

## Peugeot 308 SW HDi FAP 135 Sport Plus

Fünftürige Kombilimousine der unteren Mittelklasse (100 kW /136 PS)

### ADAC Testergebnis

**Note 2,1**

Der 308 SW hat nun auch das charakteristische Heck des 207 SW und dabei um sieben Zentimeter gewachsen, was hauptsächlich dem Knieraum auf den Rücksitzen zugute kommt und ihm ca. 120 Kilogramm 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. 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 2,0-l-Motor ist ein Diesel vom Feinsten. Er läuft ausgesprochen kultiviert, ist durchzugskräftig und dennoch drehfreudig, dabei aber nicht allzu sparsam. Hinzu kommt sein besonders wirksamer Dieselpartikelfilter mit Regenerierung durch ein Additiv. Das Sechsgang-Getriebe ist sehr gut abgestuft, hakelt aber ein wenig und Verschalten ist auch leicht möglich. Ein Automatikgetriebe ist gegen Aufpreis zu haben. Fazit: ein praktisches Familienauto mit sehr hoher Variabilität sowie viel aktiver und passiver Sicherheit. Hinzu kommt ein wunderbarer Dieselmotor.

Ganz schön teuer, aber immerhin ziemlich komplett:

26.100 € **Karosserievarianten:** Limousine mit Schrägheck. **Konkurrenten:** Dacia Logan MCV, Ford Focus, Hyundai i30, KIA Cee'd, Opel Astra, Renault Mégane, VW Golf Variant.

- + sehr geräumig
- + vielfach variable Rücksitze
- + Beifahrerlehne klappbar
- + kultivierter, kräftiger Motor
- + gute Straßenlage, ESP Serie
- + starke Bremsen
- + hohe Crashesicherheit
- sehr schräge Frontscheibe



### Karosserie/Kofferraum

**Note 2,1**

#### Verarbeitung

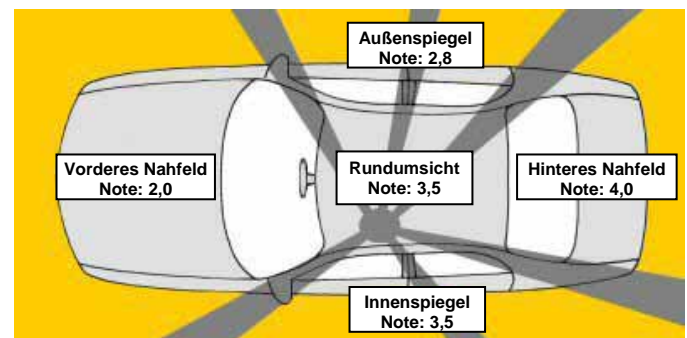
**Note: 2,5**

- + 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 akkurate 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 integriert. Zum Auswechseln der elektrischen

Sicherungen fehlt das erforderliche Werkzeug. Aus- und Einbau der Scheinwerferlampe ist auf der linken Fahrzeugseite schwierig.

#### Sicht

**Note: 3,0**



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.

- + 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**

- + Man steigt 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 Mitteltunnels 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**

Der Kofferraum ist mit 510 l sehr groß. Die drei Einzel-Rücksitze lassen sich 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 Ladevolumen.

### 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.



Praktisch: Wer es eilig hat und nur kleine Gegenstände verstauen muss, kann die separat zu öffnende Heckscheibe nutzen.

### 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 Trennetz 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



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

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, 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 eingearastet werden. Zwei Mitfahrer sitzen dann sehr geräumig.

### Innenraum-Variabilität Note: 1,0

- + Die Gestaltung des Rücksitz-/Kofferraumabteils ist sehr variabel, die Sitze lassen sich an vielen Stellen fixieren. Alle Adapter und Sitze sind zudem identisch, auch die gegen Mehrpreis einzeln dazu bestellbaren Sitze.

## Komfort

Note 2,7

### Federung

Note: 2,5

- + Das Fahrwerk ist recht ausgewogen abgestimmt, mit Tendenz zu straff. Es schluckt die größeren Unebenheiten der Fahrbahn meist gut. Auch wenn die Beladung höher ist, bleibt genügend Einfederweg bestehen. Auf manchen Autobahnen regen kleine, kaum sichtbare Unebenheiten die Karosserie jedoch zu leichtem, aber lästigem Stoßen an. Meist liegt der Wagen aber 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 höhenstellbaren 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 höhenstellbar, 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 Rücksitzflächen sind dünn gepolstert, auch werden bei großen Mitfahrern die Oberschenkel zu wenig unterstützt, weil der Abstand der Fläche zum Fußboden zu gering ist.

### Innengeräusch

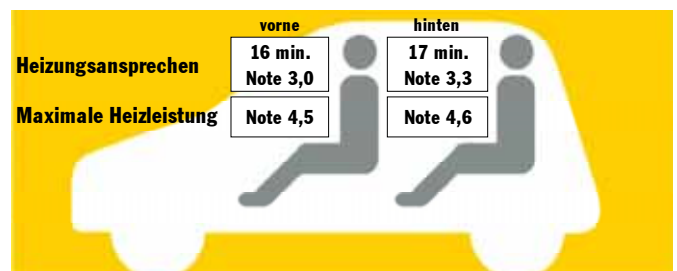
Note: 2,4

- + Der Geräuschpegel im Innenraum ist meist moderat, die Windgeräusche sind bis zu hohen Autobahntempi ziemlich niedrig. Auch vom Motor hört man nur wenig, er ist vom Geräuschverhalten kaum als Diesel zu identifizieren.

### Heizung, Lüftung

Note: 3,5

- (Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer) Die Wirkung der Heizung reicht aus, vorn und hinten ist die Luft in nicht zu langer Zeit angenehm warm (hinten dauert es nur geringfügig länger).
- + Die automatische Zweizonen-Klimaanlage ist serienmäßig, die Kühlung arbeitet effektiv, Fahrer und Beifahrer können die Temperatur unabhängig einstellen. Auch lässt es sich gut bei geöffneten Vorderfenstern fahren, ohne dass es besonders zieht. Der serienmäßige Pollenfilter dürfte besonders Allergiker freuen. Ein Aktivkohlefilter hält darüber hinaus üble 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. Hilfe bringt dann nur starkes Aufdrehen der Mitteldüsen, was aber schnell unangenehm wird. Außerdem heizt das große Glasdach den Innenraum auf. Die Seitenfenster im Bereich des Kofferraums sind nicht ausstellbar.



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

## Motor/Antrieb

Note 1,8

### Fahrleistungen\*

Note: 1,7

- + Der altbewährte 2,0 l-Dieselmotor harmoniert mit dem 308 SW ausgezeichnet. Vom Stand weg tritt er kräftig an, hat mit dem schweren Wagen wenig Mühe. Selbst niedertourig ist gut Überholen möglich. Andererseits lässt sich der Motor aber auch willig ausdrehen.

### Laufkultur

Note: 2,0

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

### Schaltung

Note: 2,7

Die Gänge lassen sich meist mit wenig Kraft einlegen, kratzen aber leicht, wenn Eile geboten ist. Auch kann es schon mal passieren, dass man statt in den sechsten Gang hoch- in den fünften Gang zurück schaltet.

### Getriebeabstufung

Note: 1,0

- + Die Abstufungen des Sechs-Gang-Getriebes passen sehr gut zur Charakteristik des Motors. Bei jedem Tempo und jeder Drehzahl steht die optimale Übersetzung parat, um möglichst sparsam zu fahren oder das volle Temperament des Motors in Vortrieb umsetzen zu können. Trotzdem ist auch bei hohem Tempo das Drehzahlniveau moderat.

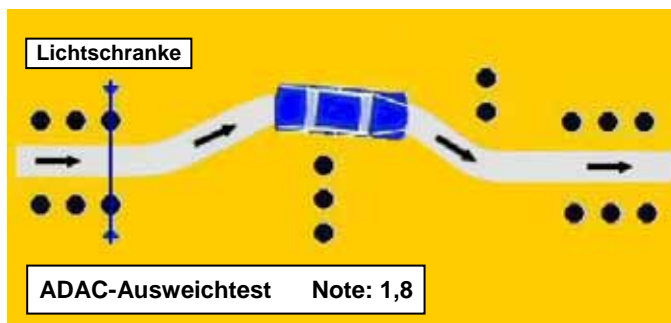
## Fahreigenschaften

Note 1,9

### Fahrstabilität

Note: 1,6

- + 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 mit 11,5 m von Anschlag zu Anschlag allerdings 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: 1,4

- + Die Bremse spricht besonders schnell an und lässt sich ausgezeichnet dosieren, selbst wenn das Tempo hoch ist. Der Bremsweg beträgt im Mittel 37,5 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. Aufpreis kosten Bi-Xenon-Scheinwerfer, gekoppelt mit dynamischem Kurvenlicht.
- Es sind weder Rückstrahler noch Rückleuchten vorhanden, die bei geöffneten Türen warnen.



### Passive Sicherheit - Insassen

Note: 2,0

- + Beim EuroNCAP-Front- und Seitencrash gibt es höchste Punktzahlen (Crash test 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 mitnehmen, dafür sind die vorhandenen Gurte und Schösser 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).

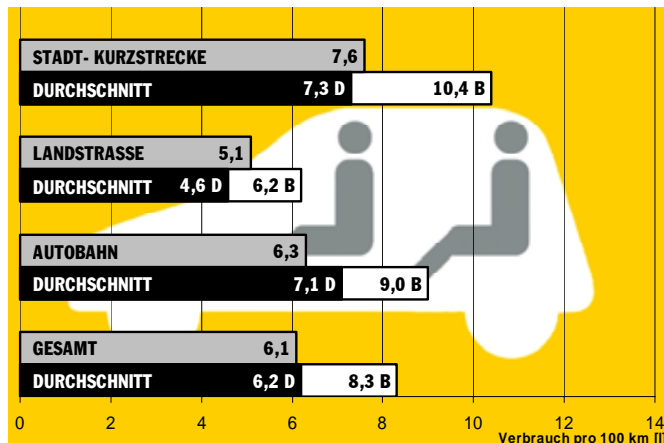
## Verbrauch/Umwelt

**Note 2,2**

### Verbrauch\*

**Note: 3,1**

Auf 100 km verbraucht der 308 SW im Schnitt 6,1 l Diesel auf 100 km. Innerorts konsumiert der 2,0-l-Motor 7,6 l, außerorts 4,9 l und auf der Autobahn (Zyklus bei höchstens Tempo 130) 6,3 Liter.



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

### Abgas

**Note: 1,3**

- + Die Schadstoffanteile im Abgas sind sehr gering. Ein besonders effizientes Filtersystem, das mit Hilfe eines Additivs nachverbrennt, sorgt dafür, dass keine gesundheitsschädigenden Diesel-Rußpartikel in die Umwelt gelangen.

## Wirtschaftlichkeit\*

**Note 3,6**

### Betriebskosten

**Note: 2,5**

- + Die Betriebskosten, die sich hauptsächlich aus dem Kraftstoffverbrauch ergeben, sind niedrig.

### Werkstatt- und Reifenkosten

**Note: 4,5**

Alle 30.000 km oder alle zwei Jahre ist eine Wartung fällig, die zum einheitlichen Komplettpreis in der Peugeot-Vertragswerkstatt durchgeführt werden kann. Der Rußpartikelfilter wird bei

120.000 km gewartet (Austausch Additiv) und nach 180.000 km ausgetauscht. Der 2 Liter Diesel besitzt einen Zahnriemen, der allerdings spätestens erst nach 240.000 km oder 10 Jahren gewechselt werden muss.

- + Die langen, zweijährigen Wartungsabstände versprechen auch für Normal- und Wenigfahrer weniger Werkstattaufenthalte. Auch eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung wird gewährt.

- Erhöhte Kosten für Verschleißreparaturen sowie Reifenersatz verhindern eine bessere Benotung.

### Wertstabilität

**Note: 1,9**

- + Der 308 SW ist nicht nur als Neufahrzeug sehr gefragt, sondern auch gebraucht. Hinzu kommt, dass ein umweltfreundlicher Rußpartikelfilter installiert ist, der die Wertstabilität nochmals erhöht.

### Kosten für Neuanschaffung

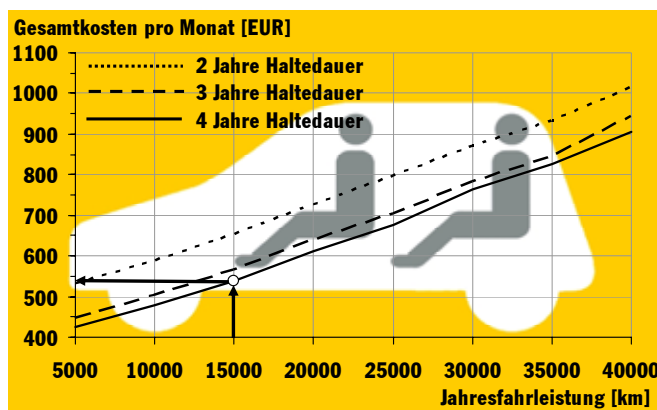
**Note: 4,8**

- Ein Schnäppchen ist er nicht, denn 26.100 € sind kein Pappentstiel. Immerhin ist der neue SW bereits serienmäßig mit allem Wichtigen ausgestattet.

### Fixkosten

**Note: 4,1**

Den niedrigen Betriebskosten stehen beim Diesel höhere fixe Ausgaben für Steuer und Versicherung gegenüber, die sich aber beim 308 noch im Rahmen halten.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Autokosten (Beispiel: 538 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	6,1D
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]	449	479	575	550	603	441	493
Grundpreis[Euro]	16.700	19.550	24.450	23.250	25.850	19.850	23.000

#### Aufbau:

ST = Stufenheck  
SR = Schrägheck  
CP = Coupe  
CA = Cabriolet  
RO = Roadster

KB = Kombi

KT = Kleintransporter

TR = Transporter

GR = Großraumlimousine

BU = Bus

GE = Geländewagen

PK = Pick-Up

#### Versicherung:

KH = KFZ-Haftpflicht

VK = Vollkasko

TK = Teilkasko

#### Kraftstoff:

N = Normalbenzin

S = Superbenzin

SP = SuperPlus

D = Diesel

## Daten und Messwerte

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro4
Hubraum	1997 ccm
Leistung	100 kW (136 PS)
bei	4000 U/min
Maximales Drehmoment	320 Nm
bei	2000 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	225/45R17
Reifengröße (Testwagen)	<b>225/45R17W</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	<b>11,5 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	202 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	11,1 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3. Gang)	<b>6,4 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	<b>37,5 m</b>
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	<b>6,1 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>7,6/5,1/6,3 l</b>
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Herstellerangabe/Test	155 g/km/ <b>160 g/km</b>
Innengeräusch 130 km/h	<b>69 dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	4500 mm/1815 mm/1564 mm
Leergewicht/Zuladung	<b>1590 kg/625 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>510 l/925 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/1650 kg
Dachlast	80 kg
Tankinhalt	60 l
Reichweite	<b>980 km</b>
Allgemeine Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte *kursiv*

## Kosten

Monatliche Betriebskosten	<b>132 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten	<b>59 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>87 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>260 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>538 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/17/21
Grundpreis	26.100 Euro

## Ausstattung

### Technik

Antriebsschlupf-Regelung	Serie
Automatikgetriebe	1.300 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
Isofix-Kindersicherungssystem	Serie
Klimaautomatik	Serie
Lenkrad, höhen-/längseinstellbar	Serie
Navigationssystem	2.150 Euro
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie
Skisack/Durchladelupe	nicht erhältlich

### Außen

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

°im Testwagen vorhanden

## Testzeugnis

### Technik/Umwelt(Testergebnis)2,1

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

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 Juli 2008.