

## Peugeot 1007 HDi FAP 110 Sport

Dreitüriger Kleinwagen mit Schiebetüren (80 kW / 109 PS)

### ADAC Testergebnis

**Note 2,4**

Der 1007 ist der erste Kleinwagen mit Schiebetüren für Fahrer und Beifahrer. Diese funktionieren elektrisch, zusammen mit der enormen Höhe sorgt das für allerbesten Zustieg. Hinzu kommt die große Variabilität des Innenraums, die den kleinen Wagen zum Tausendsassa macht. Aber die Karosserie bietet noch mehr Positives: fünf Sterne beim EuroNCAP-Crashtest (bei fast voller Punktezahl) sind Extraklasse; ein siebter Airbag entschärft zusätzlich die Knieaufprallzonen des Fahrers. Der 1,6 l-Dieselmotor harmoniert ausgezeichnet, er läuft kultiviert, ist stark genug, um für vorzüglichen Vortrieb zu sorgen. Der Verbrauch ist auch aufgrund der kastenförmigen Karosserie für diese Fahrzeugklasse recht hoch. Das Fünfgang-Getriebe passt gut zur Motorcharakteristik. Eine Automatik ist für diese Version nicht lieferbar. Fazit: ein exklusives, innovatives Auto, das klein und praktisch ist - nicht nur für Senioren, sondern auch für Menschen, die es etwas bequemer mögen. Der Anschaffungspreis ist jedoch mit knapp unter 20.000 Euro zu hoch.

**Karosserievarianten:** keine.

**Konkurrenten:** Opel Agila.

- + sehr bequemer Zustieg
- + gutes Raumgefühl
- + variabler Innenraum
- + gute Vordersitze
- + kultivierter, starker Diesel
- + Ruß-Partikelfilter Serie
- + 5 Sterne beim Crashtest
- wenig Rücksitzfederung
- hoher Verbrauch
- kleiner Tank
- Anschaffung und Unterhalt teuer



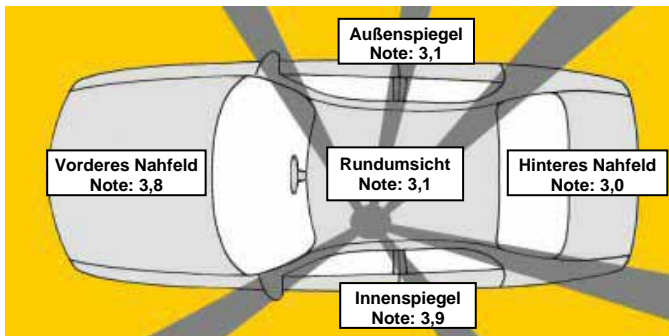
### Karosserie/Kofferraum

**Note 2,4**

#### Verarbeitung

**Note: 2,1**

- + Verarbeitung und Finish der Karosserie machen einen guten Eindruck, beide Schiebetüren öffnen und schließen elektrisch. Die Kunststoffe im Innenraum sitzen passgenau. Die Polster sind gut



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.

verarbeitet, Chromrahmen um die Instrumente und silbern lackierte Paneele sorgen für sportliche Optik. Die Stoßfänger sind gegen Verkratzen geschützt und haben einen stabilen Unterbau. Für das Dach gibt es eine stabile Reling, 100 kg Gepäck sind erlaubt. Gegen Aufpreis ist ein großes Panorama-Glasdach erhältlich.

- Der Tankdeckel ist erst bei geschlossener Fahrertür zugänglich und muss umständlich mit dem Zündschlüssel aufgesperrt werden. Bei offenem Tankdeckel kann die Fahrertür nicht mehr geöffnet werden. Mit dem am Unterboden aufbewahrten Notrad darf maximal 80 km/h schnell bis zur nächsten Werkstatt gefahren werden.

#### Sicht

**Note: 2,8**

Die Sichtbehinderungen halten sich aufgrund der schmalen Fensterholme im Rahmen.

- + Der Fahrer sitzt leicht erhöht, kann den Verkehr gut überblicken und die kurze Front gut abschätzen. Die Außenspiegel sind beheizbar. Die Rücksitz-Kopfstützen lassen sich weit nach unten schieben, was für freie Sicht sorgt. Für leichteres Einparken sind für die hintere Stoßstange akustische Einparkensensoren erhältlich.
- Xenonscheinwerfer sowie dynamisches Kurven- und Abbiegelicht sind nicht erhältlich.

#### Ein-/Ausstieg

**Note: 2,1**

- + Die großen Schiebetüren im 1007 öffnen und schließen elektrisch (auch mit der Fernbedienung). Sie sorgen dafür, dass selbst große

und korpulente Personen bequem ein- und aussteigen können - sogar, wenn der Abstand zum Nachbarauto gering ist. Feste Arretierungen halten sie auch bei Gefälle sicher offen.

- Um die elektrischen Schiebetüren zu schließen, muss das Fahrzeug stehen. Fährt man mit offenen Türen los, lassen sich diese während der Fahrt nicht mehr schließen.



Die einzigartigen Schiebetüren machen einen äußerst komfortablen Einstieg zu den vorderen Sitzplätzen möglich.

### Kofferraum-Volumen\*

**Note: 2,7**

Bei zurückgeschobenen Vordersitzen passen 170 l Gepäck in den Kofferraum. Vergrößern ist auf Kosten der hinteren Beinfreiheit durch Vorschieben der Rücksitze möglich. Zudem können die Lehnen oder die kompletten Sitze vorgeklappt werden. Das erweitert die Ladekapazität auf 485 Liter (gemessen bis Fensterunterkante).



Mit 170 l Volumen ist der Kofferraum des Peugeot 1007 in dieser Fahrzeugklasse zufriedenstellend. Bei umgeklappten Rücksitzen stehen sogar 485 l Volumen zur Verfügung.

### Kofferraum-Zugänglichkeit

**Note: 2,7**

- + Die Heckklappe lässt sich leicht und weit genug öffnen. Auch bei vorgeklappten Rücksitzen ist der Boden vollkommen eben.
- Das Gepäck muss über eine hohe Bordwand gehoben werden. Die Hebel zum Vorschieben der Sitze stören beim Beladen. Beim Schließen macht man sich die Finger schmutzig, weil von außen zugeedrückt werden muss.

### Kofferraum-Variabilität

**Note: 1,4**

- + Der Kofferraum zeigt sich sehr variabel, die längs verschiebbaren Rücksitze können sowohl vom Innenraum als auch von hinten betätigt werden. Es kann entweder nur die Lehne oder auch der ganze Sitz geklappt werden. Um lange, sperrige Gegenstände transportieren zu können, kann zusätzlich die Beifahrerlehne

vorgeklappt werden. Am Kofferraumboden befindet sich ein Gepäcknetz.

## Innenraum

**Note 2,3**

### Bedienung

**Note: 2,3**

- + Insgesamt überwiegen hohe Funktionalität und leichte Handhabung. So befinden sich die meisten Schalter im Blickfeld und sind bereits nach kurzer Eingewöhnung ohne lange Überlegung zu bedienen. Das Lenkrad lässt sich in Höhe und Reichweite einstellen. Die Außenspiegel haben praktische Schalter. Die Wischer und das Fahrlicht schalten sich selbsttätig ein. Der Bordcomputer zeigt u.a. Momentan- und Durchschnittsverbräuche an. Das Radio lässt sich ohne Ablenkung direkt vom Lenkradsatellit aus bedienen. In dieser Klasse nicht selbstverständlich: Es gibt sogar ein Navigationssystem. Neben den vielen Ablagen ist ein sehr großes Handschuhfach mit zweistufiger Deckelöffnung vorhanden (falls sich darin kein CD-Wechsler befindet).
- Die Pedale sind schlecht angeordnet. Das Gaspedal liegt tiefer als das Bremspedal, dadurch kann man beim schnellen Wechseln von Gas auf Bremse am Bremspedal hängen bleiben. Durch die ungünstige Form des Kupplungspedals bleibt man beim Kuppeln mit großen Schuhen hängen. Der Blinkerkontrollton ist so leise, dass man ihn nicht immer hört. Die sehr weit hinten angelegten Vordersitzgurte sind schwer zu erreichen. Außerdem kann man sich beim Vorhangeln die Finger in den schließenden Türen einklemmen. Nachdem der Zündschlüssel abgezogen und der Fahrer ausgestiegen ist, funktionieren die Fensterheber nicht mehr. Hinten fehlt eine Beleuchtung.



Gute Funktionalität des Fahrerplatzes sowie saubere Verarbeitungsqualität des Innenraums kennzeichnen den Peugeot 1007.

### Raumangebot vorne\*

**Note: 1,5**

- + Auf den vorderen Sitzplätzen sitzt man sehr geräumig, hat viel lichten Raum um sich. Der Fahrersitz lässt sich für ca. 1,90 m große Personen zurückschieben, die Innenhöhe reicht selbst noch für das Gardemaß von 2,25 m.

### Raumangebot hinten\*

**Note: 3,4**

- Auch die beiden Mitfahrer auf den Rücksitzen können sich über genügend Platz freuen. Erst wenn ihre Größe 1,85 m übersteigt, haben sie Kniekontakt zu den Vordersitzlehnen. Die Kopffreiheit ist auch hier üppig.

## Komfort

**Note 2,9**

### Federung

**Note: 2,9**

- Das Fahrwerk ist tendenziell straff abgestimmt, es schluckt kleinere Unebenheiten recht gut. Bei größeren Bodenwellen (besonders bei höherem Tempo) wippt und schaukelt der Aufbau etwas stärker, offensichtlich weil sich dann die kurzen Federwege bemerkbar machen. Die Seitenneigung in Kurven und die Wankbewegungen



bei schnellen Richtungsänderungen sind durchschnittlich.

### Sitze Note: 2,6

- + Die beiden Vordersitze sind groß und bequem, bieten zudem festen Halt im Rücken. Selbst sehr große Fahrer können sich die Höhe optimal einstellen. Nur bei sehr hohem Kurventempo ist der geringe Seitenhalt zu bemängeln. Für die vorderen Passagiere gibt es keine Armlehnen.
- Die hinteren Lehnen sind kurz und aufgrund der dünnen Polsterung sehr hart. Große Mitfahrer haben zudem kaum Schenkelunterstützung, weil der Fußboden durch die Aufdoppelung zu hoch ist.

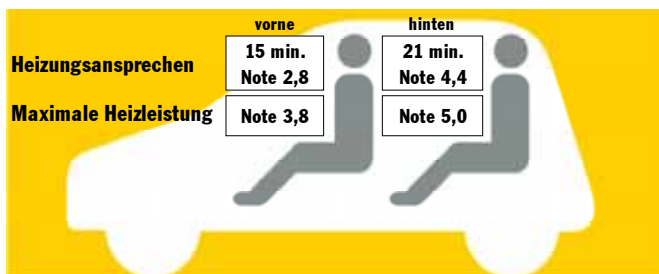
### Innengeräusch Note: 3,4

Akustisch hält sich der Motor auch bei hohem Tempo zurück. Windgeräusche dringen aber jenseits der 130 km/h Marke deutlich bis in den Innenraum durch.

### Heizung, Lüftung Note: 3,3

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

- + Eine manuelle Klimaanlage sowie ein Staub- und Pollenfilter sind Serie. Die im Testwagen vorhandene aufpreispflichtige Klimaautomatik sorgt auch im Sommer für angenehme Temperaturen im Fahrzeug. Um unangenehme Gerüche von außen zu reduzieren, ist ein Aktivkohlefilter verbaut.
- Bereits auf den vorderen Plätzen ist die Heizung schwächlich, hinten ist sie noch schlechter und es dauert lange, bis die Luft einigermaßen erwärmt ist. Hinten lassen sich keine Fenster öffnen. Die Luftmenge ist oben-unten nur grob einstellbar.



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

## Motor/Antrieb Note 1,8

### Fahrleistungen\* Note: 1,1

- + Der kleine 1,6 l-Dieselmotor zieht bereits vom Start weg kräftig durch, um dann bis hin zur verhältnismäßig hohen Endgeschwindigkeit zügig zu beschleunigen.

### Laufkultur Note: 2,0

- + Der Motor läuft in jedem Drehzahlbereich ruhig und kultiviert, vom harten Verbrennungsprinzip der Diesel-Direkteinspritzung bekommt man nur beim Start etwas mit.

### Schaltung Note: 2,7

- + Die Vorwärtsgänge lassen sich leicht wechseln, die Führung des Schalthebels ist ausreichend präzise.
- Beim Einlegen des Rückwärtsganges kracht es häufig im Getriebe.

### Getriebeabstufung Note: 2,0

Die Ganganschlüsse des Fünfgang-Getriebes passen gut zur Leistungscharakteristik des Motors. Speziell im fünften Gang wurde die Übersetzung aber zu kurz gewählt, dadurch fährt man schon bei moderaten Geschwindigkeiten mit hohen Drehzahlen. Hier wäre ein sechster Gang zur Reduzierung der Motordrehzahl und des Kraftstoffverbrauchs vorteilhaft.

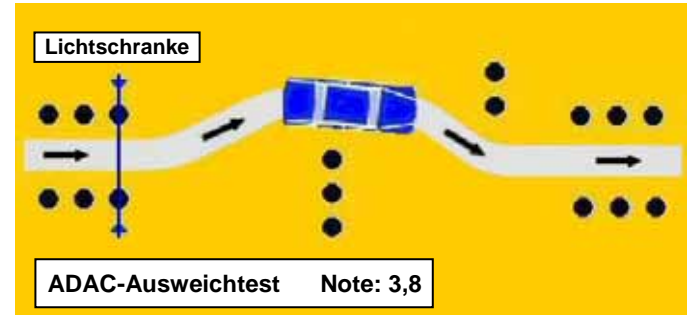
## Fahreigenschaften Note 2,4

### Fahrstabilität Note: 2,8

Der Peugeot 1007 zeigt ein wenig souveränes Fahrverhalten beim ADAC-Ausweichtest. Die Eingriffe des elektronischen Stabilitäts-

programms sind zu wenig effektiv, dadurch drängt das Heck stark nach. Schleudern wird zwar verhindert, durch den hohen Schwerpunkt des Kleinwagens schaukelt sich der Aufbau auf und man hat das Gefühl, dass das Fahrzeug kippen könnte (wird aber letztendlich durch ESP-Eingriffe verhindert).

- + Die Richtungsstabilität ist selbst bei hohem Tempo tadellos, der Fahrer hat durch die stramme, ausgeprägt rückstellende Lenkung ein sicheres Gefühl. Die elektronisch gesteuerte Traktionskontrolle sorgt dafür, dass die Antriebsräder auch auf rutschiger Fahrbahn kaum durchdrehen, wenn stark beschleunigt wird.



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

- + Der 1007 ist deutlich untersteuern ausgelegt, für jedermann sicher. Das ESP hilft dem Fahrer, in gewissen Grenzen das Fahrzeug zu stabilisieren, wenn das Tempo zu hoch ist, und wirkt Schleuderbewegungen bereits im Ansatz entgegen.

### Lenkung\* Note: 2,8

- + Die Lenkung spricht gut an, ist zielgenau und vermittelt guten Kontakt zur Straße. Die Leichtgängigkeit unterstützt die Handlichkeit des Kompaktautos.
- Der Wendekreis ist mit über 11 m für einen Kleinwagen zu groß.

### Bremse Note: 2,1

- + Die Bremse spricht gut an und lässt sich fein dosieren. Bei Vollbremsungen aus 100 km/h sind bis zum Stillstand nur 39 m erforderlich (Mittel aus 10 Messungen, halbe Zuladung, Serienreifen).

## Sicherheit Note 2,1

### Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme Note: 2,6

- + Das Fahrzeug ist mit dem elektronischen Stabilitätssystem ESP und mit einem Bremsassistenten ausgestattet, um die aktive Fahr-sicherheit zu erhöhen. Bei einer Notbremsung schaltet sich automatisch die Warnblinkanlage ein. Durch die Schiebetüren muss man beim Aussteigen nicht die Tür aufschwenken, dadurch kann der nachfolgende Verkehr durch die sich öffnende Tür nicht gefährdet werden.
- Der Kraftstoff-Einfüllstutzen befindet sich auf der gefährlichen linken, dem Verkehr zugewandten Seite.

### Passive Sicherheit - Insassen Note: 1,9

- + Beim EuroNCAP-Front- und Seitencrash gibt es höchste Punktzahlen. Das bedeutet alle fünf Sterne für die Insassensicherheit. Das Ergebnis bei der Kindersicherheit ist mit drei Sternen passabel. Die Insassen werden von sieben serienmäßigen Airbags geschützt (Front-, Kopf-, Seitenairbags und auf der Fahrerseite ein Knieairbag). Die Kopfstützen der Vordersitze reichen in der Höhe für Personen bis ca. 1,85 m. Durch die knappen Abstände zum Kopf können sie optimal wirken. Der Fahrer wird über den Angurt-status aller Insassen informiert.
- Hinten reicht die Kopfstützenhöhe nur für Personen bis zu einer Körpergröße von 1,60 m.

**Kindersicherheit**

**Note: 1,3**

- + Der rechte Front-Airbag lässt sich mit dem Zündschlüssel deaktivieren. Dann dürfen auf dem Beifahrersitz rückwärts gerichtete Kindersitze befestigt werden. Auf den Rücksitzen lassen sich mit den vorhandenen Gurten Kindersitz-Systeme unkompliziert und stabil unterbringen - noch besser mit dem Isofix-System.

**Fußgängerschutz**

**Note: 3,0**

Beim simulierten Fußgängerunfall nach EuroNCAP schneidet der Wagen mit zwei von vier Sternen durchschnittlich ab.

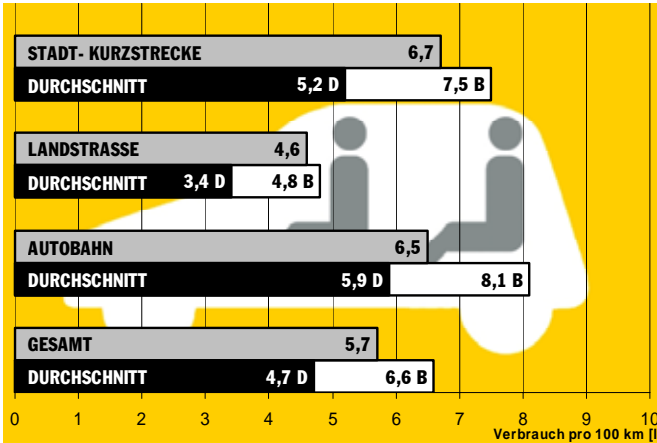
**Verbrauch/Umwelt**

**Note 3,0**

**Verbrauch\***

**Note: 4,4**

- Der Verbrauch ist recht hoch: innerorts 6,7 l, außerorts 4,6 l und auf der Autobahn 6,5 l Diesel auf 100 km. Daraus errechnet sich ein Mittelwert von 5,7 Liter.



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

**Abgas**

**Note: 1,6**

- + Die Schadstoffanteile im Abgas sind gering. Ein geschlossener Filter verhindert, dass schädliche Rußpartikel die Umwelt verpesteten.

**Wirtschaftlichkeit\***

**Note 5,4**

**Betriebskosten**

**Note: 2,0**

Obwohl sich der kleine Peugeot, vor allem unter Dieseln, nicht gerade als Spritsparkönig erweist, erhält er aufgrund des im Vergleich zu einem Benziner niedrigeren Kraftstoffverbrauchs noch eine befriedigende Note bei den Betriebskosten.

**Werkstatt- und Reifenkosten**

**Note: 4,9**

- Alle 20.000 km oder alle zwei Jahre ist eine Wartung fällig. Der Rußpartikelfilter wird bei 120.000 km gewartet (Austausch Additiv) und muss nach 180.000 km ausgetauscht werden.
- + Der 1,6-Liter-Diesel besitzt zwar einen Zahnriemen, der allerdings erst nach 240.000 km oder nach 10 Jahren gewechselt werden muss. Peugeot gewährt eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.
- Erhöhte Kosten für Verschleißreparaturen sowie Reifenersatz verhindern eine bessere Benotung.

**Wertstabilität**

**Note: 0,7**

- + Der innovative und praktische Kleine von Peugeot mit moderner Dieselmotor und serienmäßigem Rußpartikelfilter verspricht eine hohe Wertstabilität.

**Kosten für Neuanschaffung**

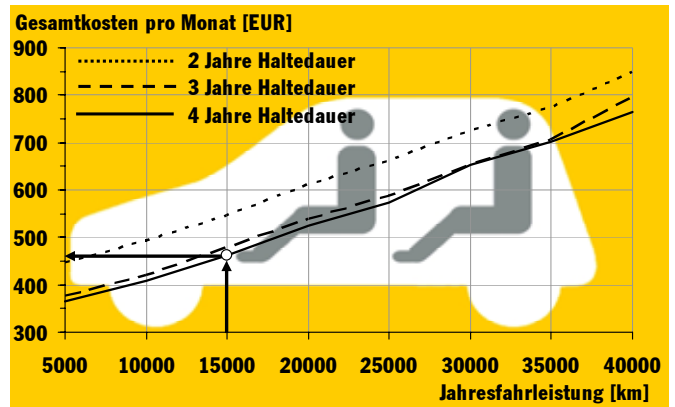
**Note: 5,5**

- Beim Neukauf zeigt sich der 1007 HDi FAP 110 Sport allerdings nicht gerade von seiner Schokoladenseite. Über 19.000 € müssen für den kleinen Stadtfliker berappt werden - für diese Klasse einfach zu viel.

**Fixkosten**

**Note: 5,5**

- Ebenfalls nicht glücklich wird der Besitzer des 1007ers beim Begleichen der fixen Kosten: Während schon Vater Staat die Hand für die höhere Dieselbesteuerung aufhält, bitten die Assekuranzen bei der Begleichung der Versicherungsprämien durch die ungünstigen Typklasseneinstufungen, vor allem in der Teilkasko- und Haftpflichtversicherung, kräftig zur Kasse.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Autokosten (Beispiel: 463 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

**Die Motorvarianten**

**in der preisgünstigsten Modellversion**

Typ	75	110	HDi 70	HDi FAP 110
Aufbau/Türen	SR/3	SR/3	SR/3	SR/3
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1360	4/1587	4/1398	4/1560
Leistung [kW(PS)]	54(73)	80(109)	50(68)	80(109)
Max.Drehmoment [Nm]bei U/min	118/3300	147/4000	160/2000	240/1750
0-100 km/h[s]	14,4	11,1	15,4	11,4
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	165	190	160	185
Verbrauch pro 100 km [l]	7,4S	7,8S	5,6D	5,7D
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/15/17	15/17/18	16/15/18	18/15/18
Steuer pro Jahr[Euro]	94	108	232	247
Monatliche Gesamt-Kosten[Euro]	432	480	428	463
Grundpreis[Euro]	14.750	17.400	16.050	19.450

**Aufbau:**

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

**Versicherung:**

- KH = KFZ-Haftpfl.
- VK = Vollkasko
- TK = Teilkasko

**Kraftstoff:**

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

## Daten und Messwerte

4-Zylinder 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)	195/50R16
Reifengröße (Testwagen)	<b>195/50R16V</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Trommel
Wendekreis links/rechts	<b>11,4 m/11 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	185 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	11,4 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3. Gang)	<b>7,2 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	<b>39 m</b>
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	<b>5,7 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>6,7/4,6/6,5 l</b>
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Herstellerangabe/Test	125 g/km/ <b>145 g/km</b>
Innengeräusch 130 km/h	<b>73 dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	3731 mm/1686 mm/1620 mm
Leergewicht/Zuladung	<b>1290 kg/365 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>170 l/485 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	650 kg/1090 kg
Dachlast	100 kg
Tankinhalt	40 l
Reichweite	<b>700 km</b>
Allgemeine Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte *kursiv*

## Kosten

Monatliche Betriebskosten	<b>112 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten	<b>52 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>80 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>219 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>463 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/15/18
Grundpreis	19.450 Euro

## Ausstattung

### Technik

Antriebsschlupf-Regelung	Serie
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Bremsassistent	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Reifendruckkontrolle	210 Euro°
Reserverad, vollwertig	Serie
Servolenkung	Serie

### Innen

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Audioanlage	Serie
Drehzahlmesser	Serie
Fahrsitz, höhen-/neigungseinstellbar	Serie
Fensterheber, elektrisch	Serie
Isofix-Kindersicherungssystem	Serie
Klimaanlage/Klimaautomatik (inkl. Sichtpaket)	Serie/510 Euro°
Knieairbag	Serie
Lenkrad, höhen-/längseinstellbar	Serie
Navigationssystem	2150 Euro°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie
Sitzbezüge, Leder (Alcantara)	800 Euro
Zentralverriegelung	Serie

### Außen

Außenspiegel, elektrisch einstellbar/beheizbar	Serie
Dachreling	150 Euro°
Lackierung Metallic	410 Euro
Nebelscheinwerfer	Serie
Schiebe-Hubdach	820 Euro°
Schiebetür links und rechts, elektrisch	Serie

°im Testwagen vorhanden

## Testzeugnis

### Technik/Umwelt(Testergebnis)2,4

#### Karosserie/Kofferraum 2,4

Verarbeitung	2,1
Sicht	2,8
Ein-/Ausstieg	2,1
Kofferraum-Volumen*	2,7
Kofferraum-Zugänglichkeit	2,7
Kofferraum-Variabilität	1,4

#### Innenraum 2,3

Bedienung	2,3
Raumangebot vorne*	1,5
Raumangebot hinten*	3,4
Innenraum-Variabilität	4,0

#### Komfort 2,9

Federung	2,9
Sitze	2,6
Innengeräusch	3,4
Heizung, Lüftung	3,3

#### Motor/Antrieb 1,8

Fahrleistungen*	1,1
Laufkultur	2,0
Schaltung	2,7
Getriebeabstufung	2,0

#### Fahreigenschaften 2,4

Fahrstabilität	2,8
Kurvenverhalten	2,0
Lenkung*	2,8
Bremse	2,1

#### Sicherheit 2,1

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme ...	2,6
Passive Sicherheit - Insassen	1,9
Kindersicherheit	1,3
Fußgängerschutz	3,0

#### Umwelt 3,0

Verbrauch*	4,4
Abgas	1,6

#### Wirtschaftlichkeit\* 5,4

Betriebskosten*	2,0
Werkstatt-/Reifenkosten*	4,9
Wertstabilität*	0,7
Kosten für Neuanschaffung*	5,5
Fixkosten*	5,5

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 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 Juni 2008