



Citroen C3 Picasso HDi 90 FAP Exclusive

Fünftürige Großraumlimousine in der Kleinwagenklasse (68 kW / 92 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 1,6-Liter-Diesel-Motor mit 68 kW/92 PS bietet ordentliche Fahrleistungen und gute Durchzugskraft. Der gemessene Testverbrauch von 5,2 l/100 km liegt im Mittelfeld seiner Klasse. Dem Getriebe fehlt es noch etwas an Schaltpräzision, die Drehzahlsprünge sind beim Schalten groß. Man vermisst vor allem bei zügiger Fahrt einen sechsten Gang. Mit einem Grundpreis von 21,650 Euro kann man den C3 Picasso HDi 90 FAP Exclusive nicht als Schnäppchen bezeichnen, die Ausstattung ist aber großzügig. Neben dem teuren Anschaffungspreis sollte man auch mit hohen Unterhaltskosten rechnen.

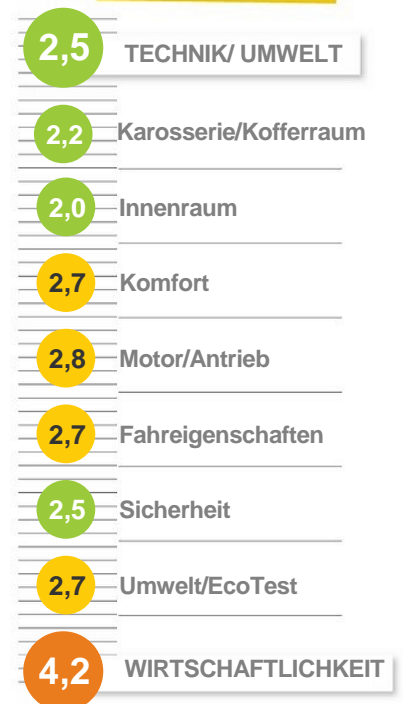
Karosserievarianten: keine. **Konkurrenten:** u. a.: Opel Meriva, Renault Modus, Skoda Roomster, Toyota Urban Cruiser.

+ bequemer Ein- und Ausstieg, großer und praktischer Kofferraum, gutes Raumangebot vorn, gute Sicht nach vorn, umfangreiche Ausstattung

- hoher Wertverlust, teurer Anschaffungspreis, hohe Unterhaltskosten, mäßige Heizleistung hinten



ADAC-URTEIL



Die Karosserie ist recht gut verarbeitet, die Spaltabstände fallen durchgehend gleichmäßig aus. Es sind aber nicht alle Bleche sauber geschnitten, viele Schweißnähte wurden nicht versiegelt. Kräftige (aber nicht durchgehende und tief liegende) Seitenleisten sollen die Karosseriefanken gegen Remppler durch fremde Autotüren schützen. Türen und Klappen öffnen und schließen leicht. Die Kunststoffelemente im Innenraum sitzen passgenau, nichts klappert oder wackelt. Man findet aber an einigen Stellen unschöne Kanten von der Fertigung. 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 409 kg.

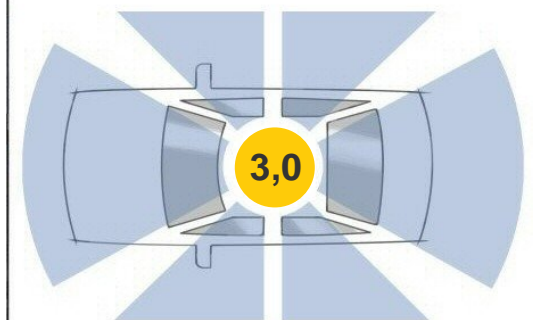
⊖ Front- und Heckpartie der Karosserie sind durchgehend lackiert und kratzempfindlich. Selbst die separat tauschbaren Einlagen tragen eine Lackschicht. Der Motorraum ist unten größtenteils offen, so kann ungehindert Straßenschmutz eindringen. Zusammen mit dem ziemlich zerklüfteten Unterboden sorgt das für verbrauchserhöhende Luftwirbel. Die Türschweller sind ungeschützt und können dadurch schnell zerkratzen, außerdem haben sie nach außen keine Dichtungen, so dass Straßenschmutz leicht 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, um Fahrzeuge im toten Winkel besser erkennen zu können. 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 Karosserie lassen sich gut abschätzen. Die Kopfstützen der Rückbank können weit nach unten geschoben werden und stören dann nicht mehr beim Rückwärtsfahren.

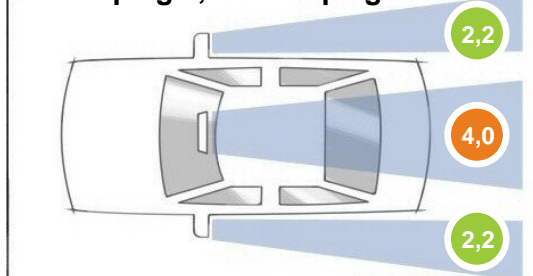


Die hinteren Dachsäulen sind sehr breit und beeinträchtigen die Sicht erheblich.

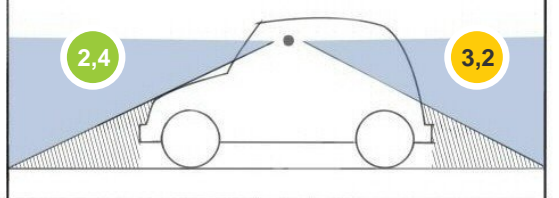
Rundumsicht



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.

Die akustische Abstandssensoren für hinten (Serie) sind dabei ebenfalls hilfreich.

– Die hintersten Dachsäulen sind nicht gerade schlank, was beim Abbiegen hinderlich sein kann. Der Innenspiegel dürfte ein etwas größeres Sichtfeld bieten.

1,8 Ein-/Ausstieg

+ Die Türen lassen sich mit einer praktischen Fernbedienung ent- und verriegeln. Im geöffneten Zustand werden sie zuverlässig arretiert. 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 am Boden kein Tunnel stört. Über jeder Tür ist ein praktischer Haltegriff angebracht, der vor allem beim Aussteigen behilflich sein kann. Beim Verlassen des Fahrzeugs leuchten die Scheinwerfer noch etwas nach und bieten einen sicheren Heimweg.

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 1,86 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 (66 cm über der Fahrbahn). Bei Ausladen stört keine Ladekante. Mit seiner rechteckigen Form lässt sich der Kofferraum sehr gut nutzen. Durch die geringe Tiefe und die große Ladeöffnung kann man auch kleine Gegenstände gut fassen, die bis zu den Sitzlehnen vor gerutscht sind. Praktisch zeigt sich die Kofferraumleuchte, die entnommen und als Akku-Lampe verwendet werden kann.

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

1,3 Kofferraum-Variabilität

+ Die beiden Rücksitzlehnen sind asymmetrisch geteilt und lassen sich mit wenig Kraft vor- und wieder zurückklappen, die Kopfstützen können eingesteckt bleiben. Das optionale Reisepaket umfasst eine Skiklappe in der Rücksitzlehne und eine umklappbare Lehne des Beifahrersitzes, so dass auch sehr lange Gegenstände im Innenraum untergebracht werden können.

– Für kleines Einkaufsgepäck fehlen gut erreichbare Ablagefächer im praktischen Format. Hierfür gibt es nur ein kleines Netz im Kofferraum, Haken und einen Stauraum unter dem Kofferraumboden.

2,0

INNENRAUM

2,0

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 sind ordentlich platziert und einfach zu bedienen. Fahrlicht und Wischer schalten sich automatisch zu. Das serienmäßige Radio lässt sich auch von einem Satelliten aus einstellen, der sich hinter dem Lenkrad befindet. Seine Bedienung ist allerdings gewöhnungsbedürftig. Gegen Aufpreis war im Testwagen ein Navigationssystem verbaut. 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 Rastung des Blinkerhebels zu schwach. Die elektrischen Fensterheber haben vorn eine Antippautomatik für auf- und abwärts. Vorn wie hinten sind ausreichend Ablagen vorhanden. Durch das optionale Reise-Paket gibt es eine Schublade unter dem Beifahrersitz, Ablagefächer unter dem Fußraum der hinteren Sitzreihe und Klapptische für die hinteren Passagiere. Das Handschuhfach ist groß und wird von der Klimaanlage gekühlt.

⊖ Tacho und Drehzahlmesser sitzen seitlich nach rechts versetzt vom Fahrer. Vor allem die Kontrollleuchten der Blinker entziehen sich dem Blickfeld des Fahrers. Eine Motor-Temperaturanzeige fehlt. 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. Die Höheneinstellung ist schwergängig, der Hebel dafür schlecht zu greifen. 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. Die Kopffreiheit würde auch 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.



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

3,0 Innenraum-Variabilität

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

2,7 KOMFORT

2,4 Federung

⊕ Die Abstimmung der Federn und Dämpfer hat Citroen tendenziell weich gewählt. Dadurch ist das Fahrverhalten sehr komfortabel, bei engagierter Fahrweise fehlt es aber etwas an Fahrstabilität. Bei langen Bodenwellen schwingt die Karosserie ein wenig nach, kurze Wellen werden 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 komfortabel gepolstert. 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 eine geeignete Position. Auch die Rücksitzlehne kann in der Neigung eingestellt werden.

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

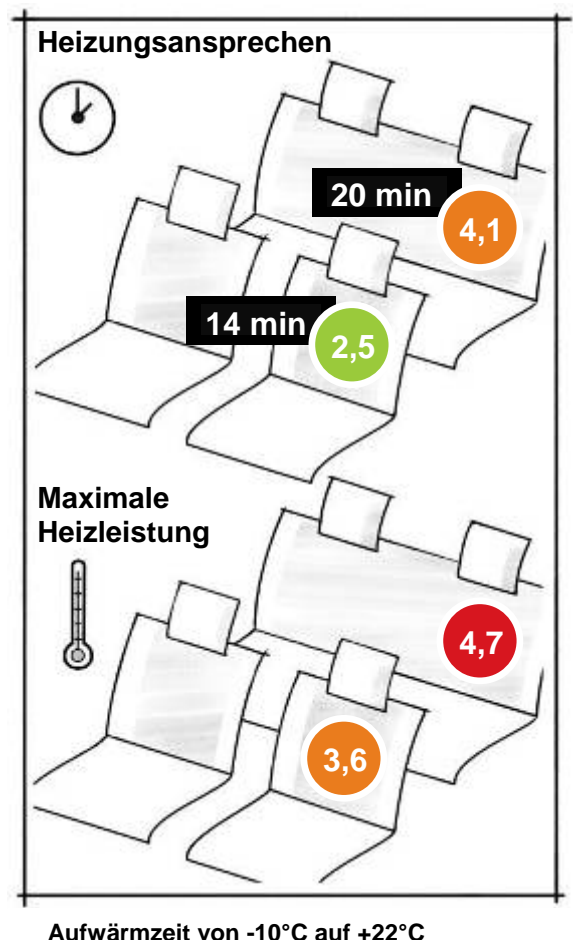
2,7 Innengeräusch

Mit gemessenen 69,6 dB(A) bei 130 km/h liegt der Geräuschpegel im Mittelfeld. Der Motor ist in jedem Betriebszustand deutlich zu hören. Er arbeitet kernig und dominiert die Innenraum-Geräusche. Bei hohem Tempo gesellen sich deutliche Windgeräusche dazu.

3,0 Klimatisierung

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

Das Heizungsansprechen vorn ist gut, die Heizungswirkung aber nur zufriedenstellend. Nach 14 Minuten ist eine Raumtemperatur von 22° C erreicht.



- + Die 2-Zonen-Klimaautomatik mit Pollenfilter ist serienmäßig.
- Auf den hinteren Plätzen lassen Heizungsansprechen und -wirkung zu wünschen über. Eine Raumtemperatur von 22° C ist erst nach 20 Minuten erreicht. Die hinteren Seitenscheiben öffnen nicht vollständig und geben somit nicht den vollen Fensterausschnitt frei.

2,8 MOTOR/ANTRIEB

2,5 Fahrleistungen*

- + Die Fahrleistungen genügen vollkommen. Den Sprint von 60 auf 100 km/h (simulierter Überholvorgang) absolviert der C3 in 8,5 Sekunden. Auch bei den Elastizitätsmessungen im vierten und im fünften Gang kann er überzeugende Ergebnisse liefern.

3,3 Laufkultur

Etwas ungewöhnlich für einen französischen Dieselmotor ist der raue Motorlauf. Während sonst die Selbstzünder von Citroen mit einer herausragenden Laufruhe punkten, so dominieren beim Hdi 90 FAP deutliche Vibrationen im Innenraum, untermalt von kernigem Brummen.

2,5 Schaltung

Die Schaltpräzision ist deutlich besser geworden im Vergleich zu älteren Citroen-Modellen, dennoch bleibt Verbesserungspotential. Die Schaltwege sind noch 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.

- + Schnelles Schalten stellt kein Problem dar. Eine Schaltempfehlung unterstützt den Fahrer bei der richtigen Gangwahl. Dadurch wird Kraftstoff gespart.

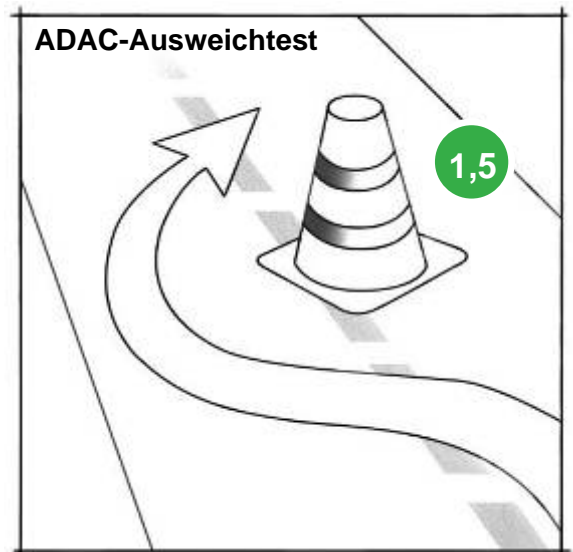
3,3 Getriebeabstufung

Beim Fünfgang-Schaltgetriebe vermisst man einen sechsten Gang. Die Drehzahlsprünge beim Schalten sind groß, aber in sich stimmig. Durch eine ausreichend lange Gesamtübersetzung dreht der Motor bei 130 km/h im größten Gang mit nur 2.500 Umdrehungen in der Minute, wodurch auch auf langen Reisen mit hohen Geschwindigkeiten kein Kraftstoff vergeudet wird.

2,7 FAHREIGENSCHAFTEN

2,1 Fahrstabilität

⊕ Auf plötzliche und aggressive Spurwechsel reagiert der Citroen agil und gelassen. Die Aufbaubewegungen halten sich in Grenzen. ESP stabilisiert das Fahrzeug, es bleibt jederzeit gut beherrschbar. Beim Überholen mit hohen Geschwindigkeitsdifferenzen wird das Fahrzeug durch Luftwirbel leicht aus der Spur gestoßen. ADAC-Ausweichtest: Willig folgt der C3 Picasso dem ersten Lenkeinschlag. Erst beim anschließenden Gegenlenken neigt er leicht 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 Geschwindigkeiten 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 11 m.

3,0 Bremse

Beim Bremstest aus 100 km/h bis zum Stillstand sind 39 m erforderlich (Mittelwert aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Reifen: Michelin Pilot Exalto der Größe 205/45 R17 88V). Die Wirkung lässt auch nach mehrmaligen Wiederholungen kaum nach. Das Bremsgefühl ist gut, die Bremskraft lässt sich ordentlich dosieren.

2,5

SICHERHEIT

2,7

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

- + Das elektronische Stabilitätsprogramm ESP und der Bremsassistent sind bei allen C3 Picasso-Modellen serienmäßig an Bord. Bei Gefahrenbremsungen wird die Warnblinkanlage aktiviert, um den nachfolgenden Verkehr zu warnen.
- Der Kraftstoff-Einfüllstutzen befindet sich auf der gefährlichen linken, dem Verkehr zugewandten Seite.

2,4

Passive Sicherheit - Insassen

- + Die Sicherheitsausstattung des Citroen C3 Picasso besteht aus Frontairbags, vorderen Seitenairbags, Vorhangairbags vorn und hinten sowie Gurtstrammern inkl. Kraftbegrenzern vorne. Beim ADAC Crashtest nach EuroNCAP erreicht er 81% der möglichen Punkte und insgesamt vier Sterne. Fahrer- und Beifahrerplatz haben akustische und optische Angurt-Erinnerungen, die drei Rücksitzplätze nur optische. An den stabilen, griffgerechten Türgriffen lässt sich nach einem eventuellen Unfall hohe Zugkraft aufbringen und somit ein schneller Zugang zu den Insassen schaffen. Die Kopfstützen der Vordersitze reichen in der Höhe für ca. 1,85 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 1,65 m aus, außerdem sind sie ziemlich schmal, was sich bei einem Schrägaufprall ungünstig auswirken kann.

2,1

Kindersicherheit

- + Beim ADAC Crashtest nach EuroNCAP erreicht der Franzose im Bereich Kindersicherheit 76 % der möglichen Punkte. Die äußeren Rücksitze sind zur Befestigung von Kinderrückhalte-Systemen gut geeignet. Die Außenplätze 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.
- An den hinteren Fensterhebern fehlt ein Finger-Einklemmschutz, wodurch sich vor allem spielende Kinder leicht verletzen können.

3,3

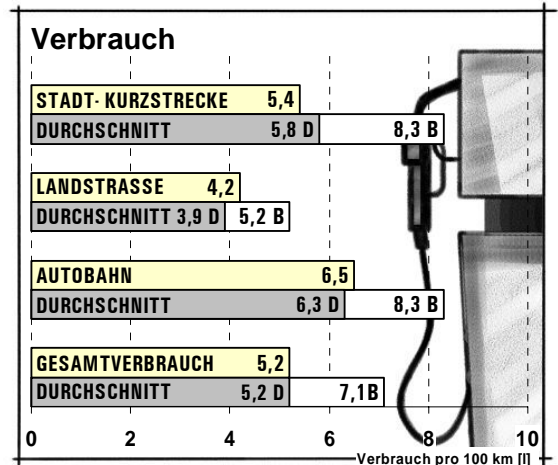
Fußgängerschutz

Beim ADAC Crashtest nach EuroNCAP erhält der Picasso für den Fußgängerschutz 43 % der möglichen Punkte. Wegen der aggressiven Motorhaube besteht noch erhebliches Verletzungsrisiko.

2,7 UMWELT/ECOTEST

3,6 Verbrauch/CO2*

Der Verbrauch des Citroen C3 Picasso fällt mit 5,2 l pro 100 km noch akzeptabel aus. Mit einem CO₂-Ausstoß von 137 g/km erreicht das Fahrzeug 24 Punkte im Kapitel CO₂. Wenn auch der Stadtverbrauch mit 5,4 l/100 km gering ist, der Verbrauch außerorts (4,2 l/100 km) und der Autobahnverbrauch (6,5 l/100 km) sind nur durchschnittlich.



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

1,8 Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas sind gering, es zeigen sich keine nennenswerten Auffälligkeiten bei den einzelnen Schadstoffgruppen. Somit werden 42 von 50 möglichen Punkten erreicht. Zusammen mit der Verbrauchs-Bewertung ergeben sich 66 Punkte. Das reicht im EcoTest nur für drei von fünf möglichen Sternen.

4,2 WIRTSCHAFTLICHKEIT

2,6 Betriebskosten*

Die Kosten für den Betrieb setzen sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff zusammen. Auch wenn dem C3 günstiger Dieselmotor genügt, aufgrund des nur durchschnittlichen Verbrauchs liegen die Betriebskosten im Mittelfeld.

3,8 Werkstatt- / Reifenkosten*

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

⊕ Citroen gewährt eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

4,6 Wertstabilität*

⊖ Es wird von einem eher ungünstigen Restwertverlauf im vierjährigen Kalkulationszeitraum ausgegangen. Von Nachteil ist der nur durchschnittliche Verbrauch. Allgemein erfreuen sich französische Fahrzeuge nicht der besten Wertstabilität.

4,9

Kosten für Anschaffung*

21.650 Euro sind ein stolzer Preis für einen Kleinwagen, auch wenn es sich dabei um einen Minivan handelt. Immerhin ist die Ausstattung umfangreich. Bereits in Grundausstattung ist das ADAC Standard-Ausstattungslevel erreicht.

3,4

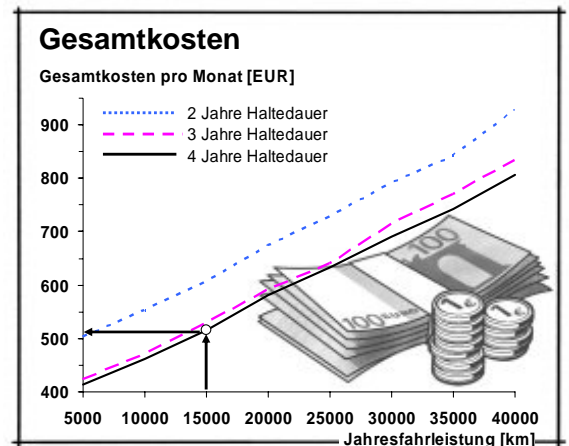
Fixkosten*

Sowohl in Haftpflicht als auch in Teilkasko und Vollkasko rangiert der Citroen im Mittelfeld. Die jährliche Kfz-Steuer beträgt 152 €

4,5

Monatliche Gesamtkosten*

Die monatlichen Gesamtkosten fallen sehr hoch aus, daran können auch die überschaubaren Werkstattkosten und die nur durchschnittlichen Betriebs- und Fixkosten nichts ändern. Der hohe prozentuale Wertverlust führt aufgrund des teuren Anschaffungspreises zu einem sehr hohen tatsächlichen Wertverlust. Die üppige Bereifung macht die Unterhaltskosten nicht erschwinglicher.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 515 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	VTi 95	VTi 120	HDi 90 FAP	HDi 110 FAP
Aufbau/Türen	GR/5	GR/5	GR/5	GR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1397	4/1598	4/1560	4/1560
Leistung [kW(PS)]	70(95)	88(120)	68(92)	82(112)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	136/4000	160/4250	230/1750	270/1750
0-100 km/h[s]	13,4	11,9	14,6	11,9
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	178	188	174	184
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	7,3 S	7,3 S	5,2 D	5,4 D
CO2 [g/km]	149	149	119	125
Versicherungsklassen KH/VK/TK	14/14/16	14/14/16	15/16/18	15/16/18
Steuer pro Jahr [Euro]	86	90	152	162
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	492	516	481	497
Preis [Euro]	15.250	18.600	19.850	20.700

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-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 Euro5
Hubraum	1560 ccm
Leistung	68 kW (92 PS)
bei	4000 U/min
Maximales Drehmoment	230 Nm
bei	1750 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	205/45R17W
Reifengröße (Testwagen)	205/45R17V
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11/10,95 m
Höchstgeschwindigkeit	174 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	14,6 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	8,5 s
Bremsweg aus 100 km/h	39,3 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	5,2 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	5,4/ 4,2/ 6,5 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test	119g/km / 137g/km
Innengeräusch 130km/h	70dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4078/1766/1631 mm
Leergewicht/Zuladung	1370 kg/409 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	295 l/665 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	675 kg/1200 kg
Dachlast	60 kg
Tankinhalt	50 l
Reichweite	960 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Messwerte fett

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Regen- und Lichtsensor	Serie
Start-Stop-System	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Parkhilfe, elektronisch (hinten)	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 vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	nicht erhältlich
Klimaautomatik	Serie
Navigationssystem	900 Euro ^o
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie
Zentralverriegelung	Serie

AUSSEN

Außenspiegel, elektrisch einstellbar	Serie
Dachreling	Serie
Lackierung Metallic	470 Euro ^o
Nebelscheinwerfer	Serie
Panorama-Glasdach	600 Euro ^o
Schiebe-Hubdach	nicht erhältlich

^o im Testwagen vorhanden

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	113 Euro
Monatliche Werkstattkosten	51 Euro
Monatliche Fixkosten	75 Euro
Monatlicher Wertverlust	277 Euro
Monatliche Gesamtkosten	516 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	15/16/18
Grundpreis	21.650 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	2,7
Verarbeitung	3,2	Fahrstabilität	2,1
Sicht	2,8	Kurvenverhalten	3,0
Ein-/Ausstieg	1,8	Lenkung*	3,1
Kofferraum-Volumen*	1,9	Bremse	3,0
Kofferraum-Zugänglichkeit	1,5	Sicherheit	2,5
Kofferraum-Variabilität	1,3	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,7
Innenraum	2,0	Passive Sicherheit - Insassen	2,4
Bedienung	2,0	Kindersicherheit	2,1
Raumangebot vorne*	1,8	Fußgängerschutz	3,3
Raumangebot hinten*	2,6	Umwelt/EcoTest	2,7
Innenraum-Variabilität	3,0	Verbrauch/CO ₂ *	3,6
Komfort	2,7	Schadstoffe	1,8
Federung	2,4		
Sitze	2,8	WIRTSCHAFTLICHKEIT	4,2
Innengeräusch	2,7	Betriebskosten*	2,6
Klimatisierung	3,0	Werkstatt- / Reifenkosten*	3,8
Motor/Antrieb	2,8	Wertstabilität*	4,6
Fahrleistungen*	2,5	Kosten für Anschaffung*	4,9
Laufkultur	3,3	Fixkosten*	3,4
Schaltung	2,5	Monatliche Gesamtkosten*	4,5
Getriebeabstufung	3,3		

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte Klassenbezogen