

Peugeot 308 HDi FAP 110 Sport

Fünftürige Schräghecklimousine der unteren Mittelklasse (80 kW / 109 PS)

ADAC Testergebnis

Note 2,1

Der stattlicher Viersitzer in der Golfklasse heißt nicht mehr 307, sondern 308. Die verhältnismäßig hohe und breite Karosserie bietet viel Platz und eine gute Übersicht. Der drehfreudige 1,6-l-Dieselmotor sorgt für gute Fahrleistungen und hohe Laufkultur. Bei niedrigem Verbrauch und einem besonders umweltfreundlichen Ruß-Partikelfilter. Das Fünfgang-Getriebe ist gut abgestimmt - die Drehzahlen des Motors sind meist niedrig. Eine Automatik gibt es leider nicht. Fazit: Nicht viele Änderungen gegenüber dem Vorgänger zu entdecken, dennoch ein gut zu fahrendes, praktisches Auto für den umweltbewussten Individualisten. **Karosserievarianten:** Dreitürer. **Konkurrenten:** Alfa 147, Audi A3, BMW 1er, Chevrolet Lacetti, Citroën C4, Dodge Caliber, Fiat Bravo, Ford Focus, Honda Civic, Hyundai Accent, Kia Cee'd, Mazda 3, Mercedes A-Klasse, Opel Astra, Renault Mégane, Seat León, Toyota Auris, VW Golf.

- + sehr geräumig
- + leichte Bedienung
- + kultivierter, sparsamer Motor
- + wirksamer Ruß-Partikelfiler
- + Antischleudersystem Serie
- + starke Bremsen
- + gute Fahrleistungen
- + hohe Crashesicherheit
- sehr schräge Frontscheibe
- Fahrwerkpoltern
- gefühllose Lenkung



Karosserie/Kofferraum

Note 2,7

Verarbeitung

Note: 2,4

- + Die Verarbeitung der Karosserie macht einen weitgehend guten Eindruck, Spaltabstände an Türen und Klappen sind gering und gleichmäßig, die Türen schließen bei geringem Kraftaufwand. Im Innenraum gefallen die haptisch angenehmen Kunststoffe und die saubere Verarbeitung. Farblich abgesetzte Blenden und Chromrähmchen sollen Sportlichkeit signalisieren. Polster sind sauber gearbeitet. Der Unterboden ist weitgehend glattflächig, das redu-

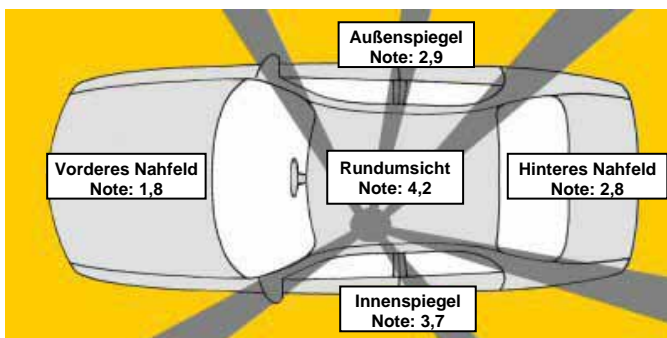
ziert störende Luftwirbel und den Verbrauch.

- Als Reserverad ist nur ein schmales Notrad vorhanden, mit dem man höchstens 80 km/h bis zur nächsten Werkstatt fahren darf. Um das Rad zu erreichen, muss der Kofferraum ausgeräumt werden. Zum Auswechseln der elektrischen Sicherungen fehlt das erforderliche Werkzeug. Das Wechseln der Scheinwerferlampen auf der linken Fahrzeugseite ist schwierig.

Sicht

Note: 3,2

- + Der Fahrer sitzt durch die verhältnismäßig hohe Karosserie erhöht und hat einen recht guten Überblick auf den Verkehr. Auch sieht er



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.



Die sehr breiten C-Säulen schränken die Sicht erheblich ein.

durch die kurze, abfallende Front gut nach vorn. Die Kopfstützen der Rückbank lassen sich weit nach unten schieben und stören dann kaum mehr beim rückwärts Einparken. Gegen Aufpreis gibt es hinten auch eine akustische Einparkhilfe.

- Beim Blick nach schräg hinten stört die breite C-Säule. Das ist besonders bei Abbiegen hinderlich und kann dazu führen, dass leicht mal ein Radfahrer oder gar ein anderes Auto übersehen wird. Der Blickwinkel des Innenspiegels verändert sich beim Abblenden, der Spiegel muss dadurch jedesmal neu eingestellt werden. Die Wischerblätter heben bei hohem Tempo etwas ab.

Ein-/Ausstieg

Note: 2,4

- + Insgesamt steigt man recht bequem ein und aus. Zwar stört vorn die flache Frontscheibe und dass die Sitze ziemlich weit nach innen gerückt sind, aber der 308 ist insgesamt recht hoch und hat so entsprechend große Türausschnitte. Hinzu kommt die angenehme Höhe der Sitze. Hinten steigt man noch bequemer ein, die Türausschnitte sind riesig. Mit der Fernbedienung lassen sich nicht nur die Türen ent- und verriegeln, sondern auch die Fenster schließen.
- An den seitlich vorstehenden Türschweller und verdreckten Ausschnitten verschmutzt man sich beim Ein- und Aussteigen leicht die Kleidung.

Kofferraum-Volumen*

Note: 2,7

Die Kofferraumgröße ist mit 335 l durchschnittlich. Wenn die Rücksitzbank vorgeklappt ist, stehen 680 l Stauraum zur Verfügung (gemessen bis zur Fenster-Unterkante).



Mit 335 l Volumen ist der Kofferraum des 308 geringfügig kleiner als beim Vorgänger 307 (345 l).

Kofferraum-Zugänglichkeit

Note: 2,6

- + Die Kofferraumklappe lässt sich sehr leicht öffnen und auch wieder verschließen, ohne dass man sich die Hände verschmutzt. Sie lässt sich auch weit genug öffnen, gibt dann eine sehr große Öffnung frei.
- Der Nadelfilzteppich ist schwierig zu säubern. Bei vorgeklappten Rücksitzen steigt der Boden nach vorne hin ungünstig an. Die Beleuchtung ist spärlich.

Kofferraum-Variabilität

Note: 2,4

- + Die klappbare Rücksitzbank ist asymmetrisch geteilt. Kleine Gepäckstücke können in einem Netz untergebracht werden.
- Um den Rücksitz vorklappen zu können, müssen die Vordersitze vorgestellt werden. Eine Durchladeluke ist nicht vorhanden.

Innenraum

Note 2,1

Bedienung

Note: 1,7

- + Der 308 lässt sich sehr leicht bedienen. Alle Schalter - auch die der aufpreispflichtigen Audio-CD-Anlage - sind gut zugänglich

untergebracht. Das höhen- und längseinstellbare Lenkrad sowie der Schalthebel liegen gut zur Hand. Die großen Rundinstrumente lassen sich sehr gut ablesen. Informativ sind der serienmäßige Bordcomputer mit Angabe des Momentan- und Durchschnittsverbrauchs sowie die Außentemperaturanzeige. Das Fahrlicht und die Scheibenwischer werden sensorgesteuert aktiviert, eingeschaltete Wischer bewegen sich bei Zündung aus automatisch in Ruheposition. Außer dem extra großen Handschuhfach gibt es weitere praktische Ablagen. Die Fensterheber funktionieren auch ohne Einschalten der Zündung.

- Die Heizungs- und Lüftungsschalter sind zu weit unten angeordnet.



Bis auf die zu tief angeordneten Regler für Heizung und Lüftung ist die Bedienung des 308 frei von Kritik.

Raumangebot vorne*

Note: 1,8

- + Das Raumgefühl auf den Vordersitzen ist sehr großzügig, dafür sorgen die enorme Kopffreiheit und Innenbreite sowie der große Abstand zum Armaturenbrett. Der Fahrersitz lässt sich für Personen bis zu einer Größe von ca. 1,90 m zurückschieben.

Raumangebot hinten*

Note: 3,0

- Hinten reicht die Kniefreiheit für zwei ca. 1,75 m große Mitfahrer (Vordersitze ganz zurückgeschoben), die Kopffreiheit ist sehr groß. Trotz der ebenfalls großen Innenbreite sitzt man zu dritt eng.



Hinten reicht der Platz nur für Fahrgäste bis 1,75 m Größe.

Komfort

Note 2,4

Federung

Note: 2,6

- Das Fahrwerk ist eher straff als weich abgestimmt. Es schluckt größere Unebenheiten und lange Bodenwellen gut, dabei sind die Aufbaubewegungen der Karosserie gering. Auf der Autobahn ist

jedoch häufig leichtes Stoßen zu spüren und auf ruppiger Fahrbahn poltern die Achsen.

Sitze Note: 2,0

- + Die beiden höhenstellbaren Vordersitze sind straff und doch ausreichend bequem gefedert; sie bieten in Kurven festen Halt. Die Sitzposition ist entspannt und der Fahrer kann seine Beine gut abstützen. Auch große Personen können sich den Sitz angenehm tief stellen. Nur die Lehnen sollten etwas mehr Unterstützung im Lordosenbereich bieten. Die Rücksitzbank ist ebenfalls straff gepolstert und bietet genügend Oberschenkelauflage. Die Lehne ist hoch und hat eine angenehme Neigung. Für die Mitfahrer gibt es am Dach Haltegriffe.
- Größeren Mitfahrern drückt auf den Rücksitzen die Kopfstütze am Hals.

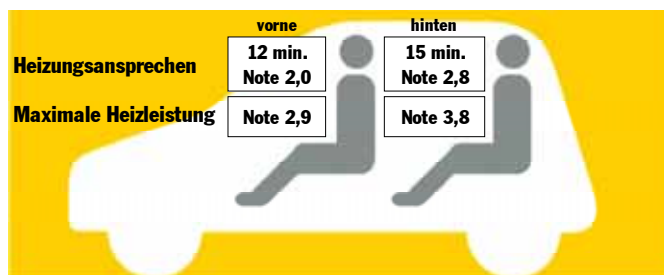
Innengeräusch Note: 2,0

- + Der Geräuschpegel im Innenraum ist niedrig. Der Motor läuft stets sehr ruhig, bei höherem Tempo dominieren die Windgeräusche.

Heizung, Lüftung Note: 2,6

(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer)
Vorn wird die Luft schnell warm. Die möglichen Temperaturen sind durchschnittlich, hinten ist die Heizung geringfügig schlechter.

- + Die Klimaanlage sorgt an heißen Tagen für Wohlbefinden. Ein Pollenfilter und ein Aktivkohlefilter gegen unangenehme Gerüche von außen sind serienmäßig.
- Vorne sitzt man sehr nah an der riesigen, ultraschrägen Frontscheibe und ist daher starker Sonneneinstrahlung ausgesetzt.



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

Motor/Antrieb Note 2,2

Fahrleistungen* Note: 2,1

- + Der 1,6-l-Motor hängt sehr gut am Gas. Er zieht bereits aus niedriger Drehzahl kräftig durch und sorgt auch bei höherem Tempo für gute Beschleunigung. So kann man meist zügig überholen, ohne zurückschalten zu müssen.

Laufkultur Note: 2,0

- + Der Motor läuft in jedem Drehzahlbereich vibrationsarm und kultiviert.

Schaltung Note: 2,7

- + Die Gänge sind präzise geführt und lassen sich sehr leicht einlegen.
- Bei schnellem Einlegen des Rückwärtsganges kracht es im Getriebe.

Getriebeabstufung Note: 2,0

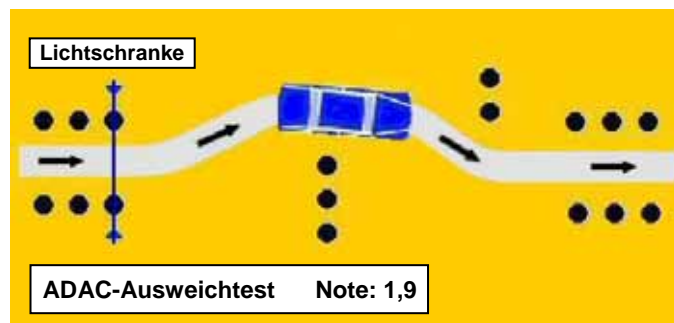
- + Die Abstufungen des Fünfgang-Getriebes passen gut zur Leistungscharakteristik des Motors.

Fahreigenschaften Note 2,1

Fahrstabilität Note: 1,9

- + Der Wagen hält sehr stabil den Kurs, nicht zuletzt wegen der stark rückstellenden Lenkung. Die elektronisch gesteuerte Traktionskontrolle sorgt für besseres Weiterkommen, wenn die Straße weniger griffig ist. ADAC Ausweichtest: Das Auto fährt in jeder Phase

stabil, untersteuert, ist dennoch noch lenkbar. Das ESP regelt effizient.



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

- + Der Wagen untersteuert in Kurven - ein Verhalten, das weniger geübten Fahrern entgegen kommt. Auch hier hilft die elektronische Stabilitätskontrolle, in kritischen Situationen die Spur zu halten.

Lenkung* Note: 3,3

- Beim Rangieren ist der Kraftaufwand am Lenkrad durchschnittlich, der Wendekreis ist ebenfalls noch durchschnittlich.
- + Die Lenkung spricht auch bei hoher Geschwindigkeit schnell genug an und ist ausreichend zielgenau.
- Sie stellt jedoch stark zurück, außerdem vermittelt sie kaum Kontakt zur Straße.

Bremse Note: 1,3

- + Die Bremse spricht besonders schnell an und lässt sich ausgezeichnet dosieren, selbst wenn das Tempo hoch ist. Der Bremsweg ist mit 37 m sehr kurz (Mittelwert aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Serienreifen).

Sicherheit Note 2,0

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme Note: 2,5

- + Elektronisches Stabilitätssystem ESP und Bremsassistent sind serienmäßig. Bei einer Notbremsung schaltet sich automatisch die Warnblinkanlage ein.
- Es sind weder Rückstrahler noch Rückleuchten vorhanden, die bei geöffneten Türen warnen.

Passive Sicherheit - Insassen Note: 1,7

- + Beim EuroNCAP-Front- und Seitencrash gab es höchste Punktzahlen. Das bedeutet alle fünf Sterne für die Insassensicherheit. Das Ergebnis bei der Kindersicherheit ist mit vier Sternen ebenfalls gut. Das Fahrzeug besitzt neben Frontairbags auch Seiten- und durchgehende seitliche Kopfairbags. Für alle Plätze gibt es Angurt-Erinnerer. An den stabilen, griffgerechten Türgriffen lässt sich hohe Zugkraft aufbringen. So kann man nach einem Unfall verklemmte Türen leichter öffnen.
- Warndreieck und Verbandmaterial haben keine Halterung.

Kindersicherheit Note: 1,7

- + Auf der Rücksitzbank lassen sich bis zu drei Kinder-Rückhaltesysteme befestigen, allerdings ist der Gurt auf dem mittleren Sitzplatz für manche Babyschalen zu kurz. Auf den beiden Außenplätzen ist auch eine Befestigung mit Isofix möglich. Der Beifahrer-Airbag kann mit dem Zündschlüssel deaktiviert werden. Dann dürfen auch Babyschalen verwendet werden. Die Fensterheber haben einen zuverlässig funktionierenden Einklemmschutz.

Fußgängerschutz Note: 2,0

- + Beim simulierten Fußgängerunfall (EuroNCAP) schneidet der

Wagen gut ab und erhält drei von vier möglichen Sternen.

+ Erfreulich hohes Wechselintervall des Zahnriemens. Peugeot

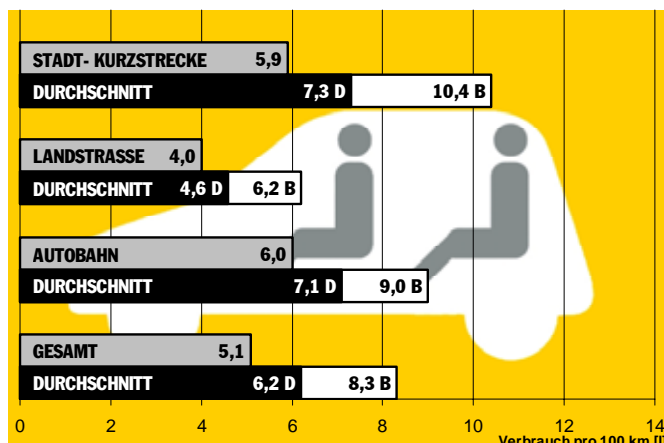
Verbrauch/Umwelt

Note 1,6

Verbrauch*

Note: 1,7

+ Die Verbräuche auf 100 km sind niedrig. Innerorts konsumiert der



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

1,6-l-Motor 5,9 l, außerorts 4,0 l und auf der Autobahn 6,0 l Diesel. Im Durchschnitt errechnen sich 5,1 Liter.

Abgas

Note: 1,5

+ Die Schadstoffanteile im Abgas sind gering. Der Ruß-Partikelfilter ist serienmäßig.

Wirtschaftlichkeit*

Note 2,2

Betriebskosten

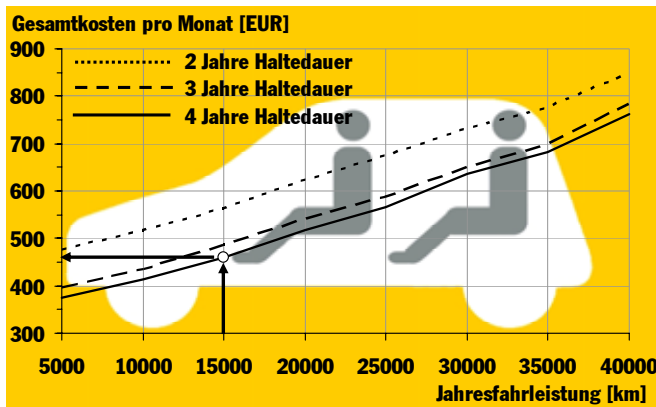
Note: 0,7

+ Der Peugeot 308 HDi weist, selbst nur unter Dieseln verglichen, noch günstige Verbrauchswerte aus. Dies beschert ihm in Verbindung mit den nicht ganz so teuren Kraftstoffpreisen eine sehr gute Note in den Betriebskosten.

Werkstatt- und Reifenkosten

Note: 4,1

Alle 20.000 km oder alle zwei Jahre ist eine Wartung fällig. Der 1,6 Liter Diesel besitzt einen Zahnriemen, der spätestens nach 240.000 km oder nach 10 Jahren gewechselt werden muss. Der Rußpartikelfilter wird bei 120.000 km gewartet (Austausch Additiv) und nach 160.000 km ausgetauscht.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Autokosten (Beispiel: 460 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

gewährt eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

– Erhöhte Kosten für Verschleißreparaturen verhindern eine bessere Benotung.

Wertstabilität

Note: 2,4

+ Dem Peugeot 308 kann eine gute Wertstabilität bescheinigt werden. vor allem mit moderner Dieselmotor und umweltfreundlichem Rußpartikelfilter eine gute Wertstabilität bescheinigt werden. Positiv wirkt sich innerhalb des Berechnungszeitraums von vier Jahren vor allem die moderne Dieselmotor mit umweltfreundlichem Partikelfilter sowie die Neuheit des Modells aus.

Kosten für Neuanschaffung

Note: 3,8

Mit knapp 22.000 Euro Grundpreis ist der Peugeot 308 HDi FAP 110 Sport alles andere als ein Schnäppchen, liegt klassenbezogen aber gerade noch im Schnitt.

Fixkosten

Note: 2,4

+ Auch bei den fixen Kosten leistet sich der Peugeot keinen nennenswerten Ausrutscher. Trotz der höheren Besteuerung für den Dieselmotor hält vor allem die relativ günstige Typklasseneinstufung in der Vollkaskoversicherung die Versicherungsbeiträge im Rahmen. Die Haftpflicht dagegen liegt gerade noch im Schnitt dieser Klasse.

Die Motorvarianten

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	95 VTi	120 VTi	140 THP	150 THP	HDi FAP 90	HDi FAP 110	HDi FAP 135
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1397	4/1598	4/1598	4/1598	4/1560	4/1560	4/1997
Leistung [kW(PS)]	70(95)	88(120)	103(140)	110(150)	66(90)	80(109)	100(136)
Max.Drehmoment [Nm]bei U/min	136/4000	160/4250	240/1400	240/1400	215/1750	240/1750	320/2000
0-100 km/h[s]	12,7	10,8	10,2	8,8	13,0	11,3	10,1
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	182	197	n.b.	213	180	191	206
Verbrauch pro 100 km [l]	6,9S	7,1S	8,2S	7,6S	5,0D	5,1D	5,9D
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/13/17	15/14/17	n.b.	15/16/21	17/15/20	16/16/20	16/17/20
Steuer pro Jahr[Euro]	94	108	108	108	247	247	308
Monatliche Gesamt-Kosten[Euro]	433	469	549	522	419	439	494
Grundpreis[Euro]	15.950	18.800	22.600	21.400	18.150	20.650	23.150

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-Haftpflicht.
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)	205/55R16
Reifengröße (Testwagen)	205/55R16V
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,15 m/11,4 m
Höchstgeschwindigkeit	191 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	11,3 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3. Gang)	7,1 s
Bremsweg aus 100 km/h	37 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	5,1 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	5,9/4,0/6,0 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test	125 g/km/ 132 g/km
Innengeräusch 130 km/h	68 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4276 mm/1815 mm/1498 mm
Leergewicht/Zuladung	1365 kg/485 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	335 l/680 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	695 kg/1520 kg
Dachlast	80 kg
Tankinhalt	60 l
Reichweite	1175 km
Allgemeine Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte *kursiv*

Kosten

Monatliche Betriebskosten	94 Euro
Monatliche Werkstattkosten	55 Euro
Monatliche Fixkosten	79 Euro
Monatlicher Wertverlust	232 Euro
Monatliche Gesamtkosten	460 Euro
(vierjährige Haltung, 15000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	16/16/20
Grundpreis	21.950 Euro

Ausstattung

Technik

Antriebsschlupf-Regelung	Serie
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Bremsassistent	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Parkhilfe, elektronisch	310 Euro°
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Reserverad, vollwertig	nicht erhältlich
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	1.360 Euro

Innen

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/200 Euro
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Audioanlage	Serie
Fahrersitz, höhen-/neigungseinstellbar	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Isofix-Kindersicherungssystem	Serie
Klimaanlage/-automatik	Serie/310 Euro
Lenkrad, höhen-/längseinstellbar	Serie
Navigationssystem	2.150 Euro
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie
Skisack/Durchladelupe (Paket)	200 Euro

Außen

Außenspiegel, elektrisch einstell-/beheizbar	Serie
Lackierung Metallic	450 Euro°
Schiebe-Hubdach	410 Euro

°im Testwagen vorhanden

Testzeugnis

Technik/Umwelt(Testergebnis)2,1

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

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 Januar 2008