

Peugeot 4007 HDi FAP 155 Platinum

Fünftüriger Geländewagen der oberen Mittelklasse (115 kW / 156 PS)

ADAC Testergebnis

Note 2,1

Dem Erfolg leichter Geländewagen, die sich normalerweise aber nicht ins Gelände wagen, wollte Peugeot nicht länger unbeteiligt zusehen. Und so tat man sich kurzerhand mit Mitsubishi zusammen und bietet nun einen eigenen Ableger des Outlander aus Japan an: den Peugeot 4007. Sein Ursprung ist vor allem im Innenraum nicht zu übersehen - was aber nicht schlecht ist. Denn dieser ist gut verarbeitet und recht variabel. Außen ist der 4007 wieder eindeutig als Peugeot zu erkennen und wer die Motorhaube öffnet, sieht über Jahrzehnte gereifte französische Dieselkompetenz: der 2,2 l-Vierzylinder-CommonRail-Diesel ist kräftig und dennoch sparsam, aber nicht ganz so lafrühig wie in den Limousinen. Seine Abgase entlässt er dank geschlossenem Partikelfiltersystem praktisch rußfrei aus dem Auspuff. Die Ausstattung fällt sehr umfangreich aus, in der getesteten Linie Platinum gibt es sogar Leder ohne Aufpreis. Über das zuschaltbare Allradsystem und die erhöhte Sitzposition verfügen alle Varianten. Allerdings zu einem stattlichen Preis: über 40.000 Euro für den Testwagen sind eine Menge Geld. Praktisch baugleich und nur äußerlich unterschiedlich zeigt sich der Citroen C-Crosser - er verfügt über die etwas komfortablere und ausgewogenere Fahrwerksabstimmung. **Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** Chevrolet Captiva, Citroen C-Crosser, Mitsubishi Outlander, Nissan X-Trail, Opel Antara, Toyota RAV4, VW Tiguan.

- + gute Verarbeitung
- + geräumiger Innenraum
- + großer und variabler Kofferraum
- + einfache Bedienung der Grundfunktionen
- + kräftiger und sparsamer Motor
- + standfeste Bremsen
- + sicheres Fahrwerk
- teilweise zu straffes Fahrwerk
- nach hinten unübersichtlich
- relativ teuer in der Anschaffung



Karosserie/Kofferraum

Note 2,1

Verarbeitung

Note: 2,4

- + Die Verarbeitung der Karosserie hinterlässt einen guten Eindruck. Auch am Innenraum gibt es nichts auszusetzen, die verwendeten Materialien sind solide und sauber verbaut. Geringe Spaltmaße, Kunststoffapplikationen in Metalloptik und die feine wabenartige Materialoberfläche sorgen für ein sportlich-luxuriöses Ambiente. Schwarze Ledersitze und Lederapplikationen in den Türen gibt es serienmäßig. Der Fahrzeugunterboden ist relativ glattflächig, der Motorraum nach unten fast vollständig geschlossen - das reduziert Lärmemissionen, Luftverwirbelungen während der Fahrt und damit den Verbrauch. Auf der serienmäßigen Alu-Dachreling kann Gepäck bis zu einem Gewicht von 80 kg transportiert werden. Die Anhängelast darf bis zu 2.000 kg betragen.
- Der Tankverschluss ist nicht in die zentrale Türverriegelung einbezogen, sondern wird einen Hebel am Fußboden beim Fahrer betätigt. Als Reserverad steht nur ein schmales Notrad (max. 80 km/h) zur Verfügung, das unter dem Kofferraum ungeschützt am

Fahrzeugboden befestigt ist; in die kleine Halterung passt kein defektes Rad in Serienbereifung (18 Zoll). Das Wechseln von defekten Lampen in den Scheinwerfern müssen die meisten Kunden in der Werkstatt durchführen lassen, da die Leuchten schlecht zugänglich sind.

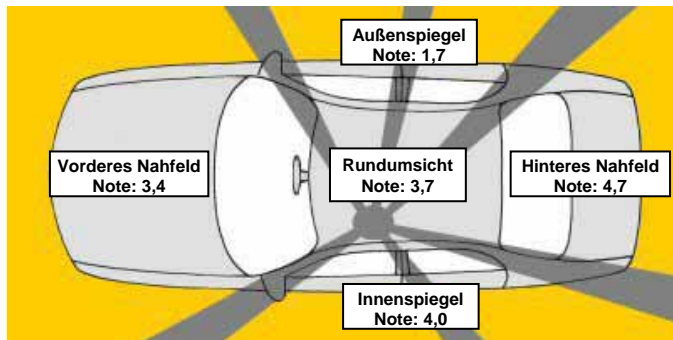
Sicht

Note: 2,5

Bei der ADAC-Rundumsicht-Messung erreicht der neue Peugeot 4007 nur ein zufriedenstellendes Ergebnis.

- + Durch die erhöhte Sitzposition hat man nach vorne gute Übersicht auf das Verkehrsgeschehen. Die Außenspiegel sind besonders groß, elektrisch einstell-, beheiz- und anklappbar. Helle Xenon-Scheinwerfer sind serienmäßig. In Verbindung mit dem großen Navigationssystem gibt es eine Heckkamera, die den rückwärtigen Bereich des Autos am Bildschirm anzeigt.
- Die Sicht nach schräg hinten wird durch die sehr breiten Dachpfosten behindert. Ungünstig sind der Bodenblick nach hinten (nahe Gegenstände am Boden können kaum erkannt werden) sowie die mäßige Sicht im Rückspiegel. Besonders nachts

schränkt die starke Tönung der hinteren Scheiben die Erkennbarkeit von Hindernissen ein.



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: 2,4

- + Die Zentralverriegelung lässt sich mit einer praktischen Fernbedienung steuern, die auch die Fenster schließen (alle) und öffnen (nur vorn) kann. Die Türaufhalter sind kräftig, auch an Steigungen werden die Türen sicher offen gehalten. Durch die großen, hohen Türen steigt man fast aufrecht ein, muss sich kaum bücken. Die Sitzflächen befinden sich in optimaler Höhe zur Straße.
- Jedoch müssen die Beine dabei weit angehoben werden, weil die Seitenschweller recht hoch und breit sind. Nachts vermisst man eine Umfeldbeleuchtung im Einstiegsbereich. Der Zustieg zu den Notsitzplätzen im Kofferraum ist sehr beschwerlich.

Kofferraum-Volumen* Note: 1,4

- + Das Kofferraumvolumen ist großzügig bemessen. 480 l passen unter die Gepäckabdeckung, mit dem Vorklappen der Rückbank erweitert sich das Volumen auf 1015 Liter (gemessen bis zur unteren Fensterkante). 180 Liter Stauraum bleiben übrig, wenn die Notsitze aufgestellt sind.



Mit 480 l Volumen ist der Kofferraum des 4007 um 50 l größer als bei einem vergleichbaren BMW X5. Ein Hyundai Santa Fe bietet dagegen mit 525 l Volumen mehr Platz fürs Gepäck.

Kofferraum-Zugänglichkeit Note: 1,6

- + Die große Heckklappe ist unten horizontal geteilt, lässt sich leicht öffnen und schließen. Die Hände bleiben dabei sauber. Wenn man die kleine Klappe unten (Stoßfängerbereich) herunterklappt, ergibt

sich eine sehr niedrige Ladekante von nur 61 cm. Die Ladeöffnung ist sehr groß, das Format des Kofferraums praktisch und der Raum damit gut nutzbar.

- An den seitlichen Ecken der geöffneten Kofferraumklappe können sich große Personen leicht den Kopf stoßen. Wenn das untere Teil der Heckklappe geöffnet ist, ragt es weit heraus und verschlechtert die Zugänglichkeit zu Gepäckstücken, die unmittelbar hinter den Rücksitzlehnen liegen. Der Teppichboden lässt sich schlecht reinigen.

Kofferraum-Variabilität Note: 1,4

- + Die zwei Notsitze in der dritten Reihe lassen sich mit wenigen Handgriffen im Kofferraumboden versenken. Die davor liegende Rückbank ist asymmetrisch geteilt umklappbar, die Kopfstützen müssen nicht abgezogen werden. Der Klappmechanismus ist sehr leicht zu bedienen, jedes Sitzelement klappt auf Tastendruck vom Kofferraum aus oder per Hebel an den Sitzbankseiten selbsttätig nach vorne. Auch das Zurückklappen funktioniert problemlos. Zusätzliche Flexibilität bringen die um 80 Millimeter verschiebbare Rücksitzelemente.
- Es fehlen Ablagen oder Netze zur Unterbringung von Kleingepäck, es gibt nur ein kleines Fach in der rechten Radhausverkleidung.

Innenraum Note 2,1

Bedienung Note: 1,4

- + Insgesamt ist der 4007 recht bedienungsfreundlich. Die Schalter und Knöpfe sind übersichtlich angeordnet und überwiegend griffgerecht. Die Rundinstrumente können gut abgelesen werden, es mangelt ihnen aber besonders nachts an Kontrast. Der Fahrersitz ist vielfach elektrisch einstellbar. Das Lenkrad lässt sich in der Höhe (nicht Reichweite) den meisten Fahrern anpassen, auch Pedale und Schalthebel sind gut platziert. Griffgerecht zwischen den Vordersitzen ist der Wahldrehschalter für den Allradbetrieb. Die Position der Bedienelemente von Heizung und Radio ist gut, die Funktion der Klimaanlage schnell verständlich und einfach. Das Handschuhfach ist zweigeteilt, der obere Teil temperierbar. Zahlreiche praktischen Ablagen und Getränkehalter gibt es vorne und hinten. Die Innenraumbeleuchtung ist hell, für die vorderen Insassen sind Leselampen vorhanden, hinten gibt es eine zusätzliche Innenraumleuchte. Alle Fenster funktionieren elektrisch, inklusive Antippautomatik für ab- und aufwärts sowie Einklemm-



Die Verarbeitungsqualität des Innenraums ist sauber und gediegen, die Funktionalität des Fahrerplatzes besitzt fast schon Vorbildcharakter.

schutz. Gegen Aufpreis ist ein Navigationssystem mit Touchscreen und integrierter 30 GB-Festplatte (u.a. für Navi-Daten) sowie Rückfahrkamera erhältlich, das auch DVD-Videos abspielt und Audio-CDs auf der Festplatte speichern kann. Bei der getesteten Topversion Platinum gehörten Tempomat, Xenon-Licht mit Lichtsensor und ein Hifi-System mit 6-fach-CD-Wechsler zur Serienausstattung. Das Audiosystem lässt sich mit mehr und besseren Lautsprechern sowie großem Subwoofer weiter aufrüsten.

- Die Schalter für die Sitzheizung befinden sich versteckt und schlecht erreichbar an den Innenseiten der Sitze und werden von deren Seitenwangen verdeckt. Das Handschuhfach muss ohne Beleuchtung auskommen. Auch bleiben zahlreiche Schalter im Dunkeln (Spiegeleinstellung, Fensterheber, Info-Taste), die Lenkradtasten sind aber vorbildlich beleuchtet.

Raumangebot vorne*

Note: 2,5

- + Aufgrund der Innenbreite sowie des großen Abstandes zum Dach hat man ein angenehmes Raumgefühl. Der Fahrersitz lässt sich für Personen bis zu einer Größe von 2,0 m zurückschieben.

Raumangebot hinten*

Note: 2,6

- + Der Wagen hat fünf vollwertige Sitze und zwei Notsitze. Die Mitfahrergröße auf der ersten Rücksitzreihe wird durch die Kopffreiheit auf ca. 1,85 m begrenzt. Die Beinfreiheit ist groß, wenn die Vordersitze auf 1,85 m große Personen eingestellt sind und die Rücksitzbank ganz nach hinten geschoben wurde.
- Die dahinter liegenden zwei Notsitze kann man selbst kleinen Kindern kaum zumuten, da sie eine unangenehme Hockhaltung einnehmen müssen - die kleine Bank sitzt zu tief am Boden. Zudem fehlt es an Beinfreiheit. Rechnerisch können gelenkige Kinder bis zu einer Größe von 1,60 m auf der "Strafbank" Platz nehmen.

Innenraum-Variabilität

Note: 2,3

- + Die Rücksitze der zweiten Reihe lassen sich längs verschieben, auch die Neigung der Sitzlehnen kann eingestellt werden. In Reihe drei können nur Kinder sitzen - dennoch ist das Raumkonzept für ein 4,64 m langes Auto gut.

Komfort

Note 2,2

Federung

Note: 2,4

Der Peugeot 4007 ist merklich straffer abgestimmt als sein "Zwillingsbruder" Citroen C-Crosser. Damit soll der sportlichere Charakter der Marke Peugeot betont werden.

- + Das insgesamt straff abgestimmte Fahrwerk zeigt sich weitgehend ausgewogen und ausreichend komfortabel. Kurze wie lange Fahrbahnwellen werden gut pariert, die Karosserie wippt nicht; nur kleine Unebenheiten und Querrillen gelangen bisweilen bis zu den Insassen. Während ein gewisses "Nicken" des 4007 beim Beschleunigen und Bremsen feststellbar ist, bleibt die Seitenneigung bei schnellen Kurven in engen Grenzen.
- Größere Fahrbahnunebenheiten bekommen die Insassen in Form von Stößen deutlich zu spüren.

Sitze

Note: 2,5

- + Vorne sind die Sitze bequem, geben relativ guten Seitenhalt. Die Körperunterstützung im Lendenwirbelbereich könnte etwas besser sein. Der Fahrersitz lässt sich durch die Höhen- und Neigungseinstellung unterschiedlichen Personengrößen anpassen. Auch auf den äußeren Plätzen der Rücksitzbank (Reihe zwei) sitzt man recht komfortabel. Besonders großen Mitfahrern liegen aber die Oberschenkel nicht völlig auf.
- Der Beifahrersitz ist nicht in der Höhe einstellbar. Was den

Sitzkomfort betrifft, werden die Notsitze (3. Sitzreihe) ihrem Namen gerecht.



Die beiden Notsitze im Heck kann man nicht einmal Kindern auf längeren Strecken zumuten.

Innengeräusch

Note: 2,6

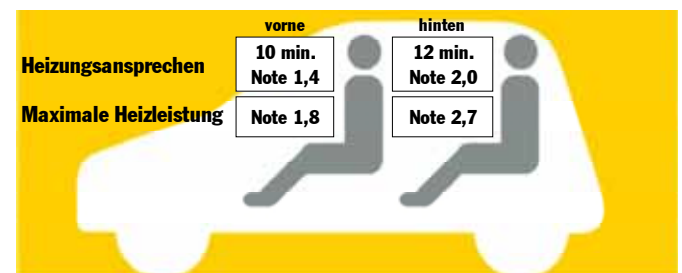
Der Geräuschpegel bei 130 km/h ist durchschnittlich. Bei schneller Fahrt werden die Wind- und Abrollgeräusche dominant. Auch der Motor ist im Hintergrund noch zu hören, hier arbeiten andere Peugeot-Diesels leiser.

Heizung, Lüftung

Note: 1,6

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

- + Die Heizung ist kräftig und erwärmt im Winter den Innenraum vorne schnell, hinten in durchschnittlicher Zeit auf angenehme Temperaturen. Die serienmäßige Klimaanlage mit Automatikfunktionen sorgt im Sommer für rasche Abkühlung. Die Vordersitze sind beheizbar.
- Die Fenster neben den Notsitzen lassen sich nicht öffnen. Die Klimaautomatik kann die gewählte Temperatur oft nicht halten, nach einer Weile bläst den Insassen trotz 25 °C Wunscheinstellung kalte Luft entgegen.



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

Motor/Antrieb

Note 2,1

Fahrleistungen*

Note: 2,0

- + Der aus anderen Modellreihen des PSA-Konzerns bekannte 2,2 l-Biturbo-Diesel leistet im 4007 156 PS und verfügt über 380 Nm Drehmoment. Damit zeigt sich der schwere Wagen gut motorisiert, Beschleunigungsvorgänge können rasch absolviert werden. Auch bei der Elastizität kann der Motor punkten, schaltfaules Fahren ist seine Stärke. Denn der Vierzylinder zieht schon knapp über 1000 U/min. kräftig, so dass beispielsweise auf der Autobahn mit den üblichen Geschwindigkeiten zwischen 80 und 180 km/h immer im 6. Gang gefahren werden kann.

Laufkultur

Note: 2,5

Peugeot ist für seine besonders lauruhigen Diesel bekannt - im 4007 kann der 2,2 I-Diesel die Erwartungen nicht ganz erfüllen. Stets deutlich hörbar und mit leichten Vibrationen verrichtet er seinen Dienst nicht so harmonisch wie in den Limousinen. Zwischen 2.500 und 2.700 U/min zeigt er sich zudem unter Last brummig. Kritisiert wird hier aber auf hohem Niveau, insgesamt ist der Motor durchaus in Ordnung.

Schaltung

Note: 2,0

- + Die Gänge des 6-Gang-Schaltgetriebes sind direkt und recht präzise geführt, die Schaltwege kurz - eher untypisch für einen Peugeot, aber sehr positiv. Das Einlegen des Rückwärtsganges klappt problemlos, ein versehentliches Einlegen wird durch einen Sicherungsring am Ganghebel verhindert.

Getriebeabstufung

Note: 2,0

- + Die Übersetzungen der sechs Vorwärtsgänge sind passend gewählt, die Ganganschlüsse stimmen und erlauben ein zügiges Beschleunigen. Für jede Geschwindigkeit steht ein geeigneter Gang zur Verfügung. Insgesamt wurde eine lange Übersetzung gewählt, die das Drehzahlniveau und damit den Verbrauch senkt. Der drehmomentstarke Motor kommt damit gut zurecht.

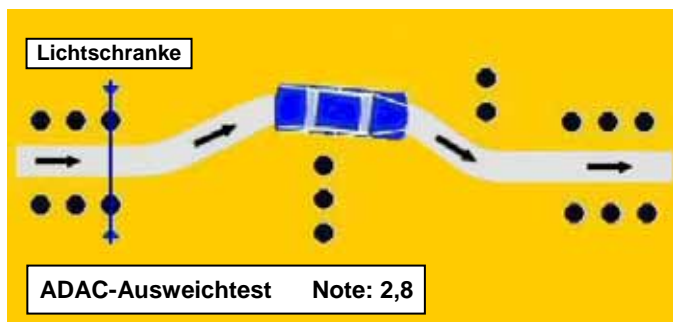
Fahreigenschaften

Note 2,2

Fahrstabilität

Note: 2,6

- Mit Frontantrieb ist die Traktion eher mäßig, da die Haftung der Vorderräder selbst bei trockenen Straßen wegen des kräftigen Motors nicht ausreicht. Schaltet man den Vierradantrieb hinzu, sind durchdrehende Räder und Eingriffe der Traktionskontrolle kein Thema mehr. Beim ADAC-Ausweichtest erreicht der 4007 ein zufriedenstellendes Ergebnis, das ESP regelt effektiv, kann aber das starke Untersteuern in Phase 1 und 2 nicht verhindern; trotzdem bleibt das Fahrzeug jederzeit lenkbar, Schleuder- oder gar Kippgefahr besteht nicht.
- + Der 4007 verhält sich auch bei hohen Geschwindigkeiten richtungsstabil und bleibt selbst bei Längsrinnen und Fahrbahnverwerfungen spurtreu.
 - Für schweres Gelände ist der 4007 nicht geeignet, dafür besitzt er zu wenig Bodenfreiheit, zu wenig Verschränkungsmöglichkeit an den Achsen und zu lange Überhänge vorne und hinten. Zudem lässt das Allradsystem auch im 4x4-Modus zu viel Schlupf an der Vorderachse zu - mehr als Feldwege und Wiesen sind damit nicht möglich.



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: 2,0

- + Das untersteuernde Fahrverhalten bei forcierter Kurvenfahrt ist mit Frontantrieb deutlich spürbar. Mit zugeschaltetem Allradantrieb wird das Schieben über die Vorderräder weniger, es kommt ein leichtes Übersteuern hinzu, das Auto giert ein wenig. Dadurch ergibt sich ein neutraleres Fahrverhalten. Insgesamt fährt der 4007 sehr sicher durch jegliche Kurven und bleibt auch für ungeübte Fahrer einfach beherrschbar.

Lenkung*

Note: 2,3

- + Die Lenkung ist leichtgängig sowie präzise und vermittelt dem Fahrer recht guten Kontakt zur Fahrbahn. Sie spricht bei schnellen Ausweichmanövern gut an. Der Kraftaufwand beim Rangieren ist gering. Mit 11,35 m fällt der Wendekreis relativ klein aus.
- Die Lenkung ist nicht frei von Antriebseinflüssen, bei starkem Beschleunigen stellt sie nicht mehr ausreichend zurück und dreht sich unter Umständen sogar ein.

Bremse

Note: 1,9

- + Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der 4007 durchschnittlich 38,5 m (Mittelwert aus 10 Bremsungen, Reifen 225/55 R18, halbe Zuladung). Die Bremse spricht schnell an und lässt sich fein dosieren. Auch bei hoher Belastung zeigt sie keine Schwächen.

Sicherheit

Note 2,3

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Note: 2,6

- + Der Peugeot 4007 verfügt serienmäßig über ABS, das elektronische Stabilitätsprogramm ESP und einen Bremsassistenten. Bei einer Notbremsung wird automatisch der Warnblinker aktiviert.
- Der Tankstutzen befindet sich auf der gefährlichen linken, dem Verkehr zugewandten Seite. In den geöffneten Türen fehlen Leuchten oder Rückstrahler.

Passive Sicherheit - Insassen

Note: 2,0

- Die Abstände zwischen den Köpfen der Insassen und den Kopfstützen sind nicht gering genug, dadurch können sie bei einem Heckaufprall nicht optimal wirken.
- + Das Fahrzeug besitzt neben Frontairbags auch Seiten- und durchgehende seitliche Kopfairbags. Optisch und akustisch werden Fahrer und Beifahrer zum Angurten ermahnt. Die Kopfstützen der Vordersitze reichen in der Höhe für ca. 1,85 m große Personen. Hinten bieten die Kopfstützen in der Höhe bis ca. 1,70 m Größe guten Schutz. An den sehr stabilen, griffgerechten Türgriffen lässt sich hohe Zugkraft aufbringen. So kann man nach einem Unfall verklemmte Türen leichter öffnen.

Kindersicherheit

Note: 1,7

- Die Notsitze in der 3. Sitzreihe sind nicht für Kindersitze geeignet. Eine sichere Befestigung ist nicht immer gewährleistet, zudem reicht der Platz für viele Kindersitzsysteme nicht aus.
- + Zur stabilen Befestigung von Kinderrückhaltesystemen sind auf den hinteren Außensitzen Isofix-Halterungen vorhanden. Auch mit den Gurten können die Sitze auf herkömmliche Weise weitgehend stabil befestigt werden, in der Mitte ist der Gurt allerdings etwas zu kurz. Der Beifahrerairbag kann mittels Zündschlüssel deaktiviert werden, dann dürfen auch rückwärtsgerichtete Kindersitze dort eingesetzt werden.

Fußgängerschutz

Note: 4,0

- Ergebnisse vom EuroNCAP-Fußgänger-Crash liegen noch nicht vor.

- Die massige Frontpartie ist bei einem Unfall mit Fußgängern als kritisch zu betrachten.

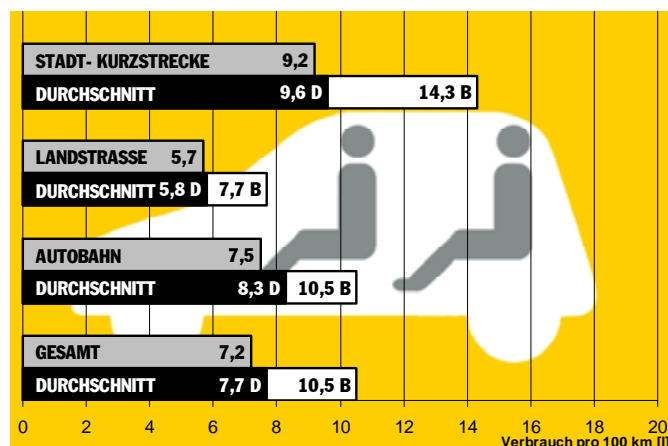
Verbrauch/Umwelt

Note 1,9

Verbrauch*

Note: 2,4

- + Mit einem Durchschnittsverbrauch von 7,2 l Diesel pro 100 km erreicht der Peugeot 4007 einen noch guten Wert für seine Klasse. Innerorts verbraucht er 9,2 l, außerorts 5,7 l und auf der Autobahn im Schnitt 7,5 l Diesel pro 100 km. Für ein so großes und schweres Auto sind das respektable Werte.



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

Abgas

Note: 1,4

- + Die Schadstoffanteile im Abgas sind erfreulich gering. Ein geschlossenes Partikelfiltersystem gibt es serienmäßig, es läßt praktisch keinen Ruß mehr aus dem Auspuff.

Wirtschaftlichkeit*

Note 2,0

Betriebskosten

Note: 1,5

- + Der 4007 weist, selbst unter Dieseln in seiner Klasse verglichen, relativ günstige Verbrauchswerte auf. Dies beschert ihm in Verbindung mit den nicht so teuren Kraftstoffpreisen eine sehr gute Note in den Betriebskosten.

Werkstatt- und Reifenkosten

Note: 4,8

Alle 20.000 km oder alle 12 Monate ist eine Wartung fällig. Der 2,2 Liter Diesel besitzt einen Zahnriemen, der allerdings spätestens

erst nach 240.000 km oder 10 Jahren gewechselt werden muss. Der Rußpartikelfilter wird bei 120.000 km gewartet (Austausch Additiv) und nach 180.000 km ausgetauscht.

- + Peugeot gewährt eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung. Relativ günstig ist der Reifenersatz.

- Erhöhte Kosten für Verschleißreparaturen sowie relativ teure Ersatzteilpreise verhindern eine bessere Benotung.

Wertstabilität

Note: 1,7

- + Dem gerade neu eingeführten 4007 mit moderner Dieseldtechnologie und umweltfreundlichem Rußpartikelfilter kann ein guter Restwertverlauf prognostiziert werden; der Wertverlust wird voraussichtlich verhältnismäßig gering ausfallen.

Kosten für Neuanschaffung

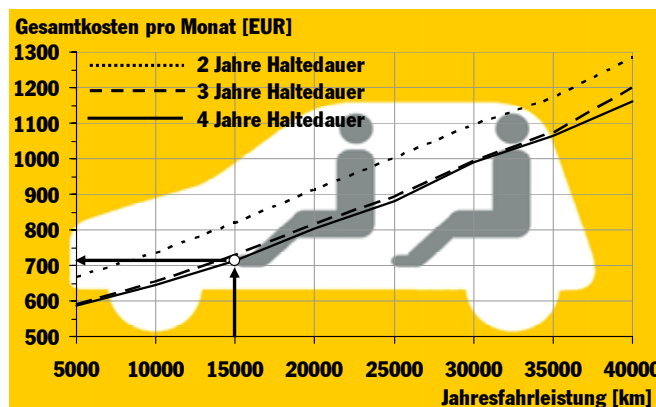
Note: 3,0

Über 40.000 Euro für das getestete Modell sind ein stolzer Preis, auch für diese Fahrzeugklasse. Deshalb liegen die Kosten für die Neuanschaffung nur im durchschnittlichen Bereich. Die Ausstattung fällt mit Leder sowie anderen Komfort- und Luxusextras sehr umfangreich aus, was den hohen Preis etwas relativiert.

Fixkosten

Note: 3,5

Die festen Kosten bewegen sich noch im zufriedenstellenden Rahmen. Während die Beiträge für die Kaskoversicherung noch im Klassendurchschnitt liegen, lassen sich die Assekuranzen die Haftpflichtabsicherung sehr teuer bezahlen.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Autokosten (Beispiel: 711 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

Die Motorvarianten

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	170	HdI FAP 155
Aufbau/Türen	GE/5	GE/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/2378	4/2179
Leistung [kW(PS)]	125(170)	115(156)
Max.Drehmoment [Nm]bei U/min	232/4100	380/2000
0-100 km/h[s]	9,6	9,9
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	190	200
Verbrauch pro 100 km [l]	9,7S	7,2D
Versicherungsklassen KH/VK/TK	n.b./n.b./n.b.	21/23/23
Steuer pro Jahr[Euro]	162	339
Monatliche Gesamt-Kosten[Euro]	k.A.	655
Grundpreis[Euro]	29.590	31.990

Aufbau:

ST = Stufenheck	KB = Kombi	GE = Geländewagen
SR = Schrägheck	KT = Kleintransporter	PK = Pick-Up
CP = Coupe	TR = Transporter	
CA = Cabriolet	GR = Großraumlimousine	
RO = Roadster	BU = Bus	

Versicherung:

KH = KFZ-Haftpfl.	N = Normalbenzin
VK = Vollkasko	S = Superbenzin
TK = Teilkasko	SP = SuperPlus
	D = Diesel

Daten und Messwerte

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro4
Hubraum	2179 ccm
Leistung	115 kW (156 PS)
bei	4000U/min
Maximales Drehmoment	380 Nm
bei	2000 U/min
Kraftübertragung	automatisch zuschaltender Allradantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	225/55R18
Reifengröße (Testwagen)	225/55R18V
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,35 m/11,5 m
Höchstgeschwindigkeit	200 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,9 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3. Gang)	6,1 s
Bremsweg aus 100 km/h	38,5 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	7,2 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	9,2/5,7/7,5 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test	194 g/km/ 190 g/km
Innengeräusch 130 km/h	69 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4635 mm/1805 mm/1670 mm
Leergewicht/Zuladung	1800 kg/610 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	480 l/1015 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/2000 kg
Dachlast	80 kg
Tankinhalt	60 l
Reichweite	830 km
Allgemeine Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte *kursiv*

Kosten

Monatliche Betriebskosten	129 Euro
Monatliche Werkstattkosten	91 Euro
Monatliche Fixkosten	121 Euro
Monatlicher Wertverlust	370 Euro
Monatliche Gesamtkosten	711 Euro
(vierjährige Haltung, 15000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	21/23/23
Grundpreis	37.590 Euro

Ausstattung

Technik

Abstandsregelung, elektronisch	nicht erhältlich
Allradantrieb	Serie
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Bremsassistent	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Parkhilfe, elektronisch	Serie
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Runflat-Reifen	nicht erhältlich
Xenonlicht	Serie

Innen

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Fahrersitz, höhen-/neigungseinstellbar (elektrisch)	Serie
Isofix-Kindersicherungssystem	Serie
Klimaautomatik	Serie
Navigationssystem	2490 Euro*
Rücksitzlehne und -bank umklappbar (elektrisch)	Serie
Sitzbezüge, Leder	Serie
Sitze, vorn, beheizbar	Serie
Skisack/Durchladelupe	nicht erhältlich

Außen

Anhängerkupplung (zuzüglich Montage)	617 Euro
Außenspiegel, automatisch abblendend	nicht erhältlich
Lackierung Metallic	540 Euro*
Leichtmetallfelgen (18 Zoll)	Serie
Scheinwerfer-Reinigungsanlage	Serie
Schiebe-Hubdach	850 Euro

*im Testwagen vorhanden

Testzeugnis

Technik/Umwelt(Testergebnis)2,1

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

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 September 2007