

Citroen C-Crosser 2.2 HDi FAP Exclusive

Fünftüriger SUV der oberen Mittelklasse (115 kW / 156 PS)

ADAC Testergebnis

Note 2,1

Dem Erfolg leichter Geländewagen, die sich normalerweise aber nicht ins Gelände wagen, wollte Citroën nicht länger unbeteiligt zusehen. Der C-Crosser ist aus einem Gemeinschaftsprojekt von PSA Peugeot Citroën und der Mitsubishi Motors Corporation zur Produktion eines SUV für den europäischen Markt hervorgegangen. Sein Ursprung lässt sich vor allem im Innenraum nicht übersehen - was aber nicht schlecht ist. Denn dieser zeigt sich gut verarbeitet und recht variabel. Außen ist der C-Crosser wieder eindeutig als Citroën zu erkennen. Wer die Motorhaube öffnet, sieht über Jahrzehnte gereifte französische Dieselkompetenz. Der 2,2 l-Vierzylinder-Common Rail-Diesel ist kräftig und dennoch sparsam. Er verrichtet seine Arbeit angenehm lauffähig. Seine Abgase entlässt er dank geschlossenem Partikelfiltersystem praktisch rußfrei aus dem Auspuff. Die Ausstattung fällt sehr umfangreich aus, in der getesteten Exclusive Linie gibt es sogar Leder ohne Aufpreis. Über das zuschaltbare Allradsystem und die erhöhte Sitzposition verfügen alle Varianten. Allerdings zu einem stattlichen Preis: 37.590 Euro für den Testwagen sind eine Menge Geld. Praktisch baugleich und nur äußerlich unterschiedlich zeigt sich der Peugeot 4007 – er verfügt jedoch nicht über die ausgewogene Fahrwerksabstimmung.

Karosserievarianten: keine. **Konkurrenten:** BMW X5, Mercedes ML, Mitsubishi Outlander, Nissan X-Trail, Peugeot 4007, Hyundai Santa Fe, Volvo XC90.

- + gute Verarbeitung
- + geräumiger Innenraum
- + großer und variabler Kofferraum
- + einfache Bedienung der Grundfunktionen
- + kräftiger und sparsamer Motor
- + standfeste Bremsen
- + sicheres Fahrwerk
- + guter Fahrkomfort

– nach hinten schlechte Sicht



Karosserie/Kofferraum

Note 2,1

Verarbeitung

Note: 2,4

- + Die Verarbeitung der Karosserie hinterlässt einen guten Eindruck. Auch am Innenraum gibt es nichts auszusetzen, die verwendeten Materialien sind solide und sauber verbaut. Geringe Spaltmaße, Kunststoffapplikationen in Metalloptik und die feine wabenartige Materialoberfläche sorgen für ein sportlich-luxuriöses Ambiente. Ledersitze und Lederapplikationen in den Türen gibt es serienmäßig. Der Fahrzeugunterboden ist relativ glattflächig, der Motorraum nach unten fast vollständig geschlossen - das reduziert Lärmemissionen, Luftverwirbelungen während der Fahrt und damit den Verbrauch. Auf der serienmäßigen Dachreling kann Gepäck bis zu einem Gewicht von 80 kg transportiert werden. Die Anhängelast darf bis zu 2.000 kg betragen.
- Der Tankverschluss ist nicht in die zentrale Türverriegelung einbezogen, sondern wird mit einem Hebel am Fußboden beim Fahrer betätigt. Als Reserverad steht nur ein schmales Notrad (max. 80 km/h) zur Verfügung, das zwar platzsparend unter dem Fahrzeugboden befestigt ist; in die Halterung passt aber nicht das defektes Rad in Serienbereifung (18 Zoll).

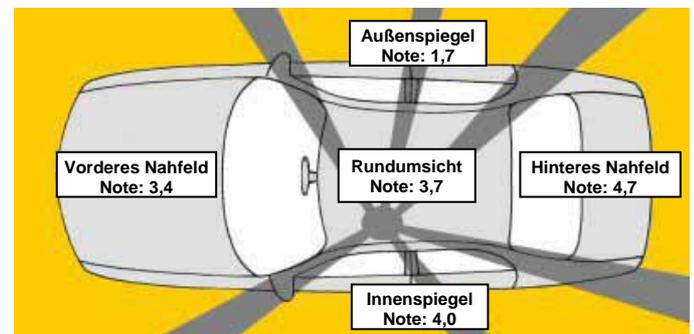
Sicht

Note: 2,5

Bei der ADAC-Rundumsicht-Messung erreicht der neue Citroën

C-Crosser nur ein zufriedenstellendes Ergebnis.

- + Durch die erhöhte Sitzposition hat man nach vorne gute Übersicht auf das Verkehrsgeschehen. Die Außenspiegel sind besonders groß, elektrisch einstell-, beheiz- und anklappbar. Helle Xenon-Scheinwerfer sind serienmäßig. In Verbindung mit dem großen Navigationssystem gibt es eine Heckkamera, die den Bereich



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.

hinter dem Auto am Bildschirm anzeigt.

- Die Sicht nach schräg hinten wird durch die sehr breiten Dachpfosten behindert. Ungünstig sind der Bodenblick nach hinten (nahe Gegenstände am Boden können kaum erkannt werden) sowie die mäßige Sicht im Rückspiegel. Besonders nachts schränkt die starke Tönung der hinteren Scheiben die Erkennbarkeit von Hindernissen ein.

Ein-/Ausstieg

Note: 2,4

- + Die Zentralverriegelung lässt sich mit einer praktischen Fernbedienung steuern, die auch die Fenster schließen (alle) und öffnen (nur vorn) kann. Die Türaufhalter sind kräftig, selbst an Steigungen werden die Türen sicher offen gehalten. Durch die großen, hohen Türen steigt man fast aufrecht ein, muss sich kaum bücken. Die Sitzflächen befinden sich in optimaler Höhe zur Straße.
- Jedoch müssen die Beine dabei weit angehoben werden, weil die Seitenschweller recht hoch und breit sind. Nachts vermisst man eine Umfeldbeleuchtung im Einstiegsbereich. Der Zustieg zu den Notsitzplätzen im Kofferraum ist sehr beschwerlich.

Kofferraum-Volumen*

Note: 1,4

- + Das Kofferraumvolumen ist großzügig bemessen. 480 l passen unter die Gepäckabdeckung, mit dem Vorklappen der Rücksitzbank erweitert sich das Volumen auf 1015 Liter (gemessen bis zur unteren Fensterkante). 180 Liter Stauraum bleiben übrig, wenn die Notsitze aufgestellt sind.



Mit 480 l Volumen ist der Kofferraum des C-Crosser um 50 l größer als bei einem vergleichbaren BMW X5.

Kofferraum-Zugänglichkeit

Note: 1,6

- + Die große Heckklappe ist unten horizontal geteilt, lässt sich leicht öffnen und schließen. Die Hände bleiben dabei sauber. Wenn man die kleine Klappe unten (Stoßfängerbereich) herunterklappt, ergibt sich eine sehr niedrige Ladekante von nur 61 cm. Die Ladeöffnung ist sehr groß, das Format des Kofferraums praktisch und der Raum damit gut nutzbar.
- An den seitlichen Ecken der geöffneten Kofferraumklappe können sich große Personen leicht den Kopf stoßen. Wenn das untere Teil der Heckklappe geöffnet ist, ragt es weit heraus und verschlechtert die Zugänglichkeit zu Gepäckstücken, die unmittelbar hinter den Rücksitzlehnen liegen. Der Teppichboden lässt sich schlecht reinigen.

Kofferraum-Variabilität

Note: 1,4

- + Die zwei Notsitze in der dritten Reihe lassen sich mit wenigen Handgriffen im Kofferraumboden versenken. Die davor liegende Rücksitzbank ist asymmetrisch geteilt umklappbar, die Kopfstützen müssen nicht abgezogen werden. Der Klappmechanismus ist sehr leicht zu bedienen, jedes Sitzelement klappt auf Tastendruck vom Kofferraum aus oder per Hebel an den Sitzbankseiten selbsttätig nach vorne. Auch das Zurückklappen funktioniert problemlos. Zusätzliche Flexibilität bringen die um 80 Millimeter verschiebbaren Rücksitzelemente.

- Es fehlen Ablagen oder Netze zur Unterbringung von Kleingepäck, es gibt nur ein kleines Fach in der rechten Radhausverkleidung.

Innenraum

Note 2,1

Bedienung

Note: 1,4

- + Insgesamt ist der Citroën C-Crosser recht bedienungsfreundlich. Die Schalter und Knöpfe sind übersichtlich angeordnet und überwiegend griffgerecht. Die Rundinstrumente können gut abgelesen werden, es mangelt ihnen aber besonders nachts an Kontrast. Der Fahrersitz ist vielfach elektrisch einstellbar. Das Lenkrad lässt sich in der Höhe (nicht Reichweite) den meisten Fahrern anpassen, auch Pedale und Schalthebel sind gut platziert. Griffgerecht zwischen den Vordersitzen befindet sich der Wahldrehesalter für den Allradbetrieb. Die Position der Bedienelemente von Heizung und Radio ist gut, die Funktion der Klimaanlage schnell verständlich und einfach. Das Handschuhfach ist zweigeteilt, der obere Teil temperierbar. Zahlreiche praktischen Ablagen und Getränkehalter gibt es vorne und hinten. Die Innenraumbeleuchtung ist hell, für die vorderen Insassen sind Leselampen vorhanden, hinten gibt es eine zusätzliche Innenraumleuchte. Alle Fenster funktionieren elektrisch, inklusive Antippautomatik für ab- und aufwärts sowie Einklemmschutz. Gegen Aufpreis ist ein Navigationssystem mit Touchscreen und integrierter 30 GB-Festplatte (u.a. für Navidaten) sowie Rückfahrkamera erhältlich, das auch DVD-Videos abspielt und Audio-CDs auf der Festplatte speichern kann. Bei der getesteten Topversion Exclusive gehörten Tempomat, Xenon-Licht mit Lichtsensor und ein Hifi-System mit 6-fach-CD-Wechsler zur Serienausstattung. Das Audiosystem lässt sich mit mehr und besseren Lautsprechern sowie großem Subwoofer weiter aufrüsten.
- Die Schalter für die Sitzheizung befinden sich versteckt und schlecht erreichbar an den Innenseiten der Sitze und werden von deren Seitenwangen verdeckt. Das Handschuhfach muss ohne Beleuchtung auskommen. Auch bleiben zahlreiche Schalter im Dunkeln (Spiegeleinstellung, Fensterheber, Info-Taste), die Lenkradtasten sind aber vorbildlich beleuchtet.



Der Fahrerplatz ist modern und solide verarbeitet. Die Funktionalität besitzt fast schon Vorbildcharakter.

Raumangebot vorne*

Note: 2,5

- + Aufgrund der Innenbreite sowie des großen Abstandes zum Dach hat man ein angenehmes Raumgefühl. Der Fahrersitz lässt sich für Personen bis zu einer Größe von 2,0 m zurückschieben.

Raumangebot hinten*

Note: 2,6

- + Der Wagen hat fünf vollwertige Sitze und zwei Notsitze. Die Mitfahrergröße auf der ersten Rücksitzreihe wird durch die Kopffreiheit auf ca. 1,85 m begrenzt. Die Beinfreiheit ist groß, wenn die Vordersitze auf 1,85 m große Personen eingestellt sind und die Rücksitzbank ganz nach hinten geschoben wurde.
- Die dahinter liegenden zwei Notsitze kann man selbst kleinen

Kindern kaum zumuten, da sie eine unangenehme Hockhaltung einnehmen müssen - die kleine Bank sitzt zu tief am Boden. Zudem fehlt es an Beinfreiheit. Rechnerisch können gelenkige Kinder bis zu einer Größe von 1,60 m auf der "Strafbank" Platz nehmen.



Die dritte Sitzreihe besteht leider aus Notsitzplätzen und ist für längere Strecken nicht zumutbar.

Innenraum-Variabilität Note: 2,3

- + Die Rücksitze der zweiten Reihe lassen sich längs verschieben, auch die Neigung der Sitzlehnen kann eingestellt werden. In Reihe drei können nur Kinder sitzen. Dennoch ist das Raumkonzept für ein 4,64 m langes Auto gut.

Komfort Note 2,2

Federung Note: 2,3

- + Die Feder-/Dämpferabstimmung ist komfortorientiert und insgesamt ausgewogen. Das Fahrzeug liegt ruhig auf der Straße, Aufbaubewegungen sind gut gedämpft. Auch bei forcierter Kurvenfahrt ist die Seitenneigung der Karosserie gering.
- Größere Fahrbahnebenheiten bekommen die Insassen in Form von Stößen deutlich zu spüren.

Sitze Note: 2,5

- + Vorne sind die Sitze bequem, geben relativ guten Seitenhalt. Die Körperunterstützung im Lendenwirbelbereich könnte etwas besser sein. Der Fahrersitz lässt sich durch die Höhen- und Neigungseinstellung unterschiedlichen Personengrößen anpassen. Auch auf den äußeren Plätzen der Rücksitzbank (Reihe zwei) sitzt man recht komfortabel. Besonders großen Mitfahrern liegen aber die Oberschenkel nicht völlig auf.
- Der Beifahrersitz ist nicht in der Höhe einstellbar. Was den Sitzkomfort betrifft, werden die Notsitze (3. Sitzreihe) ihrem Namen gerecht.

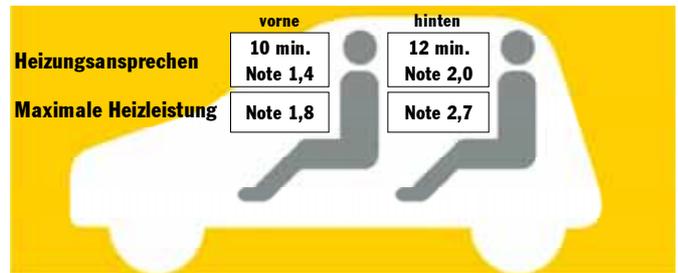
Innengeräusch Note: 2,4

Der Geräuschpegel bei 130 km/h ist durchschnittlich. Bei schneller Fahrt werden die Wind- und Abrollgeräusche dominant. Auch der Motor ist im Hintergrund noch zu hören, hier arbeiten andere Peugeot-Diesel leiser.

Heizung, Lüftung Note: 1,6

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

- + Die Heizung ist kräftig und erwärmt den Innenraum vorne schnell, hinten in durchschnittlicher Zeit auf angenehme Temperaturen. Die serienmäßige Klimaanlage mit Automatikfunktionen sorgt im Sommer für rasche Abkühlung. Die Vordersitze sind beheizbar.
- Die Fenster neben den Notsitzen lassen sich nicht öffnen. Die Klimaautomatik kann die gewählte Temperatur oft nicht halten, nach einer Weile bläst den Insassen trotz 25 °C Wunschtemperatur kalte Luft entgegen.



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

Motor/Antrieb Note 2,1

Fahrleistungen* Note: 2,0

- + Der aus anderen Modellreihen des PSA-Konzerns bekannte 2,2 I-Bi-Turbo-Diesel leistet im C-Crosser 156 PS und verfügt über 380 Nm Drehmoment. Damit zeigt sich der schwere Wagen gut motorisiert, Beschleunigungsvorgänge können rasch absolviert werden. Auch bei der Elastizität kann der Motor punkten, schaltfaules Fahren ist seine Stärke. Denn der Vierzylinder zieht schon knapp über 1000 U/min. kräftig, so dass beispielsweise auf der Autobahn mit den üblichen Geschwindigkeiten zwischen 80 und 180 km/h immer im 6. Gang gefahren werden kann.

Laufkultur Note: 2,5

Der Motor ist als besonders laufruhiger Diesel bekannt - im Citroën C-Crosser kann der 2,2 I-Diesel die Erwartungen nicht ganz erfüllen. Stets deutlich hörbar und mit leichten Vibrationen verrichtet er seinen Dienst nicht so harmonisch wie in den Limousinen. Zwischen 2.500 und 2.700 U/min zeigt er sich zudem unter Last brummig. Kritisiert wird hier aber auf hohem Niveau, insgesamt ist der Motor durchaus in Ordnung.

Schaltung Note: 2,0

- + Die Gänge des 6-Gang-Schaltgetriebes sind direkt und recht präzise geführt, die Schaltwege kurz - eher untypisch für einen C-Crosser, aber sehr positiv. Das Einlegen des Rückwärtsganges klappt problemlos, ein versehentliches Einlegen wird durch einen Sicherungsring am Ganghebel verhindert.

Getriebeabstufung Note: 2,0

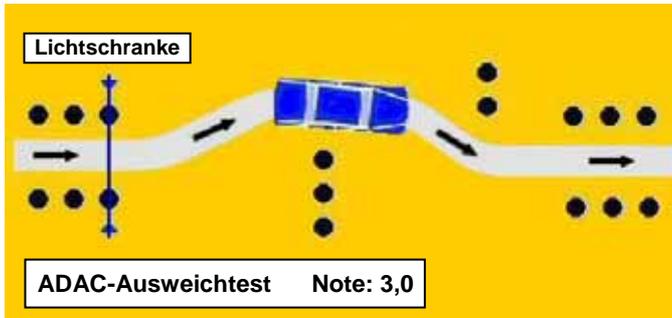
- + Die Übersetzungen der sechs Vorwärtsgänge sind passend gewählt, die Ganganschlüsse stimmen und erlauben ein zügiges Beschleunigen. Für jede Geschwindigkeit steht ein geeigneter Gang zur Verfügung. Insgesamt wurde eine lange Übersetzung gewählt, die das Drehzahlniveau und damit den Verbrauch senkt. Der drehmomentstarke Motor kommt damit gut zurecht.

Fahreigenschaften Note 2,1

Fahrstabilität Note: 2,7

Mit Frontantrieb ist die Traktion eher mäßig, da die Haftung der Vorderräder selbst bei trockenen Straßen wegen des kräftigen Motors nicht ausreicht. Schaltet man den Vierradantrieb hinzu, sind durchdrehende Räder und Eingriffe der Traktionskontrolle kein Thema mehr. Beim ADAC-Ausweichtest erreicht der Citroën C-Crosser ein zufriedenstellendes Ergebnis, das ESP regelt effektiv, kann aber das starke Untersteuern in Phase 1 und 2 nicht verhindern; trotzdem bleibt das Fahrzeug jederzeit lenkbar, Schleuder- oder gar Kippgefahr besteht nicht.

- + Der C-Crosser verhält sich auch bei hohen Geschwindigkeiten richtungsstabil und bleibt selbst bei Längsrinnen und Fahrbahnverwerfungen spurtreu.
- Für schweres Gelände ist der Wagen nicht geeignet, dafür besitzt er zu wenig Bodenfreiheit, zu wenig Verschränkungsmöglichkeit an den Achsen und zu lange Überhänge vorne und hinten. Zudem lässt das Allradsystem auch im 4x4-Modus zu viel Schlupf an der Vorderachse zu - mehr als Feldwege und Wiesen sind damit nicht möglich.



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.

Kurvenverhalten

Note: 2,0

- + Das untersteuernde Fahrverhalten bei forcierter Kurvenfahrt ist mit Frontantrieb deutlich spürbar. Mit zugeschaltetem Allradantrieb wird das Schieben über die Vorderräder weniger, es kommt ein leichtes Übersteuern hinzu, das Auto giert ein wenig. Dadurch ergibt sich ein neutraleres Fahrverhalten. Insgesamt fährt der C-Crosser sehr sicher durch jegliche Kurven und bleibt auch für ungeübte Fahrer einfach beherrschbar.

Lenkung*

Note: 2,3

- + Die Lenkung ist leichtgängig sowie präzise und vermittelt dem Fahrer recht guten Kontakt zur Fahrbahn. Sie spricht bei schnellen Ausweichmanövern gut an. Der Wendekreis fällt relativ klein aus.
- Die Lenkung ist nicht frei von Antriebseinflüssen, bei starkem Beschleunigen stellt sie nicht mehr ausreichend zurück und dreht sich unter Umständen sogar ein.

Bremse

Note: 1,7

- + Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der C-Crosser durchschnittlich 38,5 m (Mittelwert aus 10 Bremsungen, Reifen 225/55 R18, halbe Zuladung). Die Bremse spricht schnell an und lässt sich fein dosieren. Auch bei hoher Belastung zeigt sie keine Schwächen.

Sicherheit

Note 2,3

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Note: 2,6

- + Der Citroën C-Crosser verfügt serienmäßig über ABS, das elektronische Stabilitätsprogramm ESP und einen Bremsassistenten. Bei einer Notbremsung wird automatisch der Warnblinker aktiviert.
- Der Tankstutzen befindet sich auf der gefährlichen linken, dem Verkehr zugewandten Seite. In den geöffneten Türen fehlen Leuchten oder Rückstrahler.

Passive Sicherheit - Insassen

Note: 2,0

- Die Abstände zwischen den Köpfen der Insassen und den Kopfstützen sind nicht gering genug, dadurch können sie bei einem Heckaufprall nicht optimal wirken.
- + Das Fahrzeug besitzt neben Frontairbags auch Seiten- und durchgehende seitliche Kopfairbags. Optisch und akustisch werden Fahrer und Beifahrer zum Angurten ermahnt. Die Kopfstützen der Vordersitze reichen in der Höhe für ca. 1,85 m große Personen. Hinten bieten die Kopfstützen in der Höhe bis ca. 1,70 m Größe guten Schutz. An den sehr stabilen, griffgerechten Türgriffen lässt sich hohe Zugkraft aufbringen. So kann man nach einem Unfall verklemmte Türen leichter öffnen.

Kindersicherheit

Note: 1,7

- + Zur stabilen Befestigung von Kinderrückhaltesystemen sind auf den hinteren Außensitzen Isofix-Halterungen vorhanden. Auch mit den Gurten können die Sitze auf herkömmliche Weise weitgehend stabil befestigt werden, in der Mitte ist der Gurt allerdings etwas zu kurz. Der Beifahrerairbag kann mittels Zündschlüssel deaktiviert

werden, dann dürfen auch rückwärtsgerichtete Kindersitze dort eingesetzt werden.

- Die Notsitze in der dritten Sitzreihe sind nicht für Kindersitze geeignet. Eine sichere Befestigung ist nicht immer gewährleistet, zudem reicht der Platz für viele Kindersitzsysteme nicht aus.

Fußgängerschutz

Note: 4,0

- Ergebnisse vom EuroNCAP-Fußgänger-Crash liegen noch nicht vor.
- Die massige Frontpartie ist bei einem Unfall mit Fußgängern als kritisch zu betrachten.

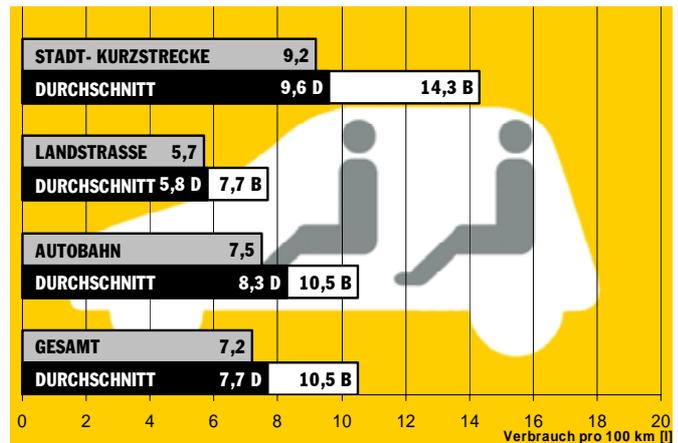
Verbrauch/Umwelt

Note 1,9

Verbrauch*

Note: 2,4

- + Mit einem Durchschnittsverbrauch von 7,2 l Diesel pro 100 km erreicht der Citroen C-Crosser einen noch guten Wert für seine Klasse. Der Verbrauch im Einzelnen: Innerorts 9,2 l, außerorts 5,7 l und auf der Autobahn 7,5 l Diesel pro 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 erfreulich gering. Ein geschlossenes Partikelfiltersystem gibt es serienmäßig, es lässt praktisch keinen Ruß mehr aus dem Auspuff.

Wirtschaftlichkeit*

Note 1,9

Betriebskosten

Note: 1,6

- + Der C-Crosser weist, selbst im Vergleich mit Dieseln seiner Klasse, relativ günstige Verbrauchswerte auf. Dies beschert ihm in Verbindung mit den nicht ganz so hohen Kraftstoffpreisen eine gute Note in den Betriebskosten.

Werkstatt- und Reifenkosten

Note: 2,4

Für eine Beurteilung lagen uns noch keine Daten des Herstellers vor - die Werkstattkosten sind deshalb geschätzt!

Wertstabilität

Note: 1,9

- + Dem gerade neu eingeführten Citroën C-Crosser mit moderner Dieselmotor sowie umweltfreundlichem Rußpartikelfilter kann ein guter Restwertverlauf prognostiziert werden; der Wertverlust wird voraussichtlich verhältnismäßig gering ausfallen.

Kosten für Neuanschaffung

Note: 3,0

Die Kosten für die Neuanschaffung liegen im durchschnittlichen Bereich. Die Ausstattung fällt mit Leder sowie anderen Komfort- und Luxusextras doch sehr umfangreich aus, was den ziemlich stattlichen Preis wiederum etwas relativiert.

Fixkosten

Note: 3,5

Die festen Kosten bewegen sich noch im zufriedenstellenden Rahmen. Während die Beiträge für die Kaskoversicherung noch im Klassendurchschnitt liegen, lassen sich die Assekuranzen jedoch die Haftpflichtabsicherung sehr teuer bezahlen.

Daten und Messwerte

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro4
Hubraum	2179 ccm
Leistung	115 kW (156 PS)
bei	4000U/min
Maximales Drehmoment	380 Nm
bei	2000 U/min
Kraftübertragung	automatisch zuschaltender Allradantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	225/55R18
Reifengröße (Testwagen)	225/55R18V
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,4 m
Höchstgeschwindigkeit	200 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,9 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3. Gang)	6,2 s
Bremsweg aus 100 km/h	37,5 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	7,2 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	9,2/5,7/7,5 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test	194 g/km/ 190 g/km
Innengeräusch 130 km/h	68 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4646 mm/1806 mm/1670 mm
Leergewicht/Zuladung	1800 kg/610 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	480 l/1015 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/2000 kg
Dachlast	80 kg
Tankinhalt	60 l
Reichweite	830 km
Allgemeine Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte *kursiv*

Kosten

Monatliche Betriebskosten	130 Euro
Monatliche Werkstattkosten(geschätzt)	66 Euro
Monatliche Fixkosten	121 Euro
Monatlicher Wertverlust	378 Euro
Monatliche Gesamtkosten	695 Euro
(vierjährige Haltung, 15000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	21/23/23
Grundpreis	37.590 Euro

Ausstattung

Technik

Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Bremsassistent	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Parkhilfe, elektronisch	Serie
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	Serie

Innen

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	nicht erhältlich
Isofix-Kindersicherungssystem	Serie
Klimaanlage	Serie
Navigationssystem	2490 Euro°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie
Sitzbezüge, Leder	Serie
Sitze, vorn, beheizbar	Serie
Skisack/Durchladelupe	nicht erhältlich

Außen

Anhängerkupplung (abnehmbar)	617 Euro
Außenspiegel, automatisch abblendend	nicht erhältlich
Lackierung Metallic	540 Euro°
Leichtmetallfelgen (18 Zoll)	Serie
Schiebe-Hubdach	850 Euro

°im Testwagen vorhanden

Testzeugnis

Technik/Umwelt(Testergebnis)2,1

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

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 September 2007