



Citroen C3 Picasso VTi 120 Exclusive

Fünftürige Großraumlimousine in der Kleinwagenklasse (88 kW / 120 PS)

Der Citroen C3 Picasso bietet viel Platz auf nur vier Metern Länge. Das gute Raumangebot und der große Kofferraum gefallen. Dank der großen Türen kann man bequem ein- und aussteigen. Der 120 PS Motor sorgt für gute Fahrleistungen. Allerdings fällt der Verbrauch mit 7,1 l/100 km zu hoch aus. Ein Sechsgang-Getriebe mit lang übersetztem sechstem Gang wäre hier zur Verbrauchssenkung von Vorteil. Die Fahreigenschaften des Minivans zeigen sich dank serienmäßigem ESP sicher. Mit einem Grundpreis von 19.700 Euro kann man den C3 Picasso nicht als Schnäppchen bezeichnen. Aufgrund des hohen Wertverlustes und der hohen Betriebskosten fällt die Wirtschaftlichkeit sehr schlecht aus.

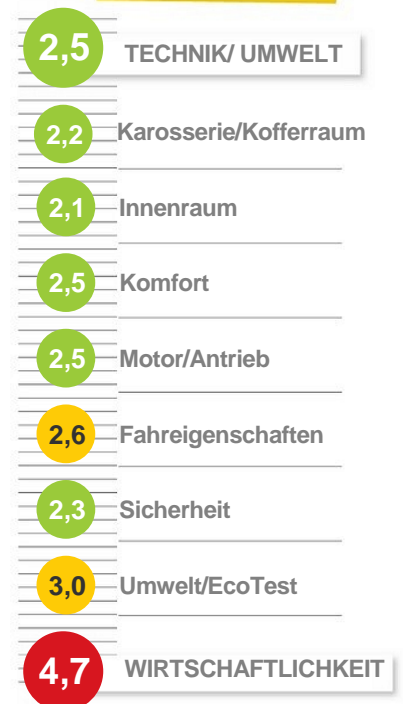
Karosserievarianten: keine **Konkurrenten:** Ford Fusion, Kia Soul, Lanica Musa, Opel Meriva, Renault Modus, Skoda Roomster, Toyota Urban Cruiser

+ bequemer Ein- und Ausstieg, großer Kofferraum, gutes Raumangebot, gute Sicht nach vorn, umfangreiche Ausstattung, drehfreudiger Motor, sichere Fahreigenschaften

- sehr hoher Verbrauch, schlechte Wirtschaftlichkeit



ADAC-URTEIL



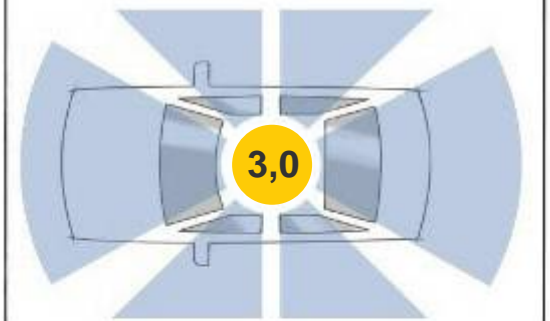
Die Karosserie ist recht gut verarbeitet, die Spaltabstände sind durchgehend gleichmäßig. Kräftige (aber nicht durchgehende und tief liegende) Seitenleisten sollen die Karosseriefanken gegen Rempler durch fremde Autotüren schützen. Türen und Klappen öffnen und schließen leicht. Die Kunststoffelemente im Innenraum sitzen passgenau, nichts klappert oder wackelt. Das Armaturenbrett ist mehrfarbig gehalten, im Mittelteil mit Klavierlack, gebürsteten Alurahmen und -Leisten sowie einer Menge Chrom. Die Sitze erfreuen durch saubere Verarbeitung und elegante Bezüge. Gegen Aufpreis gibt es ein großes Panoramadach, das mit einer Jalousie bei viel Sonne abgedeckt werden kann. Auf dem Dach dürfen Lasten bis zu 60 kg transportiert werden, gegen Aufpreis ist auch eine stabile Dachreling erhältlich. Die maximale Zuladung beträgt akzeptable 408 kg.

⊖ Front- und Heckpartie der Karosserie sind lackiert und kratzempfindlich. Der Motorraum ist unten offen, so kann ungehindert Straßenschmutz eindringen. Zusammen mit dem dahinter ziemlich zerklüfteten Unterboden sorgt das für verbrauchserhöhende Luftwirbel. Die Türschweller sind lackiert und können dadurch schnell verkratzen, außerdem haben sie keine Dichtungen, sodass Straßenschmutz wenig gehindert eindringen kann. Der Tankdeckel muss umständlich mit dem Zündschlüssel auf- und zugesperrt werden, obwohl eine Zentralverriegelung vorhanden ist. Bei einer Reifenpanne gibt es nur ein dünnes Notrad, das versteckt unter mehreren Lagen an Kofferraumböden und Einsätzen liegt und somit schwierig zu erreichen ist.

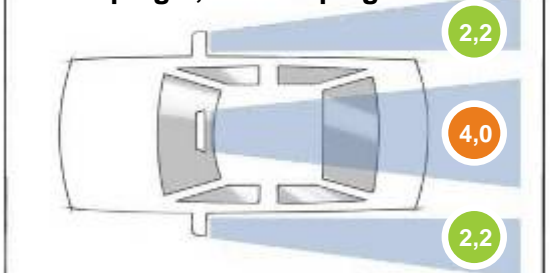
⊕ Die leicht erhöhte Sitzposition sorgt für gute Sicht auf den Verkehr. Große, beheizte Außenspiegel bieten prima Sicht nach hinten, es fehlt allerdings ein asphärischer Bereich, wodurch Fahrzeuge im toten Winkel besser erkannt werden könnten. Bei der Messung der Rundumsicht nach dem ADAC-Verfahren schneidet der C3 Picasso insgesamt zufriedenstellend ab. Das liegt auch daran, weil die A-Säulen zweigeteilt sind. Von Nachteil ist allerdings, dass die Scheibe zwischen den beiden A-Säulen stark verzerrt. Die Abmessungen der Front lassen sich problemlos abschätzen. Die Kopfstützen der Rückbank können weit nach unten geschoben werden und stören dann nicht mehr beim rückwärts Fahren. Die akustische Abstandssensoren für hinten (Serie) sind dabei ebenfalls hilfreich.

⊖ Die hintersten Dachsäulen sind nicht gerade schlank, was beim Abbiegen hinderlich sein kann.

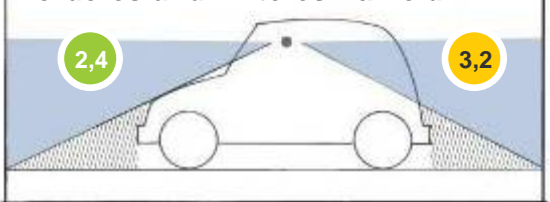
Rundumsicht



Innenspiegel, Außenspiegel



Vorderes und hinteres Nahfeld



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.



Die hinteren Dachsäulen sind sehr breit und beeinträchtigen die Sicht erheblich.

1,8

Ein-/Ausstieg

⊕ Die Türen lassen sich mit einer praktischen Fernbedienung ent- und verriegeln, besonders vorn sind die Aufhalter kräftig genug. Durch die verhältnismäßig hohe Karosserie, die großen, geraden Türen sowie die niedrigen Türschweller ist das Ein- und Aussteigen vorn und auch hinten bequem. Selbst der Mittelsitz der Rückbank lässt sich leicht erreichen, da kein Tunnel stört und die Polster glattflächig sind.

1,9

Kofferraum-Volumen*

Der Kofferraum fasst 295 l in Normalkonfiguration bei nach hinten geschobenen Sitzen.

⊕ Klappt man die Rücksitze um, erweitert sich das Volumen auf großzügige 665 l (gemessen bis Fensterunterkante). Aufgrund der fast senkrechten Heckpartie lässt sich der Kofferraum gut bis zum Dach beladen.



Mit 295 l Kofferraumvolumen bietet der Picasso mehr Platz für das Gepäck als die meisten Konkurrenten.

1,5

Kofferraum-Zugänglichkeit

⊕ Die Heckklappe lässt sich sehr leicht öffnen und schwingt genügend weit nach oben auf. Personen bis 1,85 m können unter der Heckklappe stehen, ohne sich den Kopf zu stoßen. Die Ladeöffnung ist sehr groß. Der auch bei vorgeklappten Rücksitzen völlig ebene Ladeboden liegt auf angenehm niedrigem Niveau. Mit seiner glattflächigen Form lässt sich der Kofferraum sehr gut nutzen.

⊖ Beim Schließen der Kofferraumklappe macht man sich die Finger schmutzig, weil von außen nachgedrückt werden muss.

1,4

Kofferraum-Variabilität

Unter der Bodenplatte befindet sich eine flache Ablage.

⊕ Die beiden Rücksitzlehnen lassen sich mit wenig Kraft vor- und wieder zurückklappen, die Kopfstützen können eingesteckt bleiben. Das für 350 Euro erhältlichen Reisepaket umfasst eine Skiklappe in der Rücksitzlehne und eine umklappbare Lehne des Beifahrersitzes, so dass auch sehr lange Dinge im Innenraum untergebracht werden können (nicht im Testwagen vorhanden).

⊖ Für kleines Einkaufsgepäck fehlen gut erreichbare Ablagefächer im praktischen Format.

2,1 INNENRAUM

2,1 Bedienung

⊕ Die Bedienung der wichtigsten Funktionen ist weitestgehend sinnfällig und einfach, man kommt mit dem C3 Picasso schnell zurecht. Das Lenkrad lässt sich in Höhe und Weite einstellen. Der weit oben platzierte Schalthebel liegt gut zur Hand. Die Bedienteile für Heizung und Radio befinden sich weit oben in der Sichtebene des Fahrers, die Schalter sind funktionell. Fahrlicht und Wischer schalten sich automatisch zu. Das serienmäßige Radio lässt sich auch von einem Satelliten aus einstellen, der sich hinterm Lenkrad befindet (leider ohne Suchlauf). Die meisten Schalter sind beleuchtet. Im Display des serienmäßigen Bordcomputer können u.a. der Momentan- und Durchschnittsverbrauch abgelesen werden. Der Blinker besitzt eine praktische Antippfunktion (einmal tippen, dreimal blinken), allerdings ist die Rasterung des normalen Blinkers zu schwach. Die elektrischen Fensterheber haben vorne eine Antippautomatik für auf- und abwärts. Vorn wie hinten sind ausreichend Ablagen vorhanden, das Handschuhfach ist groß und wird von der Klimaanlage gekühlt.

⊖ Tacho und Drehzahlmesser sitzen seitlich nach rechts versetzt vom Fahrer. Zudem sind die Instrumente tagsüber nicht ideal ablesbar, da der Kontrast der weiß und orange beleuchteten Instrumente schlecht ist. Das Handschuhfach ist nur bei eingeschalteter Zündung beleuchtet. Die Fensterheber funktionieren nicht ohne Zündung. Die Lehnen der Vordersitze lassen sich nur grob einstellen, die Hebel dafür sind schlecht zu erreichen und schwergängig. Hinten fehlen Leselampen.



Der Innenraum ist zwar durchgehend ordentlich verarbeitet und die Bedienung weitgehend funktionell, die mittig im Armaturenbrett platzierten Instrumente sind jedoch schlecht ablesbar und z.T. auch durch den Lenkradkranz verdeckt.

1,8 Raumangebot vorne*

⊕ Fahrer bis zu einer Körpergröße von knapp 1,90 m können sich den Sitz genügend weit nach hinten schieben und tief stellen. Die Kopffreiheit würde sogar für noch größere Personen ausreichen. Zusammen mit der üppigen Innenbreite sorgt das für ein besonders großzügiges Raumgefühl.

2,6 Raumangebot hinten*

Auch hinten ist der Platz angemessen. Die Kniefreiheit reicht für 1,85 m große Mitfahrer (Vordersitze für 1,85 m große Personen eingestellt), auch Kopffreiheit ist genügend vorhanden. Die Innenbreite ist für diese Fahrzeugklasse ebenfalls groß, drei Erwachsene sitzen aber beengt.

3,0 Innenraum-Variabilität

Die Rückbank lässt sich um ca. 15 cm längs verschieben.



In Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,85 m ausreichend Platz vor.

2,5

KOMFORT

2,4

Federung

⊕ Die Abstimmung der Federn und Dämpfer hat Citroen tendenziell weich gewählt. Bei langen Bodenwellen schwingt die Karosserie ein wenig nach, kurze Wellen werden aber vom Fahrwerk gut verdaut. Auch Einzelhindernisse wie abgesenkte Kanaldeckel werden zufriedenstellend geschluckt. Nickbewegungen und Seitenneigung halten sich für einen Minivan in Grenzen.

2,8

Sitze

Die Vordersitze sind nicht zu weich und nicht zu hart gepolstert - ein angenehmer Kompromiss. Der Körperhalt ist passabel, das gilt auch für die Unterstützung in Kurven. Für große Menschen dürften aber Sitzfläche und Lehne länger sein. Hinten sitzt man ebenfalls recht bequem, zumindest wenn man nicht allzu groß ist. Dann bleibt auch genügend Auflage für die Oberschenkel.

⊕ Der Fahrersitz hat einen weiten Einstellbereich für die Höhe, so finden Personen unterschiedlichster Größe die geeignete Position. Wie an den Vordersitzen kann auch bei den drei Rücksitzen die Lehne in der Neigung eingestellt werden.

⊖ Der Fahrer findet keinen geeigneten Platz, um den Kupplungsfuß bequem abstellen zu können. Am Beifahrersitz fehlt die Höheneinstellung.

2,4

Innengeräusch

⊕ Der Geräuschpegel im Innenraum ist gering. Motor- und Fahrgeräusche halten sich in Grenzen. Einzig Windgeräusche dringen bei hohem Tempo deutlicher durch.

2,3

Klimatisierung

(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer)

Das Heizungsansprechen vorne ist gut, die Heizungswirkung aber nur zufriedenstellend. Hinten fallen Ansprechen und Wirkung etwas schlechter aus.

⊕ Die 2-Zonen-Klimaautomatik mit Pollenfilter ist serienmäßig.

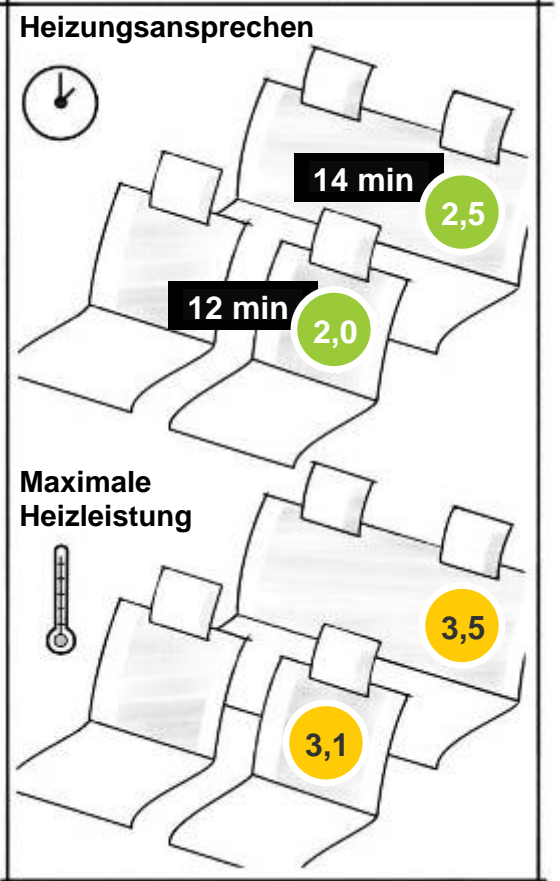
2,5

MOTOR/ANTRIEB

2,1

Fahrleistungen*

⊕ Werden die Gänge weit ausgedreht, können sehr gute Fahrleistungen erzielt werden. Auch die Elastizität des Benzinmotors ist zufriedenstellend.



Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C

2,3

Laufkultur

⊕ Der Motor läuft im unteren Drehzahlbereich vibrationsarm und kultiviert. Ab 3.000 U/min wirkt er aber etwas dröhnig und laut.

2,3

Schaltung

⊕ Die Schaltpräzision ist deutlich besser geworden im Vergleich zu älteren Citroen-Modellen, dennoch bleibt Verbesserungspotential. Schnelles Schalten stellt kein Problem dar. Die Schaltwege sind zufriedenstellend. Der Rückwärtsgang ist nicht deutlich genug von den Vorwärtsgängen abgetrennt, zudem fehlt eine Rückwärtsgangsperrle, das kann besonders gefährlich werden, wenn der Fahrer ein Sechsgang-Getriebe gewöhnt ist und versehentlich bei hohem Tempo den Rückwärtsgang einlegt.

3,5

Getriebeabstufung

Die Anschlüsse der fünf Gänge passen gut. Insgesamt ist das Getriebe jedoch zu kurz abgestuft bzw. fehlt der sechste Gang, um bei moderater Drehzahl auf der Autobahn entspannt reisen zu können.

2,6

FAHREIGENSCHAFTEN

2,4

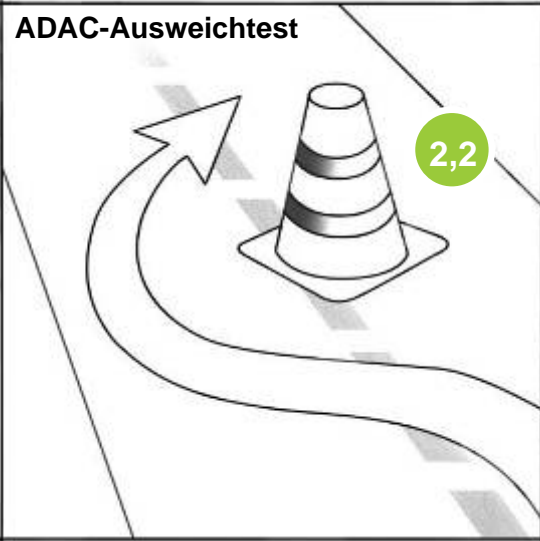
Fahrstabilität

⊕ Die Spurstabilität ist zufriedenstellend, die wenig Fahrbahnkontakt vermittelnde Lenkung hilft kaum dabei. Die Traktionskontrolle sorgt dafür, dass die Antriebsräder auf weniger griffiger Fahrbahn nicht so schnell durchdrehen. ADAC-Ausweichtest: Willig folgt der C3 Picasso dem ersten Lenkeinschlag. Erst beim anschließenden Gegenlenken neigt er kräftig zum Überschieben. Nach dem prompt einsetzenden ESP-Eingriff und entsprechendem Tempoabbau ist der Van aber ziemlich schnell wieder lenkbar. Insgesamt ein sicheres Ausweichverhalten, ohne Schleuder- oder gar Kipptendenz.

3,0

Kurvenverhalten

Der C3 Picasso fährt unspektakulär durch die Kurven, die möglichen Tempi halten sich durch den hohen Schwerpunkt und die damit verbundene erhöhte Seitenneigung der Karosserie in Grenzen. Die etwas gefühllose Lenkung signalisiert dem Fahrer nicht genau, wo die Fahrwerksgrenzen liegen. Zu schnell gefahren, hilft das ESP dem Fahrer, möglichst nicht vom rechten Kurs abzukommen.



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.

3,1 Lenkung*

Die Lenkung spricht recht schnell an, ohne deshalb nervös zu wirken, die Zielgenauigkeit ist noch passabel. Sie vermittelt dem Fahrer aber recht wenig Kontakt zur Fahrbahn und fühlt sich synthetisch an. Der Kraftaufwand ist niedrig, obwohl die Lenkung recht stark zurückstellt. Auch beim Rangieren lässt sich die Lenkung sehr leicht drehen, störend ist jedoch der ziemlich große Wendekreis von über 11 m.

2,3 Bremse

⊕ Bei Vollbremsungen aus 100 km/h bis zum Stillstand sind 37 m erforderlich (Mittelwert aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Serienreifen). Die gute Wirkung lässt auch nach mehrmaligen Wiederholungen kaum nach. Das Bremsgefühl ist gut, die Bremskraft lässt sich gut dosieren.

2,3 SICHERHEIT

2,7 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Das elektronische Stabilitätsprogramm ESP, der Bremsassistent und die Warnblinker, die bei Vollbremsungen aktiv werden, sind bei allen C3 Picasso-Modellen serienmäßig an Bord.

⊖ Der Kraftstoff-Einfüllstutzen befindet sich auf der gefährlichen linken, dem Verkehr zugewandten Seite.

2,5 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Die Sicherheitsausstattung des Citroen C3 Picasso besteht aus Frontairbags, vorderen Seitenairbags, Vorhangairbags vorn und hinten sowie Gurtstrammern inkl. Kraftbegrenzern vorne. Fahrer- und Beifahrerplatz haben akustische und optische Angurt-Erinnerungen, die drei Rücksitzplätze nur optische. An den stabilen, griffgerechten Türgriffen lässt sich hohe Zugkraft aufbringen. So kann man nach einem Unfall verklemmte Türen leichter öffnen. Die Kopfstützen der Vordersitze reichen in der Höhe für ca. 1,90 m große Personen. Sie haben knappe Abstände zu den Köpfen und können so bei einem Heckcrash optimal wirken.

⊖ Hinten reichen die Kopfstützen nur für Personen bis zu einer Größe von 1,70 m aus, außerdem sind sie ziemlich schmal, was sich bei einem Schrägaufprall ungünstig auswirken kann.

1,8 Kindersicherheit

⊕ Die Rücksitze sind zur Befestigung von Kinderrückhaltesystemen gut geeignet. Die Außenplätze und der Beifahrersitz bieten auch die Möglichkeit der Befestigung mit Isofix. Der rechte Frontairbag ist via Schlüsselschalter abschaltbar, somit können auch rückwärts gerichtete Kindersitze auf dem Beifahrersitz montiert werden.

2,0

Fußgängerschutz

⊕ Die Karosseriefrent ist nachgiebig, der Motor liegt tief unten, weit entfernt von der Motorhaube, die Fensterrahmen sind abgerundet. Das sollte dafür sorgen, dass die Unfallschwere für Fußgänger bei einem Zusammenstoß moderat ausfallen dürfte.

3,0

UMWELT/ECOTEST

4,7

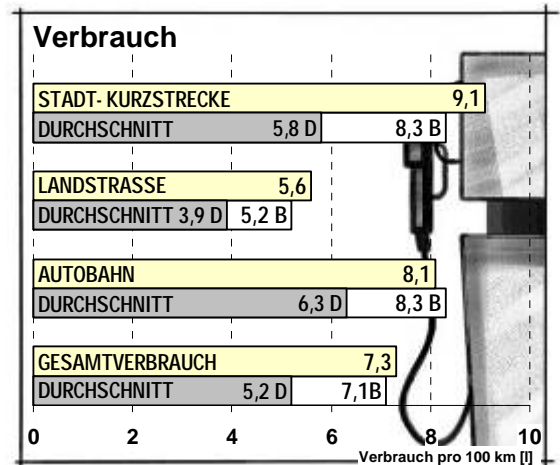
Verbrauch/CO2*

⊖ Der Verbrauch des Citroen C3 Picasso fällt mit 7,3 l pro 100 km hoch aus. Mit einem CO2-Ausstoß von 171 g/km erreicht das Fahrzeug magere 12 Punkte im Kapitel CO2. Der Verbrauch fällt in allen Teilbereichen schlecht aus. So sind es in der Stadt 9,1 l, außerorts 5,6 l und auf der Autobahn 8,1 l pro 100 km.

1,3

Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas sind sehr gering, es zeigen sich keine besonderen Auffälligkeiten bei den einzelnen Schadstoffgruppen. Somit werden 47 von 50 möglichen Punkten erreicht. Zusammen mit den Punkten aus dem Verbrauch ergeben sich 59 Punkte. Das reicht im EcoTest nur für drei von fünf möglichen Sternen.



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

4,7

WIRTSCHAFTLICHKEIT

5,5

Betriebskosten*

⊖ Die Kosten für den Betrieb setzen sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff zusammen. Da der Verbrauch des C3 Picasso relativ hoch liegt, ergeben sich so auch hohe laufende Kosten.

2,1

Werkstatt- / Reifenkosten*

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

5,0

Wertstabilität*

⊖ Es wird von einem eher ungünstigen Restwertverlauf ausgegangen, obwohl das Modell ganz neu auf dem Markt ist. Von Nachteil sind der wenig sparsame Motor und der hohe Preisverfall in den ersten Jahren aufgrund der sehr selbstbewussten Neupreisgestaltung von Citroen.

4,8

Kosten für Anschaffung*

➖ 19.700 Euro sind ein stolzer Preis für einen Kleinwagen, auch wenn es sich dabei um einen Minivan handelt. Immerhin ist die Ausstattung umfangreich.

2,4

Fixkosten*

Die Einstufungen bei Haftpflicht und Teilkasko fallen nur zufriedenstellend aus.

➕ Günstig sind die Vollkaskoeinstufung und die Steuer. Damit halten sich die festen Kosten im Rahmen.

5,4

Monatliche Gesamtkosten*

➖ Die monatlichen Gesamtkosten fallen sehr hoch aus. Der hohe Anschaffungspreis, der starke Wertverlust und nicht zuletzt die hohen Betriebskosten sorgen für dieses schlechte Ergebnis.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	VTi 95	VTi 120	HDi 110 FAP
Aufbau/Türen	GR/5	GR/5	GR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1397	4/1598	4/1560
Leistung [kW(PS)]	70(95)	88(120)	80(110)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	136/4000	160/4250	245/1750
0-100 km/h[s]	13,9	11,7	12,4
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	178	188	183
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	7,0 S	7,3 S	5,4 D
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/16/16	15/16/16	16/17/18
Steuer pro Jahr [Euro]	106	110	172
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	424	478	451
Preis [Euro]	14900	18000	20000

Aufbau

ST = Stufenheck
SR = Schrägheck
CP = Coupe
C = 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
FG = Flüssiggas
G = Erdgas

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1598 ccm
Leistung	88 kW (120 PS)
bei	5660 U/min
Maximales Drehmoment	160 Nm
bei	4250 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	195/55R16T
Reifengröße (Testwagen)	205/45R17V
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,05/10,95 m
Höchstgeschwindigkeit	188 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	11,7 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2. +2.Gang)	7,4 s
Bremsweg aus 100 km/h	37,2 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	7,3 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	9,1/ 5,6/ 8,1 l
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	159g/km/ 171g/km
Innengeräusch 130km/h	69dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4078/1766/1631 mm
Leergewicht/Zuladung	1345 kg/408 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	295 l/665 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	675 kg/1100 kg
Dachlast	60 kg
Tankinhalt	50 l
Reichweite	680 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte fett

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Parkhilfe, elektronisch (hinten)	Serie
Regen- und Lichtsensor	Serie
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Servolenkung	Serie
Tempomat	Serie
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	nicht erhältlich

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Audioanlage (CD-MP3)	Serie
Drehzahlmesser	Serie
Fensterheber, elektrisch hinten	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	nicht erhältlich
Klimaautomatik	Serie
Navigationssystem (inkl. Bluetooth)	900 Euro
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie
Zentralverriegelung	Serie

AUSSEN


Außenspiegel, elektrisch einstellbar	Serie
Dachreling	150 Euro°
Lackierung Metallic	450 Euro°
Panorama-Glasdach	500 Euro°
Schiebe-Hubdach	nicht erhältlich

° im Testwagen vorhanden

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	132 Euro
Monatliche Werkstattkosten	37 Euro
Monatliche Fixkosten	66 Euro
Monatlicher Wertverlust	263 Euro
Monatliche Gesamtkosten	498 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	15/16/16
Grundpreis	19.700 Euro

NOTENSKALA

 Sehr gut	0,6 – 1,5	 Ausreichend	3,6 – 4,5
 Gut	1,6 – 2,5	 Mangelhaft	4,6 – 5,5
 Befriedigend	2,6 – 3,5		

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2009 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 01.01.2009 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.07.2009 gültigen Steuergesetzgebung.



TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹

2,5

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,2	Fahreigenschaften	2,6
Verarbeitung	3,3	Fahrstabilität	2,4
Sicht	2,8	Kurvenverhalten	3,0
Ein-/Ausstieg	1,8	Lenkung*	3,1
Kofferraum-Volumen*	1,9	Bremse	2,3
Kofferraum-Zugänglichkeit	1,5	Sicherheit	2,3
Kofferraum-Variabilität	1,4	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme ^{2,7}	2,7
Innenraum	2,1	Passive Sicherheit - Insassen	2,5
Bedienung	2,1	Kindersicherheit	1,8
Raumangebot vorne*	1,8	Fußgängerschutz	2,0
Raumangebot hinten*	2,6	Umwelt/EcoTest	3,0
Innenraum-Variabilität	3,0	Verbrauch/CO2*	4,7
Komfort	2,5	Schadstoffe	1,3
Federung	2,4		
Sitze	2,8	WIRTSCHAFTLICHKEIT	4,7
Innengeräusch	2,4	Betriebskosten*	5,5
Klimatisierung	2,3	Werkstatt- / Reifenkosten*	2,1
Motor/Antrieb	2,5	Wertstabilität*	5,0
Fahrleistungen*	2,1	Kosten für Anschaffung*	4,8
Laufkultur	2,3	Fixkosten*	2,4
Schaltung	2,3	Monatliche Gesamtkosten*	5,4
Getriebeabstufung	3,5		

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte Klassenbezogen