

Daihatsu Cuore 1.0 Top

Fünftüriger Kleinwagen mit Schrägheck (51 kW / 70 PS)

ADAC Testergebnis

Note 2,7

Der neue Daihatsu Cuore ist perfekter und erwachsener als sein Vorgänger. Er ist sechs Zentimeter länger, was dem Innenraum und dem Kofferraum gleichermaßen zugute kommt. Auch bei der passiven Sicherheit und der Technik wurde viel getan. Die Insassen sind umgeben von Airbags und ein Antischleudersystem ist ebenfalls zu haben, allerdings gegen Aufpreis und nur in der teuren TOP-Version. Der muntere kleine Dreizylinder 1-Liter-Aluminiummotor leistet nun 51 kW/70 PS und ist dank niedrigem Gewicht in der Lage, für flotten Vortrieb zu sorgen, bei allerdings durchschnittlichem Verbrauch. Eine vier Stufen-Automatik ist als Option erhältlich. Fazit. Der Cuore ist ein sehr geräumiger Kleinwagen und nach wie vor nicht nur bei Fahranfängern besonders beliebt. Kleiner Wermutstropfen: Selbst die günstigere Version ist rund 1000 Euro teurer als der Vorgänger, auch der Verbrauch könnte geringer sein. **Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** Chevrolet Matiz, Citroen C1, Daihatsu Trevis, Fiat Panda, Hyundai Atos, KIA Picanto, Peugeot 107, Renault Twingo, Toyota Aygo.



- + **klein und handlich in der Stadt**
- + **nach vorne übersichtliche Karosserie**
- + **bequemes Ein- und Aussteigen**
- + **viel Platz**
- + **umfangreicher Insassenschutz**
- **ESP nur gegen Aufpreis**
- **zu lange Getriebeübersetzung**
- **teure Vollkasko- und Teilkaskoklasse**

Karosserie/Kofferraum

Note 2,7

Verarbeitung

Note: 2,9

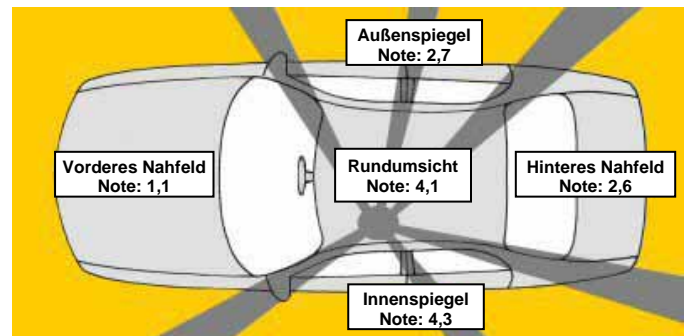
- + Beim neuen Daihatsu Cuore macht die Verarbeitung der Karosserie einen recht guten Eindruck; im Finish gibt es jedoch leichte Schwächen. Auch die Materialien im Innenraum sind ordentlich verarbeitet, auf schlechten Straßen allerdings knistert es in den Verkleidungen
- Kleinen Remplern hat die Karosserie praktisch nichts entgegenzusetzen; an den Flanken fehlen Seitenleisten, die schwächlichen lackierten Stoßfänger verkratzen schnell und bieten wenig Schutz - so sind teure Reparaturen nicht zu vermeiden. Die Türausschnitte sind nach außen wenig abgedichtet und verschmutzen schnell. Der Tankdeckel ist nicht in die zentrale Türverriegelung mit einbezogen. Der Entriegelungshebel befindet sich schlecht erreichbar zwischen den Vordersitzen. Bei einer Reifenpanne steht nur ein kleines Notrad zur Verfügung. Eine Abdeckung für die Motorunterseite fehlt, sie würde das Eindringen von Schmutz und Luftverwirbelungen, die den Verbrauch erhöhen, reduzieren.

Sicht

Note: 3,0

- Bei der ADAC-Rundumsichtmessung schneidet der Cuore insgesamt mit durchschnittlicher Note ab. Akustische Abstandssensoren zum leichteren Einparken sind nicht erhältlich.
- + Nach vorne hat man einen guten Überblick über das Verkehrsgeschehen. Die kurzen Abmessungen der Karosserie lassen sich noch recht gut erahnen. Die hinteren Kopfstützen können versenkt werden bei Nichtbedarf.

- Die Sicht im Innenspiegel ist gering. Die Außenspiegel sind ausreichend groß, auf der Fahrerseite allerdings wird das Bild durch die ungleichmäßige Spiegelfläche unregelmäßig verzerrt.



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: 1,7

- + Die Türaufhalter sind kräftig, beim Parken an Steigungen werden die Türen sicher offen gehalten. Vorn und hinten ist der Zustieg sehr bequem - da die Karosserie leicht erhöht ist, die Türen großzügig geschnitten sind und sich sehr weit öffnen lassen. Auch die Schwellerhöhe ist gering im Einstiegsbereich und die Sitzflächen

haben eine angenehme Höhe. Für die Zentralverriegelung gibt es serienmäßig eine Fernbedienung (verwechselbare Tasten).

- An den Klapptürgriffen kann man sich leicht die Finger einwickeln. Zum Schließen der Türen müssen sich Fahrer und Beifahrer weit aus dem Auto beugen, um die kleine Griffmulde zu erreichen.

Kofferraum-Volumen*

Note: 3,6

Ist die Rücksitzbank ganz nach hinten gestellt, fällt mit 105 Liter das Kofferraumvolumen klein aus. Bei umgeklappter Rücklehne (geteilt) finden immerhin 440 l Gepäck Platz (gemessen bis Fensterunterkante).



Mit nur 105 l Kofferraumvolumen rangiert der Cuore noch hinter seinem Vorgänger, der 135 l Volumen bot.

Kofferraum-Zugänglichkeit

Note: 1,5

- + Der Kofferraum ist sehr gut zugänglich, weil die Ladeöffnung sehr groß ist, die Heckklappe sich sehr leicht weit öffnen lässt, der Kofferraumboden eine angenehme Höhe hat und keine Bordwand stört.
- Bei vorgeklappten Rücksitzen behindert eine Stufe das Verschieben des Gepäcks.

Kofferraum-Variabilität

Note: 1,9

- Nur die asymmetrisch geteilte Rücksitzlehne lässt sich umklappen, nicht aber die Sitzfläche; die Bedienung ist einfach.
- + Obwohl etwas knapp geschnitten, kann das Gepäckabteil des Cuore mit einigen Clever-Lösungen überzeugen. So lässt sich die komplette Rücksitzbank mit einem Handgriff kinderleicht um 25 Zentimeter längs verschieben, die Lehnen sind im Verhältnis 60 zu 40 geteilt, umlegbar und in der Neigung zu verstellen.
- Ablagefächer für kleine Gegenstände sind nicht vorhanden.

Innenraum

Note 2,6

Bedienung

Note: 2,4

- + Der neue Daihatsu Cuore lässt sich leicht und funktionell bedienen. Die sehr übersichtlichen Instrumente liegen optimal im Blickfeld des Fahrers. Mit dem Bordcomputer sind Momentan- und Durchschnittsverbrauch abrufbar. Wichtige Funktionen sind in den beiden Lenksäulenhebeln untergebracht. Lenkrad und Sitz (beides höhenstellbar) lassen sich unterschiedlichen Personengrößen gut anpassen. Auch der Schalthebel liegt gut zur Hand. Außenspiegel und Fenster (Fahrerseitig mit Antipp-Automatik) lassen sich elektrisch einstellen, die Schalter sind gut zu erreichen. Die Innenraumbeleuchtung ist hell, vorne sind zusätzlich Leseleuchten vorhanden. Insgesamt gibt es ausreichend Ablagen. Große Flaschenhalter fehlen jedoch.
- Zum Schließen der Türen müssen sich die Insassen weit aus dem Auto beugen, um die kleine Griffmulde zu erreichen. Das weit nach vorne gezogene Armaturenbrett geht etwas zu Lasten der Ergonomie. So sind die Bedienelemente für Heizung und Radio in der Mitte für viele Menschen nicht ganz auf Armlänge platziert,

man wünscht sie sich etwas mehr im Griffbereich, um sich nicht immer leicht nach vorne neigen zu müssen. Die Fensterheber funktionieren nur mit der Zündung. Die Bedienungsschalter der Heizung sind zwar groß, doch fehlt es an der Logik. Soll der Luftstrom zur Scheibe gelenkt werden, zeigt der Einsteller nach unten. Zum Anlegen der Rücksgurte sind zwei Hände erforderlich, weil die Schösser nicht fixiert sind.



Funktionalität und Verarbeitungsqualität befinden sich für einen Kleinwagen auf ordentlichem Niveau.

Raumangebot vorne*

Note: 2,6

- Die Ellenbogenfreiheit ist bedingt durch die schmale Fahrzeugbreite nur durchschnittlich.
- + In Sachen Kopffreiheit bietet der Cuore viel Platz auf den vorderen Plätzen. Die Sitze lassen sich für Personen bis zu einer Größe von ca. 1,90 m zurückschieben.

Raumangebot hinten*

Note: 2,5

- + Vor allem im Fond ist das Platzangebot beeindruckend. Die Beinfreiheit ist riesig, wenn die Rücksitzbank zurückgeschoben ist. Die Kopffreiheit reicht für Mitfahrer bis ca. 1,85 m Größe aus.



Hinten finden bis zu 1,85 m große Personen Platz.

Innenraum-Variabilität

Note: 4,0

Die vier Sitze lassen sich zudem in eine komplette Liegefläche verwandeln.

Komfort

Note 2,8

Federung

Note: 2,9

- Die Dämpferabstimmung ist bei dem kleinen Auto ein recht guter Kompromiss. Es werden große Unebenheiten ebenso wie kurze Stöße in der Fahrbahn von der Federung auf recht angenehme Art schluckt. Die Bewegungen der Karosserie halten sich dabei in Grenzen.
- Voll beladen schwingt das Auto auf und ab, weil dann die Stoßdämpfung zu schwach ausgelegt ist.

Sitze

Note: 2,8

- + Der Einstellbereich des Fahrersitzes ist sehr groß, lässt sich durch die Höheneinstellung unterschiedlichen Personengrößen anpassen. Der Fahrer kann sich mit dem linken Bein fest abstützen. Alle Sitze haben eine straffe Polsterung und bieten ausreichend Sitzkomfort. Für Mitfahrer sind Haltegriffe am Dachhimmel vorhanden.
- Bei Kurvenfahrten bieten die Vordersitze nur geringen Seitenhalt, die Sitzflächen sind für kräftige Personen etwas zu schmal.

Innengeräusch

Note: 3,2

Abgesehen vom gewöhnungsbedürftigen Motorgeräusch, das Reihenmotoren mit ungeraden Zylinderzahlen grundsätzlich haben, wird der Geräuschpegel im Innenraum weitgehend als unaufdringlich empfunden.

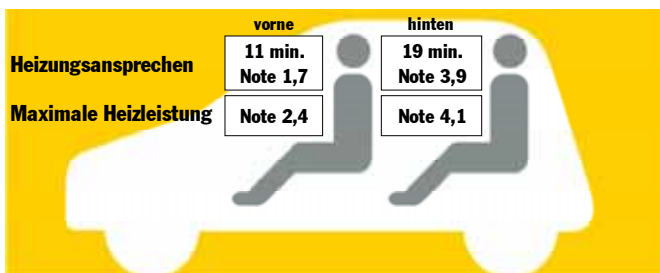
Heizung, Lüftung

Note: 2,5

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

Die Passagiere auf den Rücksitzen müssen etwas länger warten, bis wohlige Wärme sie umgibt.

- + Im vorderen Bereich wird die Luft sehr rasch auf angenehme Temperaturen erwärmt. Die Klimaautomatik arbeitet fein und situationsangepasst.



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

Motor/Antrieb

Note 3,1

Fahrleistungen*

Note: 2,5

- + Nach alter Tradition treibt den Cuore ein Dreizylinder an. Mit der Überarbeitung stieg die Leistung von 58 auf 70 PS aus einem Liter Hubraum. Der Motor hängt gut am Gas und fühlt sich insbesondere im unteren bis mittleren Drehzahlbereich kräftig an. Etwas zäher geht es angesichts des Hubraums in den beiden oberen Gängen zu, das stört aber weniger, weil das bevorzugte Revier des Cuore ohnehin die Stadt ist.

Laufkultur

Note: 3,0

Die Vibrationen des Dreizylinders halten sich in Grenzen.

Schaltung

Note: 3,7

Die Gänge lassen sich relativ leicht einlegen.

- Allerdings sorgt der lange Ganghebel für lange Schaltwege und noch weniger Präzision.

Getriebeabstufung

Note: 4,0

- Das viel zu lang übersetzte Getriebe in den oberen Gängen führt zwar auf dem Papier zu einem niedrigen Verbrauch, bringt aber zwischen den Gängen große Drehzahlsprünge mit sich.

Fahreigenschaften

Note 2,6

Fahrstabilität

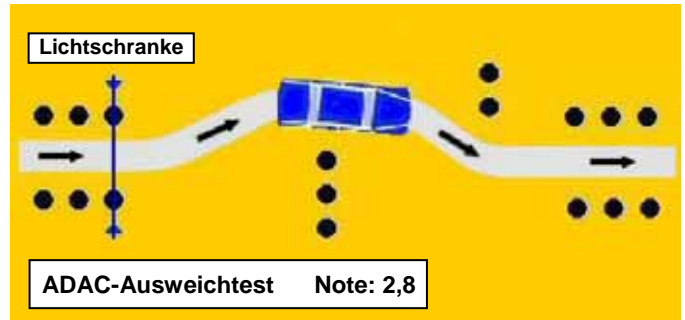
Note: 2,8

Der Geradeauslauf ist zufriedenstellend, Fahrbahnebenheiten (z.B. Längsrillen) bringen das kleine Auto nur wenig aus der Spur. Den ADAC-Ausweichtest übersteht der neue Cuore ohne zu schleudern. Das Auto zeigt sich in jeder Phase untersteuernd. Das ESP greift früh und kräftig ein und verhindert ein Schleudern. Dabei ist die Seitenneigung sehr ausgeprägt, das bringt etwas Unruhe ins Auto. Der Kraftaufwand am Lenkrad könnte geringer sein.

Kurvenverhalten

Note: 2,0

- + In Kurven untersteuert der Wagen - ein Verhalten, das weniger



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.

geübten Fahrern entgegen kommt. Bei plötzlichem Gaswegnehmen in der Kurve verändert sich das Eigenlenkverhalten nur wenig.

Lenkung*

Note: 3,0

- + Der Kraftaufwand am Lenkrad ist beim Rangieren gering.
- Die Lenkung verliert mit zunehmender Geschwindigkeit an Präzision, dadurch schwindet das Lenkgefühl für den Fahrer. Der Wendekreis mit ca. 10 m ist recht groß für ein Fahrzeug dieser Klasse.

Bremse

Note: 2,6

Der Bremsweg ist mit 40 m durchschnittlich lang (Mittelwert aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Reifengröße: 155/65R14). Ansprechen und Dosierbarkeit der Bremse sind passabel.

Sicherheit

Note 2,5

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Note: 2,7

- + Um die aktive Fahrsicherheit zu erhöhen, ist das Fahrzeug serienmäßig mit einem Bremsassistent und gegen Aufpreis mit der elektronischen Stabilitätskontrolle VSC, die Traktionskontrolle, ABS und ESP kombiniert lieferbar,

Passive Sicherheit - Insassen

Note: 2,1

- Hintere sind die Kopfstützen für Mitfahrer bis ca. 1,70 m Größe ausreichend.
- + Das Fahrzeug besitzt neben Frontairbags, vorne Seiten- und Knieairbag für den Fahrer. Optional sind vorne und hinten seitliche Kopfairbags erhältlich. Vorne erinnert Seatbelt-Reminder daran, sich anzuschnallen. Die vorderen Kopfstützen sind für Personen bis ca. 1,85 m Größe ausgelegt und haben einen geringen Horizontalabstand zum Kopf, das reduziert die Verletzungsschwere bei einem Heckaufprall.
- An den Klapp-Außengriffen lässt sich wenig Zugkraft aufbringen, um Türen zu öffnen, wenn sie nach einem Unfall verklemmt sind. Das Warndreieck und das Verbandmaterial haben keinen fest definierten Halter.

Kindersicherheit

Note: 2,2

- + Auf dem Rücksitz lassen sich zwei Kindersitze befestigen. Die Befestigung ist auch mit Isofix, kombiniert mit Top-Tether möglich. Die Gurtlängen der beiden Rücksitze reichen auch für Kinderrückhaltesysteme mit besonders hohem Gurtbedarf aus. Die Gurtschlösser sind so kurz, dass auch Kinderrückhaltesysteme mit flach gehaltenen Aufnehmern lagestabil befestigt werden können. Der rechte Front-Airbag lässt sich (mit dem Zündschlüssel) deaktivieren. Dann dürfen auf dem Beifahrersitz auch rückwärts gerichtete Kindersitze befestigt werden.
- Die Schlösser der Rücksitzgurte sind an flexiblen Gurten befestigt. Dadurch ist es mühsam, Kinder-Rückhaltesysteme zu befestigen. Den elektrischen Fensterhebern fehlt ein Einklemmschutz.

Fußgängerschutz

Note: 4,0

- Fußgänger haben bei einem Zusammenstoß ein erhöhtes Verletzungsrisiko, weil sich unter der Motorhaube in geringen Abständen harte Bauteile befinden.

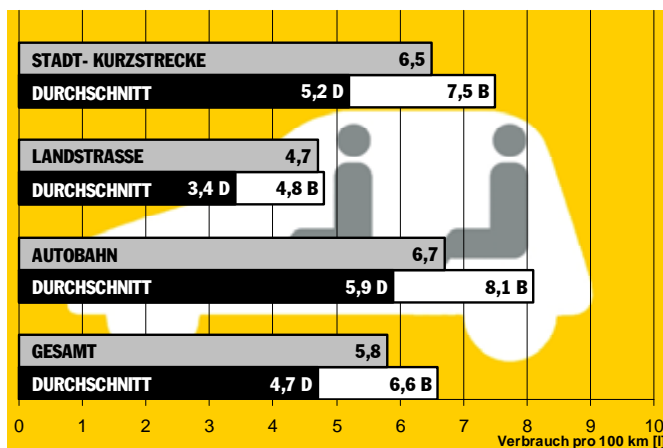
Verbrauch/Umwelt

Note 2,6

Verbrauch*

Note: 3,5

Im ADAC-Durchschnitt ergeben sich 5,8 l Super Benzin auf 100 km. Der Spritkonsum beträgt in der Stadt 6,5 l, auf der Landstraße 4,7 l und auf der Autobahn 6,7 l.



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

Abgas

Note: 1,7

- + Die Schadstoffanteile im Abgas sind gering.

Wirtschaftlichkeit*

Note 2,0

Betriebskosten

Note: 2,1

- + Die Ausgaben für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der kleine Cuore, vor allem unter Benzinern verglichen, einen moderaten Verbrauch aufweist, liegen die Kosten trotz der noch höheren Preise für den Benzin-Kraftstoff im zufriedenstellenden Bereich.

Werkstatt- und Reifenkosten

Note: 2,3

- + Alle 15.000 km oder alle 12 Monate ist ein kleinerer Zwischenservice - alle 30.000 km oder 24 Monate eine Inspektion fällig. Der 1,0 Liter Benzin besitzt eine Steuerkette, die einen oftmals teuren Zahnriemenwechsel überflüssig macht.

- + Die Preise für die Werkstattstunde befinden sich noch auf einem

akzeptablen Niveau. Daihatsu gewährt eine dreijährige Herstellergarantie bis 100.000 km. Bei Verwendung der Seriengröße sind die Ausgaben für den Reifenersatz niedrig.

- Der jährliche Service erhöht die Anzahl der Werkstattaufenthalte. Erhöhte Kosten für Verschleiß-/Standardreparaturen verhindern eine bessere Benotung.

Wertstabilität

Note: 2,2

- + Dem nicht nur bei Fahranfängern beliebten und mittlerweile "erwachsen" gewordenen Cuore kann durchaus ein stabiler Restwertverlauf prognostiziert werden. Er wird sich auch gebraucht gut verkaufen lassen.

Kosten für Neuanschaffung

Note: 2,8

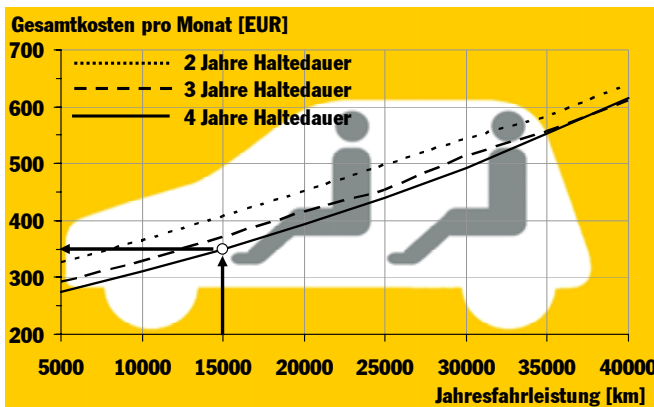
Nicht billig - nicht teuer: In den Anschaffungskosten verpasst die TOP-Version des kleinen Daihatsu mit 11.290 Euro nur knapp die Note Gut. Die Einstiegsversion ist schon für weniger als 9.000 Euro zu haben.

Fixkosten

Note: 3,5

Auch bei den fixen Kosten leistet sich der Daihatsu keinen Ausrutscher. Die Typklasseneinstufung und somit auch der Beitrag für die Haftpflichtversicherung ist noch relativ niedrig und die ohnehin günstigere Steuer für den Benzinern fällt durch den kleinen Hubraum sehr gering aus.

- Eine gute Benotung verhindern jedoch die für diese Fahrzeugklasse eindeutig zu hohen Typklassen in der Voll- und Teilkaskoversicherung.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Autokosten (Beispiel: 349 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

Die Motorvarianten

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.0
Aufbau/Türen	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/998
Leistung [kW(PS)]	51(70)
Max.Drehmoment [Nm]bei U/min	94/3600
0-100 km/h[s]	11,1
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	160
Verbrauch pro 100 km [l]	5,8N
Versicherungsklassen KH/VK/TK	14/19/17
Steuer pro Jahr[Euro]	67
Monatliche Gesamt-Kosten[Euro]	324
Grundpreis[Euro]	8.990

Aufbau:

ST = Stufenheck	KB = Kombi	GE = Geländewagen
SR = Schrägheck	KT = Kleintransporter	PK = Pick-Up
CP = Coupe	TR = Transporter	
CA = Cabriolet	GR = Großraumlimousine	
RO = Roadster	BU = Bus	

Versicherung:

KH = KFZ-Haftpfl.
VK = Vollkasko
TK = Teilkasko

Kraftstoff:

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

Daten und Messwerte

3-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro4, 5L
Hubraum	998 ccm
Leistung	51 kW (70 PS)
bei	6000 U/min
Maximales Drehmoment	94 Nm
bei	3600 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	145/80R13T
Reifengröße (Testwagen)	155/65R14S
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Trommel
Wendekreis links/rechts	10,35 m/10,05 m
Höchstgeschwindigkeit	160 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	11,1 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3. Gang)	9,1 s
Bremsweg aus 100 km/h	39,5 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Normal)	5,8 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	6,5/4,7/6,7 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test	104 g/km / 126 g/km
Innengeräusch 130 km/h	70 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	3470 mm/1475 mm/1530 mm
Leergewicht/Zuladung	860 kg/390 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	105 l/440 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	250 kg/600 kg
Dachlast	50 kg
Tankinhalt	36 l
Reichweite	620 km
Allgemeine Garantie	3 Jahre / 100.000 km
Rostgarantie	8 Jahre

ADAC-Testwerte *kursiv*

Kosten

Monatliche Betriebskosten	97 Euro
Monatliche Werkstattkosten	38 Euro
Monatliche Fixkosten	68 Euro
Monatlicher Wertverlust	146 Euro
Monatliche Gesamtkosten	349 Euro
(vierjährige Haltung, 15000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	14/19/17
Grundpreis	11.290 Euro

Ausstattung

Technik

ABS (mit Bremsassistent)	400 Euro
Automatikgetriebe	1000 Euro
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch (VSC+TRC)	750 Euro
Servolenkung	Serie

Innen

Airbag Beifahrer	Serie
Airbag Fahrer	Serie
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	450 Euro
Drehzahlmesser	Serie
Fahrersitz, höhen-/neigungseinstellbar	Serie
Fensterheber, elektrisch hinten	nicht erhältlich
Fensterheber, elektrisch vorne	Serie
Isifix-Kindersicherungssystem	nicht erhältlich
Klimaanlage	Serie
Knieairbag	Serie
Kopfstützen hinten	Serie
Lenkrad, höhen-/längeinstellbar (nur Höhe)	Serie
Pollenfilter	nicht erhältlich
Rücksitzlehne, umklappbar (geteilt)	Serie
Sitzbezüge, Leder	nicht erhältlich
Zentralverriegelung	Serie

Außen

Außenspiegel, elektrisch einstellbar	Serie
Lackierung Metallic	295 Euro
Leichtmetallfelgen	Serie
Nebelscheinwerfer	nicht erhältlich
Schiebe-Hubdach	nicht erhältlich
Wärmeschutzverglasung	Serie

°im Testwagen vorhanden

Testzeugnis

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

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 Januar 2008