

Peugeot 308 SW 120 VTi Sport Plus

Fünftürige Kombilimousine der unteren Mittelklasse (88 kW /120 PS)

ADAC Testergebnis

Note 2,2

Der 308 SW hat nun auch das charakteristische Heck des 207 SW, ist dabei um 7 cm gewachsen, was hauptsächlich dem Knieraum auf den Rücksitzen zugute kommt und ihm ca. 120 kg Gewichtszunahme bescherte. Die verhältnismäßig hohe und breite Karosserie bietet viel Platz - fast schon wie eine Großraumlimousine - bei nun noch höherer Variabilität. So lassen sich zum Beispiel die Beifahrerlehne vorklappen, die drei Einzelsitze im Fond in Längsrichtung verschieben, klappen und sogar herausnehmen und austauschen. Wem die insgesamt fünf Plätze nicht reichen, der kann ein oder zwei weitere Sitze dazu bestellen. Die werden im Kofferraum adaptiert, was dann allerdings den Platz für Koffer gegen null schrumpfen lässt. Der 1,6-l-Benziner braucht recht hohe Drehzahlen, um den schweren Wagen ordentlich auf Trab zu halten. Deshalb ist auch das Fünfgang-Getriebe recht kurz übersetzt. Die hohen Drehzahlen erhöhen auf der Autobahn aber den Verbrauch und das Motorgeräusch. Ein Sechsgang-Getriebe wäre hier sicher vorteilhaft. Für 2.200 € Aufpreis ist ein Automatikgetriebe zu haben. Fazit: Ein praktisches Familienauto mit sehr hoher Variabilität sowie viel aktiver und passiver Sicherheit. Die reine Freude wird durch den etwas schwachen, bei höherer Drehzahl dröhnenden Motor getrübt. Ganz schön teuer, aber immerhin ziemlich komplett: 23.050 €. **Karosserievarianten:** Limousine mit Schrägheck. **Konkurrenten:** Dacia Logan, Ford Focus, Hyundai i30, KIA Cee'd, Opel Astra, Renault Mégane, VW Golf.



- + sehr geräumig
- + vielfach variable Rücksitze
- + Beifahrerlehne klappbar
- + komfortables Fahrwerk
- + gute Straßenlage, ESP Serie
- + starke Bremsen
- + hohe Crashesicherheit
- + günstige Versicherung
- hohes Fahrzeuggewicht
- sehr schräge Frontscheibe
- Motor etwas schwach

Karosserie/Kofferraum

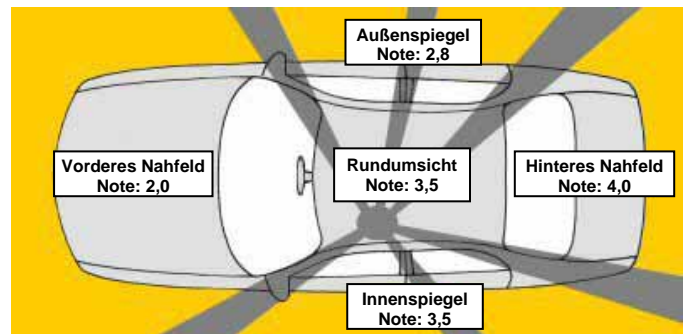
Note 2,1

Verarbeitung

Note: 2,5

- + Die Verarbeitung der Karosserie macht einen weitgehend guten Eindruck, Spaltabstände an Türen und Klappen sind gering und gleichmäßig, die Türen schließen mit geringem Kraftaufwand. Im Innenraum gefallen die haptisch angenehmen Kunststoffe und die größtenteils saubere Verarbeitung. Farblich abgesetzte Blenden im Alu-Look und Chromrähmchen sollen Sportlichkeit signalisieren. Auch die Polster sind sauber gearbeitet. Alufelgen hat der Sport Plus serienmäßig. Ebenso das große Panoramadach, das sich aber leider nicht öffnen lässt. Auf der Dachreling sind 80 kg Gepäck erlaubt.
- Das Gewicht hat gegenüber dem Vorgängermodell um über 100 kg zugelegt. Bei einer Reifenpanne muss ein schmales Notrad erhalten, mit dem man höchstens 80 km/h schnell bis zur nächsten Werkstatt fahren darf. Der Tankdeckel ist nicht in die zentrale

Türverriegelung mit integriert. Zum Auswechseln der elektrischen Sicherungen fehlt das erforderliche Werkzeug. Aus- und Einbau der Scheinwerferlampe ist auf der linken Fahrzeugseite schwierig.



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.

Sicht

Note: 3,0

- + Der Fahrer sitzt durch die verhältnismäßig hohe Karosserie leicht erhöht und hat so einen recht guten Überblick auf den Verkehr. Auch sieht er 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. Hilfreich sind dabei zudem die serienmäßigen Parksensoren hinten. Gegen Aufpreis gibt es diese auch vorne. Der Innenspiegel blendet automatisch ab.
- Die Front ist vom Fahrerplatz aus nicht zu sehen, deshalb sind die vorderen Einparksensoren zu empfehlen, die es optional gibt. Beim Blick nach schräg hinten stört die breite D-Säule. Das ist besonders beim Abbiegen hinderlich und kann dazu führen, dass leicht mal ein Radler oder ein anderes Auto übersehen wird.



Versenkbare Kopfstützen erleichtern zwar die Sicht nach hinten, allerdings die breite D-Säule kann in manchen Situationen sichtbar behindernd sein.

Ein-/Ausstieg

Note: 2,5

- + Insgesamt steigt man recht bequem ein und aus. Zwar stört vorn die flache Windschutzscheibe und dass die Sitze ziemlich weit nach innen gerückt sind und man sich am Schweller die Hosen verschmutzt, aber der 308 SW ist insgesamt recht hoch und hat so entsprechend große Türausschnitte. Hinzu kommt die angenehme Höhe der Sitze. Hinten steigt man sogar etwas bequemer ein, die Türausschnitte sind groß und man hat nicht die breiten Schweller, die es zu überwinden gilt. Nur der Platz in der Mitte ist wegen des hohen Mittelunnels und des Ablagekastens zwischen den Vordersitzen nicht ganz so einfach zu erreichen. Mit der Fernbedienung lassen sich nicht nur die Türen ent- und verriegeln, sondern auch die Fenster schließen. Nach dem Aussteigen bleiben die Scheinwerfer noch ein Weilchen an, um den Weg zu beleuchten.

Kofferraum-Volumen*

Note: 0,7

- Die Kofferraumgröße ist mit 510 l sehr groß. Sitzen hinten kleine Menschen, lassen sich die drei Einzelsitze bis zu 9 cm nach vorne schieben, um noch etwas mehr einladen zu können. Riesig wird der Kofferraum, wenn die drei Rücksitze vorgeklappt werden (925 l). Herausgenommen sind es sogar 1.120 Liter (gemessen bis zur Fenster-Unterkante).
- Mit zwei zusätzlichen Sitzen im Kofferraum bleiben nur noch 125 Liter.



Mit 510 l Volumen zählt der Kofferraum des 308 SW zu den Größten in dieser Fahrzeugklasse.

Kofferraum-Zugänglichkeit

Note: 1,2

- + Die Kofferraumklappe lässt sich sehr leicht öffnen und auch wieder schließen, ohne dass man sich die Hände verschmutzt. Der Öffnungswinkel ist weit genug, nur größere Menschen können sich den Kopf stoßen (über 1,85 m Größe). Durch den niedrigen Innenboden und die große Öffnung lässt sich selbst Sperriges relativ einfach einladen. Für kleine Dinge reicht es, die Heckklappe zu öffnen. Zusätzlich zur Innenleuchte befindet sich seitlich eine Taschenlampe mit Ladestation.
- Der Nadelfilzteppich ist schwierig zu säubern.

Kofferraum-Variabilität

Note: 1,1

- + Die einzelnen Rücksitze haben eine klappbare Lehne, können dann komplett vorgeklappt und auch herausgenommen werden - alles einfach und ohne viel Kraft (ein Sitz 20 kg). Zwei der Sitze lassen sich auch am Boden des Kofferraums befestigen - alle Sitze sind austauschbar (auch die zusätzlich für den Kofferraum dazu gekauften). Für lange, sperrige Gegenstände kann man die Beifahrerlehne vorklappen. Als Extra ist ein Trennnetz erhältlich, das in Höhe der Rücksitzlehnen im Dach eingehängt werden kann (leider nicht weiter vorn, wenn die Rücksitze vorgeklappt sind). Kleines Einkaufsgepäck lässt sich in einem Spann-Netz unterbringen.

Innenraum

Note 1,8

Bedienung

Note: 1,8

- + Der 308 SW lässt sich leicht bedienen. Alle Schalter - auch die der Audio-CD-Anlage - sind gut zugänglich untergebracht. Das höhen- und längseinstellbare Lenkrad sowie der Schalthebel liegen gut zur Hand. Der Autobahnblinker blinkt nach dem Antippen dreimal. Die großen Rundinstrumente liegen gut im Blickfeld (sind aber nicht allzu gut ablesbar). Informativ ist der serienmäßige Bordcomputer mit Angabe des Momentan- und Durchschnittsverbrauchs sowie der Außentemperatur. Das Fahrlicht und die Scheibenwischer werden sensorgesteuert aktiviert. Die Blätter des eingeschalteten Wischers bewegen sich bei Zündung aus automatisch in Ruheposition. Gegen Aufpreis gibt es ein Navigationssystem, dessen Display mit der hoch auflösenden 3D-Grafik optimal im Blickfeld liegt. Die Menüführung ist gegenüber den früheren Modellen verbessert, die Sprachangaben sind klar. Außer dem extra

großen Handschuhfach (gekühlt) gibt es weitere praktische Ablagen (leider aber kein Halter für große Wasserflaschen).

- Zu viele kleine Tasten für Navigationssystem und Radio; für Radio sowohl am linken als auch am rechten Drehregler (besser wäre Tasten für Radio links, für Navi rechts). Bei eingeklapptem Display sind die Radiosender nicht mehr zu sehen. 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 SW so gut wie einwandfrei.

Raumangebot vorne* Note: 1,7

- + 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 Personengröße von ca. 1,90 m zurückschieben.

Raumangebot hinten* Note: 2,4

- Hinten ist beim Nachfolger des 307 die Kniefreiheit gewachsen, es können nun zwei ca. 1,85 m große Mitfahrer sitzen, ohne dass die Knie an die vorderen Lehnen stoßen (Vordersitze für 1,85 m große Personen zurück, Rücksitze ganz zurückgeschoben). Die Kopffreiheit ist geringer geworden, reicht aber für die möglichen Personengrößen allemal. Trotz der enormen Innenbreite sitzt man zu dritt recht beengt.
- + Nach Herausnahme des mittleren Sitzes können die beiden äußeren Sitze etwas weiter nach innen versetzt am Boden eingeregelt werden. Zwei Mitfahrer sitzen dann sehr geräumig.



Verbessert: Gegenüber dem Vorgänger 307 SW haben nun hinten Personen bis 1,85 m Größe ausreichend Platz.

Innenraum-Variabilität Note: 1,0

- + Die Gestaltung des Rücksitz-/Kofferraumabteils ist sehr variabel, es gibt für alle möglichen Anordnungen Adapter am Boden. Alle Adapter und Sitze sind zudem identisch, auch die gegen Mehrpreis einzeln dazu bestellbaren Sitze.

Komfort Note 2,3

Federung Note: 2,3

- + Das Fahrwerk ist ausgewogen abgestimmt, mit Tendenz zu straff. Es schluckt die Unebenheiten der Fahrbahn meist gut. Auch wenn das Tempo höher ist, liegt der Wagen ruhig auf der Fahrbahn, bei geringen und gut gedämpften Relativbewegungen des Aufbaus. Die Wankbewegungen bei schnellem Richtungswechsel halten sich in Grenzen, das gilt auch für die Seitenneigung.

Sitze Note: 2,3

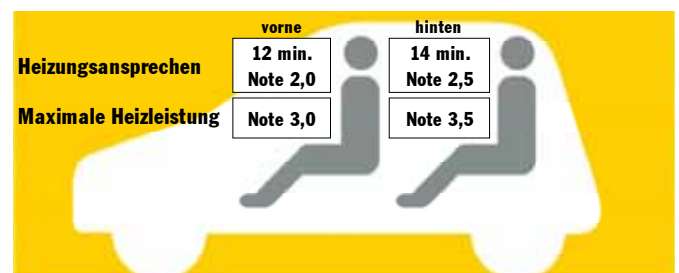
- + Die großen höheneinstellbaren Vordersitze sind gut gepolstert und bequem, sie bieten festen Halt für Oberschenkel und Rücken. In der Fahrerlehne befindet sich eine Einwege-Lordosenstütze. Beide Sitze sind höheneinstellbar, wobei sie sich sehr tief absenken lassen, so dass sogar große Personen eine entspannte Sitzhaltung finden. Auch hinten lassen sich die Lehnen in der Neigung einstellen. Für drei Mitfahrer gibt es im Dach Haltegriffe.
- Die Sitze sind wenig atmungsaktiv und führen bei sommerlichen Temperaturen schnell zum Schwitzen. Die Rücksitzflächen sind dünn gepolstert, auch werden großen Mitfahrern die Oberschenkel zu wenig unterstützt, weil für sie der Abstand der Fläche zum Fußboden zu gering ist.

Innengeräusch Note: 2,5

- + Der Geräuschpegel im Innenraum ist meist moderat, die Windgeräusche sind bis zu hohen Autobahntempi ziemlich niedrig. Das sorgt aber dafür, dass man den Motor noch mehr hört. Denn der wird mit zunehmender Drehzahl immer lauter und dröhniger. Besonders lärmt er um die 5000 Umdrehungen pro Minute.

Heizung, Lüftung Note: 2,5

- (Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer) Die Wirkung der Heizung reicht gut aus. Auch bei niedrigen Außentemperaturen ist im Bereich der Vordersitze die Luft schnell warm, hinten dauert es nur geringfügig länger.
- + Die automatische Zweizonen-Klimaanlage ist serienmäßig, Fahrer und Beifahrer können die Temperatur unabhängig einstellen. Der serienmäßige Pollenfilter dürfte besonders Allergiker freuen. Ein Aktivkohlefilter hält darüber hinaus die üblen Gerüche von außen fern. Die hinteren Türfenster sind mit Jalousien abdeckbar.
 - Vorne sitzt man sehr nah an der riesigen, besonders schrägen Frontscheibe und ist daher starker Sonnenbestrahlung ausgesetzt.



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

Außerdem heizt das große Glasdach den Innenraum auf. Die Seitenfenster im Bereich des Kofferraums sind nicht ausstellbar.

Motor/Antrieb

Note 2,9

Fahrleistungen*

Note: 3,4

Den durchwegs positiven Eindruck, den der 1,6 l Motor in kleineren Modellen hinterlässt, hält er im 308 SW nicht ganz. Das liegt vor allem am hohen Gewicht des Wagens. So muss sich der kleine Motor ziemlich abmühen, um für passable Fahrleistungen zu sorgen. Soll überholt werden oder hat man es eiliger, kommt man nicht umhin, die Gänge weit auszudrehen.

Laufkultur

Note: 3,0

Der Motor läuft meist recht vibrationsarm, neigt aber mit Zunahme der Drehzahl mehr zum Dröhnen.

Schaltung

Note: 2,0

- + Die Gänge sind präzise geführt und lassen sich leicht wechseln, auch der Rückwärtsgang kann klaglos eingelegt werden.

Getriebeabstufung

Note: 3,0

Damit der kleine Motor für ordentliche Fahrleistungen sorgen kann, ist das Fünf-Gang-Getriebe recht kurz abgestuft. Das hat jedoch zur Folge, dass die Motordrehzahlen bei höherem Autobahntempo ziemlich hoch liegen. Das hört man deutlich und macht sich im erhöhten Verbrauch bemerkbar.

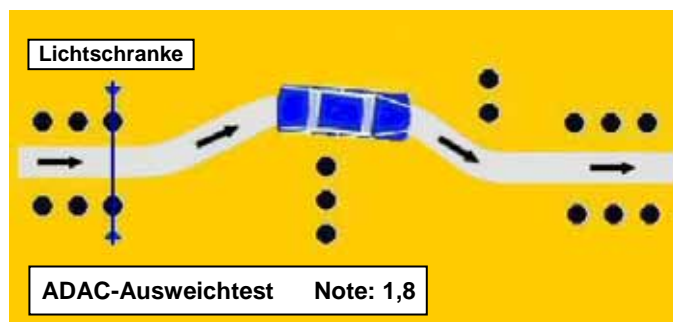
Fahreigenschaften

Note 1,9

Fahrstabilität

Note: 1,8

- + Der Wagen hält sehr stabil den Kurs, nicht zuletzt wegen der stark rückstellenden Lenkung, die dem Fahrer ein sicheres Gefühl vermittelt. 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 gut lenkbar. Das Antischleudersystem 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

- + Auch die Kurvenlage ist sicher und untersteuernd ausgelegt - ein Verhalten, das weniger geübten Fahrern entgegen kommt. Die möglichen Kurventempi sind hoch. Auch hier hilft die elektronische Stabilitätskontrolle, in kritischen Situationen besser die Spur zu halten.

Lenkung*

Note: 3,0

Beim Rangieren ist der Kraftaufwand am Lenkrad durchschnittlich,

der Wendekreis ist allerdings mit 11,5 m von Anschlag zu Anschlag etwas groß.

- + Die Lenkung spricht auch bei hoher Geschwindigkeit schnell genug an und ist ausreichend zielgenau. Sie stellt zwar ziemlich stark zurück, vermittelt dem Fahrer jedoch genügend Kontakt zur Fahrbahn.

Bremse

Note: 1,2

- + Die Bremse spricht besonders schnell an und lässt sich ausgezeichnet dosieren, selbst wenn das Tempo hoch ist. Der Bremsweg beträgt im Mittel 36,5 m, was sehr gut ist (Mittelwert aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Serienreifen). Der Bremsassistent soll weniger geübten Autofahrern helfen, das volle Potenzial der Bremsanlage zu mobilisieren.

Sicherheit

Note 2,0

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Note: 2,4

- + Serienmäßig vorhanden: ABS (Antiblockiersystem), Blinkleuchten mit Spurwechsel-Tippfunktion, dritte Bremsleuchte, EBV (Elektronisches Stabilitätsprogramm) mit ASR (Antriebsschlupfregelung), Notbremsassistent mit Einschaltautomatik für Warnblinkanlage. Als Extra sind Bi-Xenon-Scheinwerfer erhältlich, gekoppelt mit dynamischem Kurvenlicht.
- Es sind weder Rückstrahler noch Rückleuchten vorhanden, die bei geöffneten Türen warnen.



Die Scheinwerfer schwenken (abhängig von Lenkradstellung und Geschwindigkeit) gemäß dem Straßenverlauf (rechtes Bild) in Fahrtrichtung und folgen so der Fahrbahn in Kurvenrichtung.

Passive Sicherheit - Insassen

Note: 2,0

- + Beim EuroNCAP-Front- und Seitencrash gibt es höchste Punktzahlen (Crashtest mit dem im vorderen Bereich baugleichen Peugeot 308 Schrägheck). 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 sowie einen Knieairbag für den Fahrer. Für alle Plätze sind Gurt-Erinnerer vorhanden. 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: 1,3

- + Auf der Rücksitzbank lassen sich bis zu drei Kinder-Rückhaltesysteme befestigen, dafür sind die vorhandenen Gurte und Schlösser optimal ausgelegt. Auch die Befestigung mit Isofix und Ankerhaken ist möglich. Der Beifahrer-Airbag kann mit dem Zündschlüssel deaktiviert werden. Dann darf auch hier eine Babyschale 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 (Ergebnis vom Peugeot 308 Schrägheck übernommen).

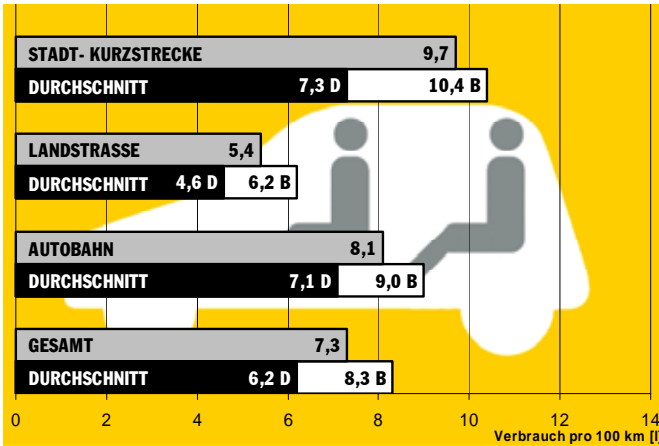
Verbrauch/Umwelt

Note 2,2

Verbrauch*

Note: 3,4

Auf 100 km verbraucht der 308 SW im Schnitt mit 7,3 l Super. Das ist Durchschnitt. Innerorts konsumiert der 1,6-l-Motor 9,7 l, außerorts 5,4 l und auf der Autobahn 8,1 Liter.



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

Abgas

Note: 1,0

- + Die Schadstoffanteile im Abgas sind sehr gering.

Wirtschaftlichkeit*

Note 3,3

Betriebskosten

Note: 3,6

Für ein Fahrzeug dieser Größe kann der 308 SW im Vergleich unter Benzinern noch relativ günstige Verbrauchswerte vorweisen. Dies verhilft ihm trotz der höheren Spritpreise für Superkraftstoff noch zu einer durchschnittlichen Benotung der Betriebskosten.

Werkstatt- und Reifenkosten

Note: 4,7

Alle 30.000 km oder alle zwei Jahre ist eine Wartung fällig, die

zum einheitlichen Komplettpreis in der Peugeot-Vertragswerkstatt durchgeführt werden kann. Der 1,6 Liter Benziner besitzt eine Steuerkette, die einen oftmals teuren Zahnriemenwechsel überflüssig macht.

- + Die langen, zweijährigen Wartungsabstände verringern die Anzahl der Werkstattaufenthalte. Eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung wird von Peugeot gewährt.
- Erhöhte Kosten für Verschleißreparaturen sowie Reifenersatz verhindern eine bessere Benotung.

Wertstabilität

Note: 2,8

Der eigenwillig gestylte 308 SW mit großzügigem, variablem Raumkonzept verspricht durchaus einen stabilen Restwertverlauf.

Kosten für Neuanschaffung

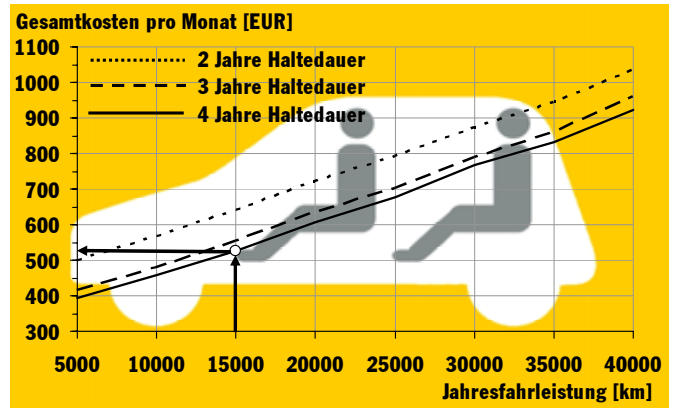
Note: 4,0

- Die Anschaffungskosten beim Neukauf liegen relativ hoch, dafür ist das Fahrzeug gut ausgestattet.

Fixkosten

Note: 1,5

- + Den höheren Betriebskosten stehen niedrigere fixe Ausgaben für Steuer und Versicherung gegenüber. Mit durchwegs günstigen Typklasseneinstufungen in der Haftpflicht- sowie in den Kaskoversicherungen kann der 308 SW wieder einiges wettmachen.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Autokosten (Beispiel: 526 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

Die Motorvarianten

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	95 Vti	120 Vti	140 THP	150 THP	175 THP	HdI FAP 110	HdI FAP 135
Aufbau/Türen	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1397	4/1598	4/1598	4/1598	4/1598	4/1560	4/1997
Leistung [kW(PS)]	70(95)	88(120)	103(140)	110(150)	128(175)	80(109)	100(136)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	136/4000	160/4250	240/1400	240/1400	240/1600	240/1750	320/2000
0-100 km/h [s]	13,4	11,5	11,1	9,6	9,0	11,9	10,6
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	178	189	199	209	215	185	202
Verbrauch pro 100 km [l]	7,1S	7,1S	8,6S	7,9S	8,2S	5,1D	5,9D
Versicherungsklassen KH/VK/TK	14/15/17	14/15/17	13/17/21	13/17/21	16/19/22	17/17/21	17/17/21
Steuer pro Jahr [Euro]	94	108	108	108	108	247	308
Monatliche Gesamt-Kosten [Euro]	443	475	570	545	598	441	493
Grundpreis [Euro]	16.700	19.550	24.450	23.250	25.850	19.850	23.000

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-Haftpflicht	Kraftstoff:
VK = Vollkasko	N = Normalbenzin
TK = Teilkasko	S = Superbenzin
	SP = SuperPlus
	D = Diesel

Daten und Messwerte

4-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro4
Hubraum	1598 ccm
Leistung	88 kW (120 PS)
bei	6000 U/min
Maximales Drehmoment	160 Nm
bei	4250 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	225/45R17
Reifengröße (Testwagen)	225/45R17W
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,5 m
Höchstgeschwindigkeit	189 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	12,0 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3. Gang)	9,1 s
Bremsweg aus 100 km/h	36,5 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	7,3 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	9,7/5,4/8,1 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test	164 g/km/ 169 g/km
Innengeräusch 130 km/h	69 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4500 mm/1815 mm/1564 mm
Leergewicht/Zuladung	1470 kg/630 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	510 l/925 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	715 kg/1550 kg
Dachlast	80 kg
Tankinhalt	60 l
Reichweite	820 km
Allgemeine Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte *kursiv*

Kosten

Monatliche Betriebskosten	152 Euro
Monatliche Werkstattkosten	60 Euro
Monatliche Fixkosten	63 Euro
Monatlicher Wertverlust	251 Euro
Monatliche Gesamtkosten	526 Euro
(vierjährige Haltung, 15000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	14/15/17
Grundpreis	23.050 Euro

Ausstattung

Technik

Antriebsschlupf-Regelung	Serie
Automatikgetriebe	1.200 Euro
Bremsassistent	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Parkhilfe, elektronisch	Serie
Reifendruckkontrolle	210 Euro
Reserverad, vollwertig	nicht erhältlich
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht (mit Kurvenlicht)	1.360 Euro

Innen

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Audioanlage	Serie
Beifahrersitzlehne umklappbar	Serie
Fahrersitz, höhen-/neigungseinstellbar	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	Serie
Isofix-Kindersicherungssystem	Serie
Klimaautomatik	Serie
Lenkrad, höhen-/längeinstellbar	Serie
Navigationssystem	2.150 Euro°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie

Außen

Außenspiegel, beheizbar/elektrisch einstellbar	Serie
Lackierung Metallic	450 Euro°
Panorama-Glasdach	Serie

°im Testwagen vorhanden

Testzeugnis

Technik/Umwelt(Testergebnis)2,2

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

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 Mai 2008