



Toyota Yaris 1.33 Sol

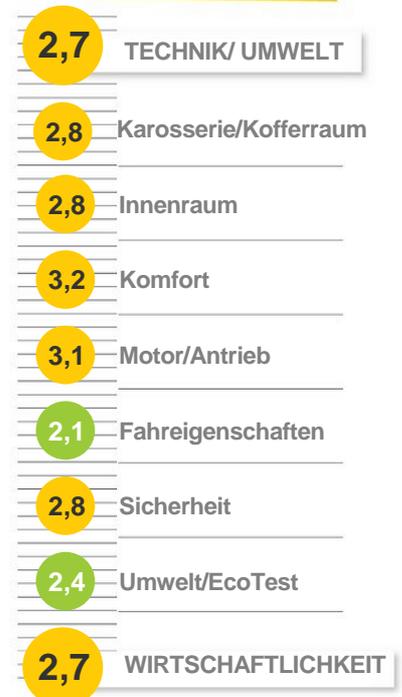
Fünftüriger Kleinwagen mit Schrägheck
(74 kW/101 PS)

Toyota hat seinem Bestseller eine neue Antriebsquelle verpasst, die dem Trend zum Sparen besser gerecht werden soll. Der zäh aufs Gas reagierende, nicht allzu kultiviert laufende Motor sorgt für passable Fahrleistungen, muss dazu aber weit ausgedreht werden, was er mit Dröhngeräuschen untermalt. Der Verbrauch hält sich dabei im durchschnittlichen Rahmen, beim Ampelstop schaltet sich der Motor gelegentlich ab um Sprit zu sparen. Das beim Schalten leicht hakende Getriebe ist sehr lang übersetzt, der sechste Gang ist nur auf der Autobahn und bei Rückenwind zu verwenden. An der Sicherheit gibt's nichts zu mäkeln: die Bremsen packen kräftig zu, beim EuroNCAP-Crashtest gibt es fünf Sterne und der Schleuderschutz (VSC) ist Serie. Leider ist die Bedienung noch immer nicht optimal und der Tacho liegt außerhalb des Fahrer-Sichtfeldes. Fazit: ein gut ausgestatteter Kleinwagen mit Stärken bei der Zuverlässigkeit, der Sicherheit und der Variabilität des Kofferraums. **Karosserievarianten:** Dreitürer **Konkurrenten:** Citroen C3, Dacia Sandero, Daihatsu Sirion, Fiat Grande Punto, Ford Fiesta, Honda Jazz, Hyundai i20, Mazda 2, Mitsubishi Colt, Nissan Micra, Opel Corsa, Peugeot 206/207, Renault Clio, Seat Ibiza, Skoda Fabia, Suzuki Swift, VW Polo

- +** vielfach variable Rückbank, vorne viel Platz, sehr kurze Bremswege, gute Sicherheit, hohe Zuverlässigkeit,
- kleiner Kofferraum, unpraktische Schalter, Tacho außerhalb Fahrerblickfeld, zäh ansprechender Motor, hinten kurze Kopfstützen



ADAC-URTEIL



2,8

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

3,2

Verarbeitung

- ⊕ Verarbeitung und Finish der Karosserie machen einen recht guten Eindruck, Spaltweiten sind gleichmäßig, die Türen schließen recht leicht. Die Sitzbezugsqualität erscheint gut.
- ⊖ Obwohl Stadtauto, muss der Yaris ohne Schutzleisten an den Flanken auskommen. Der Unterboden ist total zerklüftet, der Motorraum unten offen, was sich luftwirbel- verbrauchserhöhend auswirken dürfte. Im Innenraum dominiert hartes Einfachplastik, das nicht überall sauber eingepasst bzw. verlegt ist. Die elektrischen Sicherungen sind schlecht zugänglich und unbeleuchtet, zum Wechseln muss man rücklings in den Fußraum kriechen. Der Tankverschluss ist nicht in die zentrale Türverriegelung mit einbezogen. Bei einer Reifenpanne steht nur ein Notrad zur Verfügung, das erst nach Ausladen des Gepäcks erreichbar ist und mit dem höchstens mit maximal 80 km/h zur nächsten Werkstatt gefahren werden darf.

3,0

Sicht

Einparkensensoren sind gegen Aufpreis zu haben, aber nicht unbedingt erforderlich.

- ⊕ Die großen Außenspiegel sind beheizt.
- ⊖ Die Front entzieht sich dem Blickfeld des Fahrers. Schräg hinten stören breite Fensterpfosten beim Abbiegen. Xenon-Scheinwerfer sind nicht erhältlich.

2,4

Ein-/Ausstieg

Die Knöpfe der Fernbedienung sind klein, verwechselbar und schwer zu drücken. Vorn sind die Türaufhalter recht kräftig.

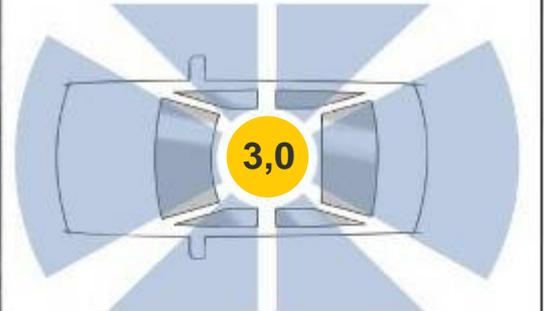
- ⊕ Vorne wäre der Zustieg bequem, wenn nicht das sehr tief angesetzte Lenkrad stören würde. Hinten steigt man verhältnismäßig gut ein.

3,0

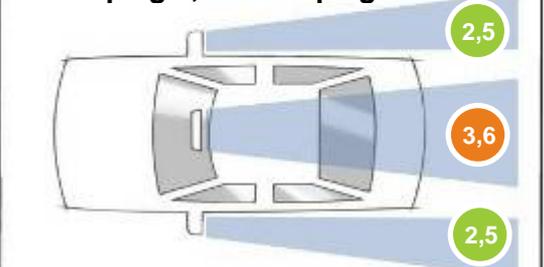
Kofferraum-Volumen*

Der Kofferraum fasst inklusive dem Fach unter der Bodenplatte nur 225 l. Bei vorgeklapptem Rücksitz sind es immerhin 640 Liter (bis Fensterunterkante).

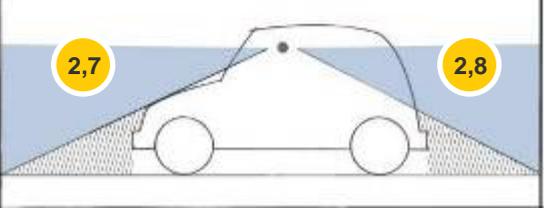
Rundumsicht



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.



Mit 225 l Volumen ist der Kofferraum des Yaris um 25 l größer als noch beim Vorgänger. Klappt man die Rücksitze nach vorne, stehen 640 l zur Verfügung.

2,9 Kofferraum-Zugänglichkeit

Beim Entriegeln der Heckklappe macht man sich den Finger schmutzig, das anschließende Anheben vollzieht sich ohne viel Kraft. Die Bordwand, über die das Gepäck beim Einladen gehoben werden muss, ist durchschnittlich hoch. An der geöffneten Heckklappe stoßen sich nur große Menschen den Kopf.

⊕ Das Format des Kofferraums ist zweckmäßig.

2,3 Kofferraum-Variabilität

⊕ Der Rücksitz ist asymmetrisch geteilt. Die beiden Teile lassen sich unabhängig vorschieben und auch vorklappen, wobei dann eine Stufe entsteht.

⊖ Für Einkaufsgepäck fehlen Ablagen.

2,8 INNENRAUM

3,1 Bedienung

⊕ Die Schalter für Fahr- und Nebellicht sowie für die Wischer befinden sich in praktischen Lenksäulenhebeln. Das serienmäßige CD-Radio kann auch am Lenkrad bedient werden. Momentan- und Durchschnittsverbräuche werden in einem Display angezeigt. Die Außenspiegel sind elektromotorisch einstellbar (Schalter leider unbeleuchtet).

⊖ Das Lenkrad lässt sich zwar in der Neigung und Weite einstellen, liegt jedoch zu weit unten und ist dadurch insgesamt zu flach angeordnet. Beim Kuppeln tritt man auf die Befestigungsstange des Pedals, möchte man nicht den Fuß zu sehr knicken. Die in der Mittelkonsole untereinander angeordneten Drehschalter liegen zu weit außerhalb des Sichtbereichs des Fahrers. Zudem sind die Piktogramme klein, sodass Verwechslung leicht möglich ist. Der Luftverteilungsschalter ist unlogisch in der Funktion, denn zeigt der Schalter nach unten, wird die Luft nach oben geführt, zeigt er nach oben, bedeutet das Luft nach unten. Die Instrumente liegen nicht vor dem Fahrer, sondern weit nach rechts versetzt und sind somit nur durch einen weiten Kopfschwenk abzulesen. Das Display des Radios ist so gut wie nicht abzulesen, weil es zu dunkel ist. Die Fensterheber in den Vordertüren funktionieren nur bei eingeschalteter Zündung, hinten müssen nicht mehr zeitgemäßer Manier Kurbeln gedreht werden. Vorn gibt es kaum Ablagen, das Handschuhfach ist klein und unbeleuchtet.



Der Yaris kann weder bei der Verarbeitung noch bei der Bedienbarkeit überzeugen.

2,3 Raumangebot vorne*

⊕ Vorne sorgen die enorme lichte Höhe und die große Innenbreite für ein üppiges Raumempfinden. Der Fahrersitz lässt sich für Personen bis zu einer Größe von ca. 1,85 zurück schieben.

2,8 Raumangebot hinten*

Hinten haben Mitfahrer bis ca. 1,85 m Größe Platz selbst dann, wenn die Vordersitze vollständig zurück geschoben sind. Obwohl die Innenbreite groß ist, sitzt man zu dritt sehr beengt.

3,2 KOMFORT

3,4 Federung

Das Fahrwerk ist straff abgestimmt, der Federungskomfort insgesamt mäßig. Denn auch bei Fahrten auf der Autobahn regen kleinere Unebenheiten die Karosserie zum latent leichten Hüpfen an, was eine gewisse Unruhe während der Fahrt mit sich bringt und den Insassen ein unwohles Gefühl beschert.

3,0 Sitze

Die eher straff gefederten Vordersitze bieten genügend Halt, die Fahrerseite verfügt über eine Höheneinstellung. Auf der Rückbank werden auch erwachsenen Mitfahrern die Oberschenkel genügend unterstützt, außerdem lassen sich die Lehnteile in der Neigung einstellen.

⊖ Es fehlt eine bequeme Abstellfläche für den ruhenden Kupplungsfuß. Der Beifahrer hat keine Höheneinstellung. Die Rückbank ist kaum gefedert und hat eine kurze Lehne, größeren Personen drückt die Kopfstütze in den Rücken. Auf dem höckerartigen Platz in der Mitte sitzt man unbequem.

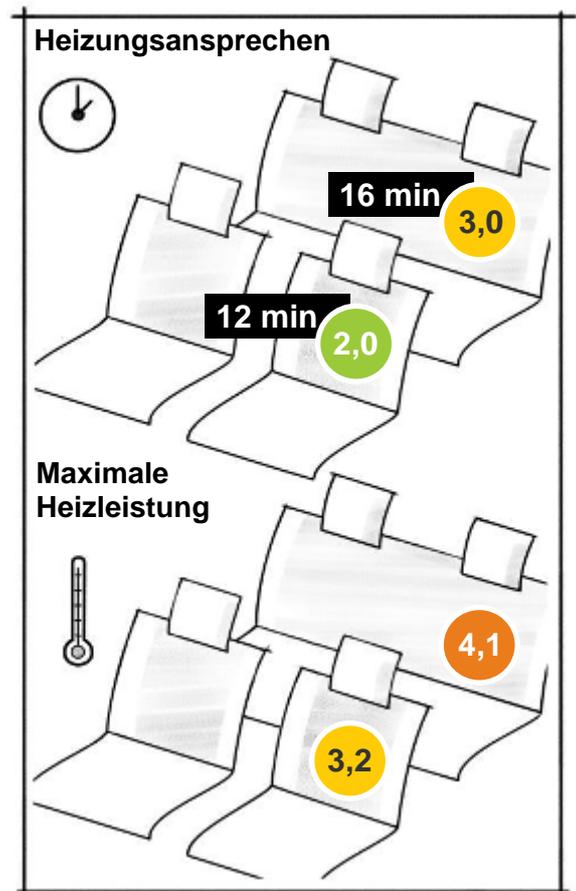
3,3 Innengeräusch

Der Motor ist nicht gerade laut, da er aber meist bei hohen Drehzahlen agiert, um für halbwegs Schubkraft sorgen zu können, hört man ihn dann doch vernehmlich. Hinzu gesellen sich Dröhngeräusche. Die Geräusche, die der die Karosserie umströmende Wind produziert, halten sich in erträglichem Rahmen.

3,2 Klimatisierung

(Heizungstest bei -10°C in der ADAC-Klimakammer)
Vorne die Heizwirkung passabel, hinten schwach. Die Temperatur oben/unten lässt sich nur grob einstellen.

⊕ Die Klimaautomatik ist in der Sol-Version serienmäßig an Bord.



Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C.

3,1 MOTOR/ANTRIEB

2,6 Fahrleistungen*

Der Motor reagiert nicht nur sehr zäh aufs Gas, er ist auch durchzugsschwach. Um für ordentlichen Vortrieb sorgen zu können, muss er sich mächtig ins Zeug legen und dazu sind hohe Drehzahlen erforderlich.

3,0

Laufkultur

Der Motor läuft nicht allzu kultiviert. Bei höheren Drehzahlen stören lästige Brummfrequenzen.

3,6

Schaltung

Die Vorwärtsgänge sind recht präzise geführt, haken beim Wechsel aber arg. Das Einlegen des Rückwärtsganges gelingt nicht immer geräuschlos.

3,3

Getriebeabstufung

Das Getriebe ist für den zähen und durchzugsschwachen Motor zu lang übersetzt, bereits der fünfte Gang hat Schoncharakter. Den Sechsten kann man nur bergab oder bei Rückenwind einlegen, ohne mit dem Tempo abzufallen.

2,1 FAHREIGENSCHAFTEN

1,7

Fahrstabilität

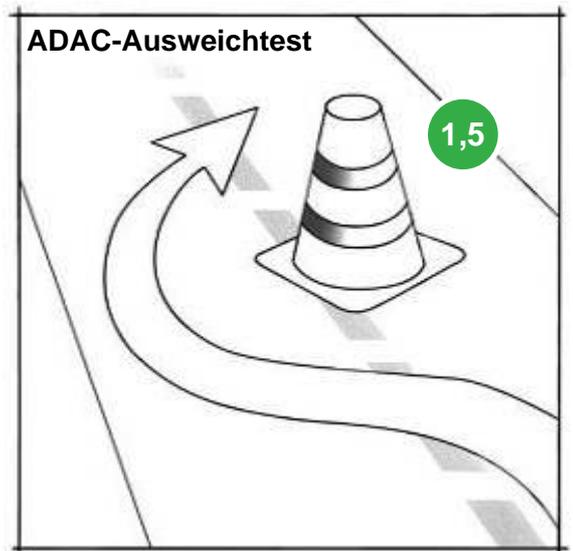
⊕ Die Richtungsstabilität ist recht gut. Für bessere Traktion auf rutschigem Untergrund sorgt das TRC (Traktionskontrollsystem). ADAC-Ausweichtest: Der Yaris reagiert willig auf Lenkbefehle, übersteuert beim Gegenlenken leicht und harmlos. Hier leistet der Schleuderschutz VSC ganze Arbeit, setzt vehement, doch gleichmäßig ein. Von Schleudern oder Ausbrechen keine Spur.

2,0

Kurvenverhalten

⊕ Die Kurvenlage ist leicht untersteuernd ausgelegt, eine Eigenschaft, die besonders den wenig erfahrenen Autofahrern entgegen kommt. Nimmt der Fahrer versehentlich die Kurve zu schnell, neigt das Heck zum Drängen, was aber auch hier vom Schleuderschutz VSC durch gezieltes Bremsen und Gaswegnehmen sicher abgefangen wird.

ADAC-Ausweichtest



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.

2,7 Lenkung*

Die Lenkung spricht passabel an und ist weitgehend zielgenau. Ws wird wenig Gefühl zur Fahrbahn vermittelt. Das Lenkrad lässt sich leicht drehen, der Wendekreis ist ziemlich klein, was für müheloses Rangieren bei wenig Platz sorgt.

2,1 Bremse

⊕ Die Bremse spricht schnell an und lässt sich recht gefühlvoll dosieren. Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h sind bis zum Stand nur 37 m erforderlich (Mittel aus 10 Bremsungen, halbe Zuladung, Serienreifen).

2,8 SICHERHEIT

2,7 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Das Fahrzeug ist mit dem Schleuderschutz VSC ausgestattet, um die aktive Fahrsicherheit zu erhöhen. Das serienmäßige ABS inkl. Bremsassistent erhöht ebenfalls die Fahrsicherheit. Unbeabsichtigtes Anfahren ist nicht möglich, weil der Motor nur bei gedrücktem Kupplungspedal gestartet werden kann.

⊖ Es sind weder Rückstrahler noch Rückleuchten vorhanden, die bei geöffneten Türen warnen. Der Kraftstoff-Einfüllstutzen befindet sich auf der gefährlichen linken, dem Verkehr zugewandten Seite.

2,6 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Der neue Yaris von Toyota bietet dank intelligentem Gurtsystem, steifer Fahrgastzelle sowie Front-, Seiten- und Vorhangairbags einen sehr guten Insassenschutz. Für den Fahrer gibt es sogar einen Knieairbag. Mit insgesamt 35 Punkten (Frontalcrash: 15; Seitencrash/Pfahlaufprall: 18; Gurtwarner für Fahrer und Beifahrer: 2) erreicht er klar 5 Sterne für den Insassenschutz. An den stabilen Türgriffen lässt sich hohe Zugkraft aufbringen. So kann man nach einem Unfall verklemmte Türen leichter öffnen.

⊖ Die Kopfstützen sind vorn etwas schmal, hinten sind sie zu schmal und zu niedrig, reichen in der Höhe höchstens für 1,55 m große Mitfahrer. Warndreieck und Verbandkasten haben keine fest definierten Halterungen im Fahrzeug.

3,0 Kindersicherheit

Mit den vorhandenen Sicherheitsgurten lassen sich auf der Rückbank Kinderrückhaltesysteme weniger gut befestigen, denn die Gurtanordnung ist ungünstig. Besser mit Isofix und Ankerhaken, die auf den äußeren Plätzen vorhanden sind. Die Euro-NCAP-Tests wurden mit den vom Fahrzeughersteller empfohlenen Kindersitzen für ein eineinhalb und dreijähriges Kind durchgeführt: Britax Römer Baby Safe und Britax Römer Duo Plus, jeweils mit Gurtbefestigung. Das Schutzpotenzial für Kinder ist insgesamt gut, lediglich die Brustbelastungswerte waren beim Frontalcrash bei beiden Kindern leicht erhöht.

⊕ Auf dem Beifahrersitz dürfen rückwärts gerichteten Kindersitze installiert werden, weil sich der Frontairbag deaktivieren lässt.

3,1 Fußgängerschutz

Der Fußgängerschutz sollte insbesondere an den seitlichen Kanten der Motorhaube noch verbessert werden, da hier ein harter Aufschlag ermittelt wurde. Es werden nur 18 von max. 36 Punkten erreicht.

2,4 UMWELT/ECOTEST

3,3 Verbrauch/CO2*

Der Innerortsverbrauch liegt bei 6,2 l, der Außerortsverbrauch bei 4,5 l und der Autobahnverbrauch bei 6,9 l Super pro 100 km. Daraus errechnet sich ein Schnitt von 5,7 l auf 100 km.

1,4 Schadstoffe

27 Punkte sind es beim ADAC-Ecotest für den CO₂-Ausstoß.

⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas sind niedrig, deshalb 46 Punkte beim ADAC-Ecotest. Das Ergebnis: vier Sterne.

2,7 WIRTSCHAFTLICHKEIT

3,4 Betriebskosten*

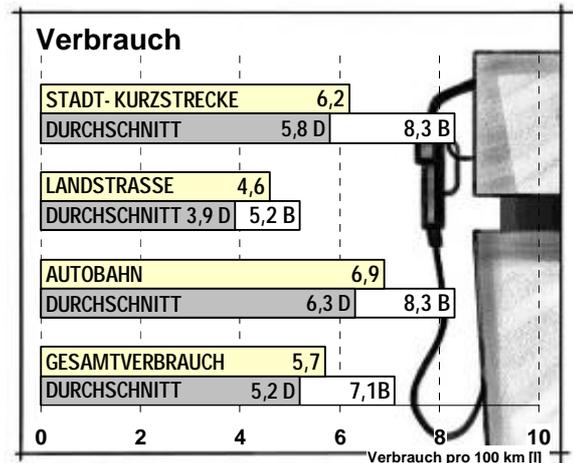
Für ein Fahrzeug dieser Größe kann der Yaris im Vergleich unter Benzinern noch relativ günstige Verbrauchswerte vorweisen. Dies verhilft ihm trotz der höheren Spritpreise für Superkraftstoff noch zu einer durchschnittlichen Benotung der Betriebskosten.

1,4 Werkstatt- / Reifenkosten*

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

3,7 Wertstabilität*

Die Wertbeständigkeit der Yaris-Limousine mit dem neuen 1,3 l-Motor liegt auf durchschnittlichem Niveau.



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

3,6 Kosten für Anschaffung*

Zwar kein Schnäppchen, aber noch auf akzeptablem Niveau: die Kosten für die Neuanschaffung des Yaris.

1,4 Fixkosten*

+ Durchwegs günstige Typklasseneinstufungen in der Versicherung sorgen für niedrige Beiträge und eine gute Benotung.

2,7 Monatliche Gesamtkosten*

+ Durchwegs passable Noten in den meisten Punkten und dazu die günstige Versicherungseinstufung. Das verhilft dem beliebten Japaner zu einer insgesamt guten Note.

DIE MOTORVARIANTEN			
in der preisgünstigsten Modellversion			
TYP	1.0	1.33	1.4 D-4D
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/998	4/1329	4/1364
Leistung [kW(PS)]	51(70)	74(101)	66(90)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	93/3600	132/3800	205/1800
0-100 km/h[s]	15,7	11,7	10,7
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	155	175	175
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	5,8 S	5,7 S	4,7 D
Versicherungsklassen KH/VK/TK	13/16/15	14/17/15	15/16/18
Steuer pro Jahr [Euro]	20	28	133
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	352	388	394
Preis [Euro]	12395	15050	16850

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

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro4, 5L
Hubraum	1329 ccm
Leistung	74 kW (101 PS)
bei	6000 U/min
Maximales Drehmoment	132 Nm
bei	3800 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	185/60R15
Reifengröße (Testwagen)	185/60R15 H
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	9,95/10,05 m
Höchstgeschwindigkeit	175 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	11,7 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2. + 2. Gang)	7,4 s
Bremsweg aus 100 km/h	36,8 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	5,7 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	6,2/ 4,6/ 6,9 l
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	120g/km/ 131g/km
Innengeräusch 130km/h	72dB(A)
Länge/Breite/Höhe	3785/1695/1530 mm
Leergewicht/Zuladung	1074 kg/406 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	225 l/640 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	550 kg/900 kg
Dachlast	70 kg
Tankinhalt	42 l
Reichweite	735 km
Garantie	3 Jahre / 100.000 km
	/ im ersten Jahr ohne Km-Begrenzung
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte fett

AUSSTATTUNG

TECHNIK

ABS	Serie
Antriebsschlupf-Regelung	Serie
Automatikgetriebe	850 Euro
Bremsassistent	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
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	Serie
Audioanlage	Serie
Fahrersitz, höhen-/neigungseinstellbar	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Isofix-Kindersicherungssystem	Serie
Klimaanlage	Serie
Klimaautomatik	nicht erhältlich
Lenkrad, höhen-/längseinstellbar	Serie
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie
Skisack/Durchladelupe	nicht erhältlich
Zentralverriegelung	Serie

AUSSEN

Außenspiegel, beheizbar	Serie
Außenspiegel, elektrisch einstellbar	Serie
Lackierung Metallic	420 Euro°
Nebelscheinwerfer(S-Paket)	1.050 Euro°
Schiebe-Hubdach	nicht erhältlich

° im Testwagen vorhanden

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	107 Euro
Monatliche Werkstattkosten	32 Euro
Monatliche Fixkosten	60 Euro
Monatlicher Wertverlust	200 Euro
Monatliche Gesamtkosten	399 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	14/17/15
Grundpreis	16.100 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.



Toyota Yaris 1.33 Sol

TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹

2,7

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,8	Fahreigenschaften	2,1
Verarbeitung	3,2	Fahrstabilität	1,7
Sicht	3,0	Kurvenverhalten	2,0
Ein-/Ausstieg	2,4	Lenkung*	2,7
Kofferraum-Volumen*	3,0	Bremse	2,1
Kofferraum-Zugänglichkeit	2,9	Sicherheit	2,8
Kofferraum-Variabilität	2,3	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,7
Innenraum	2,8	Passive Sicherheit - Insassen	2,6
Bedienung	3,1	Kindersicherheit	3,0
Raumangebot vorne*	2,3	Fußgängerschutz	3,1
Raumangebot hinten*	2,8	Umwelt/EcoTest	2,4
Innenraum-Variabilität	4,0	Verbrauch/CO2*	3,3
Komfort	3,2	Schadstoffe	1,4
Federung	3,4		
Sitze	3,0	WIRTSCHAFTLICHKEIT	2,7
Innengeräusch	3,3	Betriebskosten*	3,4
Klimatisierung	3,2	Werkstatt- / Reifenkosten*	1,4
Motor/Antrieb	3,1	Wertstabilität*	3,7
Fahrleistungen*	2,6	Kosten für Anschaffung*	3,6
Laufkultur	3,0	Fixkosten*	1,4
Schaltung	3,6	Monatliche Gesamtkosten*	2,7
Getriebeabstufung	3,3		

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte Klassenbezogen

ADAC autotest