



Der ÖAMTC Autotest

Jedes Jahr unterzieht der ÖAMTC rund 100 Fahrzeugmodelle dem umfangreichen Testprogramm des ÖAMTC Autotest. Die mehr als 300 Prüfpunkte münden in einen mehrseitigen Testbericht, der unter www.oeamtc.at/autotest abrufbar ist.

Durch die Veröffentlichungen der zahlreichen Partnerclubs des ÖAMTC, die auf die Ergebnisse des ÖAMTC zurückgreifen, erreicht der Autotest eine europaweite Verbreitung.

Nachstehend folgt eine detaillierte Beschreibung des ÖAMTC Autotest-Verfahrens.

Mehr als 300 Testkriterien

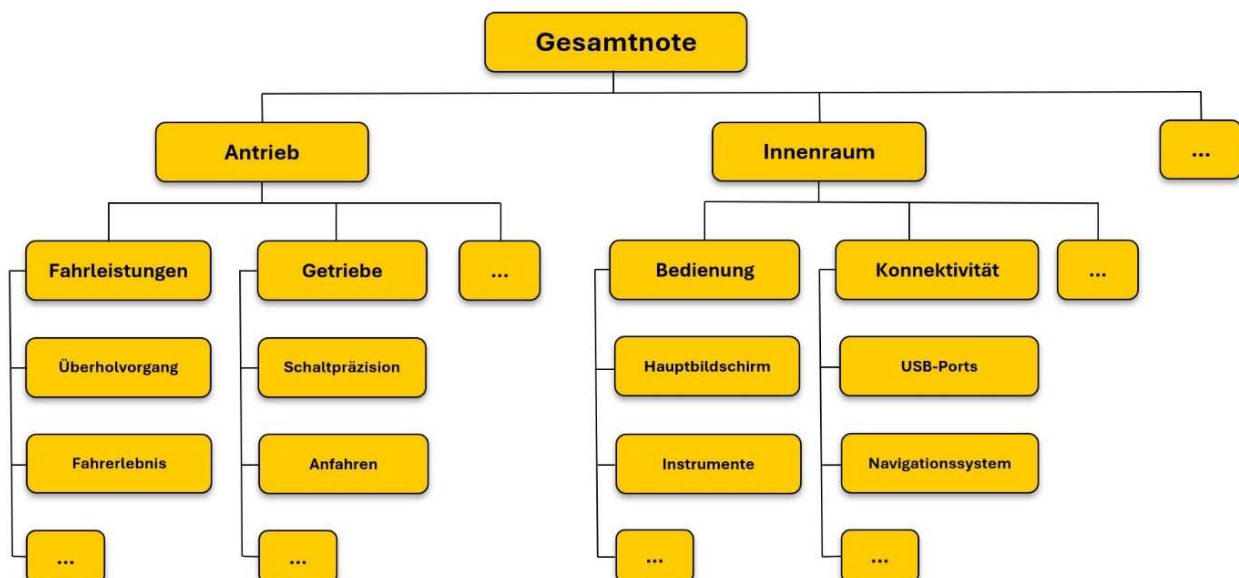
Die Auswahl der Testfahrzeuge orientiert sich in erster Linie an den Marktanteilen der einzelnen Modelle sowie an den Zugriffszahlen auf den ÖAMTC Autotest im Internet. Dabei liegt der Fokus auf verbrauchsarme Motorisierungen und beliebte Modellvarianten.

Jedem ÖAMTC Autotest liegen **mehr als 300 Einzelkriterien** zugrunde. Er deckt damit alle Aspekte des Fahrzeugs von der Technik und Sicherheit über die Handhabung ab.

Die Testfahrzeuge werden in der Regel von den Pressestellen der Hersteller zur Verfügung gestellt. Ist ein Modell nicht verfügbar, greift der Club auch auf Mietfahrzeuge zurück.

Das ausführliche ÖAMTC Testprogramm schließt Manipulationen durch das **Vier-Augen-Prinzip und eine mehrstufige Qualitätskontrolle** aus.

Objektive, also messbare Kriterien werden – wo möglich – subjektiven Bewertungen vorgezogen. Punkte wie Verarbeitung, Fahrverhalten, Sitzkomfort oder die Bedienbarkeit werden subjektiv bewertet. Dies erfolgt ausschließlich durch einen kleinen Kreis erfahrener Testingenieure. Die Tester gleichen sich kontinuierlich ab und nutzen objektive Bewertungskriterien, um sicherzustellen, dass die **Bewertung unabhängig vom jeweiligen Tester identisch ist**.



Autotest-Bewertungsschema

Klassenunabhängige Benotung

Die Testkriterien werden mit Noten von 0,6 (beste Note) bis 5,5 (schlechteste Note) bewertet. Je nach Relevanz haben die einzelnen Kriterien einen unterschiedlichen Einfluss auf die Bewertung: Das Volumen des Kofferraums wird beispielsweise höher gewichtet als die Anzahl der Ablagen im Kofferraum. Die Bewertung mehrerer Einzelkriterien führt zu der Note eines sogenannten Unterkriteriums. Die Note des Hauptkriteriums ergibt sich aus allen gewichteten Noten der Unterkriterien.

Die Gesamtnote eines Fahrzeugs setzt sich aus den Bewertungen der Hauptkriterien zusammen. Alle Hauptkriterien werden dabei **gleich stark gewichtet**.

Die Bewertung sämtlicher Kriterien erfolgt **unabhängig von der Fahrzeugklasse**. Dies hat den Vorteil, dass sich dadurch auch Autos unterschiedlicher Klassen miteinander vergleichen lassen.

Einige Kriterien kommen nur bei bestimmten Aufbauvarianten zur Anwendung (zum Beispiel Cabrios). Neben der Kriterien-Bewertung kommt ein Bonus- und Malus-System zum Tragen.

Fahrzeugklassen

Beim ÖAMTC Autotest werden die Fahrzeuge in eine von **sieben Klassen** eingeteilt:

- zweisitzige Mikro-Fahrzeuge (z.B. Smart fortwo)
- Kleinstwagen (z.B. Fiat 500, Renault Twingo)
- Kleinwagen (z.B. Opel Corsa, Toyota Yaris)
- untere Mittelklasse (z.B. VW Golf, Mazda 3)
- Mittelklasse (z.B. Audi A5, Tesla Model 3)
- obere Mittelklasse (z.B. BMW 5er, Volvo ES90)
- Oberklasse (BMW 7er, Mercedes S-Klasse)

Bei der Einteilung werden unter anderem Größe, Platzangebot und Leistungsspektrum berücksichtigt. Außerdem gelten folgende Grundsätze:

Alle Modelle einer Baureihe werden gleich eingestuft, unabhängig von Preis oder Motorleistung.

Alle Aufbauvarianten finden sich in derselben Klasse wieder, zu der auch die Basis.

Vans, Cabriolets, Roadster und SUV werden ebenfalls in die sieben Fahrzeugklassen eingeordnet.

Gesamtergebnis

Die Ergebnisse des ÖAMTC Autotests werden in einem mehrseitigen Testbericht zusammengefasst. Darin enthalten ist eine Kurzcharakterisierung mit den größten Stärken und Schwächen.

Zu allen Unterkriterien werden die wesentlichen positiven und negativen Aspekte, die zur jeweiligen Benotung geführt haben, beschrieben. Eine vollständige Beschreibung aller Einzelkriterien ist weder möglich noch sinnvoll. Deshalb kann es vorkommen, dass einzelne Aspekte bei einem Testbericht erwähnt werden, bei einem anderen hingegen nicht. Bewertet werden jedoch stets dieselben Kriterien.

Selbstgemachte Fotos ergänzen den Testbericht, um dem Leser ein besseres Bild von dem Geschilderten zu vermitteln.

Bei Elektroautos wird der Testbericht um eine Seite ergänzt, auf der zusätzliche Informationen wie etwa die vom ÖAMTC ermittelte Ladekurve sowie E-Auto spezifische Angaben und Fahrzeugfunktionen aufgeführt sind.

Abschließend werden die technischen Daten und Herstellerangaben, die eigenen Messwerte, sowie spezifische Informationen zum Testfahrzeug aufgeführt. Eine umfangreiche Ausstattungsliste, eine Notenübersicht sowie eine Bildergalerie runden den Autotestbericht ab.

Zielgruppenbewertung

Es liegt auf der Hand, dass die Ansprüche an ein Auto bei einer Familie andere sind als bei einem Berufspendler. Dafür gibt es den **Zielgruppencheck**, der bis zu 18 relevante Punkte für unterschiedliche Bedürfnisse auswertet und dem Leser einen Eindruck davon vermittelt, wie gut das jeweilige Fahrzeug seine Ansprüche erfüllt.

Die Noten der sieben Zielgruppen dienen als Ergänzung zur Gesamtbeurteilung und liefern zusätzliche Informationen über die Eignung des Fahrzeugs für spezifische **Nutzungsprofile**. Der Leser kann die für ihn wichtigen Eigenschaften eines Fahrzeugs dadurch auf einen Blick sehen.

Nachfolgend sind die Kriterien aufgeführt, die in die jeweilige **Zielgruppenbewertung** einfließen.

Familie: Familien legen zum einen großen Wert auf die Sicherheit der Kinder. Darüber hinaus sind das Raumangebot und der Kofferraum entscheidend dafür, ob es sich um ein geeignetes Familienauto handelt. Darüber hinaus wird die Zahl der vollwertig nutzbaren Sitzplätze berücksichtigt.

Bewertete Kriterien: Sitzplatzanzahl, Anzahl der Türen, Ein- und Aussteigen hinten, Kofferraum-Volumen, Kofferraum-Zugänglichkeit und -Variabilität, Raumangebot hinten, aktive Sicherheit, Kindersicherheit, Anzahl gleichzeitig montierbarer Kindersitze.

Stadtverkehr: In der Stadt sind kompakte Fahrzeugmaße, eine gute Rundumsicht und ein geringer Wendekreis von hoher Bedeutung. Aber auch der Stadtverbrauch sollte möglichst niedrig ausfallen.

Bewertete Kriterien: Fahrzeuglänge und -breite (inkl. Außenspiegel), Anzahl der Türen, Wendekreis, Übersichtlichkeit, Rundumsicht, Sicht auf Hindernisse vorn/hinten, Stadtverbrauch (CO₂-Ausstoß) im Ecotest.

Senioren: Für Senioren ist vor allem ein komfortabler Ein- und Ausstieg von Bedeutung. Eine bequeme Sitzposition und eine gute Übersichtlichkeit des Fahrzeugs erleichtern das Fahren im Alltag. Um sich einfach zurechtzufinden, sollten aber auch die wichtigsten Bedienelemente wie z.B. für die Heizung und das Radio ergonomisch und intuitiv bedienbar angeordnet sein.

Bewertete Kriterien: Übersichtlichkeit, Rundumsicht, Ein- und Aussteigen vorn, Bedienung, Gewöhnungsaufwand, Sitzposition.

Langstrecke: Für lange Strecken sind gute Komforteigenschaften genauso unerlässlich wie ein hohes Sicherheitsniveau und eine gut abgestimmte Motor-/Getriebe-Kombination. Neben einem möglichst niedrigen Verbrauch zählt eine hohe Reichweite zu den wichtigsten Faktoren. Aber auch Fahrleistungen, Bedienbarkeit und Sicht sind entscheidend.

Bewertete Kriterien: Reichweite, Lade- oder Tankzeit, Sicht in Innen- und Außenspiegel, Scheinwerfer, Bedienung, Federung, Sitze, Innengeräusch, Klimatisierung, Fahrleistungen, Laufkultur/Leistungsentfaltung, Bremsen, aktive Sicherheit, passive Sicherheit, Verbrauch.

Transport: Für Menschen, die viel mit dem Auto transportieren wollen, ist ein geräumiger, flexibler und gut nutzbarer Kofferraum unverzichtbar. Auch Kriterien wie Dachlast und Zuladung fließen in die Bewertung ein.

Bewertete Kriterien: Zuladung, Dachtransport, Anhängelast, Kofferraum-Volumen, Kofferraum-Zugänglichkeit, Kofferraum-Variabilität.

Fahrspaß: Für diejenigen, die das Auto nicht nur als Verkehrsmittel betrachten, sondern auch Wert auf Freude am Autofahren legen, sind sportliche (und sichere) Fahreigenschaften sowie eine gute Fahrleistung von großer Bedeutung.

Bewertete Kriterien: Fahrleistungen, Schaltpräzision, Fahrstabilität, ÖAMTC Ausweichtest, Lenkung.

Qualitätssicherung

Alle Messungen und Bewertungen unterliegen der doppelten **Qualitätskontrolle**, d.h. sie werden von einer zweiten Person gemäß dem **Vier-Augen-Prinzip** überprüft.

Objektivmessungen: Für sämtliche Objektivmessungen existieren Arbeitsanweisungen. Die Testergebnisse werden lückenlos dokumentiert und unterliegen der Kontrolle durch die Techniker, wobei das Vier-Augen-Prinzip angewendet wird.

Die **Messgeräte** werden gemäß den Vorgaben des Herstellers **gewartet und kalibriert**. Für hochpräzise Messeinrichtungen, wie beispielsweise den Abgasprüfstand, gelten besonders strenge Vorschriften. Dieser wird jährlich einer umfangreichen Wartung unterzogen, die eine Woche in Anspruch nimmt. Zudem erfüllt der Prüfstand die Anforderungen der Norm EN ISO/IEC 17025:2005 sowie der DIN EN ISO/IEC 17020:2012 und ist damit vom KBA benannt.

Subjektivmessungen: Die subjektiven Messungen (u. a. Federung, Lenkung, Sitz- und Geräuschkomfort) werden von erfahrenen Testingenieuren durchgeführt. Um sicherzustellen, dass jedes Fahrzeug von jedem Tester gleich beurteilt wird, erfolgt die Bewertung auch hier gemäß dem Vier-Augen-Prinzip. Regelmäßige **Fahrertrainings** sowie **Master-Tests** sorgen dafür, dass sich die Testingenieure fahrerisch auf einem Niveau befinden und zur selben Einschätzung der subjektiven Bewertungskriterien kommen.

Testbericht: Der vom zuständigen Testingenieur verfasste Testbericht durchläuft zwei Kontroll- und Korrekturschleifen. Neben einem weiteren Testingenieur wird der Bericht zusätzlich von einem Ingenieur der Abteilung Fahrzeugtechnik fachlich geprüft.

Interne Qualitätssicherung: Die Testingenieure führen in regelmäßigen Abständen Abstimmungsseminare durch, bei denen ein Fahrzeug von allen Testingenieuren bewertet wird. Damit wird sichergestellt, dass ein Fahrzeug von jedem Tester gleichermaßen beurteilt wird.

Qualitätsmanagement: Das ÖAMTC Technik Zentrum ist gemäß der Qualitätsmanagement-Norm ISO 9001:2015 zertifiziert.

Hauptkriterien

Hauptkriterium Karosserie

Verarbeitung

Subjektive Beurteilung der Verarbeitungs- und Materialqualität von Karosserie und Innenraum sowie des Unterbodens. Bei Cabrios: Bewertung von Verwindungssteifigkeit, Windschott und Verdeck.

Alltagstauglichkeit

U.a. Anzahl der Sitzplätze, Anzahl der Türen, Zuladung, Dachlast, Stützlast, Anhängelast, Reichweite mit einer Tankfüllung oder Akkuladung, Lade- oder Tankzeit, Bedienung des Tankdeckels/Ladeanschlusses, Fehlbetankungsschutz, Diebstahlschutz und Fehlbedienung des Ladesystems, Hilfsmittel bei einer Reifenpanne, Wendekreis, Fahrzeugabmessungen. Zusätzlich bei E-Autos: Nachgeladene Reichweite nach 10 Minuten, Akkukonditionierung, Laderoutenplanung.

Licht & Sicht

Subjektive Beurteilung der Übersicht, der Fahrbahnausleuchtung durch die Scheinwerfer und der Wirksamkeit der Scheibenwischanlage. Bewertung weiterer Einrichtungen zur Verbesserung der Sicht. Dazu zählen u.a. Parkhilfen wie Ultraschallsensoren und Kameras, Lichtfunktionen wie Kurven- und Abbiegelicht sowie Spiegelfunktionen wie Abblendautomatik und asphärische Bereiche. Automatisiertes Messverfahren zur Ermittlung der Rundumsicht. Objektive Messung der Sicht auf Hindernisse vor und hinter dem Fahrzeug sowie auf den Verkehr (Augenpunkthöhe).



Bewertung der Karosseriequalität

Ein-/Ausstieg

Objektive Beurteilung des Ein- und Aussteigens zu den vorderen Sitzplätzen durch entsprechend relevanter Maße. Subjektive Beurteilung des Ein- und Aussteigens zu den vorderen und den hinteren Sitzreihen sowie der Türgriffe innen und außen, der Türschließsysteme, Türfunktionen und Haltegriffe.

Kofferraum-Volumen

Ermittlung des Kofferraum-Volumens in Anlehnung an ISO 3832 mittels Schaumstoff-Volumenkörpern. Das Volumen wird bei allen Fahrzeugen sowohl bis zur Gepäckraumabdeckung bzw. Fensterunterkante als auch dachhoch gemessen. Abweichungen von den Herstellerangaben resultieren aus dem vom ÖAMTC verschärften Messverfahren, bei dem Staufächer und Reserveradmulde nicht berücksichtigt werden.

Die Benotung wird aus dem Kofferraumvolumen „normal“ (bis zur Fensterunterkante bei aufgestellten Rücksitzlehnen), „normal dachhoch“ (bis zum Dach bei aufgestellten Rücksitzlehnen), „maximal“ (bis zur Fensterunterkante bei umgeklappten Rücksitzlehnen), „maximal dachhoch“ (bis zum Dach bei umgeklappten Rücksitzlehnen) sowie „minimal“ (Volumen hinter dritter Sitzreihe) gebildet.

Zudem wird, sofern vorhanden, die Größe des Stauraums unter der Fronthaube gemessen sowie zur besseren Veranschaulichung angegeben, wie viele handelsübliche Getränkekisten „normal dachhoch“ in den Kofferraum passen.

Kofferraum-Nutzbarkeit

Subjektive Beurteilung der Öffnungsweise und Nutzbarkeit des Kofferraums. Zusätzlich wird die Heckklappenöffnung, die Ladekantenhöhe sowie die Abmessungen des Kofferraums ermittelt und objektiv bewertet.

Kofferraum-Variabilität

Subjektive Beurteilung der Variabilität des Kofferraums (u.a. klappbare Rücksitzlehnen, Durchlademöglichkeit), der Handhabung beim Umklappen der Rücksitzlehnen sowie der Ablagemöglichkeiten im Kofferraum. Bei E-Autos wird ein zusätzlicher Stauraum unter der Fronthaube („Frunk“) mit einem Bonus bewertet.

Hauptkriterium Innenraum

Bedienung

Subjektive Beurteilung des Fahrerplatzes und des Bediensystems hinsichtlich Bedienbarkeit, Funktionalität und Ergonomie. Der Fokus liegt hierbei auf einer intuitiv verständlichen und ablenkungsarmen Bedienung.

Multimedia

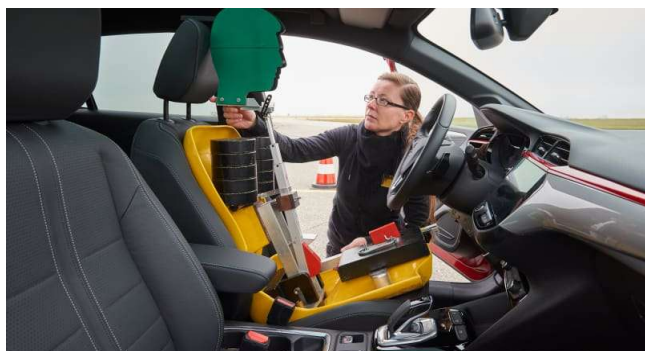
Es wird bewertet, welche Multimedia-Systeme für das Fahrzeug erhältlich oder serienmäßig sind sowie welche Einstellmöglichkeiten hinsichtlich der Datensicherheit vorhanden sind.

Raumangebot vorn

Mithilfe der ÖAMTC Messpuppe wird die maximale Personengröße auf dem Fahrerplatz ermittelt. Zudem wird die Breite des Innenraums gemessen und benotet. Ergänzt werden diese Ergebnisse durch das subjektive Raumgefühl.

Raumangebot hinten

Das Raumangebot hinten wird ebenfalls mithilfe der Messvorrichtung ermittelt. Dabei wird der Vordersitz auf eine 1,85 m große Person eingestellt. Ergänzt wird die Beurteilung durch die Benotung der Innenbreite und des subjektiven Raumgefühls.



Messpuppe zur Ermittlung der Innenraummaße

Innenraum-Variabilität

Bei der Innenraum-Variabilität wird die Möglichkeit verschiedener Sitzvarianten beurteilt (u.a. längs- oder neigungsverstellbare Rücksitze, zusätzliche Sitzvarianten). Zudem erfolgt eine Bewertung der verfügbaren Ablagemöglichkeiten vorn und hinten sowie des Handschuhfachs.

Hauptkriterium Komfort

Federung

Subjektive Beurteilung der Federungseigenschaften auf einheitlichen Teststrecken (Stadt, Landstraße, Autobahn) bei unterschiedlichen Geschwindigkeiten.

Sitze

Subjektive Beurteilung der Sitze bezüglich Konturierung und Polsterung. Bewertung der Einstellmöglichkeiten, der Sitzposition für die Insassen vorn und hinten sowie der Sitzfunktionen (u. a. Massage- und Memory-Funktion).

Innengeräusch

Messung des Schallpegels in dB(A) auf Kopfhöhe in der Mitte des Fahrgastraums bei 130 km/h (Sommerreifen). Dabei werden mehrere Messungen durchgeführt und ein Mittelwert gebildet. Aufgrund der zusätzlichen Subjektivbeurteilungen von Wind-, Fahr- und Antriebsgeräuschen kann die Gesamtnote zweier Fahrzeuge mit identischem Geräuschpegel variieren.

Klimatisierung

Es erfolgt eine Bewertung, welche für die Klimatisierung relevante Ausstattung (u.a. Klimaanlage, Klimaautomatik, Standheizung, Sitzheizung) für das Fahrzeug erhältlich oder serienmäßig ist. Zudem werden die Klimafunktionen zur Steigerung des Komforts bewertet (u.a. Anzahl und Verstellmöglichkeit der Lüftungsdüsen, Beduftung, Ionisierung).

Hauptkriterium Antrieb

Fahrleistungen

Messungen der Fahrleistungen durch Ermittlung der Zeit für die maximale Beschleunigung von 60 auf 100 sowie von 80 auf 120 km/h. Bei Plug-in-Hybriden werden die Messungen zusätzlich im Elektromodus durchgeführt. Das Testfahrzeug ist dabei mit 200 kg Zusatzgewicht beladen und mit Serien-Sommerreifen ausgerüstet. Zudem wird die Herstellerangabe für die Beschleunigung von 0 auf 100 km/h bewertet.

Darüber hinaus werden das Ansprechen des Antriebs auf Fahrpedalbefehle sowie das Anfahrverhalten subjektiv beurteilt.

Die Messung erfolgt mittels eines hochpräzisen GPS-Messsystems auf der nahegelegenen Teststrecke in Penzing.

Laufkultur

Das Vibrationsverhalten und Vorhandensein störender Brummfrequenzen wird bei verschiedenen Geschwindigkeiten und Drehzahlen subjektiv beurteilt.

Getriebe

Es erfolgt eine Bewertung des Schaltverhaltens. Während bei Automatikgetrieben hierbei die Schaltpunkte, der Schaltkomfort und die Schaltgeschwindigkeit überprüft werden, betrachten die Tester bei manuellen Getrieben die Schaltwege sowie die Schaltpräzision. Darüber hinaus werden das Anfahrverhalten sowie bei Schaltgetrieben zusätzlich die Dosierbarkeit der Kupplung bewertet. Zudem erfolgt u. a. eine Beurteilung, wie sich die Neutralstufe einlegen, die Rekuperationseinstellung ändern und die Auto-Hold-Funktion ein-/ausschalten lässt.



Fahrleistungsmessungen mittels GPS-Messsystem

Hauptkriterium Fahreigenschaften

Fahrstabilität

Bewertung der Richtungsstabilität, des Geradeauslaufs, des Eigenlenkverhaltens, der Lastwechselreaktionen, der Aufbaubewegungen sowie der Fahrzeugtraktion. Des Weiteren werden die Ergebnisse aus dem ÖAMTC Ausweichtest berücksichtigt, bei dem mit 90 km/h eine vorgegebene Ausweichsituation nachgefahren und die Fahrzeugreaktionen des Fahrzeugs auf die abrupte Lenkbewegung beurteilt werden. Das Regelverhalten des elektronischen Stabilitätsprogramms (ESP), Lenkpräzision und Lenkwinkelbedarf sowie die Spurtreue von Vorder- und Hinterachse fließen ebenso in die Bewertung ein wie eine verhärtende Lenkung. Neben der Fahrsicherheit wird zudem das Fahrverhalten unter dynamischen Gesichtspunkten benotet. Die subjektive Bewertung wird durch die Messung der maximal erreichbaren Durchfahrgeschwindigkeit (Mittelwert aus Ein- und Ausfahrgeschwindigkeit) ergänzt.



Fahrzeug im ÖAMTC Ausweichtest

Lenkung

Es erfolgt eine subjektive Beurteilung der Lenkungeigenschaften. Dabei werden das Lenkkräfteniveau abhängig von der Fahrgeschwindigkeit sowie der Lenkverlauf über den Lenkwinkel beurteilt. Auch das Ansprechen der Lenkung um die Mittellage, die Lenkpräzision sowie die Ausprägung der Lenkungszentrierung wird von den Testern bewertet.

Darüber wird gemessen, wie hoch der Lenkwinkel ausfällt, wenn man von Anschlag zu Anschlag lenkt. Abzüge gibt es für Antriebseinflüsse in der Lenkung, erhöhte Lenkkräfte und ein zu starkes Rückstellmoment, wohingegen einstellbare Lenkmodi mit einem Bonus berücksichtigt werden.

Bremsen

Das Testfahrzeug ist zur Messung des Bremsweges bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand mit 200 kg beladen und mit Sommerreifen ausgerüstet. Die Messung erfolgt wie bei den Beschleunigungsmessungen mittels eines GPS-Messsystems. Benotet wird der Mittelwert aus zehn Bremsmessungen.

Zudem erfolgt eine subjektive Beurteilung des Ansprechverhaltens sowie der Dosierbarkeit der Bremse. Aus diesem Grund kann es unterschiedliche Noten bei identischem Bremsweg geben.



Fahrzeug beim Bremstest aus 100 km/h

Hauptkriterium Sicherheit

Aktive Sicherheit

Ausgangspunkt dieses Unterkriteriums ist die Note 4,5. Alle Systeme, die die aktive Sicherheit erhöhen, verbessern die Note. Gesetzlich vorgeschriebene, die bei jedem Neuwagen verbaut sind (u. a. Notbremssystem, Spurassistent und Verkehrszeichenerkennung), werden nicht bewertet. Zusätzliche Assistenten wie ein Totwinkel-Warner oder eine adaptive Geschwindigkeitsregelung werden mit einem Bonus bewertet, wobei es der volle Bonus nur bei einem serienmäßigen System vergeben wird. Kostet es Aufpreis, gibt es diesen lediglich zur Hälfte.

Passive Sicherheit

Für die Bewertung der passiven Sicherheit wird das Ergebnis des Euro NCAP-Crash-tests herangezogen. Hierbei werden zwei Frontalcrashes (mit teilweiser Verdeckung gegen verformbare Barriere sowie vollflächig gegen starres Hindernis) sowie zwei Seiten-crashes (mit beweglicher Barriere sowie gegen starren Pfahl) durchgeführt. Liegt kein Euro-NCAP-Ergebnis vor, wird die Note anhand des Ausstattungsumfangs der passiven Sicherheitssysteme (u. a. Airbags, Gurtstraffer und -kraftbegrenzer) gebildet.

Ergänzt wird die Benotung durch Kopfstützenhöhen und -abstände, die mittels der Messpuppe ermittelt werden. Zudem werden weitere sicherheitsrelevante Systeme wie Gurtwarner, Multikollisionsbremse oder präventive Insassenschutzsysteme positiv bewertet. Zu einer negativen Bewertung führen hingegen beispielsweise automatisch ausfahrende Türgriffe, das Fehlen von Zurrösen im Kofferraum oder eines Gepäckraumtrennnetzes.



Fahrzeug im Crashtest gemäß Euro NCAP-Norm

Kindersicherheit

Auch hier wird das Euro NCAP-Ergebnis für die Bewertung der Kindersicherheit herangezogen. Zudem überprüfen wir, wie das Fahrzeug für die Montage von Kindersitzen geeignet ist. Hierfür werden spezielle Kindersitze auf jedem Sitzplatz im Fahrzeug (außer dem Fahrersitz) montiert. Dazu wurden zwei vorwärts gerichtete (Britax-Römer King II und Cybex Pallas) und ein rückwärts gerichteter Kindersitz (Maxi-Cosi 2wayFix) mit jeweils besonders ungünstiger Geometrie und hohem Gurtbedarf ausgewählt.

Das Vorhandensein von Isofix-Halterungen samt i-Size-Kennzeichnung, einer Abschaltmöglichkeit der Beifahrerairbags oder die Zugänglichkeit zu den Rücksitzen haben ebenfalls Einfluss auf die Note. Dabei wird jeder Sitzplatz einzeln bewertet und in einer Grafik dargestellt. Zudem werden die Schließkräfte der elektrischen Fensterheber ermittelt und bei zu hohen Schließkräften mit einem Malus belegt.

Sicherheit ungeschützter Personen

Das Ergebnis des Euro NCAP-Fußgängerschutztests wird direkt auf eine Benotung umgelegt. Liegt kein Ergebnis vor, so wird das Schutzz Potenzial des Fahrzeugs subjektiv bewertet.

Hauptkriterium Umwelt

Im Zuge der jüngsten Überarbeitung des Autotests wurde der Ecotest beendet und durch eine neue Verbrauchsmessung ersetzt.

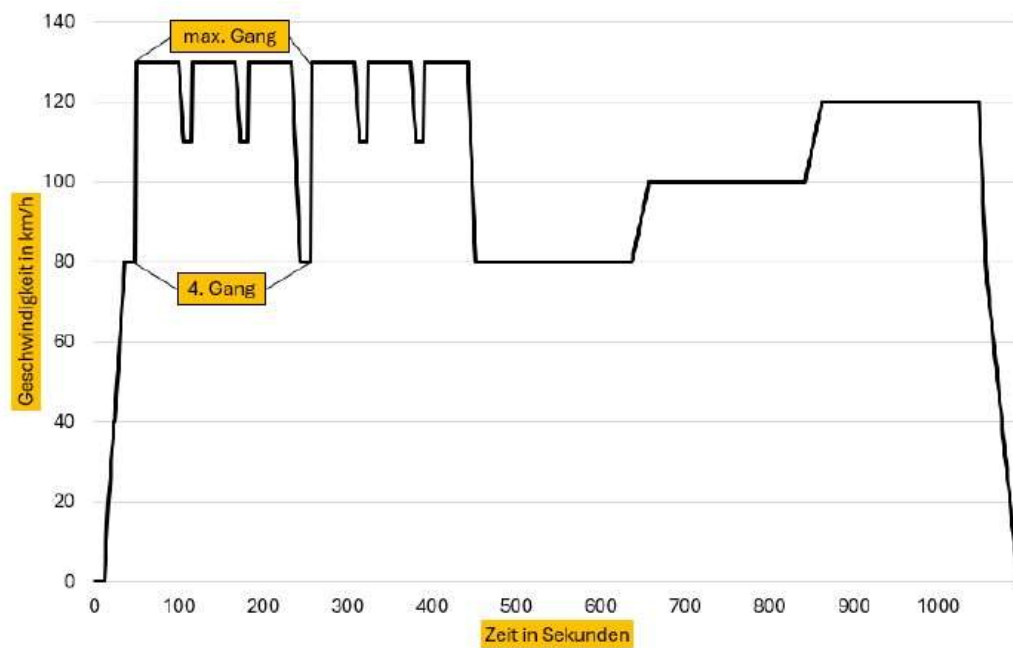
Verbrauch

Die Verbrauchsmessungen im ÖAMTC Autotest bestehen aus zwei Zyklen. Der Zulassungszyklus WLTC wird mit warmem Motor gefahren. Zusätzlich beinhalten die Verbrauchsmessungen einen eigens entwickelten Autobahnzyklus mit maximal 130 km/h.

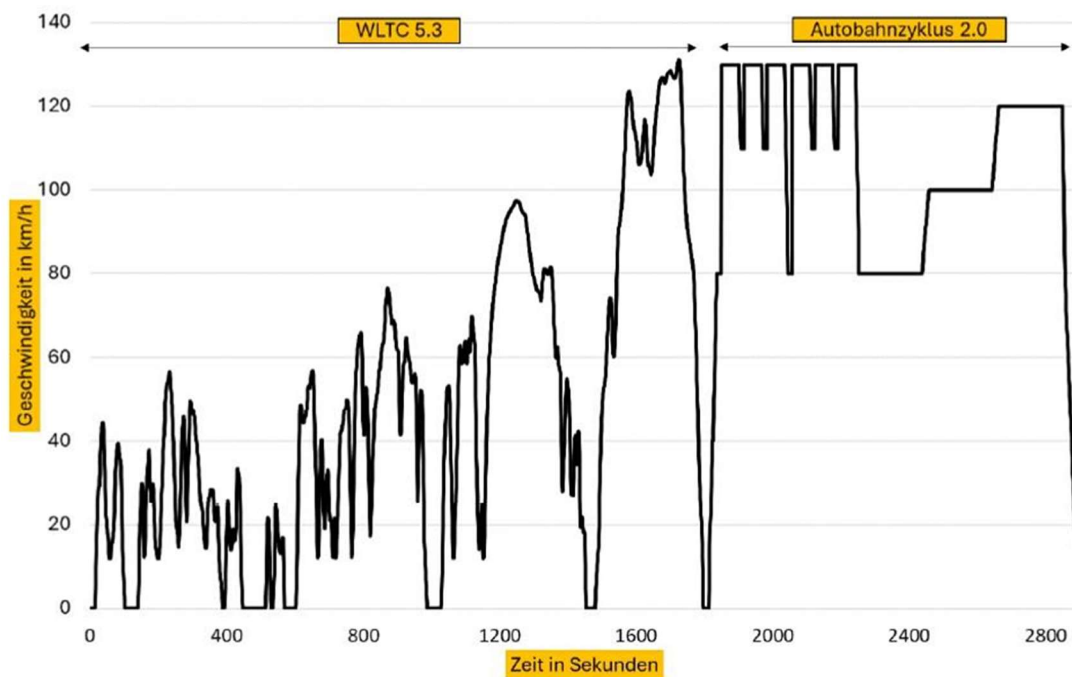
Für Elektrofahrzeuge und Plug-in-Hybride gibt es einen speziellen Elektrozyklus, der aus einem WLTC samt vollständigem Autobahnzyklus besteht. Für die Bewertung von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor wird zudem der homologierte Verbrauch nach WLTP verwendet. Bei Plug-in-Hybriden wird dabei der angegebene Verbrauch mit leerer Batterie bei Ladungserhaltung genutzt.



Fahrzeug auf dem Rollenprüfstand



ÖAMTC Autobahnzyklus, Fahrgeschwindigkeit in km/h über der Zeit in Sekunden



ÖAMTC Elektro-Autobahnzyklus, Fahrgeschwindigkeit in km/h über der Zeit in Sekunden

Umwelteinfluss

Bewertung der benötigten Verkehrsfläche, des Leergewichts sowie des Vorbeifahrgeräusches.

Herausgeber/Impressum

ÖAMTC

Test und Technik

1030 WIEN

www.oeamtc.at