



Peugeot 807 HDi FAP 165 Premium Automatik

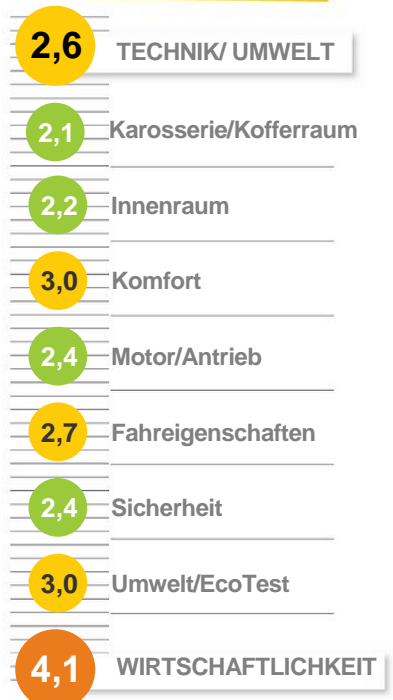
Fünftürige Großraumlimousine der Mittelklasse (120 kW / 163 PS)

Der Peugeot 807 bietet auf 4,73 m Länge großzügige Platzverhältnisse für maximal acht Personen. Neben den drei Einzelsitzen in der zweiten Reihe kann gegen Aufpreis zwischen einer durchgängigen Rückbank (für drei Personen) oder zwei zusätzlichen Einzelsitzen in der dritten Reihe gewählt werden. Die beiden Schiebetüren sorgen für bequemes Ein- und Aussteigen auch bei engen Platzverhältnissen. Für den Antrieb stehen zwei Dieselmotoren (Euro5) zur Auswahl. Leider fehlt ein Benziner im Programm. Der leistungsstärkere 165 PS Diesel ist auch mit einer Sechs-Stufen-Automatik erhältlich. Die weich schaltende Automatik sorgt für entspanntes Fahren. Weniger gut ist die Heizleistung, trotz der Zusatzheizung müssen die Insassen im Winter lange frieren. Bei den Kosten zeigt sich der Van nicht von seiner familienfreundlichen Seite - die getestete Variante kostet mindestens 35.600 Euro. **Karosserievarianten:** keine **Konkurrenten:** Ford Galaxy, Renault Espace, Seat Alhambra, VW Sharan

- + viel Platz im Innenraum, riesiger Kofferraum, sehr hohe Variabilität, gute passive Sicherheit
- kein Benziner lieferbar, polterndes Fahrwerk, schwache Heizung, hohe Schließkräfte an den elektrischen Schiebetüren (Verletzungsgefahr), schlechter Fußgängerschutz, schlechte Wirtschaftlichkeit



ADAC-URTEIL



2,1

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,6

Verarbeitung

⊕ Die Verarbeitung der Karosserie macht einen guten Eindruck. Im Innenraum fallen die unkonventionelle Optik des Armaturenbrettes sowie die beim Topmodell Premium besonders edle Alcantara-Oberfläche von Armaturenbrett und Türverkleidungen auf. Die Verarbeitung wirkt nicht besonders hochwertig, gibt aber auch keinen wirklichen Anlass zur Kritik. Mit der Fernbedienung lassen sich nicht nur die Türen ent- und verriegeln, sondern auch die beiden Schiebetüren sowie die Türfenster elektrisch öffnen und schließen. Die längs verschiebbare Dachreling ist serienmäßig, darauf dürfen bis zu 100 kg transportiert werden. Die maximale Zuladung beträgt üppige 760 kg (ohne dritte Sitzreihe). Zum Schutz der Stoßfänger und Karosseriefanken sind Kunststoffleisten angebracht, die jedoch in Wagenfarbe lackiert sind. Das schützt zwar Blechteile, zieht aber bei kleinen Parkremplern dennoch teure Lackierarbeiten nach sich.

⊖ Der Unterboden ist zum größten Teil stark zerklüftet, es gibt viele Hohlräume - das erzeugt Luftwirbel und erhöht den Verbrauch. Der Tank muss umständlich mit dem Zündschlüssel auf- und abgesperrt werden. Hinten sind die Stoßfänger spärlich ausgeführt.

3,4

Sicht

Bei der ADAC-Rundumsichtmessung schneidet der Peugeot durchschnittlich ab. Schuld an der nicht besonders positiven Note sind die sehr breiten B-Säulen, welche die Sicht zur Seite stark behindern. Zudem ist die Sicht im vorderen und hinteren Nahbereich relativ schlecht. Die A- und C-Säulen sind hingegen nicht allzu breit und die hinteren Kopfstützen lassen sich versenken, wenn sie nicht benötigt werden. Die Scheibenwischer sorgen für kein optimales Wischergebnis, da links ein breiter Streifen ungewischt bleibt.

⊕ Die Übersicht auf das Verkehrsgeschehen ist gut, weil man erhöht sitzt. Bi-Xenon-Scheinwerfer mit Waschanlage sind gegen Aufpreis erhältlich, akustische Abstandssensoren hinten beim Topmodell Premium serienmäßig an Bord. Für die vordere Stoßstange kosten sie Aufpreis. Der Innenspiegel blendet bei störendem Scheinwerferlicht vom nachfolgenden Verkehr automatisch ab (Serie). Die Außenspiegel sind groß, es fehlt aber ein asphärischer Bereich, wodurch Objekte im toten Winkel nicht so gut erkannt werden.

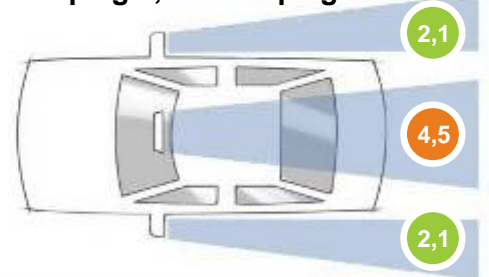


Aufgrund der versenkbaren Kopfstützen und der großen Fensterflächen ist die Übersichtlichkeit nach hinten relativ gut.

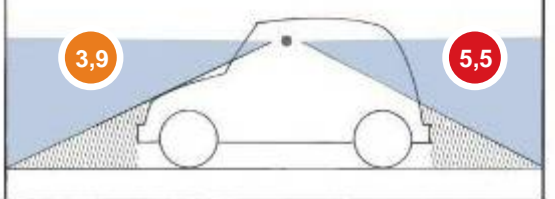
Rundumsicht



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.

2,4

Ein-/Ausstieg

+ Zu den vorderen und zu den Sitzen der zweiten Reihe steigt man bequem ein. Das hohe Schwellerniveau stört aber etwas. Die vorderen Türaufhalter sind kräftig genug. Die Schiebetüren öffnen und schließen elektrisch und sind im geöffneten Zustand fest arretiert. Durch deren geringen seitlichen Platzbedarf ist das Ein- und Aussteigen auch in engen Parklücken problemlos möglich. Haltegriffe am Dachhimmel gibt es für alle Insassen. Nach dem Aussteigen bleiben die Scheinwerfer noch für kurze Zeit eingeschaltet und beleuchten den Weg.

0,6

Kofferraum-Volumen*

+ Der Kofferraum fasst mit fünf Sitzplätzen 780 l. Werden die Sitze der zweiten Sitzreihe ausgebaut, stehen stattliche 1530 l Laderaum zur Verfügung (gemessen bis zur Fensterunterkante). Durch das kastenförmige Karosserieheck lassen sich auch sehr sperrige Gegenstände gut verstauen.



Mit 780 l Kofferraumvolumen bleiben bei der Urlaubsreise kaum Wünsche offen.

1,2

Kofferraum-Zugänglichkeit

+ Der Kofferraum ist sehr gut zugänglich. Dafür sorgen der niedrige, ebene Ladeboden und die weit öffnende Heckklappe. Unter der geöffneten Heckklappe finden Personen bis über 1,90 m genügend Platz. Bei Dunkelheit angenehm: die helle Beleuchtung des Laderaums.

1,4

Kofferraum-Variabilität

- + Die Rücksitze lassen sich längs verschieben, mit wenigen Handgriffen vorklappen, herausnehmen und einfach wieder einsetzen. Für Kleingepäck ist ein praktisches Gepäcknetz vorhanden.
- Die Sitze sind stabil, aber auch schwer: zwischen 20 kg und 26 kg.

2,2

INNENRAUM

2,6

Bedienung

+ Der Peugeot 807 lässt sich überwiegend leicht und funktionell bedienen, das Lenkrad ist individuell einstellbar, der Automatikwählhebel liegt gut zur Hand. Wischer und Fahrlicht schalten sich automatisch ein (wenn gewünscht). Die Vordersitze sind gegen Aufpreis elektrisch einstellbar, der Fahrersitz verfügt dann auch über eine dreifache Memory-Funktion. Es sind viele praktische Staufächer vorhanden; in der Mittelkonsole gibt es eine gekühlte Ablage.



Kritikpunkt sind die in der Mitte des Armaturenbretts angeordneten, schlecht ablesbaren Instrumente.

Die Audio-CD-Anlage ist serienmäßig an Bord, gegen Aufpreis gibt es das Navigations- und Telematiksystem WIP Com, welches neben einem Navigationssystem auch eine 30 GB Festplatte für Musikdaten beinhaltet. Es sind Anzeigen und Kontrollen für besonders viele Funktionen vorhanden und der Bordcomputer informiert über Momentan- und Durchschnittsverbrauch.

– Fahrer und Beifahrer müssen sich zum Schließen der Türen weit aus dem Auto lehnen, weil die Griffe zu weit entfernt liegen. Die Instrumente befinden sich in Armaturenbrett-Mitte und sind so vom Fahrer schlecht zu sehen. Der Kontrast ist bei Nacht sehr schlecht. Radio, Klimaanlage, Bordcomputer und Telefon sind recht kompliziert in der Handhabung. Bei Dunkelheit ist der Scheibenwaschbehälter schnell leer, weil die Wasserdüsen der Frontscheibe und Scheinwerfer immer in Kombination sprühen. Der Handschuhfachdeckel lässt sich kaum öffnen, wenn ein Beifahrer im Auto sitzt, weil der Abstand zu den Knien zu gering ist.

2,0 Raumangebot vorne*

+ Auf den vorderen Sitzen hat man durch die enorme Breite und Innenhöhe ein großzügiges Raumgefühl. Der Fahrersitz lässt sich für Personen bis zu einer Größe von knapp 1,90 m zurückschieben, hier endet die Kniefreiheit.

2,0 Raumangebot hinten*

+ Die drei Einzelrücksitze der zweiten Reihe lassen sich in Längsrichtung verschieben. Zurückgeschoben haben selbst 1,90 m große Mitfahrer genügend Kniefreiheit. Besonders auf dem mittleren Sitz ist die Kopffreiheit enorm groß. Gegen Aufpreis sind zwei zusätzliche Einzelsitze oder eine dritte Sitzreihe mit drei Sitzplätzen erhältlich. Im Testwagen waren die Zusatzsitze allerdings nicht verbaut.



Auf den hinteren Sitzplätzen finden Personen bis 1,90 m Körpergröße ausreichend Platz.

1,0 Innenraum-Variabilität

+ Die Variabilität ist durch die individuell positionierbaren Sitze groß (siehe Kofferraum-Variabilität). Die Vordersitze lassen sich um 180° nach hinten drehen.

3,0 KOMFORT

2,7 Federung

+ Die Federung des Peugeot 807 ist ausgewogen abgestimmt und zeigt einen guten Federungskomfort. Lange Bodenwellen bereiten auch bei voller Beladung keine Probleme, ebenso kurze Bodenwellen bei Landstraßenfahrt. Querfugen werden gut geschluckt, speziell die Hinterachse neigt dann aber zu starkem Poltern. Die Seitenneigung fällt zwar nicht gering aus, liegt aber für einen Van im durchschnittlichen Bereich.

– Der Langsamfahrkomfort ist nicht besonders gut. Bei niedrigen Geschwindigkeiten dringen Einzelhindernisse wie Schlaglöcher oder Kanaldeckel stark rumpelnd bis in den Innenraum. Erst bei höheren Fahrgeschwindigkeiten wird der Komfort besser.

2,6 Sitze

- + Die straff gepolsterten Vordersitze bieten festen Halt und entspanntes Sitzen; der Fahrersitz lässt sich in der Höhe einstellen. Die kleineren Rücksitze sind ebenfalls straff gefedert und körpergerecht, die Lehnen in der Neigung einstellbar.
- Hinten sitzen Erwachsene in unbequemer Hockhaltung bei wenig Schenkelunterstützung, weil die Sitzflächen zu nah am Boden bzw. zu wenig nach hinten geneigt sind. Auf langen Strecken können punktuell härtere Bereiche im Sitzpolster der vorderen Sitze stören.

2,5 Innengeräusch

- + Der Geräuschpegel im Innenraum ist selbst bei hohem Tempo angenehm niedrig und subjektiv unaufdringlich.
- Bei unebener Fahrbahn dringt lautes Poltern der Hinterachse bis in den Innenraum.

4,0 Klimatisierung

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

- + Die Klimatisierung lässt sich auf der Fahrer- und Beifahrerseite sowie vorn und hinten unabhängig regeln. Die Vordersitze sind beheizt. Hinten sind an den Seitenfenstern serienmäßig Rollos vorhanden (gegen Aufpreis auch im Kofferraumbereich).
- Obwohl eine Zusatzheizung vorhanden ist, dauert es ziemlich lange, bis die Luft im Innenraum angenehm erwärmt ist. Vorne sitzt man sehr nah an der schrägen Frontscheibe und ist daher starker Sonneneinstrahlung ausgesetzt.

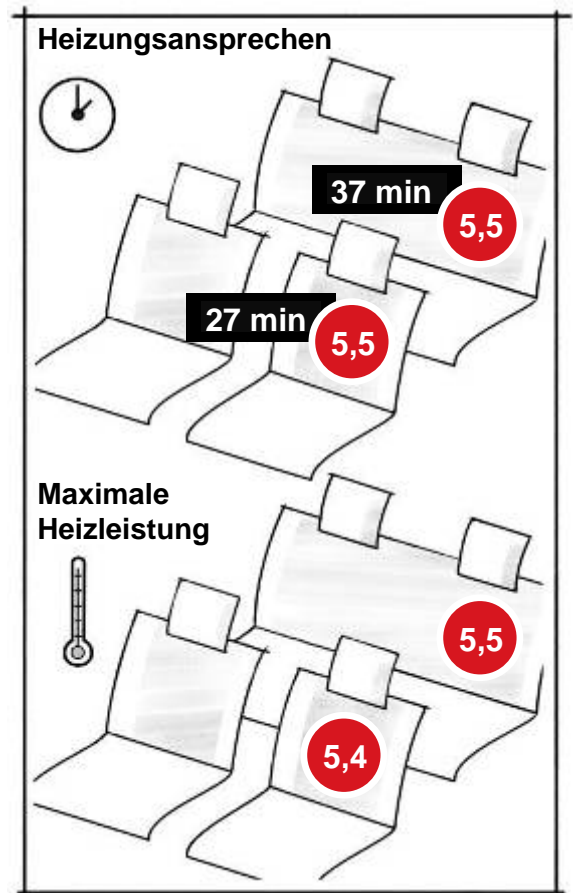
2,4 MOTOR/ANTRIEB

2,9 Fahrleistungen*

Der 163 PS starke Dieselmotor sorgt in Verbindung mit dem Automatikgetriebe für zufriedenstellende Fahrleistungen. Überholmanöver können in akzeptabler Zeit absolviert werden.

2,3 Laufkultur

- + Der Dieselmotor läuft weitgehend vibrationsarm und kultiviert. Im Stand stören allerdings leichte Brummfrequenzen.



Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C

2,4 Schaltung

⊕ Die Sechs-Gang-Automatik schaltet weitgehend weich und ruckfrei. Die Gangwechsel vollziehen sich in akzeptabler Zeit. Die Gangwechsel sind weitgehend logisch und sinnvoll, nur beim Kick-Down werden die Gänge etwas zu weit ausgedreht.

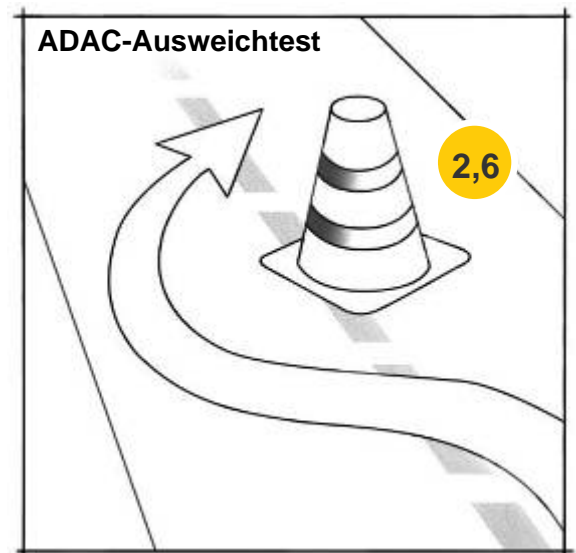
1,3 Getriebeabstufung

⊕ Die Sechs-Gang-Automatik ist gut abgestuft. Bei jeder Geschwindigkeit gibt es die optimale Übersetzung, andererseits sind bei hohem Tempo genügend Drehzahlreserven vorhanden.

2,7 FAHREIGENSCHAFTEN

2,4 Fahrstabilität

⊕ Das Fahrzeug verhält sich bei jedem Tempo sehr richtungsstabil. In kritischen Situationen, wenn z.B. der Fahrer bei hohem Autobahntempo plötzlich ausweichen muss, greift das Stabilitätssystem ESP korrigierend ein und hilft ihm, die Spur zu halten. Bei Spurrillen sind oft leichte Lenkkorrekturen erforderlich. Die elektronisch gesteuerte Traktionskontrolle sorgt für sicheres Weiterkommen, auch wenn die Straße weniger griffig ist. Beim ADAC-Ausweichtest verhält sich der Peugeot gutmütig und unkritisch. Leicht untersteuernd, aber sicher durchfährt er den Parcours und zeigt keinerlei Tendenz, mit dem Heck auszubrechen. ESP greift auch hier zuverlässig ein und verhindert Schleudern oder Kippen.



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.

2,8 Kurvenverhalten

Der Wagen untersteuert in Kurven schon bei niedrigen Kurvengeschwindigkeiten recht stark. Das ESP greift hier zwar früh und zuverlässig ein, die maximalen Kurvengeschwindigkeiten liegen aber nicht besonders hoch. Lastwechselreaktion sind nicht zu ausgeprägt vorhanden, auch hier greift ESP zuverlässig ein.

2,9 Lenkung*

Die Lenkung spricht akzeptabel an, könnte aber um die Mittellage etwas direkter sein. Sie fühlt sich beim Anlenken etwas unpräzise an. Fahrbahnkontakt und Rückmeldung der Lenkung bei schnell durchfahrenen Kurven sind durchschnittlich. Der Kraftaufwand beim Rangieren ist trotz der nicht mehr ganz aktuellen, rein mechanisch angetriebenen Servolenkung gering. Der Wendekreis von 11,8 m geht für diese Fahrzeugklasse noch in Ordnung.

⊖ Grobe Fahrbahnunebenheiten schlagen teilweise bis aufs Lenkrad durch.

2,7

Bremse

Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h sind bis zum Stillstand 38,5 m erforderlich (Mittel aus zehn Bremsungen, halbe Zuladung, 215/60R16H, Michelin Energy Saver 99H). Die Bremse spricht spontan an und ist zufriedenstellend dosierbar. Ein Bremsassistent stellt in jeder Situation den maximalen Bremsdruck zur Verfügung, auch wenn der Fahrer zwar schnell, aber nicht fest genug ins Pedal tritt.

2,4

SICHERHEIT

2,5

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

- + ESP und Bremsassistent sind serienmäßig. Rückstrahler warnen bei geöffneten Vordertüren den nachfolgenden Verkehr, die hinteren Schiebetüren lassen sich auch bei fließendem Verkehr gefahrlos öffnen. Bei Vollbremsungen schaltet sich automatisch die Warnblinkanlage ein. Die in dieser Ausstattungsvariante serienmäßigen 16 Zoll Alufelgen sind mit Reifendrucksensoren ausgestattet. Der Fahrer wird dadurch bei einem zu niedrigen Reifenluftdruck rechtzeitig gewarnt.
- Der Kraftstoff-Einfüllstutzen befindet sich auf der gefährlichen linken, dem Verkehr zugewandten Seite. Die links vom Fahrer angeordnete Handbremse kann im Notfall vom Beifahrer nicht erreicht werden.

2,1

Passive Sicherheit - Insassen

- + Beim EuroNCAP-Front- und Seitencrash erreicht der Peugeot 807 fünf Sterne (33 von 36 Punkte). Dabei zeigt er besonders beim Seitencrash seine Stärken. Das Airbagsystem umfasst neben den Front- und Seitenairbags vorne auch durchgehende Kopfairbags. Die Höhe der vorderen (reaktiven) Kopfstützen ist für Personen bis ca. 1,85 m Größe ausreichend. Auch auf den hinteren Plätzen wirken die Kopfstützen optimal, weil die Abstände zu den Köpfen gering sind - allerdings nur für kleine Personen. Anschnallerinnerer gibt es für die beiden vorderen Insassen. Hinten fehlen diese leider, obwohl sie gerade in einem Familienvan sinnvoll wären.
- Die Kopfstützen sind nicht fest genug in der Höhe arretiert und hinten nur für Mitfahrer bis ca. 1,60 m Größe ausreichend hoch.

1,8

Kindersicherheit

- + Auf den Rücksitzen lassen sich Kindersitz-Systeme unkompliziert und stabil unterbringen - auch mittels Isofix-System. Der rechte Front-Airbag ist mit dem Zündschlüssel deaktivierbar. Dann dürfen auf dem Beifahrersitz auch rückwärts gerichtete Kindersitze befestigt werden. Die Fensterheber haben einen zuverlässig funktionierenden Einklemmschutz. Nützliches Detail: ein separater Innenspiegel, mit dem der Fahrer die Kinder auf den Rücksitzen im Blick hat.
- Die elektrischen Schiebetüren haben zwar einen Einklemmschutz, allerdings greift dieser zu spät ein (erst bei ca. 110 N). Dadurch können sich speziell Kinder leicht verletzen, wenn sich diese im Bereich der schließenden Schiebetüre befinden.

4,4

Fußgängerschutz

– Beim simulierten Fußgängerunfall (EuroNCAP) schneidet der Wagen mit einem von vier Sternen schwach ab. Es werde nur sechs Punkte erreicht. Die Front und die Motorhaube sind insgesamt zu aggressiv und zu hart gestaltet.

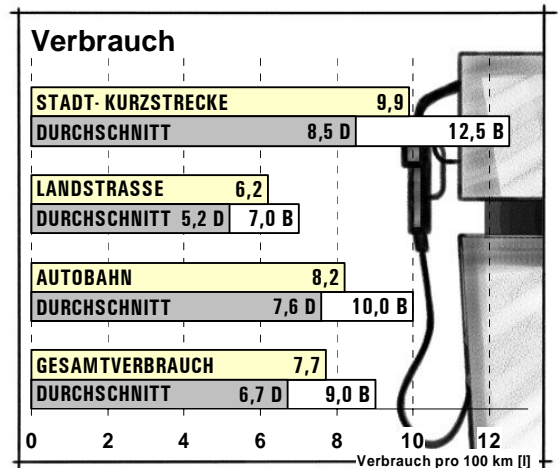
3,0

UMWELT/ECOTEST

3,9

Verbrauch/CO2*

Mit einem Durchschnittsverbrauch von 7,7 l/100 km und einem CO₂-Ausstoß von 204 g/km liegt der Peugeot 807 HDi 165 mit Automatikgetriebe gerade noch im akzeptablen Bereich. Beim ADAC-EcoTest erreicht er im CO₂-Kapitel 21 Punkte. Der Stadtverbrauch liegt mit 9,9 l/100 km hoch. Auf der Landstraße (6,2 l/100 km) und auf der Autobahn (8,2 l/100 km) fällt der Verbrauch etwas geringer aus.



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

2,0

Schadstoffe

+ Die Schadstoffanteile sind dank Rußpartikelfilter niedrig. Der Ausstoß an Stickoxiden (NoX) ist allerdings auf der Autobahn leicht erhöht. Das reicht für 40 Punkte im Schadstoffkapitel. Insgesamt werden mit 61 Punkten drei Sterne beim ADAC-EcoTest erreicht.

4,1

WIRTSCHAFTLICHKEIT

3,0

Betriebskosten*

Die Betriebskosten liegen dank des gegenüber Superbenzin günstigeren Kraftstoffpreises im durchschnittlichen Bereich.

2,7

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 bzw. nach 10 Jahren gewechselt werden muss.

+ Die zeitgemäß langen Abstände verringern Werkstattaufenthalte und Kosten. Auch eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung wird gewährt. Durch die günstige Seriengröße halten sich die Ausgaben für den Reifenersatz auf einem niedrigem Niveau.

– Erhöhte Kosten für Verschleißreparaturen verhindern aber eine bessere Benotung.

3,8

Wertstabilität*

Der Restwertverlauf des Peugeot 807 bewegt sich noch im durchschnittlichen Bereich.

4,2

Kosten für Anschaffung*

Der 807 HDi 165 Automatik wird ausschließlich in der Topausstattung Premium verkauft. Ganz billig ist er zwar nicht, für 35.600 Euro erhält man aber einen gut ausgestatteten Familienvan. Eine dritte Sitzreihe kostet 700 Euro Aufpreis. Das Fahrzeug ist ausschließlich mit zwei Dieselmotoren lieferbar. Gerade für Wenigfahrer wäre ein Benziner durchaus wünschenswert.

4,4

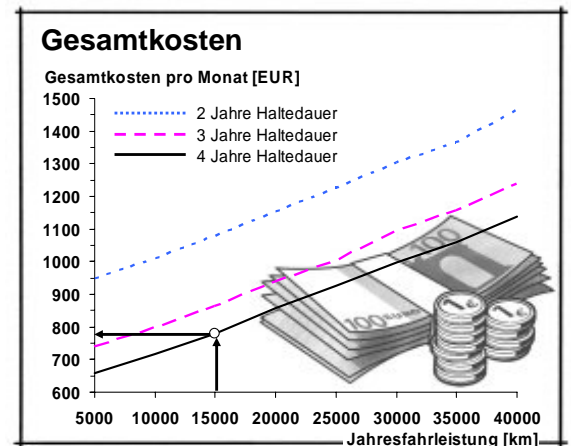
Fixkosten*

Die Fixkosten fallen hoch aus. Neben den hohen jährlichen KFZ-Steuern von 340 Euro fällt vor allem die Haftpflichtversicherung sehr teuer aus.

4,5

Monatliche Gesamtkosten*

Die monatlichen Gesamtkosten liegen aufgrund der hohen Fixkosten und dem teuren Anschaffungspreis hoch.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 779 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	HDi FAP 135	HDi FAP 165
Aufbau/Türen	GR/5	GR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1997	4/1997
Leistung [kW(PS)]	100(136)	120(163)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	320/2000	340/2000
0-100 km/h[s]	12,0	11,2
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	194	203
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	7,6 D	7,7 D
CO2 [g/km]	159	159
Versicherungsklassen KH/VK/TK	20/20/21	20/21/21
Steuer pro Jahr [Euro]	268	268
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	702	755
Preis [Euro]	30.900	34.200

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	120 kW (163 PS)
bei	4000 U/min
Maximales Drehmoment	340 Nm
bei	2000 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Automatikgetriebe
Reifengröße (Serie)	215/60R16H
Reifengröße (Testwagen)	215/60R16H
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,75 m
Höchstgeschwindigkeit	196 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	12,4 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	7,2 s
Bremsweg aus 100 km/h	38,3 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	7,7 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	9,9/ 6,2/ 8,2 l
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	195g/km / 204g/km
Innengeräusch 130km/h	69dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4727/1854/1752 mm
Leergewicht/Zuladung	1830 kg/760 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	780 l/1530 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/1865 kg
Dachlast	100 kg
Tankinhalt	80 l
Reichweite	1035 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Messwerte fett

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	137 Euro
Monatliche Werkstattkosten	59 Euro
Monatliche Fixkosten	105 Euro
Monatlicher Wertverlust	478 Euro
Monatliche Gesamtkosten	779 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	20/21/21
Grundpreis	35.600 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

Schiebetüren elektrisch	Serie
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Abbiegelicht	nicht erhältlich
Regen- und Lichtsensor	Serie
Abstandsregelung, elektronisch	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	1.400 Euro ^o
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent	nicht erhältlich
Head-Up-Display	nicht erhältlich
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Parkhilfe, elektronisch (hinten, vorne Serie)	300 Euro ^o
Reifendruckkontrolle	Serie
Spurassistent	nicht erhältlich
Tempomat	Serie
Xenonlicht	920 Euro ^o

INNEN

2. Sitzreihe, Einzelsitze	Serie
3. Sitzreihe (Rückbank/Einzelsitze)	700 Euro
Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	Serie
Klimaautomatik	Serie
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem (ab)	990 Euro ^o
Sitze, vorn, beheizbar	200 Euro ^o

AUSSEN

Anhängerkupplung (nur als Zubehör)	nicht erhältlich
Lackierung Metallic	590 Euro ^o
Schiebe-Hubdach	nicht erhältlich

^o im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹

2,6

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

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte Klassenbezogen