

Peugeot 307 CC HDi FAP 135 Sport

Zweitüriges Cabriolet der unteren Mittelklasse mit 100 kW Leistung

ADAC Testergebnis

Note 2,2

Der Peugeot 307 CC hat das immer mehr beliebter werdende Vario-Blechdach. Geschlossen bietet es die Vorteile eines Coupés, geöffnet die eines vollwertigen Cabrios. Nachteile sind allerdings die extrem schräge Windschutzscheibe, um das Dach möglichst kurz zu halten und das lange Heck, damit es aufgeklappt Platz findet. Der 100 kW-Dieselmotor ist nicht nur drehfreudig, sondern auch durchzugskräftig, ein besonderes Plus ist der (fast) seidenweiche Lauf, bis hin zur Maximaldrehzahl. Natürlich hat er einen Ruß-Partikelfilter, und zwar einen besonders effizienten, mit dem Additivezusatz. Wie bei Dieselmotoren üblich, ist auch beim 307 CC der Verbrauch niedrig. Fazit: Cabrio und Dieselmotor ist normaler Weise keine so glückliche Kombination. Dies trifft aber nicht für den 307 CC zu, mit seinem wunderbar weichen Motorlauf und der besonders guten Abgastechnik. Eine prima Empfehlung - nicht aber für Stoffdach-Puristen. Teuer: 29.900 €. Konkurrenten: Opel Astra, Renault Megane CC.

- + ausgeklügeltes Vario-Dach
 - + komplette Serienausstattung
 - + offen wenig Zug auf den Vordersitzen
 - + geschlossen wie ein Coupé
 - + sehr sichere Straßenlage
 - + Diesel mit Ruß-Partikelfilter
 - + vier Sterne beim Crashtest
- sehr schräge, lange Frontscheibe
 - etwas unübersichtlich
 - teuer



Karosserie/Kofferraum

Note 3,0

Verarbeitung/Handhabung

Note: 2,6

- + Die Karosserie ist auch bei geöffnetem Dach recht verwindungssteif. Öffnen und Schließen geschieht voll automatisch, jeweils innerhalb 25 Sekunden - sogar bei langsamem Schrittempo. Im Innenraum unterstreichen Elemente im Alu-Look und weiß unterlegte Instrumente den sportlichen Charakter des 307 CC. Gegen Aufpreis sind nicht nur die Sitze, sondern auch Armaturen und Seiten zum Teil mit hochwertigem Leder bezogen.
- Der Tankdeckel muss umständlich mit dem Zündschlüssel geöffnet werden. Hinten sind die in Wagenfarbe lackierten Stoßfänger kratzempfindlich. Die Türausschnitte neigen zu starker Verschmutzung, weil Abdichtungen fehlen.

Übersichtlichkeit

Note: 3,3

- + Der Vorteil des Blech- gegenüber einem Stoffdach-Cabrio ist nicht nur die höhere Stabilität, sondern auch die bessere Sicht nach schräg hinten, weil in diesem Bereich die Dachpfosten verhältnismäßig schlank gehalten sind. Die Scheinwerfer leuchten hell und gleichmäßig, gegen Aufpreis gibt es Xenon.
- Die Frontscheibe ist mit 70° extrem stark geneigt. Das sorgt für mäßige Durchsichtigkeit und schnelleres Ermüdung bei Nachtfahrten. Die Frontscheibenpfosten sind sehr massiv und sichbehindernd ausgeführt. Das hohe Heck stört beim rückwärts Einparken - große Hilfe sind die optisch-akustische Parksensoren.

Ein-/Ausstieg

Note: 3,2

- Die mächtigen Türen öffnen sehr weit, benötigen aber enorm viel Platz zum Nachbarauto. Nachteil des variablen Blechdaches, wenn es geöffnet ist: An der extrem flachen, sehr weit nach hinten gezogenen Frontscheibe kann man sich beim Einsteigen den Kopf stoßen.
- Hinten ist bei geschlossenem Dach das Aussteigen beschwerlich, denn man kommt aus den tiefen Sitzmulden kaum wieder hoch.

Kofferraum-Volumen*

Note: 2,8

Beachtlich bei einem Cabrio: Der Kofferraum fasst bei geschlossenem Dach 350 l. Geöffnet sind es jedoch nur noch 165 Liter.



Ist das Dach geöffnet, bleibt mit 165 l Volumen nur unwesentlich weniger Platz als beim Konkurrenten Renault Megane CC (170 l). Bei geschlossenem Dach hat der Renault mit 500 l Volumen jedoch wesentlich mehr Raum zu bieten.

Kofferraum-Zugänglichkeit

Note: 2,6

- + Bei geschlossenem Dach ist der Kofferraum Dank seiner großen Öffnung sehr gut zugänglich.
- Die Kofferraumklappe lässt sich nur mit der Fernbedienung entriegeln, auch fehlt ein Griff zum Anheben. Bei geöffnetem, im Kofferraum zusammen gefalteten Dach, ist nur noch eine schmale Öffnung zum Einladen vorhanden ist.

Kofferraum-Variabilität

Note: 3,0

Für kleine Dinge gibt es am Boden ein Spannnetz. Ablagen fehlen aber.

Innenraum

Note 2,8

Bedienung

Note: 2,2

- + Der Peugeot lässt sich leicht bedienen, die wichtigsten Hebel und Schalter sind funktionell, vieles funktioniert elektrisch unterstützt. Das Fahrlicht schaltet sich bei Dunkelheit, der Wischer bei Regen automatisch ein. Für alles Wichtige sind Kontrollleuchten und Warnsignale vorhanden, sogar ein Bordcomputer, der u.a. Momentan- und Durchschnittsverbräuche anzeigt. Der Innenspiegel blendet automatisch ab. Das Lenkrad hat einen weiten Einstellbereich in Höhe und Reichweite. Für die serienmäßige Audioanlage gibt es eine praktische Fernbedienung am Lenkrad. Das Navigationssystem kostet extra, es ist nach kurzem Studium einfach handzuhaben. Das sehr große Handschuhfach hat eine Beleuchtung und wird durch die Klimaanlage gekühlt. Ein Spannungswächter sorgt dafür, dass sich die Batterie bei abgeschaltetem Motor nicht zu sehr entlädt.
- Nach kalter Nacht ist der metallene Schalthebel für lange Zeit eisgekühlt. Die Instrumente sind zwar extra groß, nachts jedoch schlecht abzulesen, weil die Ziffern dann rot unterlegt sind. Das Navigations-Display dunkelt bei Fahrten mit Abblendlicht so stark ab, das nichts mehr erkannt werden kann. Die Schalter für Heizung, Umluft und Heckscheibenheizung liegen zu weit unten und sind verwechselbar, die Einstellungen auf dem kleinen Display kaum zu erkennen. Fahrer und Beifahrer müssen sich zum Schließen der geöffneten Türen weit aus dem Auto lehnen, weil die Griffe zu weit weg sind.



Attraktives Innenraumdesign kombiniert mit Funktionalität bietet der 307 CC.

Raumangebot vorne*

Note: 2,1

- + Auf den Vordersitzen hat man durch die enorme Innenbreite und -höhe viel Platz. Der Fahrersitz lässt sich für Personen bis zu einer Größe von fast 1,90 m zurückschieben.

Raumangebot hinten*

Note: 5,2

- Hinten befinden sich zwei ausgeformte Sitze. Auf denen reicht der Platz aber nur für höchstens 1,70 m große Mitfahrer (Vordersitze für 1,85 m große Personen eingestellt).

Komfort

Note 2,5

Federungskomfort

Note: 2,4

- + Das Fahrwerk ist straff abgestimmt, bietet insgesamt genügend Komfort. Bis auf gelegentliches Stuckern bei kleinen Unebenheiten schluckt es kleine und grobe Unebenheiten gut. Meist liegt der Wagen ruhig auf der Straße, bei nur geringen Relativbewegungen der Karosserie.

Sitzkomfort

Note: 2,6

Die großen Vordersitze sind bequem gepostert und bieten genügend Seitenhalt, leider ist die Unterstützung am Rücken (Lordose) aber etwas wenig. Sie lassen sich angenehm tief einstellen, sind jedoch dann in der Sitzfläche zu schräg nach hinten geneigt (es gibt keine Neigungseinstellung). Die beiden Rücksitze sind ausreichend körpergerecht, haben aber eine unangenehm steile Lehne. Auf den Lederbezügen schwitzt man bei Sommerwetter leicht.

Innengeräusch

Note: 1,7

- + Mit geschlossenem Dach ist der Geräuschpegel stets recht niedrig, Windgeräusche kaum zu hören. Auch der Motor hält sich akustisch zurück.

Klimatisierung

Note: 2,9

- (Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer) Die Heizwirkung ist passabel, es dauert nicht lange, bis die Luft im Innenraum angenehm erwärmt ist.
- + Die Luftverwirbelungen bei offenem Dach sind verhältnismäßig gering, es gibt auch ein Windschott. Fahrer und Beifahrer können sich die Temperatur der (serienmäßigen) Klimaanlage unabhängig einstellen.
- Vorne sitzt man nah an der schrägen Frontscheibe (fast schon darunter) und ist daher stark der Sonneneinstrahlung ausgesetzt.

Motor/Antrieb

Note 1,5

Fahrleistungen*

Note: 2,0

- + Der Peugeot-Dieselmotor ist kräftig genug, die schwere Karosserie in Schwung zu halten. Dazu sind noch nicht einmal hohe Drehzahlen notwendig.

Laufruhe

Note: 1,5

- + Peugeot zeigt mit dem Zwei-Litermotor, dass auch Vier-Zylinder-Dieselmotoren sehr kultiviert und ohne erkennbare Vibrationen laufen können.

Schaltung

Note: 1,0

- + Die Gänge lassen sich besonders leicht und weitgehend präzise schalten.

Getriebeabstufung

Note: 1,0

- + Das Sechs-Ganggetriebe ist sehr gut abgestuft: Beim Hochschalten passen die Anschlüsse und bei schneller Autobahnfahrt sind die Drehzahlen moderat.

Fahreigenschaften

Note 1,7

Fahrstabilität

Note: 1,2

- + Das Fahrzeug verhält sich bei jedem Tempo sehr richtungsstabil, die Lenkung stabilisiert stark um die Mittellage. In Grenzsituationen, z. B. wenn man bei hohem Autobahntempo plötzlich ausweichen muss, greift das ESP bereits im Ansatz korrigierend ein um ein mögliches Schleudern zu vermeiden. Die elektronisch gesteuerte Traktionskontrolle sorgt für sicheres Weiterkommen, auch wenn die Straße weniger griffig ist.

Kurvenverhalten

Note: 1,8

- + Die Kurvenlage ist sicher, stark untersteuernd ausgelegt. Selbst in sehr schnell gefahrenen Kurven reagiert der Wagen gutmütig, schiebt höchstens leicht über die Vorderräder. In kritischen Situationen greift auch hier ESP helfend ein, um ein Schleudern auszu-schließen.

Handlichkeit

Note: 2,2

- + Der 307 CC fährt sich mit seiner recht leichtgängigen eher direkten Lenkung handlich. Da fällt der nicht so kleine Wendekreis kaum negativ ins Gewicht.

Lenkung

Note: 1,9

- + Die Lenkung spricht selbst bei hohem Tempo schnell an, ohne deshalb nervös zu wirken und ist zielgenau. Sie vermittelt dem Fahrer guten Kontakt zur Fahrbahn.

Sicherheit

Note 1,9

Bremsen

Note: 1,8

- + Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand sind nur 38,5 m notwendig (Mittel aus 10 Messungen, halbe Beladung, Serienreifen). Dabei spricht die Bremse spontan an und ist fein dosierbar. Bei einer Notbremsung hilft der Bremsassistent, das hohe Potenzial der Anlage voll nutzen zu können.

Gestaltung

Note: 2,4

- Beim simulierten Fußgängerunfall (EuroNCAP) sind zwei von vier möglichen Sternen ein durchschnittliches Ergebnis.
- + An den sehr stabilen, griffgerechten Türgriffen lässt sich sehr hohe Zugkraft aufbringen. So kann man nach einem Unfall verklemmte Türen öffnen. Bei Vollbremsungen schaltet sich automatisch die Warnblinkanlage ein. Die LED-Rückleuchten sprechen beim Bremsen besonders schnell an und sind sehr gut zu erkennen.

Verstärkte A-Säulen und automatisch ausfahrende Überrollbügel, in die hinteren Kopfstützen integriert, schützen bei einem Über-schlag.

- Es sind weder Rückstrahler noch Rückleuchten vorhanden, die in geöffneten Türen warnen. Das Warndreieck hat keinen festen Platz.

Rückhaltesysteme

Note: 1,6

- + Beim Front- und Seitencrash nach EuroNCAP ist das Ergebnis gut: Vier der fünf möglichen Sterne. Die vorderen "aktiven" Kopfstützen reichen in der Höhe selbst noch für ca. 1,85 m große Personen aus. Durch den beim Heckaufprall verringerten Abstand zum Kopf können sie optimal wirken. Die Seitenairbags haben Schutzfunktion für Körper und Kopf. Hinten sind die Kopfstützen für die vom Platzangebot größtmöglichen Mitfahrer hoch genug.

Kinder

Note: 2,5

- + Auf den beiden Rücksitzen lassen sich die meisten Kinderrückhaltesysteme mittels der vorhandenen Gurte sicher befestigen, wahlweise auch mit dem Isofix-System. Der rechte Front-Airbag kann deaktiviert werden, dann sind auf dem Beifahrersitz rückwärts gerichtete Kindersitze erlaubt. Die Fensterheber haben einen zuverlässig funktionierenden Einklemmschutz.
- Einsetzen der Kindersitze ist bei geschlossenem Dach wegen der Enge umständlich. Für einige Kindersitze ist die Rücksitzlehne zu steil, um sie stabil befestigen zu können.

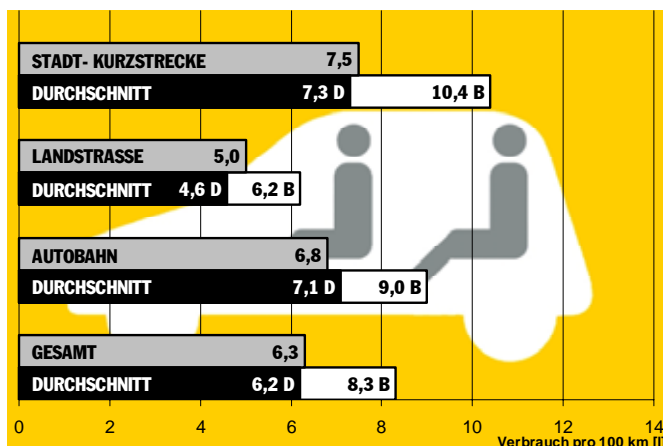
Verbrauch/Umwelt

Note 1,9

Verbrauch*

Note: 2,2

- + Der Verbrauch ist niedrig: Innerorts 7,5 l, außerorts 5,0 l und auf der Autobahn 6,8 l auf 100 km. Daraus errechnet sich ein Durchschnitt von 6,3 l Diesel.



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

Abgas

Note: 1,6

- + Die Schadstoffanteile im Abgas sind gering. Ein Spezialfilter verhindert, dass gesundheitsgefährdende Rußpartikel in die Umwelt und bei offenem Dach in das Fahrzeuginnere gelangen.

Wirtschaftlichkeit*

Note 4,6

Betriebskosten*

Note: 2,1

- + Die Betriebskosten (hauptsächlich aus dem Verbrauch) sind niedrig.

Werkstatt und Reifenkosten*

Note: 3,7

- + Der Zahnriemen muss nach 160.000 - der Diesel-Partikelfilter nach 180.000 km gewechselt werden, dabei ist der Wechsel für den Kunden kostenlos - lediglich das Additiv für den Filter muss bezahlt werden.
- + Alle 30.000 km oder alle zwei Jahre muss der 307er zur Wartung, die zum einheitlichen Komplettpreis in der Peugeot-Vertragswerkstatt durchgeführt werden kann. Diese langen Abstände sorgen für weniger Werkstattaufenthalte. Auch eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung wird von Peugeot gewährt.
- Erhöhte Kosten für Verschleißreparaturen sowie Reifenersatz verhindern eine bessere Benotung.

Wertstabilität*

Note: 2,0

- + Der 307 CC ist besonders mit dem Dieselmotor wertstabil, auch nach Jahren findet sich mühelos wieder ein neuer Käufer.

Kosten für Neuanschaffung*

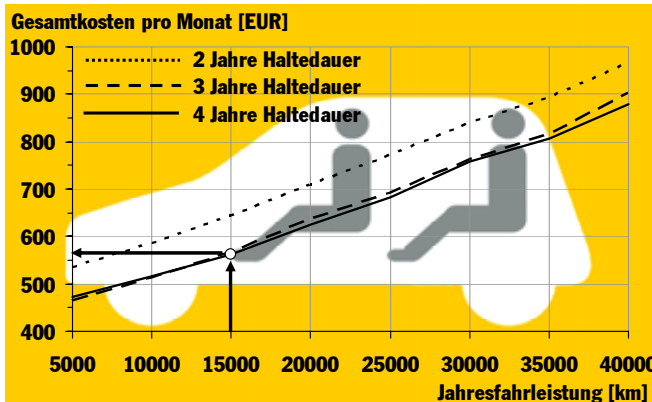
Note: 5,5

- Die Kosten bei der Neuanschaffung sind sehr hoch.

Fixkosten*

Note: 3,7

- Die Versicherungen sind teuer.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Autokosten (Beispiel: 563 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

Die Motorvarianten

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	110	140	180	HDi FAP 135
Aufbau/Türen	CA/2	CA/2	CA/2	CA/2
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1587	4/1997	4/1997	4/1997
Leistung [kW(PS)]	80(109)	103(140)	130(177)	100(136)
Max.Drehmoment [Nm]bei U/min	147/4000	200/4000	202/4750	320/2000
0-100 km/h[s]	12,7	10,3	9,5	10,3
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	191	207	225	208
Verbrauch pro 100 km [l]	8,1S	8,6S	9,4S	6,3D
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/19/24	17/19/24	17/23/24	17/19/24
Steuerbefreiung [Euro](Monate)	-	-	-	-
Monatliche Gesamt-Kosten[Euro]	540	574	671	541
Grundpreis[Euro]	23300	25300	29300	27200

Aufbau:

ST = Stufenheck
SR = Schrägheck
CP = Coupe
CA = Cabriolet
RO = Roadster

KB = Kombi

KT = Kleintransporter

TR = Transporter

GR = Großraumlimousine

BU = Bus

GO = Geländewagen offen

GS = Geländew. geschlossen

PK = Pick-Up

Versicherung:

KH = KFZ-Haftpfl.

VK = Vollkasko

TK = Teilkasko

Kraftstoff:

N = Normalbenzin

S = Superbenzin

SP = SuperPlus

D = Diesel

Daten und Messwerte

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro4
Hubraum	1997 ccm
Leistung	100 kW (136 PS)
bei	4000 U/min
Maximales Drehmoment	320 Nm
bei	2000 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	205/50R17W
Reifengröße (Testwagen)	205/50R17W
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,05 m/11,2 m
Höchstgeschwindigkeit	208 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,3 s
Elastizität 60-100 km/h (4.Gang)	9,3 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3. Gang)	7,4 s
Bremsweg aus 100 km/h	38,5 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	6,3 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	7,5/5,0/6,8 l
CO ₂ -Ausstoß	163 g/km
Innengeräusch 50/100/130 km/h	58/63/67 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4360 mm/1759 mm/1424 mm
Leergewicht/Zuladung	1610 kg/340 kg
Kofferraumvolumen	350 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/1500 kg
Dachlast	-
Tankinhalt	60 l
Reichweite	950 km
Allgemeine Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre
ADAC-Testwerte	<i>kursiv</i>

Kosten

Monatliche Betriebskosten	104 Euro
Monatliche Werkstattkosten	50 Euro
Monatliche Fixkosten	114 Euro
Monatlicher Wertverlust	295 Euro
Monatliche Gesamtkosten	563 Euro
(vierjährige Haltung, 15000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/19/24
Grundpreis	29900 Euro

Ausstattung

Technik

Antriebsschlupf-Regelung	Serie
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Bremsassistent	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Parkhilfe, elektronisch	Serie
Reifendruckkontrolle	Serie
Reserverad, vollwertig (nicht mit 17")	Serie
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	800 Euro°

Innen

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	nicht erhältlich
Audioanlage	Serie
Fahrsitz, höhen-/neigungseinstellbar	Serie/nicht erhältlich
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Isofix-Kindersicherungssystem	Serie
Klimaautomatik	Serie
Kopfstützen hinten	Serie
Lenkrad, höhen-/längseinstellbar	Serie
Navigationssystem	ab 1300 Euro
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	nicht erhältlich
Skisack/Durchladelupe	nicht erhältlich

Außen

Außenspiegel, elektrisch einstell-/beheizbar	Serie
Lackierung Metallic	420 Euro

°im Testwagen vorhanden

Testzeugnis

Technik/Umwelt(Testergebnis)2,2

Karosserie/Kofferraum	3,0
Verarbeitung/Handhabung	2,6
Übersichtlichkeit	3,3
Ein-/Ausstieg	3,2
Kofferraum-Volumen*	2,8
Kofferraum-Zugänglichkeit	2,6
Kofferraum-Variabilität	3,0
Innenraum	2,8
Bedienung	2,2
Raumangebot-vorn*	2,1
Raumangebot-hinten*	5,2
Innenraum-Variabilität	4,0
Komfort	2,5
Federung	2,4
Sitze	2,6
Innengeräusch	1,7
Klimatisierung	2,9
Motor/Antrieb	1,5
Fahrleistungen*	2,0
Laufruhe	1,5
Schaltung	1,0
Getriebeabstufung	1,0
Fahreigenschaften	1,7
Fahrstabilität	1,2
Kurvenverhalten	1,8
Handlichkeit	2,2
Lenkung	1,9
Sicherheit	1,9
Bremsen	1,8
Gestaltung	2,4
Rückhaltesysteme	1,6
Kinder	2,5
Umwelt	1,9
Verbrauch*	2,2
Schadstoffe	1,6
Wirtschaftlichkeit*	4,6
Betriebskosten*	2,1
Werkstatt-/Reifenkosten*	3,7
Wertstabilität*	2,0
Kosten für Neuanschaffung*	5,5
Fixkosten*	3,7

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