

Peugeot 207 CC 150 THP Sport

Zweitüriges Cabriolet der Kleinwagenklasse (110 kW / 150 PS)

ADAC Testergebnis

Note 2,4

Peugeot bringt die Neuauflage seines erfolgreichen Klappdachcabrios 206 CC: den 207 CC. In allen Abmessungen gewachsen, ist das Cabrio ausgereifter und hochwertiger geworden, besonders die Qualitätsanmutung hat gewonnen. Die getestete Topmotorisierung treibt ein neuer 1,6 I-Vierzylinder-Turbobenziner an, der einer gemeinsamen Entwicklung mit BMW entspringt und sich ordentlich ins Zeug legt, gleichmäßig und ruhig läuft und über den ganzen Drehzahlbereich spürbaren Schub liefert - aber bei voller Leistungsforderung unverhältnismäßig viel Sprit verbraucht. Gewachsen ist er auch im Preis, die Liste startet nun bei knapp 19.000 Euro. **Karosserievarianten:** Limousine, Kombi.

Konkurrenten: Mitsubishi Colt CZC, Nissan Micra C+C, Opel Tigra TwinTop.

- + praktisches Klappdach
- + vorn gutes Raumangebot
- + einfache Bedienung
- + sehr gute Fahrleistungen
- + sicheres Fahrwerk
- + gute Bremsen
- Ein- und Ausstieg nur mäßig
- Rücksitze nur als Ablage nutzbar
- hoher Verbrauch
- hohe Unterhaltskosten



Karosserie/Kofferraum

Note 3,1

Verarbeitung

Note: 2,7

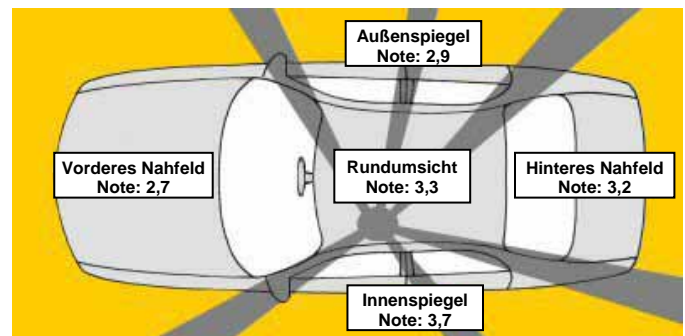
- + Die Qualität der Karosserie hinterlässt auch bei genauer Betrachtung einen guten Eindruck, alle Teile sind sauber eingepasst. Ebenso gibt es im Innenraum nichts auszusetzen, hier hat Peugeot im Vergleich zum Vorgänger einen großen Schritt Richtung gute Verarbeitungsqualität und höherwertige Materialanmutung gemacht. Das Blechdach funktioniert nun vollautomatisch, sogar bis 10 km/h; auch hier ist die Verarbeitung gut, alle Teile öffnen und schließen passgenau, allerdings dauert der Vorgang mit 27 Sekunden etwas lange.
- Bei geöffnetem Dach kann man auf schlechter Straße ein leichtes Schütteln der Karosserie feststellen, die Verwindungssteifigkeit ist also nicht optimal. Der Unterboden ist zerklüftet, auf eine Abdeckung des Motors nach unten wurde verzichtet; das erhöht den Geräuschpegel außerhalb und letztlich auch den Verbrauch, weil ungünstige Luftverwirbelungen entstehen. Bei einer Reifenpanne steht nur ein Notrad zur Verfügung, mit dem maximal 80 km/h gefahren werden darf. Sehr umständlich und einfach nicht mehr zeitgemäß ist das Aufsperrn des Tankdeckels mit dem Zündschlüssel.

Sicht

Note: 2,9

Die Rundumsicht fällt nur durchschnittlich aus, die Außenspiegel weisen eine zufriedenstellende Größe auf, der Innenspiegel stellt einen eher kleinen Bereich der Rückansicht dar. Die hinteren Fensterpfosten sind verhältnismäßig schmal, die vorderen stören aber, besonders im unteren Bereich verdecken die voluminösen A-Säulen einen Teil der Sicht nach draußen.

- + Die Abmessungen der Karosserie lassen sich gut abschätzen. Bei geöffnetem Dach ist die Rundumsicht gut. Die Außenspiegel sind serienmäßig beheizbar.
- Bei Sonne spiegelt sich das Armaturenbrett in der Windschutzscheibe, nachts das Infodisplay über der Mittelkonsole.



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: 3,7

- Die Türen können mit einer praktischen Fernbedienung im Schlüssel ent- und verriegelt werden. Vorn kann man noch recht bequem einsteigen, wenn die Türen ganz geöffnet werden können, allerdings ist der Abstand zwischen Sitz und Dach recht gering.
- Der Zustieg nach hinten ist beschwerlich - da die "Rücksitze" aber in der Regel nicht von Personen genutzt werden, kein Problem.

Die Türaufhalter sind viel zu schwach ausgelegt, um die langen und schweren Türen an Steigungen halten zu können. Seitlich braucht man zum Öffnen der Türen viel Platz, sie schwenken bis 1,30 m zur Seite vom Auto weg.

Kofferraum-Volumen*

Note: 2,4

- + Mit 360 l fällt das Gepäckabteil recht üppig aus (bei geschlossenem Dach).
- Bei offenem Dach bleibt nur ein flacher Restkofferraum, der beispielsweise für zwei Aktenkoffer ausreicht.



Mit 360 l Volumen bei geschlossenem Dach ist der Kofferraum geringfügig größer als beim Vorgänger 206 CC (345 l).

Kofferraum-Zugänglichkeit

Note: 3,2

Ist das Dach geschlossen, hat der Kofferraum ein praktisches und gut nutzbares Format; bei offenem Dach ist der Kofferraum eingeschränkt und in der Höhe sehr flach, aber besser als nichts. Das Gepäck muss über die knapp 66 cm hohe Ladekante außen und die 16 cm hohe Bordwand innen gehoben werden.

- + Die Kofferraumklappe lässt sich leicht öffnen und schließen, die Ladeöffnung ist sehr groß und macht das Gepäckabteil gut zugänglich.
- Am abstehenden Schloss an der geöffneten Laderaumklappe kann man sich leicht den Kopf stoßen.

Kofferraum-Variabilität

Note: 4,6

- + Am Kofferraumboden gibt es Verzurrösen und ein Netz, das Kleingepäck fixiert.
- Die Rücksitzlehne ist auch gegen Aufpreis nicht klappbar.



Der Innenraum überzeugt mit guter Verarbeitungsqualität und Funktionalität.

Innenraum

Note 2,7

Bedienung

Note: 2,1

- + Leicht und unkompliziert lässt sich der neue 207 CC bedienen, alle Schalter und Knöpfe sind einfach zu verstehen. Fenster, Außenspiegel (beheizt) und Verdeck lassen sich elektrisch steuern, gegen Aufpreis gibt es einen automatisch abblendenden Innenspiegel und Regensensor (Sichtpaket). Das Lenkrad kann in Höhe und Weite eingestellt werden, der Schalthebel ist gut zu erreichen. Das aufpreispflichtige Radio lässt sich von einem Lenkradhebel aus steuern. Es sind für praktisch alle Funktionen Kontroll- und Warnleuchten vorhanden. Im vorderen Innenraum finden sich zahlreiche praktische Ablagen. Der serienmäßige Bordcomputer zeigt auch Momentan- und Durchschnittsverbrauch an.
- Die kleinen Griffmulden in den Türen sind von den vorderen Sitzplätzen aus nur mühsam zu erreichen, wenn die Türen ganz geöffnet sind. Auch an die Gurte kommt man nicht so leicht, sie sind weit hinten angeschlagen. Der Hebel der Lehnenverstellung ist umständlich zu erreichen, zudem klappt die Lehne beim Einstellen bei Unachtsamkeit nach hinten weg.

Raumangebot vorne*

Note: 2,1

- + Auch über 1,90 m große Personen finden auf den Vordersitzen bequem Platz, die Sitze haben längs einen weiten Einstellbereich. Man hat ein relativ großzügiges Raumgefühl.

Raumangebot hinten*

Note: 5,4

- Die Plätze hinten sind praktisch nur als Ablagen für Gepäck zu gebrauchen, es fehlt vor allem an "Beinfreiheit" - diese reicht weder für Erwachsene noch für Kinder, auch Kindersitze kann man kaum verwenden, weil der Platz dann nicht mal für kleine Kinderbeine reicht.



Die Rücksitze besitzen lediglich eine Alibifunktion und werden daher in den meisten Fällen nur als zusätzliche Ablage benutzt werden.

Komfort

Note 2,0

Federung

Note: 2,1

- + Deutlich verbessert hat Peugeot auch den Federungskomfort, das Fahrwerk schluckt lange wie kurze Bodenwellen gut, auch kleine Unebenheiten wie Kanaldeckel oder Spurrillen werden für die Insassen nicht zur Qual. Das Fahrzeug liegt weitgehend ruhig auf der Straße, auch Wankbewegungen der Karosserie sind gut gedämpft.

Sitze

Note: 2,2

- + Die straff gepolsterten Vordersitze bieten guten Sitzkomfort, sie lassen sich u.a. mit der Höheneinstellung verschiedenen Perso-

nengrößen gut anpassen. Lehnen und Sitzflächen sind körpergerecht gestaltet und bieten festen Halt. Sitzposition und Atmungsaktivität der Bezüge sind gut.

- Die Lehneinstellung für die Vordersitze ist schlecht erreichbar, zudem können die Lehnen beim Justieren versehentlich nach hinten wegklappen. Auf der Rückbank kann man nicht sitzen, die Lehne ist zu steil, die Sitzfläche zu kurz, der Beinraum viel zu knapp - dieser Bereich zählt also eher als zusätzliche Gepäckablage.

Innengeräusch

Note: 2,5

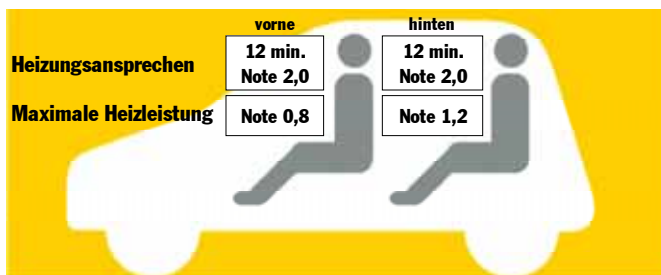
Gemessen ist der Geräuschpegel im Innenraum nicht besonders leise, aber er wird von den Insassen als unaufdringlich empfunden, auch bei hohem Tempo.

Heizung, Lüftung

Note: 1,5

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

- + Die Heizung spricht schnell an und zeigt eine sehr gute Wirkung, der Innenraum wird rasch erwärmt. Die Klimaautomatik arbeitet effektiv und erlaubt eine getrennte Regelung der Temperatur für Fahrer und Beifahrer. Ein Pollenfilter ist serienmäßig.



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

Motor/Antrieb

Note 2,0

Fahrleistungen*

Note: 1,1

- + Der kräftige Turbomotor zeigt sich durchzugsstark, auch bei schaltfaulem Fahren ist zügiges Vorankommen kein Problem. Der 5. Gang ist praktisch von 50 bis 210 km/h nutzbar, da der Motor ab knapp über 1000 U/min ruckfrei durchzieht.

Laufkultur

Note: 2,0

- + Der neue 1.6-Liter-Vierzylinder-Benziner läuft ruhig und vibrationsarm, nur unterhalb von 1500 Touren hört man unter Lasten Brummen. Insgesamt eine gelungenes Triebwerk.

Schaltung

Note: 3,0

Die fünf Vorwärtsgänge lassen sich zufriedenstellend leicht einlegen, die Präzision der Schaltbox ist aber teilweise nur ausreichend und erlaubt kaum sportlich schnelles Schalten.

- Wer in den nicht vorhandenen 6. Gang schalten will, landet im Rückwärtsgang - eine Sperre gegen Verschalten fehlt.

Getriebeabstufung

Note: 3,0

- + Die Fünfgangschaltung ist insgesamt sehr kurz übersetzt, dadurch ist stets ein flottes Vorankommen möglich; auch die Ganganschlüsse passen.
- Es fehlt allerdings ein 6. Gang, der bei Geschwindigkeiten ab 90 km/h die Motordrehzahl und damit den Verbrauch senken würde - der elastische und durchzugsstarke Motor hätte damit kein Problem, schaltfaules Fahren wäre weiterhin möglich.

Fahreigenschaften

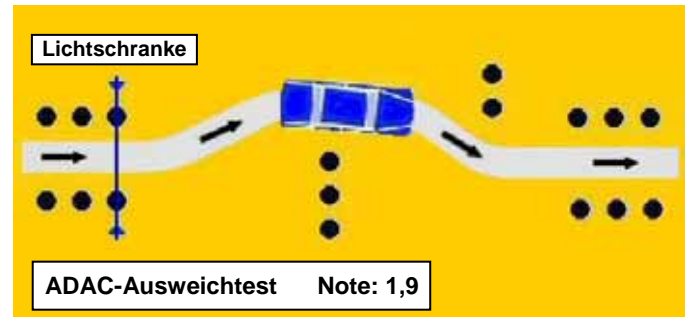
Note 2,0

Fahrstabilität

Note: 1,8

- + Bei jeder Geschwindigkeit verhält sich der 207 CC richtungsstabil und gut beherrschbar, auch auf Längsrillen und Fahrbahnverwerfungen hält er gut seine Spur. Das serienmäßige elektronische

Stabilitätsprogramm unterstützt den Fahrer in kritischen Situationen, den Kurs zu halten. Beim ADAC-Ausweichtest erreicht die Neuentwicklung ein gutes Gesamtergebnis, er bleibt dank effektivem ESP-Eingriff beherrschbar und zeigt keinerlei Schleudertendenzen, besonders die direkte Lenkung und das sehr agile Fahrverhalten überzeugen. Die Traktionskontrolle bremst auf weniger griffiger Fahrbahn durchdrehende Vorderräder effektiv ein und sorgt so für sicheres Vorwärtskommen.



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.

Kurvenverhalten

Note: 1,7

- + Das Fahrwerk ist insgesamt sicher und im Grenzbereiche untersteuernd ausgelegt, so dass auch weniger geübte Fahrer mit dem 207 CC im Grenzbereich gut zu recht kommen. Bei plötzlichem Gaswegnehmen in schnell durchfahrenen Kurven verändert sich das Eigenlenkverhalten kaum.

Lenkung*

Note: 2,5

- + Bei schnellen Ausweichmanövern spricht die Lenkung gut an, sie arbeitet präzise und vermittelt dem Fahrer einen guten Kontakt zur Fahrbahn - somit unterstützt sie die Handlichkeit des 207 CC. Der Kraftaufwand ist beim Rangieren gering.
- Mit 11,1 m ist der Wendekreis für einen Kleinwagen nicht berauschend. Bei starkem Beschleunigen stellt die Lenkung nicht mehr zurück.

Bremse

Note: 1,9

- Der 207 CC bremst mit offenem Dach stabiler als mit geschlossenem, da dann mehr Gewicht auf der Hinterachse lastet.
- + Bei Vollbremsungen aus 100 km/h bis zum Stillstand steht der 207 CC 150 HTP nach durchschnittlich 38 m (Mittel aus 10 Bremsungen, Serienbereifung). Dabei zeigt sich die Bremsanlage standfest und wenig fadingempfindlich. Sie spricht spontan an und ist fein dosierbar.

Sicherheit

Note 2,2

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Note: 2,3

- + Serienmäßig verfügt der 207 CC 150 THP Sport über ABS und ESP inklusive Bremsassistent. In den Frontscheinwerfern ist ein Abbiegelicht integriert. Bei einer Notbremsung schaltet sich automatisch die Warnblinkanlage ein.
- Es gibt weder Rückleuchten noch Rückstrahler, die bei geöffneten Türen den rückwärtigen Verkehr warnen würden. Zudem befindet sich der Kraftstoffeinfüllstutzen auf der gefährlichen linken, dem Verkehr zugewandten Seite. Beim Einstellen der Lehnenneigung kann diese versehentlich nach hinten wegklappen.

Passive Sicherheit - Insassen

Note: 1,9

- + Beim EuroNCAP-Crashtest erreicht der 207 CC alle fünf mögliche Sterne. Er bietet neben Front- und Seitenairbags, die auch den

Abbiegelicht

Zusätzliche Lampen (oder angepasste Nebelscheinwerfer) leuchten im Stadtverkehr beim Abbiegen die betreffende Seite besser aus. So wird das Risiko, an Kreuzungen und Einmündungen Fußgänger zu übersehen, erheblich vermindert.



Schulter und Kopfbereich schützen sollen, als Novum in seiner Klasse einen Knieairbag für den Fahrer. Warnlampen und -töne erinnern jeden Insassen, sich anzuschnallen. Nach einem Unfall kann an den stabilen Bügeltürgriffen hohe Zugkraft aufgebracht werden, wenn verklemmte Türen geöffnet werden müssen. Bei einem Überschlag schützen die stabilen Stahlbügel hinter der Rückbank die Insassen.

Kindersicherheit

Note: 2,7

Kindersitze können nur auf dem Beifahrersitz befestigt werden, die "Rücksitze" sind zu klein, dort ist nicht mal Platz für die Beine eines Kleinkinds. Per Schlüssel ist der Beifahrerairbag abschaltbar, dann können auf dem Beifahrersitz rückwärts gerichtete Kindersitzsysteme installiert werden (auch mit Isofix).

- Die elektrischen Fensterheber arbeiten ohne Einklemmschutz.

Fußgängerschutz

Note: 2,0

- + Der neue 207 CC bietet Fußgängern bei einem Zusammenstoß guten Schutz, beim simulierten EuroNCAP-Fußgängerunfall erreicht er drei von vier möglichen Sternen.

Verbrauch/Umwelt

Note 2,6

Verbrauch*

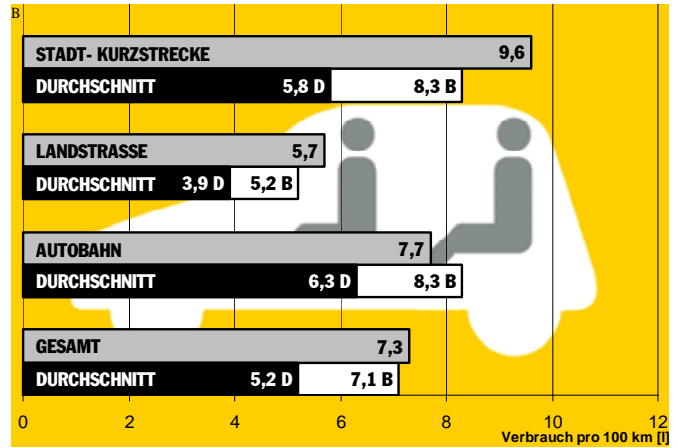
Note: 4,5

- Für einen Kleinwagen ist der Verbrauch zu hoch, der potente Turbomotor gönnt sich insgesamt 7,3 l Super alle 100 km; auf der Autobahn 7,7 l, auf der Landstraße 5,7 l und in der Stadt üppige 9,6 l pro 100 km. Auf sehr schnellen Autobahnfahrten steigt der Verbrauch auf über 15 l/100 km - auch bei der Leistung nicht mehr zeitgemäß.

Abgas

Note: 0,8

- + Die Schadstoffanteile im Abgas sind sehr niedrig, hier ist der Motor auf neuestem Stand.



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

Wirtschaftlichkeit*

Note 5,4

Betriebskosten

Note: 5,1

- Der Turbomotor geht mit dem teuren Super-Benzin nicht sehr sparsam um, so ergeben sich hohe Betriebskosten.

Werkstatt- und Reifenkosten

Note: 5,2

- Für die Beurteilung wurden uns vom Hersteller noch keine Daten zur Verfügung gestellt - die Werkstattkosten sind deshalb geschätzt.

- + Peugeot gewährt eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

Wertstabilität

Note: 2,1

- + Wie schon das Vorgängermodell 206 CC wird man auch vom 207 CC einen guten und stabilen Restwertverlauf erwarten können.

Kosten für Neuanschaffung

Note: 5,5

- Allerdings sind die Kosten für eine vergleichbare Neuanschaffung recht hoch, da der Kaufpreis mit mehr als 21.000 Euro trotz guter Ausstattung alles andere als günstig ist.

Fixkosten

Note: 2,1

- + Bei den Typklasseneinstufungen in der Versicherung leistet sich die der offene Peugeot keine Ausrutscher und verdient sich somit auch aufgrund der günstigeren Besteuerung für Otto-Motoren eine insgesamt gute Note bei den fixen Kosten.

Die Motorvarianten

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	120	150 THP	HDi FAP 110
Aufbau/Türen	CA/2	CA/2	CA/2
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1598	4/1598	4/1560
Leistung [kW(PS)]	88(120)	110(150)	80(109)
Max.Drehmoment [Nm]bei U/min	160/4250	240/1400	240/1750
0-100 km/h[s]	10,7	8,6	10,9
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	200	210	193
Verbrauch pro 100 km [l]	6,7S	7,3S	5,4D
Versicherungsklassen KH/VK/TK	14/14/17	14/16/17	15/20/17
Steuerbefreiung [Euro](Monate)	-	-	-
Monatliche Gesamt-Kosten[Euro]	444	504	462
Grundpreis[Euro]	18.950	21.650	21.000

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-Haftpfl.

VK = Vollkasko

TK = Teilkasko

Kraftstoff:

N = Normalbenzin

S = Superbenzin

SP = SuperPlus

D = Diesel

Daten und Messwerte

4-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro4
Hubraum	1598 ccm
Leistung	110 kW (150 PS)
bei	5800 U/min
Maximales Drehmoment	240 Nm
bei	1400 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	205/45R17V
Reifengröße (Testwagen)	205/45R17V
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,05 m/11,1 m
Höchstgeschwindigkeit	210 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,6 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3. Gang)	4,9 s
Bremsweg aus 100 km/h	38 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	7,3 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	9,6/5,7/7,7 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test	171 g/km/ 171 g/km
Innengeräusch 130 km/h	70 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4037 mm/1750 mm/1397 mm
Leergewicht/Zuladung	1424 kg/336 kg
Kofferraumvolumen	360 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	600 kg/1070 kg
Dachlast	-
Tankinhalt	50 l
Reichweite	685 km
Allgemeine Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre
ADAC-Testwerte	<i>kursiv</i>

Kosten

Monatliche Betriebskosten	140 Euro
Monatliche Werkstattkosten(geschätzt)	56 Euro
Monatliche Fixkosten	71 Euro
Monatlicher Wertverlust	237 Euro
Monatliche Gesamtkosten	504 Euro
(vierjährige Haltung, 15000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	14/16/17
Grundpreis	21.650 Euro

Ausstattung

Technik

Antriebsschlupf-Regelung	Serie
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Bremsassistent	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	Serie
Parkhilfe, elektronisch (in Verbindung mit Radio)	210 Euro
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Reserverad, vollwertig (nur Notrad)	nicht erhältlich
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie

Innen

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne	nicht erhältlich
Audioanlage	510 Euro°
Fahrsitz, höhen-/neigungseinstellbar	Serie/nicht erhältlich
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Isofix-Kindersicherungssystem	Serie
Klimaanlage/-automatik	Serie/310 Euro°
Knieairbag	Serie
Lenkrad, höhen-/längseinstellbar	Serie
Navigationssystem	2.460 Euro
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	nicht erhältlich
Sitzbezüge, Leder	1330 Euro
Sitze, vorn, beheizbar	210 Euro
Skisack/Durchladeluke	nicht erhältlich

Außen

Außenspiegel, elektrisch einstell-/beheizbar	Serie
Lackierung Metallic	410 Euro
Nebelscheinwerfer	Serie

°im Testwagen vorhanden

Testzeugnis

Technik/Umwelt(Testergebnis)2,4

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

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 März 2007