

Auto & Verkehr

Anzeigenannahme für den Automarkt
 Telefon 01 80 / 12 12 122 • Fax 01 80 / 12 12 124 (jeweils zum Ortstarif)
 anzeigenannahme@HNA.de • www.hna.autoanzeigen.de

AutoTe2



307 und Astra: CC-Top

Cabrios mit Blech-Klappdach haben Konjunktur – Vergleichstest von Opel und Peugeot mit 180-PS Benzinmotoren

VON STEFAN VOSWINKEL

Die Franzosen machen es uns vor. Wieder einmal. Ob Renault Espace, Scénic oder Peugeot 206 CC: Während bei uns Bedenkenträger noch mit Rechenschneidern jonglierten, sprangen unsere Nachbarn mutig in die kleinste Nische und machten bezahlbare Automode für Millionen. Bestes Beispiel ist der kleine Herzensbrecher 206 CC.

Peugeot mit Pummel-Heck

Auch eine Klasse höher gehört das faltbare Hardtop mittlerweile zum guten Ton: Ob Opel, Ford oder VW, alle haben ein entsprechendes Modell im Angebot. Also Dach auf zum Sonnetanken – wollen wir mal sehen, wer die Endorphine am besten in Wallung bringt. Die Optik des Peugeot löst nur wenig Kribbeln aus. Den Franzosen gelingt es nur bedingt, den pummeligen Po des Klapp-307 zu kaschieren. Gut, dass der Nachfolger 308 CC bereits mit deutlich eleganterem Abgang in den Startlöchern steht. So fährt der 307 in einer Liga mit dem optisch ebenfalls recht hecklastigen Eos von VW. Der Astra beweist hier mehr Schick, glänzt mit ansehnlicher Coupé-Linie und sammelt für das Design die meisten Sympathiepunkte.

Mit dem ersten Probesitzen im Frischluft-Peugeot verlie-



Zwei gegen Drei: Der Peugeot (links) besitzt ein einfaches, zweigeteiltes Hardtop. Der Astra setzt auf drei Teile – das ermöglicht ein flaches Heck.

Fotos: Andreas Fischer / 1 Peugeot

gen die gemischten Gefühle schlagartig. Alles findet sich dort, wo wir es erwarten. Die Gestalter gönnen uns eine durchaus schöne Schaltzentrale mit ansehnlichen Instrumenten und feinen Polstern.

Riesige Frontscheibe

Cabrio-Genießer dürfte aber die weit nach hinten gezogene Frontscheibe deutlich mehr stören. Kleine Fahrer sitzen eher darunter, große haben den Scheibenrahmen vor der Stirn. Ein merkwürdiges Fahrgefühl, aber unter Festdach-Cabrios leider auch ein verbreitetes Phänomen.

Im enger geschnittenen Astra wird das ebenfalls recht deutlich. Das aufwendigere Dach verleiht dem Astra zwar die schönsten Proportionen, das Platzangebot fällt aber deutlich geringer aus. Zudem ist die Bedienung komplizierter als im Peugeot. Der zentrale Drehknopf zur Steuerung der wichtigsten Funktionen von Klima- und Audioan-



Edeler Peugeot, verwirrender Opel: Der 307 gefällt mit guter Verarbeitung und feinen Materialien (links). Der Astra nervt mit seinem umständlichen Bedienkonzept.

lage ist nicht der Weisheit letzter Schluss. Wichtiger bei einem Cabrio: Inklusiv der Fenster braucht der Opel 35 Sekunden, um sich komplett zu entblättern. Der Striptease gelingt sogar beim Fahren bis Tempo 30.

Bei den Motoren offenbaren die beiden Frischluft-Freunde gravierende Unterschiede. Peugeot 307 CC und Opel Astra CC fahren mit serienmäßigem ESP und Überrollschutzsystemen auf der sicheren Seite des Lebens, die Gäste der ersten Reihe schützen Airbags vorn und seitlich.

Mit rund 180 PS sind beide ausreichend motorisiert. Da hören die Gemeinsamkeiten dann aber auf. Es ist schon erstaunlich, wie leichtfüßig der kleine Turbomotor den Astra anschiebt. Der Peugeot hingegen setzt mit dem Zweiliter-Saugmotor auf auf klassische

Technik. Weniger Drehmoment sorgt hier für die gemütlicheren Fahrleistungen und einen höheren Verbrauch. Eigentlich unverständlich, hat Peugeot doch aus der Zusammenarbeit mit BMW einen entsprechenden 1,6-Liter-Turbo im Angebot.

Im Fahrverhalten ähneln sich die Cabrios wieder. Beide sind sportlich abgestimmt und umzirkeln auch enge Kurven neutral, ohne die Insassen mit einer harten Federung belästigen.

307 CC und Astra Twin Top kosten rund 30 000 Euro. Der Peugeot ist zwar teurer als der Opel, bietet mit Klimaautomatik Leichtmetallfelgen und Sitzheizung aber auch mehr Ausstattung. Ein vergleichbares Audi A3 Cabrio kostet rund 3000 Euro mehr – und das ohne ein Hardtop. Die In-golstädter setzen auf Stoff.



Ab Januar neu: Der Nachfolger des 307, der Peugeot 308 CC.



TECHNISCHE DATEN

Fahrzeugdaten	Opel Astra Twin Top	Peugeot 307 CC
Motor Bauart/Zylinder	Vierzylinder, Benzin	Vierzylinder, Benzin
Hubraum	1598 cm ³	1997 cm ³
kW (PS) bei U/min	132 (180) / 5500	130 (177) / 7000
Nm bei U/min	230 / 1980	202 / 4750
Höchstgeschwindigkeit	228 km/h	225 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,2 sec.	9,5 sec.
Getriebe	6-Gang	5-Gang
Abgas CO ₂	190 g/km	210 g/km
Verbrauch *	10,5 / 6,4 / 7,9	12,4 / 6,8 / 8,8
Preis	29 670 Euro	30 350 Euro

* innerorts/außerorts/Testverbrauch auf 100 km

Quelle: Hersteller HNA

Fazit

Trotz seiner einfachen Dachkonstruktion gewinnt der Peugeot den Vergleichstest. Er ist spürbar geräumiger und besser zu bedienen. Beim Thema Fahrwerk nehmen sich beide Cabrios nichts. Der Opel hingegen überzeugt mit seiner Linienführung, die aber viel Platz im Innenraum kostet. Der Turbomotor ist das Schmuckstück des Astra.



Doppel-Premiere bei BMW: 3er und 7er neu

Bayern stellen Flaggschiff in Moskau vor

MÜNCHEN. Alles neue macht der Juli. Zumindest bei BMW. Die Bayern stellten vor wenigen Tagen die überarbeitete Version des 3ers und die komplett renovierte Auflage des Flaggschiffs 7er vor.

Vor allem optisch hat BMW den 3er aufgefrischt. Neue Leuchten mit LED-Technik an Front und Heck, neue Stoßfänger und Motorhaube – das war's. Technisch ist nur der Dreiliter-Dieselmotor mit 245 PS und einem Verbrauch von 6,1 Litern auf 100 Kilometern

neu. Wann der überarbeitete 3er auf den Markt kommt, steht noch nicht fest.

Ganz neu und im November kommt hingegen der 7er auf den Markt. Das Flaggschiff soll laut BMW-Chef Norbert Reithofer das sportlichste Auto seiner Klasse sein. Höhepunkt: Der 7er ist das erste Auto mit uneingeschränktem Internetzugang. BMW bietet Motoren von 245 (730d) bis 407 PS (750i) an. Die Preise beginnen bei 69 500 Euro für den 730d. (pvo)



Neues Flaggschiff: Der 7er (unten) kommt im November auf den deutschen Markt. Der 3er (oben) wurde überarbeitet. Fotos: BMW

Chevrolet Camaro: Die Legende ist zurück

Ab 2009 zunächst in den USA erhältlich

DETROIT. Männer, es ist wieder so weit: Die Amerikaner packen endlich die Serienversion des neuen Chevrolet Camaro aus. Optisch gleicht der Camaro seinem legendären Vorgänger aus den 70er-Jahren. Für alle künftigen Halter bedeutet das: Ärmel hoch und Ellenbogen raus.

Zwei Benziner stehen zur Wahl: Der „kleine“ 3,6-Liter-V6-Motor bringt es auf glatt 300 PS. Der Antrieb erfolgt tra-

ditionell über die Hinterräder. Wem sechs Zylinder nicht reichen, der kann zur standesgemäßen Achtzylinder-Variante greifen. Die holt aus dem umweltverachtenden 6,2-Liter-Hubraum 422 PS. Verbrauchsangaben macht Chevrolet noch nicht.

Wer auch eine Etage tiefer Wert auf Größe legt: Die Räder gibt es wahlweise in bis zu 20 Zoll. Die Preise sollen bei etwa 30 000 Euro beginnen. (pvo)



Lässt Männerherzen höher schlagen: Der Kult-Sportwagen Camaro von Chevrolet ist wieder da. Foto: Chevrolet

Vorschau 2. August

Seite 1

• Sie sind die Schweizer Taschenmesser unter den Autos: VW Passat Variant, Citroën C5 Tourer und Subaru Legacy Kombi mit Zweiliter-Dieselmotor und rund 150 PS im HNA-Vergleichstest.

Seite 2

• Der neue Mini Cooper JCW ist mit 211 PS der stärkste Mini aller Zeiten. Bei einem ersten Test auf abgesperrter Teststrecke klären wir, was der kleine Brite kann.