



Citroen C4 Picasso e-HDi 115 Intensive (DPF)

Fünftürige Großraumlimousine der unteren Mittelklasse (85 kW / 116 PS)

Citroen hat den C4 Picasso vollkommen neu entwickelt. Die Karosserie wurde aerodynamisch optimiert, das Fahrzeuggewicht im Vergleich zum Vorgänger gesenkt und auch die Motoren wurden optimiert. Im Testwagen war der 1.6-l-Dieselmotor (mit Stop&Start-System) mit 116 PS und einem maximalen Drehmoment von 270 Nm verbaut - der gemessene Durchschnittsverbrauch geht mit 4,6l/100 km im ADAC EcoTest in Ordnung. Das Armaturenbrett besitzt nun kaum noch Bedienelemente, stattdessen gibt es einen 7-Zoll-Touchscreen, über das alle Fahrzeugfunktionen gesteuert werden können. Dadurch ist das Cockpit sehr übersichtlich, allerdings bedarf die Fahrzeugbedienung einer intensiven Eingewöhnung. Für ein angenehmes Raumempfinden sorgen die Panorama-Windschutzscheibe und das üppige Raumangebot, zudem gibt es eine Vielzahl an praktischen Ablagen. Im Fond erweisen sich die längs verschiebbaren Einzelsitze (mit Lehnenneigungseinstellung) als sehr praktisch. Auch die Sicherheitsausstattung des neuen C4 Picasso ist gut. Einen Speedlimiter gibt es serienmäßig, Xenonlicht, Spurverlassenswarner, Toter-Winkel-Assistent und eine adaptive Geschwindigkeitsregelung mit Kollisionswarnung gibt es gegen Aufpreis. Die Komfortausstattung ist zwar auf gutem Niveau, jedoch liegt der Grundpreis mit 27.090 Euro für die getestete Variante hoch. **Karosserievarianten:** Grand C4 Picasso. **Konkurrenten:** u. a.: Chevrolet Orlando, Ford C-MAX, KIA Carens, Mazda 5, Mercedes B-Klasse, Opel Zafira Tourer, Peugeot 3008, Renault Scénic, Seat Altea, Toyota Verso, VW Touran.

- +** hohe Reichweite, bequemes Ein- und Aussteigen, großzügiger Innen- und Kofferraum, gute Sicherheitsausstattung
- unübersichtliche Karosserie, mäßige Heizung, gewöhnungsbedürftige Bedienung, hohe Anschaffungskosten



ADAC-URTEIL

2,2 AUTOTEST

3,2 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

1,7 Familie

3,4 Stadtverkehr

2,4 Senioren

2,3 Langstrecke

2,0 Transport

3,3 Fahrspaß

2,7 Preis/Leistung

Stand: Oktober 2013
Text: Martin Brand

⊕ Die Verarbeitung und das Finish des C4 Picasso machen insgesamt einen guten Eindruck. Die Anbauteile sind ordentlich eingepasst, allerdings variieren die Spaltmaße etwas. Das Ladeabteil zeigt sich ordentlich verkleidet, wenn auch die verwendeten Materialien etwas hochwertiger sein dürften. Die Türausschnitte sind gut gegen Schmutz von außen abgedichtet, jedoch fehlen den lackierten Schwellern Schutzleisten. Die Innenraumverarbeitung wirkt solide, bleibt aber nicht tadellos. So könnten die Kunststoffkanten besser entgratet oder auch die Armaturen präziser verbaut sein. Die verwendeten Materialien sind im Innenraum weitgehend hochwertig. So zeigen sich die oberen Teile des Armaturenbrettes und der Türverkleidungen geschäumt und auch die A-Säulen sind mit Stoff überzogen. Der Motorraum ist vollständig und der restliche Unterboden teilweise verkleidet - das reduziert Luftverwirbelungen, damit auch Geräuschemissionen und den Kraftstoffverbrauch. Die Tankklappe ist in die Zentralverriegelung einbezogen und besitzt einen integrierten Tankdeckel - es braucht kein Drehverschluss mehr geöffnet werden. Darüber hinaus besitzt der C4 Picasso einen Fehlbetankungsschutz und kann dadurch nicht mit falschem Kraftstoff befüllt werden.

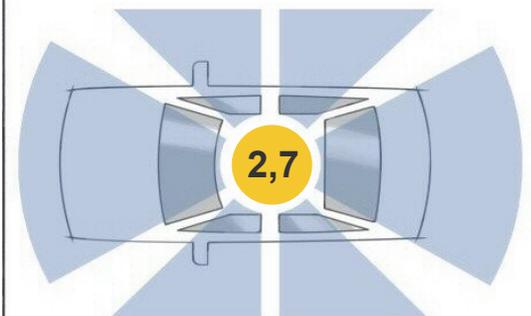
⊖ Kunststoffe, die nicht im direkten Sichtfeld des Fahrers sind, erweisen sich zum Teil als hart und kratzempfindlich. Weder an den Fahrzeugflanken noch an den Stoßfängern gibt es Schutzelemente, die bei kleinen Parkremplern oder vor fremden Autotüren schützen würden. Die Motorhaube wird nur über einen Haltestab offen gehalten - in dieser Fahrzeugklasse sollten Gasdruckfedern verbaut sein.

⊕ Die Alltagstauglichkeit des C4 Picasso ist gut. Er bietet fünf vollwertige Sitzplätze und besitzt eine recht hohe zulässige Zuladung von 475 kg. Auf dem Dach dürfen 80 kg transportiert werden, eine Reling gibt es beim C4 Picasso jedoch nicht (Dachgepäckträger ist im Zubehör erhältlich). Für den Testwagen ist eine gebremste Anhängelast von 1.600 kg bzw. eine ungebremste von 685 kg angegeben. Die zulässige Stützlast beträgt 70 kg. Mit einer Tankfüllung (55 l und damit 5 l kleiner als beim Vorgänger) lassen sich hohe Reichweiten, von bis zu rund 1.200 km realisieren. Für den Fall einer Reifenpanne war im Testwagen das optionale Notrad verbaut - dann sind auch ein Wagenheber und Bordwerkzeug im Fahrzeug. Damit allerdings die Fahrbereifung in die Notradmulde passt, muss das mittige Styroporfach unter dem Kofferraumboden ausgebaut werden.

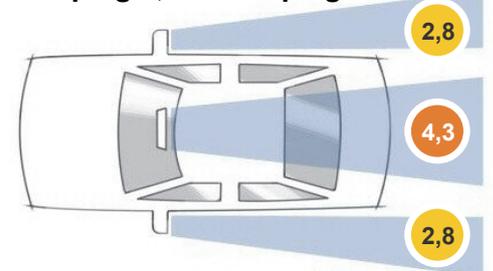


Breite Dachsäulen erschweren die Sicht nach hinten.

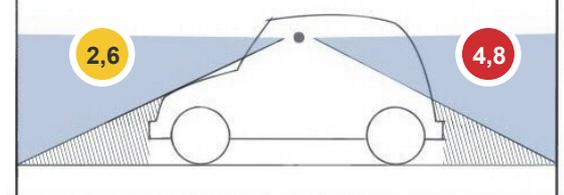
Rundumsicht



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.

– Serienmäßig ist der C4 Picasso nur mit einem Reifenreparaturset ausgestattet, das sich im Falle einer Panne als unbrauchbar erweisen kann.

2,7 Sicht

Im Sicht-Kapitel schneidet der C4 Picasso noch gut ab, allerdings lässt sich die Karosserie nur mäßig einsehen. Während das Heck noch zufriedenstellend abgeschätzt werden kann, ist das vordere Fahrzeugende nicht zu sehen. Doch auch tief liegende Hindernisse lassen sich vor dem Fahrzeug nicht optimal wahrnehmen. Bei der ADAC Rundumsichtmessung landet der C4 Picasso im vorderen Mittelfeld. Während das Sichtfeld nach schräg vorn aufgrund der geteilten und dünnen A-Säulen gut ist, wird der Blick nach schräg hinten durch die massiven C- und D-Säulen eingeschränkt - auch wenn sich dazwischen noch eine kleine Scheibe befindet. Etwas größer könnten auch die Außenspiegel sein, die ein durchschnittliches Sichtfeld nach hinten liefern. Das serienmäßige Halogenlicht leuchtet die Fahrbahn zufriedenstellend aus. Gegen Aufpreis sind allerdings das bessere Xenonlicht mit Kurvenlichtfunktion sowie ein Fernlichtassistent erhältlich (nicht im Testfahrzeug). Ebenfalls optional ist ein automatisch abblendender Innenspiegel erhältlich (nicht im Testwagen).

+ Durch die erhöhte Sitzposition kann der Fahrer das Verkehrsgeschehen gut überblicken. Beim Rangieren helfen die serienmäßigen Parksensoren am Heck sowie die aufpreisfreie Rückfahrkamera. Optional sind auch Parksensoren vorn sowie ein Einparkassistent erhältlich (nicht im Testfahrzeug). Die Scheibenwischer sind außen befestigt und überlappen dadurch in der Mitte - das Ergebnis ist ein sehr großer Wirkbereich. Aufgrund des Tagfahrlichts wird man von anderen Verkehrsteilnehmern besser wahrgenommen. Das serienmäßige Abbiegelicht (in den Nebelscheinwerfern) leuchtet entsprechend des Lenkeinschlages den Kreuzungsbereich besser aus.

– Aufgrund der hohen Heckscheibenunterkante lassen sich tief liegende Hindernisse hinter dem Fahrzeug schlecht erkennen (etwas Abhilfe leistet die Rückfahrkamera). Der Innenspiegel bietet nur ein sehr kleines Sichtfeld nach hinten. Die Außenspiegel besitzen keine zusätzlichen asphärischen Bereiche, wodurch sich Objekte im toten Winkel besser erkennen ließen.

2,1 Ein-/Ausstieg

+ Der C4 Picasso ist in der getesteten Variante serienmäßig mit einem schlüssellosem Zugangssystem ausgestattet. Es gibt an allen vier Türen und an der Heckklappe Sensoren - der Schlüssel kann zum Öffnen in der Tasche bleiben. Durch die erhöhte Karosserie sind die Sitze in nahezu optimaler Höhe über der Straße positioniert, wodurch das Ein- und Aussteigen bequem gelingt. Die Türschweller liegen nicht zu hoch und fallen auch nicht zu breit aus, allein der Abstand zwischen Sitz und Dachlinie könnte etwas größer ausfallen. Aufgrund der großen Türöffnungen gelangt man auch in den Fond bequem. Nach dem Auf- und Absperren des Fahrzeugs wird das Umfeld eine gewisse Zeit lang beleuchtet.

– Für Fahrer und Beifahrer gibt es am Dachhimmel keine Haltegriffe. Die Türen besitzen zwar drei Rasterungen, allerdings könnten diese kräftiger dimensioniert sein, um die Türen auch an Steigungen zuverlässig zu halten.

1,7 Kofferraum-Volumen*

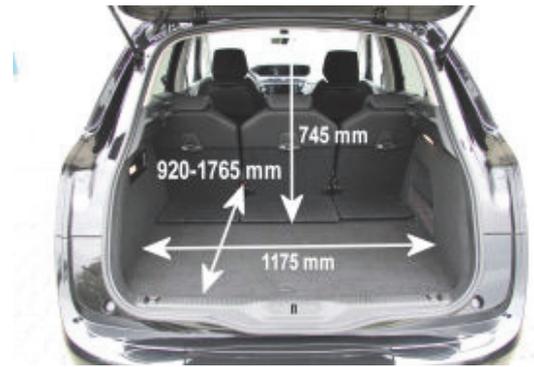
+ Das Kofferraum-Volumen erweist sich im Klassenvergleich als großzügig. Üblicherweise fasst das Ladeabteil 400 Liter (gemessen bis zur Hutablage) - das sind rund 50 weniger als beim Vorgänger. Ohne Hutablage passen bis zu 550 Liter in das Ladeabteil.

Dann lassen sich neun handelsübliche Getränkeboxen verstauen. Klappt man die Rücksitzlehne um, fasst das Ladeabteil bis zur Fensterkante 900 Liter. Belädt man den Kofferraum bis unters Dach, passen bis zu 1.500 Liter hinein.

2,0 Kofferraum-Zugänglichkeit

⊕ Auch bei der Kofferraum-Zugänglichkeit kann der C4 Picasso ein gutes Ergebnis vorweisen. Zum Öffnen der Kofferraumklappe ist zwar etwas Kraft erforderlich, da diese recht spät von allein aufschwingt. Zum Schließen gibt es Haltegriffe, jedoch sind diese etwas ungünstig positioniert. Ist die Klappe offen, passen Personen bis gut 1,90 m darunter. Die Kofferraumöffnung erweist sich als groß und das Ladeabteil selbst besitzt ein praktisches Format. Zum Einladen muss das Ladegut nicht weit angehoben werden, da die Ladekante nur rund 63 Zentimeter über der Straße ist. Aufgrund des nahezu ebenen Ladebodens (Stufe von 1 cm) klappt auch das Ausladen problemlos. Aufgrund der verhältnismäßig geringen Kofferraumtiefe lassen sich auch bei der Rückbank liegende Gegenstände gut erreichen. Nach dem Umlegen der Rücksitze entsteht ein ebener und praktischer Ladeboden. Der Kofferraum ist mit zwei Lampen im Dunkeln gut beleuchtet, eine davon kann herausgenommen und als Taschenlampe genutzt werden.

⊖ An den seitlichen Ecken der geöffneten Kofferraumklappe und am abstehenden Schloss können sich große Personen bei Unachtsamkeit den Kopf stoßen.



Mit 400 l Volumen ist der Kofferraum des C4 Picasso zwar groß, erreicht aber nicht ganz die Konkurrenz, wie z.B. den VW Touran mit 475 l oder des Opel Zafira mit 420 l Volumen.

1,8 Kofferraum-Variabilität

⊕ Auch die Kofferraum-Variabilität des C4 Picasso ist gut. Die drei Einzelsitze der zweiten Sitzreihe lassen sich einzeln und recht einfach umlegen. Dazu muss man lediglich an einer Schlaufe (die etwas besser erreichbar sein könnte, wenn die Sitze ganz hinten sind) ziehen, dann klappen die Sitze selbständig vor. Die Gurte können an den C-Säulen magnetisch befestigt werden, damit sie nicht stören - allerdings könnten sie etwas besser halten. Die Beifahrersitzlehne lässt sich ebenfalls nach vorn klappen, was den Transport langer Gegenstände erleichtert. Zum Verstauen von kleinen Gegenständen gibt es unter dem Kofferraumboden mehrere kleine Fächer und vier stabile Zurrösen im Kofferraum. Darüber hinaus ist in der rechten Verkleidung ein kleines Netz und es gibt links und rechts jeweils einen Haken für Einkaufstaschen.

1,7 INNENRAUM

2,3 Bedienung

Das Cockpit des neuen C4 Picasso ist aufgeräumt und besitzt nur wenige Schalter. Nahezu alle Funktionen werden nun über den gut positionierten 7-Zoll-Touchscreen gesteuert. Um den Bildschirm herum gibt es sieben Menütasten (Klimaanlage, Fahrhilfen, Media/Audio, Navigationssystem, Einstellungen der Fahrzeugfunktionen, Internetfunktionen, Telefon). Diese sind berührungssensitiv und müssen daher zielgenau betätigt werden. Änderungen in den einzelnen Menüs werden dann mittels Touchscreen durchgeführt. Dadurch ist das Cockpit sehr übersichtlich, allerdings



Der Innenraum überzeugt durch angenehme Materialien, eine gute Verarbeitungsqualität und weitgehender Funktionalität.

braucht es eine intensive Eingewöhnung bis man sich in den vielen Untermenüs auskennt - insgesamt kann das Bedienkonzept zusätzlich vom Verkehrsgeschehen ablenken. Ein Nachteil ist auch (besonders beim Klima- und Audiosystem), dass die eingestellten Parameter auf den ersten Blick nicht dauerhaft zu sehen sind. Abhilfe leistet hier jedoch der 12-Zoll-Bildschirm in der Mitte der Armaturentafel. Dort sind die wichtigen Einstellungen (oben rechts: Audiosystem; unten rechts: Klimatisierung) dargestellt. Für die Lautstärke, die Heckscheibenheizung und die Defrostfunktion gibt es separate Schaltflächen. Das Instrumentendisplay ist sehr groß und anfangs etwas unübersichtlich. Dort werden wichtige Informationen, wie Geschwindigkeit, Kraftstofffüllstatus, Betriebs- und Kontrollleuchten sowie Warnungen immer angezeigt. Darüber hinaus kann sich der Fahrer dort u. a. den Bordcomputer (z.B. Momentan- und Durchschnittsverbrauch), den Drehzahlmesser oder Navigationsinformationen anzeigen lassen. Viele Funktionen lassen sich mittels Lenkradtasten steuern, allerdings ist das Lenkrad dadurch (besonders anfangs) unübersichtlich. Sind Türen oder die Heckklappe offen, wird der Fahrer im Instrumentendisplay informiert. Wer das Citroen Multicity Connect-System nutzen möchte, muss ein 12-monatiges Abo (inkl. USB-Stick) abschließen (nicht im Testfahrzeug). Das Internet-Anwendungsportal bietet dem Fahrer verschiedene Apps, damit kann er sich nächstegelegene Tankstellen, Hotels oder auch die Wettervorhersage anzeigen lassen. Darüber hinaus kann er sich über staugefährdete Autobahnabschnitte informieren.

+ Das Lenkrad lässt sich in Höhe und Weite einstellen, wenn auch der Einstellbereich in der Höhe größer sein könnte. Die Pedale sind gut angeordnet und auch der Schalthebel liegt gut zur Hand, könnte aber etwas höher liegen. Der Start-/Stopp-Knopf ist beleuchtet und günstig im Armaturenbrett positioniert. Der Lichtschalter ist zwar nur im Blinkerhebel, allerdings wird das Abblendlicht alternativ sensorgesteuert. Die Nebelleuchten werden beim Lichtschalter aktiviert, der Status im Kombiinstrument angezeigt. Ebenfalls automatisch gesteuert sind die Scheibenwischer vorn. Die Heckscheibenheizung wird nach einer bestimmten Zeit automatisch deaktiviert. Der Geschwindigkeitsregler und -begrenzer werden am Lenkrad aktiviert, die eingestellte Geschwindigkeit angezeigt. Das Navigationssystem funktioniert zuverlässig, wenn auch die Schaltflächen etwas größer sein dürften. Die elektrischen Fensterheber besitzen alle eine Ab- und Aufwärtsautomatik und funktionieren auch bei ausgeschalteter Zündung und offenen Türen noch eine gewisse Zeit lang. Insgesamt sind alle wichtigen Bedienelemente beleuchtet und auch im Dunkeln gut zu finden. Die Außenspiegel lassen sich elektrisch einstellen und anklappen. Es gibt sowohl vorn (große Türfächer, Staufach zwischen den Sitzen, Staufach in der Armaturentafel, Fächer unter den Sitzflächen) als auch hinten (Stauraum im Fußraum, Lehnennetze und klappbare Tische, schmale Fächer in den Türverkleidungen) sinnvolle Ablagemöglichkeiten. Das Handschuhfach ist recht tief, aber nicht besonders hoch.

- Vorn müssen sich Fahrer und Beifahrer zum Schließen voll geöffneter Türen weit aus dem Fahrzeug lehnen, da die Griffe dann weit weg sind. Das Handschuhfach ist nur mit eingeschalteter Zündung beleuchtet.

0,7

Raumangebot vorne*

+ Vorn fällt das Platzangebot im Klassenvergleich sehr großzügig aus. Personen bis zu einer Körpergröße von gut zwei Metern finden genügend Beinfreiheit vor, die Kopffreiheit erweist sich als deutlich großzügiger. Auch die Innenbreite ist großzügig bemessen, was zu einem angenehmen Raumempfinden führt.

1,8

Raumangebot hinten*

+ Auch im Fond sind die Platzverhältnisse gut. Sind die verschiebbaren Einzelsitze in der hintersten Position, finden Passagiere bis rund 1,90 m genügend Platz. Beschränkend ist hier jedoch die Kopffreiheit. Schiebt man die Sitze ganz nach vorn (ca. 13 cm), können immerhin noch Insassen bis etwa 1,70 m Körpergröße Platz nehmen (wenn die Vordersitze für ca. 1,85 m große Personen eingestellt sind).

Die Innenbreite ist im Klassenvergleich sehr großzügig. Das subjektive Raumempfinden ist noch gut, wird aber durch die C-Säulen, die sich neben dem Kopf befinden, etwas eingeschränkt.

3,0 Innenraum-Variabilität

Die Innenraum-Variabilität ist zufriedenstellend. Die Einzelsitze hinten lassen sich längs verschieben und auch die Lehnenneigung ist einstellbar. Darüber hinaus lässt sich die Beifahrersitzlehne umklappen, wodurch der Sitz als Tisch (Ablage) genutzt werden kann.



Auf den hinteren Sitzplätzen finden Personen bis 1,90 m Körpergröße ausreichend Platz vor.

2,5 KOMFORT

2,4 Federung

⊕ Die Federung des C4 Picasso ist prinzipiell komfortabel abgestimmt, könnte aber feiner auf kleine Unebenheiten ansprechen. Bei langen Bodenwellen schwingt die Karosserie deutlich nach, dieser Effekt verstärkt sich wenn das Fahrzeug voll beladen ist. Zudem nickt die Karosserie beim starken Beschleunigen und vor allem bei starken Bremsungen. Darüber hinaus wankt der C4 Picasso bei dynamischen Lenkvorgängen oder in schnell durchfahrenen Kurven. Allerdings absorbiert die Federung kleine Bodenwellen gut und weist auch kaum Stuckern auf. Einzelhindernisse und Geschwindigkeitshügel werden ebenfalls gut von den Insassen fern gehalten. Auf Kopfsteinpflaster und rauen Fahrbahnbelägen ist der Fahrkomfort ordentlich, wenn es auch relativ stark im Innenraum poltert. Querfugen dringen jedoch wenig gefiltert bis zu den Insassen durch. Bei niedrigen Geschwindigkeiten kann ein guter Fahrkomfort attestiert werden.

2,4 Sitze

⊕ Der C4 Picasso ist in der getesteten Ausstattungsvariante mit höhen- und längseinstellbaren Sitzen vorn ausgestattet. Zudem besitzen beide Vordersitze auf der Innenseite in der Neigung einstellbare Armlehnen. Gegen Aufpreis können (in Verbindung mit Lederausstattung Nappa) die Vordersitze elektrisch eingestellt werden (Fahrerseite mit Memory-Funktion), dann lassen sich die Sitze in der Neigung einstellen und besitzen auch Lordosenstützen mit Massagefunktion (nicht im Testwagen). Vorn sind die Sitze ordentlich konturiert und erweisen sich als körpergerecht gestaltet, wenn auch die Sitzflächen etwas länger sein dürften und die Lehnen im Schulterbereich etwas drücken. Der Seitenhalt in schnell durchfahrenen Kurven geht in Ordnung. Die Polsterung ist bequem und die Lehnen hoch. Der Fahrer kann seinen linken Fuß gut abstützen, ein stabiles Trittbrett gibt es aber nicht. Vorn ist die Sitzposition insgesamt angenehm. Im Fond können die Einzelsitze ebenfalls längs verschoben und die Lehnenneigung eingestellt werden. Allerdings könnten die Lehnen etwas höher und auch ausgeprägter konturiert sein. Gleiches gilt für die Sitzflächen, die ebenfalls wenig Kontur bieten und etwas zu nah am Boden sind - dadurch liegen die Oberschenkel nur wenig auf. Die Polsterung ist jedoch auch im Fond angenehm, die Sitzposition im Ganzen zufriedenstellend. Die Atmungsaktivität des festen Polsters ist gut bis zufriedenstellend.

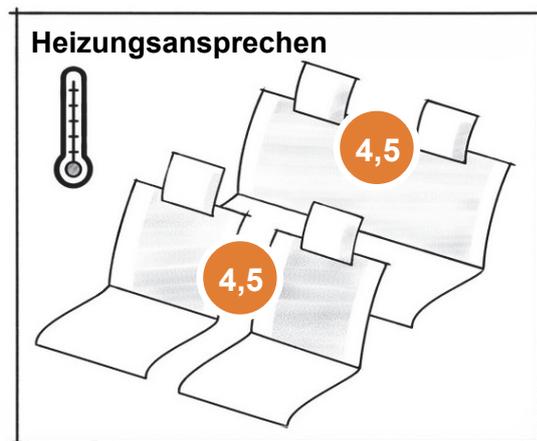
2,2 Innengeräusch

⊕ Das Innenraumgeräuschniveau liegt insgesamt niedrig. Der gemessene Geräuschpegel beträgt bei Tempo 130 niedrige 67 dB(A). Subjektiv wird das Aggregat allerdings dauerhaft im Innenraum wahrgenommen. Besonders im niedrigen Drehzahlbereich dröhnt es und oben raus wird der Motor laut. Ebenfalls deutlich zu vernehmen sind Fahrgeräusche, wie z. B. das Achspoltern oder auch Klappergeräusche der Verkleidungen. Windgeräusche sind besonders bei höheren Geschwindigkeiten präsent.

2,9 Klimatisierung

⊕ In der getesteten Variante ist der C4 Picasso serienmäßig mit einer Zwei-Zonen-Klimaautomatik ausgestattet. Fahrer und Beifahrer können die Temperatur separat einstellen. Die Luftverteilung erfolgt für beide gemeinsam, allerdings lassen sich die Austrittsbereiche einzeln anwählen. Darüber hinaus gibt es für die zweite Sitzreihe Düsen in den B-Säulen. Die Intensität der Klimaanlage kann in drei Stufen eingestellt werden. Für den C4 wird ein Kombifilter (mit Aktivkohleeinsatz) angeboten, der unangenehme Gerüche aus der Luft filtert.

⊖ Beim ADAC Heizungstest kann der C4 Picasso e-HDi 115 nicht überzeugen. Sowohl vorn als auch hinten dauert es sehr lang bis angenehme Temperaturen im Innenraum erreicht werden.



Heizungstest bei -10°C in der ADAC-Klimakammer.

2,7 MOTOR/ANTRIEB

3,1 Fahrleistungen*

Bei den Fahrleistungen schneidet der C4 Picasso e-HDi 115 durchschnittlich ab. Der kleine 1.6-l-Dieselmotor leistet maximal 116 PS (bei 3.600 U/min) und besitzt ein Drehmoment von 270 Nm (bei 1.750 U/min). Im vierten Gang kann das Aggregat noch mit guten Elastizitätswerten punkten. Im fünften Gang sind die Werte noch zufriedenstellend, im Sechsten fehlt es dem Motor aber an Durchzugskraft - hier sind die Elastizitätswerte nicht mehr gut. Doch auch beim Losfahren ist im niedrigen Drehzahlbereich eine gewisse Anfahrtschwäche vorhanden. Der simulierte Überholvorgang (Beschleunigung von 60 auf 100 km/h) wird in durchschnittlichen 7,2 Sekunden absolviert.

2,7 Laufkultur

Die Laufkultur des kleinen Dieselmotors ist insgesamt zufriedenstellend. Das harte Arbeitsprinzip kann der Motor aber nicht verbergen, es sind zum Teil deutliche Vibrationen im Innenraum spürbar. Stärker ausgeprägt sind die Vibrationen besonders im unteren Drehzahlbereich und unter Last. Dann erzeugt das Aggregat auch Störfrequenzen. Im oberen Drehzahlbereich wird der Motor ebenfalls laut.

2,4

Schaltung

⊕ Die Schaltung ist Citroen recht gut gelungen. Die Gänge sind zufriedenstellend geführt und können weitgehend problemlos geschaltet werden. Die Schaltwege fallen nicht zu lang aus, doch schnelle Schaltvorgänge lassen sich nur bedingt realisieren, da dann ein deutlicher Widerstand zu überwinden ist. Der Rückwärtsgang kann ohne Schwierigkeiten eingelegt werden. Eine Schaltpunktanzeige hilft dem Fahrer entsprechend des Betriebszustandes einen geeigneten Gang zu finden. Die Kupplung lässt sich zwar gut dosieren, lässt man sie aber schnell kommen, sind ausgeprägte Schaltschläge zu vernehmen. Das Anfahren an Steigungen stellt den Fahrer dennoch vor keine Herausforderung. Eine Berganfahrhilfe erleichtert den Start an Steigungen. Darüber hinaus kann die Handbremse manuell aktiviert werden, dann braucht der Fahrer das Bremspedal nicht dauerhaft zu betätigen - beim Anfahren wird die Handbremse automatisch gelöst. Das Start-Stopp-System funktioniert sehr gut und ist eines der besten auf dem Markt. Der Motor geht bereits unterhalb von 20 km/h aus und wird nicht mittels Anlasser erneut gestartet, sondern mit dem Riementrieb - das geht sehr schnell. Man kann den ersten Gang auch bei ausgeschaltetem Motor einlegen - dann erscheint eine Meldung, dass man die Kupplung zum Motorstart betätigen muss.

2,5

Getriebeabstufung

⊕ Das Getriebe ist insgesamt zugunsten des Verbrauchs lang übersetzt, das Aggregat dreht bei Tempo 130 mit niedrigen 2.200 U/min. Dies hat aber zur Folge, dass es dem C4 Picasso bei höheren Geschwindigkeiten an Zugkraftreserven mangelt. Möchte man schnell Beschleunigen, oder an Steigungen die Geschwindigkeit halten, muss unter Umständen runter geschaltet werden. Die einzelnen Abstufungen der sechs Gänge passen aber zueinander, die Drehzahlsprünge beim Schalten sind nicht zu hoch.

2,4

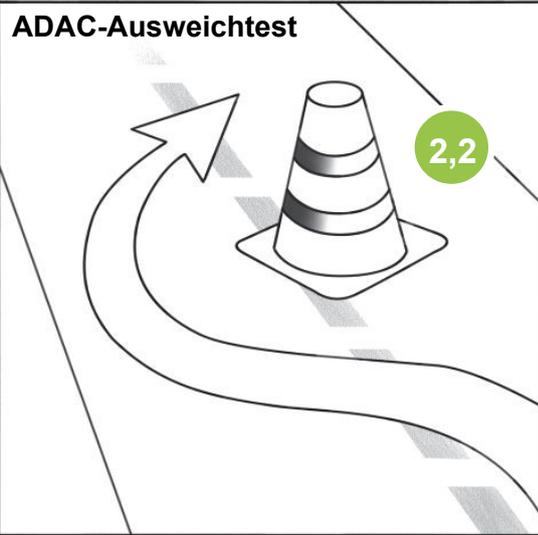
FAHREIGENSCHAFTEN

2,6

Fahrstabilität

Die Fahrstabilität des C4 Picasso ist insgesamt noch gut, aber nicht tadellos. Speziell bei plötzlichen Lenkimpulsen neigt sich die Karosserie des Citroen recht stark, zudem pendelt das Heck deutlich nach. Darüber hinaus nehmen Lastwechsel in Kurven Einfluss auf die Richtungsstabilität, auch hier drängt das Heck etwas. Beim Anfahren auf rutschigem Untergrund hilft eine Traktionskontrolle.

⊕ Im ADAC Ausweichtest kann der Citroen ein gutes Ergebnis einfahren. Das Fahrzeug drängt beim ersten Anlenken etwas mit dem Heck, was deutliche ESP-Eingriffe und somit ein untersteuerndes Verhalten und einen Geschwindigkeitsabbau zur Folge hat. Das überfordert auch ungeübte Fahrer nicht. Im weiteren Verlauf lässt sich der C4 Picasso problemlos in die Ausfahrgasse manövrieren. Spurrillen nehmen wenig Einfluss auf die Richtungsstabilität des Fahrzeugs.



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.

2,9 Lenkung*

Die Lenkung spricht bei schnellen Lenkmanövern zufriedenstellend an. Der Citroen braucht etwas Zeit bis sich das Fahrzeug anlegt und der gewünschten Richtung folgt. Zudem ist die Lenkradrückmeldung besonders um die Mittellage nicht sehr stark ausgeprägt, wodurch speziell in langgezogenen Kurven öfter am Lenkrad korrigiert werden muss. Bei größeren Lenkwinkeln ist auch die Rückmeldung besser. Gelegentlich schlagen auch Fahrbahnebenheiten bis aufs Lenkrad durch. Beim Rangieren ist kein großer Kraftaufwand notwendig und auch die Kurbelei hält sich in Grenzen - von Anschlag bis Anschlag sind es drei Umdrehungen. Der Wendekreis fällt mit 11,15 m für diese Fahrzeugklasse durchschnittlich aus.

1,9 Bremse

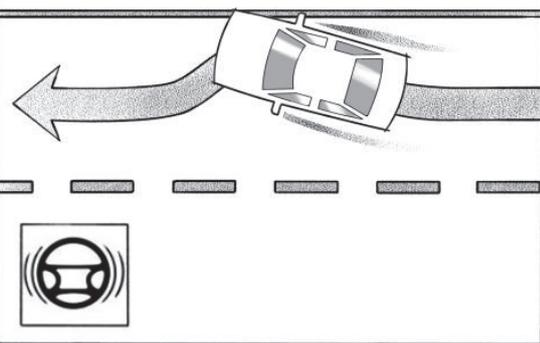
⊕ Die Bremse kann mit einer guten Wirkung und Standfestigkeit überzeugen. Der C4 Picasso steht bei Vollbremsungen aus Tempo 100 nach guten 35,9 m (Mittelwert aus zehn Einzelmessungen, Reifen: Michelin Primacy HP; 205/55 R17 95 V). Die Bremse spricht gut an und lässt sich auch fein dosieren. Allerdings wird der Citroen bei Vollverzögerungen in Kurven aufgrund des drängenden Hecks etwas unruhig.

1,9 SICHERHEIT

2,0 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

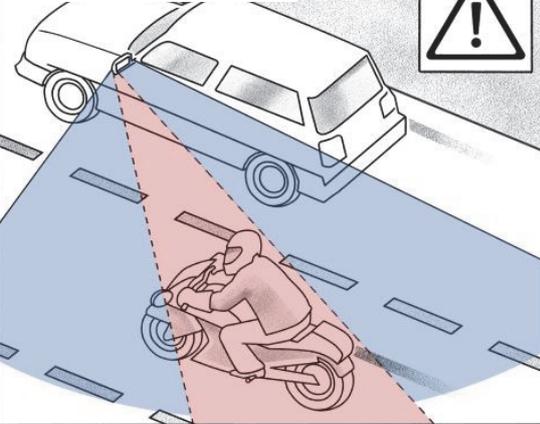
⊕ Der C4 Picasso bietet zusammen mit den optional erhältlichen Assistenzsystemen eine gute aktive Sicherheit. Der Citroen ist serienmäßig mit einem elektronischen Stabilitätsprogramm (ESP) mit Antriebsschlupfregelung und einem Bremsassistenten ausgestattet. Letzterer hilft dem Fahrer bei Vollverzögerungen das volle Potenzial der Bremsanlage zu nutzen. Ab Werk ist der C4 Picasso mit einer Geschwindigkeitsregelanlage mit Begrenzer ausgestattet. Hier können jeweils sechs Geschwindigkeiten hinterlegt und dann direkt angewählt werden. Darüber hinaus ist eine manuelle Einstellung der gewünschten Geschwindigkeit möglich. Aufpreisfrei besitzen die Nebelscheinwerfer eine Abbiegelichtfunktion, gegen Aufpreis ist das bessere mitlenkende Xenonlicht (Kurvenlichtfunktion) erhältlich. Optional gibt es das Drive-Assist-Paket (nicht im Testwagen). Dieses beinhaltet einen Spurassistenten, eine aktive Geschwindigkeitsregelung sowie einen Fernlichtassistenten (und einen automatisch abblendenden Innenspiegel). Der Spurassistent ist ab 80 km/h aktiv und überwacht mittels Kamera die Fahrbahn.

Spurhalteassistent



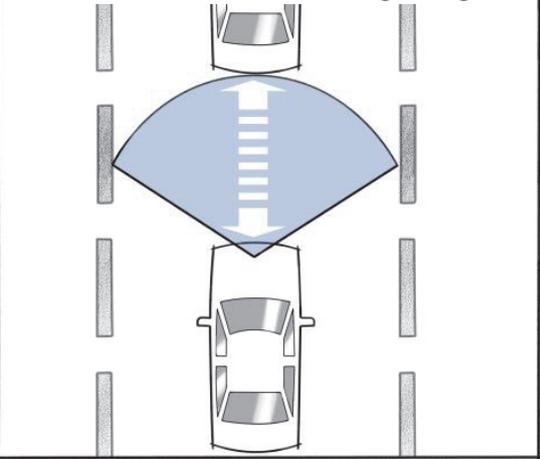
Infrarotsensoren oder Kameras erkennen die Fahrbahn-Markierungen. Verlässt der Fahrer seine Spur ohne zu Blinken (etwa wegen Unachtsamkeit oder Sekundenschlaf), erfolgt eine optische, akustische oder haptische Warnung.

Totwinkelassistent



Mit Hilfe von Radarsensoren wird das seitliche Umfeld überwacht. Beabsichtigt der Fahrer, die Fahrspur zu wechseln, während sich Fahrzeuge im toten Winkel befinden, erfolgt eine optische Warnung.

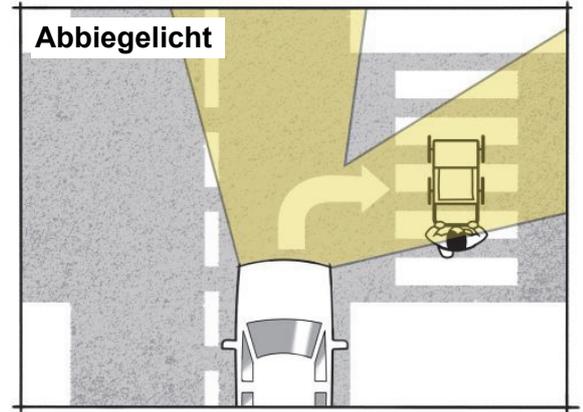
Automatische Abstandsregelung



Mit Radarsensoren erkennt das System vorausfahrende Autos und reguliert bei aktivem Tempomat durch Gasgeben und -wegnehmen den Abstand zum Vordermann. Neuere Systeme regeln bis Stillstand (etwa im Stop-and-go-Verkehr) und warnen akustisch, optisch sowie mit leichtem Bremseneingriff vor Kollisionen.

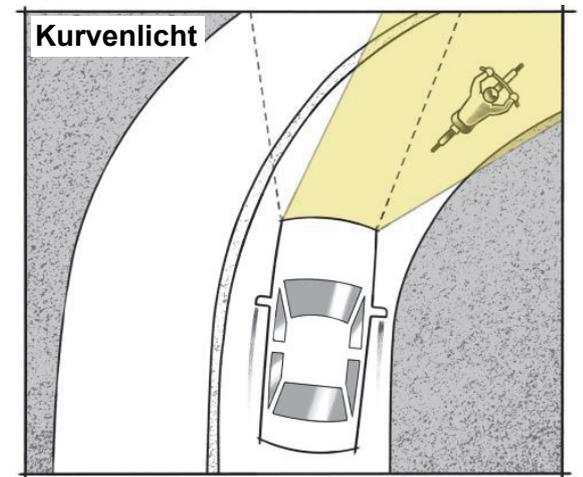
Der Fahrer wird durch Vibrationen im Sicherheitsgurt gewarnt, wenn das Fahrzeug die Fahrbahnmarkierungen überfährt. Die aktive Geschwindigkeitsregelung (zwischen 70 und 150 km/h und während einer Verzögerung bis 45 km/h aktiv) erkennt mittels Radar die Geschwindigkeit der Vorfahrer und reduziert die Fahrgeschwindigkeit durch Motorbremse bzw. setzt die Beschleunigung aus. Kann der Sicherheitsabstand nicht mehr eingehalten werden, erhält der Fahrer eine optische und akustische Warnung, dann wird der Geschwindigkeitsregler abgeschaltet. Darüber hinaus gibt es auch nur eine Abstandswarnung. Diese ist ab 30 km/h aktiv und warnt den Fahrer in drei Stufen, der Sicherheitsabstand ist zwischen einer halben und drei Sekunden einstellbar. Zunächst wird optisch im Kombiinstrument, dann optisch und akustisch gewarnt. In der dritten Phase wird der Fahrer durch einen Zug am Sicherheitsgurt an die Lehne gedrückt. Des Weiteren ist ein Toter-Winkel-Assistent (nur im Paket) erhältlich (aktiv zw. 12 und 140 km/h). Das System erkennt Verkehrsteilnehmer, die sich links und rechts neben bzw. hinter dem Fahrzeug befinden und warnt den Fahrer durch eine recht kleine Diode im jeweiligen Außenspiegel, falls sich dort ein Fahrzeug befindet. Zudem gibt es (nun) eine Reifendrucküberwachung, fällt der Reifenfülldruck um 20 Prozent, wird der Fahrer gewarnt. Bei einer Vollbremsung wird die Warnblinkanlage automatisch aktiviert um den herannahenden Verkehr zu warnen. Dabei sind die reaktionsschnellen und hellen LED-Rückleuchten sehr gut zu erkennen. Der Motor lässt sich nur mit betätigtem Kupplungspedal starten, so ist ein versehentliches Anfahren nicht möglich.

⊖ In den Türverkleidungen fehlen Rückleuchten oder Strahler, die andere Verkehrsteilnehmer im Dunkeln auf die offenen Türen hinweisen. Bei aktivierter Warnblinkanlage kann eine Richtungsänderung nicht angezeigt werden, da der Blinker dann nicht funktioniert.



Abbiegelicht

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.



Kurvenlicht

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

2,0 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Der Insassenschutz ist insgesamt gut. Beim ADAC Crashtest kann der C4 Picasso 86 Prozent der möglichen Punkte erreichen. Der Citroen ist serienmäßig mit Front- und Seitenairbags für Fahrer und Beifahrer sowie durchgängigen Vorhangairbags ausgestattet. Zudem ist der C4 mit einstellbaren (Höhe und Neigung) Kopfstützen ausgestattet. Optional werden ab 10 km/h die vorderen Gurte leicht angezogen, in Gefahrensituationen werden Fahrer und Beifahrer stärker in die Lehne gedrückt (nicht im Testwagen). Die Kopfstützen bieten vorn Personen bis knapp 1,90 m guten Schutz und weisen zudem einen geringen Abstand zum Kopf auf. Die vorderen Insassen werden ermahnt sich anzuschnallen, der Status der hinten Sitzenden wird dem Fahrer in einem Display angezeigt. Die Außentürgriffe sind stabil, man kann hohe Zugkräfte aufwenden - das kann nach einem Unfall von Vorteil sein. Gegen Aufpreis ist ein Notruf-System erhältlich (nicht im Testwagen). Dieser wird nach einem schweren Unfall (Auslösung mindestens eines Airbags) automatisch aktiviert, kann aber auch durch Drücken der SOS-Taste manuell ausgelöst werden. Dann wird man mit dem Citroen Notruf verbunden.

– Im Fond reichen die Kopfstützen lediglich für Passagiere bis zu einer Körpergröße von 1,64 m - das ist viel zu wenig. Der Abstand zum Kopf ist dabei zufriedenstellend. Für den Verbandskasten gibt es keinen extra Halter. Dieser kann zwar unter dem Kofferraumboden verstaut werden, ist dann aber unter Umständen (bei voll beladenem Kofferraum) schlecht erreichbar.

1,5 Kindersicherheit

Der Citroen gibt auch bei der Kindersicherheit ein gutes Bild ab, allerdings sind die Gurtschlösser in der zweiten Sitzreihe ungünstig (zu weit vorn) verbaut. Dadurch kippeln die Kindersitze bei stärkeren Bremsungen etwas. Aufgrund der Einzelsitze können hinten aber drei Kindersitze nebeneinander montiert werden. Vorn und auf dem Mittelplatz lassen sich hohe Kindersitze problemlos verwenden. Auf den äußeren Fondplätzen allerdings aufgrund der abfallenden Dachlinie nur gerade so.

+ Im Bereich Kindersicherheit erreicht der C4 Picasso beim ADAC Crashtest gute 88 Prozent der möglichen Punkte. Laut Bedienungsanleitung sind auf allen Plätzen universelle Kindersitze aller Altersgruppen erlaubt. Der Beifahrerairbag lässt sich deaktivieren, so dass auch vorn Kindersitze montiert werden dürfen. Die Gurte sind lang und reichen auch für Rückhaltesysteme mit großem Gurtbedarf aus. Die Abstände zwischen den Gurten und den Schließern sind groß und die Schließern kurz und fest, das erleichtert das Befestigen der Kindersitze. Alternativ können im Fond die Kindersitze mittels Isofix-Halterung mit Ankerhaken befestigt werden. Das Polster der Sitze ist fest und stabil. Der Einklemmschutz der hinteren Fensterheber setzt früh ein und funktioniert zuverlässig. Vorn ist unter dem Rückspiegel ein zusätzlicher Innenraumspiegel, mit dem sich das Geschehen auf der Rückbank beobachten lässt.

– Die Gurtschlösser sind im Fond (außer Hilfsschloss) nicht verwechslungssicher.

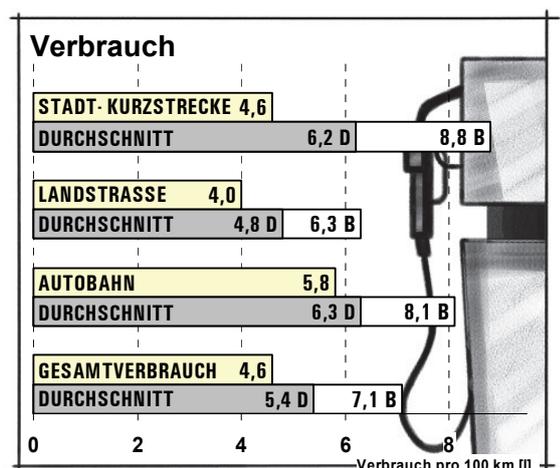
2,3 Fußgängerschutz

+ Beim ADAC Crashtest erhält der C4 Picasso 68 Prozent der möglichen Punkte im Fußgängerschutz. Der komplette Stoßfänger und die Motorhaube sind entschärft, allerdings birgt der Windschutzscheibenrahmen ein gewisses Verletzungsrisiko.

2,4 UMWELT/ECOTEST

2,6 Verbrauch/CO2*

In diesem Kapitel landet der C4 Picasso e-HDI 115 im guten Klassenmittelfeld. Im ADAC EcoTest wurde ein CO₂-Ausstoß von 146 g/km ermittelt, das entspricht 34 Punkten. Aus der Messung resultiert ein Durchschnittsverbrauch von 4,6 Liter Diesel auf 100 Kilometer. Im Innerortsteil des Tests verbraucht der Van 4,6 l/100 km und im Außerortsteil 4,0 l/100 km. Auf der Autobahn verbraucht der Citroen 5,8 l/100 km.



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

2,2 Schadstoffe

⊕ In diesem Kapitel schneidet der C4 Picasso e-HDi 115 gut ab. Die Schadstoffanteile im Abgas fallen insgesamt gering aus, keine Schadstoffgruppe zeigt sich besonders auffällig. Lediglich die Stickoxide steigen im anspruchsvollen Autobahnzyklus etwas an. Der C4 Picasso erhält hier 38 von 50 möglichen Punkten. Insgesamt ergeben sich im ADAC EcoTest damit 72 Punkte und somit vier von fünf möglichen Sternen.

3,2 AUTOKOSTEN

2,1 Betriebskosten*

⊕ Die Betriebskosten ergeben sich aus weiten Teilen aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Die Formel zum Sparen: Günstiger Kraftstoffverbrauch, kombiniert mit dem nicht ganz so teuren Dieselmotorkraftstoff, ergibt niedrigere Betriebskosten.

4,0 Werkstatt- / Reifenkosten*

Alle 25.000 Kilometer oder alle 12 Monate ist eine Wartung fällig. Alle 25.000 Kilometer oder alle 12 Monate ist eine Wartung fällig. Der 1,6-Liter Diesel besitzt einen Zahnriemen, der erstmals bei 175.000 km oder nach 10 Jahren (je nachdem, was zuerst eintritt) gewechselt werden muss.

- ⊕ Citroen gewährt eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.
- ⊖ Die relativ kurzen Inspektionsabstände sorgen für dementsprechend häufigere Werkstattaufenthalte und somit mehr Kosten.

3,2 Wertstabilität*

Der eigenwillig gestylte C4 Picasso mit großzügigem Raumkonzept verspricht durchaus einen stabilen Restwertverlauf.

4,1 Kosten für Anschaffung*

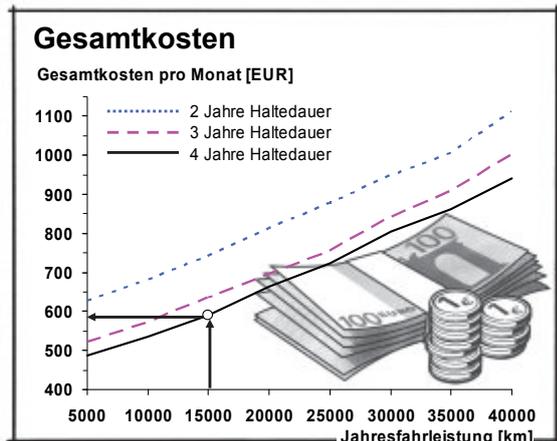
⊖ Die Anschaffungskosten sind im Klassenvergleich hoch. Für die getestete Variante sind mindestens 27.090 Euro fällig. Dabei zeigt sich der Citroen zwar recht gut ausgestattet. Extras wie Xenonlicht oder Assistenzsysteme kosten jedoch Aufpreis.

3,6 Fixkosten*

Die Fixkosten liegen im hinteren Klassenmittelfeld. Die Kfz-Steuer beträgt durchschnittliche 152 Euro pro Jahr. Doch auch die Versicherungseinstufungen zeigen sich nicht allesamt niedrig. Während die Haftpflichtversicherung nicht zu teuer ausfällt, zeigen sich die Kaskoeinstufungen teuer (KH: 15; TK: 21; VK: 21).

3,0 Monatliche Gesamtkosten*

Die monatlichen Gesamtkosten fallen mit 590 Euro durchschnittlich aus. Besonders die hohen Werkstatt-/Reifenkosten und der hohe Anschaffungspreis wirken sich negativ aus. Einen positiven Beitrag leisten die niedrigen Betriebskosten.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 590 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	VTi 120	THP 155	HDi 90 (DPF)	e-HDi 90 ETG6 (DPF)	e-HDi 115 (DPF)	BlueHDi 150 (DPF)
Aufbau/Türen	GR/5	GR/5	GR/5	GR/5	GR/5	GR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1598	4/1598	4/1560	4/1560	4/1560	4/1997
Leistung [kW (PS)]	88 (120)	115 (156)	68 (92)	68 (92)	85 (116)	110 (150)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	160/4250	240/1400	230/1750	230/1750	270/1750	370/2000
0-100 km/h[s]	12,3	9,0	12,9	13,7	11,8	10,4
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	187	209	173	175	189	210
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	6,3 S	6,0 S	4,2 D	3,8 D	4,0 D	4,2 D
CO2 [g/km]	145	139	110	98	105	110
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/20/16	15/21/16	15/21/21	15/21/21	15/21/21	18/22/21
Steuer pro Jahr [Euro]	102	90	152	152	152	190
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	576	624	550	555	560	594
Preis [Euro]	19.900	24.040	22.490	23.490	23.990	26.740

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	1560 ccm
Leistung	85 kW (116 PS)
bei	3600 U/min
Maximales Drehmoment	270 Nm
bei	1750 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	205/55R17
Reifengröße (Testwagen)	205/55R17V
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,1/11,15 m
Höchstgeschwindigkeit	189 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	11,8 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	7,2 s
Bremsweg aus 100 km/h	35,9 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	4,0 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	4,6 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	4,6/4,0/5,8 l
CO2-Ausstoß Herstellerangabe	105 g/km
CO2-Ausstoß Test(*WTW)	146 g/km
Innengeräusch 130km/h	67,0 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4428/1826/1610 mm
Fahrzeubreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2120 mm
Leergewicht/Zuladung	1465 kg/475 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	400 l/900 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	685 kg/1600 kg
Dachlast	n.b. kg
Tankinhalt	55 l
Reichweite	1195 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	97 Euro
Monatliche Werkstattkosten	64 Euro
Monatliche Fixkosten	108 Euro
Monatlicher Wertverlust	321 Euro
Monatliche Gesamtkosten	590 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	15/21/21
Grundpreis	27.090 Euro

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 2013 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Umwelt und Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.03.2013 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.05.2012 gültigen Steuergesetzgebung.

*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO2-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO2-Emissionen auch die CO2-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich.

Weitere Autotests finden Sie unter www.adac.de/autotest

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		

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbieglicht	Serie
Abstandsregelung, elektronisch (Drive-Assist-Paket)	600 Euro
Automatikgetriebe (ETG6)	750 Euro
Berganfahrhilfe	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent (Drive-Assist-Paket)	600 Euro
Kurvenlicht (mit Xenon)	990 Euro
Regen- und Lichtsensor	Serie
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Rückfahrkamera	Serie
Spurassistent (Drive-Assist-Paket)	600 Euro
Tempomat (mit Begrenzer)	Serie
Totwinkelassistent (360°-Park Assist-Pak)	1.050 Euro
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	990 Euro

INNEN

2. Sitzreihe, Einzelsitze	Serie
Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend (Drive-Assist-Paket)	600 Euro
Klimaautomatik	Serie
Knieairbag	nicht erhältlich
Rücksitzlehne, umklappbar	Serie

AUSSEN

Außenspiegel, elektrisch einstellbar	Serie
Einparkhilfe hinten	Serie
Lackierung Metallic	550 Euro ^o
Panorama-Glasdach (Ponorama-Windschutzs)	Serie

^o im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

2,2

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

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte klassenbezogen