

VW T5 Caravelle 1.9 TDI Trendline kurz (DPF)

Viertüriger Bus der oberen Mittelklasse (75 kW / 102 PS)

ADAC Testergebnis

Note 2,4

Den VW-Bus T5 gibt es neben dem teuren Multivan in einer günstigeren Variante, dem Caravelle, im Test als Kurzversion mit einer Schiebetür rechts, gegen Aufpreis auch links. Dieses Modell ist an manchen Stellen - vor allem im Interieur - einfacher gefertigt und bietet nicht ganz den Komfort wie sein teurer Bruder. Fahrverhalten (ESP Serie) und Sicherheit liegen aber auf nahezu gleich hohem Niveau und dieses Modell kann bis zu neun Personen befördern. Das Handling der vielfach variablen Sitze ist wegen deren hohen Gewichts aber kraftaufwändig. Der 1,9-Liter-Dieselmotor reicht als günstige Motorisierung für passable Fahrleistungen, der Verbrauch bleibt dabei im Rahmen und einen geschlossenen Partikelfilter gibt es gegen Aufpreis. Eine interessante Alternative zum Multivan, gleichzeitig auch als Transportfahrzeug hervorragend geeignet und mit etwa 32.000 Euro deutlich günstiger. **Karosserievarianten:** langer Radstand. **Konkurrenten:** Mercedes Viano, Nissan Primastar, Opel Vivaro, Renault Trafic.

- + funktionelle Bedienung
- + gute Sicherheitsausstattung
- + sichere Straßenlage, ESP
- + sehr viel Platz
- + selbst mit 9 Personen großer Kofferraum
- + variable Sitzanordnung
- + gut geeignet für Kindersitze
- umständliche Sitzverstellung im Fond
- mäßige Fahrleistungen
- lauter Motor



Karosserie/Kofferraum

Note 2,3

Verarbeitung

Note: 2,4

- + Die Karosserie des VW Caravelle präsentiert sich einwandfrei verarbeitet, nicht zuletzt belegen dies gleichmäßig geringe Spaltmaße und eine saubere Lackierung. Die Stoßfänger sind solide und aus unlackiertem Kunststoff gefertigt. Im Innenraum hingegen zeigt sich ein deutlicher Qualitätsunterschied zum teuren Multivan, hier kommen überwiegend einfache Kunststoffe zum Einsatz, der subjektive Eindruck der Solidität ist nur durchschnittlich. Auf dem Dach kann Gepäck bis 150 kg transportiert werden. Eine Dachreling gibt es gegen Aufpreis.
- Die Karosseriefanken sind ungeschützt und können daher bereits bei kleinen Parkremplern beschädigt werden. Der Unterboden ist zerklüftet, der Motorraum ungeschützt, anders als beim Multivan. Ein vollwertiges Ersatzrad kostet ca. 75 Euro, es ist unter dem Fahrzeugheck befestigt. Umständlich: der Tankdeckel kann nur bei offen stehender Fahrtür geöffnet werden.

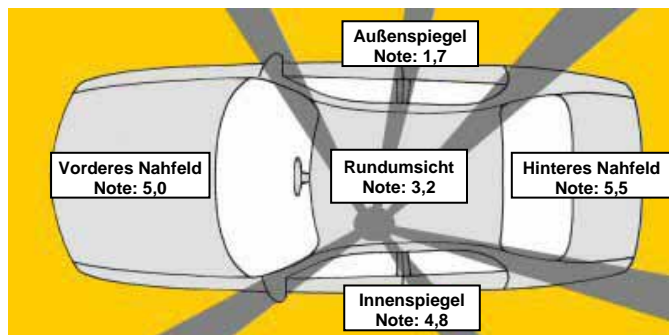
Sicht

Note: 3,1

- + VW-Bus-Fahrer schätzen die recht ordentliche Rundumsicht sowie die besonders hohe Sitzposition, die einen guten Überblick auf das Verkehrsgeschehen ermöglicht. Gegen Aufpreis gibt es eine akus-

tische Einparkhilfe (hinten oder vorne und hinten). Die Außenspiegel sind sehr groß und gegen Aufpreis elektrisch einstell- und beheizbar, der Innenspiegel blendet auf Wunsch automatisch ab.

- Die nicht versenkbaren hinteren Kopfstützen schränken die Sicht ein. Hindernisse hinter dem Fahrzeug können leicht übersehen werden, die Rückwärts-Einparkhilfe sollte man auf jeden Fall dazubestellen. Für das Modell Caravelle sind keine Xenonscheinwerfer erhältlich.



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten 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: 3,0

Der Zustieg zum VW-Bus ist insgesamt durchschnittlich. Negativ fällt das hohe Schweller- und Sitzflächenniveau auf, welches die Passagiere dazu zwingt, über eine Stufe zum Innenraum hinauf zu steigen.

- + Die hohe Karosserie und die großen Türausschnitte erlauben dann vorne wie hinten einen bequemen Zustieg, beinahe "aufrechten Hauptes". An der rechten A-Säule ist innen zusätzlich ein Griff zum leichteren Einsteigen angebracht. Die geöffnete Schiebetür auf der rechten Seite rastet fest ein, gegen Aufpreis gibt es eine weitere Schiebetür links. Alle Trittstufen verfügen über eine Beleuchtung. Eine praktische Fernbedienung für die Zentralverriegelung gibt es beim Caravelle ebenfalls, allerdings hier gegen Aufpreis. Die Schiebetür wird elektrisch unterstützt verriegelt.
- An Steigungen haben die Türaufhalter ihre liebe Not, die sehr schweren Vordertüren zu fixieren.



Sportliche Menschen sind klar im Vorteil, wenn es um das Erreichen der hinteren Sitzplätze geht.

Kofferraum-Volumen*

Note: 0,6

- + Selbst bei voller Besetzung mit bis zu neun Personen stehen noch 650 l Ladevolumen zur Verfügung. Im Sechs-Personen-Betrieb bei ausgebauter dritter Sitzreihe wächst der Stauraum bereits auf stattliche 1650 l. Werden beide hinteren Sitzreihen entfernt, kann man den T5 auch für Umzüge nutzen - 2870 l Stauraum sind üppig (gemessen bis Fensterunterkante), dabei können immer noch drei Personen mitfahren, wenn auch auf der vorderen Sitzbank etwas beengt.

Kofferraum-Zugänglichkeit

Note: 1,2

Optional sind an Stelle der normalen Heckklappe zwei seitlich angeschlagene Hecktüren erhältlich, die je nach Einsatzgebiet Vorteile (Platz zum Hintermann, Kraftaufwand) und Nachteile (Zugänglichkeit, fehlender Regenschutz bei offenem Kofferraum) bieten.

- + Die schwere Heckklappe lässt sich nicht besonders leicht öffnen, gibt dann aber eine sehr große Ladeöffnung frei - damit ist der Kofferraum einwandfrei zugänglich. Die Ladekante ist mit 57 cm angenehm niedrig, eine störende Bordwand gibt es nicht. Mit seinem praktischen rechteckigen Format und seiner verhältnismäßig geringen Tiefe kann man den ebenen Laderaum sehr gut

nutzen.

- Das "Herunterziehen" der Heckklappe erfordert sehr viel Kraft. Beim Nachdrücken von außen, was meist erforderlich ist, macht man sich die Hände schmutzig.



Mit 650 l Kofferraumvolumen bei voller Besetzung übertrifft er seinen Konkurrenten Mercedes Viano um 250 l Stauraum.

Kofferraum-Variabilität

Note: 2,7

Ablagemöglichkeiten für kleine und lose Gegenstände fehlen, aber es gibt viele stabile Zurrösen am Boden des Kofferraumes.

- + Etwas geringer als beim teuren Multivan, aber dennoch gut fällt die Variabilität der hinteren Sitze und damit verbunden des Kofferraumes aus. Die Einzelsitze und die Rückbank lassen sich einzeln umklappen und herausnehmen, so kann man den Innenraum sehr variabel nutzen. Auf Schienen verschiebbar sind die Sitze aber hier nicht. Unter der Rückbank gibt es Luken, durch die lange Gegenstände geschoben werden können und so bei deren Transport keine großen Umbauten erfordern, wenn man die gesamte Innenraumlänge nutzen möchte.
- Die Klappmechanismen der Bestuhlung sind nicht sehr leichtgängig, teilweise umständlich und kompliziert. Das Ausbauen der Rückbank gleicht einer Herkulesaufgabe - 95 kg und die Unhandlichkeit sind selbst für zwei kräftige Personen eine echte Herausforderung.

Innenraum

Note 1,3

Bedienung

Note: 1,5

- + Der T5 Caravelle lässt sich sehr leicht und ohne lange Eingewöhnung bedienen, alle Schalter, Knöpfe und Hebel sind übersichtlich und gut erreichbar angeordnet. Lenkrad (höhen- und längseinstellbar) und Fahrersitz können verschiedenen Personengrößen gut angepasst werden. Die klaren und schlichten Instrumente sind einwandfrei ablesbar. Gegen Aufpreis zeigt ein Bordcomputer u.a. Momentan- und Durchschnittsverbrauch an. Die Bedienelemente der Klimaanlage (Aufpreis) sind in idealer Höhe positioniert. Gegen Aufpreis gibt es einen Regensensor und einen automatisch abblendenden Innenspiegel, auch sind verschiedene Navigationssysteme verfügbar. Die elektrischen Fensterheber kosten beim Caravelle in der Basisversion ebenfalls Aufpreis, im Paket mit elektrischen Außenspiegeln; sie verfügen über Antippautomatik und Einklemmschutz. Für jeden Mitfahrer ist eine Leselampe

vorhanden, selbst in der hintersten Sitzreihe. Vorne kann man Dosen und Flaschen unterschiedlicher Größe in praktischen Haltern unterbringen.

- Die Kontrollleuchte für das Fahrlicht fehlt. Das Handschuhfach ist unbeleuchtet, die nach oben öffnende Klappe kann leicht versehentlich von allein wieder zufallen, wenn sie nicht korrekt eingerastet ist.



Die verwendeten Materialien spiegeln den Nutzfahrzeugcharakter des Caravelle wieder, der guten Funktionalität tut dies keinen Abbruch.

Raumangebot vorne* Note: 1,2

- + Reichhaltige Platzverhältnisse erlauben auch 1,95 m großen Personen eine bequeme Sitzposition; in der Höhe ist das Raumangebot mehr als ausreichend. Es können bis zu drei Personen nebeneinander sitzen, dann allerdings wird es seitlich eng.

Raumangebot hinten* Note: 0,8

- + Selbst für Van-Verhältnisse ist der Fahrgastraum üppig dimensioniert, so dass Personen bis über 2,0 m Größe in der mittleren Sitzreihe angenehm sitzen können. In der ganz hinteren Reihe ist auch noch genügend Platz, freilich nicht mehr ganz so üppig wie vorne und in der Mitte, aber dennoch ausreichend für Personen bis 1,80 m Größe.

Innenraum-Variabilität Note: 2,0

- + Die Einzelsitze und die Rücksitzbank können einzeln umgeklappt und entfernt werden (siehe Kofferraum-Variabilität).

Komfort Note 2,5

Federung Note: 2,3

- + Das serienmäßige Fahrwerk ist tendenziell eher weich ausgelegt, so dass sich der T5 in schnellen Kurven schon mal deutlich (aber unproblematisch) neigt, dafür aber ausgezeichneten Komfort bietet. So steht eine für jede Fahrsituation passende Abstimmung zur Verfügung, die Fahrkomfort, Straßenlage und Fahrsicherheit optimal gewährleisten. Bei voller Beladung treten Wanken und Seitenneigung ausgeprägter auf, zu einer kritischen Situation kommt es jedoch dennoch nicht. Der Fahrkomfort ist auch für die Insassen ganz hinten noch in Ordnung.

Sitze Note: 2,1

- + Die tendenziell straff gepolsterten Vordersitze (Härte der Sitzflächen vorne mit Drehrad einstellbar) sind gut geformt und bieten

dem Rücken festen halten. Sie passen sie den meisten Personen-Größen recht gut, der Fahrersitz ist in der Höhe variabel. Vorne können auf der rechten Seite zwei Personen sitzen, allerdings nicht besonders bequem. Auf den Sitzen der zweiten und dritten Reihe kann man entspannt sitzen, der Seitenhalt ist ähnlich wie auf den Vordersitzen recht gut, die Lehnen sind erfreulich hoch. Haltegriffe am Dachhimmel gibt es für alle Außenplätze. Wegen der günstigen Anordnung der Sitze haben die Insassen eine gute Oberschenkelauflage und somit eine entspannte Sitzposition.

Innengeräusch Note: 3,1

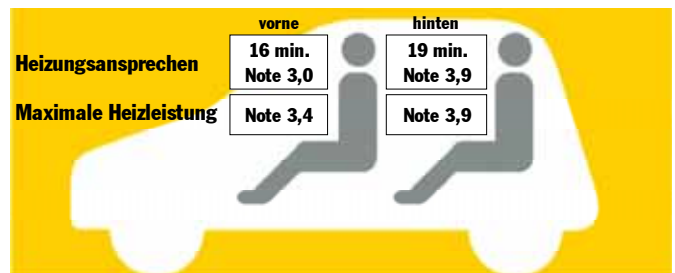
- + Der gemessene Geräuschpegel im Innenraum ist bis 130 km/h niedrig, auch subjektiv werden die Motor- und Windgeräusche selbst bei hohem Tempo als unaufdringlich empfunden.

Heizung, Lüftung Note: 3,1

(Heizungstest bei -10°C in der ADAC-Klimakammer)
Die Heizung spricht vorne durchschnittlich an, hinten etwas schwächer. Auch die Heizwirkung ist durchschnittlich, der große Innenraum stellt für das Heizsystem eine echte Herausforderung dar, trotz der optionalen Zusatzheizung. Das Seitenfenster in der Schiebetür auf der rechten Seite lässt sich aufschieben.

- + Eine Klimaanlage gibt es gegen Aufpreis, auf Wunsch auch zusätzlich für den hinteren Bereich. An den B-Säulen kann man zusätzliche Luftausströmer ordern.

- Ganz hinten sind die Fenster nicht zu öffnen.



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

Motor/Antrieb Note 3,4

Fahrleistungen* Note: 4,8

- Die 102 PS des 1,9 Liter TDI-Aggregates haben mit dem 2 Tonnen schweren T5 einiges zu tun, die Fahrleistungen sind entsprechend schwach, Beschleunigung und Endgeschwindigkeit sind für ein Fahrzeug dieser Art jedoch passabel.

Laufkultur Note: 3,5

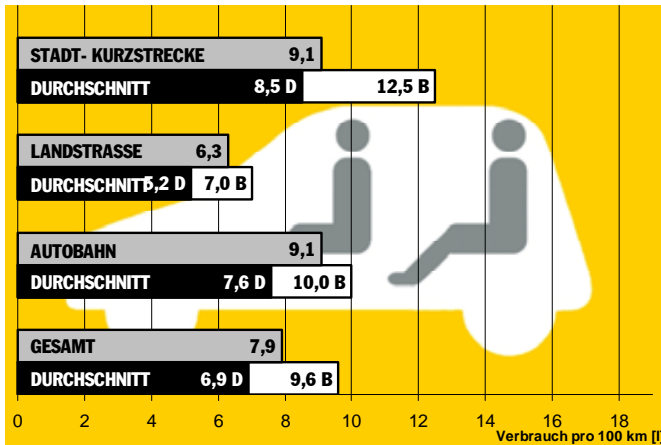
Die Laufkultur des 1,9 l TDI-Motors ist maximal durchschnittlich, Vibrationen treten auf und insbesondere nach dem Kaltstart nagelt der Diesel nicht unerheblich.

Schaltung Note: 2,0

- + Das Fünfgang-Schaltgetriebe ist sauber geführt und lässt sich überwiegend gut schalten. Auch das Einlegen des Rückwärtsganges gelingt immer geräuschlos.

Getriebeabstufung Note: 2,0

- + Die Abstufungen der fünf Gänge passen gut zur Leistungscharakteristik des Fahrzeuges, allerdings würde man sich in manchen Situationen eine feinere Abstufung wünschen, insbesondere bei voller Beladung oder an Steigungen.



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

Wirtschaftlichkeit*

Note 1,7

Betriebskosten

Note: 2,0

- + Angesichts der Fahrzeuggröße hält sich der Spritkonsum des Caravelle 1.9 TDI im Rahmen. Zudem wird der nicht ganz so teure Dieselmotor benötigt, wodurch sich noch moderate Kosten für den Betrieb des Fahrzeugs ergeben.

Werkstatt- und Reifenkosten

Note: 0,6

Der VW besitzt eine fahrabhängige Serviceanzeige. Laut Hersteller ist dabei im Schnitt alle 30.000 Kilometer - spätestens aber nach zwei Jahren ein "Intervall-Service" (mit Ölwechsel) fällig. Dazwischen, also im 3. - dann im 5. Jahr usw., muss eine Inspektion (ohne Ölwechsel) durchgeführt werden. Der 1,9-Liter-Diesel besitzt einen Zahnriemen, der spätestens nach 90.000 km gewechselt werden muss. Der Dieselpartikelfilter ist wartungsfrei und auf Lebensdauer ausgelegt.

- + VW verbaut nach eigenen Angaben qualitativ hochwertige und langlebige Wartungs- und Verschleißteile, die zur Kosteneinsparung beitragen sollen und gewährt eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung. Die Kosten für den Reifenersatz sind bei Verwendung der Seriengröße erfreulich günstig.

- Die Werkstattstundenpreise sind hoch und der Longlife-Service ist nur mit speziellem, teurem Motoröl möglich.

Wertstabilität

Note: 3,8

Durch einen Generationswechsel, der sich voraussichtlich noch innerhalb der vierjährigen Berechnungsdauer vollziehen wird, leidet die Wertbeständigkeit des geräumigen Transporters von VW etwas. Der sparsame Dieselmotor mit umweltfreundlichem Rußpartikelfilter gibt jedoch Schützenhilfe für einen beständigen Restwertverlauf.

Kosten für Neuanschaffung

Note: 2,3

- + Auch bei den Anschaffungskosten leistet sich der Caravelle keinen Ausrutscher, ist allerdings im Vergleich zum Multivan nicht so komfortabel ausgestattet.

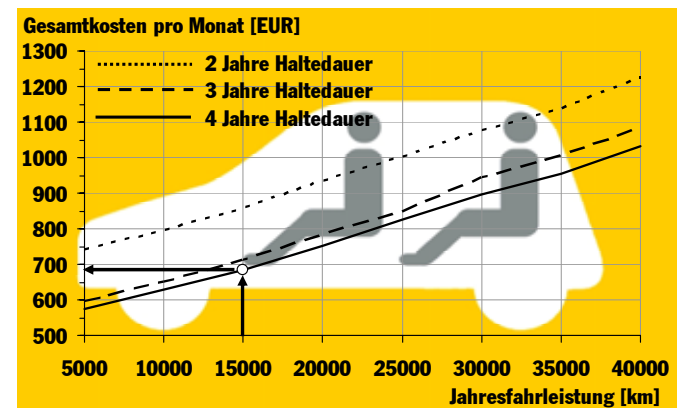
Fixkosten

Note: 1,8

Den niedrigeren Betriebskosten stehen beim Diesel höhere fixe Ausgaben für die Steuer gegenüber.

- + In der Vollkaskoversicherung ist der T5 für diese Klasse relativ günstig eingestuft und verhilft ihm letztendlich noch für eine gute Note bei den festen Kosten.

- Die verhältnismäßig teure Haftpflichtversicherung trübt jedoch ein wenig die insgesamt positive Kostenbilanz.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Autokosten (Beispiel: 682 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

Die Motorvarianten

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	2.0	3.2 V6	1.9 TDI	1.9 TDI	2.5 TDI	2.5 TDI
Aufbau/Türen	BU/4	BU/4	BU/4	BU/4	BU/4	BU/4
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1984	6/3189	4/1896	4/1896	5/2461	5/2461
Leistung [kW(PS)]	85(116)	173(235)	62(84)	75(102)	96(131)	128(174)
Max.Drehmoment [Nm]bei U/min	170/2600	315/2950	200/2000	250/2000	340/2000	400/2000
0-100 km/h[s]	17,8	10,5	23,6	18,9	15,3	12,2
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	163	205	146	157	168	188
Verbrauch pro 100 km [l]	10,9S	13,2SP	8,0D	7,9D	8,5D	8,8D
Versicherungsklassen KH/VK/TK	19/19/21	19/22/21	21/19/25	21/19/25	20/24/25	20/25/27
Steuer pro Jahr [Euro]	135	216	293	293	386	386
Monatliche Gesamt-Kosten [Euro]	773	998	680	683	704	741
Grundpreis [Euro]	30.946	41.049	31.327	32.713	34.296	37.146

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-Haftpflicht
VK = Vollkasko
TK = Teilkasko

Kraftstoff:

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

Daten und Messwerte

4-Zylinder Diesel	.....	Schadstoffklasse Euro4 III
Hubraum	.....	1896 ccm
Leistung	.....	75 kW (102 PS)
bei	.....	3500 U/min
Maximales Drehmoment	.....	250 Nm
bei	.....	2000 U/min
Kraftübertragung	.....	Frontantrieb
Getriebe	.....	5-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	.....	205/65R16T
Reifengröße (Testwagen)	.....	205/65R16T
Bremsen vorne/hinten	.....	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	.....	11,85 m/12,05 m
Höchstgeschwindigkeit	.....	157 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	.....	18,9 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3. Gang)	.....	12,5 s
Bremsweg aus 100 km/h	.....	41 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	.....	7,9 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	.....	9,1/6,3/9,1 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test	.....	208 g/km/ 206 g/km
Innengeräusch 130 km/h	.....	71 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	.....	4890 mm/1904 mm/1959 mm
Leergewicht/Zuladung	.....	2025 kg/975 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	.....	1650 l/2870 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	.....	750 kg/2200 kg
Dachlast	.....	100 kg
Tankinhalt	.....	80 l
Reichweite	.....	1010 km
Allgemeine Garantie	.....	2 Jahre
Rostgarantie	.....	12 Jahre

ADAC-Testwerte *kursiv*

Kosten

Monatliche Betriebskosten	.....	144 Euro
Monatliche Werkstattkosten	.....	46 Euro
Monatliche Fixkosten	.....	97 Euro
Monatlicher Wertverlust	.....	395 Euro
Monatliche Gesamtkosten	.....	682 Euro
(vierjährige Haltung, 15000 km/Jahr)		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	.....	21/19/25
Grundpreis	.....	32.713 Euro

Ausstattung

Technik

Automatikgetriebe (nur für 2.5 TDI)	.....	nicht erhältlich
Bremsassistent	.....	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	.....	Serie
Parkhilfe, elektronisch	.....	ab 351 Euro
Reserverad, vollwertig	.....	74 Euro
Rußpartikelfilter (Serie bei 2.5 TDI)	.....	625 Euro°
Tempomat	.....	303 Euro
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	.....	184 Euro
Xenonlicht	.....	nicht erhältlich

Innen

Airbag, Seite vorne (incl. Kopfairbags vorne)	.....	434 Euro°
Airbag, Seite, Kopf hinten (Fahrgastraum)	.....	881 Euro
Fahrersitz, höhenstellbar	.....	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne (+ el. Außenspiegel)	.....	547 Euro°
Innenspiegel, automatisch abblendend (mit Regensensor)	.....	130 Euro
Isofix-Kindersicherungssystem	.....	Serie
Klimaanlage (vorne + hinten)	.....	1482 Euro°
Navigationssystem	.....	ab 2303 Euro
Rücksitzlehne und -bank umklappbar (3er Sitzbank klappbar)	.....	Serie
Sitzbezüge, Leder (Kunstleder)	.....	51 Euro
Sitze, vorn, beheizbar	.....	393 Euro
Zentralverriegelung (mit Fernbedienung)	.....	458 Euro°

Außen

Anhängerkupplung/-stabilisierung (ESP) (starr)	.....	643 Euro
Außenspiegel, elektrisch anklappbar	.....	151 Euro
Leichtmetallfelgen (mit 215/65 R16)	.....	809 Euro
Scheinwerfer-Reinigungsanlage	.....	262 Euro
Schiebe-Hubdach (Glas, elektrisch)	.....	851 Euro
Schiebetür links	.....	737,80 Euro

°im Testwagen vorhanden

Testzeugnis

Technik/Umwelt(Testergebnis)2,4

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

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 Januar 2008