



Peugeot 206+ HDi éco 70

Fünftüriger Kleinwagen mit Schrägheck
(50 kW / 68 PS)

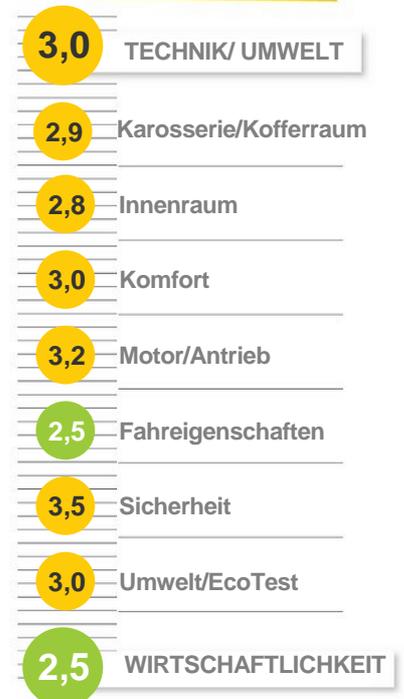
Nach über 10 Jahren Bauzeit erhält der Peugeot 206 nochmals ein Facelift und wird in Ergänzung zum 207 als günstige Einstiegsvariante angeboten. Dank des großzügigen Platzangebotes vorne und dem akzeptablen Kofferraum eignet sich das Fahrzeug gut für die Stadt, dort fällt der Verbrauch gering aus. Im Schnitt benötigt der 206+ mit Dieselmotor 4,8 l/100km. Ein Rußpartikelfilter fehlt, was nicht mehr zeitgemäß ist. Das dringend erforderliche ESP ist wenigstens gegen Aufpreis lieferbar, dann aber gekoppelt an die ebenfalls optional erhältliche Klimaanlage. So wird aus dem anfangs günstigen Einstiegspreis von 12.450 Euro schnell eine teure Angelegenheit. 14.000 Euro müssen für den 206+ mit der nötigsten Ausstattung berappt werden.

Karosserievarianten: Dreitürer **Konkurrenten:** Dacia Sandero, Mazda 2, Opel Corsa, Renault Clio, Seat Ibiza, Skoda Fabia, VW Polo

- +** gutes Raumangebot vorne, sichere Fahreigenschaften (nur mit ESP), gute Wirtschaftlichkeit
- hinten wenig Platz, indirekte Lenkung, ESP nur gegen Aufpreis, kein Rußpartikelfilter lieferbar



ADAC-URTEIL



2,9

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

3,0

Verarbeitung

Die Verarbeitung der Karosserie zeigt sich trotz des Alters ihrer Konstruktion noch auf akzeptablem Niveau. Der Innenraum zeigt sich nüchtern, aber solide. Die Kunststoffe fühlen sich nach dem Facelift des Fahrzeugs hochwertiger an. Kleinere Schlampereien sind nur beim Finish zu bemängeln. Die Kanten der Kunststoffelemente sind nicht sauber entgratet und die Kofferraummatte liegt lose im Kofferraum und wirft Falten.

⊕ Der Motorraum ist fast vollständig nach unten abgeschottet, sodass kaum Straßenschmutz eindringen kann. Es ist ein vollwertiges Reserverad in Fahrbereifung vorhanden (Aufpreis), welches unter dem Fahrzeug hängt. Auf dem Dach sind 80 kg Gepäck erlaubt. Die maximale Zuladung beträgt noch gute 440 kg. Kräftige, durchgehende Seitenleisten schützen die Karosseriefanken vor Beschädigung durch dagegenschlagende Autotüren.

⊖ Die Türschweller sind kratzempfindlich, nach außen wenig abgedichtet und verschmutzen schnell. Der Tankdeckel muss umständlich mit dem Zündschlüssel geöffnet werden. Das Wechseln der Scheinwerferlampen ist schwierig.

3,0

Sicht

Die Fahrzeugenden lassen sich zufriedenstellend abschätzen, auch der Überblick auf den umliegenden Verkehr ist akzeptabel. Bei der ADAC-Rundumsichtmessung schneidet das Fahrzeug ebenfalls befriedigend ab. Keine der Säulen ist übertrieben breit oder sichtbehindernd. Die hinteren Kopfstützen lassen sich bei Nichtbenutzung versenken, wodurch der Blick nach hinten nur wenig eingeschränkt wird. Eine Einparkhilfe ist nicht lieferbar. Die Halogenscheinwerfer leuchten die Fahrbahn nur zufriedenstellend aus.

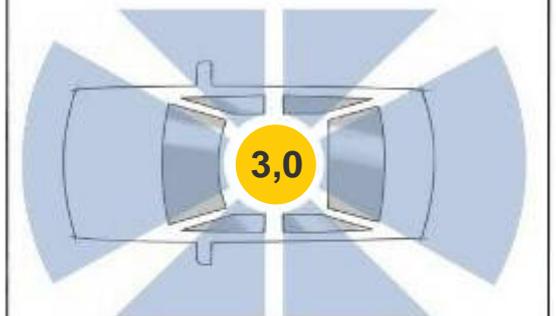
⊕ Die Außenspiegel sind gegen Aufpreis beheizbar und elektrisch einstellbar (Elektrik-Paket, im Testwagen vorhanden).

2,9

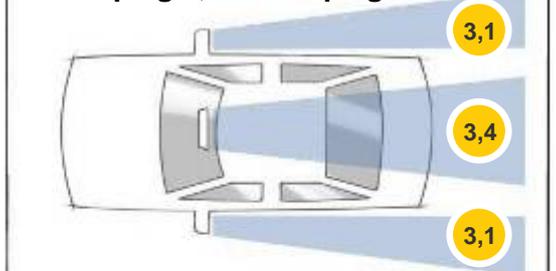
Ein-/Ausstieg

⊕ Der geringe Abstand zwischen Sitz und Schweller und das niedrige Schwellerniveau sorgt für bequemes Ein- und Aussteigen vorne. Nur die schräg verlaufenden A-Säulen sorgen dafür, dass man den Kopf leicht einziehen muss. Auch hinten ist der Zustieg passabel. Die Türöffnungen sind zwar recht schmal, dank der weit öffnenden Türen und der geraden Bauform der Türausschnitte stört das aber nur wenig. Die Türen lassen sich über eine Fernbedienung ver- und entriegeln (Serie). Die Türaufhalter sind kräftig ausgelegt und haben keine Probleme, die leichten Türen auch an Steigungen offen zu halten.

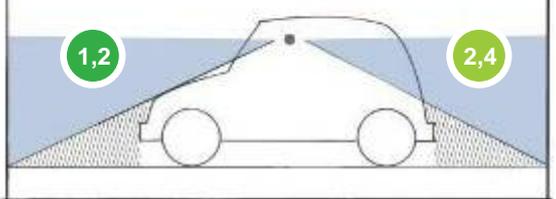
Rundumsicht



Innenspiegel, Außenspiegel



Vorderes und hinteres Nahfeld



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.

- Nur für den Beifahrer gibt es einen Haltegriff am Dach. Bei Betätigung der äußeren Türgriffe zwick man sich leicht die Finger ein.

2,8 Kofferraum-Volumen*

Das Kofferraumvolumen ist mit 255 l durchschnittlich. Wird die Rückbank umgeklappt, erhöht sich das Volumen auf 570 l (gemessen bis unter die Fensterkante).



Der Kofferraum ist zwar um 10 l Volumen größer geworden, aber mit 255 l Gesamtvolumen trotzdem nur von durchschnittlicher Größe.

2,5 Kofferraum-Zugänglichkeit

+ Die Heckklappe lässt sich leicht anheben. Zum Schließen ist zwar ein Griff vorhanden, dieser ist aber ergonomisch ungünstig geformt und dadurch schlecht nutzbar. Durch die große Ladeöffnung und die geringe Tiefe kann der Kofferraum gut genutzt werden. Die Heckklappe schwingt weit auf, sodass sich auch große Personen nicht den Kopf anschlagen.

- Die innere Bordwand ist recht hoch, wodurch das Gepäck weit angehoben werden muss.

3,8 Kofferraum-Variabilität

+ Die klappbare Rücksitzbank ist asymmetrisch geteilt.

– Um die Rücksitzbank vorklappen zu können, müssen die Kopfstützen abgezogen werden; dafür gibt es aber keine Halterungen. Die Rückseite der Rücksitzlehnen ist mit glattem Blech verkleidet. Wenn sie vorgeklappt sind, steigt der Boden leicht an, das Gepäck findet keinen Halt. Beim Zurückklappen der Rücksitzlehnen können die Gurtbänder eingeklemmt und beschädigt werden. Die Schlösser müssen umständlich zwischen Lehne und Sitz eingefädelt werden.

3,2 Bedienung

Die Schalter des Peugeot 206+ sind zwar nicht alle perfekt angeordnet, durch ihre geringe Anzahl lässt sich das Fahrzeug aber praktisch ohne Eingewöhnungszeit einfach bedienen. Das Lenkrad ist nur in einem kleinen Bereich in der Neigung einstellbar. Während der Schalthebel günstig angeordnet ist, stören bei der Pedalbetätigung der geringe Platz im Fußraum und der große Sprung zwischen Gas- und Bremspedal. Das Zündschloss ist ungünstig angeordnet, wodurch man speziell bei Dunkelheit Probleme hat, den Schlüssel einzuführen. Zudem nervt ein penetranter Ton, wenn der Schlüssel eingesteckt ist und man eine Türe öffnet. Die Scheibenwischer besitzen zwei Wischgeschwindigkeiten und eine nicht einstellbare Intervallstufe. Gegen Aufpreis ist ein Licht- und Regensensor erhältlich (im Testwagen nicht vorhanden). Der Lichtschalter und der Schalter für die Nebelleuchten sind ungünstig im Blinkerhebel integriert. Das Heizungsbedienteil ist zu weit unten angeordnet, der Fahrer muss zum Einstellen der Funktionen den Blick weit von der Fahrbahn abwenden.



Die Regler für Heizung und Lüftung sind wie bei vielen Fahrzeugen zu tief und außerhalb des Sichtbereichs angebracht.

Das aufpreispflichtige MP3-Radio kann aufgrund der kleinen Tasten nur befriedigend bedient werden, es gibt aber einen gut erreichbaren Bediensatelliten am Lenkrad. Der Lautsprecherklang vermittelt wenig Hörgenuss. Die Vordersitzeinsteller sind nicht optimal, die Lehnenneigung kann nur grob eingestellt werden und die Höheneinstellung erfordert einen gewissen Kraftaufwand. Die Instrumente sind klar gezeichnet. Tagsüber können die Ziffern bei eingeschaltetem Fahrlicht nur schlecht abgelesen werden, da der Kontrast aufgrund der roten Beleuchtung und der weißen Tachoscheiben schlecht ist. Gegen Aufpreis ist ein Bordcomputer lieferbar, welcher unter anderem über den Durchschnittsverbrauch und die Restreichweite informiert. Das Handschuhfach ist groß, aber unbeleuchtet. Ablagen sind genügend vorhanden (auch hinten), es fehlen aber Halter für große Wasserflaschen. Nur bei geöffneten Türen erfolgt eine Warnung (nicht bei geöffneter Motorhaube oder Heckklappe).

– Die Fensterheberschalter sind sehr umständlich zwischen den Vordersitzen untergebracht. Nur die Fahrerseite besitzt eine Abwärtsautomatik. Hinten sind keine elektrischen Fensterheber lieferbar, der Kraftaufwand zum Kurbeln ist aber recht gering. Der Umluftschalter ist ausreichend übersichtlich angeordnet. Die im Moment eingestellte Funktion ist aber bei Nacht nicht erkennbar. Eine zeitabhängige Abschaltung ist nicht vorhanden. Vorn muss man sich zum Schließen voll geöffneter Türen weit hinauslehnen, weil die Griffe dann zu weit weg sind.

1,9 Raumangebot vorne*

+ Der Fahrersitz lässt sich für Personen bis zu einer Größe von 1,90 m einstellen. Breite und Höhe des Innenraums vermitteln ein großzügiges Raumgefühl.

3,6 Raumangebot hinten*

– Sind die Vordersitze für 1,85 m große Personen eingestellt, ist auf den rückwärtigen Sitzen nur noch für Personen bis ca. 1,75 m Größe ausreichend Kniefreiheit vorhanden. Der seitliche Kopfabstand zum Dach ist gering. Für drei Personen ist kaum ausreichend Platz vorhanden, deshalb eignet sich der mittlere Sitzplatz nur als Notsitz.

3,0 KOMFORT

2,8 Federung

+ Das Fahrwerk federt lange und kurze Bodenwellen gut ab. Bei beladenem Fahrzeug ändert sich die Federung nur wenig. Der Peugeot 206+ liegt ruhig auf der Straße, die Seitenneigung in Kurven ist recht gering.

– Bei groben Einzelhindernissen poltert die Hinterachse deutlich.

2,6 Sitze

- + Der Fahrersitz ist höheneinstellbar, allerdings ändert sich beim Einstellen der Höhe auch die Neigung des Sitzes. Die weich gepolsterten Vordersitze sind körpergerecht gestaltet, die Lehnen bieten aber im unteren Bereich etwas zu wenig Halt. Der Seitenhalt ist recht gut. Der linke Fuß kann fest abgestützt werden. Insgesamt ist der Sitzkomfort auf den Vordersitzen recht gut, Fahrer unterschiedlicher Größe finden schnell eine angenehme Sitzposition. Die hinteren Sitzlehnen sind nur wenig ausgeformt und bieten dadurch kaum Halt. Dank der angenehmen Neigung der Sitzflächen werden die Oberschenkel aber gut unterstützt, wodurch eine zufriedenstellende Sitzposition eingenommen werden kann.
- Der Beifahrersitz muss ohne Höheneinstellung auskommen. Lordosenstützen sind nicht erhältlich.

3,5 Innengeräusch

Der Geräuschpegel im Innenraum ist gemessen nicht besonders niedrig, bewegt sich subjektiv aber in erträglichem Rahmen. Weder die Motorgeräusche noch die Windgeräusche wirken störend.

3,4 Klimatisierung

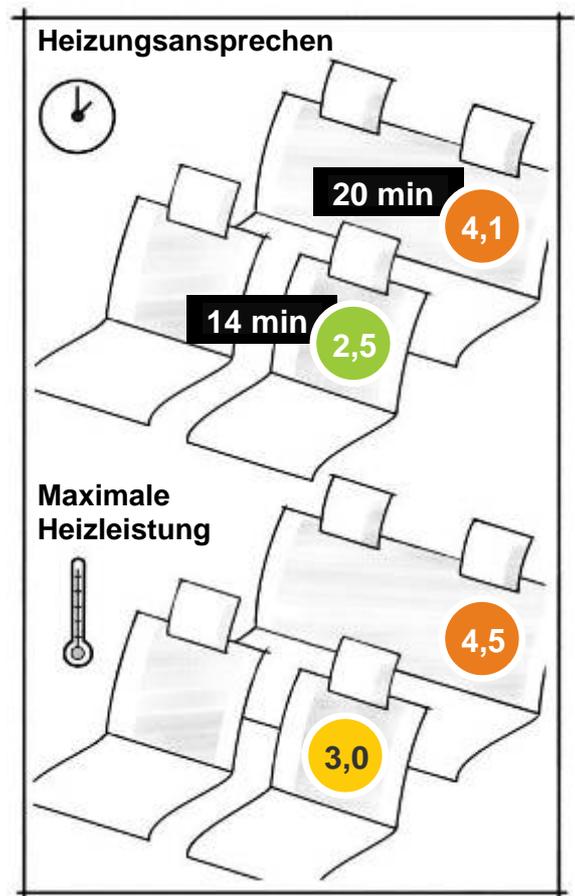
(Heizungstest bei $-10\text{ }^{\circ}\text{C}$ in der ADAC-Klimakammer). Vorne spricht die Heizung recht schnell an und sorgt für eine akzeptable maximale Heizleistung. Eine manuelle Klimaanlage ist ebenso wie auch eine Klimaautomatik gegen Aufpreis erhältlich. Die im Testwagen verbaute manuelle Klimaanlage kühlt den Innenraum auch bei hohen Außentemperaturen schnell ab. Die Temperatur und Luftverteilung lässt sich aber nur schlecht regeln.

- Hinten können weder das Heizungsansprechen noch die maximale Heizleistung überzeugen. Es dauert lange bis angenehme Temperaturen erreicht werden.

3,2 MOTOR/ANTRIEB

3,8 Fahrleistungen*

Der kleine Dieselmotor sorgt für noch akzeptable Fahrleistungen. Er hat genügend Drehmoment, um das Fahrzeug auch aus niedrigen Drehzahlen heraus zu beschleunigen. Bei hohen Drehzahlen (z.B. bei Überholvorgängen) wirkt er Motor aber schlapp und angestrengt.



Aufwärmzeit von $-10\text{ }^{\circ}\text{C}$ auf $+22\text{ }^{\circ}\text{C}$

3,0 Laufkultur

Der Motor läuft nicht ganz vibrationsfrei. Speziell im Stand sind im Innenraum leichte Vibrationen spürbar. Bei niedrigen Drehzahlen sind leichte Brummfrequenzen vorhanden.

3,2 Schaltung

Die Gänge sind zufriedenstellend geführt, allerdings fallen die Schaltwege recht lang aus. Bei schnellem Einlegen des Rückwärtsgangs kracht es im Getriebe.

2,3 Getriebeabstufung

⊕ Die Abstufungen des Fünfgang-Getriebes passen gut zur Leistungscharakteristik des Motors. Die Drehzahlen im höchsten Gang liegen auch bei Autobahngeschwindigkeit noch auf akzeptablem Niveau.

2,5 FAHREIGENSCHAFTEN

2,1 Fahrstabilität

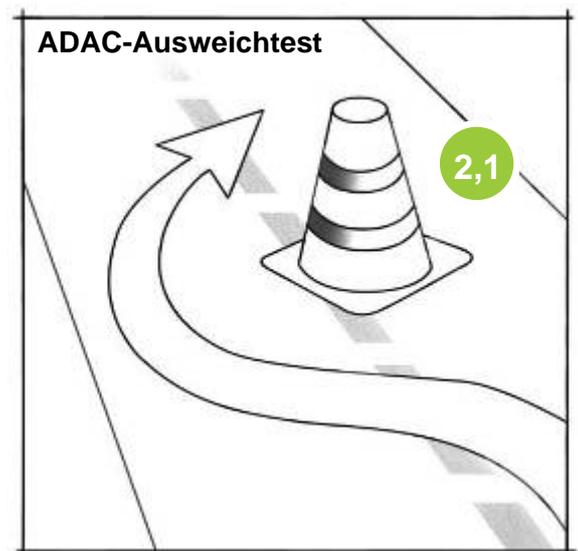
⊕ Der Wagen hält gut seine Spur, selbst bei Längsrillen und Seitenwind. Auch schnelle Ausweichmanöver meistert der Peugeot problemlos. Im Grenzbereich unterstützt das gegen Aufpreis lieferbare ESP den Fahrer. Beim ADAC-Ausweichtest verhält sich der 206+ untückisch. Das Heck drängt zwar leicht nach, wird aber durch ESP-Eingriffe rechtzeitig stabilisiert. Dadurch besteht weder Schleuder- noch Kippgefahr.

2,3 Kurvenverhalten

⊕ In Kurven untersteuert der Wagen - ein Verhalten, das auch weniger geübten Fahrern entgegen kommt. Bei plötzlichem Gaswegnehmen in der Kurve sind leichte Lastwechselreaktionen vorhanden. Das aufpreispflichtige ESP greift aber stabilisierend ein und verhindert Schleudern.

3,2 Lenkung*

Die Lenkung vermittelt zufriedenstellenden Fahrbahnkontakt. Bei Kurvenfahrt stellt die sehr indirekt ausgelegte Lenkung aber stark zurück. Der Kraftaufwand beim Rangieren könnte trotz Servolenkung gering sein. Bei schnellen Lenkmanövern verhärtet die Lenkung um die Mittellage. Der Wendekreis geht mit knapp über 10,5 m in Ordnung.



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.

2,7 Bremse

Der Bremsweg aus 100 km/h bis zum Stillstand beträgt akzeptable 39 m (Mittelwert aus 10 Messungen, halbe Zuladung, Serienbereifung). Dank des Bremsassistenten spricht die Bremse bei einer Gefahrenbremsung schnell an, die Dosierbarkeit ist zufriedenstellend.

3,5 SICHERHEIT

3,6 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Das elektronische Stabilitätsprogramm ist nur gegen Aufpreis lieferbar.

- + Ein Bremsassistent ist dagegen serienmäßig an Bord. Bei einer Notbremsung schaltet sich automatisch die Warnblinkanlage ein.
- Es sind weder Rückstrahler noch Rückleuchten vorhanden, die bei geöffneten Türen warnen.

3,8 Passive Sicherheit - Insassen

Das Fahrzeug ist serienmäßig mit Front- und Seitenairbags ausgestattet. Kopfairbags sind dagegen nicht lieferbar. Die vorderen Kopfstützen reichen in der Höhe für Personen bis 1,75 m, der Abstand zum Kopf ist gering genug um bei einem Heckaufprall die Gefahr eines Schleudertraumas zu verringern.

- Die hinteren Kopfstützen reichen in der Höhe nur für sehr kleine Personen bis 1,55 m. Der Abstand zum Kopf ist recht hoch. Nur der Fahrersitz ist mit einem Anschnallerinnerer ausgestattet. An den Klapp-Außengriffen lässt sich wenig Zugkraft aufbringen, um Türen zu öffnen, wenn sie nach einem Unfall verklemmt sind.

3,2 Kindersicherheit

Die äußeren Rücksitze sind serienmäßig mit Isofix-Befestigungen ausgestattet, allerdings lassen sich Kindersitze aufgrund der ungünstigen Anordnung der Isofix-Punkte nur mühevoll montieren. Aufgrund des schmalen Mittelsitzes können drei Kindersitze nicht nebeneinander montiert werden. Aufgrund der losen Gurtschlösser und der langen Gurtpeitschen können Kindersitze auf den Außensitzen kaum lagestabil befestigt werden. Der Mittelsitz eignet sich nicht zum Befestigen von Kindersitzen, da die Sitzkontur ungünstig ist.

- + Der Beifahrerairbag ist über einen Schlüsselschalter deaktivierbar, dadurch dürfen auch auf dem Beifahrersitz rückwärts gerichtete Kindersitze montiert werden. Auf dem Beifahrersitz können Kindersitze einfach und lagestabil befestigt werden.
- Die Gurtschlösser auf den hinteren Sitzplätzen sind nicht verwechslungssicher.

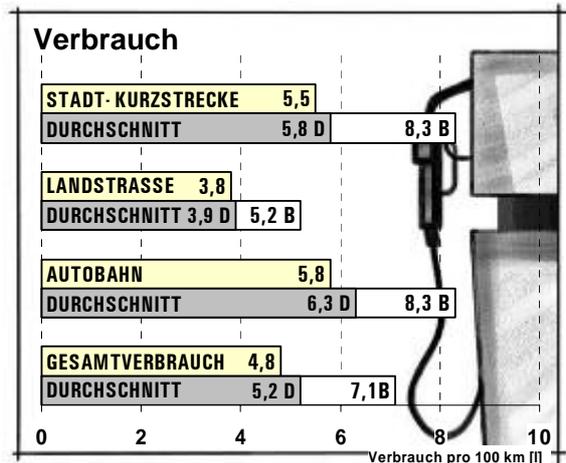
3,0 Fußgängerschutz

Ein EuroNCAP-Ergebnis liegt nicht vor. Die Karosserie ist im vorderen Bereich weitgehend glattflächig, daher sollte das Gefahrenpotenzial bei Unfällen mit Fußgängern moderat sein.

3,0 UMWELT/ECOTEST

3,2 Verbrauch/CO₂*

Der Verbrauch des Peugeot 206+ mit dem 68 PS-Dieselmotor hält sich mit durchschnittlich 4,8 l/100 km in Grenzen. Mit einem gemessenen CO₂-Ausstoß von 127 g/km erhält das Fahrzeug 28 Punkte im Kapitel CO₂ des ADAC-EcoTest. Der Stadtverbrauch ist mit 5,5 l/100 km gering, außerorts verbraucht der kleine Franzose nur 3,8 l/100 km. Einzig auf der Autobahn ist der Verbrauch mit 5,8 l auf 100 km leicht erhöht.



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

2,7 Schadstoffe

Dem Fahrzeug fehlt ein Rußpartikelfilter, dadurch ist die Feinstaubbelastung recht hoch. Es werden nur 33 von 50 Punkten bei den Schadstoffen erreicht. Insgesamt erhält der 206+ 61 Punkte beim ADAC-EcoTest und damit drei von fünf Sternen.

2,5 WIRTSCHAFTLICHKEIT

1,8 Betriebskosten*

+ Der zufriedenstellende Kraftstoffverbrauch und der günstige Preis für Diesel sorgen für geringe Betriebskosten.

2,1 Werkstatt- / Reifenkosten*

Alle 30.000 km oder alle zwei Jahre ist eine Wartung fällig. Der kleine 1,4 Liter Dieselmotor besitzt einen Zahnriemen, der allerdings spätestens erst nach 240.000 km oder 10 Jahren gewechselt werden muss.

+ Die "Peugeot-Wartung" wird zum einheitlichen Komplettpreis in der Peugeot-Vertragswerkstatt angeboten. Die erfreulich langen Abstände verringern Werkstattaufenthalte und Kosten. Peugeot gewährt eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung. Durch die günstige Seriengröße halten sich die Ausgaben für den Reifenersatz auf einem niedrigem Niveau.

4,9 Wertstabilität*

- Die bereits über 10 Jahre alte Technik des Peugeot 206+ und der fehlende Rußpartikelfilter lassen einen sehr schlechten Restwertverlauf erwarten.

2,4 Kosten für Anschaffung*

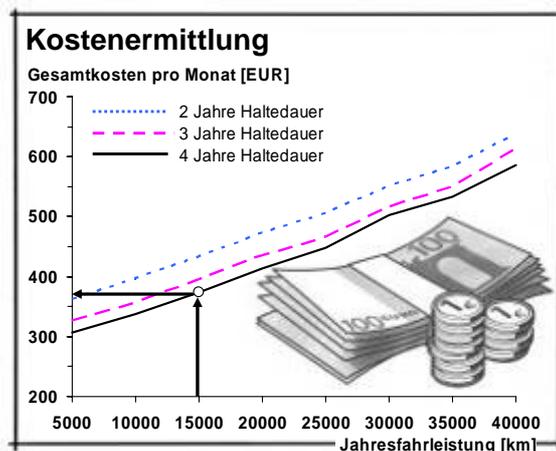
⊕ Die getestete Dieselvariante ist ab knapp 12.500 Euro zu haben. Das hört sich im ersten Moment günstig an, rechnet man allerdings das dringend erforderliche ESP und einige Komfortextras wie eine Klimaanlage dazu, werden schnell 14.000 Euro erreicht.

4,5 Fixkosten*

⊖ Die nicht ganz günstigen Steuern für den Dieselmotor und die durchweg ungünstigen Typenklasseneinstufungen bei den Versicherungen sorgen für hohe fixe Kosten.

2,0 Monatliche Gesamtkosten*

⊕ Auch wenn die Fixkosten hoch ausfallen, die geringen Betriebskosten und der günstige Anschaffungspreis sorgen für geringe absolute monatliche Kosten.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 374 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DIE MOTORVARIANTEN in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	60	75	HDi éco 70
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1124	4/1360	4/1398
Leistung [kW(PS)]	44(60)	55(75)	50(68)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	94/3300	120/3400	160/2000
0-100 km/h[s]	16,1	13,1	13,8
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	159	173	169
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	6,3 S	6,9 S	4,8 D
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/17/16	16/18/17	17/19/19
Steuer pro Jahr [Euro]	54	88	150
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	358	380	373
Preis [Euro]	10600	11200	12450

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-Haftpf.
VK = Vollkasko
TK = Teilkasko

Kraftstoff

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

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro4
Hubraum	1398 ccm
Leistung	50 kW (68 PS)
bei	4000 U/min
Maximales Drehmoment	160 Nm
bei	2000 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	175/65R14T
Reifengröße (Testwagen)	175/65R14T
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Trommel
Wendekreis links/rechts	10,65 m
Höchstgeschwindigkeit	169 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	13,8 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	10,0 s
Bremsweg aus 100 km/h	38,5 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	4,8 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	5,5/ 3,8/ 5,8 l
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	110g/km/ 127g/km
Innengeräusch 130km/h	73dB(A)
Länge/Breite/Höhe	3872/1669/1444 mm
Leergewicht/Zuladung	1036 kg/440 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	255 l/570 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	520 kg/1178 kg
Dachlast	80 kg
Tankinhalt	50 l
Reichweite	1040 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Regen- und Lichtsensor (Komfort-Paket Plus)	1.650 Euro
ABS	Serie
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Bremsassistent	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch (und ASR)	460 Euro°
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Reserverad, vollwertig	50 Euro°
Servolenkung	Serie
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer) (Elektrik-Paket)	120 Euro°

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	nicht erhältlich
Audioanlage	410 Euro°
Fahrersitz, höhenstellbar	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Isofix-Kindersicherungssystem	Serie
Klimaanlage (Komfort-Paket)	1.250 Euro°
Klimaautomatik (Komfort-Paket Plus)	1.650 Euro
Lenkrad, höhenstellbar	Serie
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie
Zentralverriegelung (mit Fernbedienung)	Serie

AUSSEN

Außenspiegel, beheizbar (Elektrik-Paket)	120 Euro°
Außenspiegel, elektrisch einstellbar (Elektrik-Paket)	120 Euro°
Lackierung Metallic	410 Euro
Nebelscheinwerfer	Serie
Schiebe-Hubdach	nicht erhältlich

° im Testwagen vorhanden

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	85 Euro
Monatliche Werkstattkosten	37 Euro
Monatliche Fixkosten	79 Euro
Monatlicher Wertverlust	173 Euro
Monatliche Gesamtkosten	374 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/19/19
Grundpreis	12.450 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.



familien-
freundlich

gute Zu-
lademög-
lichkeit

komfort-
betont

gute
Sicherheit

fahraktiv

lang-
strecken-
tauglich

wirt-
schaftlich

TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹

3,0

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

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte Klassenbezogen