

## Peugeot Partner Tepee HDi FAP 110 Escapade

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

### ADAC Testergebnis

**Note 2,4**

Der Peugeot Partner Tepee zeigt sich durch seinen sehr geräumigen Innenraum und den großen Kofferraum als ideales Familienauto. Große hintere Schiebetüren erleichtern das Einsteigen zur zweiten Sitzreihe. Die Ausstattungslinie Escapade ist serienmäßig mit drei Einzelsitzen anstatt einer Sitzbank ausgestattet. Dadurch können bis zu fünf Personen mit gutem Komfort reisen. Die Einzelsitze lassen sich ausbauen, somit entsteht ein riesiger ebener Laderaum. Viele Ablagen und praktische Details wie kleine aufklappbare Tischchen an der Rückseite der Vordersitze und ein gekühltes Handschuhfach sorgen für Komfort auch auf langen Reisen. Mit dem kräftigen 109-PS-Dieselaggregat (serienmäßig mit Rußpartikelfilter) kommt man flott voran, auch wenn der Verbrauch speziell auf der Autobahn (wegen der kurzen Getriebeübersetzung) hoch ist. Auch sicherheitstechnisch gibt sich der Minivan keine Blöße: sechs Airbags, ESP und Bremsassistent sind beim Partner Tepee Escapade ohne Aufpreis an Bord. Der Preis geht mit rund 21.000 Euro in Ordnung, einzig die hohen Fixkosten (Steuer, Versicherung) sind nicht familienfreundlich. **Karosserievarianten:**

Kastenwagen. **Konkurrenten:** Citroen Berlingo, Fiat Doblò, Opel Combo, Renault Kangoo, VW Caddy Life.

- + sehr großer Kofferraum
- + gute Kofferraum-Zugänglichkeit
- + vorn großzügiges Raumangebot
- + standfeste Bremsen
- + sehr übersichtlich
- + sicheres Fahrwerk
- + ausgewogene Federung

- hoher Verbrauch
- hohe Fixkosten
- Kopfstützen hinten zu niedrig



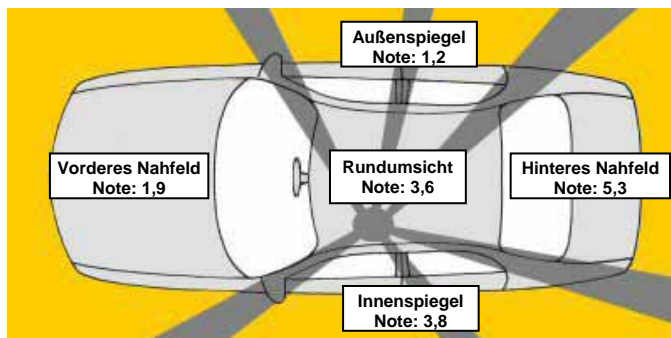
### Karosserie/Kofferraum

**Note 2,0**

#### Verarbeitung

**Note: 2,9**

Die Verarbeitung des Peugeot Partner Tepee ist zufriedenstellend. Die Spaltmaße verlaufen nicht immer ganz gleichmäßig. Das Finish der Karosserie hinterlässt ebenfalls nur einen befriedigen-



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.

den Eindruck. Der Innenraum ist schlicht gestaltet, die verwendeten Materialien wirken teilweise billig und sind kratzempfindlich.

- + Kräftige, durchgehende Seitenleisten schützen die Karosseriefanken gegen kleine Rempler. Die Stoßfänger sind unlackiert und somit kratzunempfindlich. Das Ersatzrad ist platzsparend unter dem Kofferraumboden untergebracht. Auf dem Dachgepäckträger dürfen bis 80 kg transportiert werden. Der Motorraum ist fast vollständig nach unten abgeschottet, so dass kaum Straßenschmutz eindringen kann.

- Der Tankdeckel muss umständlich mit dem Zündschlüssel auf- und zugesperrt werden. Das Bordwerkzeug und der Abschlepphaken befinden sich schlecht zugänglich unter dem Beifahrersitz.

#### Sicht

**Note: 2,8**

Bei der Messung der Rundumsicht laut ADAC-Verfahren schneidet der Partner Tepee mittelmäßig ab. Die breiten B-Säulen sowie die hinteren C-Säulen schränken die Sicht ein. Die zweigeteilten vorderen Dachpfosten behindern die Sicht dagegen weniger.

- + Durch die erhöhte Sitzposition hat man eine optimale Sicht auf den Verkehr. Die Fahrzeugenden lassen sich gut abschätzen. Die großen Außenspiegel sind beheizbar. Gegen Aufpreis ist für hinten eine akustische Einparkhilfe erhältlich, die das Einparken erleichtert.
- Aufgrund der hoch angesetzten Heckscheibe bleiben kleine Hindernisse hinter dem Fahrzeug weitgehend im Verborgenen.

### Ein-/Ausstieg

**Note: 2,2**

- + Durch die verhältnismäßig hohe Karosserie, die großen, geraden Türen vorne und die großen seitlichen Schiebetüren hinten (die im geöffneten Zustand sicher verriegelt sind) ist das Ein- und Aussteigen sehr bequem. Außerdem behindert hinten kein Mittelunnel den Fußraum, dadurch kann man problemlos den Mittelsitz erreichen. Die Türen lassen sich mit einer praktischen Fernbedienung ent- und verriegeln. Nach dem Aussteigen bleiben die Scheinwerfer noch für kurze Zeit eingeschaltet und beleuchten den Weg.



Die praktischen Schiebetüren erleichtern den Ein- bzw. Ausstieg, vor allem in engen Parklücken.

### Kofferraum-Volumen\*

**Note: 0,6**

- + Der sehr große Kofferraum hat ein Fassungsvermögen von 475 l (gemessen unter der Gepäckabdeckung). Bei ausgebauter hinterer Sitzreihe passen sogar bis zu 965 l in den Kofferraum (gemessen bis Fensterunterkante). Die sehr steile Heckpartie ermöglicht über die gesamte Kofferraumlänge eine Beladung bis zum Dach.



Mit 475 l Volumen und dem praktischen Format lässt der Kofferraum des Partner Tepee kaum Wünsche offen.

### Kofferraum-Zugänglichkeit

**Note: 0,7**

- + Die Heckklappe lässt sich sehr leicht öffnen und schwingt weit nach oben auf. Die Heckscheibe kann zudem separat geöffnet werden. Die Ladeöffnung ist sehr groß, der durchgehende, ebene Ladeboden des Kofferraums liegt auf praktischem Niveau. Mit seiner glattflächigen Form lässt sich der Laderaum sehr gut nutzen. Auf Wunsch ist gegen geringen Aufpreis an Stelle der Heckklappe eine zweigeteilte Flügeltür lieferbar. Die Kofferraumbeleuchtung besteht aus einer Taschenlampe, die auch herausgenommen werden kann.
- Beim Schließen der Kofferraumklappe macht man sich leicht die Finger schmutzig, weil von außen nachgedrückt werden muss.

### Kofferraum-Variabilität

**Note: 1,5**

- + Die Einzelsitze der zweiten Sitzreihe können einfach geklappt und komplett herausgenommen werden. Zur Gepäcksicherung gibt es Zurrösen und ein Trennnetz, mit dem der Kofferraum vom Innenraum abgeschottet werden kann. Sind die Rücksitze vorgeklappt, beträgt das Quadermaß in der Tiefe 1,38 m, in der Breite 1,02 m und in der Höhe 1,04 m.
- Kleine Utensilien können im Kofferraum so gut wie nicht befestigt werden, weil Ablagen fehlen.

### Innenraum

**Note 1,7**

### Bedienung

**Note: 1,9**

- + Die Bedienung des Partner Tepee ist weitestgehend sinnfällig und einfach. Die Bedienteile von Heizung und Radio sind weit oben angeordnet und gut ablesbar. Das Lenkrad lässt sich in Höhe und Weite einstellen. Der weit oben platzierte Schalthebel liegt gut zur Hand. Der Berganfahrassistent erleichtert das Anfahren an Steigungen. Die meisten Schalter sind beleuchtet. Im serienmäßigen Bordcomputer können der Momentan- und Durchschnittsverbrauch abgelesen werden. Die vorderen elektrischen Fensterheber haben eine Antippautomatik und funktionieren nach dem Ausschalten der Zündung noch für kurze Zeit. Im gesamten Innenraum sind viele große, praktische Ablagen, auch Halter für große Wasserflaschen vorhanden. Vorne gibt es eine helle Innenleuchte mit zwei Leselampen.
- Der Drehzahlmesser stammt aus den Benziner-Modellen und reicht bis 7000 U/min. Da auch noch der rote Bereich fehlt, ist der Drehzahlmesser kaum hilfreich, es muss nach Gefühl oder Gehör geschaltet werden. Hinten fehlt eine Innenraumbeleuchtung. Das Handschuhfach ist zwar gekühlt, aber unbeleuchtet.



Handhabung und Funktionalität sind im neuen Partner Tepee gut. Die Verarbeitung und Materialauswahl lassen allerdings noch Raum für Verbesserungen.

### Raumangebot vorne\*

**Note: 0,8**

- + Personen bis zu einer Körpergröße von 1,95 m haben genügend Beinfreiheit, die Kopffreiheit würde sogar für weitaus größere Personen ausreichend sein. Das subjektive Raumgefühl auf den vorderen Sitzplätzen ist sehr großzügig, weil üppige Ellenbogen- und Kopffreiheit zur Verfügung steht.

### Raumangebot hinten\*

**Note: 2,5**

- Das subjektive Raumgefühl ist aufgrund der weit hineinragenden Verkleidungen nur befriedigend. Die Ellenbogenfreiheit wird dadurch eingeschränkt, speziell wenn drei Mitfahrer hinten Platz nehmen. Durch die glattflächige Innenseite der Schiebetüren fehlt es an einer Armauflage.
- + Auf den drei hinteren Einzelsitzen haben Personen bis zu einer Größe von 1,85 m ausreichend Platz, selbst wenn die Vordersitze für 1,85 m große Personen zurückgeschoben sind. Die Kopffreiheit ist großzügig.



## Komfort

Note 3,1

### Federung

Note: 2,5

- + Das ausgewogen abgestimmte Fahrwerk federt lange Bodenwellen gut ab. Einzelhindernisse und kurzweilige Fahrbahnebenheiten werden zufriedenstellend gedämpft. Die Nick- und Wankwinkel halten sich in Grenzen.

### Sitze

Note: 2,9

- Der Komfort der vorderen Sitze ist zufriedenstellend. Die Unterstützung des Lordosenbereichs könnte allerdings ausgeprägter sein. Hinten sitzt man ebenfalls recht bequem. Die Oberschenkelauflage ist aber recht gering.
- + Der Fahrersitz kann in der Lehnenneigung und Sitzhöhe eingestellt werden. Dadurch findet sich schnell eine angenehme Sitzposition. Die Lehnenneigung der hinteren Einzelsitze kann ebenfalls eingestellt werden.
- Vorne fehlen Haltegriffe am Dachhimmel. Die äußeren hinteren Mitfahrer können wenigstens die Griffe zum Zuziehen der Schiebetüren als Haltegriffe verwenden.

### Innengeräusch

Note: 3,1

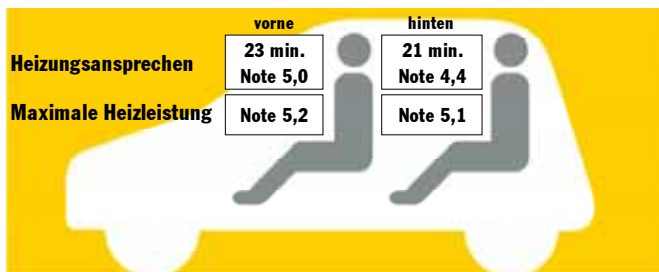
Bis 130 km/h ist das gemessene Geräuschniveau durchschnittlich. Bei höheren Geschwindigkeiten dringen aber deutlich Wind- und Motorgeräusche bis in den Innenraum durch.

### Heizung, Lüftung

Note: 4,1

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

- + Die aufpreispflichtige Klimaautomatik (manuelle Klimaanlage Serie) sorgt an heißen Tagen für angenehm kühle Temperaturen.
- Trotz der serienmäßigen Zusatzheizung, die die Abgaswärme zurückgewinnt und den Kühlwasserkreislauf damit schneller auf Temperatur bringt, ist die Heizwirkung nur mau. Sowohl vorne als auch hinten dauert es lange, bis angenehme Temperaturen erreicht werden. Die Seitenscheiben der zweiten Sitzreihe sind nur ausstellbar, die Scheiben ganz hinten lassen sich nicht öffnen.



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

## Motor/Antrieb

Note 2,6

### Fahrleistungen\*

Note: 2,4

- + Die Fahrleistungen des 1,6-l-Dieselmotors mit 109 PS sind gut. Der Selbstzünder mit moderner Common-Rail-Direkteinspritzung hat wenig Mühe, die über 1,5 Tonnen Kampfgewicht des Peugeot Partner Tepee in Bewegung zu setzen. Wird das Gaspedal voll durchgetreten, stehen kurzzeitig über eine "Overboost"-Funktion anstatt 240 Nm Drehmoment 260 Nm zur Verfügung. Überholvorgänge können so recht zügig abgeschlossen werden.

### Laufkultur

Note: 3,0

Das Vibrationsverhalten des Motors ist unauffällig.

### Schaltung

Note: 2,0

- + Die Gänge sind präzise geführt und lassen sich leicht einlegen. Der Rückwärtsgang kracht auch bei schnellem Einlegen nicht.

### Getriebeabstufung

Note: 3,0

Die Abstufungen des 5-Gang-Getriebes sind passend zum Motor ausgelegt. Der fünfte Gang ist allerdings relativ kurz, so können zwar gute Fahrleistungen erzielt werden, ein sechster Gang würde aber bei hohen Geschwindigkeiten die Motordrehzahlen und somit den Verbrauch senken.

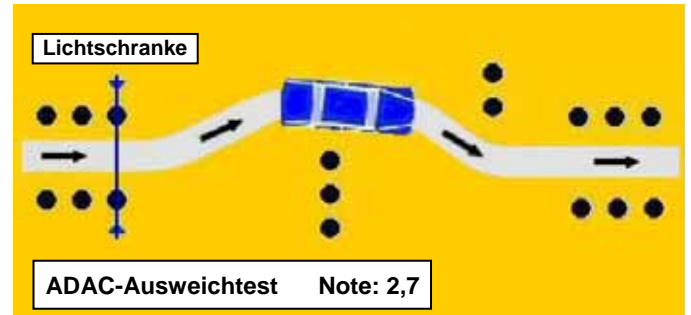
## Fahreigenschaften

Note 2,3

### Fahrstabilität

Note: 2,5

- Der Peugeot Partner Tepee fährt sich überwiegend richtungsstabil. In Grenzsituationen, z.B. wenn bei hohem Tempo plötzlich ausgewichen werden muss, greift das serienmäßige ESP korrigierend ein und hilft dem Fahrer, die Spur zu halten. Bei beladenem Fahrzeug sind allerdings leichte Lenkkorrekturen nötig. Beim ADAC Ausweichtest macht sich der hohe Aufbau des Fahrzeugs bemerkbar. Beim Gegenlenken schiebt der Peugeot über die Vorderachse und bleibt dadurch kurzzeitig nicht lenkbar. Durch effiziente ESP-Eingriffe wird viel Geschwindigkeit abgebaut, dadurch besteht zu keiner Zeit Kipp- oder Schleudergefahr.
- + Der Wagen hält selbst auf schlechten Straßen und bei Seitenwind gut seine Spur. Die Traktionskontrolle sorgt dafür, dass die Antriebsräder auch auf rutschiger Fahrbahn kaum durchdrehen.



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: 2,3

- + In Kurven untersteuert der Wagen - ein Verhalten, das auch weniger geübten Fahrern entgegen kommt. Bei plötzlichem Gaswegnehmen in der Kurve zeigt der Wagen keine Tücken.

### Lenkung\*

Note: 2,7

- + Die Lenkung spricht recht gut an und vermittelt dem Fahrer zufriedenstellenden Kontakt zur Fahrbahn. Die Zielgenauigkeit ist ebenfalls recht hoch. Der Kraftaufwand beim Rangieren fällt gering aus.
- Mit einem Wendekreis von über 11,5 m gehört der Partner Tepee nicht zu den wendigsten Minivans.

### Bremse

Note: 1,6

- + Von 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der Peugeot Partner Tepee lediglich 37 m (Mittelwert aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Serienreifen). Die gute Wirkung lässt auch nach mehrmaligen Wiederholungen nicht nach. Das Bremsgefühl ist gut, die Bremskraft lässt sich gut dosieren.

## Sicherheit

Note 2,3

### Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Note: 2,7

- + Das elektronische Stabilitätsprogramm ESP und ein Bremsassistent sind ab der Ausstattungsvariante Tendance serienmäßig verbaut. Bei einer Notbremsung schaltet sich automatisch die Warnblinkanlage ein. Rückstrahler an den vorderen Türen warnen den nachfolgenden Verkehr vor geöffneten Türen.
- Die Handbremse ist mit montierter mittlerer Staubox im Notfall vom Beifahrer schlecht erreichbar. Der Kraftstoff-Einfüllstutzen befindet sich auf der gefährlichen linken, dem Verkehr zugewandten Seite.

### Passive Sicherheit - Insassen

Note: 2,1

- + Ein Crashtest nach EuroNCAP lag bei Testdurchführung noch nicht vor. Da das Fahrzeug mit Frontairbags sowie mit Seiten- und durchgehenden seitlichen Kopfairbags ausgestattet ist, besitzt der

Partner Tepee das Potential für ein gutes Ergebnis beim EuroN-CAP-Crashtest. An den stabilen, griffgerechten Türgriffen lässt sich hohe Zugkraft aufbringen. So kann man nach einem Unfall verklemmte Türen leichter öffnen. Die Kopfstützenhöhe vorne reicht für Personen bis 1,85 m Körpergröße. Der Horizontalabstand zwischen Kopf und Kopfstütze ist vorne und hinten gering, dadurch wird das Risiko eines Schleudertraumas bei einem Unfall verringert.

- Hinten reicht die Höhe der Kopfstützen nur für Personen bis zu einer Größe von 1,70 m. Nur der Fahrerplatz ist mit einem Gurtwarner ausgestattet.

**Kindersicherheit** **Note: 1,7**

- + Die hinteren Außensitze und der Beifahrersitz sind mit Isofix ausgestattet. Der Beifahrerairbag ist via Schlüsselschalter abschaltbar, somit können auch rückwärts gerichtete Kindersitze auf dem Beifahrersitz montiert werden.
- Isofix-Kindersitze mit einem Stützfuß können beim Peugeot Partner Tepee auf den hinteren Außensitzen nicht verwendet werden, da im Fußraum Staufächer mit Kunststoffdeckel vorhanden sind, die keine sichere Abstützung ermöglichen. Die weit hineinragenden Säulen der Schiebetüren erschweren das Anschnallen von Kindersitzen auf den hinteren Außensitzen.

**Fußgängerschutz** **Note: 3,0**

Die Karosserie ist im vorderen Bereich weitgehend glattflächig, das Gefahrenpotenzial bei Unfällen mit Fußgängern moderat.

**Verbrauch/Umwelt** **Note 2,9**

**Verbrauch\*** **Note: 3,8**

Der Durchschnittsverbrauch des Peugeot Partner Tepee 110 HDi beträgt 6,6 l auf 100 km. Außerorts liegt der Verbrauch mit 5,3 l auf mittelmäßigem Niveau.

- + Innerorts zeigt sich der Diesel recht sparsam, gerade mal 6,5 l auf 100 km werden konsumiert.
- Auf der Autobahn machen sich der fehlende sechste Gang und die relativ kurze Getriebeübersetzung bemerkbar: 8,7 l Diesel auf 100 km sind zu viel.

**Abgas** **Note: 2,1**

- + Die Schadstoffanteile im Abgas sind niedrig. Serienmäßig ist ein geschlossenes Rußpartikelfiltersystem verbaut.

**Wirtschaftlichkeit\*** **Note 2,4**

**Betriebskosten** **Note: 3,5**

Da der Kraftstoffverbrauch nur durchschnittlich ist, erhält der Peu-

geot Partner Tepee bei den Betriebskosten ebenfalls nur eine befriedigende Note.

**Werkstatt- und Reifenkosten** **Note: 3,9**

Für eine Beurteilung liegen uns noch keine Daten des Herstellers vor - die Berechnung der Werkstattkosten beruht deshalb auf Erfahrungswerten.

- + Peugeot gewährt eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

**Wertstabilität** **Note: 2,0**

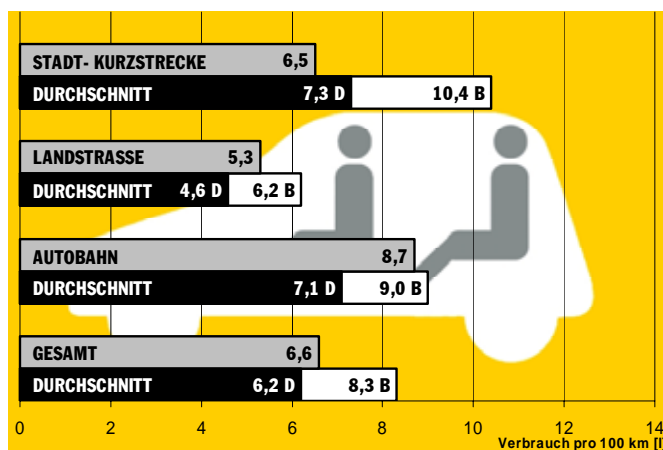
- + Der geräumige Minivan lässt einen guten Restwertverlauf erwarten.

**Kosten für Neuanschaffung** **Note: 3,5**

Mit knapp 21.000 Euro Grundpreis bewegt sich der Anschaffungspreis des Peugeot Partner Tepee HDi FAP 110 in der Ausstattungsvariante Escapade im normalen Bereich. Er ist zwar kein Schnäppchen, doch angesichts der weitestgehend kompletten Ausstattung geht der Preis in Ordnung.

**Fixkosten** **Note: 3,9**

Hohe Steuern für den Dieselmotor und die sehr ungünstige Einstufung in der Haftpflicht lassen die Fixkosten in die Höhe schnellen. Günstig ist lediglich die Einstufung in der Teilkasko, die Vollkasko bewegt sich im durchschnittlichen Bereich.



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

**Die Motorvarianten** **in der preisgünstigsten Modellversion**

Typ	90	HDi 75	110	HDi FAP 90	HDi FAP 110
Aufbau/Türen	KB/4	KB/4	KB/5	KB/5	KB/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1587	4/1560	4/1587	4/1560	4/1560
Leistung [kW(PS)]	66(90)	55(75)	80(109)	66(90)	80(109)
Max.Drehmoment [Nm]bei U/min	132/2500	185/1750	147/4000	215/1750	240/2000
0-100 km/h[s]	16,7	18,3	14,0	15,9	14,3
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	159	152	169	160	173
Verbrauch pro 100 km [l]	9,2S	6,7D	9,2S	6,6D	6,6D
Versicherungsklassen KH/VK/TK	18/14/16	19/14/17	18/14/16	19/14/17	19/17/17
Steuer pro Jahr[Euro]	108	266	108	247	247
Monatliche Gesamt-Kosten[Euro]	463	432	491	439	468
Grundpreis[Euro]	14.500	15.400	16.750	17.950	19.950

- |                 |                        |                   |                      |                  |
|-----------------|------------------------|-------------------|----------------------|------------------|
| Aufbau:         | KB = Kombi             | GE = Geländewagen | Versicherung:        | Kraftstoff:      |
| ST = Stufenheck | KT = Kleintransporter  | PK = Pick-Up      | KH = KFZ-Haftpflicht | N = Normalbenzin |
| SR = Schrägheck | TR = Transporter       |                   | VK = Vollkasko       | S = Superbenzin  |
| CP = Coupe      | GR = Großraumlimousine |                   | TK = Teilkasko       | SP = SuperPlus   |
| CA = Cabriolet  | BU = Bus               |                   |                      | D = Diesel       |
| RO = Roadster   |                        |                   |                      |                  |

## 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	2000 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	215/55R16V
Reifengröße (Testwagen)	<b>215/55R16V</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	<b>11,7 m/11,5 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	173 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	14,3 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3. Gang)	<b>8,0 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	<b>37 m</b>
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	<b>6,6 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>6,5/5,3/8,7 l</b>
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Herstellerangabe/Test	147 g/km/ <b>171 g/km</b>
Innengeräusch 130 km/h	<b>71 dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	4380 mm/1810 mm/1803 mm
Leergewicht/Zuladung	<b>1555 kg/510 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>475 l/965 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/1300 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	60 l
Reichweite	<b>905 km</b>
Allgemeine Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	6 Jahre

ADAC-Testwerte *kursiv*

## Kosten

Monatliche Betriebskosten	<b>127 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten(geschätzt)	<b>54 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>85 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>214 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>480 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	19/17/17
Grundpreis	20.850 Euro

## Ausstattung

### Technik

Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Bremsassistent	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch (mit ASR)	Serie
Parkhilfe, elektronisch (inkl. Außensp. el. anklappbar)	320 Euro°
Regensensor (inkl. Fahrlichtautomatik.)	190 Euro
Reifendruckkontrolle (inkl. 16 Zoll Alufelgen)	580 Euro
Tempomat	230 Euro
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	nicht erhältlich

### Innen

2. Sitzreihe, Einzelsitze	Serie
Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Fahrersitz, höhen-/neigungseinstellbar	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne	Serie
Isofix-Kindersicherungssystem	Serie
Klimaanlage/Klimaautomatik	Serie/300 Euro°
Lenkrad, höhen-/längseinstellbar	Serie
Navigationssystem	nicht erhältlich
Sitze, vorn, beheizbar	240 Euro
Telefonfreisprechanlage (Bluetooth)	240 Euro
Zusatzheizung (Abgaswärme)	240 Euro

### Außen

Heckflügeltüren	50 Euro
Außenspiegel, elektrisch einstellbar/beheizbar	Serie
Heckscheibe separat zu öffnen	Serie
Lackierung Metallic	420 Euro°
Nebelscheinwerfer	Serie
Schiebetür links (und rechts)	Serie

°im Testwagen vorhanden

## Testzeugnis

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

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

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 Juli 2008.