



Peugeot 308 HDi FAP 140 Sport Plus

Fünftürige Schräghecklimousine der unteren Mittelklasse (103 kW / 140 PS)

Der Peugeot 308 bietet durch seine verhältnismäßig hohe und breite Karosserie viel Platz und eine gute Übersicht. Das Dieselaggregat zeigt sich bereits bei niedrigen Drehzahlen äußerst durchzugsstark, der Verbrauch fällt mit 5,4 l auf 100 km recht gering aus. Ein Automatikgetriebe ist leider nur mit dem 135 PS-Diesel lieferbar, der noch nicht die Abgasnorm Euro5 erfüllt. Beim EuroNCAP-Crashtest erzielt das Fahrzeug sehr gute Ergebnisse, auch die Fahrstabilität kann überzeugen. Einzig das nicht optimal abgestimmte Fahrwerk und die gefühllose Lenkung trüben die Fahreindrücke. Die Sport Plus-Ausstattung ist weitgehend komplett, zusätzlich sind Ausstattungsdetails zur Steigerung der Sicherheit erhältlich. In der Aufpreisliste finden sich neben einem Reifendruckkontrollsystem auch Xenonscheinwerfer mit Kurvenlicht. Allerdings ist der AFIL-Spurverlassenswarner bei diesem Motor nicht erhältlich.

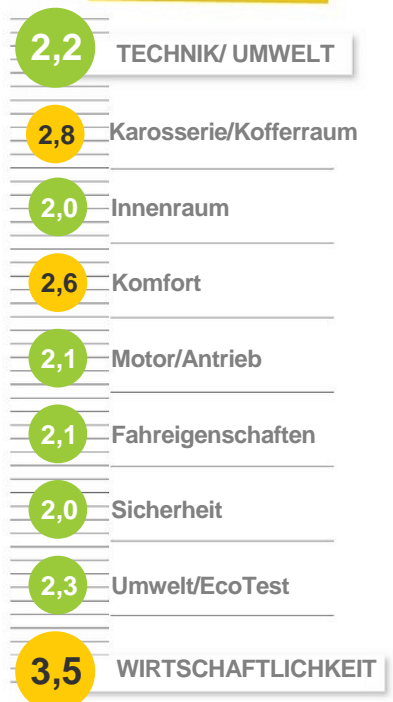
Karosserievarianten: Kombi, Dreitürer, Cabrio **Konkurrenten:** Citroen C4, Ford Focus, Opel Astra, Renault Mégane, Seat Leon, Toyota Auris, VW Golf

+ serienmäßiges Panorama-Glasedach, einfache Bedienung, gutes Raumangebot vorne, guter Sitzkomfort, durchzugsstarker Motor, sichere Fahreigenschaften

- sehr schräge Frontscheibe, gefühllose Lenkung, teuer in der Anschaffung



ADAC-URTEIL



2,8

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,5

Verarbeitung

- ⊕ Die Verarbeitung der Karosserie macht einen weitgehend guten Eindruck, Spaltabstände an Türen und Klappen sind gering und gleichmäßig, die Türen schließen bei geringem Kraftaufwand. Im Innenraum gefallen die haptisch angenehmen Kunststoffe und die saubere Verarbeitung. Farblich abgesetzte Blenden und Chromrähmchen sollen Sportlichkeit signalisieren. Polster sind sauber gearbeitet. Der Unterboden ist weitgehend glattflächig, das reduziert störende Luftwirbel und den Verbrauch. Auf dem Dach sind bis zu 80 kg Gepäck erlaubt. Die maximale Zuladung beträgt 450 kg.
- ⊖ Als Reserverad ist nur ein schmales Notrad vorhanden, mit dem man höchstens 80 km/h bis zur nächsten Werkstatt fahren darf. Um das Rad zu erreichen, muss der Kofferraum ausgeräumt werden. Das Wechseln der Scheinwerferlampen auf der linken Fahrzeugseite ist schwierig.

3,1

Sicht

- ⊕ Der Fahrer sitzt durch die verhältnismäßig hohe Karosserie leicht erhöht und hat 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. Eine akustische Einparkhilfe für hinten ist serienmäßig vorhanden, für vorne ist sie gegen Aufpreis erhältlich (im Testwagen vorhanden). Xenonscheinwerfer mit integriertem Kurvenlicht sind gegen Aufpreis erhältlich (nicht im Testwagen vorhanden). Der Innenspiegel blendet bei störendem Scheinwerferlicht automatisch ab.
- ⊖ Beim Blick nach schräg hinten stört die breite C-Säule. Das ist besonders bei Abbiegen hinderlich und kann dazu führen, dass leicht ein Radfahrer oder gar ein anderes Auto übersehen wird. Die Wischerblätter heben bei hohem Tempo etwas ab, zudem bleibt im linken Bereich ein breiter Streifen ungewischt.

Rundumsicht



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten und Kopfstützen. Bei den Innen- und Außenspiegeln werden deren Sichtfelder aus dem Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem Fahrzeug erkennt.



Die sehr breiten C-Säulen schränken die Sicht erheblich ein.

3,1 Ein-/Ausstieg

- + Insgesamt steigt man recht bequem ein und aus. Zwar stört vorn die flache Frontscheibe und dass die Sitze ziemlich weit nach innen gerückt sind, aber der 308 ist insgesamt recht hoch und hat so entsprechend große Türausschnitte. Hinzu kommt die angenehme Höhe der Sitze. Hinten steigt man noch bequemer ein, die Türausschnitte sind riesig. Mit der Fernbedienung lassen sich nicht nur die Türen ent- und verriegeln, sondern auch die Fenster schließen.
- An den seitlich vorstehenden Türschwelleren verschmutzt man sich beim Ein- und Aussteigen leicht die Kleidung.

2,6 Kofferraum-Volumen*

Die Kofferraumgröße ist mit 335 l durchschnittlich. Wenn die Rücksitzbank vorgeklappt ist, stehen 680 l Stauraum zur Verfügung (gemessen bis zur Fenster-Unterkante).

2,5 Kofferraum-Zugänglichkeit

- + Die Kofferraumklappe lässt sich sehr leicht öffnen und auch wieder verschließen, ohne dass man sich die Hände verschmutzt. Sie lässt sich auch weit genug öffnen, gibt dann eine sehr große Öffnung frei.
- Bei vorgeklappten Rücksitzen steigt der Boden nach vorne hin ungünstig an. Die Beleuchtung ist spärlich.



Mit 340 l Volumen ist der Kofferraum des 308 geringfügig kleiner als beim Vorgänger 307 (345 l).

2,6 Kofferraum-Variabilität

- + Die klappbare Rücksitzbank ist asymmetrisch geteilt. Kleine Gepäckstücke können in einem Netz untergebracht werden.
- Um den Rücksitz vorklappen zu können, müssen die Vordersitze vorgestellt werden. Eine Durchladeluke ist nicht vorhanden.

2,0

INNENRAUM

1,9

Bedienung

- +** Der Peugeot 308 lässt sich insgesamt recht einfach bedienen. Das in Höhe und Weite einstellbare Lenkrad sowie die Pedale und der Schalthebel sind ergonomisch angeordnet. Der Blinker besitzt eine Antippsfunktion und blinkt dann dreimal. Ein Licht- und Regensensor ist serienmäßig an Bord. Der Tempomat ist einfach bedienbar und besitzt auch eine Anzeige der eingestellten Geschwindigkeit. Der Bordcomputer informiert den Fahrer über den Durchschnittsverbrauch und die Restreichweite. Das Heizungsbedienteil ist in akzeptabler Höhe angeordnet und lässt sich nach kurzer Eingewöhnungszeit einfach steuern. Das Radio kann einfach bedient werden, auch über einen Bediensatelliten am Lenkrad. Nur die weit weg von den Bedienelementen angebrachte Anzeige stört etwas. Die Lautsprecher vermitteln einen klaren Klang. Das aufpreispflichtige Navigationssystem ist recht einfach zu bedienen. Die elektrischen Fensterheber besitzen eine Auf- und Abwärtsautomatik und funktionieren auch bei ausgeschalteter Zündung noch solange, bis eine Türe geöffnet und wieder geschlossen wurde. Die Instrumente lassen sich zufriedenstellend ablesen, die weißen Tachoscheiben sorgen tagsüber für schlechten Kontrast, nachts ist die Ablesbarkeit ebenfalls nur befriedigend, da nicht die Ziffern, sondern der Hintergrund hell beleuchtet ist. Bei eingeschalteter Zündung verhindert der Eco-Modus, dass die Batterie leer wird und schaltet hierfür einige Verbraucher aus. Das ist allerdings nervig, wenn zum Beispiel die Fensterheber betätigt werden, den dann muss man bereits nach kurzer Zeit den Motor starten, damit diese funktionieren. Bei nicht richtig geschlossenen Türen oder Heckklappe wird der Fahrer informiert, nur bei nicht richtig geschlossener Motorhaube erfolgt keine Warnung. Vorne und hinten gibt es helle Leseleuchten. Das Handschuhfach ist groß und beleuchtet.
- Der im Blinkerhebel integrierte Lichtschalter und die ebenfalls im Blinkerhebel untergebrachten Schalter für die Nebelleuchten sind nicht optimal bedienbar. Durch die grobrastige Sitzlehnenverstellung kann die Lehnenneigung nicht optimal eingestellt werden.



Bis auf wenige Details ist die Bedienung des 308 frei von Kritik.

1,7

Raumangebot vorne*

- +** 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 Größe von ca. 1,90 m zurückschieben.

2,8

Raumangebot hinten*

Hinten reicht die Kniefreiheit für zwei ca. 1,75 m große Mitfahrer (Vordersitze ganz zurückgeschoben), die Kopffreiheit ist sehr groß. Trotz der ebenfalls großen Innenbreite sitzt man zu dritt eng.

2,6 KOMFORT

2,8 Federung

Das Fahrwerk ist eher straff als weich abgestimmt. Es schluckt gröbere Unebenheiten und lange Bodenwellen gut, dabei sind die Aufbaubewegungen der Karosserie gering. Auf der Autobahn ist jedoch häufig leichtes Stoßen zu spüren und auf ruppiger Fahrbahn poltern die Achsen. Auch Einzelhindernisse dringen deutlich bis zu den Insassen durch. Bei voller Beladung ändert sich die Federung kaum.

2,0 Sitze

⊕ Die beiden höhenverstellbaren Vordersitze sind straff und doch ausreichend bequem gefedert; sie bieten in Kurven festen Halt. Die Sitzposition ist entspannt und der Fahrer kann seine Beine gut abstützen. Auch große Personen können sich den Sitz angenehm tief stellen. Nur die Lehnen sollten etwas mehr Unterstützung im Lordosenbereich bieten. Die Rücksitzbank ist ebenfalls straff gepolstert und bietet genügend Oberschenkelauflege. Die Lehne ist hoch und hat eine angenehme Neigung.

⊖ Größeren Mitfahrern drückt auf den Rücksitzen die Kopfstütze am Hals.

2,3 Innengeräusch

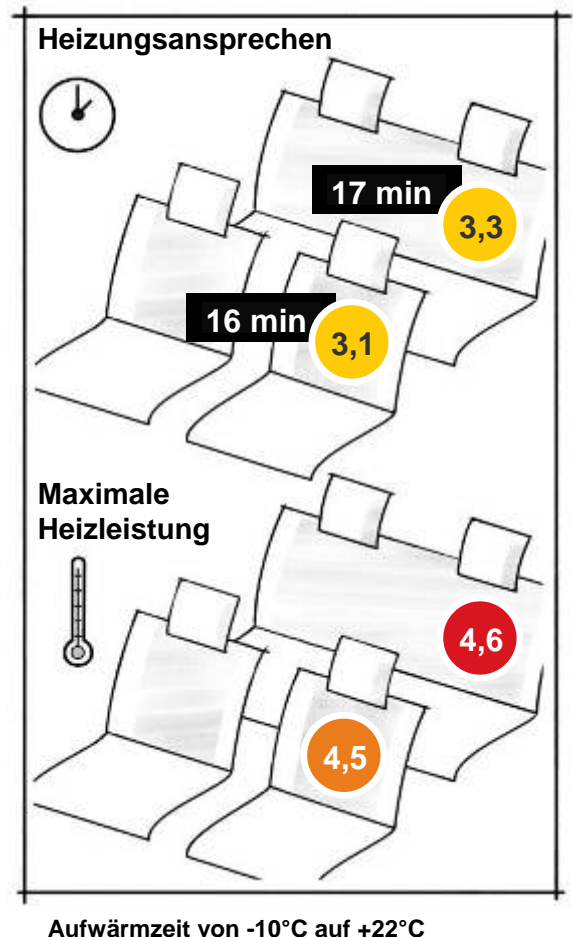
⊕ Der Geräuschpegel im Innenraum ist niedrig. Der Motor läuft stets sehr ruhig, bei höherem Tempo dominieren die Windgeräusche.

3,1 Klimatisierung

(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer) Während das Heizungsansprechen vorne und hinten noch akzeptabel ist, kann die maximale Heizleistung nur wenig überzeugen.

⊕ Die Zweizonen-Klimaautomatik kühlt den Innenraum in kurzer Zeit ab. Ein Pollenfilter und ein Aktivkohlefilter gegen unangenehme Gerüche von außen sind serienmäßig an Bord.

⊖ Vorne sitzt man sehr nah an der riesigen, schrägen Frontscheibe und ist daher starker Sonneneinstrahlung ausgesetzt.



2,1 MOTOR/ANTRIEB

1,7 Fahrleistungen*

⊕ Der 140 PS starke Dieselmotor sorgt für flotte Fahrleistungen. Dank der 320 Nm Drehmoment werden sehr gute Elastizitätswerte erreicht.

2,0 Laufkultur

⊕ Der Dieselmotor läuft sehr kultiviert, störende Brummfrequenzen oder Vibrationen im Innenraum sind kaum vorhanden.

2,6 Schaltung

⊕ Die sechs Vorwärtsgänge lassen sich leicht einlegen, nur bei sehr schnellen Schaltmanövern können die Gänge etwas haken. Die Schaltwege sind akzeptabel.

⊖ Der Rückwärtsgang lässt sich nur bei vollständig stehendem Fahrzeug einfach einlegen. Rollt das Fahrzeug noch leicht vorwärts, kracht es im Getriebe.

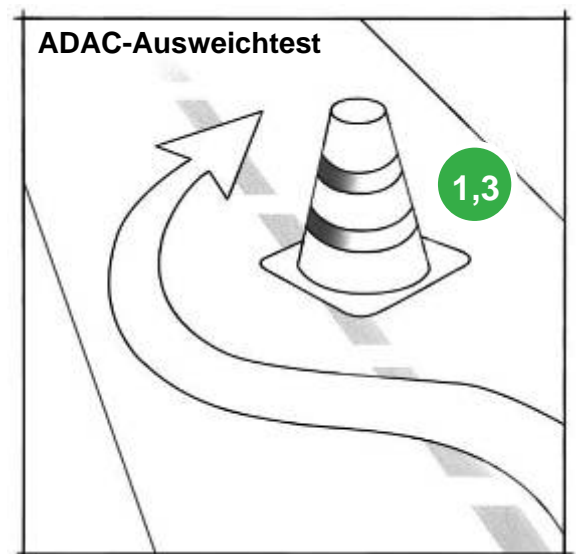
2,0 Getriebeabstufung

⊕ Das Sechsgang-Getriebe ist gut abgestuft. Die Ganganschlüsse passen gut zum drehmomentstarken Motor. Der sechste Gang ist lang genug ausgelegt, um auch bei Autobahntempo die Drehzahlen niedrig zu halten.

2,1 FAHREIGENSCHAFTEN

1,7 Fahrstabilität

⊕ Der Wagen hält sehr stabil den Kurs, nicht zuletzt wegen der stark rückstellenden Lenkung. Die elektronisch gesteuerte Traktionskontrolle sorgt für besseres Weiterkommen, wenn die Straße weniger griffig ist. Beim ADAC Ausweichtest lenkt das Fahrzeug spontan ein und lässt sich sicher durch den Parcours fahren. Nur bei zu starkem Einlenken untersteuert das Fahrzeug deutlich, bleibt aber immer lenkbar. Das serienmäßige ESP greift früh und effizient ein.



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.

1,8 Kurvenverhalten

⊕ Der Wagen untersteuert in Kurven - ein Verhalten, das weniger geübten Fahrern entgegen kommt. Auch hier hilft die elektronische Stabilitätskontrolle, in kritischen Situationen die Spur zu halten. Lastwechselreaktionen sind kaum vorhanden. Bei voll beladenem Fahrzeug ändert sich das Eigenlenkverhalten kaum.

3,3 Lenkung*

Beim Rangieren ist der Kraftaufwand am Lenkrad durchschnittlich, der Wendekreis ist aber mit 12 m zu groß. Die Lenkung spricht auch bei hoher Geschwindigkeit schnell genug an und ist ausreichend zielgenau. Das Lenkgefühl ist nicht besonders gut, da sich die Lenkung synthetisch anfühlt.

2,0 Bremse

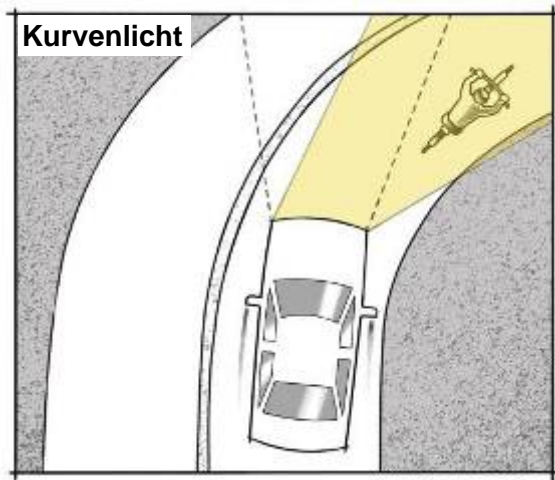
⊕ Die Bremse spricht besonders schnell an und lässt sich ausgezeichnet dosieren, selbst wenn das Tempo hoch ist. Der Bremsweg ist mit 37 m kurz (Mittelwert aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Serienreifen).

2,0 SICHERHEIT

2,5 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Das elektronische Stabilitätssystem ESP und ein Bremsassistent sind serienmäßig an Bord. Bei einer Notbremsung schaltet sich automatisch die Warnblinkanlage ein. Gegen Aufpreis ist ein direkt messendes Reifendruckkontrollsystem erhältlich, welches durch Sensoren in jedem Rad permanent den Reifenluftdruck überwacht. Xenonscheinwerfer mit dynamischem Kurvenlicht sind ebenfalls optional erhältlich.

⊖ Der Spurhalteassistent AFIL ist für diese Motorvariante nicht erhältlich. Es sind weder Rückstrahler noch Rückleuchten vorhanden, die bei geöffneten Türen warnen. Der Motor lässt sich auch ohne gedrücktes Kupplungspedal starten. Durch die fehlende StartsicHERUNG ist versehentliches Starten des Motors mit eingelegtem Gang möglich.



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

1,7

Passive Sicherheit - Insassen

- +** Der Peugeot 308 bietet eine ausgeglichene Sicherheitsleistung. Mit Front-, Seiten und Vorhangairbags sowie einem Knieairbag für den Fahrer und Gurtstrammer inkl. Kraftbegrenzer vorne (hinten nur Kraftbegrenzer) ist die Sicherheitsausstattung gut. Es gibt Gurtwarner auf allen Sitzplätzen, für die Rücksitze ist die Warnung aber zu leise. Die Fahrgastzelle bleibt beim Frontcrash stabil und die Knie vom Fahrer werden durch den Knieairbag gut geschützt. Da auch der Beifahrer durch das Gurtsystem gut zurück gehalten wird, entsteht kein Knie-Aufprallrisiko am Armaturenbrett. Es werden 14 von 16 Punkten erreicht. Beim Seitencrash und Pfahlaufprall wird die Maximalpunktzahl erreicht. Die vorderen Kopfstützen reichen in der Höhe für Personen bis 1,90 m Körpergröße. Der Abstand zum Kopf ist gering genug, damit diese bei einem Heckaufprall optimal wirken. Hinten können die Kopfstützen nur für Personen bis 1,60 m ausgezogen werden, der Abstand zum Kopf ist aber gering. An den stabilen, griffgerechten Türgriffen lässt sich hohe Zugkraft aufbringen. So kann man nach einem Unfall verklemmte Türen leichter öffnen.
- Das Warndreieck und das Verbandmaterial haben keine feste Halterung.

1,6

Kindersicherheit

- +** Auf der Rücksitzbank lassen sich bis zu drei Kinder-Rückhaltesysteme befestigen, allerdings ist der Gurt auf dem mittleren Sitzplatz für manche Babyschalen zu kurz. Der Mittelsitz ist zudem ungünstig ausgeformt, wodurch Kindersitze nur mit Mühe lagestabil befestigt werden können. Auf den beiden Außenplätzen ist auch eine Befestigung mit Isofix möglich. Der Beifahrer-Airbag kann mit dem Zündschlüssel deaktiviert werden. Dann dürfen auch Babyschalen verwendet werden. Die Fensterheber haben einen zuverlässig funktionierenden Einklemmschutz. Bei der Kindersicherheit schneidet das Fahrzeug laut Euro-NCAP mit 39 von 49 Punkten gut ab. Die Tests wurden mit vom Fahrzeughersteller empfohlenen Kindersitzen für 1 1/2- und 3-jährige Kinder durchgeführt: "Britax Römer Baby Safe" und "Britax Römer Duo Plus Isofix" (mit drittem Verankerungspunkt top tether). Das Schutzpotenzial für Kinder ist insgesamt gut. Der Fahrer wird über den Status der Beifahrerairbag-Deaktivierung nicht eindeutig informiert. Die Isofix-Verankerungen im Fahrzeug sind nicht gut gekennzeichnet.

2,9

Fußgängerschutz

Der Stoßfänger ist gut entschärft und auch die Vorderkante der Motorhaube ist nicht aggressiv. Problemzonen gibt es aber noch an den hinteren und seitlichen Bereichen der Motorhaube. Es werden 19 von max. 36 Punkten und somit knapp 3 Sterne erreicht.

2,3 UMWELT/ECOTEST

2,9 Verbrauch/CO₂*

Der Verbrauch des Peugeot 308 Hdi FAP 140 liegt mit einem Schnitt von 5,4 l/100km auf akzeptablem Niveau. Mit einem gemessenen CO₂-Ausstoß von 142 g/km erreicht das Fahrzeug beim ADAC-EcoTest im Kapitel CO₂ 31 Punkte. Nur in der Stadt ist der Verbrauch mit 6,9 l/100km leicht erhöht.

⊕ Außerorts und auf der Autobahn zeigt sich das Fahrzeug mit einem Verbrauch von 4,2 l/100km bzw. 5,9 l/100km sparsam.

1,6 Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas sind dank Rußpartikelfilter gering. Beim ADAC-EcoTest werden dadurch in diesem Kapitel 44 von 50 Punkten erreicht. Insgesamt erhält der Peugeot mit 75 Punkten vier von fünf möglichen Sternen.

3,5 WIRTSCHAFTLICHKEIT

1,6 Betriebskosten*

⊕ Die Betriebskosten fallen dank günstigem Verbrauch an Dieselmotorkraftstoff gering aus.

4,9 Werkstatt- / Reifenkosten*

Alle 30.000 km oder 24 Monate ist eine Wartung fällig. Der 2,0 Liter-Diesel besitzt einen Zahnriemen, der spätestens nach 240.000 km oder nach 10 Jahren gewechselt werden muss. Der Rußpartikelfilter wird bei 120.000 km gewartet (Austausch Additiv) und nach 180.000 km ausgetauscht.

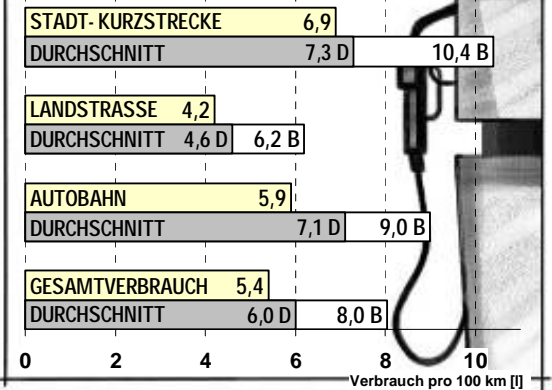
⊕ Erfreulich hohes Wechselintervall des Zahnriemens. Peugeot gewährt eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

⊖ Erhöhte Kosten für Verschleißreparaturen und der sehr teure Reifenersatz verhindern eine bessere Benotung.

3,1 Wertstabilität*

Die moderne Dieselmotortechnologie mit Rußpartikelfilter verhilft dem nicht gerade wertstabilen 308 noch zu einem akzeptablen Restwertverlauf.

Verbrauch



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

4,3 Kosten für Anschaffung*

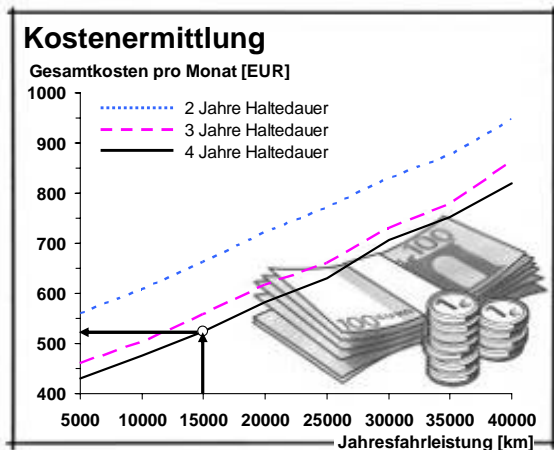
Der Grundpreis von 25.000 Euro scheint auf den ersten Blick sehr hoch. Doch die Ausstattungsvariante Sport Plus ist sehr gut ausgestattet. Klimaautomatik, Panorama-Glasdach, und große 17-Zoll-Leichtmetallfelgen sind serienmäßig, was den hohen Preis zumindest einigermaßen rechtfertigt.

3,4 Fixkosten*

Die Steuern für den Dieselmotor sind recht hoch. Während die Einstufung in der Vollkaskoversicherung günstig ausfällt, sorgen die HaftpflichtEinstufung und vor allem die schlechte Teilkaskoeinstufung für ein nur befriedigendes Ergebnis bei den Fixkosten.

3,6 Monatliche Gesamtkosten*

Die absoluten monatlichen Kosten bewegen sich auf noch erträglichem Niveau.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 524 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 90	HDi FAP 110	HDi FAP 140
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1397	4/1598	4/1598	4/1598	4/1598	4/1560	4/1560	4/1997
Leistung [kW(PS)]	70(95)	88(120)	103(140)	110(150)	128(175)	66(90)	80(109)	103(140)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	136/4000	160/4250	240/1400	240/1400	240/1600	215/1750	240/1750	320/2000
0-100 km/h[s]	12,7	10,8	10,2	8,8	8,3	13,0	11,3	10,1
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	182	195	202	213	225	180	190	205
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	6,9 S	7,2 S	8,4 S	7,6 S	8,1 S	5,0 D	5,3 D	5,4 D
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/13/17	15/14/17	15/16/21	15/16/21	16/19/22	17/15/20	16/16/20	16/17/20
Steuer pro Jahr [Euro]	98	110	168	122	152	162	170	228
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	444	483	588	541	625	428	456	504
Preis [Euro]	16600	19450	24550	22250	26650	18800	21400	23800

Aufbau

ST = Stufenheck
 SR = Schrägheck
 CP = Coupe
 C = 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
 FG = Flüssiggas
 G = Erdgas

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)	225/45R17
Reifengröße (Testwagen)	225/45R17W
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,9/12,05 m
Höchstgeschwindigkeit	205 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,1 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	5,9 s
Bremsweg aus 100 km/h	36,8 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	5,4 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	6,9/ 4,2/ 5,9 l
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	144g/km/ 142g/km
Innengeräusch 130km/h	69dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4276/1815/1498 mm
Leergewicht/Zuladung	1470 kg/451 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	340 l/670 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	745 kg/1700 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	60 l
Reichweite	1110 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte fett

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	93 Euro
Monatliche Werkstattkosten	64 Euro
Monatliche Fixkosten	80 Euro
Monatlicher Wertverlust	287 Euro
Monatliche Gesamtkosten	524 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	16/17/20
Grundpreis	25.000 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. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.07.2009 gültigen Steuergesetzgebung.



AUSSTATTUNG

TECHNIK

Antriebsschlupf-Regelung	Serie
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Bremsassistent	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht (Xenon-Paket)	1.360 Euro
Parkhilfe, elektronisch(hinten)	Serie
Reifendruckkontrolle (oder Xenon-Paket)	210 Euro
Spurassistent (für diese Motorisierung)	nicht erhältlich
Tempomat	Serie
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht(Xenon-Paket)	1.360 Euro

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/200 Euro
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Fahrersitz, höhen-/neigungseinstellbar	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Isfix-Kindersicherungssystem	Serie
Klimaautomatik	Serie
Lenkrad, höhen-/längseinstellbar	Serie
Navigationssystem	950 Euro°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie
Sitze, vorn, beheizbar	210 Euro°
Skisack/Durchladeluke	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung (zzgl. Montage, ab)	290 Euro°
Außenspiegel, beheizbar	Serie
Außenspiegel, elektrisch einstellbar	Serie
Lackierung Metallic	480 Euro
Panorama-Glasedach	Serie

° im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹

2,2

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

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte Klassenbezogen