

Peugeot 207 CC HDi FAP 110 Sport

Zweitüriges Cabriolet der Kleinwagenklasse (80 kW /109 PS)

ADAC Testergebnis

Note 2,3

Peugeot bringt sein vor allem von der Damenwelt geliebtes Klappdachcabrios 207 CC nun auch mit einem 1,6 l (80 kW) Dieselmotor auf den deutschen Markt. Das ist eine ganze Menge Leistung für das kleine Fahrzeug, die dafür sorgt, dass das schwere Auto ordentlich in Schwung kommt. Klar, dass er dabei nicht allzu sparsam sein kann. Er läuft aber so ruhig, dass man selbst bei offenem Dach kaum etwas von dem Prinzip der Diesel-Direkteinspritzung mitbekommt. Zudem hat er einen hocheffizienten Ruß-Partikelfilter, der Geruchsnerve und Umwelt schont. Fazit: Hübsches kleines Cabrio-Coupé, das Spaß macht und Geldbeutel sowie Umwelt wenig belastet. Ganz günstig ist er nicht: 22.300 €.

Karosserievarianten: Schräg- und Kombiheck. **Konkurrenten:**

BMW Mini Cabrio, Citroen Pluriel, Mitsubishi Colt CZC, Nissan Micra C+C, Opel Tigra TwinTop.



- + vollautomatisches Klappdach
- + vorn gutes Raumangebot
- + einfache Bedienung
- + laufruhiger, angenehmer Motor
- + sicheres Fahrwerk
- + gute Bremsen
- + sehr guter Ruß-Partikelfilter
- hohes Eigengewicht
- Ein- und Ausstieg nur mäßig
- Rücksitze nur als Ablage nutzbar

Karosserie/Kofferraum

Note 3,1

Verarbeitung

Note: 2,5

- + Die Qualität der Karosserie hinterlässt auch bei genauer Betrachtung einen guten Eindruck, alle Teile sind sauber eingepasst. Beeindruckend ist auch die Verwindungssteifigkeit, selbst wenn das Dach geöffnet ist. 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.
- Der Unterboden ist zerklüftet, auf eine Abdeckung des Motors von

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 Fensterposten sind verhältnismäßig schmal, die vorderen stören aber, besonders im unteren Bereich verdecken die voluminösen A-Säulen einen Teil der Sicht nach draußen.

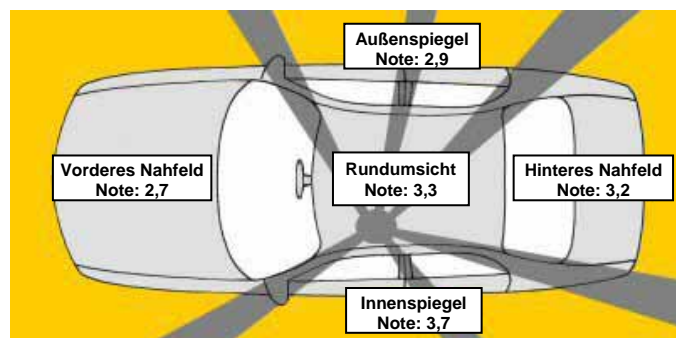
- + Die Abmessungen der Karosserie lassen sich gut abschätzen. Bei geöffnetem Dach ist die Rundumsicht gut. Die Außenspiegel sind serienmäßig beheizbar, gegen Aufpreis gibt es einen automatisch abblendenden Innenspiegel (Sichtpaket).
- Bei Sonne spiegelt sich das Armaturenbrett in der Windschutzscheibe, nachts das Infodisplay über der Mittelkonsole.

Ein-/Ausstieg

Note: 3,8

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. Bei geöffnetem Dach ist die flache, weit nach hinten ragende Frontscheibe hinderlich.

- Der Zustieg nach hinten ist beschwerlich - da die "Rücksitze" aber i.d.R. 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.



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.

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 von 140 l, 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, bei geschlossenem Dach ist die Ladeöffnung sehr groß und 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.

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. Fensterheber, Außenspiegeleinsteller (beheizt) und Verdeck lassen sich elektrisch steuern. 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



Der 207 CC überzeugt mit guter Verarbeitungsqualität und Funktionalität.

für praktisch alle Funktionen Kontroll- und Warnleuchten vorhanden. Im vorderen Bereich 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.



Aufgrund fehlender Beinfreiheit können die Rücksitze lediglich als zusätzliche Ablage benutzt werden.

Komfort

Note 2,4

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, stößt gelegentlich nur dezent, 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 Personengrößen gut anpassen. Lehnen und Sitzflächen sind körpergerecht gestaltet und bieten festen Halt. Sitzposition und Atmungsaktivität der Bezüge sind gut.
- Die Lehneneinstellung 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: 2,0

- + Geschlossen ist der gemessene Geräuschpegel im Innenraum recht niedrig, er wird von den Insassen als unaufdringlich empfunden, auch bei hohem Tempo. Bei offenem Dach und hohem Tempo sind die Windgeräusche ziemlich hoch.

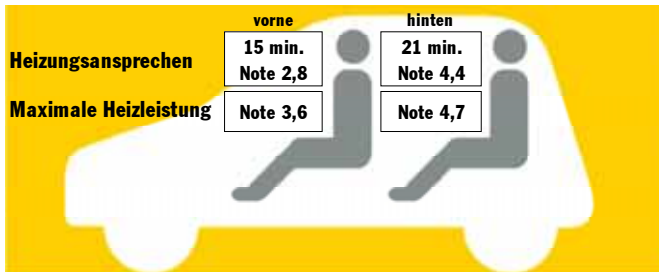
Heizung, Lüftung

Note: 3,0

(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer) Die Heizwirkung ist passabel, es dauert nicht allzu lang, bis die Luft angenehm erwärmt ist. Die Luft oben-mitte-unten lässt sich nur grob einstellen.

- + Die Klimaanlage ist serienmäßig, -automatik kostet Aufpreis. Sie arbeitet effektiv und erlaubt eine getrennte Regelung der Temperatur für Fahrer und Beifahrer. Mit ihr ist auch ein Pollenfilter vorhanden.

	vorne	hinten
Heizungsansprechen	15 min. Note 2,8	21 min. Note 4,4
Maximale Heizleistung	Note 3,6	Note 4,7



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

Motor/Antrieb

Note 2,0

Fahrleistungen*

Note: 1,8

- + Der knapp 110 PS starke Dieselmotor sorgt in dem kleinen Auto für gute Fahrleistungen. Da bereits bei niedrigen Drehzahlen genug Drehmoment zur Verfügung steht, kann auch ohne Zurückschalten meist sicher überholt werden.

Laufkultur

Note: 2,0

- + Der Motor läuft in jedem Drehzahlbereich ruhig und kultiviert, von dem harten Verbrennungsprinzip des Diesel-Direkteinspritzers bekommt man nur beim Start aber später kaum mehr etwas mit.

Schaltung

Note: 2,3

- + Die Gänge sind gut geführt und lassen sich überwiegend präzise schalten.

Getriebeabstufung

Note: 2,0

- + Das Fünfganggetriebe passt recht gut zu dem Motor, die Drehzahlsprünge passen zur Motorcharakteristik, auch bei schnellerer Fahrt gibt es noch genügend Drehzahlreserven.

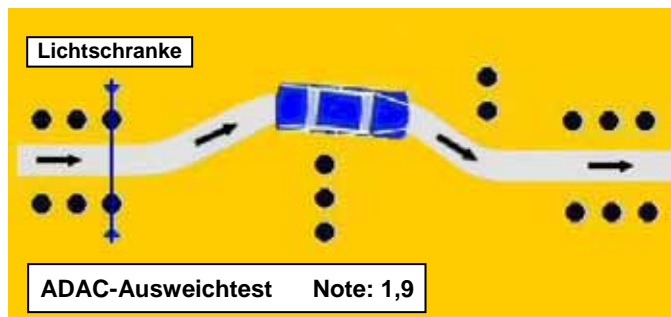
Fahreigenschaften

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. Die stramme, recht stark zentrierende Lenkung vermittelt selbst bei hohem Tempo ein sehr sicheres Gefühl. Beim ADAC-Ausweichtest erreicht der kleine CC ein gutes Gesamtergebnis, er bleibt dank effektiven ESP-Eingriffs beherrschbar und zeigt keinerlei Schleudertendenz, besonders die direkte Lenkung und das sehr agile Fahrverhalten überzeugen.



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.

Die Traktionskontrolle bremst auf weniger griffiger Fahrbahn durchdrehende Vorderräder effektiv ein und sorgt so für sicheres Vorwärtkommen.

Kurvenverhalten

Note: 1,7

- + Das Fahrwerk ist auch in Kurven sicher und im Grenzbereich untersteuernd ausgelegt, so dass auch weniger geübte Fahrer mit dem 207 CC gut zurecht 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.

Bremse

Note: 1,8

- 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 nach durchschnittlich 38 m (Mittel aus 10 Bremsungen, Serienbereifung). Dabei zeigt sich die Bremsanlage standfest. Sie spricht spontan an und ist fein dosierbar. Der Bremsassistent arbeitet äußerst effektiv.

Sicherheit

Note 2,2

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Note: 2,3

- Dynamisches Kurvenlicht ist nur beim 1,6 l 150 THP erhältlich.
- + Serienmäßig verfügt der 207 CC 110 HDI Sport über ABS und ESP inklusive Bremsassistent. In den Frontscheinwerfern ist serienmäßig 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 Kraftstoffzufüllstutzen auf der gefährlichen linken, dem Verkehr zugewandten Seite. Beim Einstellen der Lehne 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 Schulter und Kopfbereich schützen sollen, als Novum in seiner Klasse einen Knieairbag für den Fahrer. Warnlampen und -töne erinnern jeden Insassen, sich anzuschallen. Nach einem Unfall kann an den stabilen Bügeltürgriffen hohe Zugkraft aufgebracht werden, wenn verklemmte Türen geöffnet werden müssen.

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 Kleinkindes. 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.

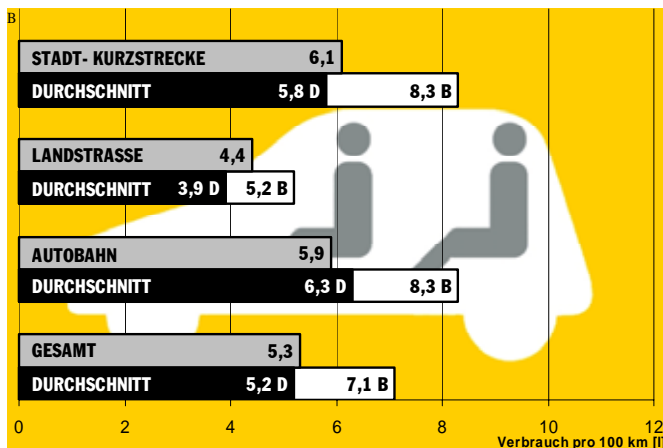
Verbrauch/Umwelt

Note 2,1

Verbrauch*

Note: 2,9

Der Verbrauch ist im Schnitt mit 5,3 l Diesel auf 100 km "nur" durchschnittlich, das liegt an dem hohen Gewicht, welches zehrt. 6,1 l sind es innerorts, 4,4 l außerorts und 5,9 l auf der Autobahn.



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

Abgas

Note: 1,3

- + Die Schadstoffanteile im Abgas sind sehr niedrig. Ein besonders effektiver Ruß-Partikelfilter (mit Additive) schont Umwelt und Lebewesen.

Wirtschaftlichkeit*

Note 4,5

Betriebskosten

Note: 1,9

- + Obwohl sich das Peugeot 207 CC aufgrund seines erhöhten Gewichts alles andere als ein Spritsparkönig präsentiert, erhält er aufgrund der nicht ganz so teuren Preise für den Dieselmotor noch eine gute Note bei den Betriebskosten.

Werkstatt- und Reifenkosten

Note: 4,8

Alle 20.000 km oder alle zwei Jahre ist eine Wartung fällig. Der

1.6 Liter Diesel besitzt einen Zahnriemen, der allerdings erst nach 240.000 km gewechselt werden muss.

- + Peugeot gewährt eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung und übernimmt die Kosten für den Austausch des Rußpartikelfilters bei 180.000 km.
- Erhöhte Kosten für Verschleißreparaturen sowie Reifenersatz verhindern eine bessere Benotung.

Wertstabilität

Note: 1,2

- + Bereits der 206 CC war schon immer besonders wertstabil, lässt sich gebraucht sehr gut verkaufen. Da macht auch der 207 CC keine Ausnahme.

Kosten für Neuanschaffung

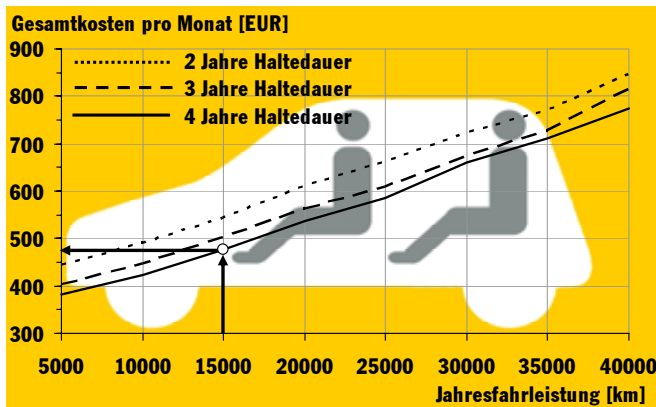
Note: 5,5

- Beim Neukauf zeigt sich der kleine Peugeot allerdings nicht gerade von seiner Schokoladenseite. Über 22.000 € müssen dafür berappt werden. Für diese Klasse einfach zu hoch.

Fixkosten

Note: 4,7

- Auch bei den fixen Kosten, also den Ausgaben für Steuer und Versicherung, verdient sich der Peugeot 207 CC HDi keine gute Note. Zur höheren Steuer für den Dieselmotor gesellen sich aufgrund ungünstiger Typklasseneinstufung in der Vollkaskoversicherung auch noch erhöhte Versicherungsbeiträge. Die Einstufungen in die Haftpflicht- und Teilkaskoversicherung liegen dagegen auf durchschnittlichem Niveau.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Autokosten (Beispiel: 476 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

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	5,3D
Versicherungsklassen KH/VK/TK	14/14/17	14/16/17	15/20/17
Steuer pro Jahr[Euro]	108	108	247
Monatliche Gesamt-Kosten[Euro]	451	512	464
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-Haftpfli.
VK = Vollkasko
TK = Teilkasko

Kraftstoff:

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

Daten und Messwerte

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro4
Hubraum	1560 ccm
Leistung	80 kW (109 PS)
bei	4000 U/min
Maximales Drehmoment	240 Nm
bei	1750 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	195/55R16V
Reifengröße (Testwagen)	205/45R17Z
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,05 m/11,1 m
Höchstgeschwindigkeit	193 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,9 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3. Gang)	7,4 s
Bremsweg aus 100 km/h	38 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	5,3 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	6,1/4,4/5,9 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test	136 g/km/ 137 g/km
Innengeräusch 130 km/h	68 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4037 mm/1750 mm/1397 mm
Leergewicht/Zuladung	1455 kg/330 kg
Kofferraumvolumen	360 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	600 kg/1070 kg
Dachlast	-
Tankinhalt	50 l
Reichweite	940 km
Allgemeine Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte *kursiv*

Kosten

Monatliche Betriebskosten	99 Euro
Monatliche Werkstattkosten	54 Euro
Monatliche Fixkosten	94 Euro
Monatlicher Wertverlust	229 Euro
Monatliche Gesamtkosten	476 Euro
(vierjährige Haltung, 15000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	15/20/17
Grundpreis	22.300 Euro

Ausstattung

Technik

ABS	Serie
Antriebsschlupf-Regelung	Serie
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Bremsassistent	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Reserverad, vollwertig	nicht erhältlich
Servolenkung	Serie
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie

Innen

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne	nicht erhältlich
Audioanlage	510 Euro°
Fahrsitz, höhen-/neigungseinstellbar	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Isofix-Kindersicherungssystem	Serie
Klimaanlage/Klimaautomatik	Serie/310 Euro
Lenkrad, höhen-/längseinstellbar	Serie
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	nicht erhältlich
Skisack/Durchladelupe	nicht erhältlich
Zentralverriegelung	Serie

Außen

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

°im Testwagen vorhanden

Testzeugnis

Technik/Umwelt(Testergebnis)2,3

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

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 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 Juli 2007