

Citroen C5 HDi 135 FAP Confort Automatik

Fünftürige Stufenhecklimousine der Mittelklasse (100 kW / 136 PS)

ADAC Testergebnis

Note 2,1

Die komfortable Reiselimousine hat außen an Größe moderat zugenommen, was voll dem Innenraum zugute kommt, denn der Kofferraum ist nun kleiner. In dieser Ausstattungsvariante gibt es viel Nützliches, wie das hochwertige CD-Radio, die vollautomatische Klimaanlage und die elektrisch anklappenden Außenspiegel. Intelligente Techniken kosten Aufpreis: z.B. der Spurassistent und die Einparkhilfe. Das ab 135 PS und Confort-Version installierte hydropneumatische Fahrwerk bietet immer noch einen kaum übertroffenen Federungskomfort mit beladungsunabhängiger Bodenfreiheit. Der Dieselmotor ist ausreichend kräftig und läuft (wenn er warm ist) ziemlich ruhig. Sein Verbrauch ist durchschnittlich. Die gesundheitsschädigenden Dieselrußpartikel werden in dem geschlossenen Filtersystem wirksam aufgefangen und in Intervallen verbrannt. Das gut abgestufte Sechsgang-Automatikgetriebe schaltet weich, jedoch nicht immer schnell, verharrt manchmal zu lang in einer Stufe. Serienmäßig ist die Sechsgang-Handschaltung. 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. Nicht gerade billig, man kriegt aber einiges für sein Geld :

28.850 € **Karosserievarianten:** Kombi. **Konkurrenten:**

Alfa 159, Audi A4, BMW 3er, Fiat Croma, Ford Mondeo, Honda Accord, Jaguar X-Type, Mercedes C-Klasse, Peugeot 407, Renault Laguna, Saab 9-3, Skoda Octavia, Volvo V50, VW Passat.

- + innovative Techniken
- + umfangreiches Serienzubehör
- + viel Platz für Mensch/Gepäck
- + höchster Fahrkomfort
- + sehr sichere Straßenlage
- + fünf Sterne beim Crash
- + Rußpartikelfilter Serie

- Karosserie unübersichtlich
- hinten enger Zustieg
- zu viele Lenkradschalter
- Kopfstützen hinten kurz



Karosserie/Kofferraum

Note 2,5

Verarbeitung

Note: 2,6

- + Die Verarbeitung der Karosserie macht einen weitgehend guten Eindruck, wenngleich an den Umbördelungen nicht immer hohe Sorgfalt zu sehen ist. Die Türen und Klappen schließen leicht 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. Blenden im Alu- und Kevlar-Look sollen Exklusivität dokumentieren. Der C5 hat noch ein richtiges Reserverad. Ein nützliches Detail: Beim Verlassen des Fahrzeugs werden die großen Außenspiegel angeklappt und sind dann vor Beschädigungen etwas besser geschützt.
- Die Stoßfänger sind in Wagenfarbe lackiert und kratzempfindlich. An den Karosseriefanken fehlen Stoßleisten. Teure Reparaturen sind also vorprogrammiert. Um an das Reserverad zu kommen, muss der Kofferraum ausgeräumt sein. Unüblich in dieser Klasse: der primitive Haltestab für die Motorhaube. Die elektrischen Sicherungen sind schwierig zu erreichen.

Sicht

Note: 2,7

- + Nach vorn fällt die Sicht wegen der abfallenden Motorhaube gut aus. Abbiegelicht ist serienmäßig, Xenonscheinwerfer mit dynamischem Kurvenlicht kosten extra. Parksensoren sind eine weitere Option. Die Außenspiegel fallen recht groß aus, der rechte hat

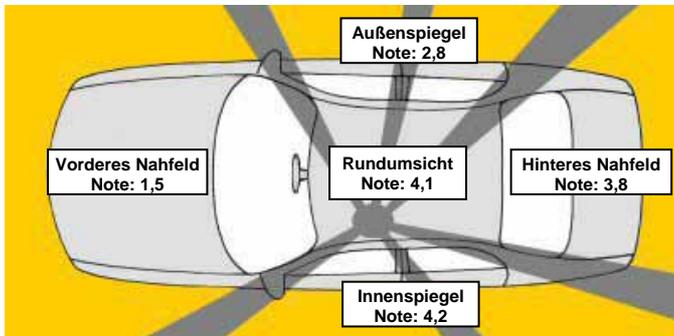
Kurven- und Abbiegelicht

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.



einen asphärischen Randbereich. Der Innenspiegel ist selbstblendend.

- 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.



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.

Ein-/Ausstieg

Note: 2,9

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. Zu dem kommt, dass die Türen schmal ausfallen. Beim Aussteigen sind die innen hohen Türschweller hinderlich.

- + Mit einer Fernbedienung lassen sich die Türen ent- und verriegeln, die Fenster schließen und die Fahrzeugbeleuchtung ein- und ausschalten. Allerdings verwechselt man die Tasten zu leicht. Bei nächtlichem Aussteigen bleiben die Scheinwerfer noch ein Weilchen an, um den Weg zu beleuchten.

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 Hosen schmutzig. Der schwarze Nadelfilzteppich ist schwierig zu säubern (z.B. bei Sand). Die Innenleuchte ist schwach.

Kofferraum-Variabilität

Note: 2,0

- + Die Rückbank ist asymmetrisch geteilt. Sie lässt sich mit wenigen Handgriffen vorklappen. Zum Transport von langen Gegenständen kann in der Rücksitzlehne eine Luke geöffnet werden.
- Bei unvorsichtigem Zurückklappen der Rücksitzlehnen können die Gurtbänder eingeklemmt werden. Ski bzw. Snowboards passen nicht durch die Luke. Für kleines Gepäck fehlen Ablagen.

Innenraum

Note 2,2

Bedienung

Note: 2,0

- + Der C5 ist überwiegend leicht zu bedienen, vieles davon elektrisch: So aktiviert und deaktiviert sich die Feststellbremse automatisch. Das Lenkrad lässt sich individuell anpassen. Die Fenster haben alle Antippschaltung. Das Tagfahrlicht ist serienmäßig, ebenso die sensorgesteuerten Abblendscheinwerfer sowie die Scheibenwischer. Die Audio-CD-Anlage ist ebenfalls obligatorisch. Es gibt Anzeigen u.a. für Außentemperatur, Momentan- und Durchschnittsverbräuche. Das Navigationssystem kann optional geordert werden, es hat einen sehr übersichtlichen Bildschirm. Eine weitere Option ist die Sprachsteuerung für viele Funktionen, dessen Kontext man aber kennen muss. Das Handschuhfach wird von der Klimaanlage mitgekühlt.
- Die Instrumente sind wenig übersichtlich, etwas verwirrend auch die vielen Displays (5 Stück) mit den zahlreichen, teilweise doppelten Anzeigen. Die feststehende Lenkradnabe beherbergt 18 Schalter (zuzüglich kleiner Huptasten), die ohne hinzusehen schwierig zu unterscheiden sind. Die Fensterheber funktionieren nur mit Zündung. Die Lehneneinsteller sind schlecht zugänglich. Es gibt nur wenig große Ablagen.



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

Raumangebot vorne*

Note: 1,6

- + 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 Knieraum reicht auch noch für weit größere Personen (Vordersitze für 1,85 m große Personen zurückgeschoben).
- Hinten ist die Innenbreite durchschnittlich, zu dritt sitzt man sehr beengt.

Komfort

Note 2,1

Federung

Note: 1,5

- + Das hydropneumatisch gefederte und gedämpfte Fahrwerk bietet Federungskomfort im Höchstmaß. Meist gleitet der große Wagen über die Unebenheiten der Fahrbahn hinweg, hält die Stöße von den Insassen fern, bei außergewöhnlich geringen Relativbewegungen der Karosserie. Die adaptive Federung regelt automatisch die Bodenfreiheit in Abhängigkeit von Geschwindigkeit und Fahrbahnbeschaffenheit. Nur Querrillen und kurze Bodenwellen mag der C5 weniger. Die quillert er mit recht hartem, nicht ganz geräuschlosem Anfedern bzw. mit einer gewissen Stößigkeit.

Sitze

Note: 2,5

Auf den hochlehnen, verhältnismäßig weichen Polstern sitzt man bequem. Die Vordersitze bieten passable Rückenunterstützung. Auf der Fahrerseite lässt sich mittels variabler Lordosenstütze die Lehnenkontur mehr ausprägen. 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 komfortabel untergebracht. Wenn sie sehr groß sind, jedoch mit nach oben ragenden Knien und stark angewinkelten Beinen, weil die Sitzfläche zu wenig Abstand zum Fußboden hat. Im Dach befinden sich Haltegriffe.

Innengeräusch

Note: 1,5

- + Der Geräuschpegel ist verhältnismäßig niedrig. Der Motor läuft ab mittlerer Drehzahl jedoch ein wenig brummig. Die Windgeräusche sind gering.

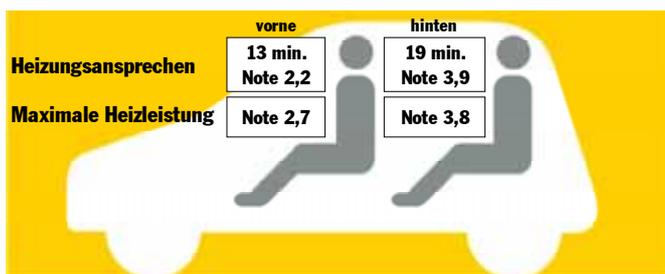
Heizung, Lüftung

Note: 2,3

(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.

- + Die Klimaautomatik ist serienmäßig. Mit ihr lässt sich die Temperatur und die Luftverteilung auf der Fahrer- sowie Beifahrerseite unabhängig regeln. Ein Pollenfilter und ein Geruchsfilter sind ebenfalls vorhanden.
- Vorne sitzt man ziemlich nah an der schrägen Frontscheibe und ist daher starker Sonneneinstrahlung ausgesetzt.



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

Motor/Antrieb

Note 2,3

Fahrleistungen*

Note: 2,3

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 (1735 kg leer).

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: 3,0

- + Das Automatikgetriebe schaltet die sechs Stufen weich und fast unmerklich. Manchmal verharrt es jedoch zu lange in einer Fahr-

stufe, was dann für überhöhte Drehzahlen sorgt oder umgekehrt für zu niedrige.

Getriebeabstufung

Note: 2,0

- + Die Abstufungen der Sechsgang-Automatik passen gut zur Leistungscharakteristik des Motors. Bei hohem Tempo gibt es noch Drehzahlreserven.

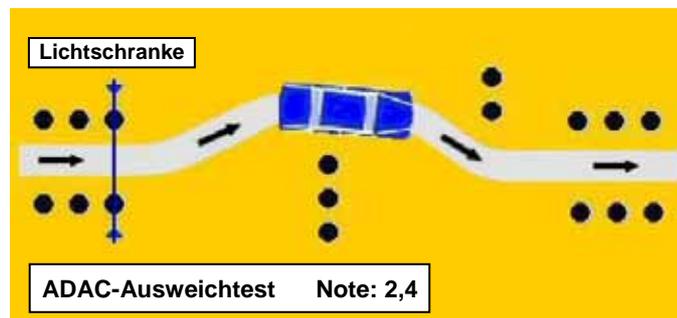
Fahreigenschaften

Note 1,8

Fahrstabilität

Note: 1,6

- + 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 ist serienmäßig vorhanden. ADAC Ausweichtest: Der C5 lenkt spontan ein, beim anschließenden Gegenlenken will er mit dem Heck nach außen drängen, was vom schnell einsetzenden Antischleudersystem ESP jedoch weitgehend wirksam unterbunden wird. Der Wagen bleibt stets lenkbar, von Schleudern keine Spur.



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 Querbeseleunigungen sind hoch. Dafür sorgen die breiten Reifen und die geringen Radlaständerungen. Werden doch einmal die physikalischen Grenzen gestreift, greift das 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. Mit dem optional erhältlichen Parkassistent kann man prüfen, ob eine Längsparklücke groß genug ist.
- Die Lenkung vermittelt recht wenig Kontakt zur Fahrbahn.

Bremse

Note: 1,2

- + Die Bremse spricht sehr spontan an, fast schon giftig. Sie lässt sich dann fein dosieren. Bei Vollbremsungen aus 100 km/h sind gerade 36,5 m erforderlich, bis der Wagen zum Stillstand kommt (Mittel aus 10 Bremsungen, halbe Zuladung, Serienreifen).

Sicherheit

Note 2,0

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Note: 2,2

- + Das Fahrzeug ist serienmäßig mit dem elektronischen Stabilitätssystem ESP und einem Bremsassistent ausgestattet. Als Extra sind Bi-Xenon-Scheinwerfer erhältlich, gekoppelt mit dynamischem Kurven- und Abbiegelicht. Der ebenfalls erhältliche Spurassistent soll Fahrer bei unbeabsichtigtem Überqueren von Fahrbahnmarkierungen warnen. 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 Punktzahlen. Das bedeutet alle fünf Sterne für die Insassensicherheit. 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 Anzug-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 Halterung.

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.



Kindersicherheit

Note: 1,6

- + Auf den beiden äußeren Rücksitzplätzen lassen sich Kindersitz-Systeme unkompliziert und stabil unterbringen - auch mittels Iso-fix-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 Gurtschlossenlenkung 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 2,3

Verbrauch*

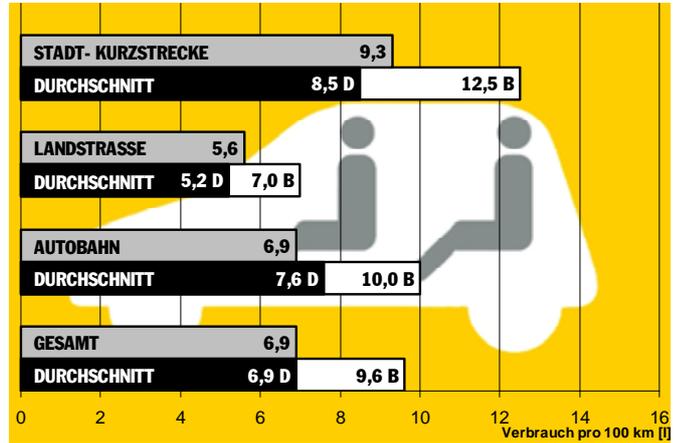
Note: 3,1

Die Verbräuche auf 100 km sind durchschnittlich: 9,3 l innerorts, 5,6 l außerorts und 6,9 l Diesel pro 100 km auf der Autobahn. Daraus errechnen sich im Mittel 6,9 l auf 100 km.

Abgas

Note: 1,4

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



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

Wirtschaftlichkeit*

Note 2,5

Betriebskosten

Note: 2,2

- + Der nicht ganz so hohe Preis für Dieselmotorkraftstoff beschert dem nicht gerade sparsamen Hdi 135 FAP mit Automatikgetriebe noch eine gute Note bei 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: 2,8

Die moderne Dieselmotortechnologie mit Rußpartikelfilter verhilft dem nicht gerade wertstabilen Citroen noch zu einem akzeptablen Restwertverlauf.

Kosten für Neuanschaffung

Note: 3,2

Zwar kein Schnäppchen, aber noch auf akzeptablem Niveau: die Kosten für die Neuanschaffung des C5.

Fixkosten

Note: 4,4

- Durch die durchweg ungünstigen Typklasseneinstufungen in der Versicherung müssen dementsprechend höhere Beiträge gezahlt werden.

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]	544	588	771	518	573	615	734
Grundpreis [Euro]	21.990	25.400	33.300	23.590	27.350	29.500	33.650

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-Haftpfli.
- VK = Vollkasko
- TK = Teilkasko

Kraftstoff:

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

Daten und Messwerte

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro4
Hubraum	1997 ccm
Leistung	100 kW (136 PS)
bei	4000 U/min
Maximales Drehmoment	320 Nm
bei	2000 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Automatikgetriebe
Reifengröße (Serie)	225/60R16
Reifengröße (Testwagen)	225/55R17W
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,95 m/11,9 m
Höchstgeschwindigkeit	201 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	12,8 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Stufe D)	7,2 s
Bremsweg aus 100 km/h	36,5 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	6,9 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	9,3/5,6/6,9 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test	189 g/km/ 183 g/km
Innengeräusch 130 km/h	66 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4779 mm/1860 mm/1451 mm
Leergewicht/Zuladung	1735 kg/455 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	450 l/860 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/1560 kg
Dachlast	80 kg
Tankinhalt	71 l
Reichweite	1025 km
Allgemeine Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre
ADAC-Testwerte	<i>kursiv</i>

Kosten

Monatliche Betriebskosten	134 Euro
Monatliche Werkstattkosten(geschätzt)	50 Euro
Monatliche Fixkosten	106 Euro
Monatlicher Wertverlust	314 Euro
Monatliche Gesamtkosten	604 Euro
(vierjährige Haltung, 15000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	20/22/22
Grundpreis	28.850 Euro

Ausstattung

Technik

Abstandsregelung, elektronisch	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	1500 Euro°
Bremsassistent	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht (im Paket mit Xenon)	930 Euro
Parkhilfe, elektronisch (Technik-Paket 1)	700 Euro°
Reifendruckkontrolle (mit Alufelgen)	890 Euro°
Runflat-Reifen	nicht erhältlich
Spurassistent	610 Euro
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht (mit Kurvenlicht)	930 Euro

Innen

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend (Technik-Paket 1)	700 Euro°
Isofix-Kindersicherungssystem	Serie
Klimaautomatik (2 Zonen)	Serie
Knieairbag	Serie
Navigationssystem	2260 Euro
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie
Sitzbezüge, Leder	nicht erhältlich
Sitze, vorn, beheizbar	290 Euro°
Skisack/Durchladeluke	nicht erhältlich/Serie

Außen

Scheinwerfer-Reinigungsanlage (inkl. Xenonlicht)	930 Euro
Schiebe-Hubdach	850 Euro°
Tagfahrlicht	Serie

°im Testwagen vorhanden

Testzeugnis

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

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