

Citroen C5 Tourer HDi 110 FAP Confort

Fünftürige Kombilimousine der Mittelklasse (80 kW / 109 PS)

ADAC Testergebnis

Note 2,1

Citroen verkauft seinen C5 auch als Kombi und gibt ihm den Zusatz Tourer. Der zeichnet sich durch sein großes und praktisches Gepäckabteil aus. Hinten kann man etwas einfacher ein- und aussteigen als bei der Limousine. Geschmackssache sind die verspielten Instrumente und zahlreichen Displays sowie die unzähligen Tasten auf der feststehenden Lenkradnabe. Beim Komfort ist der C5 Tourer ganz weit vorn, angefangen vom eher weich abgestimmten Fahrwerk (keine Citroen-typische Hydropneumatik lieferbar) bis hin zur umfangreichen Ausstattung wie Zwei-Zonen-Klimaautomatik und allerlei elektrischen Helferlein. Der Sitzkomfort an sich ist gut, aber nicht für jede Statur, da die Vordersitzflächen stark geneigt sind und sich die Neigung nicht einstellen lässt. Auf der technischen Seite bietet das Testmodell den bekannten 1,6-l-Vierzylinder-CommonRail-Diesel, der sich dank kurzer Getriebeabstufung erstaunlich agil in dem großen Kombi zeigt. Leider fehlt ein sechster Gang. Trotzdem bleibt der Verbrauch günstig. Die Abgase werden per Filter vom Ruß befreit. Das Fahrwerk zeigt sich von der sicheren Seite und auch die Bremsen erweisen sich als wirkungsvoll, damit die Airbags (insgesamt sieben Stück) nicht zum Einsatz kommen müssen. Der C5 Tourer zeigt keine wirkliche Schwäche und so bleibt es Geschmackssache, sich für den Franzosen zu entscheiden - eine gute Wahl ist er allemal, zudem das Preis-Leistungsverhältnis in Ordnung geht. **Karosserievarianten:** Limousine und Kombi. **Konkurrenten:** Fiat Croma, Ford Mondeo Turnier, Honda Accord Tourer, Mazda 6 Sportkombi, Opel Vectra Caravan, Peugeot 407 SW, Renault Laguna Grandtour, Saab 9-3 Sportkombi, Skoda Octavia Kombi, Subaru Legacy Kombi, Toyota Avensis, Volvo V70, VW Passat Variant.

- + vorne gutes Platzangebot
- + großer Kofferraum
- + komfortable Federung
- + sicheres Fahrwerk
- + hohe passive Sicherheit
- + niedriger Verbrauch
- + günstige Betriebskosten
- + standfeste und wirkungsvolle Bremsen

- zu viele Lenkradknöpfe
- Vordersitze nicht in der Neigung einstellbar



Karosserie/Kofferraum

Note 2,3

Verarbeitung

Note: 2,7

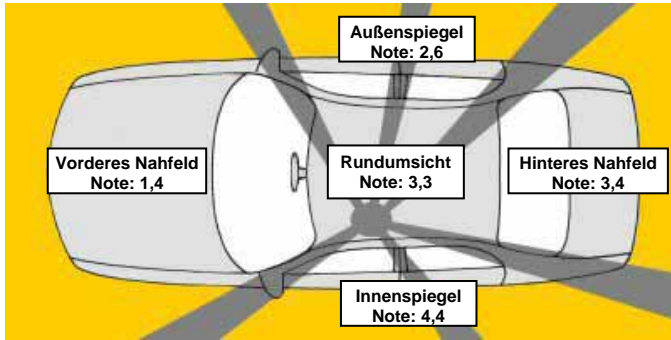
- + Die Verarbeitung der Karosserie macht einen weitgehend guten Eindruck, wengleich an den Umbördelungen nicht immer hohe Sorgfalt zu sehen ist. Die Türen und Klappen schließen leicht und sind sauber eingepasst. Der Unterboden ist durchgehend glattflächig, was Luftverwirbelungen und damit den Kraftstoffverbrauch reduziert. Das Interieur wirkt sauber gearbeitet, die Materialien sind von guter Qualität und haptisch angenehm. Blenden im Alu- und Kevlar-Look sollen einen Hauch von Luxus versprühen. Serienmäßig wird der C5 mit einem Reifenreparaturkit ausgeliefert, gegen geringen Aufpreis (50 Euro) kann allerdings ein vollwertiges Reserverad geordert werden. 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 werden. Unüblich in dieser

Klasse: der primitive Haltestab für die Motorhaube. Die elektrischen Sicherungen sind schwierig zu erreichen. Der Tankdeckel muss umständlich mit dem Schlüssel geöffnet werden.

Sicht

Note: 2,6

- Bei der ADAC-Rundumsicht-Messung schneidet der C5 Tourer durchschnittlich ab, dennoch ein respektables Ergebnis, wenn man die Konkurrenz betrachtet. Immerhin lassen sich die Kopfstützen der Rückbank versenken. Die breiten B-Säulen schränken die Sicht zur Seite ein.
- + Nach vorn fällt die Sicht wegen der abfallenden Motorhaube gut aus. Abbiegelicht ist serienmäßig, Xenonscheinwerfer mit dynamischem Kurvenlicht kosten extra (im Testwagen nicht vorhanden). Die optionalen Parksensoren vorne und hinten warnen beim Rangieren vor Hindernissen. In der Aufpreisliste findet sich ein Parklückendetektor, der die Parklücke während der Vorbeifahrt vermisst und dem Fahrer die Eignung anzeigt. Die Außenspiegel fallen recht groß aus, der rechte hat einen asphärischen Randbereich. Der Innenspiegel ist selbstabblendend.
 - Die Sicht im Innenspiegel fällt mager aus.



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: 2,8

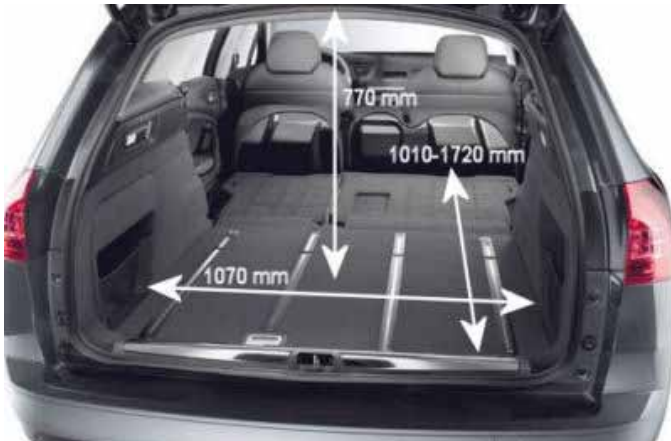
Vorn ist der Zustieg passabel, man kann sich aber leicht den Kopf stoßen wegen der niedrigen Türöffnungen. Außerdem müssen breite Türschweller und hohe Sitzwangen überwunden werden. Ähnliches gilt für hinten, auch hier ist die Dachlinie insgesamt recht niedrig, sie fällt aber nicht ab wie bei der Limousine. Beim Aussteigen ist der innen hohe 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 für eine gewisse Zeit eingeschaltet, um den Weg zu beleuchten.

Kofferraum-Volumen*

Note: 1,2

- + Der Kofferraum ist zwar kleiner als beim Vorgängermodell, verfügt aber mit 505 l immer noch über ein respektables Fassungsvermögen. Klappt man die Rücksitzbank um, erweitert sich das Ladevolumen auf 905 l (gemessen bis Fensterunterkante).



Der Kofferraum ist mit 505 l Volumen nach wie vor einer der größten seiner Klasse.

Kofferraum-Zugänglichkeit

Note: 2,1

Die Kofferraumklappe öffnet bis etwas über 1,80 m - nur zufriedenstellend. Der Kofferraum selbst ist zwar recht tief, aber durch die größere Öffnung leichter zugänglich als bei der Limousine.

- + Die Kofferraumklappe lässt sich leicht öffnen und schließen, man macht sich dabei nicht die Finger schmutzig. Die Ladekante ist mit 62 cm angenehm niedrig, die innere Bordwand stört kaum (nur 6 cm). Durch die große Ladeöffnung und den glattflächigen Boden lässt sich der rechteckige Kofferraum sehr gut nutzen.

Kofferraum-Variabilität

Note: 2,3

- + Die Rückbank ist asymmetrisch geteilt. Zum Transport von langen Gegenständen kann in der Rücksitzlehne eine Luke geöffnet werden, die aber recht klein ausfällt. Hinten links und rechts in der Seitenverkleidung gibt es kleine Netze für Utensilien.
- Der Klappmechanismus der Rückbank ist umständlich zu bedienen: Zuerst muss die Rückbank hochgeklappt, dann die Lehne

umgeklappt werden, wobei sich die Vordersitze nicht zu weit hinten befinden dürfen. Bei unvorsichtigem Zurückklappen der Rücksitzlehnen können die Gurtbänder eingeklemmt werden.

Innenraum

Note 2,0

Bedienung

Note: 2,1

- + Der C5 Tourer ist überwiegend leicht zu bedienen, vieles funktioniert elektrisch. So aktiviert und deaktiviert sich die Feststellbremse automatisch. Die Berganfahrhilfe verhindert automatisch das Zurückrollen des Fahrzeugs an einer Steigung. Das Lenkrad lässt sich in Höhe und Reichweite individuell anpassen. Alle Fenster haben eine Antippschaltung ab- und aufwärts. Die Tagfahrleuchten sind serienmäßig, ebenso die sensorgesteuerten Abblendscheinwerfer sowie die Scheibenwischer. Die Audio-CD-Anlage ist ebenfalls aufpreisfrei an Bord. Es gibt Anzeigen u.a. für Außentemperatur sowie für Momentan- und Durchschnittsverbräuche. Ein Navigationssystem kann optional geordert werden, es hat einen 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 (4 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 wenige große Ablagen. Einige Schalter werden vom Lenkrad verdeckt.



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

Raumangebot vorne*

Note: 1,2

- + Die Innenbreite ist enorm und trägt maßgeblich zum großzügigen subjektiven Raumempfinden bei. Innenhöhe und Längseinstellbereich der Vordersitze reichen sogar für 2 m große Personen aus.

Raumangebot hinten*

Note: 2,7

- + Für zwei Personen ist auch hinten das Raumgefühl großzügig. Erst über 1,90 m große Mitfahrer haben Kniekontakt mit den Vordersitzen (Vordersitze für 1,85 m große Personen eingestellt).
- Hinten ist die Innenbreite durchschnittlich, zu dritt sitzt man beengt.

Komfort

Note 2,3

Federung

Note: 2,2

- + Das mit konventionellen Stahlfedern ausgestattete Fahrwerk ist tendenziell weich ausgelegt und bietet guten Federungskomfort. Lange Bodenwellen quitiert der große C5 Tourer mit leichtem Nachschwingen, kurze Bodenwellen federt er gut ab. Einzelhindernisse kommen nur in stark gedämpfter Form bis zu den Insassen durch. Die Karosserie zeigt bei regelmäßigen Bodenunebenheiten praktisch keine Stuckerneigung. Nur Querrillen mag der C5

weniger, diese quitiert er mit recht hartem, nicht ganz geräuschlosem Anfedern bzw. mit einer gewissen Stößigkeit.

Sitze

Note: 2,4

Die Sitze verfügen über hohe Lehnen, sie sind verhältnismäßig weich ausgelegt und man kann auf ihnen bequem Platz nehmen. Die Vordersitze bieten passable Rückenunterstützung. Auf der Fahrerseite lässt sich mittels variabler Lordosenstütze die Rückenunterstützung mehr ausprägen. Die Sitze sind zudem in der Höhe einstellbar, leider aber nicht in der Neigung, wodurch Fahrer und Beifahrer wegen der übertriebenen Neigung der Sitzfläche keine optimale Sitzposition finden können. Hinten sind zwei Mitfahrer komfortabel untergebracht, aber mit nach oben ragenden Knien und stark angewinkelten Beinen, wenn sie sehr groß sind, weil die Sitzfläche zu wenig Abstand zum Fußboden hat. Im Dach befinden sich für alle vier Außenplätze Haltegriffe.

Innengeräusch

Note: 2,0

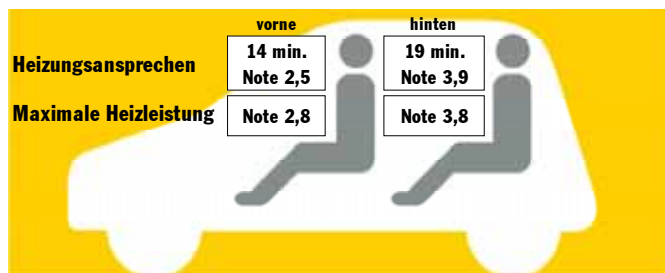
- + Der Geräuschpegel ist verhältnismäßig niedrig. Das Motorgeräusch dringt nur bei hohen Drehzahlen bis in den Innenraum durch. Sehr angenehm sind die geringen Windgeräusche.

Heizung, Lüftung

Note: 2,6

(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer) Die Heizung spricht vorne recht schnell an, zeigt aber nur eine zufriedenstellende Heizwirkung und braucht deshalb eine gewisse Zeit, den Innenraum auf angenehme Temperaturen zu bringen. Hinten sind das Ansprechen und die Wirkung der Heizung nur ausreichend.

- + Die Klimaautomatik ist serienmäßig. Mit ihr lassen sich die Temperatur und die Luftverteilung (nicht aber die Luftmenge) auf der Fahrer- sowie Beifahrerseite unabhängig regeln. Ein Pollenfilter und ein Geruchsfilter sind ebenfalls vorhanden.



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

Motor/Antrieb

Note 2,7

Fahrleistungen*

Note: 3,0

Die Fahrleistungen sind insgesamt zufriedenstellend. Der kleine Dieselmotor schlägt sich erstaunlich wacker im großen C5 Tourer. Bei der Elastizität hilft ihm sein Turbolader, man kann das Auto auch recht schaltfaul bewegen. Dreht man die Gänge aus, werden die Fahrleistungen kaum besser. Dennoch ist dieser französische Kombi mit dem 1,6-l-HDI-Motor nicht untermotorisiert.

Laufkultur

Note: 2,0

- + Der Motor läuft in jedem Drehzahlbereich weitgehend vibrationsarm und kultiviert, wie man es von französischen Dieselmotoren inzwischen gewöhnt ist. Dröhnen oder unangenehme Lautstärke sind ihm fremd.

Schaltung

Note: 2,3

- + Die Gänge sind recht präzise geführt und lassen sich leicht wechseln. Nur reißen sollte man beim Schalten nicht, sonst kann es deutlich haken. Im Vergleich zum Vorgänger ist ein erheblicher Fortschritt bei der Präzision feststellbar. An die Getriebe deutscher Hersteller kommt der Franzose aber noch nicht heran.
- Falls das Fahrzeug beim Einlegen des Rückwärtsgangs noch leicht nach vorne rollt, kracht es deutlich im Getriebe. Eine Rückwärtsgang-Sperre gibt es nicht.

Getriebeabstufung

Note: 3,0

Das Fünfgang-Getriebe ist relativ kurz ausgelegt, was den Fahrleistungen zu Gute kommt. Die Abstufungen sind schlüssig und passend zur Motorcharakteristik gewählt. Besonders auf der Autobahn aber vermisst man einen sechsten Gang, der die Drehzahlen senken könnte.

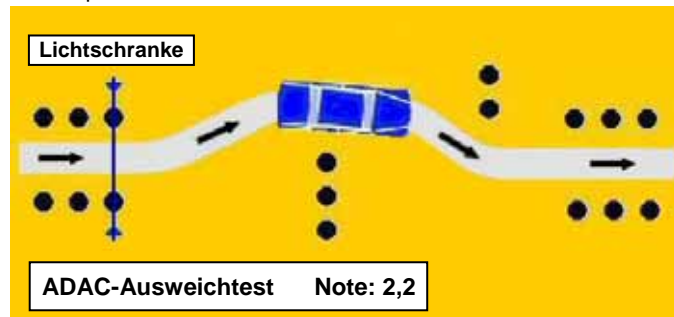
Fahreigenschaften

Note 1,9

Fahrstabilität

Note: 1,8

- + Das Fahrzeug verhält sich bei jedem Tempo sehr richtungsstabil, fährt wie auf Schienen, unbeeindruckt von Spurrillen und Seitenwind. Die elektronisch gesteuerte Traktionskontrolle sorgt für besseres Weiterkommen, wenn die Straße weniger griffig ist. Ein Kontrollsystem für den Reifenluftdruck ist bei den optionalen Alufelgen inbegriffen (nicht im Testwagen). ADAC Ausweichtest: Der C5 Tourer 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 Querbearbeitungen sind hoch. So kommen auch weniger geübte Fahrer gut mit dem C5 Tourer zurecht. Wird eine Kurve etwas zu schnell angefahren, greift das ESP hilfreich ein, um den Wagen möglichst auf Kurs zu halten.

Lenkung*

Note: 2,7

- + Die Lenkung spricht selbst bei hohem Tempo schnell an und ist im weiteren Verlauf des Einlenkens zielgenau. Die leichtgängige Auslegung vereinfacht Rangieren auf kleinem Raum, der recht große Wendekreis von 12,1 m 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 aber 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). Die Bremsanlage zeigt sich dabei ausgesprochen standfest.

Sicherheit

Note 2,0

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Note: 2,4

- + Das Fahrzeug ist serienmäßig mit dem elektronischen Stabilitätssystem ESP und einem Bremsassistenten ausgestattet. Als Extra sind Bi-Xenon-Scheinwerfer erhältlich, gekoppelt mit dynamischem Kurven- und Abbiegelicht (im Testwagen nicht vorhanden). Der ebenfalls erhältliche Spurassistent warnt den Fahrer bei un-



beabsichtigtem Überfahren von Fahrbahnmarkierungen durch Vibrationen in der Sitzfläche. Bei einer Notbremsung schaltet sich automatisch die Warnblinkanlage ein.

- In geöffneten Türen fehlen Rückstrahler, die den herannahenden Verkehr warnen könnten.

Passive Sicherheit - Insassen **Note: 1,8**

- + Die Limousine erreicht beim EuroNCAP-Front- und Seitencrash alle fünf möglichen Sterne. Es ist von einem ähnlich guten Ergebnis beim Tourer auszugehen. Dafür sorgen unter anderem sieben serienmäßige Airbags (Front-, Seiten-, Kopfairbags sowie für den Fahrer ein Knieairbag). Die Kopfstützen der Vordersitze reichen für ca. 1,90 m große Personen in der Höhe. Die Abstände sind gering, so dass 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 Kopfstützen auf der Rückbank reichen nur für 1,65 m große Personen und sind damit eindeutig zu niedrig in ihrem Einstellbereich. Warndreieck und Verbandmaterial haben keine Halterung.

Kindersicherheit **Note: 1,6**

- + Das Ergebnis bei der Kindersicherheit ist laut EuroNCAP mit vier Sternen ebenfalls gut (Test der Limousine). Auf den beiden äußeren Rücksitzplätzen lassen sich Kindersitz-Systeme 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 1,7**

Verbrauch* **Note: 1,8**

- + Der kleine Dieselmotor im großen Citroen geht mit dem teuren Sprit sparsam um, es ergibt sich ein Durchschnittsverbrauch von günstigen 5,8 l Diesel pro 100 km. Innerorts konsumiert der französische Kombi 7,1 l, außerorts nur 4,8 l und auf der Autobahn 6,0 l alle 100 km.

Abgas **Note: 1,6**

- + Die Schadstoffanteile im Abgas sind sehr niedrig. Ein geschlossenes Partikelfiltersystem sammelt und verbrennt die Rußpartikel weitgehend rückstandsfrei.

Wirtschaftlichkeit* **Note 1,9**

Betriebskosten **Note: 1,7**

- + Die Kosten für den Betrieb setzen sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff zusammen. Da der 1,6-l Dieselmotor im C5 Tourer sehr genügsam mit dem teuren Diesel umgeht, bleiben die Betriebskosten relativ niedrig.

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

- Für eine Beurteilung liegen uns noch keine Daten des Herstellers vor - die Berechnung der Werkstattkosten basiert auf Erfahrungswerten.
- + Citroen gewährt eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

Wertstabilität **Note: 2,5**

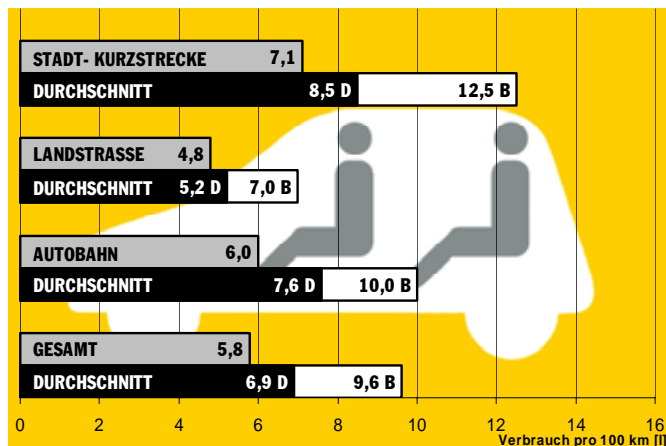
Citroen-Modelle sind im Allgemeinen nicht besonders wertstabil. Dennoch hält sich der C5 Tourer nach den Prognosen recht gut, zum einen, da es ein sparsamer Kombi mit sauberem Dieselmotor ist, zum anderen, da das Modell ganz neu auf dem Markt erschien.

Kosten für Neuanschaffung **Note: 2,8**

Die Kosten für die Neuanschaffung bewegen sich im zufriedenstellenden Bereich. Da die Ausstattung des C5 Tourer Confort aber recht umfangreich ist, handelt es sich trotzdem um ein attraktives Angebot.

Fixkosten **Note: 3,6**

Die Haftpflichtversicherung kommt den Halter recht teuer, bei der Vollkasko bewegen sich die Kosten im durchschnittlichen Bereich der Fahrzeugklasse. Nur die Teilkaskoversicherung ist relativ günstig. Bei der Steuer langt der Staat wieder recht ordentlich zu und verhindert in diesem Kapitel eine bessere Benotung.



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	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5
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]	12,8	11,2	10,3	14,0	12,1	10,4	9,9
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	196	206	222	188	200	216	222
Verbrauch pro 100 km [l]	8,2S	8,6S	10,5S	5,8D	6,3D	6,8D	8,7D
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/21/19	16/21/19	18/21/24	19/21/18	19/22/22	19/22/22	19/24/26
Steuer pro Jahr[Euro]	121	135	202	247	308	339	432
Monatliche Gesamt-Kosten[Euro]	571	612	792	541	589	632	755
Grundpreis[Euro]	23.090	26.500	34.400	24.690	28.450	30.600	34.750

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

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)	225/60R16 V
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	12,05 m/12 m
Höchstgeschwindigkeit	188 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	14,0 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3. Gang)	8,2 s
Bremsweg aus 100 km/h	37 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	5,8 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	7,1/4,8/6,0 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test	150 g/km/ 151 g/km
Innengeräusch 130 km/h	68 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4829 mm/1860 mm/1495 mm
Leergewicht/Zuladung	1610 kg/568 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	505 l/905 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/1300 kg
Dachlast	80 kg
Tankinhalt	71 l
Reichweite	1220 km
Allgemeine Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte *kursiv*

Kosten

Monatliche Betriebskosten	129 Euro
Monatliche Werkstattkosten(geschätzt)	50 Euro
Monatliche Fixkosten	96 Euro
Monatlicher Wertverlust	284 Euro
Monatliche Gesamtkosten	559 Euro
(vierjährige Haltung, 15000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	19/21/18
Grundpreis	26.500 Euro

Ausstattung

Technik

Berganfahrhilfe	Serie
Abstandsregelung, elektronisch	nicht erhältlich
Antriebsschlupf-Regelung	Serie
Bremsassistent	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht (im Paket mit Xenon)	930 Euro
Luftfederung	Serie
Parkhilfe, elektronisch (Technik-Paket 1)	700 Euro°
Reifendruckkontrolle (mit Alufelgen)	890 Euro
Reserverad, vollwertig	50 Euro°
Spurassistent	610 Euro
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht (mit Kurvenlicht)	930 Euro

Innen

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, autom. abblendend (Technik-Paket 1)	700 Euro°
Isofix-Kindersicherungssystem	Serie
Klimaautomatik (2 Zonen)	Serie
Knieairbag	Serie
Navigationssystem	2260 Euro
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie
Sitze, vorn, beheizbar	290 Euro°
Skisack/Durchladeluke (nur Durchladeluke)	Serie

Außen

Außenspiegel, autom. abblend. (Technik-Paket 3)	nicht erhältlich
Lackierung Metallic	500 Euro°
Scheinwerfer-Reinigungsanlage (inkl. Xenonlicht)	930 Euro
Schiebe-Hubdach	850 Euro

°im Testwagen vorhanden

Nachdruck und gewerbliche Nutzung nur mit Genehmigung der Abteilung Test und Technik der ADAC-Zentrale Seite 5 / Citroen C5 Tourer HDi 110 FAP Confort

Testzeugnis

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

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 August 2008.