

Citroen Grand C4 Picasso HDi 135 FAP Exclusive EGS6

Fünftürige Großraumlimousine der unteren Mittelklasse (100 kW/135 PS)

ADAC Testergebnis

Note 2,5

Der neue Grand Picasso basiert auf dem C4 und sieht so avantgardistisch aus, wie man das von einem Citroen erwartet. Neuartig ist die große, weit nach hinten reichende Frontscheibe mit verschiebbarer Jalousie im oberen Bereich. Der Zwei-Liter-Dieselmotor läuft angenehm ruhig, verbraucht aber ziemlich viel. Der Ruß-Partikelfilter ist serienmäßig. Das automatisierte Schaltgetriebe führt zwar nicht zu Verbrauchserhöhungen wie konventionelle Automaten mit Drehmomentwandler, schaltet dafür aber recht langsam. Weitere Schwachpunkte sind die gefühllose Lenkung und das zu weiche, oft polternde Fahrwerk. Fazit: ein extravagantes Familienauto mit vielen praktischen Details, aber auch einigen Schwächen. Nicht ganz billig: 30.550 €. **Karosserievarianten:**

keine. **Konkurrenten:** Ford S-Max, Mazda 5, Opel Zafira, Renault Grand Scenic.

- + gute Verarbeitung
- + umfangreiche Ausstattung
- + Rücksitze voll versenkbar
- + kultivierter Motorlauf
- + Ruß-Partikelfilter
- + hohe passive Sicherheit
- z.T. komplizierte Bedienung
- träge schaltendes Getriebe
- gefühllose Lenkung
- polterndes Fahrwerk
- hoher Verbrauch



Karosserie/Kofferraum

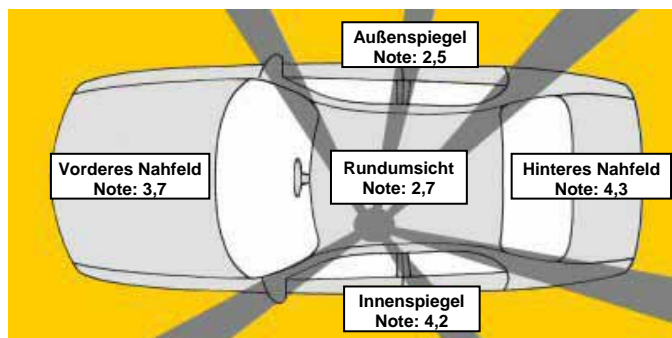
Note 2,1

Verarbeitung

Note: 2,0

Für dieses Auto ist gegen Aufpreis ein Parklückendetektor zu haben, der dem Fahrer anzeigt, ob die Lücke zum längs Einparken groß genug ist.

- + Die Verarbeitung macht einen guten Eindruck, erfüllt die Ansprüche einer Premiummarke. Die Spaltabstände sind gering und schmal, die Türen und Klappen schließen leicht, Kunststoffkotflügel reduzieren das Gewicht. Im Innenraum setzt sich dieser gute Eindruck fort, mit passgenauen Kunststoffen hoher Qualitätsanmu-



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.

tung. Die nach aerodynamischen Gesichtspunkten gestylte Karosserie ist auch am Unterboden glattflächig, was zur Verbrauchsreduzierung beitragen dürfte. Tanken ist besonders einfach, da der Deckel gleichzeitig als Verschluss fungiert. Auf der Dachreling sind 80 kg Gepäck erlaubt. Gegen Aufpreis gibt es ein großes Panoramadach mit elektrischer Jalousie.

- Ein vollwertiges Reserverad ist nicht erhältlich.

Sicht

Note: 2,9

Der Fahrer sitzt erhöht, was die Sicht auf den umliegenden Verkehr erleichtert. Leider sieht er aber weniger, wo das Fahrzeug vorne anfängt und beim rückwärts Einparken kann er froh sein, wenn die akustisch-optischen Einparksensoren beim Kauf mit bestellt wurden. Die Rundumsicht ist verhältnismäßig gut, es stören keine zu breiten Pfosten. Die Kopfstützen der Rücksitze lassen sich weit nach unten schieben. Gegen Aufpreis gibt es helle Xenonscheinwerfer mit Kurvenlicht.

- Im Innenspiegel ist leider nur wenig zu sehen.

Ein-/Ausstieg

Note: 2,1

Vorn steigt man passabel ein und aus. Die Türrahmenoberkanten sind zwar hoch, es muss aber ein ziemlich breiter Schweller überwunden werden.

- + Zu den Sitzen der zweiten Reihe ist der Zustieg bequem, es stört kein Schweller. Nach dem Aussteigen bleiben die Scheinwerfer noch ein Weilchen an, um den Weg heim zu leuchten.
- Die beiden Notsitze im Kofferraum sind schwierig zu erreichen, auch das Aussteigen erfordert enorme Gelenkigkeit. Besonders hinten sind die Türaufhalter zu schwach ausgelegt.

Kofferraum-Volumen*

Note: 1,4

- + Der Kofferraum fasst 575 l (als Fünfsitzer), das ist riesig. Noch größer wird das Kofferabteil, wenn die drei Rücksitze vorgeklappt wurden.
- Sehr wenig Platz dagegen bleibt, wenn die beiden Notsitze im Kofferraum zum Einsatz kommen.

Kofferraum-Zugänglichkeit

Note: 1,5

- + Die große Heckklappe lässt sich leicht öffnen und schließen. Per Knopfdruck senkt sich das Fahrzeugheck ab, damit das Einladen noch leichter vonstatten geht (allerdings nicht, wenn der Batteriesparmodus aktiv ist). Das Format des Kofferraums ist zweckmäßig, auch sperrige Dinge lassen sich gut verstauen.
- Große Personen würden sich eine weiter öffnende Heckklappe wünschen. Einrasten des Trennnetzes im Dach ist kompliziert. Auch ist das Einsetzen der beiden Aufroll-Kassetten für das Netz und die Ablage mühsam.

Kofferraum-Variabilität

Note: 2,4

- + Alle Rücksitze lassen sich so vorklappen, dass eine ebene Fläche entsteht. Die Handhabung dabei ist einfach und braucht nicht viel Kraft. Die Beleuchtungseinheit lässt sich herausnehmen und fungiert dann als Taschenlampe. Gegen Aufpreis gibt es ein an zwei Stellen einhängbares Trennnetz.
- Für Einkaufsgepäck fehlen Ablagen. Störend auch, dass es keine Abschottung zu den Rücksitzen gibt und so beim Abbremsen kleine Gegenstände leicht unter die Rücksitze rutschen.



Mit wenigen Handgriffen lässt sich der Innenraum in einen glattflächigen Laderaum von stattlicher Größe verwandeln. Der kraftaufwändige Aus- bzw. Einbau von Sitzen kann beim C4 Picasso entfallen.

Innenraum

Note 2,1

Bedienung

Note: 2,4

- + Die wichtigsten Dinge sind funktionell und übersichtlich angeordnet, wie zum Beispiel die Heizung (separat für Fahrer und vereinfacht für den Beifahrer) sowie das Radio mit Navigationssystem und großem Display (Aufpreis). Vieles funktioniert elektrisch, sogar die Feststellbremse, die sich automatisch aktiviert und löst. Licht und Scheibenwischer schalten sich selbstständig zu. Es gibt viele Kontrolleuchten und auch ein Bordcomputer ist vorhanden. Vorn und hinten befinden sich genügend Ablagefächer. Auch Leselampen gibt es ausreichend.
- Ausgerechnet das Zündschloss lässt sich bei Dunkelheit nur schwierig auffinden. Das Lenkrad ist mit viel zu vielen Schaltern überfrachtet, die während der Fahrt kaum auseinander zu halten sind. Die digitalen Instrumente sind in Armaturenbrettmitteln untergebracht und so nicht gut abzulesen. Das Handschuhfach ist klein und unbeleuchtet. Die Fenster funktionieren nur mit Zündung.



Der Innenraum überzeugt durch angenehme Materialien, eine gute Verarbeitungsqualität und weitgehender Funktionalität. Störend sind jedoch die mittig im Armaturenbrett angeordneten, schlecht ablesbaren Instrumente.

Raumangebot vorne*

Note: 1,7

- + Auf den Vordersitzen ist das Platzangebot sehr groß, die Kopffreiheit riesig. Der Fahrersitz lässt sich selbst noch für 1,95 m große Personen zurück schieben.

Raumangebot hinten*

Note: 1,7

- + Auf den drei Einzelsitzen im Fond ist genügend Platz, selbst 1,95 m großen Mitfahrern reichen die Kopf- und Kniefreiheit (Vordersitze für ca. 1,85 m große Personen zurück geschoben). Drei breitere Mitfahrer haben allerdings wenig Ellenbogenfreiheit. Auf den Notsitzen im Kofferraum ist noch für ca. 1,70 m große Mitfahrer genügend Platz vorhanden.

Innenraum-Variabilität

Note: 3,0

Die Rücksitze lassen sich zu einer Liegewiese umfunktionieren, sind jedoch nicht herausnehmbar (siehe Kofferraum-Variabilität).

Komfort

Note 3,1

Federung

Note: 3,6

Das Fahrwerk ist recht weich abgestimmt, kleine, langwellige Unebenheiten werden gut gemeistert. Anders, wenn größere Bodenwellen passiert werden, dann schwingt die Karosserie ziemlich stark nach, selbst ohne größere Zuladung. Bei kurzen Erhebungen und Vertiefungen der Fahrbahn sowie bei Querrillen poltert das Fahrwerk laut.

Sitze

Note: 2,6

- Die Vordersitze sind straff gepolstert und dennoch bequem, selbst auf langer Strecke quälen keine Druckstellen. Dank Höheneinstellung findet der Fahrer eine entspannte Sitzposition, die Beine kann er bequem abstellen und sich fest abstützen. Die Lendenwirbelstütze lässt sich in Intensität, nicht aber in der Höhe einstellen. Der Beifahrersitz ist ebenfalls höheneinstellbar. Die schmalen Rücksitze der zweiten Reihe sind auch recht bequem gepolstert, bieten aber zu wenig Unterstützung für die Oberschenkel. Ganz hinten sitzt man etwas unbequemer, hat gar keine Oberschenkelunterstützung.
- Der Beifahrer hat keinen Haltegriff, das stört beim Einsteigen sowie während der Fahrt.

Innengeräusch

Note: 1,6

- + Das Geräuschniveau ist niedrig, der Motor läuft für einen Diesel mit Direkteinspritzung angenehm ruhig. Die Windgeräusche sind auch bei hohem Autobahntempo nicht übermäßig hoch.

Heizung, Lüftung

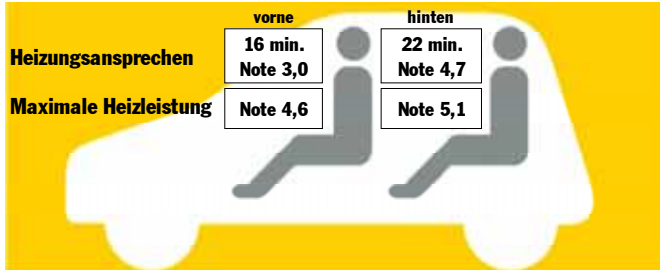
Note: 3,5

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

Vorn ist die Luft im Innenraum nach passabler Zeit angenehm

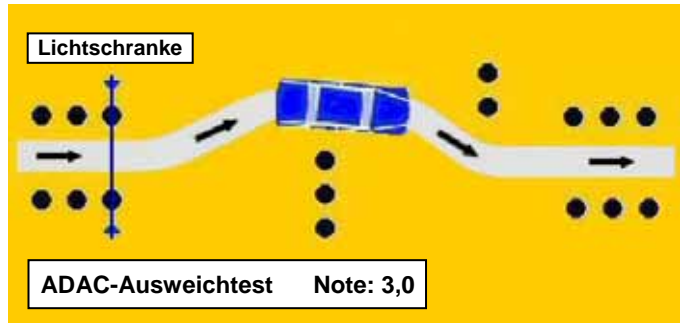
erwärmt, die möglichen Temperaturen sind aber recht niedrig. Auf den Rücksitzen ist die Heizung zu schwach.

- + Die Klimaautomatik ist serienmäßig, der Beifahrer kann sich die Gebläsestufe selber einstellen. Die Mitreisenden der zweiten Reihe haben dank einer zusätzlichen, aufpreispflichtigen Zusatzklimaanlage für die hinteren Sitzreihen ebenfalls die Möglichkeit der unabhängigen Gebläseeinstellung. In den Luftdüsen ist ein Duftspender integriert.



Heizung - Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C.

Die breiten Reifen und die geringen Radlaständerungen sorgen dafür, dass die möglichen Kurventempi hoch sind.



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.

Lenkung* Note: 3,6

Die Lenkung spricht schnell an, reagiert dann aber so heftig, dass man in der Kurve zu weit lenkt und "eckig" fährt. Gefühl zur Fahrbahn wird kaum vermittelt. Die direkte Auslegung, verbunden mit dem geringen Kraftaufwand, sorgen für Handlichkeit.

Bremse Note: 1,7

- + Die Bremse spricht schnell an und lässt sich fein dosieren. Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand sind nur 35,5 m erforderlich (Mittel aus 10 Messungen, halbe Zuladung, Serienreifen).

Sicherheit Note 2,0

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme Note: 1,9



- + Das Fahrzeug ist mit folgenden Einrichtungen ausgestattet, um die aktive Fahrsicherheit zu erhöhen: elektronisches Stabilitätssystem ESP, Bremsassistent, dynamisches Kurvenlicht (Aufpreis). Der Spurrassistent warnt den Fahrer bei unbeabsichtigtem Überqueren von Fahrbahnmarkierungen und kann so Unfälle wegen Sekundenschlaf oder Unachtsamkeit vermeiden (Aufpreis). Bei einer Notbremsung schaltet sich automatisch die Warnblinkanlage ein.



Passive Sicherheit - Insassen Note: 2,1

- + Beim EuroNCAP-Front- und Seitencrash gibt es höchste Punkt-

Motor/Antrieb Note 2,5

Fahrleistungen* Note: 2,7

Der Motor ist kräftig genug, um für passable Fahrleistungen zu sorgen.

Laufkultur Note: 2,0

- + Der Motor läuft in jedem Drehzahlbereich ruhig und kultiviert, von dem harten Verbrennungsprinzip des Diesel-Direkteinspritzers bekommt man nur beim Start etwas mit.

Schaltung Note: 4,0

- + Das automatisierte Schaltgetriebe zeigt sich im Picasso wenig harmonisch. Beim Anfahren an Steigungen muss man oft übermäßig Gas geben, bis sich der Wagen endlich mit quietschenden Rädern in Bewegungen setzt. Und Schaltvorgänge reduzieren kurzfristig das Tempo, so dass sich die Insassen dabei leicht verbeugen. Nach diesen Zugkraftunterbrechungen geht es aber dann zügig in den nächsten Gangstufen weiter. Besser fährt sich der Picasso, wenn der Fahrer mit den seitlich am Lenkrad befindlichen Paddeln ins Geschehen eingreift und die Gangwahl selbst vornimmt.

Getriebeabstufung Note: 1,0

- + Die Abstufungen des Sechs-Gang-Getriebes passen gut zur Charakteristik des Motors. Bei jedem Tempo und bei jeder Drehzahl steht die optimale Übersetzung parat, um möglichst sparsam zu fahren oder das volle Temperament des Motors in Vortrieb um setzen zu können. Trotzdem ist auch bei hohem Tempo das Drehzahlniveau moderat.

Fahreigenschaften Note 2,6

Fahrstabilität Note: 2,6

ADAC Ausweichtest: Der Picasso reagiert erst gut auf Lenkbefehle, meistert nur leicht untersteuernd das erste Ausweichen. Beim anschließenden Versuch gegenzulenken verhärtet die Lenkung so stark, dass sie sich kaum mehr bewegen lässt. Falls das dem Fahrer durch beherzten Einsatz gelingt, reagiert der Wagen mit ziemlich gutmütigem, leichtem Überschieben über die Vorderräder, bei dennoch beibehaltener Lenkbarkeit.

- + Die Richtungsstabilität ist gut, die Lenkung zentriert stark. Auch Seitenwind und Spurrillen in der Fahrbahn beeindrucken den Picasso wenig.

Kurvenverhalten Note: 2,7

- + In Kurven untersteuert der Wagen stark, ESP bremsst ihn aber ein.

zahlen. Das bedeutet, der Wagen erreicht alle fünf möglichen Sterne. Besonders gut sind die Ergebnisse beim Seitencrash mit 100 % der möglichen Punkte. Die Kopfstützen der Vordersitze lassen sich für ca. 1,85 m große Personen hoch ziehen, sie sind sehr breit.

- Hinten sind die Kopfstützen zu niedrig: in der zweiten Sitzreihe für max. 1,65 m große, in der dritten Sitzreihe nur für ca. 1,55 m große Personen.

Kindersicherheit **Note: 1,4**

- + Auf den meisten Rücksitzen lassen sich Kinderrückhaltesysteme einfach und sicher montieren. Auch das Befestigen mit Isofix ist möglich. Die Hintertüren können vom Fahrerplatz aus ver- und entriegelt werden. Der rechte Front-Airbag lässt sich mit dem Zündschlüssel deaktivieren. Dann dürfen auf dem Beifahrersitz auch rückwärts gerichtete Kindersitze befestigt werden.

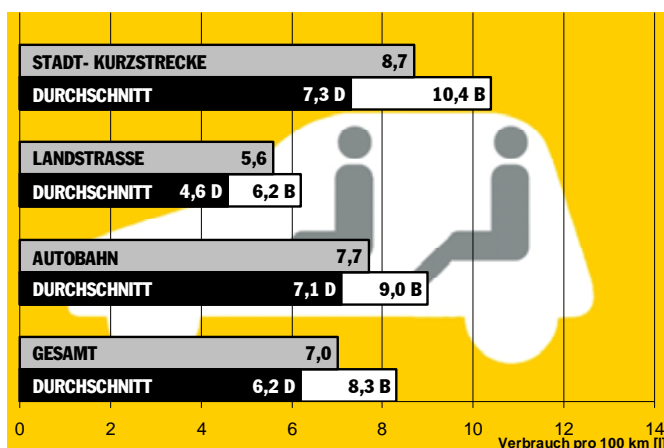
Fußgängerschutz **Note: 3,0**

Beim simulierten Fußgängerunfall (EuroNCAP) schneidet der Wagen mit zwei von vier Sternen durchschnittlich ab.

Verbrauch/Umwelt **Note 2,8**

Verbrauch* **Note: 4,2**

- Durchschnittlich beträgt der Verbrauch 7,0 l Diesel auf 100 km, das ist viel. Im einzelnen: Innerorts 8,7 l, außerorts 5,6 l und auf der Autobahn 7,7 l Diesel auf 100 km.



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

Abgas **Note: 1,4**

- + Die Schadstoffanteile im Abgas sind sehr gering. Ein Filter sorgt dafür, dass keine schädlichen Rußpartikel in die Umwelt gelangen.

Wirtschaftlichkeit* **Note 4,5**

Betriebskosten **Note: 2,0**

- + Obwohl sich der C4 Picasso HDi nicht gerade als Spritsparkönig erweist, erhält er aufgrund der weniger teuren Preise für Dieselmotorkraftstoff noch eine gute Note bei den Betriebskosten.

Werkstatt- und Reifenkosten **Note: 3,9**

- Für die Beurteilung lagen uns noch keine endgültigen Daten des Herstellers vor - die Werkstattkosten sind deshalb geschätzt.
- + Citroen gewährt eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

Wertstabilität **Note: 2,6**

Dem C4 Picasso mit moderner Dieselmotortechnologie kann ein beständiger Restwertverlauf prognostiziert werden. Dazu trägt sicher auch der serienmäßige Rußpartikelfilter bei.

Kosten für Neuanschaffung **Note: 5,5**

- Mit knapp 30.000 Euro reiht sich der C4 Picasso bei den Anschaffungskosten dagegen im hinteren Teil der Klassenskala ein. Immerhin ist die Ausstattung der Exclusive-Variante ziemlich komplett.

Fixkosten **Note: 3,3**

Den niedrigeren Betriebskosten stehen beim Diesel andererseits höhere fixe Ausgaben für die Steuer gegenüber. Mit relativ günstigen Typklasseneinstufungen in der Versicherung bleibt der Citroen aber noch auf akzeptablem Niveau.

Die Motorvarianten **in der preisgünstigsten Modellversion**

Typ	1.8 16V	2.0 16V	HDi 110 FAP	HDi 135 FAP
Aufbau/Türen	GR/5	GR/5	GR/5	GR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1749	4/1997	4/1560	4/1997
Leistung [kW(PS)]	92(125)	103(140)	80(109)	100(135)
Max.Drehmoment [Nm]bei U/min	170/3750	200/4000	240/1750	270/2000
0-100 km/h[s]	13,4	12,6	14,5	13,7
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	185	195	180	195
Verbrauch pro 100 km [l]	8,7S	8,8S	6,8D	7,0D
Versicherungsklassen KH/VK/TK	14/14/16	14/15/16	14/14/19	14/16/19
Steuerbefreiung [Euro](Monate)	-	-	-	-
Monatliche Gesamt-Kosten[Euro]	503	549	467	523
Grundpreis[Euro]	21700	24500	23350	26650

- | | | | | |
|-----------------|------------------------|-------------------|-------------------|------------------|
| Aufbau: | | | Versicherung: | Kraftstoff: |
| ST = Stufenheck | KB = Kombi | GE = Geländewagen | KH = KFZ-Haftpfl. | N = Normalbenzin |
| SR = Schrägheck | KT = Kleintransporter | PK = Pick-Up | VK = Vollkasko | S = Superbenzin |
| CP = Coupe | TR = Transporter | | TK = Teilkasko | SP = SuperPlus |
| CA = Cabriolet | GR = Großraumlimousine | | | D = Diesel |
| RO = Roadster | BU = Bus | | | |

Daten und Messwerte

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro4
Hubraum	1997 ccm
Leistung	100 kW (135 PS)
bei	4000 U/min
Maximales Drehmoment	270 Nm
bei	2000 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-automatisiertes Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	215/50R17
Reifengröße (Testwagen)	215/45R18W
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,9 m
Höchstgeschwindigkeit	195 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	13,7 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3. Gang)	8,6 s
Bremsweg aus 100 km/h	37,5 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	7,0 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	8,7/5,6/7,7 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test	160 g/km/ 179 g/km
Innengeräusch 130 km/h	66 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4585 mm/1829 mm/1660 mm
Leergewicht/Zuladung	1720 kg/600 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	575 l/1080 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/1500 kg
Dachlast	80 kg
Tankinhalt	60 l
Reichweite	855 km
Allgemeine Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte *kursiv*

Kosten

Monatliche Betriebskosten	110 Euro
Monatliche Werkstattkosten(geschätzt)	54 Euro
Monatliche Fixkosten	88 Euro
Monatlicher Wertverlust	319 Euro
Monatliche Gesamtkosten	571 Euro
(vierjährige Haltung, 15000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	14/16/19
Grundpreis	30.550 Euro

Ausstattung

Technik

Antriebsschlupf-Regelung	Serie
Automatikgetriebe	800 Euro
Bremsassistent	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	(im Paket) 930 Euro°
Parkhilfe, elektronisch	Serie
Reifendruckkontrolle	(im Paket) 930 Euro°
Reserverad, vollwertig	nicht erhältlich
Spurassistent	(im Paket) 880 Euro
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	(im Paket) 930 Euro°

Innen

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten (2. Sitzreihe)	Serie
Audioanlage	Serie
Dreipunktgurt hinten, Mitte	Serie
Fahrsitz, höhen-/neigungseinstellbar	Serie/nicht erhältlich
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Isofix-Kindersicherungssystem	Serie
Klimaautomatik	Serie
Knieairbag, Fahrer	Serie
Lenkrad, höhen-/längseinstellbar	Serie
Navigationssystem	2260 Euro°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie

Außen

Außenspiegel, elektrisch einstell-/beheizbar	Serie
Lackierung Metallic	480 Euro°
Schiebe-Hubdach	670 Euro

°im Testwagen vorhanden

Testzeugnis

Technik/Umwelt(Testergebnis)2,5

Karosserie/Kofferraum	2,1
Verarbeitung	2,0
Sicht	2,9
Ein-/Ausstieg	2,1
Kofferraum-Volumen*	1,4
Kofferraum-Zugänglichkeit	1,5
Kofferraum-Variabilität	2,4
Innenraum	2,1
Bedienung	2,4
Raumangebot vorne*	1,7
Raumangebot hinten*	1,7
Innenraum-Variabilität	3,0
Komfort	3,1
Federung	3,6
Sitze	2,6
Innengeräusch	1,6
Heizung, Lüftung	3,5
Motor/Antrieb	2,5
Fahrleistungen*	2,7
Laufkultur	2,0
Schaltung	4,0
Getriebeabstufung	1,0
Fahreigenschaften	2,6
Fahrstabilität	2,6
Kurvenverhalten	2,7
Lenkung*	3,6
Bremse	1,7
Sicherheit	2,0
Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme ...	1,9
Passive Sicherheit - Insassen	2,1
Kindersicherheit	1,4
Fußgängerschutz	3,0
Umwelt	2,8
Verbrauch*	4,2
Abgas	1,4
Wirtschaftlichkeit*	4,5
Betriebskosten*	2,0
Werkstatt-/Reifenkosten*	3,9
Wertstabilität*	2,6
Kosten für Neuanschaffung*	5,5
Fixkosten*	3,3

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt. Die Einzelbewertungen gehen mit unterschiedlicher Wichtung in die Gesamtnote ein, mit * gekennzeichnete Kriterien und Noten beziehen sich auf die Fahrzeugklasse.

Notenskala:

Sehr gut	0,6 - 1,5
Gut	1,6 - 2,5
Befriedigend	2,6 - 3,5
Ausreichend	3,6 - 4,5
Mangelhaft	4,6 - 5,5

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2006 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 01.03.2006 vergleichbar.

Alle Angaben (Daten, Ausstattung und Preise) entsprechen dem Stand: April 2007