



Peugeot 407 SW HDi FAP 140 Sport

Fünftürige Kombilimousine der Mittelklasse
(103 kW / 140 PS)

Kraftvolle Optik, hohe innere Werte und eine überdurchschnittliche Serienausstattung, kombiniert mit einem hervorragenden Angebot an Sicherheitsmerkmalen, zeichnen den 407 aus. Der 2,0-l-Diesel mit Turbolader und Ruß-Partikelfilter lässt keine Wünsche offen: Er läuft geschmeidig und ruhig, sorgt dabei zusammen mit dem gut abgestimmten Sechsgang-Getriebe für zügigen Vortrieb, bei recht niedrigem Verbrauch. Fazit: ein Lifestyle-Kombi für den Individualisten, der zudem praktisch ist. 28.800 Euro plus 950 Euro fürs Navigationssystem.

Karosserievarianten: Stufenheck **Konkurrenten:** Alfa 159 Sportwagon, Audi A4 Avant, BMW 3er touring, Citroen C5 Kombi, Mercedes C Kombi, Renault Laguna Grandtour, Toyota Avensis Combi, Volvo V 50, VW Passat Variant

- +** fast komplett ausgestattet, viel Platz, hoher Fahrkomfort, kräftiger, kultivierter Motor, sehr gute Straßenlage, hohe passive Sicherheit, niedriger Verbrauch
- kein richtiges Reserverad, Schalter z.T. unübersichtlich, sehr schräge Frontscheibe



ADAC-URTEIL



2,5

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

1,9

Verarbeitung

⊕ Verarbeitung und Finish der attraktiven Karosserie machen einen guten Eindruck. Das Panorama-Glasdach (mit elektrischer Jalousie) reicht bis über die zweite Sitzreihe und sorgt für einen lichtdurchfluteten Innenraum. Der Unterboden ist im vorderen Bereich glattflächig, das reduziert kraftstoff erhöhende Luftwirbel. Im Innenraum gefallen das durch Metallblenden optisch aufgewertete Armaturenbrett und die hochwertigen Kunststoffe. Die Bezüge der Sitze sind sauber vernäht, gegen Aufpreis gibt es Teilleder. 80 kg Last sind auf der Dachreling erlaubt.

⊖ Die Türausschnitte sind zu wenig gegen Verschmutzen geschützt. Bei einer Reifenpanne darf man mit dem beiliegenden Notrad nur mit max. 80 km/h bis zur nächsten Werkstatt fahren.

3,0

Sicht

Gegen Aufpreis sind helle Bi-Xenonscheinwerfer zu haben.

⊕ Der Innenspiegel blendet selbsttätig ab.

⊖ Die Karosserie bietet weder gute Rundumsicht, noch ist sie besonders übersichtlich. Denn die Dachpfosten sind recht breit und die Front entzieht sich dem Sichtbereich des Fahrers. Beim rückwärts Einparken stört das hohe, unübersichtliche Heck. Auch im Innenspiegel sieht der Fahrer nur wenig, das liegt an der kleinen Heckscheibe. Die gegen Aufpreis erhältliche akustische Einparkhilfe ist somit sehr zu empfehlen.

3,0

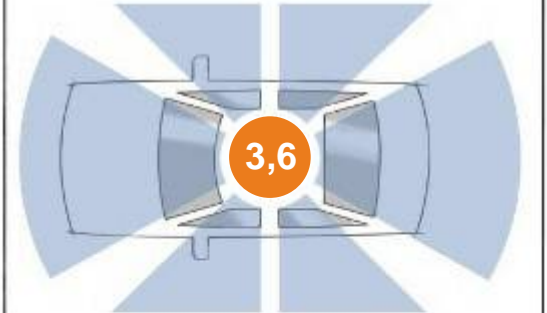
Ein-/Ausstieg

Vorn steigt man passabel ein, muss aber den Kopf dabei einziehen wegen der nach vorn flach abfallenden Dachlinie. Hinten stört beim Zustieg der knappe Abstand zwischen Vordersitzlehne und Rücksitzbank.

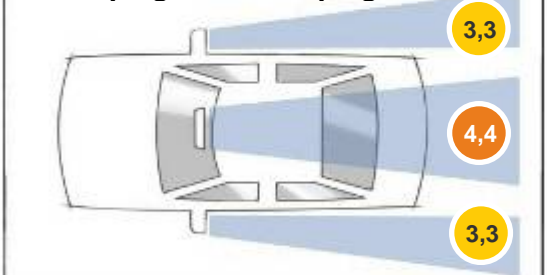
⊕ Mit der Fernbedienung lassen sich nicht nur die Türen ver- und entriegeln, sondern auch die Fenster schließen (die drei Tasten sind allerdings leicht zu verwechseln). Die Türen haben eine Einstiegsbeleuchtung. Nach dem Aussteigen bleiben die Scheinwerfer noch ein kurze Zeit eingeschaltet und beleuchten den Weg.

⊖ Die Türaufhalter sind recht schwach.

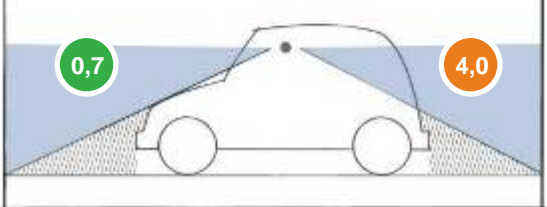
Rundumsicht



Innenspiegel, Außenspiegel



Vorderes und hinteres Nahfeld



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.



Aufgrund der breiten Dachsäulen ist die Übersichtlichkeit im 407 SW erheblich eingeschränkt.

2,4 Kofferraum-Volumen*

⊕ Unter der Abdeckung lassen sich 405 l Gepäck verstauen. Wenn das nicht reicht, kann die Rückbank vorgeklappt werden. Dann stehen 750 l, gemessen bis zur Fensterunterkante, zur Verfügung.



Mit 405 l ist der Kofferraum von klassenüblicher Größe, bietet jedoch nicht mehr Platz als die viertürige Stufenheckversion.

1,6 Kofferraum-Zugänglichkeit

⊕ Die Kofferraumklappe lässt sich leicht und weit öffnen, selbst 1,90 m große Personen können darunter aufrecht stehen. Mit dem nach unten hängenden Zugband können auch kleine Menschen die Klappe wieder schließen. Die Ladefläche ist niedrig, so lässt sich auch schweres Gepäck einfach hinein heben. Die Heckscheibe ist separat zu öffnen. Das kann praktisch sein, wenn man kleine Dinge verstauen möchte oder um zu verhindern, dass ein im Kofferraum verweilender Hund beim Öffnen entwischt.

⊖ Das rechte Teil der Rücksitzlehne lässt sich nicht flach nach unten klappen, weil die Gurtschlösser im Weg stehen.

2,8 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzbank ist asymmetrisch geteilt. Um sie vorklappen zu können, müssen entweder die Vordersitze vorgeschoben (sodass man vorn kaum mehr sitzen kann) oder die hinteren Sitzflächen ausgebaut werden, was etwas Geschick erfordert. Eine weitere Möglichkeit ist, die Kopfstützen abzunehmen. Am Boden des Kofferraums befindet sich ein Netz, unter dem kleines Gepäck rutschfest deponiert werden kann. Ablagen gibt es aber nicht. Ein praktisches Detail: Die Beifahrerlehne lässt sich vorklappen, dann können im Innenraum lange Gegenstände verstaut werden.

⊖ Bei unvorsichtigem Zurückklappen der Rücksitzlehnen können die Gurtbänder eingeklemmt und beschädigt werden.

2,4 INNENRAUM

1,9 Bedienung

⊕ Die Ergonomie der wichtigsten Bedienelemente ist gut, Lenksäulenhebel und Lenkrad (längs- und höheneinstellbar) liegen gut zur Hand. Das Fahrlicht schaltet sich bei Dunkelheit ein, die Wischer je nach Regenintensität. Alle Fensterheber haben Antippmöglichkeit. Die serienmäßige Audioanlage und der Tempomat lassen sich auch von einem funktionellen Satelliten am Lenkrad aus einstellen. Ein Bordcomputer informiert u.a. über Momentan- und Durchschnittsverbrauch. Es gibt eine Außentemperaturanzeige. Vorn und hinten befinden sich Leseleuchten. Es besteht kein Mangel an Ablagen; das Handschuhfach ist gekühlt.



Die mit Schaltern überfrachtete Mittelkonsole und die z.T. schlecht ablesbaren Instrumente schmälern etwas den sonst guten Eindruck.

– Die Mittelkonsole ist mit sehr vielen Schaltern überfrachtet. Dadurch gerät insbesondere das Nachregulieren der Heizung sowie das Einschalten der heizbaren Heckscheibe und der Umluftschaltung zum Suchspiel. Die Instrumente sind besonders bei eingeschaltetem Fahrlicht schlecht abzulesen, weil die grauen Ziffern dann orange leuchten und sich wenig vom hellen Ziffernblatt abheben. Bei Betätigung der Kupplung tritt man nicht nur auf den Gummi, sondern auch auf den darüber befindlichen, nach unten verlaufenden stählernen Pedalhebel. Die Fensterheber funktionieren nur mit Zündung.

2,3 Raumangebot vorne*

+ Die Kopffreiheit und besonders die Innenbreite sind groß, der Fahrersitz lässt sich für Personen bis ca. 1,90 m Größe zurückschieben.

3,7 Raumangebot hinten*

Über 1,80 m große Mitfahrer auf den Rücksitzsitzen haben Kniekontakt zur davor befindlichen Lehne (Vordersitze für 1,80 m große Personen eingestellt). Für zwei Mitfahrer reicht die Innenbreite, zu dritt wird's aber eng.

2,4 KOMFORT

2,1 Federung

+ Die Feder-/Dämpfer-Abstimmung ist ausgewogen, tendiert in Richtung straff. Fahrbahnunebenheiten werden gut geschluckt, dabei liegt der Wagen sehr ruhig auf der Straße; auch sind die Seitenneigung der Karosserie in Kurven und die Wankbewegungen selbst bei voller Beladung nicht zu stark.

2,5 Sitze

+ Die Vordersitze sind recht straff gepolstert, aber dennoch bequem, sie lassen sich in der Höhe einstellen. So findet der Fahrer eine entspannte Sitzposition. Auch hinten bieten die beiden Außensitzplätze guten Federungskomfort, haben zudem eine hohe Lehne, die eine angenehme Schräge aufweist. Nur größere Mitfahrer wünschen sich mehr Unterstützung für die Oberschenkel.

– Die in der Fahrerlehne untergebrachte Einwege-Lordosenstütze sitzt zu weit unten.

2,4 Innengeräusch

+ Der Geräuschpegel ist niedrig, der Motor hält sich akustisch zurück. Meist sind auch die Wingeräusche niedrig, werden nur bei sehr hohem Autobahntempo laut.

2,8 Klimatisierung

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

Auf den vorderen Sitzplätzen ist die Heizung recht kräftig, hinten etwas schwächer.

- + Die Klimaautomatik arbeitet fein und situationsangepasst. Die Temperatur lässt sich links und rechts unabhängig einstellen.
- Fahrer und Beifahrer sind stark der Sonnenbestrahlung ausgesetzt, weil sie nah an der großen und schrägen Frontscheibe sitzen. Eine Feinregulierung der Luftmenge oben/unten gibt es nicht. Die Seitenfenster im Kofferraumbereich lassen sich nicht ausstellen.

2,0 MOTOR/ANTRIEB

2,4 Fahrleistungen*

- + Der Motor reagiert fein auf Gaspedalbewegungen. Er ist kräftig genug, um für sehr gute Fahrleistungen zu sorgen, auch bei verhältnismäßig niedrigen Drehzahlen.

1,3 Laufkultur

- + Für einen Diesel läuft der Motor erstaunlich kultiviert, frei von irgendwelchen Dröhnneigungen.

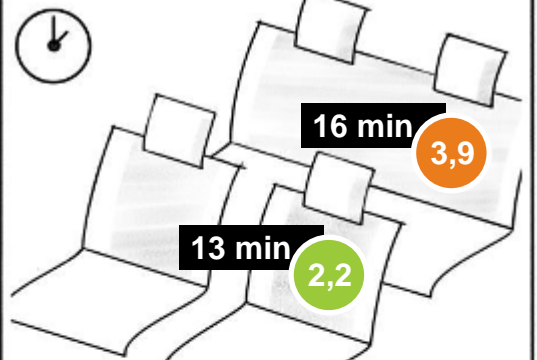
1,8 Schaltung

- + Die sechs Vorwärtsgänge lassen sich sehr leicht und präzise schalten, auch nach dem Kaltstart bei tiefen Außentemperaturen. Das Einlegen des Rückwärtsganges gestaltet sich problemlos, d.h. ohne Geräusche.

2,0 Getriebeabstufung

- + Das Sechsgang-Getriebe ist gut abgestuft. Die Übergänge passen, stets steht die geeignete Übersetzung zur Verfügung, um einerseits optimal beschleunigen oder andererseits geruhsam cruisen zu können. Selbst bei hohem Autobahntempo sind die Drehzahlen moderat.

Heizungsansprechen



Maximale Heizleistung



Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C.

2,0

FAHREIGENSCHAFTEN

1,3

Fahrstabilität

+ Die Richtungsstabilität ist selbst bei sehr hohem Tempo gut, der Fahrer hat ein sehr sicheres Fahrgefühl. Um kritische Situationen besser meistern zu können, z.B. wenn bei hohem Autobahntempo plötzlich ausgewichen werden muss, ist das elektronische Stabilitätssystem ESP installiert. Die elektronisch gesteuerte Traktionskontrolle ASR soll für sicheres Weiterkommen sorgen, auch wenn die Straße weniger griffig ist, hat aber gelegentlich ihre liebe Mühe, den starken Vortrieb der Antriebsräder zu bändigen. Eine Reifendruck-Kontrolle ist serienmäßig.

1,8

Kurvenverhalten

+ Der Wagen untersteuert in Kurven - ein Verhalten, das weniger geübten Fahrern entgegen kommt. Die elektronische Stabilitätskontrolle bremst in zu schnellen Kurven gezielt die Räder ab und reduziert die Motordrehzahl.

2,5

Lenkung*

+ Die Lenkung spricht gut an und ist zielgenau, sie vermittelt guten Kontakt zur Fahrbahn. Die Leichtgängigkeit macht den Wagen handlich.

- Beim Wenden auf kleinem Raum muss viel am Lenkrad gekurbelt werden, weil der Wendekreis groß ist.

2,7

Bremse

+ Die Bremse spricht schnell an und lässt sich fein dosieren. Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h sind nur 38,5 m bis zum Stillstand erforderlich (Mittel aus 10 Messungen, halbe Zuladung, Serienreifen).

2,3

SICHERHEIT

2,6

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

+ Das Fahrzeug ist mit folgenden Einrichtungen ausgestattet, um die aktive Fahrsicherheit zu erhöhen: elektronisches Stabilitätssystem ESP und Bremsassistent. Bei einer Notbremsung schaltet sich automatisch die Warnblinkanlage ein, die LED-Bremsleuchten leuchten schnell und stark. Rückleuchten warnen in geöffneten Türen.

2,1 Passive Sicherheit - Insassen

Die Kopfstützhöhe auf den Vordersitzen reicht für ca. 1,75 m große Personen, der vertikale Abstand ist nicht gerade klein.

- ⊕ Beim EuroNCAP-Crash: Beim Peugeot 407 arbeiten die stabile Fahrgastzelle, die zweistufigen Airbags für Fahrer und Beifahrer mit den Sicherheitsgurten samt Straffern und Kraftbegrenzern sehr gut zusammen. Hinzu kommt ein spezieller Knieairbag für den Fahrer, der das Verletzungsrisiko von Knie und Oberschenkel deutlich reduziert. Die Verformungen der Karosserie im Bereich der A-Säule und des Fußraums sind erfreulich gering. Es werden 15 von max. 16 Punkten erreicht. Beim Seitencrash können der aus dem Sitz schießende Seitenairbag und der von vorn bis hinten durchgehende Vorhang-Airbag die Insassen gut schützen. Bei diesem Versuch werden aber die Kräfte eher untypisch an die Wirbelsäule des Dummys weitergeleitet, so dass sich die Belastungswerte der Brust reduzieren. 16 von max. 18 Punkten werden erreicht. Das bedeutet alle fünf Sterne für die Insassensicherheit. An den sehr stabilen, griffgerechten Türgriffen lässt sich sehr hohe Zugkraft aufbringen. So kann man nach einem Unfall verklemmte Türen öffnen.
- ⊖ Auf den Rücksitzplätzen sollten die Kopfstützen höher sein, die gilt besonders für den mittleren Platz. Auch fehlen für diese Sitzplätze Warnleuchten für nicht angelegte Sicherheitsgurte.

1,9 Kindersicherheit

- ⊕ Auf den äußeren Rücksitzplätzen lassen sich Kindersitz-Systeme unkompliziert und stabil unterbringen - auch mittels Isofix-System. Der rechte Front-Airbag kann mit dem Zündschlüssel deaktiviert werden. Dann dürfen auf dem Beifahrersitz rückwärts gerichtete Kindersitze befestigt werden. Die Fensterheber haben einen zuverlässig funktionierenden Einklemmschutz. Die EuroNCAP-Tests wurden mit den vom Fahrzeughersteller empfohlenen Kindersitzen für ein eineinhalb- und ein dreijähriges Kind durchgeführt (jeweils „Römer Duo plus Isofix“). Beide Kinder sind beim Frontal- und Seitencrash gut geschützt. Die Hinweise zum Airbag-Deaktivierungsschalter (Piktogramm) sind am Fahrzeug unzureichend befestigt. Insgesamt wurden gute 39 von max. 49 Punkten erreicht.
- ⊖ Hinten dürfen nur auf den beiden äußeren Plätzen Kindersitze befestigt werden.

3,1 Fußgängerschutz

Simulierter Fußgängerunfall (EuroNCAP): Hier punktet der Peugeot besonders im Bereich von Motorhaube und Stoßfänger. Hier können beim Aufprall eines Kindes die Verletzungen brauchbar reduziert werden. Der Schutz erwachsener Personen lässt dagegen zu wünschen übrig. Nur 15 von max. 36 Punkten werden erreicht, d.h. zwei von vier Sternen.

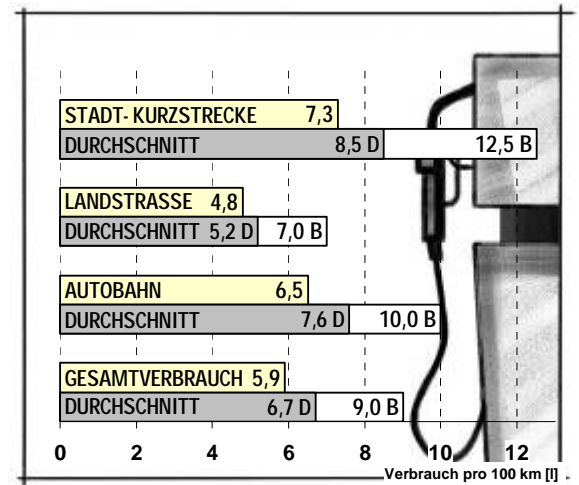
2,2 UMWELT/ECOTEST

2,5 Verbrauch/CO2*

⊕ Im Mittel beträgt der Verbrauch 5,9 l Diesel pro 100 km. Das sind im einzelnen: innerorts 7,5 l, außerorts 4,7 l und auf der Autobahn 5,7 l Diesel.

1,8 Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas sind sehr gering. Der gesundheitsgefährdende Ruß, den ein Dieselmotor produziert, wird von einem Filter besonders effektiv zurückgehalten (Peugeot-System mit Additiv).



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

2,9 WIRTSCHAFTLICHKEIT

1,7 Betriebskosten*

⊕ Die Formel zum Sparen: Günstiger Kraftstoffverbrauch, kombiniert mit dem nicht ganz so teuren Dieselmotor, ergibt niedrige Betriebskosten.

3,9 Werkstatt- / Reifenkosten*

Alle 30.000 km oder alle zwei Jahre ist eine Wartung fällig, die zum einheitlichen Komplettpreis in der Peugeot-Vertragswerkstatt durchgeführt werden kann. Der Dieselmotor besitzt einen Zahnriemen, der allerdings erst nach 240.000 km gewechselt werden muss.

⊕ Die zeitgemäß langen Inspektionsabstände verringern die Anzahl der Werkstattaufenthalte und damit die Kosten. Auch eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung wird gewährt.

⊖ Die relativ hohen Werkstattstundenpreise sowie höhere Kosten für Verschleißreparaturen sorgen für die mäßige Benotung.

3,1 Wertstabilität*

Die moderne Dieselmotor-Technologie mit Rußpartikelfilter verhilft dem nicht gerade wertstabilen 407 noch zu einem akzeptablen Restwertverlauf.

3,1 Kosten für Anschaffung*

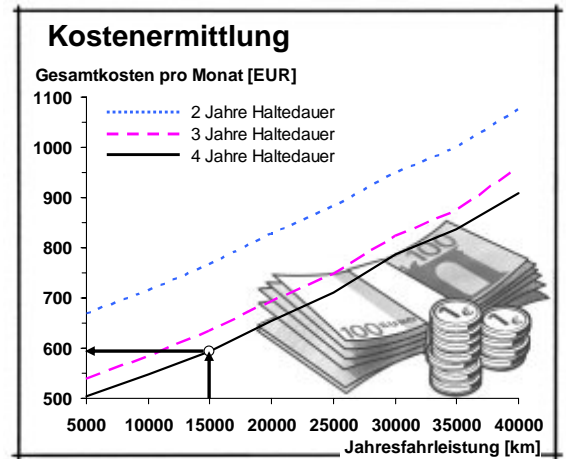
Zwar kein Schnäppchen, aber noch auf akzeptablem Niveau: die Kosten für die Neuanschaffung. Immerhin ist der Kombi gut ausgestattet.

3,7 Fixkosten*

Den niedrigeren Betriebskosten stehen beim Diesel höhere fixe Ausgaben für die Steuer gegenüber. Auch bei den Typklasseneinstufungen in der Versicherung leistet sich der Kombi keinen Ausrutscher und bleibt deshalb noch auf akzeptablem Niveau.

2,6 Monatliche Gesamtkosten*

+ Die niedrigen Verbräuche und die durchschnittlichen Ergebnisse der weiteren Posten führen zu insgesamt noch günstigen Kosten.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Autokosten (Beispiel: 593 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren)

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	407 SW 125	407 SW 140	407 SW 165	407 SW HDi FAP 110	407 SW HDi FAP 135	407 SW HDi FAP 140	407 SW HDi FAP 170 Bi- Turbo	407 SW V6 HDi FAP 205 Bi-Turbo
Aufbau/Türen	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1749	4/1997	4/2230	4/1560	4/1997	4/1997	4/2179	6/2720
Leistung [kW(PS)]	92(125)	103(140)	120(163)	80(109)	100(136)	103(140)	125(170)	150(204)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	170/3750	200/4000	220/4150	240/1750	320/2000	320/2000	370/1500	440/1900
0-100 km/h[s]	10,7	9,5	9,3	12,1	11,2	10,1	9,0	8,8
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	199	209	218	189	201	203	221	226
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	8,3	8,6	9,5	6,0	7,4	5,9	6,5	7,9
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/19/20	15/21/20	15/21/20	18/20/21	18/20/21	18/20/21	18/20/21	18/25/23
Steuer pro Jahr [Euro]	121	135	155	247	308	308	339	432
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.
Preis [Euro]	23450	26950	31600	25200	28400	26750	30350	34850

Aufbau

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

KT = Kleintransporter
TR = Transporter
GR = Großraumlimousine
BU = Bus
GE = Geländewagen

Versicherung

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

Kraftstoff

N = Normalbenzin
S = Superbenzin
SP = SuperPlus
D = Diesel
FG = Flüssiggas

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1997 ccm
Leistung	103 kW (140 PS)
bei	4000 U/min
Maximales Drehmoment	320 Nm
bei	2000 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	215/55R17W
Reifengröße (Testwagen)	205/60R16H
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	12,45 m
Höchstgeschwindigkeit	203 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,1 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	6,4 s
Bremsweg aus 100 km/h	38,4 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	5,9 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	7,3/ 4,8/ 6,5 l
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	150g/km/ 155g/km
Innengeräusch 130km/h	69dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4765/1811/1470 mm
Leergewicht/Zuladung	1640 kg/555 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	405 l/750 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/1600 kg
Dachlast	80 kg
Tankinhalt	66 l
Reichweite	1115 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte fett

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	103 Euro
Monatliche Werkstattkosten	69 Euro
Monatliche Fixkosten	97 Euro
Monatlicher Wertverlust	324 Euro
Monatliche Gesamtkosten	593 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/20/21
Grundpreis	28.800 Euro

NOTENSKALA

 Sehr gut	0,6 – 1,5	 Ausreichend	3,6 – 4,5
 Gut	1,6 – 2,5	 Mangelhaft	4,6 – 5,5
 Befriedigend	2,6 – 3,5		

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2009 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 01.01.2009 vergleichbar.



Peugeot 407 SW HDi FAP 140 Sport

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abstandsregelung, elektronisch	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Bremsassistent	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Parkhilfe, elektronisch (vorne/hinten)	500 Euro°
Reifendruckkontrolle	Serie
Runflat-Reifen	nicht erhältlich
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	870 Euro

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Fensterheber, elektrisch hinten	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne	Serie
Innenspiegel, aut. abblendend (inkl. Navigationssystem)	950 Euro°
Isofix-Kindersicherungssystem	Serie
Klimaautomatik	Serie
Kopfstützen hinten	Serie
Navigationssystem	950 Euro°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie
Sitzbezüge, Leder (Stoff/Leder)	820 Euro°
Sitze, vorn, beheizbar	260 Euro
Skisack/Durchladelupe	Serie

AUSSEN

Außenspiegel, automatisch abblendend	nicht erhältlich
Lackierung Metallic	520 Euro°
Panorama-Glasdach	Serie
Scheinwerfer-Reinigungsanlage (nur mit Xenon)	nicht erhältlich

im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹

2,2

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,5	Fahreigenschaften	2,0
Verarbeitung	1,9	Fahrstabilität	1,3
Sicht	3,0	Kurvenverhalten	1,8
Ein-/Ausstieg	3,0	Lenkung*	2,5
Kofferraum-Volumen*	2,4	Bremse	2,7
Kofferraum-Zugänglichkeit	1,6	Sicherheit	2,3
Kofferraum-Variabilität	2,8	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,6
Innenraum	2,4	Passive Sicherheit - Insassen	2,1
Bedienung	1,9	Kindersicherheit	1,9
Raumangebot vorne*	2,3	Fußgängerschutz	3,1
Raumangebot hinten*	3,7	Umwelt/EcoTest	2,2
Innenraum-Variabilität	4,0	Verbrauch/CO2*	2,5
Komfort	2,4	Schadstoffe	1,8
Federung	2,1		
Sitze	2,5	WIRTSCHAFTLICHKEIT	2,9
Innengeräusch	2,4	Betriebskosten*	1,7
Klimatisierung	2,8	Werkstatt- / Reifenkosten*	3,9
Motor/Antrieb	2,0	Wertstabilität*	3,1
Fahrleistungen*	2,4	Kosten für Anschaffung*	3,1
Laufkultur	1,3	Fixkosten*	3,7
Schaltung	1,8	Monatliche Gesamtkosten*	2,6
Getriebeabstufung	2,0		

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte klassenbezogen

ADAC autotest