

## Citroen C6 HDi 170 Biturbo FAP Pallas

Fünftürige Schräghecklimousine der oberen Mittelklasse (125 kW / 170 PS)

### ADAC Testergebnis

**Note 2,1**

Citroen kehrt mit dem avantgardistischen C6 in die obere Mittelklasse zurück. Der HDi 170 Biturbo ergänzt die Motorenpalette des Spitzenmodells um einen Vierzylinder-Dieselmotor. Mit dem neuen Motor ist der C6 rund 5.500 Euro günstiger als der 3,0-Liter V6-Diesel. Das Aggregat ist bei der Konzernschwester Peugeot schon im Einsatz und sorgt dort im 407 und 607 für Fahrspaß. Das relativ kleine Aggregat spart in Verbindung mit dem handgeschalteten Sechsganggetriebe (lang übersetztem 6. Gang) mehr als zwei Liter Diesel im Normverbrauch gegenüber der Top-Motorisierung V6 HDi mit Sechsgang-Automatik. In punkto Technik ist der C6 ganz en vogue und glänzt mit umfangreicher Ausstattung wie dynamischem Xenon-Kurvenlicht, Spurassistenten, Head-Up Display und vielem mehr. Auch die Sicherheit kommt nicht zu kurz, obwohl die aktive Motorhaube bei diesem Fahrzeug nicht vorhanden ist. Fazit: Ein besonders agiles Auto ist der frontlastige, im Grenzbereich klar untersteuernde C6 nicht, dafür aber ein äußerst bequemes Reisen, nicht Rasen ist das Moto der großen, extravaganten Reiselimousine mit hohem Technik- und Sicherheitsstand. In der Basisausstattung C6 gibt es den Luxus-Franzosen schon ab 41.120 Euro. **Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** Alfa 166, Jaguar S-Type, Lancia Thesis, Peugeot 607, Renault Vel Satis, Saab 9-5, Volvo S80.

- + üppige Ausstattung
- + viel Platz
- + höchster Langstreckenkomfort
- + besonders sichere Straßenlage
- + Bestwerte bei EuroNCAP-Crashtests
- + durchzugsstarker, sehr laufruhiger Diesel mit FAP
- + geringer Verbrauch
- + niedriges Geräuschniveau
- bei Langsamfahrt Nachschwingen des Aufbaus
- schlechte Scheibenwischer
- teilweise unübersichtliches Cockpit
- Sitze mit wenig Seitenhalt kleiner Kofferraum
- geringe Zuladung



### Karosserie/Kofferraum

**Note 2,6**

#### Verarbeitung

**Note: 2,2**

- + Die Verarbeitung der Karosserie ist insgesamt gut, erfüllt im Detail jedoch nicht den Qualitätsanspruch in der Premiumklasse. Dies gilt auch für die Kunststoffe im Innenraum, die an manchen Stellen eine besonders hochwertige Ausführung und Verarbeitung vermissen lassen. Nach einer Reifenpanne steht ein vollwertiges Ersatzrad zur Verfügung. Der Unterboden ist glattflächig, das verhindert Kraftstoff erhöhende Luftwirbel und verbessert die Bodenhaftung.
- Bei voll besetztem Fahrzeug ist die Zuladung gering. An den Karosseriefanken schützen die dünnen Leisten bei dagegen schlagenden Autotüren nur wenig. Die Stoßfänger sind besonders großflächig, in Wagenfarbe lackiert und kratzempfindlich. Dadurch sind teure Reparaturen vorprogrammiert. Zum Auswechseln der elektrischen Sicherungen ist es erforderlich, sich auf die Straße zu

knie. Um an das Reserverad zu kommen, muss der Kofferraum ausgeräumt werden.

#### Sicht

**Note: 2,2**

Die Rundumsicht ist durch die eher schlank gehaltenen Fensterposten fast schon als gut zu bezeichnen. Hinzu kommt, dass sich

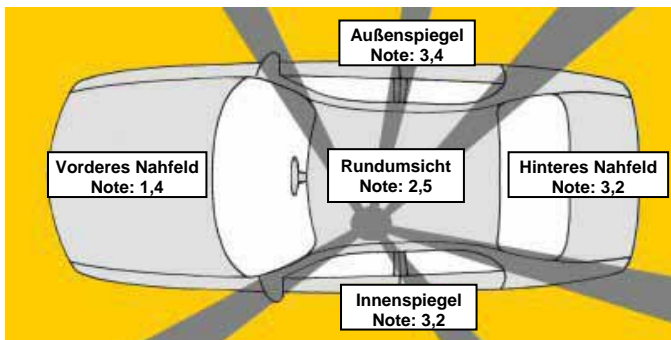
#### Kurven- und Abbiegelicht

Die Scheinwerfer schwenken (abhängig von Lenkradstellung und Geschwindigkeit) gemäß dem Straßenverlauf (rechtes Bild) und leuchten in Kurven hinein. Beim Abbiegen vergrößern zusätzliche Lampen die seitliche Ausleuchtung.



die hinteren Kopfstützen weitgehend versenken lassen. Der Innenrückspiegel blendet bei störendem Scheinwerferlicht selbständig ab, bietet jedoch nicht allzu viel Sicht.

- + Der Bodenblick nach vorne ist durch die abfallende Frontpartie sehr gut. Bei Dunkelheit sorgen die hellen, gleichmäßig leuchtenden und in Kurven mitlenkenden Xenonscheinwerfer für beste Sicht. Die Außenspiegel sind beheizbar und blenden bei störendem Scheinwerferlicht automatisch ab. Nach dem Aussteigen bleiben sie noch eine Weile eingeschaltet, um den Weg zu beleuchten. Das rückwärts Einparken wird durch die serienmäßigen Parksensoren unterstützt.
- Die Wischer brauchen lange und enorm viel Wasser, um die Scheibe bei Verschmutzung zu reinigen. So ist der Wasserbehälter schnell leer, zumal bei Tagfahrten mit Licht jedes Mal auch die Scheinwerfer besprüht werden. Im Vergleich dazu stört das laute Klappern der Wischer an den Wendepunkten nur wenig. Das Head-up-Display und die Anzeigen der Instrumente im Armaturenbrett sind bei Sonnenlicht schlecht ablesbar.



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.

### Ein-/Ausstieg Note: 3,0

Der Zustieg ist passabel, sind die Scheiben abgesenkt stört beim Ein- und Aussteigen kein Fensterrahmen an den Türen. Hinten stören keine Radkästen, die Türen sind aber recht schmal.

- + Mit der Fernbedienung lassen sich die Türen ent- und verriegeln sowie offene Fenster schließen.
- Die Türaufhalter sind schwach.

### Kofferraum-Volumen\* Note: 3,0

370 l Kofferraum sind für ein Auto dieser Größe gerade noch akzeptabel.

### Kofferraum-Zugänglichkeit Note: 2,6

- + Der Kofferraum hat eine leicht zu öffnende Klappe. Mit seiner glattflächigen Form ist er gut nutzbar.
- Nachteil ist jedoch die kleine Ladeöffnung, die dafür sorgt, dass sperrige Dinge, die eigentlich im Kofferraum Platz hätten, draußen bleiben müssen.

### Kofferraum-Variabilität Note: 2,3

- + Serienmäßig ist eine Durchladelupe vorhanden, um lange Gegenstände unterbringen zu können, außerdem sind die Rücksitzbank und Lehne asymmetrisch geteilt und klappbar. Der abschließbare Klappmechanismus ist leicht zu bedienen. Für kleine Utensilien ist ein Ablagefach vorhanden.
- Um die Rücksitzlehnen vorzuklappen zu können, müssen die

Kopfstützen abgezogen werden (jedoch fehlen Halter, die die Kopfstützen während der Fahrt sicher fixieren).



Mit nur 370 l Kofferraumvolumen rangiert der C6 am hinteren Ende dieser Fahrzeugklasse. Ein vergleichbarer Audi A6 bietet 510 l Volumen. Zusätzlich schränkt die kleine Ladeöffnung die Nutzbarkeit ein.

## Innenraum Note 2,3

### Bedienung Note: 2,0

- + Mit den wichtigsten Funktionen kommt man schnell zu Recht. Vieles lässt sich elektrisch unterstützt betätigen, wie die Feststellbremse, die Sitze, Fenster, Außenspiegel etc. Serienmäßig werden Geschwindigkeit und Navigationsführung auch per Head-Up-Display angezeigt. Ein System, das vor allem für ältere Personen mit träger Augenadaptation von Vorteil ist. Fahrbeleuchtung und Wischer schalten sich automatisch ein, sofern der Fahrer das will. Die hochwertige Audio-CD-Anlage ist serienmäßig. Ebenso das Navigationssystem, das sich intuitiv, aber etwas umständlich einstellen lässt. Mit dem neuen NaviDrive überspringt Citroën jetzt das DVD-Stadium und bringt im C6 ein Navigationssystem mit Festplatte, auf der die Kartendaten für ganz Europa werksseitig bereits installiert sind. Ein Bordcomputer informiert über Momentan- und Durchschnittsverbrauch. Das Handschuhfach ist groß, aber nur bei eingeschalteter Zündung beleuchtet.
- Die Mittelkonsole ist mit zu vielen Schaltern überfrachtet, die kaum auseinander zu halten sind und deren Bedeutung erst nach lan-



Die Verarbeitungsqualität des Innenraums wird den Premium-Ansprüchen (noch) nicht gerecht.

gem Studium der Betriebsanleitung erklärbar ist. Es gibt auch versteckte Einsteller, die man eher per Zufall entdeckt, wie die Einstellrädchen für die Sitzheizung.



Bei starker Sonneneinstrahlung ist das Armaturenbrett-Display nur schlecht abzulesen.

### Raumangebot vorne\*

**Note: 2,1**

- + Vorn ist viel Platz vorhanden, besonders die Innenbreite und die Kopffreiheit sind üppig. Fahrer bis ca. 1,85 m Größe können sich ihren Sitz genügend weit zurück schieben.

### Raumangebot hinten\*

**Note: 2,5**

Hinten ist die Kniefreiheit enorm. Die maximale Mitfahrergröße wird durch die Innenhöhe auf ca. 1,80 m begrenzt. Drei Insassen sitzen wegen mangelnder Innenbreite sehr beengt.

## Komfort

**Note 2,0**

### Federung

**Note: 2,1**

- + Die hydropneumatische Federung und Dämpfung hat bei den großen Citroen-Modellen seit ca. 50 Jahren Tradition. Sie sorgt nicht nur für beladungsunabhängige Bodenfreiheit, ihre Domäne ist vor allem das sanfte und souveräne Dahingleiten. Das Fahrwerk des Citroën C6 HDi 170 verfügt über dieselben Radaufhängungen wie die Sechszylindermodelle, seine elektronische Regelung ist allerdings etwas weniger raffiniert ausgeführt – die Anpassung an die unterschiedlichen Fahrzustände ist entsprechend geringer variabel. Die Dämpfung kann nicht in der gleichen Bandbreite verändert werden. So werden bei Autobahntempo die Unebenheiten der Fahrbahn gut weggebügelt, bei minimalen Relativbewegungen der Karosserie. Nur wenige Autos können das besser. Anders bei Fahrten auf kurvenreichen Strecken mit Verwerfungen in der Fahrbahn: Da schaukelt die Karosserie ausgeprägt, was bei empfindlichen Mitfahrern zu Übelkeit führen kann. Obwohl sich das Fahrwerk auf verschiedene Fahrsituationen bereits selbst regulierend einstellt, hat der Fahrer außerdem die Möglichkeit, per Knopfdruck eine grundsätzlich härtere Dämpfung zu wählen. Dann neigt sich der Wagen weniger stark in Kurven. Doch insgesamt mag diese Abstimmung nicht ganz zum Charakter des C6 passen. Manche Querrille lässt den C6 gar in der Längsachse leicht erzittern, was zudem in der Lenkung für etwas Unruhe sorgt. Gelegentlich kann dabei auch die hintere Achse dezent versetzen. Wirklich unangenehm bemerkbar macht sich diese etwas abgespeckte Fahrwerks-Variante jedoch nicht.

### Sitze

**Note: 2,0**

- + Die großen Sitze sind bequem gepolstert und angenehm konturiert, bieten für den Oberkörper aber wenig Seitenhalt bei Kurvenfahrt. Fahrer- und Beifahrersitz lassen sich individuell einstellen. Eine elektrisch einstellbare Lordosenstütze ist fahrerseitig vorhanden aber zu schwach ausgebildet und nicht höheneinstellbar.

### Innengeräusch

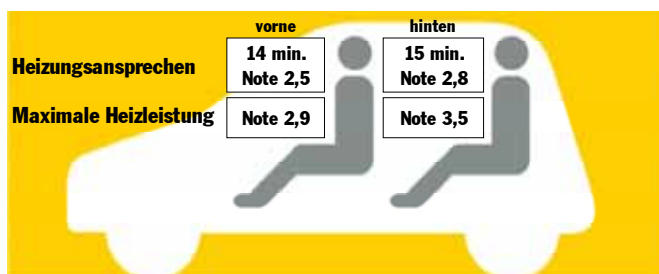
**Note: 1,6**

- + Der Motor ist bei jeder Drehzahl leise und im Geräuschverhalten unaufdringlich. Die Windgeräusche sind selbst bei hohem Autobahntempo niedrig (trotz rahmenloser Fenster).

### Heizung, Lüftung

**Note: 2,1**

- (Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer)
- Die Heizung ist ausreichend kräftig und braucht nicht allzu lang, bis die Luft im Innenraum angenehm klimatisiert ist (hinten ist sie etwas schwächer).
- + Die serienmäßige, vollautomatische Klimaanlage arbeitet fein und situationsangepasst. Fahrer und Beifahrer können sich die Temperatur und die Luftverteilung unabhängig einstellen. Die Verteilung der Luftmengen auf die verschiedenen Düsen und Ausströmer ist individuell und einfach möglich.



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

## Motor/Antrieb

**Note 2,2**

### Fahrleistungen\*

**Note: 2,0**

- + Der 2,2 Liter große Common-Rail-Diesel mit Registeraufladung leistet 125 kW/170 PS. Er zeigt sich kräftig, sorgt für gute Fahrleistungen, verlangt nicht nach hohen Drehzahlen und reagiert recht spontan auf das Gaspedal.

### Laufkultur

**Note: 2,0**

- + Der Vierzylinder-Dieselmotor läuft vibrationsarm und ist nur noch nach dem Kaltstart von einem guten Ottomotor zu unterscheiden.

### Schaltung

**Note: 3,0**

Anders als bei den beiden Sechszylinder-Varianten mit Automatikgetriebe ist der kleine C6-Motor ausschließlich mit Sechsgang-Schaltgetriebe zu haben. Die langen Schaltwege und die etwas schwache Führung sind jedoch gewöhnungsbedürftig. Aber letztlich flutscht der Ganghebel immer leicht und präzise in die gewünschte Position ohne Geräusche.

### Getriebeabstufung

**Note: 2,0**

- + Das Sechsgang-Getriebe ist der Charakteristik des Motors gut angepasst. Der kann sein volles Temperament entwickeln und verfügt dennoch über große Drehzahlreserven bei hohem Autobahntempo. Vor allem wer niedertouriges und ruhiges Dahingleiten liebt, wird sich an dem lang übersetzten Getriebe erquicken.

## Fahreigenschaften

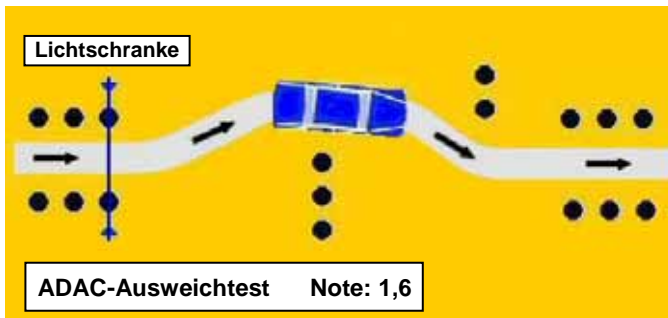
Note 2,3

### Fahrstabilität

Note: 1,5

ESP und Traktionskontrolle werden nie arbeitslos, wenn man dem 1,9 Tonnen schweren Citroën etwas flotter durch die Kurve fährt.

- + Beim ADAC-Ausweichtest folgt das Fahrzeug präzise den Lenkbefehlen. Lediglich das deutliche Untersteuern in Phase 2 verhindert ein schnelleres Durchfahren des Parcours. Insgesamt liegt der Wagen sehr sicher, nicht zuletzt wegen des sehr effizienten ESP-Eingriffs. Das starke Untersteuerverhalten kommt der Richtungsstabilität zu Gute. Selbst bei hohem Autobahntempo zieht der C6 unbeirrbar seine Spur, was dem Fahrer ein sehr sicheres Gefühl vermittelt. Eine Reifendruck-Kontrolle ist serienmäßig.



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: 1,7

- + Das deutliche Untersteuern in Kurven ist zwar wenig "sportlich", sorgt aber dafür, dass der Fahrer ein sehr sicheres Fahrgefühl hat. Ist das Tempo zu hoch, greift das ESP unterstützend ein, bremst gezielt die einzelnen Räder ab und drosselt die Motorleistung, um ein Schieben über die Vorderräder zu reduzieren.

### Lenkung\*

Note: 3,5

Die Servounterstützung der Lenkung ist nur drehzahl- und nicht geschwindigkeitsabhängig geregelt wie bei den Sechszylinder-Modellen.

- + Der Kraftaufwand am Lenkrad ist beim Rangieren sehr gering.
- Die sehr leichtgängige Lenkung vermittelt dem Fahrer nur ein synthetisches Lenkgefühl ohne Kontakt zur Fahrbahn. Querfugen sowie größere Unebenheiten in der Fahrbahn werden gelegentlich am Lenkrad spürbar und können für etwas Unruhe sorgen. Überdies folgt das Fahrzeug Lenkbefehlen aus der Mittellage zu abrupt. Bei schnellen Ausweichmanövern verhärtet sich die Lenkung. Wegen des großen Wendekreises muss in engen Kehren häufiger rangiert werden als bei vergleichbaren Autos.

### Bremse

Note: 2,5

- + Der Bremsweg ist mit 40 m durchschnittlich lang (Mittelwert aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Reifen: 225/55R17W). Die Bremse spricht spontan an.

## Sicherheit

Note 1,9

### Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Note: 2,0

- + Der Citroën C6 hat eine Reihe innovativer Fahrerassistenzsysteme, die ihm zusammen mit ESP und dem Bremsassistenten zu einer hohen aktiven Sicherheit verhelfen. So macht der Spurassis-

## Head-Up-Display

In die Windschutzscheibe werden Geschwindigkeit, Navigationshinweise und andere Informationen eingespiegelt. Dadurch muss der Blick nicht mehr so stark von der Straße nach unten auf den Tacho gesenkt werden, außerdem entfällt die Anpassung der Augen (Akkommodation) auf die unterschiedlichen Entfernungen von Fahrbahn und Kombi-Instrument.



tent durch vibrierende Sitzwangen auf das unbeabsichtigte Überfahren von Fahrbahnmarkierungen aufmerksam. Das Head up Display stellt zudem ein Plus an Sicherheit dar, da der Fahrer kaum noch den Blick von der Fahrbahn abwenden muss. Die Warnblinkanlage schaltet sich bei einer Notbremsung automatisch ein. Die deutlich verbesserte Sicht bei Nacht durch das dynamische Kurven-/Abbiegelicht erhöht die aktive Sicherheit. Rückleuchten warnen bei geöffneten Vordertüren.

## Spurassistent

Infrarotsensoren oder Kameras erkennen die Fahrbahn-Markierungen. Verlässt der Fahrer seine Spur ohne zu Blinken (etwa wegen Unachtsamkeit oder Sekundenschlaf), erfolgt eine optische, akustische oder haptische Warnung.



## Passive Sicherheit - Insassen

Note: 1,7

- + Die Fahrgastzelle weist nach dem Crash-Test nur geringe Deformationen auf. Der mit viel Sicherheitstechnik ausgestattete Citroën C6 (Frontairbags, Seitenairbags vorn und hinten, Vorhangairbags, Knieairbag für Fahrer sowie Gurtstrammer mit Kraftbegrenzern auf allen Plätzen) erzielt beim Insassenschutz gute Ergebnisse. Der Seatbelt-Reminder erinnert daran, sich anzuschallen. Die Höhe der vorderen Kopfstützen ist für Personen bis ca. 1,85 m Größe ausreichend. Alle Kopfstützen haben knappe Abstände zum Kopf und können so optimal wirken. An den stabilen, griffgerechten Türgriffen lässt sich hohe Zugkraft aufbringen. So kann man nach einem Unfall verklemmte Türen leichter öffnen.
- Hinten sollten die Kopfstützen höher sein.

## Kindersicherheit

Note: 1,8

- + Auf den äußeren Plätzen der Rückbank können Kindersitzsysteme unkompliziert und stabil untergebracht werden - auch mittels Isofix-System. Der rechte Front-Airbag lässt sich deaktivieren. Dann dürfen auf dem Beifahrersitz auch rückwärts gerichtete Kindersitze befestigt werden. Alle Fenster haben einen sensibel reagierenden Einklemmschutz.

## Fußgängerschutz

Note: 2,5

- + Die Karosserie ist weitgehend glattflächig und im Bugbereich nachgiebig. Auch harte Konturen unter der Motorhaube liegen überwiegend tief genug.
- Die aktive Motorhaube, die sich bei einem Fußgängeranprall sensorgesteuert nach oben stellt wird im C6HDI 170 nicht verbaut.

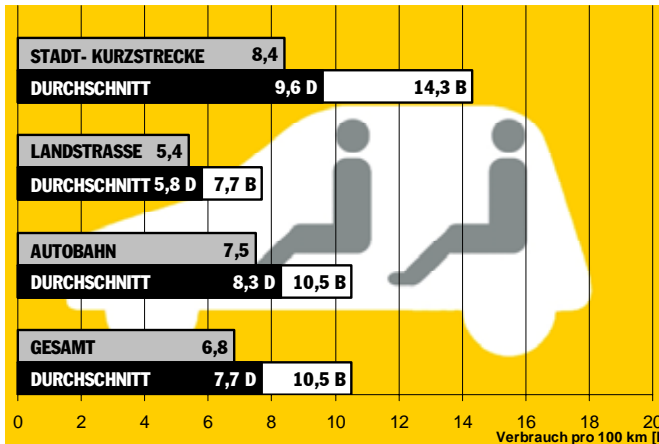
## Verbrauch/Umwelt

**Note 1,8**

### Verbrauch\*

**Note: 2,1**

- + Im Mittel liegt der Verbrauch bei 6,8 Liter Diesel auf 100 km, ein günstiger Wert in dieser Klasse. Er setzt sich zusammen aus dem Verbrauchswerten innerorts 8,4 l, außerorts 5,4 l und der Autobahn mit 7,5 l.



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

### Abgas

**Note: 1,6**

- + Die Schadstoffanteile im Abgas sind sehr niedrig.

## Wirtschaftlichkeit\*

**Note 3,8**

### Betriebskosten

**Note: 1,1**

- + Der C6 HDi 170 weist, selbst nur unter Dieseln verglichen, günstige Verbrauchswerte aus. Dies beschert ihm in Verbindung mit den nicht ganz so teuren Kraftstoffpreisen eine sehr gute Note in den Betriebskosten.

### Werkstatt- und Reifenkosten

**Note: 2,6**

Alle 30.000 km oder alle zwei Jahre ist eine Wartung fällig. Der Rußpartikelfilter muss nach spätestens 180.000 km ausgetauscht werden.

- + Die langen Wartungsabstände versprechen weniger Werkstattaufenthalte. Erfreulich hohes Wechselintervall des Zahnriemens. Citroen verbaut nach eigenen Angaben langlebige Verschleißteile wie z.B. Auspuffanlage und gewährt eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

### Wertstabilität

**Note: 5,1**

- Der große Citroen wird sich schwer tun, in dieser Klasse Fuß zu fassen. Trotzdem dürfte die angenehm komfortable und sichere Reiselimousine für den ein oder anderen das ideale Angebot sein. Aufgrund der nur mäßigen Wertstabilität wird man ihn gebraucht preisgünstig erwerben können.

### Kosten für Neuanschaffung

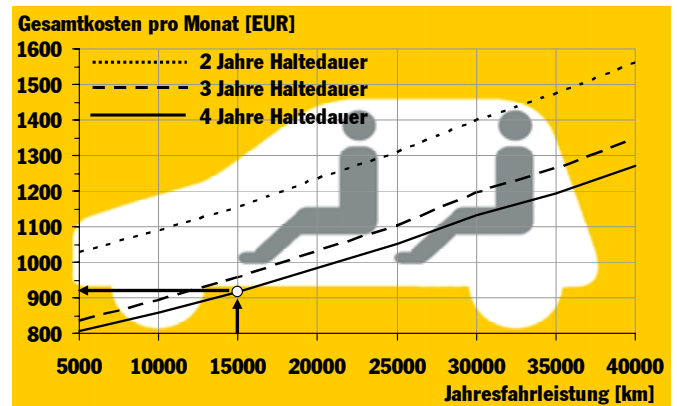
**Note: 4,0**

- Bei der Höhe der Anschaffungskosten gehört das Fahrzeug mit über 44.000 Euro nicht gerade zu den Schnäppchen seiner Klasse, liegt in Anbetracht der guten Ausstattung jedoch noch im Rahmen.

### Fixkosten

**Note: 4,7**

- Bei den festen Kosten spielt der C6 keine Trümpfe aus; neben der ohnehin teureren Besteuerung für den Dieselmotor sorgen relativ ungünstige Typklasseneinstufungen für dementsprechend hohe Versicherungsbeiträge.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Autokosten (Beispiel: 915 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

## Die Motorvarianten

### in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	3.0 V6	HDi 170 Biturbo FAP	V6 HDi 205 Biturbo FAP
Aufbau/Türen	ST/4	ST/4	ST/4
Zylinder/Hubraum [ccm]	6/2946	4/2179	6/2720
Leistung [kW(PS)]	155(211)	125(170)	150(204)
Max.Drehmoment [Nm]bei U/min	290/3750	370/1500	440/1900
0-100 km/h[s]	10,0	10,3	9,3
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	230	217	230
Verbrauch pro 100 km [l]	11,3S	6,8D	8,5D
Versicherungsklassen KH/VK/TK	23/26/24	23/27/24	23/27/24
Steuer pro Jahr[Euro]	202	339	432
Monatliche Gesamt-Kosten[Euro]	1.037	876	1.016
Grundpreis[Euro]	43.950	41.370	47.050

#### Aufbau:

ST = Stufenheck  
 SR = Schrägheck  
 CP = Coupe  
 CA = Cabriolet  
 RO = Roadster  
 KB = Kombi  
 KT = Kleintransporter  
 TR = Transporter  
 GR = Großraumlimousine  
 BU = Bus

GE = Geländewagen  
 PK = Pick-Up

#### Versicherung:

KH = KFZ-Haftpfl.  
 VK = Vollkasko  
 TK = Teilkasko

#### Kraftstoff:

N = Normalbenzin  
 S = Superbenzin  
 SP = SuperPlus  
 D = Diesel

## Daten und Messwerte

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro4
Hubraum	2179 ccm
Leistung	125 kW (170 PS)
bei	4000 U/min
Maximales Drehmoment	370 Nm
bei	1500 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	245/45R17
Reifengröße (Testwagen)	<b>225/55R17W</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	<b>12,7 m/12,75 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	217 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,3 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3. Gang)	<b>6,0 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	<b>40 m</b>
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	<b>6,8 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>8,4/5,4/7,5 l</b>
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Herstellerangabe/Test	175 g/km/ <b>181 g/km</b>
Innengeräusch 130 km/h	<b>66 dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	4908 mm/1860 mm/1464 mm
Leergewicht/Zuladung	<b>1880 kg/400 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>370 l/770 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/1700 kg
Dachlast	80 kg
Tankinhalt	72 l
Reichweite	<b>1055 km</b>
Allgemeine Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte *kursiv*

## Kosten

Monatliche Betriebskosten	<b>120 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten	<b>68 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>138 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>589 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>915 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	23/27/24
Grundpreis	44.460 Euro

## Ausstattung

### Technik

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

### Innen

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	Serie
Isofix-Kindersicherungssystem	Serie
Klimaautomatik	Serie
Navigationssystem	Serie
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	nicht erhältlich
Sitzbezüge, Leder	Serie
Sitze, vorn, beheizbar	Serie
Skisack/Durchladeluke	Serie

### Außen

Alarmanlage	376 Euro
Außenspiegel, automatisch abblendend	Serie
Lackierung Metallic	820 Euro°
Scheinwerfer-Reinigungsanlage	Serie
Schiebe-Hubdach	950 Euro

°im Testwagen vorhanden

## Testzeugnis

### Technik/Umwelt(Testergebnis)2,1

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

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 Oktober 2007