des Fahrzeuges. In den meisten Fahrsituationen steht eine passende Übersetzung zur Verfügung. Trotzdem ist selbst bei schnellem Autobahntempo das Drehzahlniveau des Motors moderat.

2,3 FAHREIGENSCHAFTEN

2,2 Fahrstabilität

⊕ Der Kia Sportage verhält sich bei jedem Tempo richtungsstabil. Der variable Allradantrieb, kombiniert mit einer Traktionskontrolle sorgt für gute Traktion, es gibt aber keine Differential-Sperren. ADAC-Ausweichtest: Die Lenkung spricht gut an. Beim anschließenden Gegenlenken leichtes Untersteuern, dabei bleibt der Wagen gut lenkbar, die ESP-Eingriffe sind deutlich zu spüren. Völlig unkritisches Ausweichen, in keiner Phase Schleuderneigung.

1,8 Kurvenverhalten

⊕ In Kurven untersteuert der Wagen - ein Verhalten, das weniger geübten Fahrern entgegen kommt. Das ESP hilft auch hier dem Fahrer, das Fahrzeug zu stabilisieren, wenn das Tempo zu hoch ist und wirkt Schleuderbewegungen bereits im Ansatz entgegen.

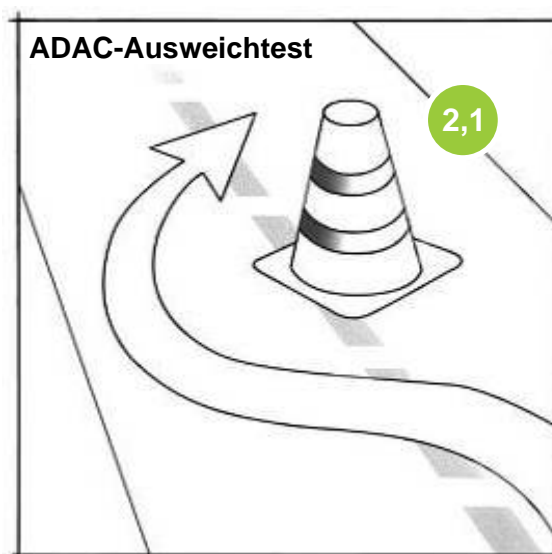
2,7 Lenkung*

Die Lenkung des Kia Sportage ist leichtgängig, besitzt jedoch erhöhte Rückstellkräfte. Diese lassen das Auto behäbiger wirken, als es eigentlich ist. Der Wendekreis von 11,6 m ist für die Fahrzeuggröße durchschnittlich.

⊕ Die Lenkung spricht recht gut an und vermittelt dem Fahrer genügend Kontakt zur Fahrbahn.

2,6 Bremse

Die Bremswirkung ist durchschnittlich. Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand sind 38 m notwendig (Mittel aus zehn einzelnen Messungen, halbe Beladung, Serienreifen). Ansprechverhalten und Dosierbarkeit sind gut.



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.

3,0

SICHERHEIT

2,9

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

- + Das Fahrzeug ist serienmäßig mit ESP, aber ohne Bremsassistent ausgestattet. Die hoch gesetzten Rückleuchten sind von nachfolgenden Wagenlenkern gut zu erkennen. Rückstrahler warnen bei geöffneten Vordertüren.
- Der Kraftstoff-Einfüllstutzen befindet sich auf der gefährlichen linken, dem Verkehr zugewandten Seite.

3,0

Passive Sicherheit - Insassen

Die Höhe der vorderen Kopfstützen reicht für Personen bis zu 1,80 m Körpergröße.

- + Außer Front- sind vorn Seiten-Airbags und ist ein nach hinten durchgehendes Kopf-Airbagsystem Serie. Die vorderen Gurte sind mit Kraftbegrenzern und Straffern ausgestattet. An den stabilen, griffgerechten Türgriffen lässt sich hohe Zugkraft aufbringen. So kann man nach einem Unfall verklemmte Türen leichter öffnen.
- Hinten sind die Kopfstützen gerade für 1,60 m große Personen ausreichend hoch, für diese Plätze gibt es keine Gurterinnerung.

3,1

Kindersicherheit

Nur auf den beiden äußeren Sitzen im Fond ist die Montage von Kindersitzen sicher, dort auch mittels Isofix und Ankerhaken.

- + Die Gurtlängen reichen auch für Kinderrückhaltesysteme mit besonders hohem Gurtbedarf aus (Außensitze). Auf dem rechten Vordersitz ist der Frontairbag abschaltbar, dann sind auch rückwärts gerichtete Kindersitze erlaubt.
- Den elektrischen Fensterhebern fehlt eine Einklemmsicherung. Die Schlösser der Rücksitzgurte sind an flexiblen Gurten befestigt. Dadurch ist es mühsam, Kinder-Rückhaltesysteme zu befestigen.

3,0

Fußgängerschutz

Die erhabene Front erhöht bei einem Zusammenstoß das Verletzungsrisiko kleinerer Personen. Der breite Stahlrahmen seitlich unter der Motorhaube birgt weiteres Gefahrenpotenzial. Positiv: der genügend tief unter angeordnete Motor untergebrachte Motor.

3,2 UMWELT/ECOTEST

4,1 Verbrauch/CO2*

– Der Sportage konsumiert trotz Dieselmotor relativ viel Kraftstoff. Innerorts sind es 8,9 l, außerorts 6,2 l und auf der Autobahn 9,5 Liter Diesel auf 100 km. Im Durchschnitt errechnen sich 8,0 Liter.

2,2 Schadstoffe

+ Der Wagen verfügt serienmäßig über einen geschlossenen Diesel-Partikelfilter. So sind die Anteile an Schadstoffen und Partikeln im Abgas erfreulich niedrig.

3,0 WIRTSCHAFTLICHKEIT

3,4 Betriebskosten*

Der Geländekraxler zeigt sich hier, vor allem nur unter Dieseln verglichen, nicht gerade von seiner besten Seite und verdankt es nur den nicht ganz so teuren Kraftstoffpreisen, dass sich die Benotung im zufriedenstellenden Bereich bewegt.

3,4 Werkstatt- / Reifenkosten*

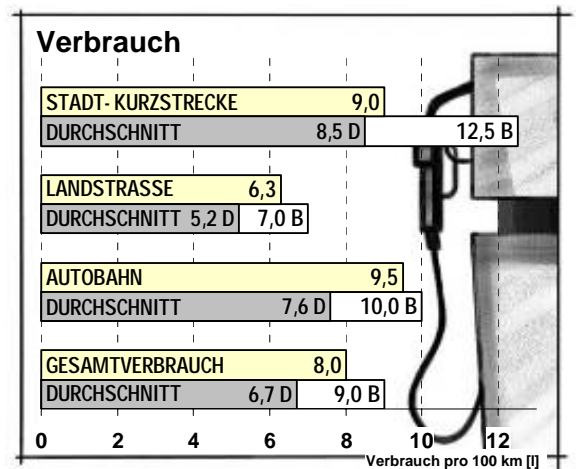
Für eine Beurteilung liegen uns noch keine (endgültigen) Daten des Herstellers vor - die Berechnung der Werkstattkosten basiert auf Erfahrungswerten.

3,0 Wertstabilität*

Im Klassenvergleich lässt der Sportage nur einen durchschnittlichen bis mäßigen Restwert erwarten.

2,8 Kosten für Anschaffung*

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



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

3,8

Fixkosten*

Den niedrigeren Betriebskosten stehen beim Diesel höhere fixe Ausgaben für die Steuer gegenüber. Auch bei den Typklasseneinstufungen in der Versicherung leistet sich der Geländewagen keinen Ausrutscher und bleibt deshalb noch auf akzeptablem Niveau.

2,7

Monatliche Gesamtkosten*

In fast allen Kostensparten bewegt sich der Wagen von Kia in etwa im Mittelfeld.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	2.0 16V	2.7 V6	2.0 CRDi
Aufbau/Türen	GE/5	GE/5	GE/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1975	6/2656	4/1991
Leistung [kW(PS)]	104(141)	129(175)	110(150)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	184/4500	241/4000	305/1800
0-100 km/h[s]	10,4	10,5	11,1
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	180	180	178
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	9,0 S	10,7 S	8,0 D
Versicherungsklassen KH/VK/TK	19/18/17	19/18/17	21/18/17
Steuer pro Jahr [Euro]	180	288	318
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	556	712	572
Preis [Euro]	20495	28515	23295

Aufbau

ST = Stufenheck
 SR = Schrägheck
 CP = Coupe
 C = 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
 FG = Flüssiggas
 G = Erdgas

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro4
Hubraum	1991 ccm
Leistung	110 kW (150 PS)
bei	3800 U/min
Maximales Drehmoment	305 Nm
bei	1800 U/min
Kraftübertragung	Allrad permanent
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	235/55R17H
Reifengröße (Testwagen)	235/55R17H
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,6 m
Höchstgeschwindigkeit	177 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	12,0 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	7,4 s
Bremsweg aus 100 km/h	38,2 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	8,0 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	9,0/ 6,3/ 9,5 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test	187g/km/ 209g/km
Innengeräusch 130km/h	70dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4350/1840/1730 mm
Leergewicht/Zuladung	1720 kg/540 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	315 l/760 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/1800 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	58 l
Reichweite	725 km
Garantie	5 Jahre / 150.000 km
Rostgarantie	10 Jahre

ADAC-Testwerte fett

AUSSTATTUNG

TECHNIK

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

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	Serie
Isifix-Kindersicherungssystem	Serie
Klimaautomatik	Serie
Navigationssystem	nicht erhältlich
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie
Sitzbezüge, Leder	835 Euro°
Sitze, vorn, beheizbar	Serie
Skisack/Durchladeluke	nicht erhältlich

AUSSEN


Außenspiegel, automatisch abblendend	nicht erhältlich
Lackierung Metallic	410 Euro°
Scheinwerfer-Reinigungsanlage	nicht erhältlich
Schiebe-Hubdach	665 Euro

° im Testwagen vorhanden

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	131 Euro
Monatliche Werkstattkosten	65 Euro
Monatliche Fixkosten	97 Euro
Monatlicher Wertverlust	307 Euro
Monatliche Gesamtkosten	600 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	21/18/17
Grundpreis	27.240 Euro

NOTENSKALA

 Sehr gut	0,6 – 1,5	 Ausreichend	3,6 – 4,5
 Gut	1,6 – 2,5	 Mangelhaft	4,6 – 5,5
 Befriedigend	2,6 – 3,5		

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2009 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 01.01.2009 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.07.2009 gültigen Steuergesetzgebung.



TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹

2,8

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,8	Fahreigenschaften	2,3
Verarbeitung	2,6	Fahrstabilität	2,2
Sicht	3,2	Kurvenverhalten	1,8
Ein-/Ausstieg	3,1	Lenkung*	2,7
Kofferraum-Volumen*	3,0	Bremse	2,6
Kofferraum-Zugänglichkeit	2,3	Sicherheit	3,0
Kofferraum-Variabilität	1,4	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,9
Innenraum	2,3	Passive Sicherheit - Insassen	3,0
Bedienung	2,3	Kindersicherheit	3,1
Raumangebot vorne*	2,2	Fußgängerschutz	3,0
Raumangebot hinten*	1,9	Umwelt/EcoTest	3,2
Innenraum-Variabilität	4,0	Verbrauch/CO ₂ *	4,1
Komfort	2,7	Schadstoffe	2,2
Federung	2,6		
Sitze	2,5	WIRTSCHAFTLICHKEIT	3,0
Innengeräusch	2,8	Betriebskosten*	3,4
Klimatisierung	3,3	Werkstatt- / Reifenkosten*	3,4
Motor/Antrieb	2,7	Wertstabilität*	3,0
Fahrleistungen*	3,3	Kosten für Anschaffung*	2,8
Laufkultur	2,7	Fixkosten*	3,8
Schaltung	2,6	Monatliche Gesamtkosten*	2,7
Getriebeabstufung	1,6		

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte Klassenbezogen