



## Citroen Grand C4 Picasso HDi 110 FAP Exclusive

Fünftürige Großraumlimousine der unteren Mittelklasse (80 kW / 109 PS)

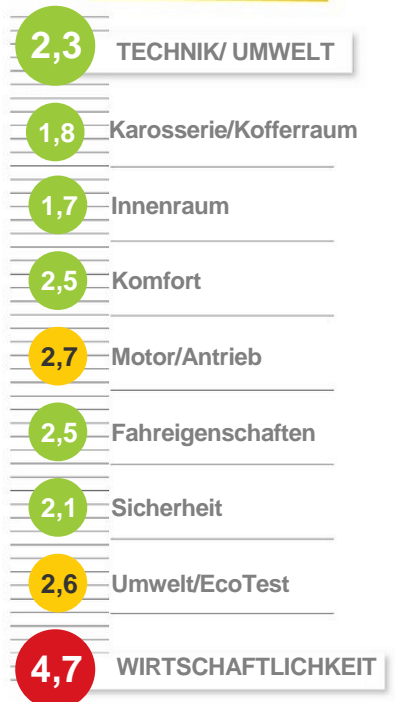
Den C4 Picasso bietet Citroen auch in einer größeren Version als Grand C4 Picasso. Dieser bietet innen deutlich mehr Platz, vor allem im Kofferraum. Auf den Sitzen dort können aber allenfalls Kinder zufriedenstellend Platz nehmen. Der Innenraum ist sehr variabel und damit ideal für große Familien. Citroen-typisch fällt der Fahrkomfort aus, sportliche Fortbewegung liegt dem Picasso nicht so. Die Ausstattung ist in der getesteten Exclusive-Variante üppig, Klimaautomatik und Luftfederung an der Hinterachse sind Serie. Auch an die Sicherheit wurde gedacht, sieben Airbags und ESP sind immer an Bord. Besondere Details wie die feststehende Lenkradnabe bietet nur Citroen. Das alles hat aber auch seinen Preis, der französische Hersteller ruft knapp 30.000 Euro auf - für ein Auto mit Basis-Diesel eine Menge Geld. **Karosserievarianten:** C4 Picasso und Grand C4 Picasso **Konkurrenten:** u.a. Ford Galaxy, Opel Zafira, Peugeot 5008, VW Sharan

**+** viel Platz, hoher Federungskomfort, umfangreiche Komfort- und Sicherheitsausstattung

**-** teuer in der Anschaffung



### ADAC-URTEIL



1,8

## KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,0

### Verarbeitung

⊕ Die Verarbeitung der Karosserie hinterlässt einen guten Eindruck. Die Spalten sind teilweise nicht besonders schmal, verlaufen aber gleichmäßig. Die Türen schließen mit solidem Geräusch. Kunststoffkotflügel reduzieren das Gewicht. Im Innenraum setzt sich dieser gute Eindruck fort, die Bauteile sind passgenau verarbeitet, die Qualitätsanmutung ist aber noch etwas steigerungsfähig. Die nach aerodynamischen Gesichtspunkten gestylte Karosserie ist auch am Unterboden weitgehend glattflächig, was zur Verbrauchsreduzierung beiträgt. Die Türausschnitte sind nach außen gegen Verschmutzen gut abgedichtet, es fehlt aber leider ein Schwellerschutz gegen Kratzer durch unvorsichtiges Ein- und Aussteigen. Die Fahrzeugflanken verfügen über lackierte, breite Seitenleisten, damit können teure Reparaturen durch kleine Remppler vermieden werden. Auch die Schürzen an Front und Heck sind zwar lackiert, aber durch viele Sicken und Kanten bei Kratzern günstiger zu reparieren. 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.

⊖ Es gibt nur ein Notrad, das ungeschützt hinten am Fahrzeugboden hängt; ein vollwertiges Reserverad ist nicht erhältlich.

2,5

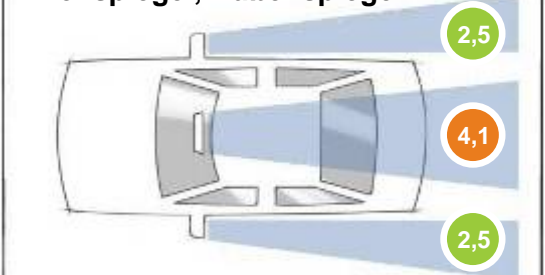
### Sicht

⊕ Der Fahrer sitzt erhöht, was die Sicht auf den umliegenden Verkehr erleichtert. Leider sieht er aber weniger, wo das Fahrzeug vorne anfängt. Hier helfen die Parksensoren sehr (vorne optional). Bei der ADAC-Rundumsichtmessung schneidet der Grand C4 Picasso verhältnismäßig gut ab, es stören keine zu breiten Pfosten. Die Kopfstützen der Rücksitze lassen sich weit nach unten schieben. Die Außenspiegel sind recht groß, ihnen fehlt aber ein asphärischer Bereich, der den Blick in den toten Winkel erleichtern würde. Der Innenspiegel blendet bei störendem Scheinwerferlicht von hinten automatisch ab (abschaltbar). Gegen Aufpreis gibt es helle Xenonscheinwerfer mit Kurvenlicht, sie leuchten die Straße gut aus.

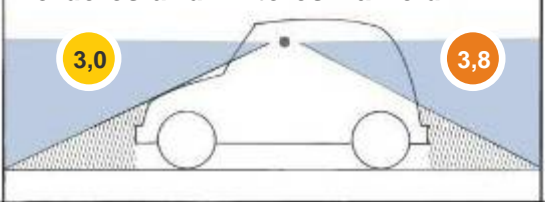
#### Rundumsicht



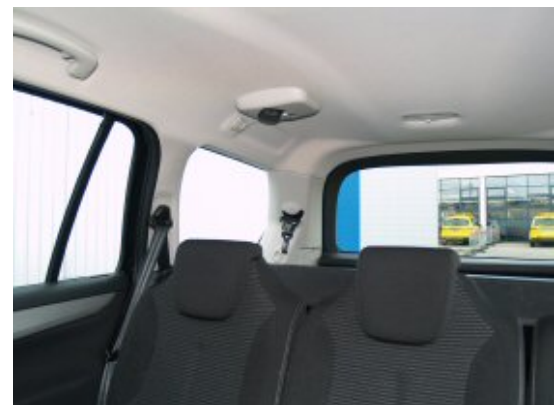
#### Innenspiegel, Außenspiegel



#### 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.



Aufgrund der versenkbaren Kopfstützen und der nicht allzu breiten Dachsäulen sind die Sichtverhältnisse im Grand Picasso verhältnismäßig gut.

## 2,2 Ein-/Ausstieg

- + Vorne steigt man recht bequem ein und aus, die Sitzfläche befindet sich in beinahe idealer Höhe über der Straße, der Schweller liegt nicht zu hoch und die Türausschnitte sind angenehm groß. Zu den Sitzen der zweiten Reihe ist der Zustieg ebenso bequem, es stört keine Schwellerstufe innen. Nach dem Aussteigen bleiben die Scheinwerfer noch eine Weile an, um den Weg heim zu leuchten, zusätzlich gibt es Leuchten in den Außenspiegelunterseiten.
- Die beiden Notsitze im Kofferraum sind schwierig zu erreichen, auch das Aussteigen erfordert enorme Gelenkigkeit. Hinten könnten die Türbremsen etwas kräftiger ausgelegt sein. Für Fahrer und Beifahrer gibt es am Dachhimmel keine Haltegriffe.

## 0,6 Kofferraum-Volumen\*

- + Der Kofferraum fasst 535 l (zweite Sitzreihe im Boden versenkt), das ist sehr viel. Noch größer wird das Gepäckabteil, wenn die drei Rücksitze der mittleren Reihe vorgeklappt werden, dann beträgt das Volumen 1040 l (gemessen bis Fensterunterkante).
- Sehr wenig Platz dagegen bleibt, wenn die beiden Notsitze im Kofferraum zum Einsatz kommen (125 l).



Mit 535 l bietet der Grand Picasso um 80 l mehr Kofferraumvolumen als der reguläre Picasso.

## 1,6 Kofferraum-Zugänglichkeit

- + Die große Heckklappe lässt sich leicht öffnen und schließen. Die Ladekante liegt bei 59 cm, per Knopfdruck senkt sich das Fahrzeugheck ab, damit das Einladen noch leichter vonstatten geht (allerdings nicht, wenn der Batteriesparmodus aktiv ist). Das Format des Kofferraums ist zweckmäßig, auch sperrige Dinge lassen sich gut verstauen.
- Große Personen würden sich eine weiter öffnende Heckklappe wünschen. Das Einrasten des Trennnetzes im Dach ist kompliziert. Auch ist das Einsetzen der beiden Aufroll-Kassetten für das Netz und die Ablage mühsam.

## 1,8 Kofferraum-Variabilität

- + Die Sitze der mittleren Reihe können einzeln in Längsrichtung verschoben werden. Alle Rücksitze lassen sich so vorklappen, dass eine ebene Fläche entsteht. Die Handhabung dabei ist einfach und braucht nicht viel Kraft. Die Beleuchtungseinheit lässt sich herausnehmen und fungiert dann als Taschenlampe. Gegen Aufpreis gibt es ein an zwei Stellen einhängbares Trennnetz.
- Für Einkaufsgepäck fehlen Ablagen. Es gibt nur ein kleineres Fach rechts in der Seitenverkleidung. Störend auch, dass es keine Abschottung zu den Rücksitzen gibt und so beim Abbremsen kleine Gegenstände leicht unter die Rücksitze rutschen.

1,7

## INNENRAUM

2,0

### Bedienung

**+** Das Lenkrad kann in Höhe und Reichweite eingestellt werden, Schalthebel und Pedale liegen günstig. Damit können sehr unterschiedlich große Personen eine gute Sitzposition finden. Das Licht wird am linken Lenkstockhebel aktiviert, dieser ist bei Dunkelheit leider nicht beleuchtet. Der Blinker verfügt über eine Antippfunktion (1x tippen, 3x blinken). Für den Scheibenwischer vorne gibt's einen Regensensor, der aber etwas rätselhaft arbeitet. Die Bedieneinheiten der Klimasteuerung sind ungewöhnlich positioniert - links und rechts außen am Armaturenbrett - sie lassen sich aber gut erreichen. Alle wichtigen Schalter verfügen über eine vernünftige Beleuchtung. Auch das Radio ist gut zu erreichen, es kann vom Lenkrad aus gesteuert werden oder über das klassische Bedienteil hinter einer Klappe in der Mittelkonsole. Alle vier Fensterheber verfügen über eine Antippautomatik (abwärts und aufwärts). Die Außenspiegel lassen sich mit einem praktischen und günstig positionierten Schalter einstellen. Die Sitze können recht leicht eingestellt werden, ideal ist die Lehneinstellung über einen Hebel aber nicht. Es gibt zahlreiche Ablagen im ganzen Auto, besonders vorne sind sie großzügig dimensioniert und genügen auch für große Flaschen. Das Anfahren an Steigungen wird durch eine Berganfahrhilfe erleichtert. Insgesamt ist die Ergonomie im Grand C4 Picasso gut, vieles ist aber ungewöhnlich und daher die Eingewöhnungszeit lange und umfangreich.

**-** Die feststehende Lenkradnabe ist mit zu vielen Schaltern überfrachtet, sie können während der Fahrt kaum auseinander gehalten werden. Es gibt zwar eine vollständige Ausstattung mit Kontroll- und Warnleuchten, die digitalen Instrumente aber befinden sich oben in Armaturenbrettmitte und somit nicht optimal im Blickfeld des Fahrers. Der Hupen-Ring an der Lenkradnaben-Unterseite ist zu klein und im Ernstfall nicht so leicht zu treffen. Das Handschuhfach ist klein und unbeleuchtet. Die Fenster funktionieren nur mit eingeschalteter Zündung.



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

1,3

### Raumangebot vorne\*

**+** Auf den Vordersitzen ist das Platzangebot sehr groß, die Kopffreiheit enorm. Der Fahrersitz lässt sich selbst für knapp 2 m große Personen zurück schieben. Die Innenbreite ist üppig, das trägt zusätzlich zum großzügigen subjektiven Raumempfinden bei.

1,8

### Raumangebot hinten\*

**+** Auf den drei Einzelsitzen im Fond ist genügend Platz, selbst 1,95 m große Mitfahrerinnen reichen die Kopf- und Kniefreiheit (Vordersitze für ca. 1,85 m große Personen zurück geschoben). Drei breitere Mitfahrer haben allerdings wenig Ellenbogenfreiheit. Auf den Notsitzen im Kofferraum ist noch für ca. 1,70 m große Mitfahrer genügend Platz vorhanden. Das subjektive Raumempfinden ist angenehm, solange der Grand Picasso nicht voll besetzt ist.



**Im Fond finden Personen bis zu einer Größe von 1,95 m ausreichend Platz vor.**



---

## 2,0 Innenraum-Variabilität

⊕ Die Rücksitze lassen sich zu einer Liegewiese umfunktionieren, sind jedoch nicht herausnehmbar (siehe Kofferraum-Variabilität). Alle Sitze können einzeln im Boden versenkt werden. Die mittleren Sitze kann man auch in der Länge verschieben und die Lehnenneigung variieren.

---

## 2,5 KOMFORT

---

### 2,4 Federung

⊕ Die Federn und Dämpfer hat Citroen komfortabel und weich abgestimmt. Bei langen Bodenwellen schwingt die Karosserie etwas nach, kurze Unebenheiten werden gut geschluckt, auch Stuckern tritt kaum auf. Einzelhindernisse wie abgesenkte Kanaldeckel und Querrillen belästigen die Insassen praktisch nicht. Die Nickbewegungen beim Beschleunigen und Bremsen sowie die Seitenneigung bei schnell durchfahrenen Kurven fallen etwas deutlicher auf. Bei voller Beladung bleibt der Federweg hinten dank Luftfederung und Niveauregulierung erhalten.

---

### 2,2 Sitze

⊕ Fahrer- und Beifahrersitz verfügen über eine Höheneinstellung und einen weiten Einstellbereich, damit können sie verschiedenen Staturen gut angepasst werden. Die Lehnen und Flächen der Vordersitze sind gut konturiert und bieten den Insassen einen festen Halt sowie guten Komfort. Der Seitenhalt in schnell durchfahrenen Kurven fällt ebenso erstaunlich gut aus. Die drei Einzelsitze der Rückbank könnten etwas höhere und deutlicher konturierte Lehnen vertragen, auch die Sitzflächen fallen für große Erwachsene eher kurz aus, zudem könnten sie für diese Leute auch mehr Oberschenkelunterstützung bieten, wenn sie mehr Abstand zum Innenraumboden hätten. Die Sitze ganz hinten sind eher Notsitze und hauptsächlich für Kinder geeignet. Sie bieten wenig Polsterung und sind sehr nahe am Boden installiert.

---

### 2,1 Innengeräusch

⊕ Der gemessene Geräuschpegel bis 130 km/h liegt im recht niedrigen Bereich. Weder das Motorgeräusch noch Fahr- oder Windgeräusche treten störend hervor. Insgesamt eignet sich der Grand Picasso dank ansprechendem Komfort auch für längere Reisen.

### 3,1 Klimatisierung

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

Vorn ist die Luft im Innenraum nach passabler Zeit angenehm erwärmt, die möglichen Temperaturen sind aber recht niedrig. Auf den Rücksitzen ist die Heizung zu schwach. Die Luftmengenverteilung kann leider nur in bestimmten Kombinationen vorgewählt werden.

⊕ Die Klimaautomatik ist serienmäßig, der Beifahrer kann sich die Temperatur selber einstellen. Die Mitreisenden der zweiten Reihe haben ebenfalls die Möglichkeit, ihre Klimatisierung selbst zu beeinflussen. In den Luftdüsen ist ein Duftspender integriert.

### 2,7 MOTOR/ANTRIEB

#### 3,1 Fahrleistungen\*

Obwohl der 1,6-l-Diesel auf den ersten Blick mit dem großen Van beinahe überfordert scheint, kann er sich in der Praxis doch recht wacker schlagen. Die Elastizität geht dank der etwas kürzeren Übersetzung in Ordnung. Dreht man die Gänge aus, können zufriedenstellende Beschleunigungen erzielt werden. Erst ab etwa 130 km/h geht dem großen Van etwas die Puste aus, dann steigt auch der Verbrauch rapide an.

### 2,0 Laufkultur

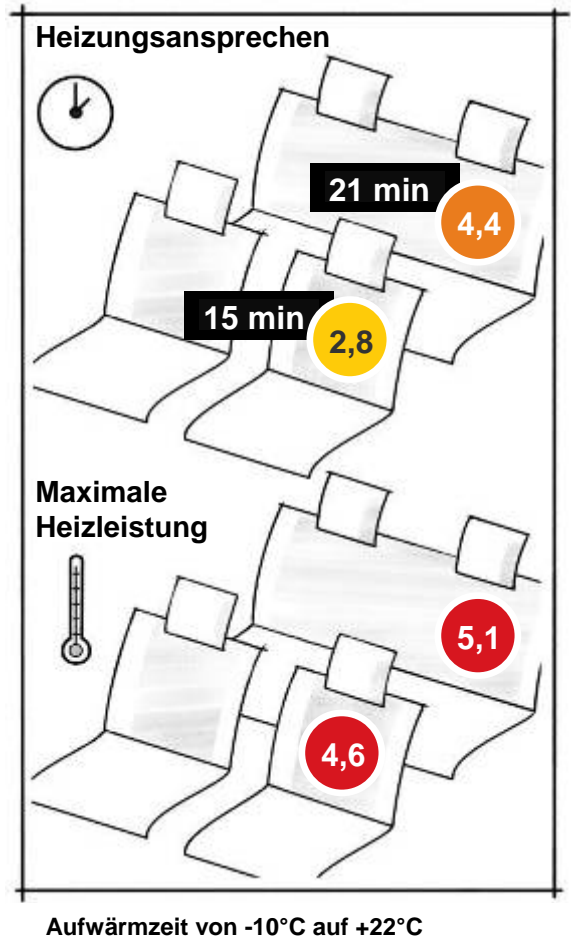
⊕ Der Motor läuft in jedem Drehzahlbereich ruhig und kultiviert, von dem harten Verbrennungsprinzip des Diesel-Direkteinspritzers bekommt man nur beim Start etwas mit.

### 3,0 Schaltung

Citroen liefert im Picasso eine zufriedenstellende Schaltbox. Die Präzision ist nicht unbedingt ihre Stärke, mit etwas Gefühl gelingen aber auch schnelle Schaltvorgänge problemlos. Die Schaltwege sind dabei nicht zulange. Leider ist der Rückwärtsgang nicht klar genug von den Vorwärtsgängen abgetrennt; wenn man ihn einlegt und das Auto noch rollt, kann es schon mal hörbar im Getriebe krachen.

### 2,3 Getriebeabstufung

⊕ Die Abstufungen des Fünfgang-Getriebes passen gut zur Leistungscharakteristik des Motors, es ergeben sich keine zu großen Drehzahlsprünge zwischen den Gangstufen. Insgesamt hat Citroen eine kürzere Gesamtübersetzung gewählt, um trotz des etwas schwächeren Motors ordentliche Fahrleistungen zu erreichen. Ein sechster Gang zur Absenkung der Drehzahl bei Autobahntempo wäre aber sinnvoll.



---

## 2,5 FAHREIGENSCHAFTEN

---

### 2,6 Fahrstabilität

Beim ADAC Ausweichtest reagiert der Grand Picasso zunächst gut auf die Lenkbefehle und quittiert die Richtungswechsel mit harmlosem Untersteuern. Beim schnellen Gegenlenken aber verhärtet die Lenkung deutlich und verhagelt dem Van die ansonsten souveräne Vorstellung. Denn Schleuder- oder gar Kippgefahr besteht überhaupt nicht.

⊕ Die Richtungsstabilität ist gut, die Lenkung zentriert stark. Auch Seitenwind und Spurrillen in der Fahrbahn beeindruckten den Grand Picasso wenig.

---

### 2,7 Kurvenverhalten

⊕ In Kurven untersteuert der Grand Picasso deutlich, ESP bremst ihn aber ein. Die breiten Reifen und die geringen Radlaständerungen sorgen dafür, dass die möglichen Kurventempi hoch sind. Auch beladen bleibt das Auto gut beherrschbar.

---

### 2,9 Lenkung\*

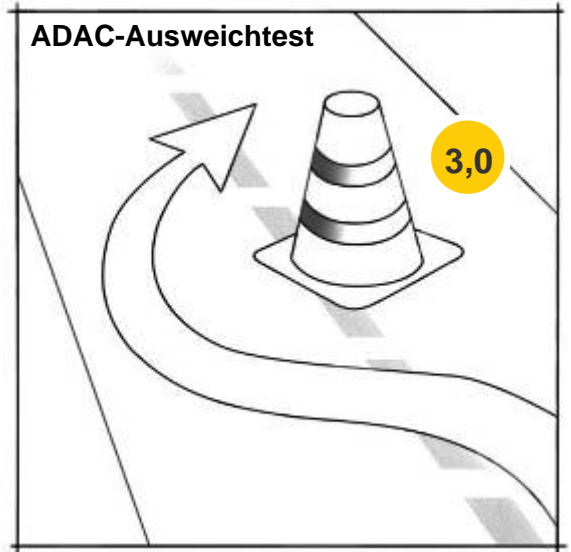
Die Lenkung spricht bei schnellen Ausweichmanövern gut an. Ihre Präzision ist recht gut. Das Lenkgefühl könnte noch optimiert werden, der Fahrbahnkontakt für den Fahrer ist aber in Ordnung. Die direkte Auslegung, verbunden mit dem geringen Kraftaufwand, sorgt für Handlichkeit. Dieser abträglich ist der große Wendekreis von 12 m.

---

### 1,9 Bremse

⊕ Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der getestete Grand Picasso durchschnittlich 36 m (Mittel aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Serienbereifung). Die Bremse spricht dabei schnell an und lässt sich fein dosieren. Der Bremsassistent hilft auch weniger geübten Fahrern, im Notfall das volle Potential der Bremsanlage zu mobilisieren.

#### ADAC-Ausweichtest



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.

## 2,1 SICHERHEIT

### 2,4 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

+ Serienmäßig verfügt der Grand Picasso über das elektronische Stabilitätsprogramm ESP und einen Bremsassistenten. Bei einer Notbremsung aktiviert sich automatisch die Warnblinkanlage, um andere Verkehrsteilnehmer auf den Ernst der Lage aufmerksam zu machen. Optional kann man ein direkt messendes Reifendruckkontrollsystem ordern. Ebenso in der Aufpreisliste finden sich adaptives Kurvenlicht in Verbindung mit hellen Xenonscheinwerfern und ein Spurhalteassistent.

### 1,9 Passive Sicherheit - Insassen

+ Beim EuroNCAP-Front- und Seitencrash gibt es 35 Punkte. Damit erreicht der Grand Picasso alle fünf möglichen Sterne für sehr gute passive Sicherheit. Besonders gut sind die Ergebnisse beim Seitencrash mit 100 % der möglichen Punkte. Die Kopfstützen der Vordersitze lassen sich für ca. 1,90 m große Personen hoch ziehen, sie sind sehr breit. Fahrer und Beifahrer werden optisch und akustisch ermahnt, sich anzuschnallen. Der Anschnallstatus auf den hinteren Plätzen wird über Kontrollleuchten angezeigt.

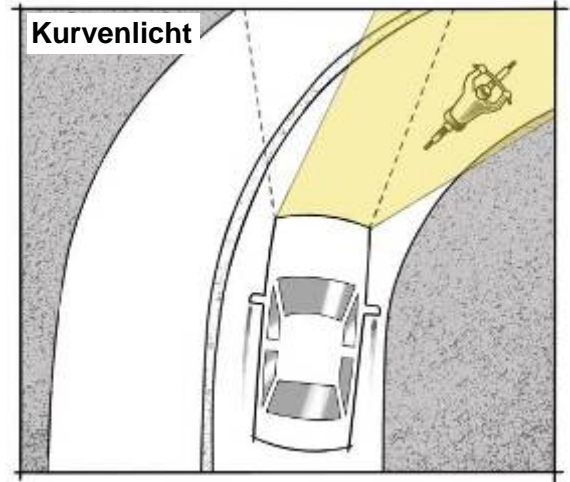
- Hinten sind die Kopfstützen zu niedrig: in der zweiten Sitzreihe für max. 1,65 m, in der dritten Sitzreihe nur für ca. 1,55 m große Personen.

### 1,5 Kindersicherheit

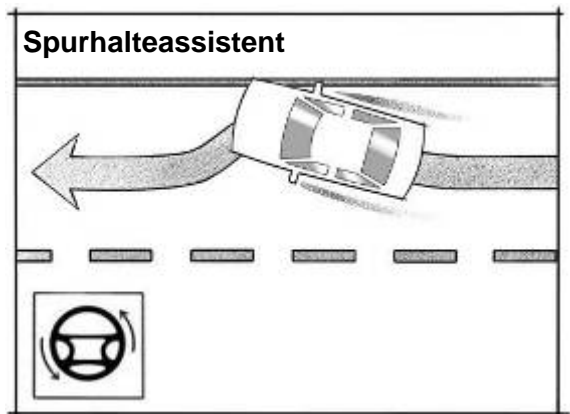
+ Bei der Prüfung der Kindersicherheit nach EuroNCAP-Norm kann der Grand C4 Picasso 34 Punkte erreichen, das ergibt nur drei von fünf möglichen Sternen. Auf allen fünf Plätzen außer den Notsitzen im Kofferraum gibt es Isofix-Befestigungen und Ankerhaken. Auch mit den Gurten können Kindersitze sicher befestigt werden, die Gurtlängen sind üppig und die Schlösser fixiert, so dass auch eine Einhandbedienung möglich ist. Auf den drei Einzelsitzen der mittleren Sitzreihe sind die Gurtanlenkpunkte aber etwas nahe beieinander. Der rechte Front-Airbag lässt sich mit dem Zündschlüssel deaktivieren. Dann dürfen auf dem Beifahrersitz auch rückwärts gerichtete Kindersitze befestigt werden. Der Einklemmschutz der Fensterheber arbeitet zuverlässig und sensibel.

### 3,3 Fußgängerschutz

Beim simulierten Fußgängerunfall (EuroNCAP) schneidet der Wagen mit zwei von vier Sternen durchschnittlich ab, da er nur 16 Punkte erreicht. Die Randbereiche der Motorhaube und der Übergang zur Frontscheibe bergen noch ein zu hohes Verletzungspotential.



**Kurvenlicht**  
Die Scheinwerfer schwenken (abhängig von Lenkradstellung und Geschwindigkeit) gemäß dem Straßenverlauf in Fahrtrichtung und folgen so der Fahrbahn in Kurvenrichtung.



**Spurhalteassistent**  
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. Bei dieser Variante erfolgt zudem ein leicht übersteuerbarer Lenkeingriff.



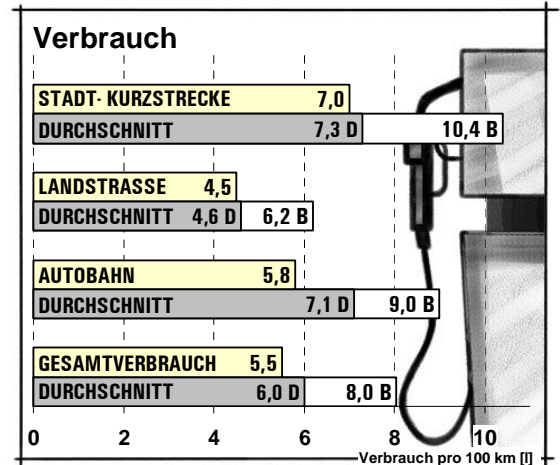
## 2,6 UMWELT/ECOTEST

### 3,0 Verbrauch/CO2\*

Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des Grand C4 Picasso mit dem 1,6-l-Dieselmotor liegt bei 5,5 l Diesel alle 100 km. Damit verbunden ist ein CO<sub>2</sub>-Ausstoß von 142 g pro Kilometer. Das reicht im EcoTest für 30 Punkte. Innerorts benötigt er 7,0 l, außerorts 4,5 l und auf der Autobahn 5,8 l Diesel pro 100 km. Für einen so großen und geräumigen Van ist dieser Citroen recht sparsam.

### 2,1 Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas fallen insgesamt gering aus, keine Schadstoffgruppe zeigt sich besonders auffällig. Allerdings kann der Motor keine besonderen Akzente setzen und erhält daher am Ende 39 von 50 möglichen Punkten im EcoTest. Insgesamt ergeben sich im ADAC EcoTest damit 69 Punkte - das Vier-Sterne-Ergebnisse wird leider ganz knapp verpasst.



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

## 4,7 WIRTSCHAFTLICHKEIT

### 1,7 Betriebskosten\*

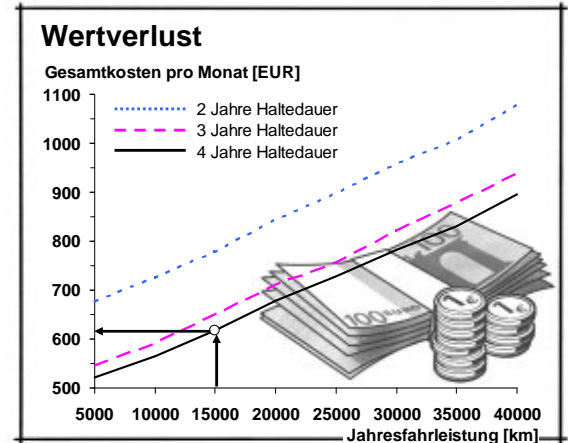
⊕ Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Grand C4 Picasso mit dem weniger teuren Diesel nicht zu sorglos umgeht, kann er in diesem Kapitel ein gutes Ergebnis erreichen.

### 4,1 Werkstatt- / Reifenkosten\*

Alle 20.000 Kilometer oder alle zwei Jahre ist eine Wartung fällig. Der 1.6 Liter Dieselmotor besitzt einen Zahnriemen, der nach 240.000 km oder spätestens 10 Jahren gewechselt werden muss.

⊕ Citroen verbaut nach eigenen Angaben langlebige Verschleißteile wie z.B. Auspuffanlage und gewährt eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

⊖ Durch die nicht gängige Seriengröße entstehen erhöhte Kosten für den Reifenersatz.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 617 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

5,2

## Wertstabilität\*

– Um die Wertstabilität ist es bei diesem Citroen nicht gut bestellt, Gründe hierfür sind auch der zu erwartende Modellwechsel innerhalb des vierjährigen Berechnungszeitraums und die üppige Neupreisgestaltung - die hohen Preise lassen sich beim Wiederverkauf nicht mehr anteilmäßig erzielen, zudem machen zahlreiche hohe Rabatt-Aktionen bei Neufahrzeugen auch die Gebrauchtwagenpreise kaputt.

5,2

## Kosten für Anschaffung\*

– Mit einem Preis von 29.300 Euro gehört der getestete Wagen zu den teuren Vertretern seiner Klasse. Immerhin ist die Ausstattung weitgehend komplett, sowohl im Sicherheitsbereich als auch im Komfortbereich.

4,1

## Fixkosten\*

– Die festen Kosten fallen ebenfalls hoch aus, besonders die Einstufung in der Teilkasko-Versicherung ist ungünstig. Bei Haftpflicht und Vollkasko sieht es nicht viel besser aus. Auch von der neuen KFZ-Steuer mit CO<sub>2</sub>-Komponente kann das Auto nicht so deutlich profitieren.

5,3

## Monatliche Gesamtkosten\*

– Die günstigeren Kraftstoffkosten können die hohen Aufwendungen vor allem für den Wertverlust nicht kompensieren - und so fallen die absoluten monatlichen Aufwendungen im Klassenvergleich sehr hoch aus.

### DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	VTi 120	THP 140	THP 150	HDi 110 FAP	HDi 135 FAP	HDi 150 FAP
Aufbau/Türen	GR/5	GR/5	GR/5	GR/5	GR/5	GR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1598	4/1598	4/1598	4/1560	4/1997	4/1997
Leistung [kW(PS)]	88(120)	103(140)	110(150)	80(109)	100(135)	110(150)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	160/4250	240/1400	240/1400	240/1750	270/2000	340/2000
0-100 km/h[s]	14,0	13,2	11,4	14,5	13,7	11,3
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	186	192	204	180	195	195
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	8,1 S	8,8 S	7,9 S	5,5 D	6,4 D	6,2 D
CO <sub>2</sub> [g/km]	174	200	173	147	157	152
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/18/16	15/19/16	15/19/16	16/20/19	16/18/19	16/18/19
Steuer pro Jahr [Euro]	140	192	138	206	264	254
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	584	712	655	586	663	625
Preis [Euro]	22.450	30.150	27.600	27.150	31.450	29.150

#### 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-Haftpf.  
VK = Vollkasko  
TK = Teilkasko

#### Kraftstoff

N = Normalbenzin  
S = Superbenzin  
SP = SuperPlus  
D = Diesel  
FG = Flüssiggas  
G = Erdgas

## 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)	215/50R17
Reifengröße (Testwagen)	<b>215/50R17W</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	<b>11,95/12 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	180 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	14,5 s
Überholvorgang 60-100 km/h (4.Gang)	<b>8,4 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	36,2 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	<b>5,5 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>7,0/ 4,5/ 5,8 l</b>
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	147g/km/ <b>142g/km</b>
Innengeräusch 130km/h	<b>68dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	4585/1829/1660 mm
Leergewicht/Zuladung	<b>1600 kg/650 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>535 l/1040 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/1180 kg
Dachlast	80 kg
Tankinhalt	60 l
Reichweite	<b>1090 km</b>
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK

Automatikgetriebe	800 Euro
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht(Dynamik-Paket)	1090 Euro°
Regen- und Lichtsensor	Serie
Reifendruckkontrolle(Dynamik-Paket)	1090 Euro°
Spurassistent(Sicherheits-Paket 2)	990 Euro°
Tempomat	Serie
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht(Dynamik-Paket)	1090 Euro°

### INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	Serie
Klimaautomatik	Serie
Navigationssystem	1500 Euro°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar(Einzelsitze)	Serie

### AUSSEN

Anhängerkupplung (abnehmbar)	492 Euro
Außenspiegel, elektrisch einstell-/beheizbar	Serie
Lackierung Metallic	490 Euro°
Leichtmetallfelgen (17 Zoll)	Serie
Panorama-Glasdach	670 Euro°

° im Testwagen vorhanden

## KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	<b>97 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten	<b>58 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>86 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>377 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>618 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	16/20/19
Grundpreis	29.300 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.



familien-  
freundlich

gute Zu-  
ladenög-  
lichkeit

komfort-  
betont

gute  
Sicherheit

fahraktiv

lang-  
strecken-  
tauglich

wirt-  
schaftlich

## TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT<sup>1</sup>

2,3

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

<sup>1</sup>ohne Wirtschaftlichkeit \*Werte Klassenbezogen