



Citroen C5 Tourer HDi 140 FAP Tendance

Fünftürige Kombilimousine der Mittelklasse
(103 kW / 140 PS)

Im Oktober 2010 hat der Citroen C5 ein sanftes Facelift erhalten. Citroen hält aber eher an Bewährtem fest, anstatt grundlegende Neuerungen einzuführen. Optisch wurden nur die Leuchten überarbeitet. Vor allem am LED-Tagfahrlicht, das in die Hauptscheinwerfer integriert ist, erkennt man den "neuen" C5. Überzeugen kann er weiterhin durch sein großzügiges Raumangebot auf den vorderen Plätzen und im Kofferraum, die komfortable Federung, den sparsamen Motor und den hohen Sicherheitsstandard. Die verwirrende Tastenvielfalt auf der riesigen Lenkradnabe und die komplizierte Bedienung der Radio-Navigations-Kombination sind Dinge, die man im Zuge des Facelifts hätte verbessern können. Ein Grundpreis von 29.800 € ist in Ordnung, das Ausstattungsniveau dabei hoch.

Karosserievarianten: Limousine. **Konkurrenten:** u. a. Ford Mondeo Turnier, Mazda 6 Sportkombi, Renault Laguna Grandtour, Skoda Octavia Kombi, VW Passat Variant.

+ vorne gutes Platzangebot, großer Kofferraum, komfortable Federung, sicheres Kurvenverhalten, hohe passive Sicherheit, günstige Betriebskosten

- unübersichtliche Anordnung der Lenkradtasten, Radio-Navigationssystem schwer zu bedienen, unbequeme Sitzposition bei tief gestellten Vordersitzen



ADAC-URTEIL



⊕ Die Verarbeitung der Karosserie macht einen weitgehend guten Eindruck, wenngleich an den Umbördelungen nicht immer hohe Sorgfalt zu sehen ist. Die Türen und Klappen schließen leicht und sind sauber eingepasst. Der Unterboden ist durchgehend glattflächig, was Luftverwirbelungen und damit den Kraftstoffverbrauch reduziert. Im Innenraum findet man großteils gute Verarbeitung von hochwertigen Materialien vor. Im Detail bleibt aber Raum für Verbesserungen: Vor allem die Kunststoffteile wirken teilweise billig und sind unsauber geformt. Blenden im Alu-Look sollen einen Hauch von Luxus versprühen. Auf der Dachreling dürfen Lasten bis zu 80 kg befestigt werden. Insgesamt sind 626 kg Zuladung erlaubt.

⊖ Die Stoßfänger sind in Wagenfarbe lackiert und kratzempfindlich. Die verchromten seitlichen Stoßleisten liegen sehr tief. Teure Reparaturen sind also vorprogrammiert. Unüblich in dieser Klasse: der primitive Haltestab für die Motorhaube. Der Tankdeckel muss umständlich mit dem Schlüssel geöffnet werden. Serienmäßig wird der C5 mit einem Reifenreparaturkit ausgeliefert, Wagenheber und Radmutternschlüssel sind nicht an Bord. Gegen geringen Aufpreis (70 Euro) kann allerdings ein vollwertiges Reserverad geordert werden.

Bei der ADAC-Rundumsicht-Messung schneidet der C5 Tourer durchschnittlich ab. Immerhin lassen sich die Kopfstützen der Rückbank versenken. Die breiten B-Säulen schränken die Sicht zur Seite ein. Während der Fahrer das Auto nach hinten gut abschätzen kann, entziehen sich die vorderen Karosserie-Enden dem Blick des Fahrers. Aufgrund der hohen Scheibenlinie sind flache Gegenstände hinter dem Auto nur durchschnittlich erkennbar.

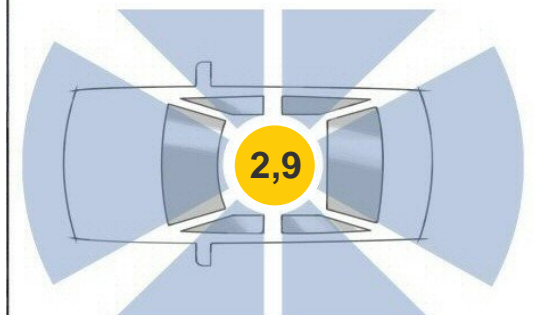
⊕ Nach vorn fällt die Sicht wegen der abfallenden Motorhaube gut aus. Abbiegelicht ist serienmäßig, Xenonscheinwerfer gibt es bei stahlfedertem Fahrwerk nicht. Die optionalen Parksensoren vorne und hinten warnen beim Rangieren vor Hindernissen. In der Aufpreisliste findet sich ein Parklückendetektor, der die Parklücke während der Vorbeifahrt vermisst und dem Fahrer die Eignung anzeigt. Die Außenspiegel fallen recht groß aus und sorgen für gute Sicht nach hinten. Der Innenspiegel ist selbstabblendend.

⊖ Die Sicht im Innenspiegel fällt mager aus. Bei ungünstigem Lichteinfall spiegeln sich die Heizungsschlitze auf dem Armaturenbrett in der Frontscheibe.

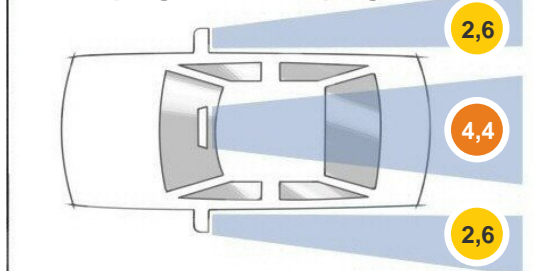


Versenkbare Kopfstützen erleichtern die Sicht nach hinten.

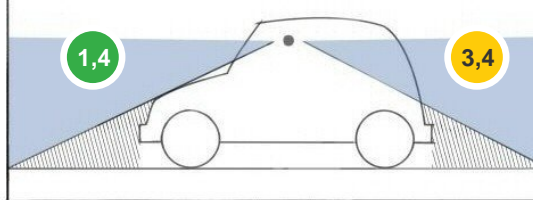
Rundumsicht



Innenspiegel, Außenspiegel



Vorderes und hinteres Nahfeld



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten und Kopfstützen. Bei den Innen- und Außenspiegeln werden deren Sichtfelder aus dem Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem Fahrzeug erkennt.

3,0 Ein-/Ausstieg

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.

⊕ Zum Einsteigen müssen die Füße nicht weit angehoben werden, die Schweller sind niedrig. Die hinteren Plätze lassen sich gut erklimmen, wenn auch die hinteren Türen etwas weiter öffnen dürften. Über allen Türen sind Haltegriffe angebracht, die vor allem älteren Personen das Aussteigen erleichtern. Bei nächtlichem Aussteigen bleiben die Scheinwerfer noch für eine gewisse Zeit eingeschaltet, um den Weg zu beleuchten.

⊖ Man kann sich aber leicht den Kopf stoßen wegen der niedrigen Türöffnungen. Außerdem müssen breite Türschweller und hohe Sitzwangen überwunden werden.

1,0 Kofferraum-Volumen*

⊕ Der Kofferraum verfügt mit 505 l 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.

2,0 Kofferraum-Zugänglichkeit

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 äußere Ladekante ist mit 62 cm angenehm niedrig, von innen stört sie kaum (nur 6 cm). Durch die große Ladeöffnung und den glattflächigen Boden lässt sich der rechteckige Kofferraum sehr gut nutzen.

3,3 Kofferraum-Variabilität

Die Rückbank ist asymmetrisch geteilt umklappbar. Hinten links und rechts in der Seitenverkleidung gibt es kleine Netze für Utensilien, unter dem Kofferraumboden liegen gut nutzbare Fächer.

⊕ Zum Transport von langen Gegenständen kann in der Rücksitzlehne eine Luke geöffnet werden, die aber recht klein ausfällt. Ein Trennnetz sichert die Passagiere vor hoch gestapelten Gepäckstücken.

⊖ 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.

Bedienung

Die Ergonomie des C5 ist durchschnittlich. Um alle seine Funktionen zu erlernen, muss man schon etwas Eingewöhnungszeit in Kauf nehmen. Die Pedalerie ist etwas gewöhnungsbedürftig. Beim Kuppeln tritt man leicht auf den Hebel des Pedals, das hängende Gaspedal hat auch bei Ausstattung mit Schaltgetriebe eine unnötige Kick-Down-Stellung. Der Lichtschalter ist am Blinkerhebel angebracht. Nebenan liegt der Drehring für die Nebelleuchten, der nach jeder Bedienung in die Mittelstellung zurück kehrt - feste Rasten wären besser zu bedienen. Das Bedienteil der Klimaanlage ist weit unten angebracht und nur mäßig überschaubar. Die Drehringe zur Temperatureinstellung sind schlecht greifbar.

+ Das Lenkrad lässt sich in Höhe und Reichweite individuell anpassen. Alle Fenster haben eine Antippschaltung ab- und aufwärts. Die Umluftfunktion wird per Luftgütesensor automatisch gesteuert. Die Tagfahrleuchten sind serienmäßig, ebenso die sensorgesteuerten Abblendscheinwerfer und Scheibenwischer. Bis auf die Schalter am Dachhimmel sind alle Bedienelemente großzügig beleuchtet. Es gibt Anzeigen u.a. für Außentemperatur sowie für Momentan- und Durchschnittsverbräuche. Ein Navigationssystem kann optional geordert werden, es hat einen übersichtlichen Bildschirm. Das Handschuhfach wird von der Klimaanlage mitgekühlt. Sowohl Kühlwasser als auch Öltemperatur werden überwacht und dem Fahrer angezeigt.

- Die Instrumente sind wenig übersichtlich, etwas verwirrend auch die vier Displays 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 und der Hebel für die Sitzhöhe sind schlecht zugänglich. Es gibt nur wenige sinnvoll nutzbare Ablagen. Getränkeflaschen können nicht verstaut werden, vorne gibt es nicht einmal Becherhalter. Einige Schalter werden vom Lenkrad verdeckt. Das Bedienteil des Radios ist viel zu tief eingebaut, die Bedienung eine echte Herausforderung. Die Lenkradtasten sind nur eine schwache Entschuldigung. Der große Ablagekasten unter der Mittelarmlehne behindert das Angurten und das Einstellen der Lordosenstütze.



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

Raumangebot vorne*

+ 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*

Für zwei Personen ist hinten das Raumgefühl in Ordnung. Erst ab 1,91 m haben die Mitfahrer Kniekontakt mit den Vordersitzen (Vordersitze für 1,85 m große Personen eingestellt), aber die Kopffreiheit endet bereits bei einer Körpergröße von 1,84 m. Der mittlere Platz sollte nur als Notsitz betrachtet werden.

2,3 KOMFORT

2,2 Federung

⊕ 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. Die Karosserieneigungen in Längs- und Querrichtung fallen aufgrund der weichen Federung deutlich aus.

2,4 Sitze

⊕ Die Sitze verfügen über hohe Lehnen, sie sind verhältnismäßig weich ausgelegt und man kann darauf 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.

2,1 Innengeräusch

⊕ Der Geräuschpegel ist verhältnismäßig niedrig. Bei 130 km/h werden im Innenraum nur 68,2 dB(A) gemessen. Das Motorgeräusch dringt nur bei hohen Drehzahlen bis in den Innenraum durch. Sehr angenehm sind die geringen Windgeräusche.

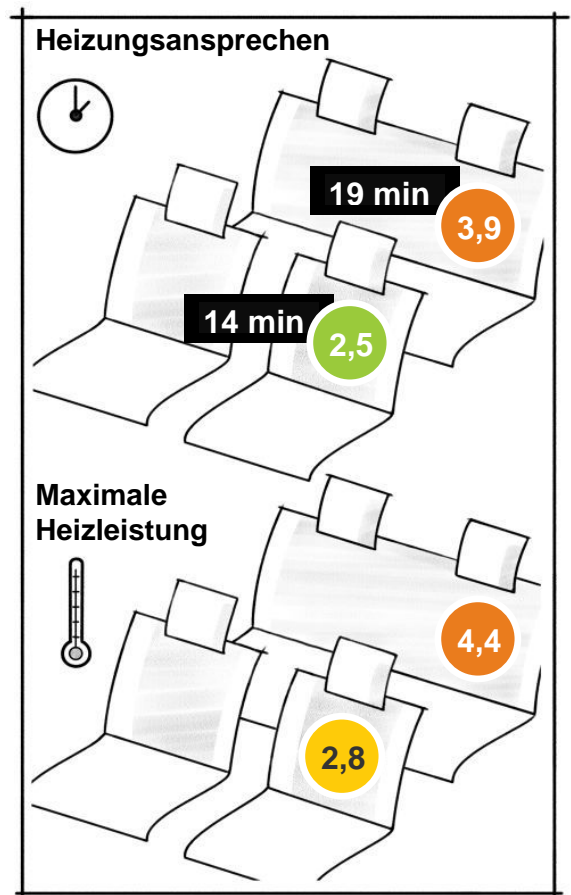
2,5 Klimatisierung

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

Die Heizung spricht vorn recht schnell an, zeigt aber nur eine zufriedenstellende Heizwirkung und braucht deshalb eine gewisse Zeit, den Innenraum auf angenehme Temperaturen zu bringen. Nach 14 Minuten sind 22° C erreicht.

⊕ Die Zweizonen-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.

⊖ Hinten sind Ansprechen und Wirkung der Heizung nur ausreichend. Hier vergehen 19 Minuten, bis 22° C erreicht sind. Die hinteren Seitenscheiben öffnen nicht vollständig.



Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C

2,4 MOTOR/ANTRIEB

2,6 Fahrleistungen*

Die Fahrleistungen sind insgesamt zufriedenstellend. Den simulierten Überholvorgang von 60 auf 100 km/h absolviert der C5 HDi 140 in 6,7 Sekunden. Die Elastizität im sechsten Gang ist ebenso in Ordnung, im vierten und fünften sogar gut.

2,5 Laufkultur

+ Der Motor läuft in jedem Drehzahlbereich weitgehend vibrationsarm und kultiviert, wie man es von französischen Dieselmotoren inzwischen gewöhnt ist. Nur im Drehzahlkeller ist er etwas brummig und oberhalb 3000 Touren dröhnt er leicht.

2,4 Schaltung

Die Präzision des Sechsgang-Schaltgetriebes kann nicht voll überzeugen. Bei vielen Gangwechseln tritt deutliches Haken auf.

+ Die Schaltwege sind kurz. Aufgrund der Leichtgängigkeit der Schaltung können die Gangwechsel zügig vollzogen werden. Der Rückwärtsgang ist mit einem Zugring gegen unabsichtliches Einlegen gesichert. Selbst bei ausrollendem Fahrzeug kann er geräuschlos eingelegt werden. Eine Gangempfehlung unterstützt den Fahrer dabei, einen Kraftstoff sparenden Drehzahlbereich anzustreben.

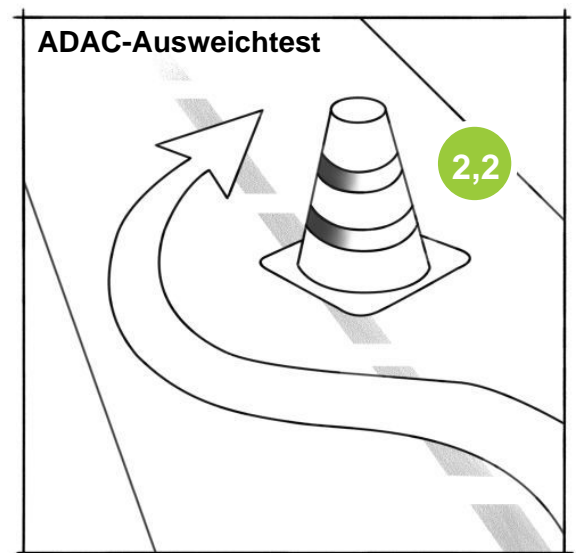
2,1 Getriebeabstufung

+ Die Übersetzungen der sechs Schaltstufen wirken stimmig. Die Drehzahlsprünge beim Schalten sind gleichmäßig und nicht zu groß. Auch die Gesamtübersetzung ist lang genug gewählt. Bei 130 km/h im höchsten Gang dreht der Motor mit nur 2.300 Umdrehungen pro Minute.

2,3 FAHREIGENSCHAFTEN

2,3 Fahrstabilität

+ 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. ADAC Ausweichtest: Der C5 Tourer lenkt spontan ein, beim anschließenden Gegenlenken will er mit dem Heck nach außen drängen, was vom schnell einsetzenden Stabilitätsprogramm ESP jedoch wirksam unterbunden wird. Der Wagen bleibt stets lenkbar, von Schleudern keine Spur. Bei starken Lenkmanövern, wie plötzlichen Spurwechseln, pendelt das Fahrzeug aber deutlich nach.



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.

1,8 Kurvenverhalten

⊕ Das Fahrverhalten in Kurven ist neutral und tendiert erst bei sehr hohen Geschwindigkeiten zum Überschieben. 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. Provoziert man beim schnellen Kurvenfahren durch Gaswegnahme eine Lastwechselreaktion, so drängt das Heck schon deutlich nach außen. ESP verhindert auch hier das Schlimmste.

2,8 Lenkung*

Beim Anlenken zeigt sich der C5 träge. Die erste Richtungsvorgabe per Lenkrad wird erst mal in deutliche Karosserie-Neigung umgesetzt. Lenkt nun die Vorderachse in die gewünschte Fahrtrichtung, dann vergeht weitere Zeit, bis die Hinterachse solide Seitenführung aufbaut. Die Rückmeldung an den Fahrer dürfte deutlicher sein.

⊕ Die Zielgenauigkeit ist gut. Durch die Leichtgängigkeit der Lenkung muss beim Rangieren nur sehr wenig Kraft aufgebracht werden.

⊖ Ein Wendekreis von 12,1 Meter ist zu groß.

2,3 Bremse

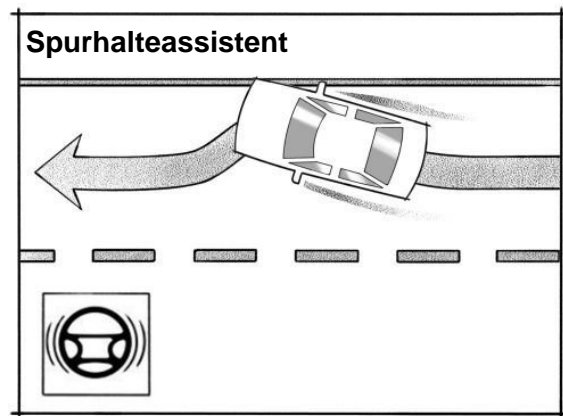
⊕ Die Bremse spricht spontan an, die Dosierbarkeit ist aber nur Mittelmaß. Bei Vollbremsungen aus 100 km/h sind gerade 37 m erforderlich, bis der Wagen zum Stillstand kommt (Mittel aus zehn Bremsungen, halbe Zuladung, Reifen: Michelin Primacy HP 97 W der Größe 225/55 R17). Die Bremsanlage zeigt sich dabei ausgesprochen standfest.

2,2 SICHERHEIT

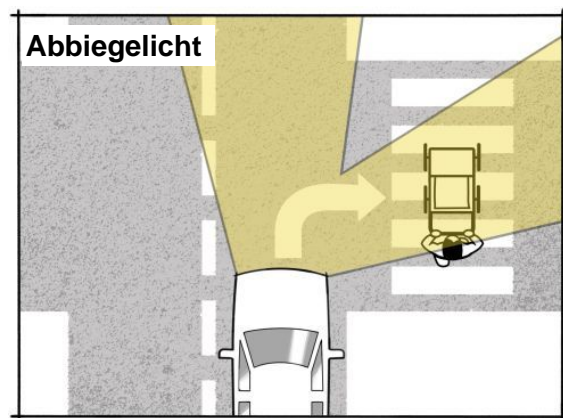
2,4 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Das Fahrzeug ist serienmäßig mit dem elektronischen Stabilitätssystem ESP und einem Bremsassistenten ausgestattet. Der optional erhältliche Spurassistent warnt den Fahrer bei unbeabsichtigtem Überfahren von Fahrbahnmarkierungen durch Vibrationen in der Sitzfläche (im Testwagen nicht verbaut). Bei einer Notbremsung schaltet sich automatisch die Warnblinkanlage ein. Abbiegelicht ist serienmäßig vorhanden.

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



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.



Zusätzliche Lampen (oder angepasste Nebelscheinwerfer) leuchten im Stadtverkehr beim Abbiegen die betreffende Seite besser aus. So wird das Risiko, an Kreuzungen und Einmündungen Fußgänger zu übersehen, erheblich vermindert.

1,8 Passive Sicherheit - Insassen

- + 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 zum Kopf sind gering, so dass sie optimal wirken können. Für alle Sitzplätze gibt es Gurtwarner. An den stabilen, griffgerechten Türgriffen lässt sich im Falle eines Unfalls hohe Zugkraft aufbringen.
- 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.

1,8 Kindersicherheit

- + Das Ergebnis bei der Kindersicherheit ist laut Euro-NCAP 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.

3,9 Fußgängerschutz

Beim simulierten Fußgängerunfall (EuroNCAP) schneidet der Wagen mit zwei von vier Sternen durchschnittlich ab. Die Vorderkante, die seitlichen und der hintere Bereich der Motorhaube haben ein zu hohes Verletzungsrisiko für Fußgänger.

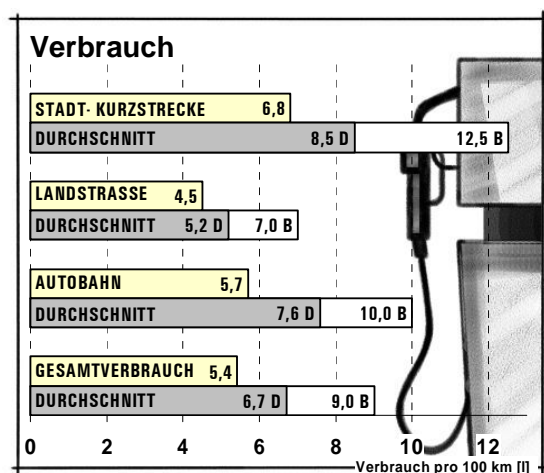
1,8 UMWELT/ECOTEST

2,1 Verbrauch/CO2*

+ Der 2,0-Liter-Dieselmotor im großen Citroen geht mit dem Sprit sparsam um, es ergibt sich ein Durchschnittsverbrauch von günstigen 5,4 l Diesel pro 100 km. Innerorts konsumiert der französische Kombi 6,8 l, außerorts nur 4,5 l und auf der Autobahn 5,7 l alle 100 km. Der CO2-Ausstoß beträgt 142 g/km. Beim ADAC EcoTest wird er dafür mit 39 Punkten belohnt.

1,5 Schadstoffe

+ Die Schadstoffanteile im Abgas sind sehr niedrig. Ein geschlossenes Partikelfiltersystem sammelt und verbrennt die Rußpartikel weitgehend rückstandsfrei. Im ADAC EcoTest erreicht der Citroen bezüglich der Schadstoffe 45 Punkte und somit in der Gesamtwertung 84 Punkte bzw. vier Sterne.



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

2,5

WIRTSCHAFTLICHKEIT

1,8

Betriebskosten*

⊕ Die Betriebskosten werden hauptsächlich aus den Kraftstoffkosten ermittelt. Ein niedriger Verbrauch von günstigem Dieselmotorkraftstoff führt zu einer guten Bewertung der Betriebskosten.

2,7

Werkstatt- / Reifenkosten*

Alle 30.000 Kilometer oder alle 24 Monate ist eine Wartung fällig. Der 2,0-Liter Diesel besitzt einen Zahnriemen, der spätestens nach 150.000 Kilometer oder nach 12 Jahren gewechselt werden muß.

⊕ Die zeitgemäß langen Wartungsabstände bedeuten weniger Werkstattaufenthalte und hilft Kosten senken. Citroen verbaut nach eigenen Angaben langlebige Verschleißteile und gewährt zudem eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

2,9

Wertstabilität*

Citroen-Modelle sind im Allgemeinen nicht besonders wertstabil. Durch den sparsamen Motor und den großen Kofferraum kann sich der C5 Tourer aber etwas hervorheben. Im vierjährigen Kalkulationszeitraum wird ihm ein durchschnittlicher Restwertverlauf prognostiziert.

2,6

Kosten für Anschaffung*

Bei den Anschaffungskosten verpasst der C5 Tourer knapp eine gute Bewertung. 29.800 € Grundpreis sind tolerierbar. Die Ausstattung des Tendance ist reichhaltig. Um das ADAC Standard-Ausstattungslevel zu erreichen, müssen Optionen im Wert von 2.230 € geordert werden.

3,8

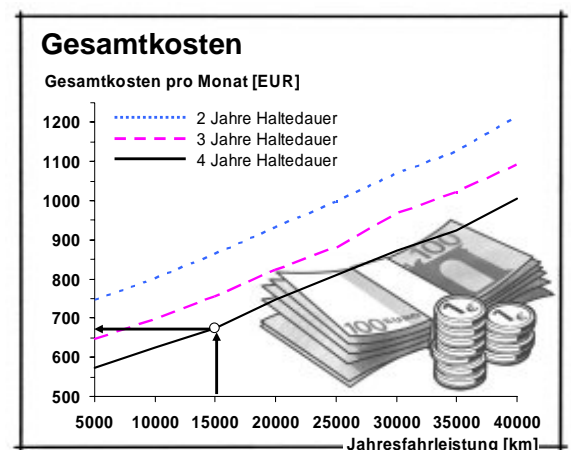
Fixkosten*

Die Fixkosten des C5 sind nicht gerade gering. Bereits die Haftpflichtversicherung ist sehr teuer, aber auch die Kaskoklassen liegen im oberen Durchschnitt. Für die Kfz-Steuer sind jährlich 248 € fällig.

2,2

Monatliche Gesamtkosten*

⊕ Alles in allem werden für den C5 Tourer HDi 140 Tendance geringe monatliche Kosten errechnet. Werkstatt-, Reifen-, Fixkosten und Wertverlust liegen zwar im Klassendurchschnitt, die günstigen Betriebskosten korrigieren aber den Gesamtbetrag nach unten.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 675 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	VTi 120 EGS6	THP 155	HDi 110 FAP	HDi 140 FAP	HDi 165 FAP	HDi 200 FAP	V6 HDi 240 Biturbo FAP
Aufbau/Türen	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1598	4/1598	4/1560	4/1997	4/1997	4/2179	6/2992
Leistung [kW(PS)]	88(120)	115(156)	82(112)	103(140)	120(163)	150(204)	177(241)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	160/4250	240/1400	240/1750	320/2000	340/2000	440/1900	450/1600
0-100 km/h[s]	12,9	9,0	11,9	10,9	9,3	8,6	7,9
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	194	210	190	200	210	225	239
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	6,9 S	7,3 S	5,2 D	5,4 D	5,5 D	6,3 D	7,4 D
CO2 [g/km]	149	155	129	149	139	159	189
Versicherungsklassen KH/VK/TK	18/22/19	18/22/19	18/21/18	18/21/22	18/21/22	18/24/26	18/24/26
Steuer pro Jahr [Euro]	90	102	170	248	228	287	423
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	621	743	656	675	717	837	921
Preis [Euro]	24.150	29.050	28.650	29.950	31.650	37.550	40.700

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 Diesel	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1997 ccm
Leistung	103 kW (140 PS)
bei	4000 U/min
Maximales Drehmoment	320 Nm
bei	2000 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	225/55R17
Reifengröße (Testwagen)	225/55R17W
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	12,05 m
Höchstgeschwindigkeit	200 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,9 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	6,7 s
Bremsweg aus 100 km/h	37,0 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	5,4 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	6,8/ 4,5/ 5,7 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test	149g/km / 143g/km
Innengeräusch 130km/h	68dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4829/1853/1512 mm
Leergewicht/Zuladung	1650 kg/626 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	505 l/905 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/1800 kg
Dachlast	80 kg
Tankinhalt	71 l
Reichweite	1310 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Messwerte fett

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	110 Euro
Monatliche Werkstattkosten	59 Euro
Monatliche Fixkosten	96 Euro
Monatlicher Wertverlust	410 Euro
Monatliche Gesamtkosten	675 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/21/22
Grundpreis	29.950 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.



AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbiegelenk	Serie
Regen- und Lichtsensor	Serie
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Abstandsregelung, elektronisch	nicht erhältlich
Automatikgetriebe (nicht für HDi 140)	nicht erhältlich
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent	nicht erhältlich
Head-Up-Display	nicht erhältlich
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Spurassistent (Komfort-Paket)	690 Euro
Tempomat (inkl. Begrenzer)	Serie
Xenonlicht	nicht erhältlich

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten (Sicherheits-Paket)	Serie/650 Euro ^o
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend (Technik-Paket)	690 Euro ^o
Klimaautomatik (2-Zonen)	Serie
Knieairbag (Fahrer)	Serie
Navigationssystem	850 Euro ^o
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie
Trennnetz zum Laderaum	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung (zzgl. Montage)	ab 370
Außenspiegel, elektrisch anklappbar	Serie
Dachreling	Serie
Lackierung Metallic	530 Euro ^o
Schiebe-Hubdach	nicht erhältlich
Tagfahrlicht (LED)	Serie

^o im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹

2,2

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

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte Klassenbezogen