



## Peugeot 308 100 VTi Access

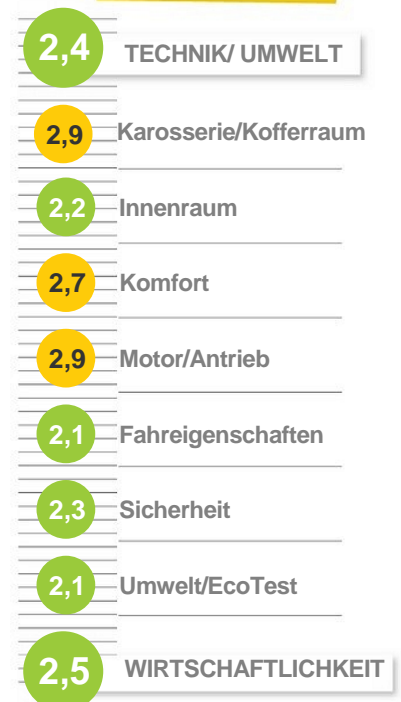
Fünftürige Schräghecklimousine der unteren Mittelklasse (72 kW / 98 PS)

Seit 2008 ist der Peugeot 308 SW erhältlich. Im Mai 2011 hat er ein Facelift erhalten. Optisch erkennt man den überarbeiteten Franzosen an einem modifizierten Front- und Heckbereich. Neu sind die drei Ausstattungsvarianten Access, Active und Allure. In der getesteten Access-Ausstattung verlangt Peugeot für den 100 VTi einen Grundpreis von nur 17.050 €. Auch für den 308 ist jetzt die vorbildliche Peugeot Connect Box erhältlich, die unter anderem nach einem Unfall selbständig Hilfskräfte alarmiert. Diese Funktion ist kostenlos, es ist nur eine SIM-Karte erforderlich. **Karosserievarianten:** Dreitürer, Kombi, Cabrio. **Konkurrenten:** u. a.: Dacia Logan, Ford Focus, Hyundai i30, Opel Astra, VW Golf.

- +** sichere Fahreigenschaften, gutes Crashverhalten, laufiger Motor, großzügige Platzverhältnisse vorn, günstige Anschaffung
- hoher prozentualer Wertverlust, schwache Klimaanlage



### ADAC-URTEIL



## 2,9

## KAROSSERIE/KOFFERRAUM

## 3,1

## Verarbeitung

Die Verarbeitungsqualität geht innen wie außen in Ordnung, wenn es auch Karosserieteilen und Innenverkleidungen etwas an Präzision fehlt. Im Inneren dominiert kratzempfindlicher Kunststoff, auch am Lenkrad wird auf einen Lederüberzug verzichtet. Mit Aluminium-Imitaten wird der Innenraum etwas aufgewertet. Die Türausschnitte sind ordentlich abgedichtet und verschmutzen dadurch nicht so schnell. Schutzleisten für die lackierten Schweller existieren aber nicht. Um Luftwirbel zu reduzieren und somit den Kraftstoffverbrauch zu senken wurde der Motorraum nach unten verschlossen und im Bereich der Hinterachse wurden Luftführungen angebracht.

⊕ Im Testwagen war das optionale Reserverad in Fahrbereifung vorhanden. Serienmäßig gibt es nur ein Reifen-Reparaturset. Es dürfen üppige 495 kg zugeladen werden. Massive Stoßleisten schützen die Türen vor kleinen Blessuren.

⊖ Der Tankdeckel muss umständlich mit dem Zündschlüssel geöffnet werden. Die Stoßfänger haben nur kleine austauschbare Kunststoffteile, die bei kleinen Beschädigungen separat getauscht werden können. Sie liegen nicht im typischen Gefährdungsbereich. Die Motorhaube wird von einem primitiven Haltestab offen gehalten.

## 3,0

## Sicht

Gegen Aufpreis unterstützen den Fahrer Parksensoren. Bei der ADAC-Rundumsichtmessung erzielt der 308 ein nur durchschnittliches Ergebnis, B- und vor allem die C-Säulen sind sehr massiv gestaltet. Die Rücksicht per Innen- und Außenspiegel dürfte etwas besser sein.

⊕ Nach hinten kann das Fahrzeug gut abgeschätzt werden. Durch die steil abfallende Motorhaube können Hindernisse vor dem Fahrzeug gut erkannt werden. Die mittig überlappenden Scheibenwischer reinigen das Sichtfeld großzügig, nur links und rechts bleibt unerklärlicherweise ein Streifen ungewischt.

⊖ Das vordere Fahrzeugende ist vom Fahrer weder einseh- noch abschätzbar. Xenonlicht ist erst ab der Allure-Variante erhältlich.

## 2,8

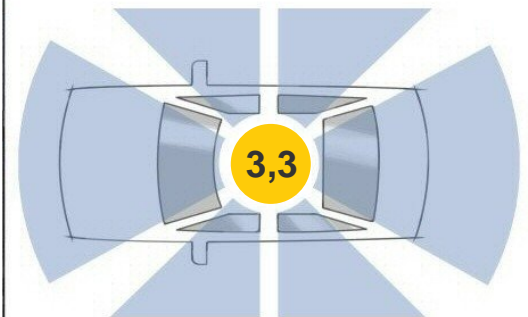
## Ein-/Ausstieg

Die Zentralverriegelung wird per Fernbedienung gesteuert. Die beiden Tasten lassen sich aber vor allem im Dunkeln kaum unterscheiden.

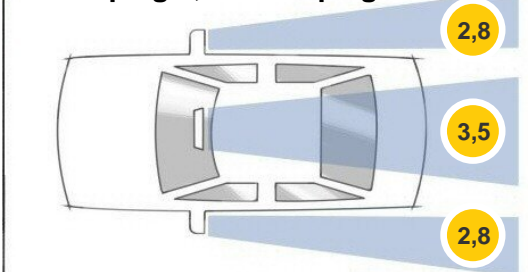


Die sehr breiten C-Säulen schränken die Sicht erheblich ein.

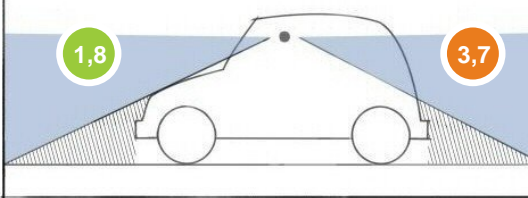
## Rundumsicht



## 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.

⊕ Die Türschweller sind angenehm niedrig, die Füße müssen also nicht zu weit angehoben werden. Auf die hinteren Plätze gelangt man bequem - der Türausschnitt ist groß, die Tür öffnet weit, nur das Dach wurde etwas tief gezogen. Kräftig gestaltet zeigen sich die Türfeststeller, mit nur zwei Rastungen sind sie aber etwas grob gestuft. Nur am Fahrerplatz fehlt ein Haltegriff am Dachhimmel. Die Scheinwerfer erhellen den Weg vom und zum Fahrzeug, wenn man aus- oder einsteigt.

⊖ Um die breiten Schweller zu überwinden, muss man einen großen Schritt ins Fahrzeug machen.

## 2,5 Kofferraum-Volumen\*

Zum Beladen steht ein Gepäckraum zur Verfügung, der bis zur Gepäckraumabdeckung 340 Liter fasst.

⊕ Nach dem Umlappen können bis zur Scheibenunterkante 670 Liter zugeladen werden. Für eine Schrägheck-Limousine kann der Peugeot gut bis unter das Dach beladen werden.



Mit 340 l Volumen ist der Kofferraum des 308 in dieser Fahrzeugklasse von durchschnittlicher Größe.

## 3,3 Kofferraum-Zugänglichkeit

Die Grundfläche des Kofferraums ist nicht gut gestaltet, wodurch der Laderaum nicht optimal genutzt werden kann. Versucht man Gegenstände zu erreichen, die bis zu den Rücksitzlehnen vor gerutscht sind, so muss man sich mit den Knien am hinteren Stoßfänger abstützen, wodurch man sich leicht beschmutzt.

⊕ Die Heckklappe lässt sich leicht öffnen und schließen, schwingt 1,86 Meter nach oben. Die frei gegebene Ladeöffnung ist groß, was das Be- und Entladen erleichtert.

⊖ Die Ladekante befindet sich 77 cm über der Straße, das ist sehr hoch. Beim Ausladen müssen 23,5 Zentimeter überwunden werden. Am Heckklappenschloss und vor allem an den seitlichen Ecken der Heckklappe kann man sich leicht den Kopf stoßen.

## 3,1 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzbank lässt sich asymmetrisch geteilt umklappen, die Sitzflächen müssen dafür separat nach oben geschwenkt werden. Achtet man beim Aufrichten nicht auf die Sicherheitsgurte, so werden diese hinter den Lehnen eingeklemmt. Für kleine Utensilien gibt es Gummi-Spannösen und Haken im Kofferraum. An den Verzurrösen kann ein großes Gepäcknetz über den Kofferraumboden gespannt werden.

## 2,2 INNENRAUM

### 2,2 Bedienung

Dem Zündschloss fehlt eine Beleuchtung. Die Platzierung hinter dem Radio-Satelliten ist nicht optimal gewählt. Das Scheibenwischer-Intervall ist von der Fahrgeschwindigkeit abhängig. Typisch für einen Peugeot wird die Außenbeleuchtung am Blinkerhebel gesteuert, die Tippfunktion für die Nebelleuchten ist etwas unübersichtlich. Die Heizungsregler befinden sich tief platziert, nicht jede Funktion ist einfach zu bedienen. Teilweise muss um den Schalthebel gegriffen werden. Die Instrumente sind zwar extra groß, aber gewöhnungsbedürftig skaliert.

⊕ Der Peugeot 308 lässt sich leicht bedienen, die wichtigsten Hebel und Schalter sind funktionell, vieles wird elektrisch unterstützt. Der Abstand des Fahrers zum Armaturenbrett dürfte aber etwas geringer sein, sodass die Bedienelemente leichter erreicht werden können. Für alles Wichtige sind Kontrollleuchten und Warnsignale vorhanden, auch ein Bordcomputer, der u.a. Momentan- und Durchschnittsverbräuche anzeigt. Das Lenkrad hat einen weiten Einstellbereich in Höhe und Reichweite. Der Blinker verfügt über eine Antipffunktion für Spurwechsel (1x tippen, 3x blinken). Für die serienmäßige Audioanlage gibt es eine Fernbedienung am Lenkrad, die Bedienung des Satelliten ist aber gewöhnungsbedürftig. Das sehr große Handschuhfach hat eine Beleuchtung (nur bei eingeschalteter Zündung) und wird durch die Klimaanlage gekühlt.



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

⊖ Die Bedienelemente der Sitzverstellung, die seitlich am Sitz angebracht sind, können nur schlecht erreicht werden. Die vorgeschobene Mittelarmlehne kollidiert mit dem Handbremshebel. Für die hinteren Passagiere gibt es kaum nutzbare Ablagen.

---

## 1,7 Raumangebot vorne\*

⊕ Auf den Vordersitzen hat man durch die üppige Innenbreite und -höhe viel Platz. Der Fahrersitz lässt sich für Personen bis zu einer Größe von 1,91 m zurückschieben. Das subjektive Raumgefühl ist großzügig.

---

## 2,8 Raumangebot hinten\*

Auf der Rücksitzbank können zwei Personen bequem sitzen, der mittlere Platz ist nur für kurze Strecken geeignet. Sind die Vordersitze für Personen mit einer Körpergröße von 1,80 m eingestellt, so nehmen hinten noch Passagiere bis 1,82 m bequem Platz.

⊕ Die große Innenbreite und die üppige Kopffreiheit sorgen für ein gutes subjektives Raumgefühl.



**Auf den hinteren Sitzplätzen finden Personen bis 1,82 m Körpergröße ausreichend Platz vor.**

---

## 2,7 KOMFORT

---

### 2,5 Federung

Die Abstimmung der Federn und Dämpfer ist tendenziell straff. Kurze Wellen werden ordentlich geschluckt, bei langer Fahrt auf kurzweilliger Fahrbahn nerven aber die dauerhaften Schwingungen. Einzelhindernisse wie abgesenkte Kanaldeckel kommen manchmal etwas deutlicher bis zu den Insassen durch.

⊕ Langgezogene Bodenwellen werden gut pariert. Es ist keine ausgeprägte Stuckerneigung feststellbar. Beim Beschleunigen und Bremsen halten sich die Vertikalbewegungen in Grenzen. Auch die Seitenneigung ist in schnell durchfahrenen Kurven gering.

## 2,6 Sitze

Die ausgeprägten Seitenwangen der Vordersitze sind sehr weich und bieten deswegen nur durchschnittlichen Seitenhalt. Die Rücksitzbank ist nur mittelmäßig gut ausgeformt.

⊕ Die ausgeprägten Konturen der vorderen Lehnen und Flächen sind gut. Ihre tendenziell straffe Polsterung der Flächen unterstützt das. Hinten ist die Polsterung weicher, aber auch bequem. Vorn und hinten sind die Lehnen sehr hoch, die vorderen sind aber nach oben zu sehr schmal geschnitten. Der Fahrersitz verfügt über eine Höheneinstellung. Füße und Beine des Fahrers werden gut unterstützt. Richtig entspannt sitzt er trotzdem nicht. Auf den Stoffbezügen neigt man auch bei sommerlichen Temperaturen kaum zum Schwitzen.

⊖ Am Beifahrersitz kann nur die Lehnenneigung und die Längsverschiebung justiert werden.

## 2,6 Innengeräusch

Bei den Messungen bei 130 km/h bewegt sich der Geräuschpegel mit 70 dB(A) im durchschnittlichen Bereich. Windgeräusche sind deutlich wahrnehmbar, nerven die Insassen aber noch nicht. Der Motor bleibt im Hintergrund.

## 3,4 Klimatisierung

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

Die Heiz- und Klimaanlage des 308 100 VTi zeigt sich durchschnittlich. Um auf den vorderen und hinteren Plätzen eine Raumtemperatur von 22° C zu erreichen vergehen 15 Minuten. Die maximale Heizleistung dürfte etwas stärker sein. Hinten lassen sich die Seitenscheiben nicht komplett versenken und verhindern somit eine zügige Durchlüftung.

⊖ Die Klimaanlage hat eine dürftige Kühlleistung.

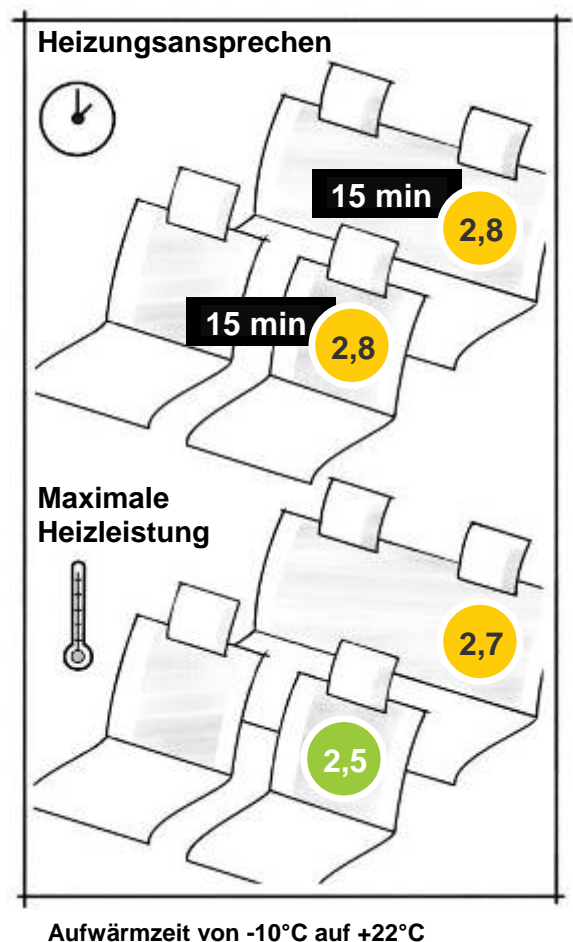
## 2,9 MOTOR/ANTRIEB

### 3,3 Fahrleistungen\*

Bei den Fahrleistungen liefert der Kombi mit dem 1,4-Liter-Benzinmotor nur durchschnittliche Ergebnisse ab. Der 72 kW/98 PS-Motor zeigt sich zwar im vierten Gang noch ausreichend elastisch, im fünften Gang wirkt er aber sehr träge. 8,3 Sekunden für den Sprint von 60 auf 100 km/h sind ebenfalls nur durchschnittlich.

## 1,7 Laufkultur

⊕ Der kleine Vierzylinder-Benziner läuft absolut vibrationsfrei. Nur bei ca. 2.000 Touren neigt er leicht zum Brummen.



## 3,0 Schaltung

Der Schaltung fehlt es an Präzision. Nicht jeder Gangwechsel lässt sich ohne Komplikationen vollziehen. Die Schaltwege könnten ein wenig kürzer ausfallen.

- ⊕ Aufgrund der Leichtgängigkeit der Schaltung lassen sich die Gänge zügig durchschalten. Eine Schaltempfehlung unterstützt den Fahrer dabei, einen sparsamen Drehzahlbereich anzustreben.
- ⊖ Der Rückwärtsgang ist nicht gegen versehentliches Einlegen gesichert und quittiert einen Einschaltversuch bei rollendem Fahrzeug mit kräftigem Getrieberasseln.

## 3,3 Getriebeabstufung

Das Fünfgang-Getriebe sorgt für sehr große Drehzahlsprünge beim Schalten. Hier würde ein sechster Gang die Schaltarbeit angenehmer gestalten.

- ⊖ Die Gesamtübersetzung ist kurz gewählt, um die Drehzahlsprünge nicht noch größer zu gestalten oder den ersten Gang zu lange auszulegen. Als Resultat davon dreht der Motor bei Autobahngeschwindigkeit im größten Gang bereits mit 3.900 Touren und verschwendet unnötig Kraftstoff.

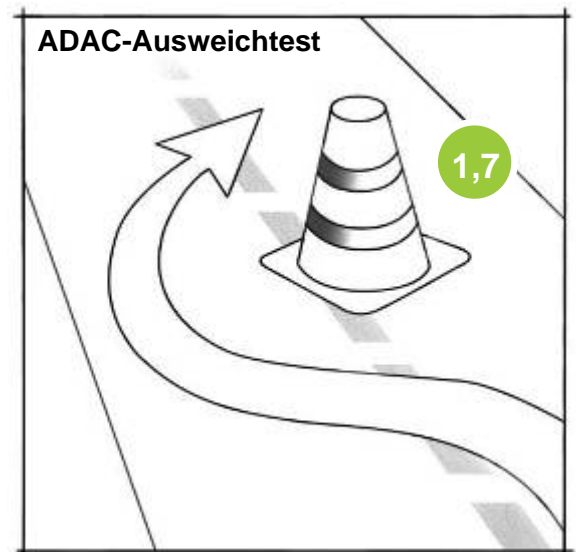
## 2,1 FAHREIGENSCHAFTEN

### 1,8 Fahrstabilität

⊕ Das Fahrzeug verhält sich bei jedem Tempo sehr richtungsstabil, es lässt sich auch von Spurrillen und Fahrbahnverwerfungen kaum aus der Ruhe bringen. In Grenzsituationen, z. B. wenn man bei hohem Autobahntempo plötzlich ausweichen muss, greift das ESP bereits im Ansatz korrigierend und hart ein, um ein mögliches Schleudern zu vermeiden. Die elektronisch gesteuerte Traktionskontrolle sorgt für sicheres Weiterkommen, auch wenn die Straße weniger griffig ist. Im ADAC-Ausweichtest liefert der 308 ein stimmiges Gesamtbild ab, er reagiert gut auf Lenkbefehle, untersteuert leicht, kann aber gut durch den Parcours dirigiert werden. Das ESP arbeitet effektiv und verhindert ein Drehen des Fahrzeugs.

### 2,1 Kurvenverhalten

⊕ Das Kurvenverhalten ist sicher, im Grenzbereich untersteuernd ausgelegt. Selbst in sehr schnell gefahrenen Kurven reagiert der der 308 gutmütig, schiebt höchstens leicht über die Vorderräder. In kritischen Situationen greift auch hier ESP helfend ein, um die Schleudergefahr zu reduzieren. Lastwechselreaktionen treten aufgrund der deutlichen Untersteuertendenz kaum auf.



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.

---

## 2,6 Lenkung\*

Die Zielgenauigkeit der Lenkung bietet Raum für Verbesserungen. Mit 11,3 Metern Wendekreis rangiert der 308 im Mittelfeld seiner Klasse.

⊕ Bei schnellen Ausweichmanövern spricht die Lenkung gut an. Die Auslegung ist direkt genug, um auch auf kurvigen Landstraßen ein handliches Fahrgefühl zu haben. Die Rückmeldung an den Fahrer ist dabei gut. Beim Rangieren fällt der Kraftaufwand relativ gering aus.

---

## 2,1 Bremse

⊕ Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand vergehen durchschnittlich 37 m (Mittel aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Reifen Michelin Energy Saver der Dimension 205/55 R16 91 V). Dabei zeigt sich die Bremsanlage standfest und frei von Fading. Der Bremsassistent unterstützt auch weniger geübte Fahrer dabei, das volle Potenzial der Bremse zu nutzen. Die Bremse spricht gut an und lässt sich recht fein dosieren.

---

## 2,3 SICHERHEIT

---

### 2,6 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Der 308 SW verfügt serienmäßig über das elektronische Stabilitätsprogramm ESP und einen Bremsassistenten. Bei einer Notbremsung schaltet sich automatisch die Warnblinkanlage ein.

---

### 2,0 Passive Sicherheit - Insassen

Auch im 308 ist nun die Peugeot Connect Box erhältlich. Per Knopfdruck oder im Falle einer Airbag-Aktivierung wird automatisch Verbindung zur Peugeot-Hilfszentrale aufgenommen und die Fahrzeugposition übermittelt, um gegebenenfalls die weitere Rettungskette einzuleiten. Dieser Dienst ist kostenlos (SIM-Karte erforderlich). Insassen auf den Vordersitzen werden optisch und akustisch ermahnt, sich anzuschnallen.

⊕ Beim Crashtest nach EuroNCAP-Norm schneidet der 308 gut ab und erreicht volle fünf Sterne. Der Test wurde mit einer Schrägheck-Limousine vor Facelift durchgeführt, die Ergebnisse dürften aber vergleichbar sein. Die vorderen Kopfstützen bieten Personen bis 1,95 m ausreichend Schutz. An den stabilen Bügel-Außentürgriffen lässt sich im Falle eines Unfalls hohe Zugkraft aufbringen.

⊖ Die hinteren Kopfstützen wurden nur für Insassen bis 1,65 m dimensioniert. Im Kofferraum sind die Zurrösen auf der Kofferraummatte befestigt und somit fast sinnlos.

---

### 2,2 Kindersicherheit

⊕ Beim ADAC Crashtest nach EuroNCAP erhält der 308 im Bereich Kindersicherheit 40 von 49 möglichen Punkten. Der Test wurde mit einer Schrägheck-Limousine vor Facelift durchgeführt, die Ergebnisse dürften aber vergleichbar sein.

Auf den beiden äußeren Rücksitzen lassen sich die meisten Kinderrückhaltesysteme mittels der vorhandenen Gurte sicher befestigen, wahlweise auch mit dem Isofix-System. Der rechte Front-Airbag kann deaktiviert werden, dann sind auf dem Beifahrersitz rückwärts gerichtete Kindersitze erlaubt. Die Fensterschließkräfte der hinteren Seitenscheiben sind angenehm niedrig und sorgen für ein geringes Verletzungsrisiko.

## 2,9 Fußgängerschutz

Beim Fußgängerschutz könnte Peugeot noch nachbessern, besonders die seitlichen Bereiche der Motorhaube und der Übergang Motorhaube-Frontscheibe bergen ein hohes Verletzungsrisiko. So reicht es beim Crashtest nach EuroNCAP-Norm für 19 Punkte und damit zu drei von vier möglichen Sternen. Der Test wurde mit einer Schrägheck-Limousine vor Facelift durchgeführt, die Ergebnisse dürften aber vergleichbar sein.

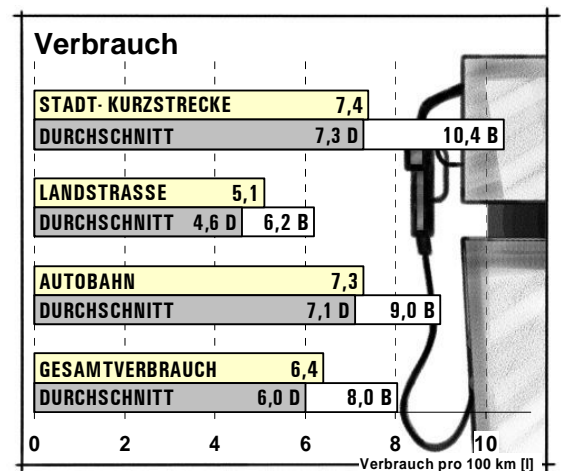
## 2,1 UMWELT/ECOTEST

### 3,0 Verbrauch/CO2\*

Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des 308 mit dem 1,4-l-Benzinmotor liegt bei 6,4 l Superkraftstoff pro 100 km. Damit verbunden ist ein CO<sub>2</sub>-Ausstoß von 146 g pro Kilometer. Im EcoTest reicht es damit für 30 Punkte. Innerorts benötigt der Kombi 7,4 l, außerorts 5,1 l und auf der Autobahn 7,3 l pro 100 km.

### 1,2 Schadstoffe

⊕ Typisch für einen modernen Benziner sind die Abgaswerte hervorragend. Er erreicht im ADAC EcoTest 48 von 50 Punkten. Kombiniert mit den CO<sub>2</sub>-Punkten erhält er insgesamt 78 Punkte, was zu vier Sternen führt.



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

## 2,5 WIRTSCHAFTLICHKEIT

### 3,8 Betriebskosten\*

⊕ Die Betriebskosten werden hauptsächlich aus den Kraftstoffkosten ermittelt. Superkraftstoff ist nicht die günstigste Möglichkeit ein Fahrzeug zu betreiben, außerdem geizt der 308 nicht gerade damit. Für die Betriebskosten erhält er deswegen eine nur durchschnittliche Bewertung.



## 2,8 Werkstatt- / Reifenkosten\*

Alle 30.000 km oder alle zwei Jahre ist eine Wartung fällig.

- ⊕ Die zeitgemäß langen Service-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 eine bessere Benotung.

## 4,3 Wertstabilität\*

⊖ Der 308 ist in die Jahre gekommen, daran ändert auch ein sanftes Facelift nichts. Allgemein zeigen sich französische Fahrzeuge nicht ganz so wertstabil wie die deutschen Konkurrenten. In Zeiten hoher Kraftstoffpreise haben zudem Benzinere etwas an Ansehen verloren. Deswegen wird dem Kombi im vierjährigen Kalkulationszeitraum ein mäßiger Restwertverlauf prognostiziert.

## 1,9 Kosten für Anschaffung\*

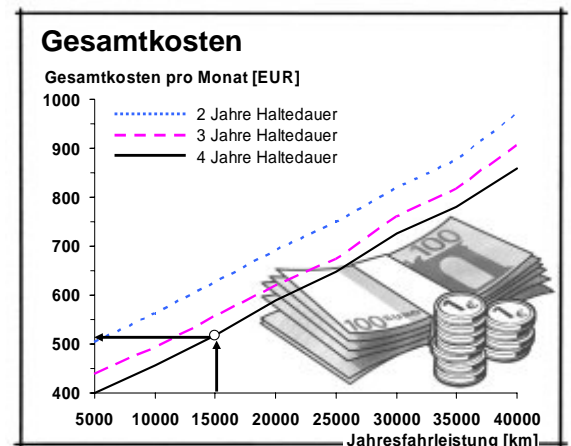
⊕ In der niedrigen Access-Ausstattungsvariante ist der 308 100 VTi bereits ab 17.050 € erhältlich. Um das ADAC-Standard-Ausstattungslevel zu erreichen müssen Optionen im Wert von 1.510 € zusätzlich geordert werden.

## 2,5 Fixkosten\*

⊕ Die Fixkosten von Benzinern sind wesentlich niedriger als die von vergleichbaren Diesel-Modellen. Vor allem die Teilkasko-Versicherung des 308 100 VTi ist günstig. Für die Kfz-Steuer sind jährlich nur 76 € fällig.

## 1,9 Monatliche Gesamtkosten\*

⊕ Die monatlichen Unterhaltskosten halten sich in überschaubaren Grenzen. Der hohe prozentuale Wertverlust wird durch den geringen Anschaffungspreis relativiert, Betriebs- und Werkstattkosten liegen im Mittelfeld und die Reifen- und Fixkosten sind günstig.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 516 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

## DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	100 VTi	120 VTi	155 THP	200 THP	HDi FAP 90	e-HDi FAP 110	HDi FAP 150	HDi FAP 165
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	4/1560	4/1560	4/1997	4/1997
Leistung [kW(PS)]	72(98)	88(120)	115(156)	147(200)	68(92)	82(112)	110(150)	120(163)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	136/4000	160/4250	240/1400	275/1700	230/1750	270/1750	340/2000	340/2000
0-100 km/h[s]	12,7	10,8	8,8	7,7	12,4	11,4	8,8	9,6
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	182	195	214	237	181	192	205	202
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	6,4 S	6,6 S	6,6 S	7,1 S	4,4 D	4,5 D	5,1 D	6,5 D
CO2 [g/km]	144	147	149	159	110	113	129	164
Versicherungsklassen KH/VK/TK	18/20/17	18/20/17	18/21/21	15/21/22	16/19/19	18/19/19	18/21/19	18/21/19
Steuer pro Jahr [Euro]	76	86	90	110	152	152	208	278
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	522	544	587	661	498	512	568	643
Preis [Euro]	17.050	18.400	21.350	25.500	19.400	20.550	23.300	26.200

### 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-Haftpf.  
 VK = Vollkasko  
 TK = Teilkasko

### Kraftstoff

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

## DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1397 ccm
Leistung	72 kW (98 PS)
bei	6000 U/min
Maximales Drehmoment	136 Nm
bei	4000 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	195/65R15
Reifengröße (Testwagen)	<b>205/55R16V</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	<b>11,25 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	182 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	12,7 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2. + 3. Gang)	<b>8,3 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	<b>36,7 m</b>
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	<b>6,4 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>7,4/ 5,1/ 7,3 l</b>
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Herstellerangabe/Test	144g/km / <b>146g/km</b>
Innengeräusch 130km/h	<b>70dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	4276/1815/1498 mm
Leergewicht/Zuladung	<b>1285 kg/495 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>340 l/670 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	670 kg/1450 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	60 l
Reichweite	<b>935 km</b>
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Messwerte fett

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK

Regen- und Lichtsensor	nicht erhältlich
Automatikgetriebe (nicht für VTI 100)	nicht erhältlich
Bremsassistent	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Parkhilfe, elektronisch (City-Paket)	620 Euro <sup>o</sup>
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Reserverad, vollwertig	100 Euro <sup>o</sup>
Tempomat (inkl. Begrenzer)	Serie
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht (nicht für Access)	nicht erhältlich

### INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie/200 Euro <sup>o</sup>
Isofix-Kindersicherungssystem	Serie
Klimaanlage	Serie
Klimaautomatik (nicht für Access)	nicht erhältlich
Lenkrad, höhen-/längseinstellbar	Serie
Navigationssystem (nicht für Access)	nicht erhältlich
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie
Sitzbezüge, Leder (nicht für Access)	nicht erhältlich
Skisack/Durchladeluke	nicht erhältlich

### AUSSEN

Außenspiegel, elektrisch anklappbar (City-Paket)	620 Euro <sup>o</sup>
Außenspiegel, elektrisch einstellbar (beheizt)	Serie
Lackierung Metallic	520 Euro
Leichtmetallfelgen (16'')	590 Euro <sup>o</sup>
Tagfahrlicht	Serie

<sup>o</sup> im Testwagen vorhanden

## KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	<b>145 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten	<b>49 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>75 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>248 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>517 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/20/17
Grundpreis	17.050 Euro

## NOTENSKALA

<span style="color: green;">●</span> Sehr gut	0,6 – 1,5	<span style="color: orange;">●</span> Ausreichend	3,6 – 4,5
<span style="color: lightgreen;">●</span> Gut	1,6 – 2,5	<span style="color: red;">●</span> Mangelhaft	4,6 – 5,5
<span style="color: yellow;">●</span> 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.



## TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT<sup>1</sup>

2,4

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
<b>Karosserie/Kofferraum</b>	<b>2,9</b>	<b>Fahreigenschaften</b>	<b>2,1</b>
Verarbeitung	3,1	Fahrstabilität	1,8
Sicht	3,0	Kurvenverhalten	2,1
Ein-/Ausstieg	2,8	Lenkung*	2,6
Kofferraum-Volumen*	2,5	Bremse	2,1
Kofferraum-Zugänglichkeit	3,3	<b>Sicherheit</b>	<b>2,3</b>
Kofferraum-Variabilität	3,1	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,6
<b>Innenraum</b>	<b>2,2</b>	Passive Sicherheit - Insassen	2,0
Bedienung	2,2	Kindersicherheit	2,2
Raumangebot vorne*	1,7	Fußgängerschutz	2,9
Raumangebot hinten*	2,8	<b>Umwelt/EcoTest</b>	<b>2,1</b>
Innenraum-Variabilität	4,0	Verbrauch/CO <sub>2</sub> *	3,0
<b>Komfort</b>	<b>2,7</b>	Schadstoffe	1,2
Federung	2,5		
Sitze	2,6		
Innengeräusch	2,6		
Klimatisierung	3,4		
<b>Motor/Antrieb</b>	<b>2,9</b>		
Fahrleistungen*	3,3		
Laufkultur	1,7		
Schaltung	3,0		
Getriebeabstufung	3,3		

## WIRTSCHAFTLICHKEIT

2,5

Betriebskosten*	3,8
Werkstatt- / Reifenkosten*	2,8
Wertstabilität*	4,3
Kosten für Anschaffung*	1,9
Fixkosten*	2,5
Monatliche Gesamtkosten*	1,9

<sup>1</sup>ohne Wirtschaftlichkeit \*Werte Klassenbezogen