



Peugeot iOn

Fünftüriger Kleinwagen mit Steilheck
(49 kW / 67 PS)

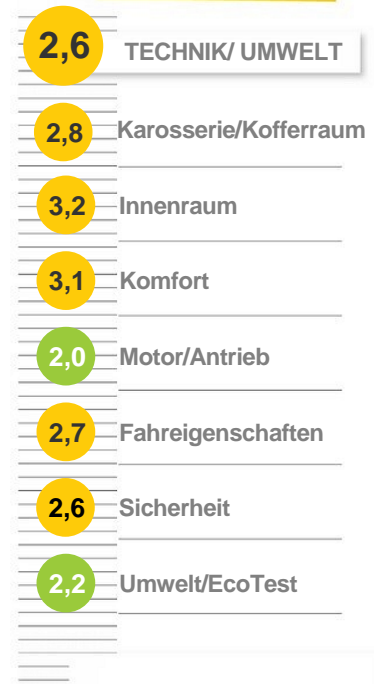
Peugeot bietet seit Jahresbeginn 2011 seinen „Voll-Elektrischen“ Kleinwagen namens iOn an. Technisch und optisch basiert er überwiegend auf den Mitsubishi i-MiEV. Die Technik ist ausgereift, die Alltagstauglichkeit gewährleistet. Nur die Reichweite und die Batterie-Ladedauer setzen der elektrischen Mobilität noch Grenzen. Der iOn ist vielen „Benzinern“ seiner Klasse in Sachen Fahrleistung überlegen. Das Fahrwerk federt komfortabel und ist sicher abgestimmt. Bei zügig gefahrenen Kurven schiebt er über seine schmalen Vorderräder und begrenzt damit seine Kurvendynamik. Der Innenraum ist funktionell und bietet viel Platz. Der Viersitzer wird seit dem 01.04.2012 für 29.393 Euro angeboten. **Karosserievarianten:** keine.

Konkurrenten: Mitsubishi i-MiEV, Citroen C-Zero.

- +** Fahrleistungen völlig ausreichend, gutes Raumangebot, gute Federung, sicheres Fahrverhalten
- geringe Reichweite, mit Haushalts-Steckdose lange Ladezeit, elektrische Heizung reduziert Reichweite



ADAC-URTEIL



Die Verarbeitung der Karosserie ist im Großen und Ganzen ordentlich. Der Unterboden ist im Bereich Motor-Getriebeeinheit ungeschützt. Für eine aerodynamische Optimierung gibt es hier noch Verbesserungspotential. Die im Innenraum verbauten Materialien wirken überwiegend hochwertig. Allerdings sind Kunststoffteile im Klavierlack-Look und die Türinnenverkleidungen sehr kratzempfindlich. Die Deckel links und rechts, unter denen die Stromanschlüsse untergebracht sind (1x 230V Haushaltssteckdose, 1x DC Schnellladeanschluß), sind nicht in die Zentralverriegelung integriert. Zum Öffnen gibt es vom Fahrerplatz aus je einen Seilzug. Die tatsächlich mögliche Zuladung fällt mit 330 kg (inkl. Fahrer) recht ordentlich aus. Auf's Dach darf der iOn 43 kg packen.

⊖ Seitliche Schutzleisten, die einen gewissen Schutz gegen fremde Autotüren darstellen, sind nicht vorhanden. Die Stoßfänger sind unzureichend gegen kleine Parkrempler geschützt. Bei einer Reifenpanne steht nur ein Reifenreparaturset zur Verfügung, das sehr schwer zugänglich unter der Rücksitzbank eingebaut ist. Einen Wagenheber oder einen Radmutternschlüssel gibt es nicht. Das Erneuern defekter Scheinwerferlampen ist sehr umständlich, weil die Frontschürze abgezogen und die Scheinwerfer dafür ausgebaut werden müssen - in den meisten Fällen ist damit ein Werkstattbesuch erforderlich.

Bei der ADAC-Rundumsichtmessung schneidet der iOn durchschnittlich ab. Die Dachsäulen schränken die Sicht nach draußen nicht zu sehr ein, nach rechts hinten (breite C-Säule) könnte der Ausblick aber besser sein. Die Sicht im Innenspiegel lässt etwas zu wünschen übrig. Die Halogen-Scheinwerfer leuchten die Fahrbahn zufriedenstellend aus. Tagfahrlicht gibt es serienmäßig.

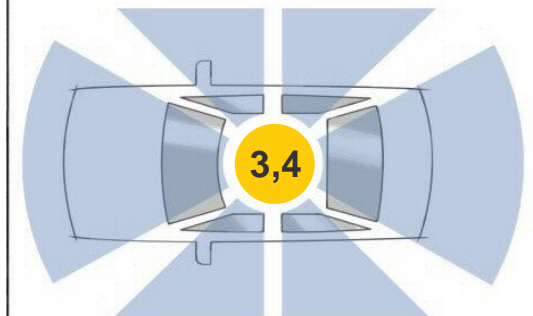
⊕ Die kompakten Abmessungen lassen sich gut abschätzen, durch die kurze Front hat man eine gute Sicht nach vorn. Die Kopfstützen der Rücksitze lassen sich bei Nichtbenutzung der Rückbank weit nach unten schieben, was die Sicht nach hinten verbessert. Die Außenspiegel bieten eine gute Sicht.

⊖ Einparkhilfe, Abbiegelicht und Xenonscheinwerfer werden nicht angeboten. Das Tagfahrlicht sollte über LED-Lampen realisiert werden - das spart Strom. Der Innenspiegel ist nicht abblendbar.

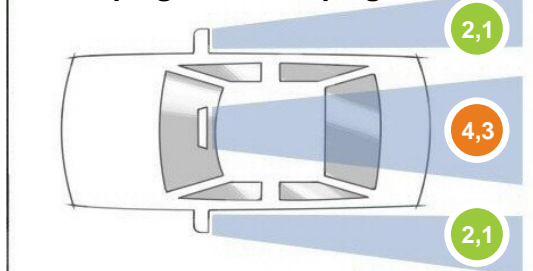


Breite Dachsäulen verhindern eine bessere Sicht nach schräg hinten.

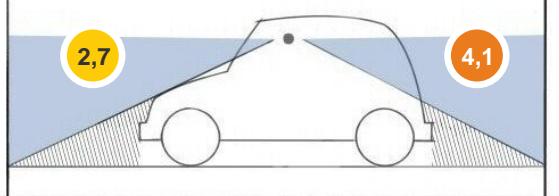
Rundumsicht



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.

2,3 Ein-/Ausstieg

- ⊕ Die Türen lassen sich bequem mit der Fernbedienung auf- und absperren. Die Türen sind groß und schwingen weit nach außen. Die Türaufhalter sind filigran ausgelegt, dennoch halten sie die Türen sicher auch bei leicht schräg stehendem Fahrzeug. Der Zustieg auf die Vordersitze ist dank der schmalen Schweller und der Höhe des Sitzes angenehm. Hinten gelingt das Zusteigen fast ebenso bequem, dank der für einen Kleinwagen großzügig ausgelegten Türausschnitte. Für alle Sitzplätze stehen Haltegriffe im Dachhimmel zur Verfügung. Eingeschlossene Personen können von innen die Türen öffnen.
- ⊖ Der iOn läßt seinen Fahrer nach dem Ausstieg im Dunklen stehen.

3,0 Kofferraum-Volumen *

Der Kofferraum fasst im Normalfall 150 l - nicht gerade üppig. Grund: die Antriebseinheit befindet sich unter dem Kofferraumboden, das schränkt die Kofferraumhöhe ein. Wird die Rücksitzbank vorgeklappt, stehen 405 l zur Verfügung (gemessen bis zur Fensterunterkante), das stimmt dann schon wieder versöhnlich.



Der Kofferraum mit 150 l Volumen ist auch für diese Fahrzeugklasse eher knapp.

2,6 Kofferraum-Zugänglichkeit

- ⊕ Die Kofferraumklappe lässt sich leicht aufklappen, größere Personen sollten etwas auf ihren Kopf achten, die Klappe schwingt nur 1,83 m nach oben. Die große Ladeöffnung und die zweckmäßige Form erleichtern die Nutzung. Praktisch ist auch die geringe Tiefe. Die Ladekante liegt mit fast 78 cm recht hoch über der Straße, innen stört aber keine Bordwand.
- ⊖ Dem Kofferraum fehlt ein Licht, nachts sucht man im Dunkeln.

2,4 Kofferraum-Variabilität

- ⊕ Die Rücksitzbank kann zweigeteilt zu einer ebenen Ladefläche umgeklappt werden. Das gelingt einfach und mit geringen Kraftaufwand. Die Lehnenneigung ist ebenfalls einstellbar; damit lässt sich auch das Kofferraumvolumen beeinflussen. Nur die beiden Hebel links und rechts sind etwas umständlich zu erreichen.
- ⊖ Für kleine Gegenstände fehlen Ablagefächer. Für größere Güter fehlen Verzurrösen. Bei umgelegten Rücksitzen können kleine Gegenstände in Spalten verschwinden.

3,2 INNENRAUM

2,8 Bedienung

- ⊕ Die Bedienung ist insgesamt einfach. Das Starten per Schlüssel erfolgt beim iOn wie bei einem „Verbrenner“. Nachdem „READY“ im Display erscheint, ist nur noch der Tritt aufs Bremspedal und das Einlegen der Fahrstufe notwendig - schon kann's losgehen. Beim Tritt aufs Beschleunigungspedal wird Energie aus der Batterie entnommen, beim Loslassen wird Bewegungsenergie in die Batterie zurückgespeist.

Die Pedale liegen günstig, ebenso der Schaltwahlhebel und die Handbremse. Wichtige Schalter und das Radio liegen in Lenkradhöhe. Eine Reichweitenanzeige informiert den Fahrer über die geschätzte noch zur Verfügung stehende Streckenleistung. Diese wird, abhängig vom Fahrstil, auch unter Berücksichtigung der eingeschalteten elektrischen Verbraucher bestimmt. Ein Bordcomputer mit z.B. Durchschnittsverbrauch und Außentemperatur fehlt leider. Die Anzeigen im Display sind einfach und logisch. Der digitale Tacho ist gut ablesbar, die Energieanzeige gibt deutliche Information über den jeweiligen Energiefluß des Antriebssystems. Das Aufladen der Batterien klappt einfach. Eine 230 V Haushaltssteckdose reicht aus, um den iOn innerhalb von 6-8 Stunden komplett voll zu laden. Ältere Hausinstallationen sollten generell vor dem ersten Aufladen eines E-Fahrzeuges durch einen Elektriker überprüft werden.



Die Verarbeitungsqualität und Funktionalität des Fahrerplatzes sind insgesamt recht ordentlich.

Verlängerungskabel sollten nur, wenn tatsächlich notwendig, unter Beachtung der maximalen Stromstärke eingesetzt werden. Schneller geht's mittels der Gleichstrom-Schnellladung: innerhalb von 30 min werden 80 % der Akkukapazität aufgeladen. Leider gibts in Deutschland derzeit so gut wie keine passende Ladestation dazu. Das eingebaute Radio klingt mit Hilfe der zwei Lautsprecher + Hochtöner akzeptabel und bietet neben Wiedergabe von Musik-CDs auch das Abspielen von Musik über USB-Stick.

⊖ Das Lenkrad ist nicht einstellbar. Die Schalter für die Fensterheber (nur Fahrerfenster mit Abwärtsautomatik), Türverriegelung und Außenspiegel sind unbeleuchtet; die Fensterheber funktionieren nur bei eingeschalteter Zündung bzw. so lange keine Türe geöffnet wird. Der Schalter für die Sitzheizung (nur Fahrer, keine Abschaltautomatik) ist ungünstig tief unten am Armaturenbrett verbaut. Das Handschuhfach hat keine Beleuchtung. Hinten fehlen Ablagen (bis auf einen Becherhalter in der Mittelkonsole) gänzlich. Die Anordnung der Heizung liegt zu tief, erschwerend kommt hinzu, dass die Einstellung der Luftverteilung nicht intuitiv erfolgen kann. Die Innenbeleuchtung (ein Licht im Dachhimmel mittig) ist spärlich.

3,3 Raumangebot vorne*

Auf den vorderen Sitzen können Personen bis zu einer Größe von 1,81 m bequem Platz finden - Kopffreiheit steht dabei üppig zur Verfügung. Das wirkt sich auch positiv auf das Raumgefühl aus, das ansonsten von der eher knappen Innenbreite beeinträchtigt wird.

4,1 Raumangebot hinten*

Der iOn stellt insgesamt vier Sitzplätze zur Verfügung, die zumindest für kurze Strecken auch problemlos von Erwachsenen genutzt werden können. Nur für die Knie der hinteren Passagiere wird es ab 1,70 m etwas eng, wenn die Vordersitze für 1,85 m große Personen eingestellt sind. Kopffreiheit wiederum steht genug zur Verfügung, die Innenbreite ist für zwei Personen nebeneinander kein Problem.



Auf den hinteren Sitzplätzen finden zwei Personen bis 1,70 m Körpergröße ausreichend Platz vor.

3,1 KOMFORT

2,2 Federung

+ Die Federungsabstimmung beim Peugeot iOn ist gut gelungen. Für einen Kleinwagen nimmt er lange Bodenwellen gelassen. Einzelhindernisse werden nur deutlich gedämpft an die Insassen weitergegeben. Stuckerneigung ist nicht feststellbar. Durch die Anordnung der schweren Batterien im Fahrzeugboden liegt der Schwerpunkt sehr niedrig, in Kurven neigt sich die Karosserie nur wenig. Voll beladen federt der iOn noch eine Idee komfortabler.

3,0 Sitze

Der Fahrersitz ist höhenverstellbar, jedoch nicht in der Neigung einstellbar. Der Seitenhalt ist gering, die Sitzfläche für Personen mit langen Beinen zu flach. Die Sitzlehnen bieten nur zufriedenstellende Rücken-Passform. Für den Einsatzzweck des Fahrzeuges ist das aber in Ordnung. Auf der Rücksitzbank erwarten den Fahrgast eine akzeptable Kontur in der Lehne, deren Neigung verstellt werden kann. Die Sitzflächen bieten nur geringen Seitenhalt. Große Personen sitzen aufgrund der geringen Beinfreiheit eher unbequem, für kürzere Strecken aber durchaus akzeptabel.

3,6 Innengeräusch

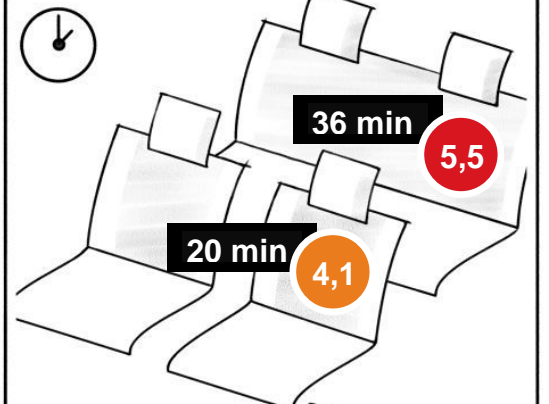
Bis etwa 80 km/h ist es im Innenraum sehr leise, lediglich Windgeräusche fallen auf. Diese nehmen bei steigender Geschwindigkeit deutlich zu, so dass der iOn seinen Elektroantriebsvorteil (keine Verbrennungsmotorgeräusche) nicht mehr ausspielen kann. Auf der Autobahn ist es im Innenraum verhältnismäßig laut. Im städtischen Einsatzbereich ist dieser Kleinwagen angenehm leise. Der Fahrer muss hier besondere Achtung walten lassen, da Fußgänger und Radfahrer den iOn nicht so leicht hören. Bei geringen Geschwindigkeiten fallen deutlich Poltergeräusche des Fahrwerks auf.

4,2 Klimatisierung

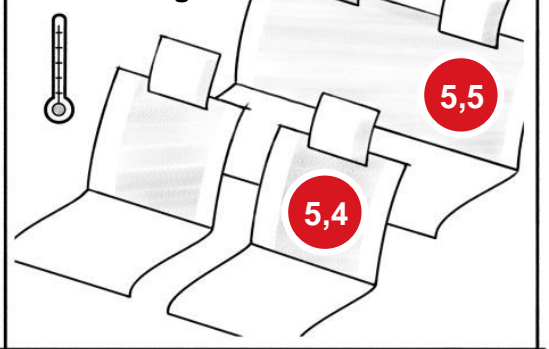
(Heizungstest bei -10°C in der ADAC-Klimakammer)

+ Der iOn verfügt über eine halbautomatische Klimaanlage. Eine Wunschtemperatur kann nur in etwa eingestellt werden. Mittelstellung des Drehschalters bedeutet: nicht heizen und nicht kühlen. Die Lüftergeschwindigkeit und Luftverteilung kann der Automatik überlassen werden. Diese regelt situationsangepasst und sinnvoll. Ein Pollenfilter ist serienmäßig an Bord.

Heizungsansprechen



Maximale Heizleistung



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

⊖ Manuell kann die Luftverteilung nur in vorgegebenen Kombinationen eingestellt werden. Der Drehschalter ist sehr tief angeordnet, zudem unübersichtlich. Der Fahrer kann beim Einstellen der gewünschten Luftverteilung vom Verkehrsgeschehen abgelenkt werden. Beim Heizungstest tut sich der iOn schwer. Die notwendige Wärme wird aus der Antriebsbatterie entnommen, was massiven Einfluß auf die Reichweite haben kann. Zudem ist die Heizung nicht besonders leistungsstark. Vorne vergehen 20 min um eine Wohlfühltemperatur von 22°C zu erreichen, auf der Rückbank gar 36 min. Wer weniger wärmeverwöhnt ist, kann im Winter durch Absenken der Innenraumtemperatur die Reichweite verlängern bzw. Energie sparen. Bei voller Heizleistung wird die Reichweite um bis zu 50 Prozent verkürzt.

2,0 MOTOR/ANTRIEB

3,5 Fahrleistungen*

Für den Vortrieb stehen 49 kW Motorleistung und ein Drehmoment von 180 Nm ab der ersten Umdrehung an. Der iOn schiebt ordentlich an. An der Ampel kann man der Schnellste sein, aber auch auf der Landstraße fühlt sich der Peugeot wohl. Den Zwischenspur von 60 auf 100 km/h absolviert er in 9,3 Sekunden - ein völlig ausreichender Wert, um auch Überholmanöver durchzuführen. Erst ab etwa 100 km/h werden die Tempozuwächse geringer. Bei 130 km/h ist Schluß.

1,0 Laufkultur

⊕ Das Starten des Motors wird mit einem Signalton und einer Anzeige "READY" angezeigt. Der Elektromotor dreht erst bei Fahrbeginn los - völlig vibrationsfrei. Das leise Surren des Motors und die hochfrequenten Geräusche der Leistungselektronik sind gut gedämmt und im Innenraum nicht zu hören. Das Anfahren funktioniert ruckfrei, ebenso werden plötzliche Leistungsanforderungen und Verzögerungen sanft umgesetzt.

1,6 Schaltung

⊕ Der Elektromotor ist mit einer festen Getriebeübersetzung mit den Antriebsrädern verbunden. Es gibt keine Schaltrücke. Nach dem Einlegen der Fahrtrichtung ist das Antriebssystem sogleich einsatzbereit, man kann sofort losfahren. Der Ganghebel läßt sich in der Schaltgasse etwas hakelig bewegen.

1,0 Getriebeabstufung

⊕ Das Getriebe hat vom Stillstand bis zur Höchstgeschwindigkeit ein festes Übersetzungsverhältnis. Der iOn besitzt nur einen Fahrmodus: Auf Fahrstufe "D" lässt sich beschleunigen und beim Zurücknehmen des Gaspedals Energie in die Batterien zurückspeisen (Rekuperation).

2,7 FAHREIGENSCHAFTEN

2,1 Fahrstabilität

Bei schnellen Lenkmanövern reagiert der iOn zunächst etwas träge, lässt sich aber gut beherrschen. Grund hierfür sind einmal die sehr schmalen Vorderreifen (145/65 R15) und der lange Radstand. Letzterer bringt jedoch auch Vorteile bei der Richtungsstabilität, der Kleinwagen fährt sauber gerade aus. Von Spurrillen lässt er sich eher weniger beeindrucken, mehr schon wirkt sich Seitenwind negativ aus - wiederum ursächlich sind die schmalen Reifen.

⊕ Dank serienmäßigem ESP und guter Abstimmung durchfährt der iOn den ADAC-Ausweichtest einwandfrei. Im Grenzbereich untersteuert er. Die Reaktionen auf die Lenkbefehle sind gut, die ESP-Eingriffe effektiv und nicht zu hart. Es besteht keinerlei Kipp- oder Schleudergefahr.

2,8 Kurvenverhalten

In schnell gefahrenen Kurven untersteuert der iOn. Der Grund liegt an den schmalen Vorderreifen (145/65 R15). Bei plötzlicher Lastwechselreaktion in der Kurve (Gas wegnehmen) ändert sich das Eigenlenkverhalten nur wenig. Auch voll beladen bleibt das Fahrverhalten unproblematisch, man muss sich nur stets der deutlichen Untersteuerneigung bewusst sein.

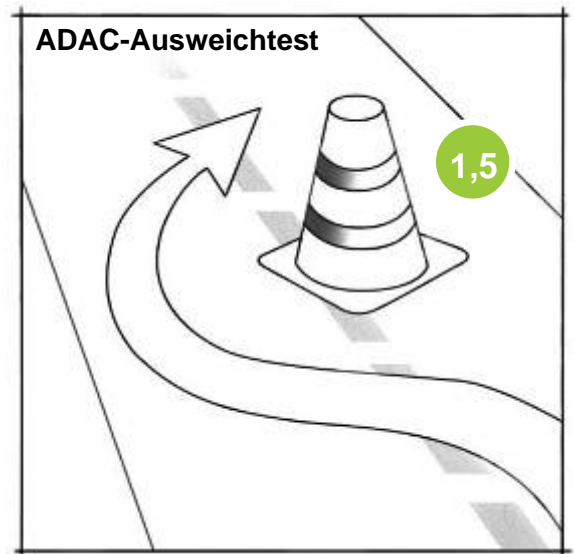
2,5 Lenkung*

⊕ Die Lenkung arbeitet präzise und vermittelt dem Fahrer einen guten Kontakt zur Fahrbahn. Dank ihrer direkten Auslegung fühlt sich der iOn handlich an. Die elektrische Lenkhilfe unterstützt den Fahrer beim Rangieren. Der Wendekreis mit 9,5 m ist für diese Fahrzeugklasse noch gut.

3,3 Bremse

Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h benötigt der iOn im Mittel 40 m (Mittelwert aus 10 Messungen, halbe Zuladung, Serienbereifung). Das Ergebnis könnte besser sein. Dafür zeigt die Bremse auch unter hoher Beanspruchung ihre Standfestigkeit und ist frei von Fading. Der Übergang von Rekuperation zur mechanischen Bremsung ist kaum spürbar.

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



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.

2,5

SICHERHEIT

2,7

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

+ Der Peugeot iOn ist serienmäßig mit einem elektronischen Stabilitätsprogramm ESP und einem Notbremsassistenten ausgestattet. Damit erfüllt er die Mindestanforderung im Bereich aktive Sicherheit.

2,3

Passive Sicherheit - Insassen

+ Der iOn verfügt serienmäßig über Front- und Seitenairbags vorn sowie über durchgehende Vorhangairbags. Im Euro NCAP Crashtest erreichte der baugleiche Mitsubishi i-MiEV im Insassenschutz 26 Punkte bzw. 73 %. Auf den vorderen Plätzen werden die Insassen optisch und akustisch ermahnt, sich anzuschnallen; über den Anschnallstatus hinten wird der Fahrer über Kontrollleuchten in den Armaturen informiert - vorbildlich und bisher sehr selten bei Kleinwagen. Die Kopfstützen reichen vorne in der Höhe für Insassen bis zu einer Größe von 1,90 m. Der Abstand zwischen Kopf und Kopfstützen ist sehr gering, so wird das Risiko eines Schleudertraumas bei einem Heckaufprall minimiert. Die Batterie stellt auch bei einem sehr schweren Unfall keine Gefahr dar, da sie umfangreich geschützt ist. Alle Hochspannung-Antriebskomponenten werden mit dem Zünden der Airbags abgeschaltet und sind spannungsfrei.

- Hinten sind die Kopfstützen zu niedrig, sie reichen nur für Personen bis 1,65 m. Die Klappaußentürgriffe sind von Nachteil, wenn nach einem Unfall verklemmte Türen geöffnet werden müssen. Im Kofferraum fehlen Zurrösen für die Gepäcksicherung.

2,6

Kindersicherheit

+ Auf den hinteren Sitzen können Kindersitze mit den vorhandenen Gurten stabil befestigt werden, besser noch mit Hilfe der serienmäßigen Isofix-Befestigungspunkte samt Ankerhaken. Auch für Babyschalen sind die Gurte lang genug. Die Abstände der Gurtanlenkpunkte passen, nur ihre Position ist nicht für alle Kindersitzarten optimal. Auch auf dem Beifahrersitz dürfen Kindersitze untergebracht werden, weil der Beifahrerairbag per Schlüsselschalter deaktiviert werden kann. Im Euro NCAP Crashtest erreichte der baugleiche Mitsubishi i-MiEV für den Bereich Kindersicherheit ein Ergebnis von 38 Punkten bzw. 78 %.

- Das Angurten der Kindersitze auf der Rückbank gestaltet sich nicht ganz einfach, weil die Gurtschlösser nicht fixiert sind und man teilweise zwei Hände zum Anschnallen braucht. Den hinteren Fensterhebern fehlt ein Einklemmschutz.

3,2

Fußgängerschutz

Im Euro NCAP Crashtest erreichte der baugleiche Mitsubishi i-MiEV im Fußgängerschutz ein Ergebnis von 17 Punkten bzw. 48 %.

2,2

UMWELT/ECOTEST

2,8

Verbrauch/CO2*

Der durchschnittliche Energieverbrauch des Peugeot iOn im ADAC EcoTest liegt bei 16,94 kWh pro 100 km. Legt man den durchschnittlichen Stromerzeugungsmix in Deutschland zugrunde, ist mit der Erzeugung dieser Strommenge ein CO₂-Ausstoß von etwa 94 g pro Kilometer verbunden. Damit kann er im EcoTest 32 Punkte im Bereich CO₂ erzielen. Innerorts benötigt der iOn 11,30 kWh pro 100 km, außerorts 15,03 kWh pro 100 km und auf der Autobahn 24,64 kWh pro 100 km. Damit beträgt die maximale Reichweite im EcoTest-Mix etwa 94 km (mit teilweise eingeschalteter Klimaanlage). Ohne Klimaanlage und ohne Heizung beträgt die Reichweite deutlich über 100 km. Der höhere Verbrauch des iOn beispielsweise gegenüber des Karabag 500 E und des E-Smart ergibt sich aus der signifikant höheren Leistung des Peugeot. Daraus wiederum ergeben sich vor allem auf der Landstraße und auf der Autobahn deutliche Vorteile beim Mitschwimmen im Verkehr. Fährt man mit dem iOn vergleichbar langsam wie mit dem Karabag oder dem E-Smart, liegt der Verbrauch des iOn's sogar niedriger als bei den Konkurrenten.

1,6

Schadstoffe

⊕ Der Peugeot iOn stößt lokal beim Fahren keine Schadstoffe aus, bei der Herstellung des "getankten" Stroms entstehen diese aber dennoch. Setzt man auch hier wieder den durchschnittlichen Schadstoffausstoß bei der Stromerzeugung in Deutschland an, kann der Elektro-Peugeot trotzdem gute 44 von 50 möglichen Punkten erreichen. Zusammen mit den CO₂-Punkten erzielt der iOn 76 Punkte und damit vier von fünf Sternen beim ADAC EcoTest.

DATEN UND MESSWERTE

Elektromotor	
Leistung bei	49 kW (67 PS) 3500 U/min
Maximales Drehmoment bei	180 Nm 1 U/min
Kraftübertragung Heckantrieb	
Getriebe	1-Gang-Automatikgetriebe
Reifengröße (Serie vo./hi.)	145/65R15H/175/55R15
Reifengröße (Testwagen)	145/45R15V/175/55R15V
Bremsen vorne/hinten Scheibe/Trommel	
Wendekreis links/rechts	9,4 m
Höchstgeschwindigkeit	130 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	15,9 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	9,3 s
Bremsweg aus 100 km/h	40,1 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Strom)	16,94 kWh
Testverbrauch/100 km Stadt/Land/BAB	11,30/15,03/24,64 kWh
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test	0g/km / 94g/km
Innengeräusch 130km/h	74dB(A)
Länge/Breite/Höhe	3475/1475/1610 mm
Leergewicht/Zuladung	1120 kg/330 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	150 l/405 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	- kg/- kg
Dachlast	43 kg
Batteriekapazität	16 kWh
Reichweite	94 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Messwerte fett

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbiegelycht	nicht erhältlich
Regen- und Lichtsensor	nicht erhältlich
Schnell-Lade-Funktion	Serie
Automatikgetriebe	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Servolenkung	Serie
Tempomat	nicht erhältlich
Reichweitenanzeige	Serie
Xenonlicht	nicht erhältlich

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Audioanlage	Serie
Drehzahlmesser	nicht erhältlich
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	nicht erhältlich
Klimaanlage	Serie
Klimaautomatik	nicht erhältlich
Knieairbag	nicht erhältlich
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie
Zentralverriegelung	Serie

AUSSEN

Außenspiegel, elektrisch einstellbar	Serie
Schiebe-Hubdach	nicht erhältlich
° im Testwagen vorhanden	

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.



Peugeot iOn

TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹

2,6

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

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte klassenbezogen

ADAC autotest