



Peugeot 207 95 VTi Urban Move

Fünftüriger Kleinwagen mit Schrägheck
(70 kW / 95 PS)

Peugeot hat seinen Kleinwagen 207 überarbeitet. Äußerlich ist dies nur an Details zu erkennen, innen hat sich auch nicht viel getan. Im Test trat die Variante mit 95 PS Benziner an. Der Vierzylinder läuft bei niedrigen Drehzahlen angenehm ruhig, wird aber bei hohen Drehzahlen schrecklich laut und brummig. Leider hält man sich häufig in diesem Bereich auf, weil die Getriebeübersetzung sehr kurz gewählt wurde und ein sechster Gang fehlt. Das Fahrwerk bietet ausreichend Komfort, das elektronische Stabilitätsprogramm kostet aber Aufpreis und sollte unbedingt mitbestellt werden. Angenehm ist das Platzangebot vorne. Die Ausstattung enthält beim Sondermodell Urban Move die heute üblichen Komfortdetails wie Klimaanlage und CD-Radio, auch sechs Airbags sind an Bord. Ob das aber über 16.000 Euro wert ist, muss jeder Kunde für sich entscheiden, zumal 460 Euro für ESP noch hinzugerechnet werden sollten.

Karosserievarianten: Drei- und Fünftürer, Kombi SW, Cabrio CC

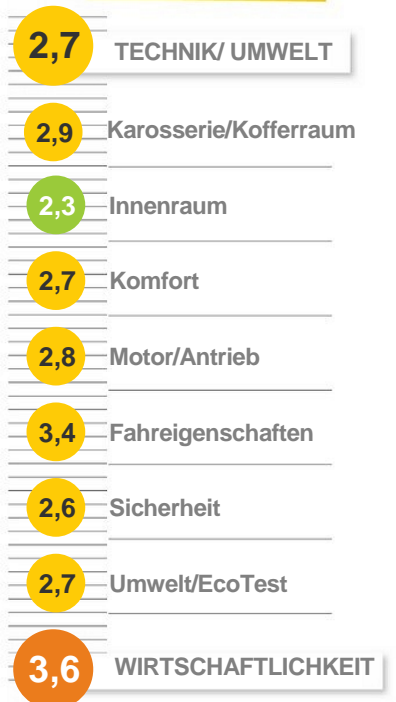
Konkurrenten: u.a. Ford Fiesta, Hyundai i20, Opel Corsa, VW Polo

+ vorne ordentliches Platzangebot, gute Heizung, gehobene passive Sicherheit

- ESP nur gegen Aufpreis, lautes Motordröhnen, hohe Kraftstoffkosten



ADAC-URTEIL



2,9

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,6

Verarbeitung

⊕ Der Peugeot 207 macht auf dem Gebiet der Verarbeitung eine etwas durchwachsene Figur. Die Karosserieteile sind passgenau zusammengefügt, Türen und Klappen schließen leicht, das Ganze macht aber keinen besonders stabilen Eindruck. Im Innenraum wirkt die Verarbeitung der Materialien überwiegend gut, wobei die Qualität der Kunststoffe nur mittelmäßig ausfällt. Kunststoffleisten schützen die Karosserie bei kleineren Remplern.

⊖ Der Motorraum ist unten offen, das sorgt für verbrauchserhöhende Luftwirbel. Der Tankdeckel muss umständlich mit dem Zündschlüssel auf- und abgeschlossen werden. Als Reserverad ist nur ein schmales Notrad vorhanden, mit dem man höchstens 80 km/h bis zur nächsten Werkstatt fahren darf. Gegen Aufpreis gibt's ein vollwertiges Ersatzrad.

3,0

Sicht

⊕ Nach vorn ist die Sicht gut, dafür sorgt die flach abfallende Front. Die Kopfstützen der Rückbank lassen sich weit nach unten schieben und stören dann nicht mehr den Blick nach hinten. Die Scheinwerfer leuchten die Fahrbahn gut aus.

⊖ Die Sicht nach schräg hinten ist wegen der breiten C-Säulen schlecht, zu leicht kann man beim Abbiegen ein anderes Auto oder einen Radfahrer übersehen. Xenonlicht ist nicht erhältlich. Die geriffelte Armaturenbrettabdeckung spiegelt sich in der Windschutzscheibe. Parksensoren sind für diese Ausstattungslinie nicht erhältlich (nur Zubehör). Den Außenspiegeln fehlt ein asphärischer Bereich, um leichter in den toten Winkel blicken zu können.

3,0

Ein-/Ausstieg

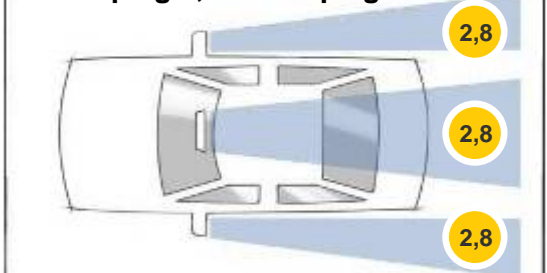
Vorne steigt man relativ bequem ein. Die Schweller sind nicht zu breit und angenehm niedrig und auch die Sitzhöhe über der Straße geht in Ordnung. Beim Einsteigen muss man ein wenig auf seinen Kopf achten, um ihn nicht an der flach verlaufenden A-Säule zu stoßen. Hinten gelingt das Ein- und Aussteigen nicht ganz so gut wie vorne, die Türausschnitte sind kleiner und der Fußraum hinter den Vordersitzen ist etwas knapp.

⊕ Für die zentrale Türverriegelung ist eine Fernbedienung vorhanden, allerdings verwechselt man die Tasten zu leicht. Außer für den Fahrer sind auf allen Außenplätzen Haltegriffe am Dachhimmel vorhanden.

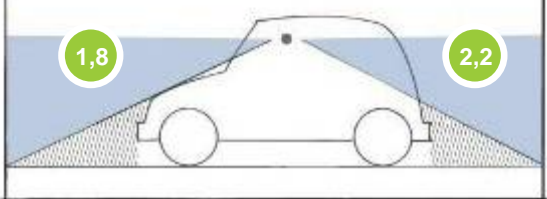
Rundumsicht



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.



Die breiten Dachsäulen schränken die Sicht ein.

- Die Türbremsen sind recht schwach ausgelegt.

3,0 Kofferraum-Volumen*

Mit 245 l ist der Kofferraum innerhalb dieser Klasse durchschnittlich groß.

- + Nach dem Umklappen der Rücksitzlehne stehen 565 l Laderaum zur Verfügung (gemessen bis zur Fensterunterkante).



Beim 207 ist trotz gewachsener Außenabmessungen der Kofferraum mit 245 l Volumen kleiner als beim Vorgänger 206 (255 l).

2,6 Kofferraum-Zugänglichkeit

Die Ladekante befindet sich 69 cm über der Straße. Etwas störend ist die innere Bordwand von 18 cm, über die das Gepäck beim Ausladen gehoben werden muss. Durch die unten nach innen laufenden Rücklichter wird die Ladeöffnung geschmälert. Bei umgeklappter Rückbank behindert eine kleine Stufe das Verschieben von Gepäck.

- + Die Kofferraumklappe lässt sich leicht öffnen und schließen. Die Klappe öffnet etwa 1,85 m hoch, größere Personen sollten auf das abstehende Schloss achten, um sich nicht den Kopf zu stoßen. Das Format des Laderaums ist zweckmäßig und der Stauraum aufgrund der begrenzten Tiefe gut zugänglich.

2,7 Kofferraum-Variabilität

Rücksitzlehne und -bank können geteilt umgeklappt werden, die Kopfstützen müssen dafür nicht extra abgezogen werden. Inzwischen gibt es jedoch Klappmechanismen, die einfacher funktionieren.

- Bei unvorsichtigem Zurückklappen der Rücksitzlehnen können die Gurtbänder eingeklemmt und beschädigt werden. Für kleine Utensilien fehlen im Kofferraum Fächer oder Netze.

2,3 INNENRAUM

2,4 Bedienung

+ Insgesamt lässt sich der Peugeot 207 einfach bedienen. Das längs- und höheneinstellbare Lenkrad kann sich der Fahrer gut anpassen. Der Scheibenwischer besitzt eine Antippfunktion sowie Intervall- und Permanentschaltung in zwei Geschwindigkeiten. Der Schalter der Nebelleuchten ist praxisgerecht mit dem Lichtschalter kombiniert und verfügt über gut erkennbare Kontrollleuchten - auch für das Fahrlicht. Das Radio ist gut zu erreichen, zusätzlich per Satellit am Lenkrad. Ein Bordcomputer informiert u.a. über Restfahrstrecke und Kraftstoff-Verbrauch. Die elektrischen Fensterheber sind gut zu bedienen und auf der Fahrerseite mit einer Antippautomatik auf- und abwärts ausgestattet. Die hinteren Fenster werden über Kurbeln bedient. Das Handschuhfach ist groß, beleuchtet (nur mit Zündung) und gekühlt.



Bis auf wenige Ausnahmen ist die Funktionalität des Fahrerplatzes im 207 vorbildlich.

– Beim Betätigen der Kupplung tritt man nicht nur auf das Pedal, sondern auch auf den Hebel. Die Position der Heizungs- und Lüftungsbedienelemente ist zu weit unten. Die Innenraumbelichtung fällt etwas mager aus. Hinten gibt es wenige Ablagen.

1,6 Raumangebot vorne*

+ Personen bis zu einer Größe von über 1,90 m finden auf den Vordersitzen bequem Platz, Kopffreiheit ist üppig vorhanden. Auch an Innenbreite mangelt es nicht. So ergibt sich ein angenehmes subjektives Raumgefühl.

3,2 Raumangebot hinten*

Die Innenbreite ist zwar verhältnismäßig groß, für drei Erwachsene dennoch zu gering. Mitfahrer über 1,75 m Größe stoßen mit den Knien an die Vordersitzlehnen, wenn diese für 1,85 m große Personen eingestellt sind. Darunter leidet auch das subjektive Raumempfinden.



Im Fond finden lediglich Personen bis zu einer Körpergröße von 1,75 m ausreichend Platz vor.

2,7 KOMFORT

2,9 Federung

Die Abstimmung der Federn und Dämpfer fällt zufriedenstellend aus. Lange Bodenwellen werden ordentlich pariert, auch kurze Wellen reicht das Fahrwerk nicht unangenehm an die Insassen weiter. Manche Einzelhindernisse wie abgesenkte Kanaldeckel kommen etwas gröber durch. Stuckern fällt nicht negativ auf. Die Nickbewegungen beim Beschleunigen und Bremsen halten sich in Grenzen, ebenso die Seitenneigung in schnell durchfahrenen Kurven. Beladen spricht die Federung etwas weicher an und lässt die Karosserie mehr nachschwingen, alles aber im üblichen und unproblematischen Bereich.

2,5 Sitze

+ Fahrer- und Beifahrersitz verfügen über eine Höheneinstellung, damit lassen sie sich verschiedenen Personengrößen gut anpassen. Deren Lehnen und Sitzflächen sind günstig geformt und bieten damit auch in Kurven einen zufriedenstellenden Seitenhalt. Die Sitze sind zwar etwas weich gefedert, aber bequem. Etwas höher könnten die Lehnen der vorderen Sitze ausfallen. Trotzdem ergibt sich insgesamt eine angenehme Sitzposition für den Fahrer. Nicht ganz so bequem geht es auf der Rückbank zu, die geringere Konturierung bringt weniger Seitenhalt, insgesamt geht der Sitzkomfort aber für einen Kleinwagen in Ordnung.

3,4 Innengeräusch

Gemessen hält sich der Geräuschpegel bis 130 km/h noch im Rahmen. Da die Übersetzung aber sehr kurz gewählt wurde, dreht der Motor bereits bei etwas höheren Geschwindigkeiten deutlich über 4.000 U/min und wird dann unangenehm laut. Bei hohen Drehzahlen gesellen sich noch ein ohrenbetäubendes Brummen und Dröhnen hinzu. Die ansonsten eher dezenten Fahr- und Windgeräusche gehen darin unter. Fährt man aber gemütlich und niedertourig, ist der Vierzylindermotor ein angenehmer Zeitgenosse.

2,3 Klimatisierung

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

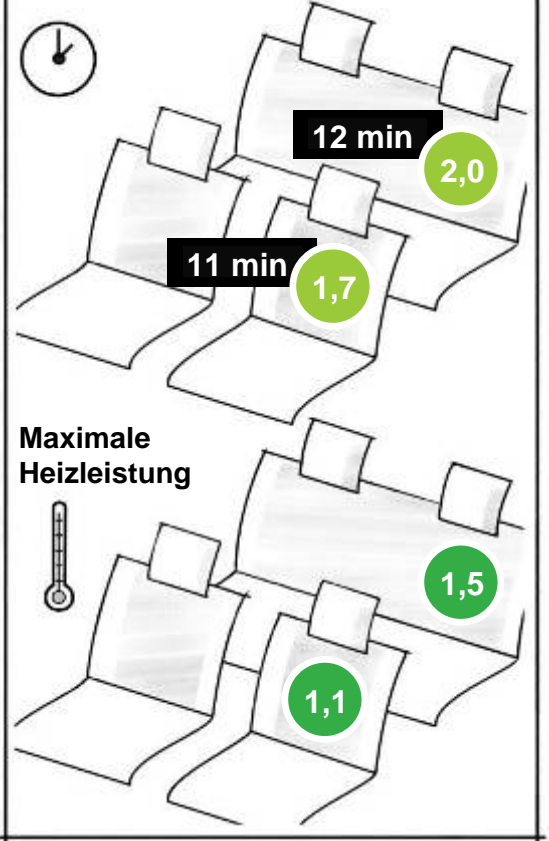
⊕ Die Heizung spricht schnell an und zeigt eine sehr gute Wirkung, besonders vorne. Aber auch hinten muss man nicht frieren. Für heiße Tage gibt es serienmäßig eine Klimaanlage, sie zeigt eine gute Kühlleistung und sorgt rasch für eine angenehme Temperatur im Innenraum. Leider lässt sich diese nicht vorwählen, sondern kann nur grob eingestellt werden und muss daher immer mal wieder nachreguliert werden. Die Luftmengenverteilung funktioniert eher grob und nur in bestimmten Kombinationen.

2,8 MOTOR/ANTRIEB

2,3 Fahrleistungen*

⊕ Dreht man die Gänge aus, sind schnelle Beschleunigungen möglich und Überholmanöver zügig erledigt. Obwohl der Motor eher durchzugsschwach ist, kann er dennoch recht ordentliche Elastizitätswerte erreichen, weil die Getriebeübersetzung sehr kurz gewählt wurde.

Heizungsansprechen



Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C

3,0 Laufkultur

Das Vibrationsverhalten des Vierzylinders ist unauffällig und damit recht angenehm. Nervtötend zeigt sich aber das Dröhnen und Brummen bei hohen Drehzahlen. Hier sollte Peugeot dringend Feinschliff walten lassen.

3,0 Schaltung

Die fünf Vorwärtsgänge lassen sich zufriedenstellend schalten, die Präzision geht in Ordnung, auch die Schaltwege sind nicht zu lang. Schnelle Gangwechsel klappen ohne Haken und Getriebegeräusche. Die gibt es beim Einlegen des Rückwärtsganges aber schon, wenn das Auto nicht steht. Der Rückwärtsgang ist nicht klar genug von den Vorwärtsgängen abgetrennt (z.B. Entsperrung durch Drücken oder durch Ring am Schaltknäuf).

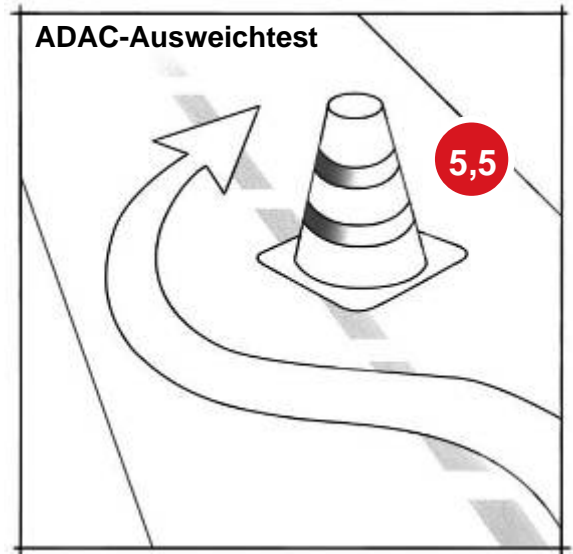
3,3 Getriebeabstufung

Die Ganganschlüsse passen recht gut, es ergeben sich keine zu großen Drehzahlsprünge. Fünf Gänge sind aber eindeutig zu wenig, wenn man eine so kurze Getriebeübersetzung wählt. So ist das Drehzahlniveau bereits bei Landstraßentempo hoch und wird auf der Autobahn zur echten Belastung, da der Motor bei hohen Drehzahlen seine guten Manieren vergisst.

3,4 FAHREIGENSCHAFTEN

4,2 Fahrstabilität

- ⊕ Der Peugeot 207 fährt bei jedem Tempo richtungsstabil, lässt sich von Spurrillen und Fahrbahnverwerfungen kaum aus der Ruhe bringen.
- ⊖ Das elektronische Stabilitätsprogramm ESP kostet Aufpreis - und war im Testwagen nicht verbaut. Damit fällt der 207 beim ADAC-Ausweichtest durch, er schleudert ab Phase 2 und dreht sich um mindestens 180 Grad. Ein Abfangen ist nicht möglich. Bei Trockenheit ist die Traktion gut, auf Nässe oder Schnee drehen die Räder schnell durch und verlangen nach einem gefühlvollen Fuß am Gaspedal - denn es fehlt auch eine elektronische Traktionskontrolle, diese ist Bestandteil des ESP-Pakets.



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.

3,0 Kurvenverhalten

In Kurven untersteuert der 207 leicht, ein Verhalten, das auch weniger geübte Fahrer nicht überfordert. Im Grenzbereich würde ESP helfen, das Auto auf Kurs zu halten, dieses kostet aber Aufpreis - ESP sollte unbedingt mitbestellt werden. Bei plötzlichem Gaswegnehmen in der Kurve verhält sich der 207 untückisch. Auch beladen bleibt der Peugeot gut beherrschbar.

2,7 Lenkung*

- ⊕ Die Lenkung spricht bei schnellen Ausweichmanövern gut an. Sie arbeitet recht präzise und vermittelt dem Fahrer einen zufriedenstellenden Kontakt zur Fahrbahn. Sie ist relativ direkt ausgelegt und unterstützt damit die Handlichkeit. Der Kraftaufwand beim Rangieren ist gering.
- ⊖ Der Wendekreis fällt mit 11,1 m groß aus.

3,3 Bremse

Für eine Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der 207 in der getesteten Version durchschnittlich 40,5 m - heute kein guter Wert mehr (Mittel aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Serienreifen). Immerhin zeigt sich die Bremsanlage dabei standfest und frei von Fading.

- ⊕ Die Bremse spricht insgesamt gut an und lässt sich recht fein dosieren.

2,6

SICHERHEIT

3,7

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Das Elektronische Stabilitätsprogramm ESP gibt es nur gegen Aufpreis, es sollte eigentlich Serie sein.

- + Ohne Aufpreis bringt der 207 nur einen Bremsassistenten mit. Bei einer Vollbremsung schaltet sich automatisch die Warnblinkanlage ein, um auf die Notsituation aufmerksam zu machen.
- Der Tankstutzen befindet sich auf der gefährlichen linken, dem Verkehr zugewandten Fahrzeugseite.

2,2

Passive Sicherheit - Insassen

Die vorderen Kopfstützen bieten Personen bis 1,75 m guten Schutz, deren Abstand zu den Köpfen ist aber gering, wodurch das Risiko eines Schleudertraumas reduziert wird. Hinten können die Kopfstützen nur für Personen bis 1,60 m ausgezogen werden. Der Abstand zum Dach ist aber so gering, dass es eine gewisse Abstützfunktion übernehmen kann und damit keine besondere Gefahr für größere Insassen besteht. Insassen auf den Vordersitzen werden optisch und akustisch ermahnt, sich anzuschallen.

- + Beim Crashtest nach EuroNCAP-Norm erreicht der 207 die vollen fünf Sterne. Er bietet serienmäßig Front- und Seitenairbags sowie von vorne nach hinten durchgehende seitliche Vorhangairbags. An den stabilen Bügeltürgriffen lässt sich hohe Zugkraft aufbringen, so kann man nach einem Unfall verklemmte Türen leichter öffnen.

2,2

Kindersicherheit

Es können nur zwei Kindersitze gleichzeitig auf der Rückbank installiert werden. Der Mittelplatz eignet sich kaum für einen Kindersitz.

- + Beim Crashtest nach EuroNCAP-Norm erhält der 207 vier von fünf möglichen Sternen. Für die beiden hinteren Außenplätze gibt es Isofix-Befestigungen und Ankerhaken. Das Anlegen fällt nicht schwer, weil die Gurtschlösser fixiert sind. Die Gurtlängen reichen auch für Kindersitzsysteme mit hohem Gurtbedarf aus. Lediglich der Abstand zwischen den Gurtenlenkpunkten ist auf den Außenplätzen etwas knapp. Der Beifahrerairbag lässt sich deaktivieren, dann können auch rückwärtsgerichtete Babyschalen auf dem Beifahrersitz befestigt werden.
- Die hinteren Sitze sind etwas zu weich, um Kindersitzen einen festen Halt zu gewährleisten.

2,9

Fußgängerschutz

Beim simulierten Fußgängerunfall (EuroNCAP) schneidet der 207 mit 19 Punkten nur mittelmäßig ab, er erhält dafür gerade so drei von vier möglichen Sternen.

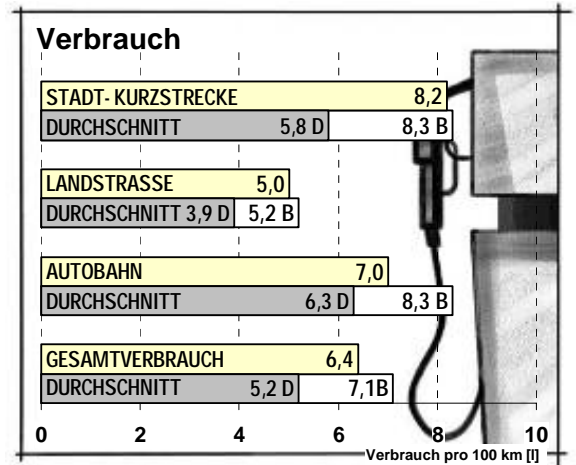
2,7 UMWELT/ECOTEST

4,1 Verbrauch/CO₂*

– Für den Peugeot 207 95 VTi wurde ein Durchschnittsverbrauch von 6,4 l Super pro 100 km ermittelt. Damit verbunden ist ein CO₂-Ausstoß von 151 g pro Kilometer. Im EcoTest reicht das nur für magere 19 Punkte. Innerorts benötigt er 8,2 l, außerorts 5,0 l und auf der Autobahn 7,0 l alle 100 km. Ein sechster Gang könnte beim Spritsparen helfen, wird von Peugeot aber nicht geliefert.

1,2 Schadstoffe

+ Die Schadstoffanteile im Abgas sind sehr gering, es ist nur ein leicht erhöhter CO-Ausstoß im Autobahnzyklus feststellbar, das ist aber für Benzin-Motoren üblich. Daher erreicht der 207 hier sehr gute 48 von 50 möglichen Punkten. Zusammen mit den CO₂-Punkten ergibt das 68 Punkte und damit drei von fünf möglichen Sternen, der vierte Stern wurde nur knapp verpasst.



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

3,6 WIRTSCHAFTLICHKEIT

4,5 Betriebskosten*

– Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der 207 nicht besonders sparsam mit dem teuren Super-Sprit umgeht, ergeben sich hier erhöhte Ausgaben und damit eine schlechte Bewertung.

3,8 Werkstatt- / Reifenkosten*

Alle 30.000 km oder 24 Monate ist eine Inspektion fällig, die zum einheitlichen Komplettpreis in der Peugeot-Vertragswerkstatt durchgeführt werden kann.

+ Die zeitgemäß langen Wartungsabstände verringern die Werkstattaufenthalte. Der 1,4 l-Motor besitzt eine Steuerkette, die einen oftmals teuren Zahnriemenwechsel überflüssig macht. Eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung wird gewährt.

– Erhöhte Kosten für Verschleißreparaturen verhindern eine bessere Benotung.

3,9 Wertstabilität*

Dem Peugeot 207 95 VTi wird nur eine mäßige Wertstabilität prognostiziert. Es ist gegen Ende des vierjährigen Berechnungszeitraums ein Modellwechsel zu erwarten, das drückt den Wert etwas. Negativ wirkt sich auch der nicht gerade günstige Verbrauch aus, eine Eigenschaft, die immer wichtiger wird.

3,7 Kosten für Anschaffung*

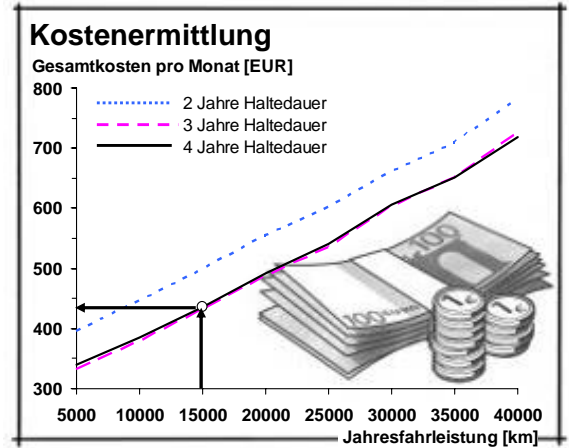
Mit einem Grundpreis von 16.200 Euro ist der 207 in der Variante Urban Move nicht gerade günstig. Ein paar Komfort-Details wie Klimaanlage sind zwar serienmäßig an Bord, im Sicherheitsbereich gibt's aber eine entscheidende Lücke: ESP kostet Aufpreis. Das sollte unbedingt mitbestellt werden, es ist noch wichtiger als eine Klimaanlage oder elektrische Fensterheber, weil es einen möglichen Unfall verhindern und damit Leben retten kann.

2,0 Fixkosten*

⊕ Die Einstufungen bei der Versicherung fallen nicht zu hoch aus, damit halten sich die Aufwendungen in Grenzen. Verhältnismäßig günstig ist vor allem die Vollkaskoversicherung. Auch bei der Steuer kommt der 207 mit dem kleinen Motor sehr günstig weg.

3,7 Monatliche Gesamtkosten*

Insgesamt fallen die absoluten monatlichen Gesamtkosten aber recht hoch aus, vor allem die Spritkosten und der Wertverlust belasten das Budget.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 436 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DIE MOTORVARIANTEN in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	75	95 VTi	120 VTi	150 THP	HDi FAP 90	HDi FAP 110
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1360	4/1397	4/1598	4/1598	4/1560	4/1560
Leistung [kW(PS)]	54(73)	70(95)	88(120)	110(150)	66(90)	80(109)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	118/3300	136/4000	160/4250	240/1400	215/1750	240/1750
0-100 km/h[s]	14,5	11,5	9,6	8,1	11,5	10,1
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	170	185	190	210	182	193
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	6,6 S	6,4 S	6,7 S	7,4 S	5,2 D	5,3 D
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/16/17	16/16/17	16/17/17	16/19/24	16/18/20	16/18/20
Steuer pro Jahr [Euro]	88	68	70	120	152	152
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	400	412	480	529	421	449
Preis [Euro]	13100	14100	17950	19300	15800	18150

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 Otto	Schadstoffklasse Euro4
Hubraum	1397 ccm
Leistung	70 kW (95 PS)
bei	6000 U/min
Maximales Drehmoment	136 Nm
bei	4000 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	185/65R15T
Reifengröße (Testwagen)	185/65R15T
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Trommel
Wendekreis links/rechts	11,1 m
Höchstgeschwindigkeit	185 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	11,5 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2. +2.Gang)	7,7 s
Bremsweg aus 100 km/h	40,4 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	6,4 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	8,2/ 5,0/ 7,0 l
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	140g/km/ 151g/km
Innengeräusch 130km/h	71dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4030/1748/1472 mm
Leergewicht/Zuladung	1190 kg/450 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	245 l/565 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	600 kg/1150 kg
Dachlast	65 kg
Tankinhalt	50 l
Reichweite	780 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte fett

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	119 Euro
Monatliche Werkstattkosten	48 Euro
Monatliche Fixkosten	64 Euro
Monatlicher Wertverlust	205 Euro
Monatliche Gesamtkosten	436 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	16/16/17
Grundpreis	16.200 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(im Paket ESP)	460 Euro
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Bremsassistent	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	460 Euro
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Reserverad, vollwertig	70 Euro
Servolenkung	Serie
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie°

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Audioanlage	Serie
Fahrersitz, höheneinstellbar	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Isofix-Kindersicherungssystem	Serie
Klimaanlage	Serie
Klimaautomatik	nicht erhältlich
Kopfstützen hinten	Serie
Lenkrad, höhen-/längseinstellbar	Serie
Rücksitzlehne und -bank umklappbar(geteilt)	Serie
Sitze, vorn, beheizbar	210 Euro
Skisack/Durchladeluke	nicht erhältlich
Zentralverriegelung	Serie

AUSSEN

Außenspiegel, elektrisch anklappbar	nicht erhältlich
Außenspiegel, elektrisch einstellbar(beheizbar)	Serie
Lackierung Metallic	410 Euro°
Nebelscheinwerfer	Serie
Schiebe-Hubdach	720 Euro

° im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹

2,7

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

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte Klassenbezogen