

AUTOSIMTEST

AUDI A6 2.7 TDI 180 PS, Vorderradantrieb,
0-100 km/h in 8,9 s, 230 km/h Spitze, 37 890 Euro

BMW 520d 163 PS, Hinterradantrieb,
0-100 km/h in 9,3 s, 223 km/h Spitze, 35 900 Euro

MERCEDES E 220 CDI 150 PS, Hinterradantrieb,
0-100 km/h in 9,7 s, 216 km/h Spitze, 39 092 Euro

DIE HERREN IM ANZUG

TEXT Elmar Siepen FOTOS Frank Ratering

Wer sich heute für eine Limousine im Business-Dress entscheidet, wählt gern die Dieselfersion, denn die modernen Selbstzünder garantieren viel Kraft und günstige Kosten. Welchen kaufen, wenn es um Modelle oberhalb von 35 000 Euro geht? Start frei für eine neue Runde im Wettstreit der Premium-Liga

Wer in Deutschland eine Oberklasse-Limousine fährt, hat neben mehreren Nadelstreifenanzügen und vielen dezenten Krawatten meist eine Dienstwagenberechtigung, die sich exakt am beruflichen Aufstieg orientiert. Oder ein gut gefülltes Konto für den problemlosen Privatkauf. Entsprechend hoch sind die Forderungen nach Platz und Prestige. Dafür käme bei den Dieseln natürlich die Mercedes E-Klasse in Frage – in der vierzylindrigen

Vernunft-Motorisierung als E 220 CDI mit 2,2 Liter großem Vierzylinder, 150 PS und Rußpartikelfilter zum Preis von 39 092 Euro. Oder eine rund 1200 Euro günstigere Limousine aus Ingolstadt, nämlich der Audi A6 2.7 TDI, der zudem zwei zusätzliche Zylinder und 30 PS mehr bietet. Oder der BMW 520d mit seinem 163 PS starken Vierzylinder, der sogar fast 3200 Euro weniger als der Mercedes kostet. Ist günstiger hier vielleicht auch besser?

KAROSSERIE
Der Mercedes E 220 CDI offeriert die höchste Zuladung
Beim Raumangebot ist der Audi großzügig – hier haben Fahrer und Beifahrer viel Bewegungsfreiheit. Da müssen BMW und Mercedes zurückstecken. Soll das Ladevolumen vergrößert werden, gibt es für alle drei gegen teils deftige Aufpreise geteilt klappbare Rücksitzlehnen (Audi 290, BMW 480, Mercedes 505 Euro). Bei der Zuladung liegt der Mercedes mit 485

Kilo vorn (Audi 425, BMW 410 Kilo), in puncto Bedienungs-freundlichkeit gefällt der Audi mit der zentralen MMI-Bedieneinheit (Multi-Media-Interface), die über Zusatz Tasten den Direktzugriff auf wichtige Features ermöglicht. Daran reicht das Ein-Knopf-iDrive-System des BMW trotz des blickfreundlich hoch platzierten Displays nicht heran, zumal hier die Frischluftverteilung umständlicher geregelt wird. Besser schneidet der Mercedes mit konventionellen >

Das A6-Armaturenbrett gefällt mit hoher Funktionalität



Raumangebot und Sitzkomfort des Audi dürften auch anspruchsvolle Kunden zufrieden stellen



Das zeitlos-elegante Ingolstädter Design kann die üppigen Abmessungen der Limousine gekonnt kaschieren



Bedienelementen ab. Aber auch hier gibt es Kritik – für die Scheibenwischerbedienung im Blinkerhebel. Die Qualitätswertung entscheidet der Audi für sich, er wirkt am hochwertigsten. BMW und Mercedes können hier sowohl bei der Materialanmutung als auch bei der Liebe zum Detail nicht ganz mithalten. Dafür punktet der BMW bei der Sicherheitsausstattung: adaptives Bremslicht und Runflat-Reifen, die im Pannenfall die Weiterfahrt erlauben.

FAHRKOMFORT Die Luftfederung beschert dem Audi A6 den besten Komfort

Einerseits erhöhen die Runflat-Reifen die Sicherheit, andererseits sind sie auf Grund der harten Reifenflanken für Komforteinbußen mitverantwortlich. So kann der BMW etwa Brückenfugen oder Fahrbahnkanten nicht so souverän wegfiltern wie die Konkurrenz. Stets hat man das Gefühl, mit zu hohem Luftdruck unterwegs zu sein. Dafür absolviert er Schlecht-

wegstrecken mit weniger Karosseriebewegungen als der Mercedes. Dessen Federung wiederum wirkt schluckfreudiger, wenngleich er auf Bodenwellen etwas stärker zum Nachschwingen neigt. Geradezu mustergültig absorbiert der Audi mit seiner – allerdings aufpreispflichtigen – Luftfederung (1900 Euro) Straßenschäden aller Art und liegt dabei dennoch ruhig auf der Straße. Beim Sitzkomfort profitieren die Audi- und BMW-Insassen von

WWW.AUTOZEITUNG.DE
Mehr Infos über den Audi finden sie unter Clickcode: A62.7TDI

den optionalen Sport- (Audi 590 Euro Aufpreis) oder Komfortsitzen (BMW: 1950 Euro), wobei sich die Frontpassagiere insbesondere auf dem BMW-Gestühl am besten aufgehoben fühlen. Die Mercedes-Sitze könnten dagegen mehr Seitenhalt vertragen. Und: Sowohl der Schalldruckpegel bei

den Fahrgeräuschen als auch der gesamte Geräuscheindruck machen den Audi zum akustisch angenehmen Business-Begleiter.

MOTOR / GETRIEBE Der BMW-Vierzylinder gefällt mit hoher Drehfreude

Im Audi mit dem TDI-Logo auf dem Kofferraumdeckel arbeitet ein V6-Motor mit Common-Rail-Technik. Das 2,7 Liter große Aggregat besitzt eine Einspritzanlage mit Piezo-Injektoren, die bis zu fünf

Einspritzvorgänge pro Arbeitstakt ermöglichen und dadurch eine bessere Kraftstoffdosierung und Laufkultur bewirken. Ergebnis: Das 180-PS-Triebwerk ist ein spontan ansprechender Leisetreter, der druckvoller und kultivierter als die Konkurrenz zur Sache geht. Selbst an der Drehzahlgrenze verkneift er sich ungebührliche Dröhnfrequenzen. Den gepflegten Auftritt unterstützt das präzise schaltbare Sechsgang-Getriebe, mit dem Gangwechsel zur Freude werden. Allerdings sind Schaltvorgänge angesichts des maximalen Drehmoments von 380 Nm, das sich von 1400 bis 3300 /min erstreckt, oft nicht nötig. Der Testverbrauch ist mit 9,4 Liter Diesel aber zu hoch. Dafür entschädigt der Audi mit den besten Fahrleistungen (siehe S. 28). Der 150 PS leistende 2,2-Liter-Vierzylinder des Mercedes ist sparsamer (8,1 Liter) und reagiert ebenfalls spontan aufs Gaspedal. Beim Ausdrehen wird er aber knurrig laut. Andererseits: Obwohl

er nicht untermotorisiert. Zu bemängeln ist das Getriebe, das beim Gangwechsel mit Hakeligkeit nervt. Hier punktet der BMW mit der bekannten Güte seiner Schaltmechanik. Auch läuft sein Zweiliter-Aggregat drehfreudiger und klar kultivierter als der Mercedes-Motor. In der Beschleunigung liegt der BMW fast gleichauf mit dem Mercedes, in der Höchstgeschwindigkeit übertrifft er ihn mit 223 km/h um sieben Stundenkilometer. ➤

Das Infodisplay liegt blickgünstig fast in Augenhöhe



Die Komfortsitze gibt es nur mit Lederausstattung. Im Fond bietet der BMW den besten Sitzkomfort



Der dynamische Charakter der 5er-Limousine zeigt sich im Design – und bei schneller Fahrt in Kurven



Konsequente Sachlichkeit beherrscht die Mercedes-Armaturen



Die Vordersitze haben aktive Sicherheitskopfstützen. Hinten gibt es reichlich Knieraum



Tradition und Moderne im Design der E-Klasse. In Kurven sind die Konkurrenten von BMW und Audi agiler





Audi: 180 PS, sechs Zylinder und 2,7 Liter Hubraum



BMW: 163 PS, vier Zylinder, zwei Liter Hubraum



Mercedes: 150 PS, vier Zylinder, 2,2 Liter Hubraum



Sicher: Die klappbare Rücklehne ist abschließbar



Für Ordnung: Bordwerkzeug im Kofferraumdeckel



Für Frischluft: Mercedes-Schiebedach für 1218 Euro

Wegen des kleinen Hubraums muss der Fahrer im BMW jedoch öfter schalten. Gut: Der Weiß-Blaue offeriert den im Vergleich niedrigsten Dieserverbrauch: 7,8 Liter auf 100 Kilometern.

FAHRDYNAMIK

Der Mercedes erreicht die kürzesten Bremswege

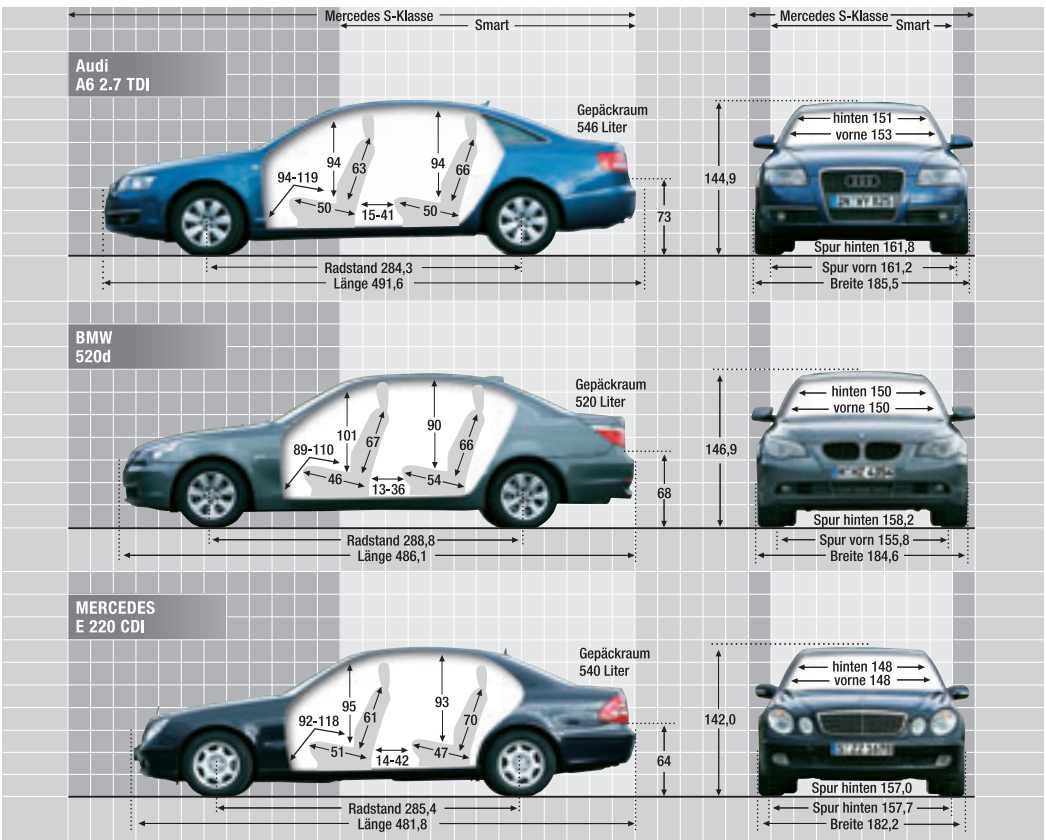
Dank seiner direkten Lenkung lässt sich der BMW wesentlich präziser durch Kurven dirigieren als die

Konkurrenten – das zeigte sich auf der Teststrecke Pôles Mécane in Arles/Südfrankreich. Sein spontanes Einlenkverhalten sorgt für Agilität. Das neutrale Eigenlenkverhalten des Hecktrieblers wird

im Grenzbereich von sanfter Übersteuertendenz abgelöst, der sich das DSC (ESP) mit feinen Regelintervallen annimmt. Dass der Münchner auf dem Handlingparcours dennoch nur 0,6 Sekunden hinter dem stärkeren Audi zurückbleibt, spricht für ihn. Der Ingolstädter ist nicht ganz so agil. Im Grenzbereich kämpft sein ESP gegen teils kräftige Untersteuertendenzen an. Auch beschert ihm der schwere V6-Motor im Bug ein trägeres Einlenkverhalten, als dies beim BMW der Fall ist. Zwar agiert die Lenkung ausreichend präzise, lässt aber zuweilen Antriebseinflüsse deutlich spüren. Dafür bremsst der Audi (36,7 Meter Kalt-/37,2 Meter Warmbremswert) besser als der BMW (38,7 Meter kalt, 38,1 Meter warm). Die kürzesten Bremswege erzielt der Mercedes (36,5 Meter kalt, 36,6 Meter warm). Dennoch bleibt die Dosierbarkeit der Mercedes-Bremse deutlich hinter der des Audi und erst recht hinter der des BMW zurück. Überhaupt spielt der Mercedes, wie übrigens auch der Audi, eher die Komfort- als die Dynamikkarte aus. In Kurven reagiert der Stuttgarter – wie der BMW – zunächst neutral, bevor er in sanftes Übersteuern wechselt und vom ESP eingebremst wird. Jedoch verlangt sein Lenkrad nach spürbar größeren Winkeln, um den Kurs zu halten. Auch sollte die Lenkung mehr Rückmeldung vermitteln. Zudem >

ALLE MASSE IM ÜBERBLICK

Alle Maße in cm





TECHNIK				
MOTOR	AUDI A6 2.7 TDI	BMW 520d	MERCEDES E 220 CDI	
Zylinder/Ventile pro Zylinder	V6 / 4	R4 / 4	R4 / 4	
Nockenwellenantrieb	Kette	Kette	Kette	
Bohrung/Hub	83,0 / 83,1 mm	84,0 / 90,0 mm	88,0 / 88,3 mm	
Hubraum	2698 cm³	1995 cm³	2148 cm³	
Verdichtung	17,0 : 1	17,0 : 1	18,0 : 1	
Leistung	132 kW/180 PS bei 3300 /min	120 kW/163 PS bei 4000 /min	110 kW/150 PS bei 4200 /min	
Maximales Drehmoment	380 Nm bei 1400-3300 /min	340 Nm bei 2000-2750 /min	340 Nm bei 2000 /min	

KRAFTÜBERTRAGUNG				
Getriebe	6-Gang, manuell	6-Gang, manuell	6-Gang, manuell	
Antrieb	Vorderrad	Hinterrad	Hinterrad	

FAHRWERK				
Fahrwerk	vorn: Vierlenkerachse, adaptive Luftfederbeine, Querstabilisator; hinten: Mehrfachlenker, adaptive Luftfederbeine, Querstabilisator; ESP	vorn: McPherson-Federbeine, Querlenker, Zugstreben, Querstabilisator; hinten: Alu-Mehrfachlenkerachse, Federn, Dämpfer, Stabilisator; DSC (ESP)	vorn: Vierlenkerachse, Schraubenfedern, Dämpfer, Querstabilisator; hinten: Mehrfachlenkerachse, Schraubenfedern, Dämpfer, Stabilisator; ESP	
Lenkung	Zahnstange, Servo, hydraulisch	Zahnstange, Servo, hydraulisch	Zahnstange, Servo, hydraulisch	
Wendekreis l / r	12,8 / 12,2 m	11,9 / 11,6 m	11,4 / 11,2 m	
Bremsen	vorn: innenbelüftete Scheiben; hinten: Scheiben; ABS, Bremsassistent	vorn: innenbelüftete Scheiben; hinten: innenbelüftete Scheiben; ABS, Bremsassistent	vorn: innenbelüftete Scheiben; hinten: Scheiben; ABS, Bremsassistent	
Serienbereifung	vorn: 225/55 R 16 Y hinten: 225/55 R 16 Y	vorn: 225/55 R 16 V hinten: 225/55 R 16 V	vorn: 205/60 R 16 V hinten: 205/60 R 16 V	
Testbereifung	vorn: 225/55 R 16 Y hinten: 225/55 R 16 Y	vorn: 225/55 R 16 W hinten: 225/55 R 16 W	vorn: 205/60 R 16 V hinten: 205/60 R 16 V	
Felgen	7,5 x 16	7 x 16	7 x 16	
Reifenmarke	Conti Premium Contact	Pirelli P7	Pirelli P7	

MESSWERTE

GEWICHTE				
Leergewicht Werk / Testwert	1625 / 1780 kg	1510 / 1640 kg	1535 / 1660 kg	
Zulässiges Gesamtgewicht	2205 kg	2050 kg	2145 kg	
Effektive Zuladung	425 kg	410 kg	485 kg	
Anhängelast gebr. / ungebr.	1700 / 750 kg	1800 / 750 kg	1900 / 750 kg	
Dachlast / Stützlast	100 / 85 kg	100 / 90 kg	100 / 76 kg	

FAHRLEISTUNGEN				
0 - 40 km/h	2,7 s	2,1 s	2,1 s	
0 - 60 km/h	4,4 s	4,2 s	4,1 s	
0 - 80 km/h	6,7 s	6,9 s	6,8 s	
0 - 100 km/h	8,9 s	9,3 s	9,7 s	
0 - 120 km/h	12,5 s	14,1 s	14,4 s	
0 - 140 km/h	16,6 s	17,7 s	18,9 s	
60 - 100 km/h	4,5 s	5,1 s	5,6 s	
80 - 120 km/h	5,8 s	7,2 s	7,7 s	
Höchstgeschwindigkeit	230 km/h	223 km/h	216 km/h	
Handling	1 : 53,6 min	1: 54,2 min	1 : 56,6 min	
Slalom Pylonenabst. 18 m	58,4 km/h	60,0 km/h	56,3 km/h	

BREMSWEGE				
Bremsweg aus 100 km/h kalt	36,7 m	38,7 m	36,5 m	
Bremsweg aus 100 km/h warm	37,2 m	38,1 m	36,6 m	

GERÄUSCHE				
Standgeräusch	47 dB(A)	46 dB(A)	44 dB(A)	
Vorbeifahrgeräusch	72 dB(A)	73 dB(A)	73 dB(A)	
Innen bei 50 km/h 3. Gang	58 dB(A)	60 dB(A)	60 dB(A)	
Innen bei 100 km/h höchst. G.	64 dB(A)	65 dB(A)	65 dB(A)	
Innen bei 130 km/h höchst. G.	65 dB(A)	66 dB(A)	68 dB(A)	

VERBRÄUCHE				
Testverbrauch	9,4 l D / 100 km	7,8 l D / 100 km	8,1 l D / 100 km	
Tankinhalt	70 l	70 l	65 l	
Reichweite	744 km	897 km	802 km	
EU-Verbrauch	6,8 l D / 100 km	5,9 l D / 100 km	6,4 l D / 100 km	

ABGAS-EMISSIONEN				
Kohlendioxid CO ₂	182 g/km	158 g/km	169 g/km	
Kohlenmonoxid CO	0,120 g/km	0,123 g/km	0,169 g/km	
Kohlenwasserstoff HC	0,030 g/km	0,018 g/km	0,024 g/km	
Stickoxid NO _x	0,228 g/km	0,216 g/km	0,194 g/km	
Rußpartikel	0,001 g/km	0,001 g/km	0,004 g/km	

AUSSTATTUNG/PREIS

MODELL			
GRUNDPREIS	37 890 €	35 900 €	39 092 €

AZ-NORMAUSSTATTUNG				
Fahrdyn.-Regelung ESP	Serie	Serie	Serie	
Fensterheber elektr. vorn	Serie	Serie	Serie	
Klimaanlage	Serie	Serie	Serie	
Leichtmetallfelgen	Serie	Serie	Serie	
Metalliclackierung	800 €	900 €	951 €	
Radio mit CD	Serie	Serie	Serie	
Sitzhöhereinstellung	Serie	Serie	Serie	
Zentralverrieg. Fernbed.	Serie	Serie	Serie	
SUMME	800 €	900 €	951 €	

PREIS MIT AZ-NORMAUSSTATTUNG				
Günst. Ausstattung ¹	–	–	Classic	
GESAMTPREIS	38 690 €	36 800 €	40 043 €	

WEITERE EXTRAS				
Automatik-Getriebe	2150 €	2100 €	2088 €	
Bordcomputer	Serie	Serie	Serie	
Lederausstattung	1770 € ²	2210 €	1920 € ³	
Navigationssystem	1900 €	1800 €	1763 €	
Schiebedach elektr.	1100 €	1200 €	1218 €	
Sitzheizung	350 €	360 €	377 €	

SICHERHEIT/PREIS

SICHERHEITSAUSSTATTUNG				
Bremsassistent	Serie	Serie	Serie	
Fahrdyn.-Regelung ESP	Serie	Serie	Serie	
Fahrer-/Beifahrer-Airbag	Serie	Serie	Serie	
Isofix	Serie	Serie	58 €	
Kopf-Airbag	Serie	Serie	Serie	
Kurvenlicht	1390 € ⁴	440 € ⁵	1589 € ⁶	
Nebellampen	Serie	Serie	Serie	
Presafe	–	–	–	
Reifendruck-Kontrollsystem	500 €	Serie	342 €	
Seiten-Airbags vorn	Serie	Serie	Serie	
Seiten-Airbags hinten	350 €	320 €	389 €	
Xenonlicht	990 €	1010 €	1137 €	
Weitere Details	a	a, b, c	a	

¹ gemäß AZ-Normausstattung; ² nur mit Sitzheizung; ³ nur mit Sitzheizung vorn oder Komfortsitzen vorn sowie Lenkrad und Schalt-/Wählhebel in Leder; ⁴ inkl. Xenon-Plus; ⁵ nur mit Xenon; ⁶ inkl. Bi-Xenon; a: aktive Kopfstützen; b: adaptives Bremslicht; c: Runflat-Reifen

WARTUNG/GARANTIE

WARTUNGSINTERVALLE				
Ölwechsel	lt. Anzeige	lt. Anzeige	lt. Anzeige	
	24 Monate	24 Monate	24 Monate	
Inspektion	lt. Anzeige	lt. Anzeige	lt. Anzeige	
	24 Monate	24 Monate	24 Monate	
Werkstattkosten ¹	524 €	443 €	671 €	

GARANTIE/GEWÄHRLEISTUNG				
Technik Garantie/Gewährl.	2 Jahre/–	2 Jahre ² /–	2 Jahre/–	
Lack	–/3 Jahre	–/3 Jahre	2 Jahre/–	
Durchrostung	–/12 Jahre	–/12 Jahre	30 Jahre/–	
Mobilität	unbegr.	unbegr.	30 Jahre	

WERTVERLUST				
nach 4 Jahren	19 968 €	18 955 €	19 429 €	
nach 4 Jahren	52,7 %	52,8 %	49,7 %	

FIXKOSTEN

VERSICHERUNG/STEUER PRO JAHR				
Typklasse HP	19	18	18	
Typklasse VK	23	24	23	
Typklasse TK	29	26	24	
Versicherungskosten HP	776 €	727 €	727 €	
Versicherungskosten VK	1230 €	1323 €	1230 €	
Versicherungskosten TK	448 €	287 €	228 €	
Abgasnorm	EU 4	EU 4	EU 4	
Kfz.-Steuer	417 €	309 €	340 €	

¹ Wartungskosten pro Jahr einschließlich üblicher Verschleißteile ohne Reifen; ² Händlergarantie



In schnellen Kurven schiebt der Audi über die Vorderräder nach außen



Agil: Der 5er-BMW vermittelt dank seiner Handlichkeit den meisten Spaß



Bei Kurvenfahrt verlangt der Mercedes nach relativ großen Lenkwinkeln

erschweren die deutlich ausgeprägteren Karosseriebewegungen das zielgenaue Dirigieren. Auf der Autobahn bleibt der Mercedes beim Geradeauslauf ebenfalls hinter BMW und Audi zurück.

UMWELT / KOSTEN

Der BMW ist in diesem Trio die günstigste Diesel-Limousine

Dank Rußfilter wird der Partikel-ausstoß bei allen drei Kontrahenten drastisch reduziert. Mit Ausnahme des Kohlenmonoxids glänzt der BMW bei den übrigen Abgaswerten mit dem geringsten Schadstoffausstoß. Zur guten Umweltbilanz kommen der hier günstigste Kaufpreis, die niedrigste Kfz-Steuer, der kleinste Wertverlust und die laut ADAC geringsten Werkstattkosten hinzu. Eine deutlich dickere Brieftasche sollte haben, wer sich für den Mercedes entscheidet, denn der Stuttgarter kostet einschließlich der AZ-Normausstattung über 3200 Euro mehr als der BMW und immer noch über 1300 Euro mehr als der Audi. Dennoch ist der A6 das Schlusslicht im Kostenkapitel. Er wird wegen des hier größten Wertverlustes, der höchsten Kfz-Steuer und der üppigsten Kraftstoffkosten deutlich eingebremst. Aber das ändert nichts daran, dass sich der Ingolstädter in diesem Vergleich verdient den Gesamtsieg holt.

FAZIT




Elmar Siepen



Mit viel Platz, hohem Komfort und guten Fahrleistungen entscheidet der Audi A6 2.7 TDI den Test für sich.

Jedoch trübt der hohe Verbrauch das Bild. Dagegen übernimmt der zweitplatzierte BMW die Rolle des fahrtaktiven Business-Typs, der zudem mit einer attraktiven Preisgestaltung überzeugt. Mercedes dagegen muss in diesem Vergleich kräftig Federn lassen: Der E-Klasse merkt man an, dass sie etwas in die Jahre gekommen ist. Zwar ist der E 220 CDI nach wie vor eine hochwertige Reiselimousine, was aber nicht darüber hinwegtäuscht, dass die Konkurrenz mehr Auto für weniger Geld bietet.

GESAMTBEWERTUNG

KAROSSERIE				
Raumangebot vorn	100 ¹	88	79	80
Raumangebot hinten	100	87	85	79
Übersichtlichkeit	100	54	53	55
Bedienung/Funktion	100	83	65	76
Kofferraumvolumen	100	64	61	63
Variabilität	70	10	10	10
Zuladung/Anhängel.	50/30	32	32	38
Sicherheitsausstatt.	150	108	117	103
Qualität / Verarbeitung	100/100	175	165	170
KAPITELWERTUNG	1000	701	667	674

FAHRKOMFORT				
Sitzkomfort vorn	150	132	140	130
Sitzkomfort hinten	100	68	80	72
Ergonomie	150	120	110	112
Innengeräusche	50	40	38	36
Geräuscheindruck	100	82	78	75
Klimatisierung	50	44	44	44
Federung leer	200	175	160	165
Federung beladen	200	170	155	160
KAPITELWERTUNG	1000	831	805	794

MOTOR/GETRIEBE				
Beschleunigung	200	146	142	138
Zwischenspur	100	77	71	67
Höchstgeschwindigk.	200	100	93	86
Getriebeabstufung Schaltung	100	91	93	75
Kraftentfaltung	50	40	34	34
Laufkultur	100	84	73	69
Verbrauch	200	146	162	159
Reichweite	50	27	35	30
KAPITELWERTUNG	1000	711	703	658

FAHRDYNAMIK				
Slalom	100	42	50	32
Handling	150	99	97	88
Lenkung	100	80	84	65
Geradeauslauf	50	46	43	42
Dosierbarkeit der Bremse	25	17	20	11
Bremsweg kalt	150	123	103	125
Bremsweg warm	150	118	109	121
Traktion	100	42	45	47
Fahrsicherheit	150	123	115	122
Wendekreis	25	4	9	12
KAPITELWERTUNG	1000	694	675	665

UMWELT/KOSTEN				
Emissionswerte	100	77	80	79
Schadstoffeinstufung	50	50	50	50
Vorbeifahrgeräusch	50	20	18	18
Grundpreis	400	320	326	317
AZ-Normausstattung	50	48	48	48
Wertverlust ²	100	49	52	50
Werkstattkosten ³	50	42	43	39
Versicherung	50	35	35	35
Steuer	50	19	28	26
Kraftstoff	50	35	38	37
Garantie/Gewährleist.	50	24	14	27
KAPITELWERTUNG	1000	719	732	726

SUMME	5000	3656	3582	3517
-------	------	------	------	------

PLATZIERUNG	1	2	3
-------------	---	---	---

¹ maximal erreichbare Punktzahl, ² ermittelt durch die DAT, ³ ermittelt durch den ADAC