

Citroen C5 HDi 110 FAP Style

Fünftürige Stufenhecklimousine der Mittelklasse (80 kW / 109 PS)

ADAC Testergebnis

Note 2,2

Die komfortable Reiselimousine hat außen an Größe moderat zugenommen, was voll dem Innenraum zugute kommt. Nur der Kofferraum ist etwas kleiner geworden. Der getestete, knapp 110 PS starke Einstiegs-Dieselmotor verhilft dem relativ schweren C5 zu keinen berauschenden, aber in jedem Falle ausreichenden Fahrleistungen. Dabei ist er besonders sparsam, nur das kurz ausgelegte 5-Gang-Getriebe gefällt durch hohe Drehzahlen auf der Autobahn weniger. Die gesundheitsschädigenden Dieselrußpartikel werden in dem geschlossenen Filtersystem wirksam aufgefangen und in Intervallen verbrannt. Die Sicherheit befindet sich auf hohem Niveau, ESP und sogar ein Fahrer-Knieairbag sind Serie, beim Crashtest nach EuroNCAP erreicht der Wagen die Höchstzahl von fünf Sternen. Im Laufe der letzten Jahre avancierte der C5 zu einem Auto mit hoher Zuverlässigkeit, das sollte auch beim Nachfolgemodell nicht anders sein. Fazit: ein innovatives, rundum ausgewogenes, komfortables Familienauto für den Individualisten. In der Basisversion recht günstig, dabei fehlen aber einige sinnvolle Extras. **Karosserievarianten:** Kombi. **Konkurrenten:**

Alfa 159, Ford Mondeo, Honda Accord, Mazda 6, Opel Vectra, Peugeot 407, Toyota Avensis, Volvo S40.

- + gute Verarbeitung
- + viel Platz für Mensch und Gepäck
- + hoher Fahrkomfort
- + sehr sichere Straßenlage
- + fünf Sterne beim Crash
- + Rußpartikelfilter Serie
- + niedriger Verbrauch
- + günstig im Unterhalt
- Karosserie unübersichtlich
- hinten enger Zustieg
- zu viele Lenkradschalter
- kurz ausgelegtes 5-Gang-Getriebe



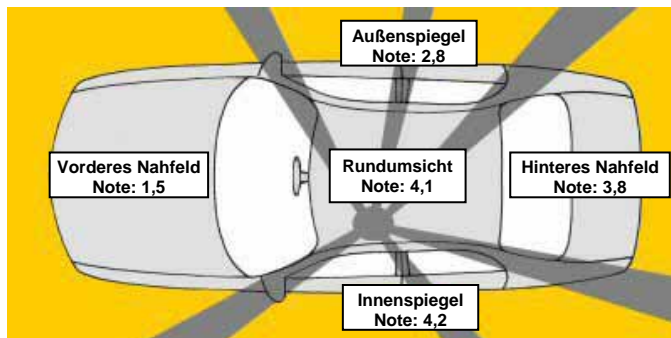
Karosserie/Kofferraum

Note 2,7

Verarbeitung

Note: 2,7

- + Die Verarbeitung der Karosserie macht einen weitgehend guten Eindruck, wengleich an den Umbördelungen nicht immer hohe Sorgfalt zu erkennen ist. Die Türen und Klappen schließen leicht



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.

und sind sauber eingepasst. Der Unterboden ist durchgehend glattflächig, was Luftverwirbelungen und damit den Kraftstoffverbrauch reduziert. Das Interieur wirkt sauber gearbeitet, die Materialien sind von guter Qualität und haptisch angenehm. Der C5 ist mit einem vollwertigen Reserverad ausgestattet.

- An den Stoßfängern fehlen Stoßleisten, die an den Türen liegen zu tief; teure Reparaturen sind so gut wie vorprogrammiert. Unüblich in dieser Klasse: der primitive Haltestab für die Motorhaube. Die elektrischen Sicherungen sind schwierig zu erreichen.

Sicht

Note: 3,2

- + Nach vorn ist die Sicht wegen der abfallenden Motorhaube gut. Die Außenspiegel fallen recht groß aus, der rechte hat einen asphärischen Randbereich. Abbiegelicht ist serienmäßig.
- Der neue C5 ist ziemlich unübersichtlich: Die Front lässt sich kaum überblicken und hinten stört die hohe Hutablage beim Einparken. Immerhin lassen sich die Kopfstützen der Rückbank weit nach unten schieben und stören kaum mehr, trotzdem sieht man im Innenspiegel wenig. Die Rundumsicht ist ebenfalls mäßig, besonders auf der rechten Seite wird der Blick durch die breite B-Säule in Kombination mit der Beifahrersitz-Kopfstütze arg behindert. Die Scheibenwischer sind schnell, lassen links aber einen breiten Streifen ungewischt. Xenonscheinwerfer mit dynamischem Kur-

venlicht gibt es nicht für das Basismodell, ebenso wenig Einparkensoren.

Ein-/Ausstieg

Note: 3,0

Vorn ist der Zustieg passabel, man kann sich aber leicht den Kopf stoßen wegen der niedrigen Türöffnungen. Außerdem müssen breite Türschweller und hohe Sitzwangen überwunden werden. Ähnliches gilt für hinten, denn die Dachlinie fällt schräg ab, was ebenfalls die Höhe der Türöffnungen mindert. Hinzu kommt, dass die Türen schmal ausfallen. Beim Aussteigen sind die innen hohen Türschweller hinderlich.

- + Mit einer Fernbedienung lassen sich die Türen ent- und verriegeln und die Fenster schließen. Allerdings können die Tasten leicht verwechselt werden.

Kofferraum-Volumen*

Note: 1,8

- + Der Kofferraum ist zwar 20 l kleiner als beim Vorgängermodell, aber immer noch groß, denn er fasst 450 l Gepäck. Da die Rückbank klappbar ist, lässt er sich auf 860 l vergrößern (bis zur Fensterunterkante).



Mit 450 l Gepäckraum bleiben auch bei der Urlaubsreise kaum Wünsche offen.

Kofferraum-Zugänglichkeit

Note: 3,4

- + Der Kofferraum lässt sich leicht öffnen und schließen, die Hände bleiben sauber. Das Format ist zweckmäßig.
- Beim Ein- und Ausladen stört die hohe Bordwand (außen 77 cm, innen 21 cm). Wegen der enormen Tiefe macht man sich am Stoßfänger schnell die Kleidung schmutzig. Der schwarze Nadelfilzteppich ist schwierig zu säubern (z.B. bei Sand). Die Innenleuchte ist schwach.

Kofferraum-Variabilität

Note: 2,5

- + Die Rückbank ist asymmetrisch geteilt. Sie lässt sich mit wenigen Handgriffen vorklappen, zuerst die Sitzfläche und anschließend die Lehne. Es entsteht ein völlig ebener Laderaum. Die Kopfstützen können dabei eingesteckt bleiben.
- Bei unvorsichtigem Zurückklappen der Rücksitzlehnen können die Gurtbänder eingeklemmt werden. Für kleines Gepäck fehlen Ablagen.

Innenraum

Note 2,3

Bedienung

Note: 2,6

- + Der C5 ist überwiegend leicht zu bedienen, vieles funktioniert elektrisch. Das Lenkrad lässt sich individuell anpassen, etwas ungewohnt ist aber die starre Nabe in der Mitte. Die Fenster haben alle Antippschaltung. Das Tagfahrlicht ist serienmäßig, Licht- und Regensensor gibt es aber nicht beim Basismodell. Es gibt Anzeigen u.a. für Außentemperatur, Momentan- und Durchschnitts-

verbräuche. Das Navigationssystem kann optional geordert werden, es hat einen sehr übersichtlichen Bildschirm. Eine weitere Option ist die Sprachsteuerung für viele Funktionen, deren Kontext man aber kennen muss. Das Handschuhfach wird von der Klimaanlage mitgekühlt.

- Die Instrumente sind wenig übersichtlich, etwas verwirrend auch die vielen Displays mit den zahlreichen, teilweise doppelten Anzeigen. Die feststehende Lenkradnabe beherbergt 18 Schalter (zuzüglich kleiner Huptasten), die ohne hinzusehen schwierig zu unterscheiden sind. Das Radio mit MP3-fähigem CD-Laufwerk kostet 600 Euro Aufpreis, es liegt sehr tief und ist zudem nicht an die Lenkradtasten gekoppelt. Außerdem verwechselt man leicht den Lautstärkeregel mit dem Drehknopf für die Temperatureinstellung. Die Lehneinsteller sind schlecht zugänglich. Es gibt nur wenige sinnvolle Ablagen.



Der Fahrerplatz wird durch eine ansprechende Verarbeitungsqualität und eine etwas verwirrende Fülle von Anzeigen gekennzeichnet.

Raumangebot vorne*

Note: 1,3

- + Die Innenbreite ist enorm groß. Innenhöhe und Längseinstellbereich der Vordersitze reichen für ca. 1,95 m große Personen.

Raumangebot hinten*

Note: 3,0

- + Für zwei Personen ist auch hinten das Raumgefühl großzügig. Erst 1,85 m große Mitfahrer haben Kopfkontakt mit dem Dach. Der Knieaum reicht auch noch für weit größere Personen (Vordersitze für 1,85 m große Personen eingestellt).
- Hinten ist die Innenbreite durchschnittlich, zu dritt sitzt man sehr beengt.

Komfort

Note 2,5

Federung

Note: 2,3

- + Auch mit herkömmlicher Federung ist der C5 eine komfortable Reiselimousine. Die Auslegung ist tendenziell weich, dennoch fällt die Straßenlage gut aus, auch wenn Seitenneigung und Wankbewegungen etwas stärker auftreten, als bei den höherwertigen Modellen mit hydropneumatischem Fahrwerk.

Sitze

Note: 2,5

Auf den hochlehnten, verhältnismäßig weichen Polstern sitzt man bequem, die Vordersitze bieten passable Rückenunterstützung. Die Sitze sind zudem in der Höhe einstellbar, leider aber nicht in der Neigung, wodurch Fahrer und Beifahrer wegen der übertriebenen Schräge der Sitzfläche mit zu stark angewinkelten Knien sitzen und als Folge zu weit nach hinten geneigter Lehne. Hinten sind zwei Mitfahrer kommod untergebracht. Wenn sie sehr groß sind, sitzen sie jedoch mit nach oben ragenden Knien und stark

angewinkelten Beinen, weil die Sitzfläche zu wenig Abstand zum Fußboden hat. Im Dachbereich befinden sich Haltegriffe für alle außen Sitzenden.

Innengeräusch **Note: 2,0**

Bis 130 km/h ist der Geräuschpegel im Innenraum niedrig, allerdings fällt bereits bei diesem Tempo das hohe Drehzahlniveau auf (kurz übersetztes 5-Gang-Getriebe). Fährt man noch schneller, stört das Motorgeräusch stärker.

Heizung, Lüftung **Note: 2,9**

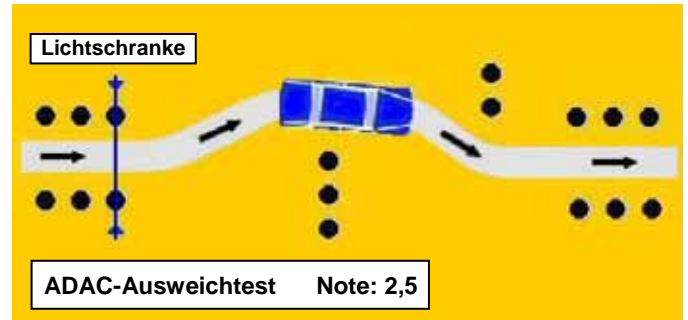
(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer) Im vorderen Bereich sorgt die Heizung schnell für angenehme Wärme, die mögliche Temperatur ist durchschnittlich. Hinten ist die Wirkung schwächer, entsprechend länger dauert die Anwärmphase.

- + Das Basismodell des C5 ist ebenfalls mit einer Klimaautomatik ausgestattet, allerdings mit einer einfacheren Version ohne getrennt einstellbare Temperatur für links und rechts.
- Vorne sitzt man ziemlich nah an der schrägen Frontscheibe und ist daher starker Sonneneinstrahlung ausgesetzt.

	vorne	hinten
Heizungsansprechen	14 min. Note 2,5	19 min. Note 3,9
Maximale Heizleistung	Note 2,8	Note 3,8

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

bleibt stets lenkbar, von Schleudern keine Spur. Ein gravierender Unterschied zu dem C5 mit hydropneumatischem Fahrwerk wurde nicht festgestellt.



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**

- + Die Kurvenlage ist untersteuernd ausgelegt, die möglichen Querbeschleunigungen sind hoch. Dafür sorgen die breiten Reifen und die geringen Radlaständerungen. Werden doch einmal die physikalischen Grenzen gestreift, greift ESP ein, um den Wagen möglichst auf Kurs zu halten.

Lenkung* **Note: 2,6**

- + Die Lenkung spricht selbst bei hohem Tempo schnell an und ist im weiteren Verlauf des Einlenkens zielgenau. Die leichte Auslegung vereinfacht Rangieren auf kleinem Raum, der recht große Wendekreis dagegen weniger.
- Die Lenkung vermittelt recht wenig Kontakt zur Fahrbahn.

Bremse **Note: 1,3**

- + Die Bremse spricht sehr spontan an, fast schon giftig. Sie lässt sich dann fein dosieren. Bei Vollbremsungen aus 100 km/h sind gerade 37 m erforderlich, bis der Wagen zum Stillstand kommt (Mittel aus zehn Bremsungen, halbe Zuladung, Serienreifen).

Motor/Antrieb **Note 2,6**

Fahrleistungen* **Note: 2,8**

Der Motor ist meist genügend kräftig, um im Straßenverkehr zügig mithalten zu können. Bei Autobahntempo vollziehen sich Überholvorgänge aber doch eher gemächlich, was wohl am hohen Gewicht des C5 liegt. Der knapp 110 PS starke Einstiegsmotor reicht jedoch für genügsames Fahren leicht aus.

Laufkultur **Note: 2,0**

- + Mit dem Laufverhalten des Direkteinspritzer-Diesels kann man zufrieden sein. Meist verrichtet der Motor kultiviert seine Arbeit, nur im mittleren Drehzahlbereich spürt man ein leichtes Vibrieren.

Schaltung **Note: 2,0**

- + Das 5-Gang-Getriebe lässt sich leicht und problemlos schalten, auch in den Rückwärtsgang.

Getriebeabstufung **Note: 3,5**

Das Getriebe (vor allem der fünfte Gang) ist recht kurz ausgelegt. Das sorgt zwar für gute Fahrleistungen, das Drehzahlniveau liegt aber auf der Autobahn recht hoch, was bei langen Fahrten weniger angenehm ist.

Sicherheit **Note 2,0**

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme **Note: 2,4**

- + Das Fahrzeug ist serienmäßig mit dem elektronischen Stabilitätssystem ESP und einem Bremsassistent ausgestattet. Serienmäßig ist statisches Abbiegelicht vorhanden, Xenonscheinwerfer mit Kurvenlicht sind den teureren Ausstattungsvarianten vorenthalten. So verhält es sich auch mit dem AFIL-Spurassistent, der den Fahrer bei unbeabsichtigtem Überqueren von Fahrbahnmarkierungen warnt. Bei einer Notbremsung schaltet sich automatisch die Warnblinkanlage ein.



Passive Sicherheit - Insassen **Note: 1,7**

- + Die Kopfstützen der beiden Außenplätze der Rückbank sind etwas knapp bemessen.
- + Beim EuroNCAP Front- und Seitencrash gibt es höchste Punkt-

Fahreigenschaften **Note 1,8**

Fahrstabilität **Note: 1,8**

- + Das Fahrzeug verhält sich bei jedem Tempo sehr richtungsstabil, fährt wie auf Schienen, unbeeindruckt von Spurrillen, Seitenwind und anderem Unbill. Die elektronisch gesteuerte Traktionskontrolle sorgt für besseres Weiterkommen, wenn die Straße weniger griffig ist. Ein Kontrollsystem für den Reifenluftdruck gibt es nicht für das Basismodell. ADAC-Ausweichtest: Der C5 lenkt spontan ein, beim anschließenden Gegenlenken zeigt sich dann eine leichte Tendenz zum Untersteuern. ESP greift in kritischen Situationen weitgehend wirksam ein und stabilisiert das Fahrzeug, der Wagen

zahlen. Das bedeutet alle fünf Sterne für die Insassensicherheit. Neben Seiten- und Kopfairbags ist für den Fahrer auch ein Knieairbag vorhanden. Das Ergebnis bei der Kindersicherheit ist mit vier Sternen ebenfalls gut. Die Kopfstützen der Vordersitze reichen für ca. 1,90 m große Personen in der Höhe. Die Abstände sind gering, sodass sie optimal wirken können. Für alle Sitzplätze gibt es Angurt-Erinnerer. An den stabilen, griffgerechten Türgriffen lässt sich hohe Zugkraft aufbringen. So kann man nach einem Unfall verklemmte Türen leichter öffnen.

- Die Mittelkopfstütze der Rückbank ist sehr kurz. Warndreieck und Verbandmaterial haben keine definierten Halterungen.

Kindersicherheit **Note: 1,6**

- + Auf den beiden äußeren Rücksitzplätzen lassen sich Kindersitzsysteme unkompliziert und stabil unterbringen - auch mittels Isofix-System und Ankerhaken. Der rechte Front- und Seiten-Airbag kann mit dem Zündschlüssel deaktiviert werden. Dann dürfen auf dem Beifahrersitz auch rückwärts gerichtete Kindersitze befestigt werden. Die Fenster haben eine sensible Sicherung gegen Einklemmen.

- Der Platz hinten in der Mitte ist wegen ungünstiger Sitzkontur und Gurtschlossanlenkung für Kindersitze weniger geeignet.

Fußgängerschutz **Note: 3,0**

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

Verbrauch/Umwelt **Note 1,6**

Verbrauch* **Note: 1,7**

- + Mit dem kleinen Dieselmotor ist der C5 sehr sparsam. Innerorts kommt er mit 7,0 Litern Diesel auf 100 km aus, außerorts mit 4,7 l und auf der Autobahn mit 5,9 l auf 100 km. Daraus errechnen sich im Mittel 5,6 l/100 km.

Abgas **Note: 1,6**

- + Die Schadstoffanteile im Abgas sind sehr gering. Ein Partikelfilter verhindert wirksam, dass gesundheitsgefährdender Dieselruß in die Umwelt gelangt.

Wirtschaftlichkeit* **Note 1,5**

Betriebskosten **Note: 1,1**

- + Der HDi 110 FAP weist, selbst unter Dieselfahrzeugen, relativ

günstige Verbrauchswerte auf. Dies beschert ihm in Verbindung mit den nicht so teuren Kraftstoffpreisen eine sehr gute Note in den Betriebskosten.

Werkstatt- und Reifenkosten **Note: 2,0**

Für eine Beurteilung liegen uns noch keine Daten des Herstellers vor - die Berechnung der Werkstattkosten beruht deshalb auf Erfahrungswerten.

- + Citroen gewährt eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

Wertstabilität **Note: 3,0**

Die moderne Dieselmotor mit Rußpartikelfilter verhilft dem Citroen zu einem durchschnittlichen Restwertverlauf.

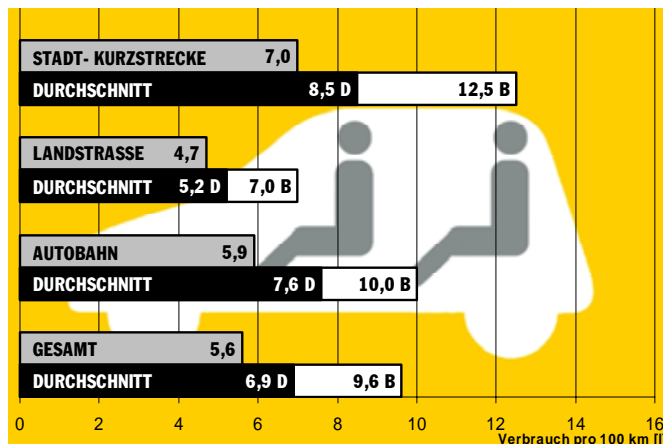
Kosten für Neuanschaffung **Note: 2,4**

- + In der Basisversion gibt es den C5 HDi 110 FAP ab gut 23.000 Euro, das ist innerhalb der Fahrzeugklasse ein günstiger Anschaffungspreis. Allerdings vermisst man hier viele sinnvolle Extras, die bei den höherwertigen Varianten bereits Serie sind.

Fixkosten **Note: 3,2**

Die Vollkaskoversicherung ist durchschnittlich eingestuft.

- + Günstig ist der Citroen in die Teilkasko eingestuft.
- Den Wermutstropfen stellt die Haftpflichtversicherung dar, hier ist der Wagen sehr teuer.



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

Die Motorvarianten **in der preisgünstigsten Modellversion**

Typ	1.8 16V	2.0 16V	3.0 V6	HDi 110 FAP	HDi 135 FAP	HDi 170 FAP	V6 HDi 205 FAP
Aufbau/Türen	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1749	4/1997	6/2946	4/1560	4/1997	4/2179	6/2720
Leistung [kW(PS)]	92(125)	103(140)	155(211)	80(109)	100(136)	125(170)	150(204)
Max.Drehmoment [Nm]bei U/min	170/3750	200/4000	290/3750	240/1750	320/2000	370/1500	440/1900
0-100 km/h[s]	12,2	10,7	10,0	13,4	11,6	10,0	9,6
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	200	210	224	191	204	219	224
Verbrauch pro 100 km [l]	8,1S	8,6S	10,4S	5,6D	6,2D	6,7D	8,5D
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/19/19	17/19/19	18/21/24	20/19/18	20/22/22	20/22/22	20/24/26
Steuer pro Jahr[Euro]	121	135	202	247	308	339	432
Monatliche Gesamt-Kosten[Euro]	546	590	774	520	576	618	738
Grundpreis[Euro]	21.990	25.400	33.300	23.590	27.350	29.500	33.650

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

Daten und Messwerte

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro4
Hubraum	1560 ccm
Leistung	80 kW (109 PS)
bei	4000 U/min
Maximales Drehmoment	240 Nm
bei	1750 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	225/60R16
Reifengröße (Testwagen)	225/60R16V
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,95 m/11,9 m
Höchstgeschwindigkeit	191 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	13,4 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3. Gang)	8,0 s
Bremsweg aus 100 km/h	37 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	5,6 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	7,0/4,7/5,9 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test	149 g/km/ 148 g/km
Innengeräusch 130 km/h	66 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4779 mm/1860 mm/1458 mm
Leergewicht/Zuladung	1550 kg/490 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	450 l/860 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/1370 kg
Dachlast	80 kg
Tankinhalt	71 l
Reichweite	1265 km
Allgemeine Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre
ADAC-Testwerte	<i>kursiv</i>

Kosten

Monatliche Betriebskosten	113 Euro
Monatliche Werkstattkosten(geschätzt)	50 Euro
Monatliche Fixkosten	91 Euro
Monatlicher Wertverlust	266 Euro
Monatliche Gesamtkosten	520 Euro
(vierjährige Haltung, 15000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	20/19/18
Grundpreis	23.590 Euro

Ausstattung

Technik

Abstandsregelung, elektronisch	nicht erhältlich
Antriebsschlupf-Regelung	Serie
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Bremsassistent	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Parkhilfe, elektronisch (Technik-Paket 1)	nicht erhältlich
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Spurassistent	nicht erhältlich
Tempomat	Serie
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	nicht erhältlich

Innen

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Audioanlage (mit CD-Player)	600 Euro°
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, autom. abblendend (Technik-Paket 1)	nicht erhältlich
Isofix-Kindersicherungssystem	Serie
Klimaautomatik	Serie
Knieairbag	Serie
Navigationssystem	nicht erhältlich
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie
Sitzbezüge, Leder	nicht erhältlich
Sitze, vorn, beheizbar	nicht erhältlich
Skisack/Durchladeluke (nur Durchladeluke)	Serie

Außen

Außenspiegel, autom. abblendend (Technik-Paket 3)	nicht erhältlich
Lackierung Metallic	500 Euro°
Tagfahrlicht	Serie

°im Testwagen vorhanden

Testzeugnis

Technik/Umwelt(Testergebnis)2,2

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

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 2008