

Citroen C4 Picasso 1.8 16V Tendance

Fünftürige Großraumlimousine der unteren Mittelklasse (92 kW / 125 PS)

ADAC Testergebnis

Note 2,4

Der Picasso basiert auf dem C4 und sieht so avantgardistisch aus, wie man das von einem Citroen erwartet. Neuartig ist die große, weit nach hinten reichende Frontscheibe mit verschiebbarer Jalousie im oberen Bereich, die sich beim Fahren aber eher als gewöhnungsbedürftig erweist. Zusätzlich ist noch ein großes Panoramadach erhältlich. Die Tendance-Version ist ziemlich gut ausgestattet, die wirklich interessanten Extras sind aber nur mit der noch teureren Exclusive-Ausstattung zu haben, wie z.B. der Parklückensensor und der AFIL-Spurassistent. Der 1,8-Liter-Benziner ist die Einstandsmotorisierung, die durchaus für ausreichenden Vortrieb sorgt. Allerdings dröhnt er über 4000 U/min, auch ist er kein Kostverächter. Das Handschaltgetriebe hat fünf Gänge, eine Automatik ist nicht erhältlich. Schwachpunkte sind die gefühllose Lenkung, die Pendelneigung und das bereits unbeladen zu weiche, nicht polterfreie Fahrwerk. Fazit: ein extravagantes Familienauto mit vielen praktischen Details, aber auch einigen Schwächen. Nicht ganz billig: 23.850 €. **Karosserievarianten:** Langversion. **Konkurrenten:** Chevrolet Rezzo, Fiat Multipla, Ford C-Max, Honda FR-V, Mazda 5, Opel Zafira, Renault Scénic, Toyota Corolla Verso, VW Touran.



- + gute Verarbeitung
- + viel Stauraum
- + viel Serienzubehör
- + Rücksitze voll versenkbar
- + hohe passive Sicherheit
- + vollwertiges Reserverad
- unübersichtliche Instrumente
- gefühllose, "eckige" Lenkung
- Schlingerneigung
- hoher Verbrauch

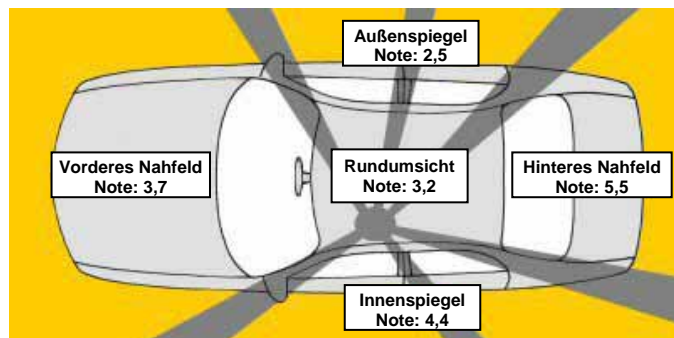
Karosserie/Kofferraum

Note 2,2

Verarbeitung

Note: 2,1

- + Die Verarbeitung der Karosserie macht einen guten Eindruck, sieht man von einer gewissen Rostneigung an Anbauteilen (Halterung Gasdruckdämpfer) und der schlecht eingepassten Heckklappe (Druckstellen am Hecktür-Ausschnitt) ab. Die Türen schließen



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.

leicht, die Schweller sind wirksam gegen Verschmutzen von außen abgedichtet. Kunststoffkotflügel reduzieren das Gewicht des Picasso. Im Innenraum setzt sich der meist gute Eindruck fort mit passgenauen Kunststoffen und angenehmer Haptik. Tanken ist besonders einfach, da der Deckel gleichzeitig als Verschluss fungiert. Auf der Dachreling sind 80 kg Gepäck erlaubt. Gegen Aufpreis gibt es ein großes Panoramadach mit elektrischer Jalousie. Ein vollwertiges Reserverad ist Serie.

- Der Unterboden ist zerklüftet und im Motorbereich offen. Die Folge: Der Motor verschmutzt schnell und die starken Luftverwirbelungen erhöhen den Verbrauch.

Sicht

Note: 3,3

Der Fahrer sitzt erhöht, was die Sicht auf den umliegenden Verkehr erleichtert. Leider sieht er aber kaum, wo das Fahrzeug vorne anfängt. Beim rückwärts Einparken kann er wegen der Unübersichtlichkeit froh sein, wenn die akustisch-optischen Einparkensensoren beim Kauf mitbestellt wurden. Die Rundumsicht ist passabel, es stören keine zu breiten Pfosten. Die Kopfstützen der Rücksitze lassen sich weit nach unten schieben.

- Im Innenspiegel ist leider nur wenig zu sehen. Xenonscheinwerfer mit Kurvenlicht sind nur in der teureren Exclusive-Ausstattung gegen Aufpreis zu haben.

Ein-/Ausstieg

Note: 2,2

- + Vorn steigt man recht bequem und aufrecht ein, weil die Türausschnitte hoch sind. Auch zu den Rücksitzen ist der Zustieg komfortabel, es stört kein Schweller. Nach dem Aussteigen bleiben die Scheinwerfer noch ein Weilchen an, um den Heimweg zu beleuchten.
- Besonders hinten sind die Türaufhalter zu schwach ausgelegt.

Kofferraum-Volumen*

Note: 1,0

- + Der Kofferraum fasst üppige 455 l (bis zur Fensterunterkante). Riesig wird das Kofferabteil, wenn die drei Rücksitze vorgeklappt werden.



Mit 455 l Volumen ist der Kofferraum des C4 Picasso zwar groß, erreicht aber nicht ganz die Konkurrenz, wie z.B. den VW Touran mit 475 l oder des Opel Zafira mit 495 l Volumen.

Kofferraum-Zugänglichkeit

Note: 1,1

- + Die große Heckklappe ist leicht zu öffnen und zu schließen. Das Gepäck lässt sich ohne Mühe einladen, es gibt keine störende Bordwand und der Ladeboden liegt recht niedrig. Das Format des Kofferraums ist zweckmäßig, auch sperrige Dinge lassen sich gut verstauen. Seitlich befindet sich eine große Ablagebox, die man als Trolley verwenden kann.
- Das Einrasten des Trennnetzes im Dach ist kompliziert.

Kofferraum-Variabilität

Note: 2,0

- + Alle Rücksitze lassen sich so vorklappen, dass eine ebene Fläche entsteht. Die Handhabung dabei ist einfach und erfordert nicht viel Kraft. Die Beleuchtung lässt sich aus der Ladestation herausnehmen und fungiert dann als Taschenlampe. Gegen Aufpreis gibt es ein an zwei Stellen einhängbares Trennnetz. Für Einkaufsgepäck ist ein großes, quer spannbares Netz vorhanden.

Innenraum

Note 1,9

Bedienung

Note: 2,5

- + Die Heizungstasten sind an sinnvollen Stellen untergebracht, leider aber zu klein und verwechselbar. Das serienmäßige Radio lässt sich problemlos einstellen. Das Lenkrad lässt sich in Höhe und Reichweite individuell anpassen. Vieles funktioniert elektrisch, sogar die Feststellbremse, die sich automatisch aktiviert und beim Losfahren wieder löst. Auch eine Berganfahrhilfe befindet sich an Bord, die sehr hilfreich ist. Licht und Scheibenwischer schalten sich selbstständig zu. Es gibt viele Kontrolleuchten. Der Bordcomputer informiert u.a. über Momentan- und Durchschnittsverbrauch. Vorn und hinten befinden sich genügend Ablagefächer.
- Das Zündschloss lässt sich bei Dunkelheit nur schwierig auffinden. Das Lenkrad ist mit viel zu vielen Schaltern überfrachtet, die während der Fahrt kaum auseinander zu halten sind. Die digitalen Instrumente sind in Armaturenbrettmittte untergebracht und

schlecht abzulesen, besonders wenn man tags mit Licht fährt und die Instrumentenbeleuchtung abdunkelt. Das Handschuhfach ist klein und unbeleuchtet. Die Fenster funktionieren nach einmal Türöffnen nur mit Zündung. Hinten fehlen Leselampen.



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

Raumangebot vorne*

Note: 1,2

- + Auf den Vordersitzen ist das Platzangebot sehr groß, die Kopffreiheit riesig. Der Fahrersitz lässt sich selbst noch für zwei Meter große Personen zurückschieben.

Raumangebot hinten*

Note: 1,7

- + Auf den drei einzelnen Rücksitzen ist genügend Platz vorhanden, selbst 1,95 m großen Mitfahrern reicht die Kopf- und Kniefreiheit (Vordersitze für ca. 1,85 m große Personen zurück geschoben). Drei breitere Mitfahrer haben allerdings wenig Ellenbogenfreiheit.

Innenraum-Variabilität

Note: 3,0

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

Komfort

Note 2,8

Federung

Note: 3,6

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

Sitze

Note: 2,5

- + Die Vordersitze sind straff gepolstert und dennoch bequem, selbst auf langer Strecke quälen keine Druckstellen. Dank Höheneinstellung findet der Fahrer eine entspannte Sitzposition, die Beine kann er bequem abstellen und sich fest abstützen (der Beifahrersitz ist ebenfalls höheneinstellbar). Die schmalen Rücksitze der zweiten Reihe sind recht bequem gepolstert, bieten aber zu wenig Unterstützung für die Oberschenkel, weil der Abstand zum Fußboden zu gering ist.
- Der Beifahrer hat keinen Haltegriff, das stört beim Einsteigen sowie während der Fahrt. Eine variable Lendenwirbelstütze gibt es nur gegen Aufpreis.

Innengeräusch

Note: 2,5

Fährt man höchstens Autobahn-Richtgeschwindigkeit, ist der Geräuschpegel recht niedrig. Wird das Tempo höher, dröhnt der

Motor (über 4000 U/min) und es nehmen die Windgeräusche deutlich zu.

Heizung, Lüftung

Note: 2,3

(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer) Vorn ist die Luft im Innenraum nach passabler Zeit angenehm erwärmt, die möglichen Temperaturen sind hoch genug. Auf den Rücksitzen ist die Heizung zu schwach.

- + Die Klimaautomatik ist serienmäßig, der Beifahrer kann sich die Gebläsestufe selber einstellen. In den Luftdüsen ist ein Duftspender integriert. Die hinteren Seitenscheiben haben gegen Aufpreis Jalousien.
- Die weit nach hinten reichende Windschutzscheibe sorgt dafür, dass Fahrer und Beifahrer starker Sonnenbestrahlung ausgesetzt sind.

| | vorne | hinten |
|-----------------------|---------------------|---------------------|
| Heizungsansprechen | 11 min. Note 1,7 | 19 min. Note 3,9 |
| Maximale Heizleistung | Note 2,5 | Note 3,7 |

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

Motor/Antrieb

Note 2,1

Fahrleistungen*

Note: 2,8

Der Motor ist recht durchzugsschwach, hat mit der nicht gerade leichten Karosserie schwer zu schaffen. Abhilfe bringen häufiges Schalten und Ausdrehen der Gänge.

Laufkultur

Note: 1,0

- + Der Motor läuft besonders in niedrigeren Drehzahlbereichen sehr vibrationsarm und kultiviert.

Schaltung

Note: 2,0

- + Die Vorwärtsgänge lassen sich sehr leicht und präzise schalten.
- Bei schnellem Einlegen des Rückwärtsganges kracht es im Getriebe.

Getriebeabstufung

Note: 2,0

- + Die Abstufungen des Fünfgang-Getriebes passen zur Leistungscharakteristik des Motors. Die Drehzahlanschlüsse passen und bei schneller Fahrt sind die Motordrehzahlen nicht zu hoch.

Fahreigenschaften

Note 2,6

Fahrstabilität

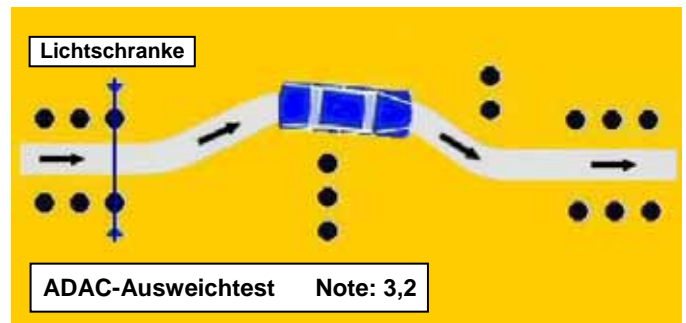
Note: 2,8

Die Vorderräder stellen sehr stark zurück, Lenkkorrekturen lösen ziemlich hektische Fahrzeugreaktionen in Form von Pendelschwingungen und deutlichem Wanken der Karosserie aus. Auch ist das ausgeprägte Schwingen der Karosserie bei Unebenheiten der Richtungsstabilität nicht gerade förderlich. Auf weniger griffigem Boden setzt die Traktionskontrolle zuverlässig ein, um für besseren Vortrieb zu sorgen. ADAC Ausweichtest: Der Picasso reagiert erst gut auf Lenkbefehle, meistert nur leicht untersteuert das erste Ausweichen. Beim anschließenden Versuch gegenzulenken verhärtet die Lenkung so stark, dass sie sich kaum mehr bewegen lässt. Falls das dem Fahrer durch beherzten Einsatz und genügend Muskelkraft trotzdem gelingt, reagiert der Wagen mit ziemlich gutmütigem, leichtem Überschieben über die Vorderräder, bei dennoch beibehaltener Lenkbarkeit. Wenn nicht, wird das Hindernis überfahren.

Kurvenverhalten

Note: 2,7

In Kurven untersteuert der Wagen stark, ESP bremst ihn aber ein. Die breiten Reifen sorgen dafür, dass die möglichen Kurventempi hoch sind. Die Grenzen lassen sich jedoch schlecht ausloten, da die Lenkung völlig gefühllos ist.



Beim ADAC-Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei mindestens 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion, d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.

Lenkung*

Note: 3,6

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

- Der Wendekreis ist groß.

Bremse

Note: 1,3

- + Das Bremspedal kann durch die optimale Position blitzschnell betätigt werden. Die Bremse spricht spontan an und lässt sich fein dosieren. Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand sind nur 36 m erforderlich (Mittel aus 10 Messungen, halbe Zuladung, Serienreifen).

Sicherheit

Note 2,1

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Note: 2,6

- + Das Fahrzeug ist mit Antischleudersystem (ESP) und Bremsassistent ausgestattet, um die aktive Fahrsicherheit zu erhöhen. Bei einer Notbremsung schaltet sich automatisch die Warnblinkanlage ein.

Passive Sicherheit - Insassen

Note: 1,9

- + Beim EuroNCAP-Front- und Seitencrash gibt es höchste Punktzahlen. Das bedeutet, der Wagen erreicht alle fünf möglichen Sterne. Besonders gut sind die Ergebnisse beim Seitencrash mit 100 Prozent der möglichen Punkte. Die Kopfstützen der Vordersitze lassen sich für ca. 1,85 m große Personen hoch ziehen, sie sind sehr breit. Für alle Plätze gibt es optische und akustische Erinnerer, die zum Angurten gemahnen.
- Hinten sind die Kopfstützen zu niedrig, reichen höchstens für 1,65 m große Personen.

Kindersicherheit

Note: 1,4

- + Auf den Rücksitzen lassen sich Kinderrückhaltesysteme einfach und sicher montieren. Auch das Befestigen mit Isofix ist möglich. Die Hintertüren können vom Fahrerplatz aus ver- und entriegelt werden. Der rechte Front-Airbag lässt sich mit dem Zündschlüssel deaktivieren. Dann dürfen auf dem Beifahrersitz auch rückwärts gerichtete Kindersitze befestigt werden. Mittels eines kleinen Extra-Innenspiegels mit Panorama-Sichtfeld hat man die hinten sitzenden Kinder gut im Blick.

Fußgängerschutz

Note: 3,0

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

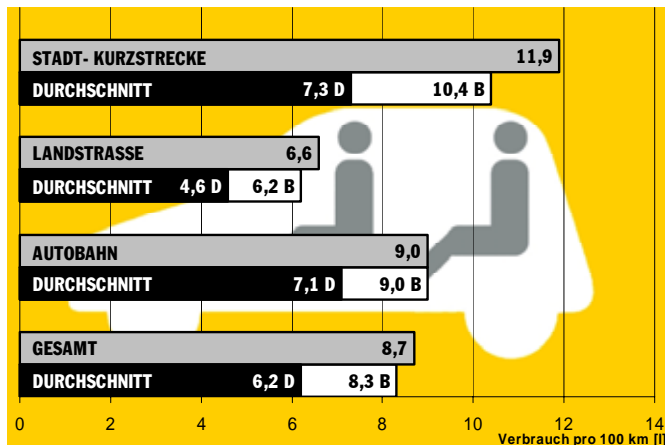
Verbrauch/Umwelt

Note 2,9

Verbrauch*

Note: 4,8

- Im Durchschnitt beträgt der Verbrauch 8,7 l Super auf 100 km. Im Einzelnen: innerorts 11,9 l, außerorts 6,6 l und auf der Autobahn 9,0 l Super auf 100 km.



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

Abgas

Note: 1,1

- + Die Schadstoffanteile im Abgas sind sehr gering.

Wirtschaftlichkeit*

Note 3,7

Betriebskosten

Note: 4,6

- Der nicht gerade günstige Verbrauch des Citroen hat in Verbindung mit dem teuren Superkraftstoff eine schlechte Note bei den Betriebskosten zur Folge.

Werkstatt- und Reifenkosten

Note: 3,3

Alle 30.000 km oder alle zwei Jahre muss der C4 Picasso zur Wartung. Der 1,8 Liter Benziner besitzt einen Zahnriemen, der spätestens nach 150.000 Kilometer oder nach 10 Jahren gewechselt werden muss.

- + Citroen verbaut nach eigenen Angaben langlebige Verschleißteile wie z.B. Kupplung oder Auspuffanlage und gewährt eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung. Trotz des hohen Wartungsintervalls (30.000 km) wird kein spezielles und teures Motoröl vom Hersteller vorgeschrieben.

- Die nicht relativ ungängige Reifengröße sorgt für erhöhte Ausgaben beim Reifenersatz.

Wertstabilität

Note: 3,1

Trotz des relativ hohen Verbrauchs verspricht der C4 Picasso aufgrund seines großzügigen Raumkonzepts durchaus einen stabilen Restwertverlauf.

Kosten für Neuanschaffung

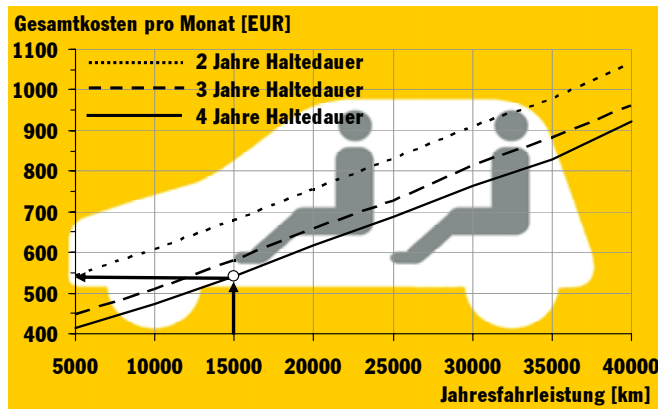
Note: 4,2

- Bei den Anschaffungskosten erweist sich der C4 Picasso 1.8 Tendance mit 23.850 Euro nicht gerade als Schnäppchen, dafür ist das Fahrzeug aber gut ausgestattet (z.B. Klimaautomatik serienmäßig).

Fixkosten

Note: 1,4

- + Den höheren Betriebskosten stehen beim Benziner niedrigere fixe Ausgaben für die Steuer gegenüber. Die durchwegs günstigen Typklasseneinstufungen in der Versicherung sorgen zudem für niedrige Beiträge und - eine gute Note bei den fixen Kosten.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Autokosten (Beispiel: 538 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

Die Motorvarianten

in der preisgünstigsten Modellversion

| Typ | 1.8 16V | 2.0 16V | HDi 110 FAP | HDi 135 FAP |
|--------------------------------|----------|----------|-------------|-------------|
| Aufbau/Türen | GR/5 | GR/5 | GR/5 | GR/5 |
| Zylinder/Hubraum [ccm] | 4/1749 | 4/1997 | 4/1560 | 4/1997 |
| Leistung [kW(PS)] | 92(125) | 103(140) | 80(109) | 100(135) |
| Max.Drehmoment [Nm]bei U/min | 170/3750 | 200/4000 | 240/1750 | 270/2000 |
| 0-100 km/h[s] | 12,7 | 12,1 | 13,7 | 13,1 |
| Höchstgeschwindigkeit [km/h] | 185 | 195 | 180 | 195 |
| Verbrauch pro 100 km [l] | 8,7S | 8,7S | 6,3D | 6,5D |
| Versicherungsklassen KH/VK/TK | 14/14/16 | 14/15/16 | 14/14/19 | 14/16/19 |
| Steuer pro Jahr[Euro] | 121 | 135 | 247 | 308 |
| Monatliche Gesamt-Kosten[Euro] | 499 | 547 | 485 | 541 |
| Grundpreis[Euro] | 20.800 | 23.600 | 23.600 | 27.650 |

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-Haftpfl.
VK = Vollkasko
TK = Teilkasko

Kraftstoff:

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

Daten und Messwerte

| | |
|--|---------------------------|
| 4-Zylinder Otto | Schadstoffklasse Euro4 |
| Hubraum | 1749 ccm |
| Leistung | 92 kW (125 PS) |
| bei | 6000 U/min |
| Maximales Drehmoment | 170 Nm |
| bei | 3750 U/min |
| Kraftübertragung | Frontantrieb |
| Getriebe | 5-Gang-Schaltgetriebe |
| Reifengröße (Serie) | 215/55R16 |
| Reifengröße (Testwagen) | 215/55R16V |
| Bremsen vorne/hinten | Scheibe/Scheibe |
| Wendekreis links/rechts | 11,9 m/12 m |
| Höchstgeschwindigkeit | 185 km/h |
| Beschleunigung 0-100 km/h | 12,7 s |
| Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3. Gang) | 7,3 s |
| Bremsweg aus 100 km/h | 36 m |
| Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super) | 8,7 l |
| Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB | 11,9/6,6/9,0 l |
| CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test | 190 g/km/ 193 g/km |
| Innengeräusch 130 km/h | 68 dB(A) |
| Länge/Breite/Höhe | 4468 mm/1831 mm/1665 mm |
| Leergewicht/Zuladung | 1530 kg/470 kg |
| Kofferraumvolumen normal/geklappt | 455 l/910 l |
| Anhängelast ungebremst/gebremst | 750 kg/1500 kg |
| Dachlast | 80 kg |
| Tankinhalt | 60 l |
| Reichweite | 690 km |
| Allgemeine Garantie | 2 Jahre |
| Rostgarantie | 12 Jahre |

ADAC-Testwerte *kursiv*

Kosten

| | |
|--------------------------------------|-----------------|
| Monatliche Betriebskosten | 160 Euro |
| Monatliche Werkstattkosten | 50 Euro |
| Monatliche Fixkosten | 62 Euro |
| Monatlicher Wertverlust | 266 Euro |
| Monatliche Gesamtkosten | 538 Euro |
| (vierjährige Haltung, 15000 km/Jahr) | |
| Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK | 14/14/16 |
| Grundpreis | 23.850 Euro |

Ausstattung

Technik

| | |
|--|------------------|
| Antriebsschlupf-Regelung | Serie |
| Automatikgetriebe | nicht erhältlich |
| Bremsassistent | Serie |
| Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch | Serie |
| Kurvenlicht | nicht erhältlich |
| Parkhilfe, elektronisch | 211 Euro° |
| Reifendruckkontrolle | nicht erhältlich |
| Reserverad, vollwertig | Serie |
| Verbrauchsanzeige (Bordcomputer) | Serie |
| Xenonlicht | nicht erhältlich |

Innen

| | |
|--|------------------------|
| Airbag, Seite vorne/hinten | Serie/nicht erhältlich |
| Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten | Serie |
| Audioanlage | Serie |
| Fahrersitz, höhen-/neigungseinstellbar | Serie |
| Fensterheber, elektrisch vorne/hinten | Serie |
| Isofix-Kindersicherungssystem | Serie |
| Klimaautomatik | Serie |
| Lenkrad, höhen-/längseinstellbar | Serie |
| Navigationssystem | 299 Euro |
| Rücksitzlehne und -bank umklappbar | Serie |
| Skisack/Durchladelupe | nicht erhältlich |

Außen

| | |
|--|------------------|
| Außenspiegel, elektrisch einstellbar/beheizbar | Serie |
| Lackierung Metallic | 480 Euro° |
| Schiebe-Hubdach | nicht erhältlich |

°im Testwagen vorhanden

Testzeugnis

Technik/Umwelt(Testergebnis)2,4

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

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