



## Citroen C5 THP 155 Tendance Automatik

Viertürige Stufenhecklimousine der Mittelklasse  
(115 kW / 156 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 (Hydraktiv III+) und den hohen Sicherheitsstandard. Die verwirrende Tastenvielfalt auf der riesigen Lenkradnabe, das unkultivierte Automatikgetriebe und die komplizierte Bedienung der Radio-Navigations-Kombination sind Dinge, die man im Zuge des Facelifts hätte verbessern können. Ein Grundpreis von 29.050 € ist in Ordnung.

**Karosserievarianten:** Kombi. **Konkurrenten:** u. a.: Ford Mondeo, Mazda 6, Renault Laguna, Skoda Octavia, VW Passat.

**+** vorn gutes Platzangebot, großer Kofferraum, sehr komfortable Federung, sicheres Kurvenverhalten, hohe passive Sicherheit, sehr gute Heizung

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



### 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 dem Dach dürfen Lasten bis zu 80 kg befestigt werden. Insgesamt sind 456 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 durchschnittlich ab. Immerhin lassen sich die Kopfstützen der Rückbank versenken. Die breiten B-Säulen schränken die Sicht zur Seite ein. Das kleine Fenster zwischen C- und D-Säule hat kaum Wert. Der Blick nach schräg hinten ist stark eingeschränkt. Das vordere Ende des Citroen kann der Fahrer relativ gut abschätzen.

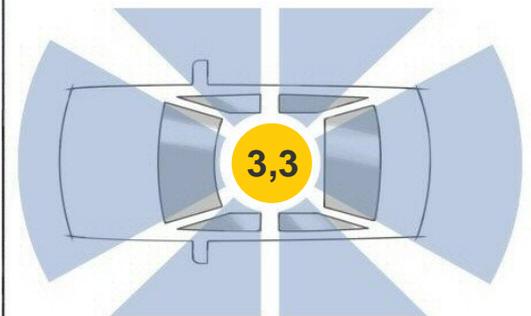
⊕ Nach vorn fällt die Sicht wegen der abfallenden Motorhaube gut aus. Abbiegelicht ist serienmäßig verbaut. Die optionalen Parksensoren vorne und hinten warnen beim Rangieren vor Hindernissen. In der Aufpreisliste findet sich ein Parklückendetektor, der die Parklücke während der Vorbeifahrt vermisst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

⊖ Das Heck des Fahrzeugs ist nicht einseh- oder abschätzbar. Flache Hindernisse hinter dem Fahrzeug können nicht erkannt werden. Die Sicht im Innenspiegel fällt mager aus. Bei ungünstigem Lichteinfall spiegeln sich die Heizungsschlitze des Armaturenbretts in der Frontscheibe.

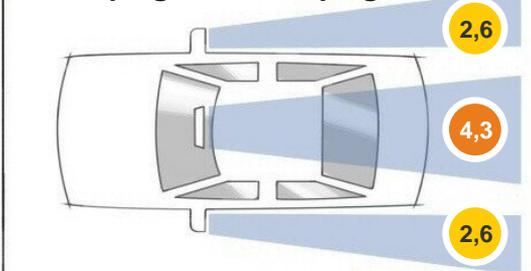


Versenkbare Kopfstützen erleichtern die Sicht nach hinten.

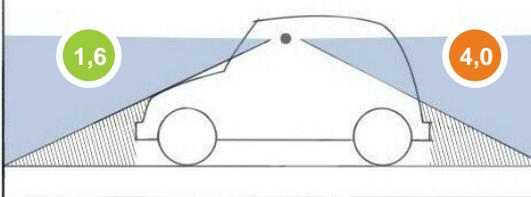
### Rundumsicht



### 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.

### 3,3 Ein-/Ausstieg

Mit einer Fernbedienung lassen sich die Türen ent- und verriegeln, die Fenster schließen sowie die Fahrzeugbeleuchtung ein- und ausschalten. Allerdings verwechselt man die Tasten zu leicht. Der Zustieg zu den hinteren Plätzen dürfte sich einfacher gestalten. Die Türen öffnen nicht weit und das Dach ist sehr tief gezogen.

**+** Zum Einsteigen müssen die Füße nicht weit angehoben werden, die Schweller sind niedrig. 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 leicht den Kopf stoßen wegen der niedrigen Türöffnungen. Außerdem müssen breite Türschweller und hohe Sitzwangen überwunden werden.

### 1,8 Kofferraum-Volumen\*

**+** Der Kofferraum verfügt mit 450 l über ein respektables Fassungsvermögen. Klappt man die Rücksitzbank um, erweitert sich das Ladevolumen auf 860 l (gemessen bis Fensterunterkante).



**Mit 450 l Gepäckraum bleiben auch bei der Urlaubsreise kaum Wünsche offen.**

### 3,2 Kofferraum-Zugänglichkeit

Die Ladeöffnung ist für eine Limousine relativ groß gestaltet. Der Kofferraum hat ein praktisches Format, die Nutzbarkeit wird aber durch die riesigen Heckklappenscharniere eingeschränkt, die in den Gepäckraum ragen.

**+** Die Kofferraumklappe lässt sich leicht öffnen und schließen, man macht sich dabei nicht die Finger schmutzig. Rutschen Gegenstände bis zur Rücksitzlehne vor, so sind sie trotzdem noch gut zu erreichen.

**-** Durch die hohe Ladekante wird das Ein- und Ausladen stark behindert. Sie liegt 75 cm über der Fahrbahn und 21 cm über dem Kofferraumboden. Der Gepäckraum ist schlecht ausgeleuchtet.

### 3,4 Kofferraum-Variabilität

Die Rückbank ist asymmetrisch geteilt umklappbar. Links im Gepäckraum gibt es ein Fach für kleine Utensilien, unter dem Kofferraumboden liegen weitere gut nutzbare Fächer.

**+** Zum Transport von langen Gegenständen kann in der Rücksitzlehne eine Luke geöffnet werden, die aber recht klein ausfällt.

**-** Der Klappmechanismus der Rückbank ist umständlich zu bedienen: Zuerst muss die Rückbank hochgeklappt, dann die Lehne umgelegt werden, wobei sich die Vordersitze nicht zu weit hinten befinden dürfen. Bei unvorsichtigem Zurückklappen der Rücksitzlehnen können die Gurtbänder eingeklemmt werden.

## 2,2

## INNENRAUM

## 2,5

## Bedienung

Die Ergonomie des C5 ist durchschnittlich. Um alle seine Funktionen zu erlernen, muss man schon etwas Eingewöhnungszeit in Kauf nehmen. Der Lichtschalter ist am Blinkerhebel angebracht. Neben an 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 Durchschnittsverbrauch. 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. Praktisch zeigt sich das hydraulische Fahrwerk Hydraktiv III+. Mit seiner Hilfe lässt sich bei niedrigen Geschwindigkeiten die Karosserie anheben und absenken.

⊖ 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 etwas verwirrende Fülle von Anzeigen gekennzeichnet.

## 1,3

## 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.

## 3,2

## Raumangebot hinten\*

Für zwei Personen ist hinten das Raumgefühl in Ordnung. Erst ab 1,92 m haben die Mitfahrer Kniekontakt mit den Sitzlehnen (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.



Auf den hinteren Sitzplätzen finden Personen bis 1,84 m Körpergröße ausreichend Platz vor. Der mittlere Sitzplatz ist allerdings zu schmal und nur für kürzere Fahrten geeignet.

## 1,7 KOMFORT

### 1,3 Federung

⊕ Das hydraulische Fahrwerk Hydraktiv III+ wurde klar auf komfortabel abgestimmt. Mit einer Sporttaste kann man die Federung härter stellen, dann ist das Fahrverhalten mit einem komfortablen Stahlfeder-Fahrwerk vergleichbar. Auf langen Wellen schwingt die Karosserie stark durch, was aber im Sportprogramm deutlich reduziert wird. Kurze Wellen und Einzelhindernisse werden dafür im Innenraum kaum wahr genommen. Der Citroen ist quasi frei von Stuckern. Beim Bremsen und Beschleunigen taucht die Karosserie stark ein und aus. Auch hier bringt das Sportprogramm deutliche Verbesserung. Die Seitenneigung beim Kurvenfahren ist gering. Wird das Fahrzeug beladen, so ändert sich das Federungsverhalten nicht spürbar.

### 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 Sitzflächen 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.

### 1,7 Innengeräusch

⊕ Der Geräuschpegel ist sehr niedrig. Bei 130 km/h werden im Innenraum nur 66,3 dB(A) gemessen. Das Motorgeräusch dringt nur bei hohen Drehzahlen bis in den Innenraum durch. Das Automatikgetriebe strebt aber gerade diesen Drehzahlbereich gerne an. Sehr angenehm sind die geringen Windgeräusche.

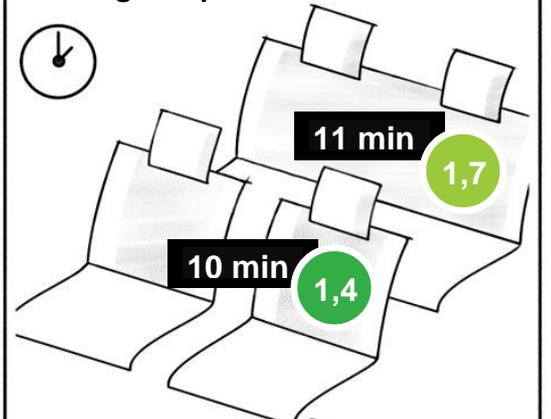
### 1,3 Klimatisierung

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

⊕ Die Zweizonen-Klimaautomatik ist serienmäßig. Damit 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. Die Heizwirkung ist hervorragend. Bereits nach zehn Minuten herrscht auf den vorderen Plätzen eine Raumtemperatur von 22° C, hinten dauert es auch nur eine Minute länger.

⊖ Die hinteren Seitenscheiben öffnen nicht vollständig.

#### Heizungsansprechen



#### Maximale Heizleistung



Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C

## 2,4 MOTOR/ANTRIEB

### 2,0 Fahrleistungen\*

+ Die Fahrleistungen sind insgesamt sehr zufriedenstellend. Den simulierten Überholvorgang von 60 auf 100 km/h absolviert der C5 THP 155 in 5,6 Sekunden.

### 1,8 Laufkultur

+ Der Motor läuft in jedem Drehzahlbereich weitgehend vibrationsarm und kultiviert. Brummen tritt nur unterhalb 2.000 Umdrehungen in der Minute auf - ein Drehzahlbereich, der nur durch manuelles Schalten erreicht wird. Über 4.000 Touren beginnt der Motor zu dröhnen. In diesem Bereich lässt das Getriebe den Motor häufig arbeiten.

### 3,1 Schaltung

Die Rastungen des Wählhebels sind schwach ausgeführt. Man überspringt versehentlich Schaltstufen beim Einlegen.

+ Die Gangwechsel werden zügig vollzogen.

- Die Abstimmung des Automatikgetriebes bedarf der Verbesserung. Bei jeder Berührung des Gaspedals findet ein Schaltvorgang statt oder es wird zumindest die Wandlerüberbrückung geöffnet. Fährt man mit mehr als Halbgas, so fallen die Drehzahlen kaum noch unter 4.000 Touren. Ein kurioser Effekt: Fährt man mit Kick-Down-Stellung des Gaspedals, so dreht der Motor weit in den roten Bereich des Drehzahlmessers.

### 2,3 Getriebeabstufung

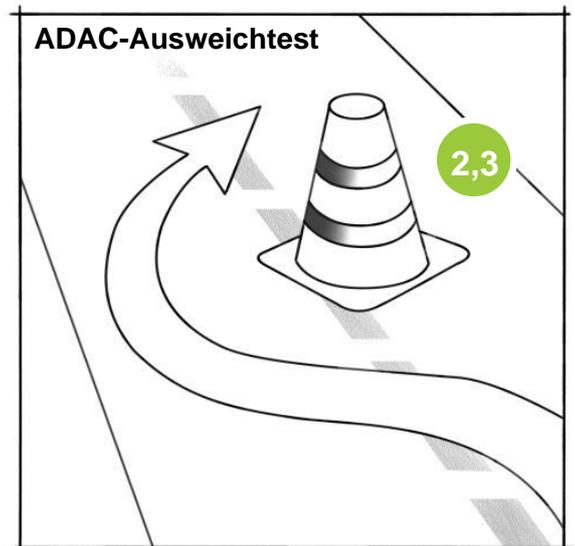
+ Die Übersetzungen der sechs Schaltstufen wirken stimmig. Die Drehzahlsprünge beim Schalten sind gleichmäßig und nicht zu groß. Bei 130 km/h dreht der Motor im größten Gang bereits mit 2.800 Umdrehungen pro Minute. Mit einer längeren Gesamtübersetzung könnte der Kraftstoffverbrauch gesenkt werden.

## 2,1 FAHREIGENSCHAFTEN

### 2,1 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 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. Die Lenkung verhärtet dabei aber deutlich.

### 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.

---

## 1,9 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 zurecht. Wird eine Kurve etwas zu schnell angefahren, greift das ESP hilfreich ein, um den Wagen möglichst auf Kurs zu halten. Lastwechselreaktionen treten nicht auf.

---

## 2,6 Lenkung\*

Die Rückmeldung der Lenkung an den Fahrer dürfte deutlicher sein. Ein Wendekreis von 11,9 Meter ist durchschnittlich.

⊕ Das Fahrzeug lenkt auch bei kleinen Lenkbewegungen zügig an. Die Limousine zeigt sich wesentlich agiler als der Kombi. Die Zielgenauigkeit ist gut. Durch die Leichtgängigkeit der Lenkung muss beim Rangieren nur sehr wenig Kraft aufgebracht werden.

---

## 2,0 Bremse

⊕ Die Bremse spricht spontan an, die Dosierbarkeit ist aber nur Mittelmaß. Bei Vollbremsungen aus 100 km/h sind nur 36 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.

---

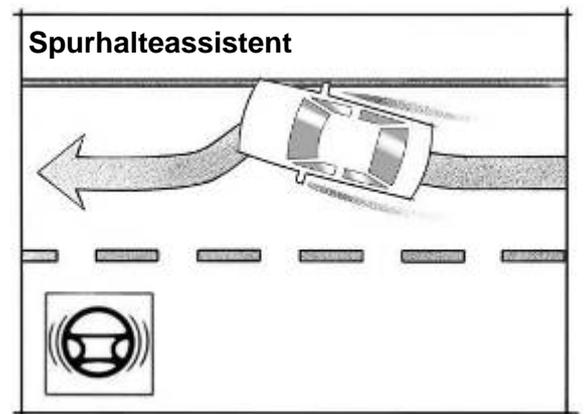
## 2,2 SICHERHEIT

---

### 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.

⊖ Es fehlen Rückstrahler, die den herannahenden Verkehr vor geöffneten Türen 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.**

## 1,8 Passive Sicherheit - Insassen

- + Die Limousine erreicht beim EuroNCAP-Front- und Seitencrash alle fünf möglichen Sterne. 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 die vorderen Sitzplätze gibt es Gurtwarner - von den hinteren wird der Anschnallstatus angezeigt. An den stabilen, griffgerechten Türgriffen lässt sich im Falle eines Unfalls hohe Zugkraft aufbringen.
- Die Kopfstützen auf der Rückbank reichen nur für 1,60 m große Personen und sind damit eindeutig zu niedrig in ihrem Einstellbereich. Warndreieck und Verbandmaterial haben keine Halterung.

## 1,9 Kindersicherheit

- + Das Ergebnis bei der Kindersicherheit ist laut EuroNCAP mit vier Sternen ebenfalls gut. 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.

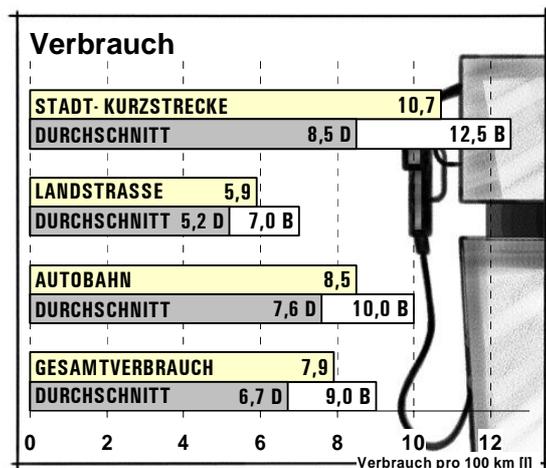
## 2,3 UMWELT/ECOTEST

### 3,3 Verbrauch/CO2\*

Der 1,6-Liter-Benzinmotor hat einen Durchschnittsverbrauch von 7,9 l pro 100 km. Innerorts konsumiert die französische Limousine 10,7 l, außerorts 5,9 l und auf der Autobahn 8,5 l alle 100 km. Der CO<sub>2</sub>-Ausstoß beträgt 182 g/km. Beim ADAC EcoTest erhält der Citroen dafür 27 Punkte.

### 1,2 Schadstoffe

- + Die Schadstoffanteile im Abgas sind sehr niedrig. Im ADAC EcoTest erreicht der Citroen bezüglich der Schadstoffe 48 Punkte und somit in der Gesamtwertung 75 Punkte bzw. vier Sterne.



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

## 3,2 WIRTSCHAFTLICHKEIT

### 4,2 Betriebskosten\*

– Die Betriebskosten werden hauptsächlich aus den Kraftstoffkosten ermittelt. Der Citroen C5 THP 155 konsumiert Superbenzin und hat einen nur durchschnittlichen Verbrauch. Daraus ergeben sich hohe Betriebskosten.

### 2,8 Werkstatt- / Reifenkosten\*

Alle 30.000 Kilometer oder alle 24 Monate ist eine Wartung fällig. Der 1,6-Liter Turbomotor hat eine Steuerkette, die einen oft kostenintensiven Wechsel des Zahnriemens überflüssig macht.

+ 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.

### 4,4 Wertstabilität\*

– Citroen-Modelle sind erfahrungsgemäß nicht besonders wertstabil. Im vierjährigen Kalkulationszeitraum wird dem C5 ein hoher Wertverlust prognostiziert.

### 2,7 Kosten für Anschaffung\*

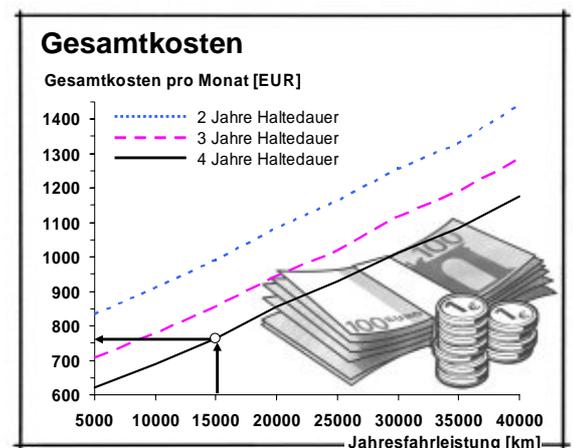
Ein Grundpreis von 29.050 € für die luxuriöse Limousine ist tolerierbar. Um das ADAC-Standard-Ausstattungslevel in dieser Klasse zu erreichen, müssen Optionen im Wert von 3.380 € zusätzlich bestellt werden.

### 2,7 Fixkosten\*

Die Fixkosten liegen auf durchschnittlicher Höhe. Egal wie man den C5 versichert, sowohl bei der Haftpflicht als auch bei der Voll- und Teilkasko liegt er im Mittelfeld. Die Kfz-Steuer beträgt 130 € pro Jahr.

### 3,0 Monatliche Gesamtkosten\*

Insgesamt erwarten den potentiellen C5-Käufer durchschnittliche monatliche Unterhaltskosten. Der hohe prozentuale Wertverlust wird durch einen akzeptablen Kaufpreis entschärft. Hohen Betriebskosten stehen günstige Werkstattkosten gegenüber. Reifen- und Fixkosten liegen im Mittelfeld.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 765 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

## DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	VTi 120	THP 155	HDi 110 FAP	HDi 140 FAP	HDi 165 FAP	HDi 200 FAP	V6 HDi 240 Biturbo FAP
Aufbau/Türen	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4
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]	12,2	8,6	11,6	10,6	9,1	8,3	7,9
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	198	210	190	205	210	230	240
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	6,8 S	7,3 S	5,4 D	6,1 D	5,7 D	6,3 D	7,6 D
CO2 [g/km]	144	153	129	149	139	155	189
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/21/19	17/21/19	21/19/18	21/23/22	21/23/22	21/24/26	21/24/26
Steuer pro Jahr [Euro]	80	98	170	248	228	279	423
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	615	742	664	702	736	851	941
Preis [Euro]	22.950	27.850	27.450	28.750	30.450	36.350	39.500

### 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	115 kW (156 PS)
bei	6000 U/min
Maximales Drehmoment	240 Nm
bei	1400 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Automatikgetriebe
Reifengröße (Serie)	225/55R17
Reifengröße (Testwagen)	<b>225/55R17W</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	<b>11,95 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	210 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,8 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	<b>5,6 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	<b>36,1 m</b>
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	<b>7,9 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>10,7/ 5,9/ 8,5 l</b>
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	169g/km / <b>182g/km</b>
Innengeräusch 130km/h	<b>66dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	4779/1853/1456 mm
Leergewicht/Zuladung	<b>1570 kg/456 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>450 l/860 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/1710 kg
Dachlast	80 kg
Tankinhalt	71 l
Reichweite	<b>895 km</b>
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Messwerte fett

## KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	<b>166 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten	<b>59 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>85 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>454 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>764 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/21/19
Grundpreis	29.050 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

Berganfahrhilfe	Serie
Abbiegelicht	Serie
Regen- und Lichtsensor	Serie
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Abstandsregelung, elektronisch	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	1.200 Euro <sup>o</sup>
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
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend (Technik-Paket)	690 Euro <sup>o</sup>
Klimaautomatik (2-Zonen)	Serie
Knieairbag (Fahrer)	Serie
Navigationssystem	850 Euro <sup>o</sup>
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie

### AUSSEN

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

<sup>o</sup> im Testwagen vorhanden

## TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT<sup>1</sup>

2,2

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

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