



Citroen Grand C4 Picasso BlueHDi 150 Exclusive (DPF)

Fünftürige Großraumlimousine der unteren Mittelklasse (110 kW / 150 PS)

Für alle, die viel Platz benötigen, bietet Citroën den neuen Grand C4 Picasso an. Er weist im Vergleich zum C4 Picasso nicht nur einen etwas größeren Radstand auf, sondern punktet auch beim Kofferraumvolumen. Das ist bis zur Kofferraumabdeckung mit 560 Litern um 160 Liter größer. Die Einzelsitze der zweiten Sitzreihe sind verschiebbar, und für die dritte Sitzreihe sind zwei versenkbare Einzelsitze erhältlich. Der Innenraum zeigt sich ansprechend. Das Armaturenbrett besitzt nun kaum noch Bedienelemente, stattdessen gibt es einen 7-Zoll-Touchscreen, über den alle Fahrzeugfunktionen gesteuert werden können. Dadurch ist das Cockpit sehr übersichtlich, allerdings bedarf die Fahrzeugbedienung einer intensiven Eingewöhnung. Mit dem Grand C4 Picasso wurde auch der neue BlueHDi 150-Dieselmotor eingeführt. Das Aggregat erfüllt dank SCR-Modul (selektive katalytische Reduktion) die Euro6-Abgasnorm und kann auch im ADAC EcoTest mit sauberen Abgasen überzeugen. Der ermittelte Durchschnittsverbrauch liegt bei 4,9 Liter auf 100 Kilometer. Die Sicherheitsausstattung des Grand C4 Picasso ist gut. Es gibt die aktive Geschwindigkeitsregelung mit Kollisionswarnung und den Totwinkelassistenten serienmäßig, der Spurverlassenswarner ist gegen Aufpreis erhältlich. Die Komfortausstattung zeigt sich umfangreich, allerdings liegt der Anschaffungspreis mit mindestens 33.040 Euro für die getestete Variante hoch.

Karosserievarianten: C4 Picasso. **Konkurrenten:** u. a.: Chevrolet Orlando, KIA Carens, Mazda 5, Opel Zafira Tourer, Toyota Verso.

- +** hohe Reichweite, sehr bequemer Zustieg in den Fond, mitlenkende Xenonscheinwerfer, gute Sicherheitsausstattung
- unübersichtliche Karosserie, mäßige Heizung, gewöhnungsbedürftige Bedienung, hohe Anschaffungskosten



ADAC-URTEIL

2,0 AUTOTEST

4,0 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

1,5 Familie

3,6 Stadtverkehr

2,4 Senioren

2,1 Langstrecke

1,4 Transport

2,7 Fahrspaß

3,0 Preis/Leistung

Stand: Dezember 2013
Text: Martin Brand

2,0

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,5

Verarbeitung

- +** Die Verarbeitung und das Finish des Grand 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, ist aber nicht tadellos. So könnten die Kunststoffkanten besser entgratet oder auch die Armaturen präziser verbaut sein. Die verwendeten Materialien sind im Innenraum weitgehend hochwertig und die optionale Lederausstattung wertet es etwas auf. Die oberen Teile des Armaturenbrettes und der Türverkleidungen sind geschäumt und die A-Säulen zeigen sich 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 hat der Grand 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.

2,0

Alltagstauglichkeit

- +** Die Alltagstauglichkeit des Grand C4 Picasso ist gut. Er bietet fünf vollwertige Sitzplätze und zwei versenkbare Notsitze (optional) im Kofferraum. Die maximal zulässige Zuladung beträgt recht gute 530 kg. Auf dem Dach dürfen 70 kg transportiert werden, beim Grand C4 Picasso gibt es zudem Dachbögen, an denen man einen Gepäckträger befestigen kann. Für den Testwagen ist eine gebremste Anhängelast von 1.750 kg bzw. eine ungebremste von 750 kg angegeben. Die zulässige Stützlast beträgt 70 kg. Mit einer Tankfüllung (55 l) lassen sich hohe Reichweiten, von rund 1.120 km realisieren. Im Testwagen war ein Radmutternschlüssel vorhanden.
- Serienmäßig ist der Grand C4 Picasso nur mit einem Reifenreparaturset ausgestattet, das sich im Falle einer Panne als unbrauchbar erweisen kann. Alternativ kann aber ein optionales Notrad erworben werden, das dann unter dem Fahrzeug befestigt wird. Dann ist auch ein Wagenheber an Bord.

2,4

Sicht

Im Sicht-Kapitel schneidet der Grand C4 Picasso noch gut ab, allerdings lässt sich die lange 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 Grand 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 D-Säulen eingeschränkt.



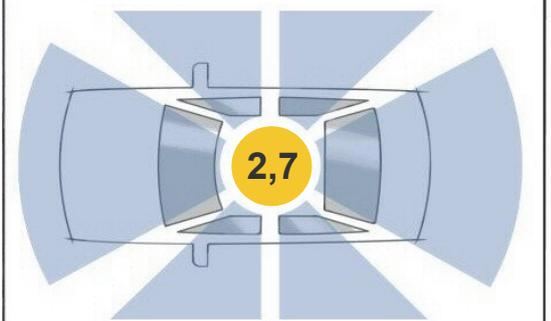
Breite Dachsäulen verhindern eine gute Sicht nach schräg hinten.

Etwas größer könnten auch die Außenspiegel sein, die ein durchschnittliches Sichtfeld nach hinten liefern.

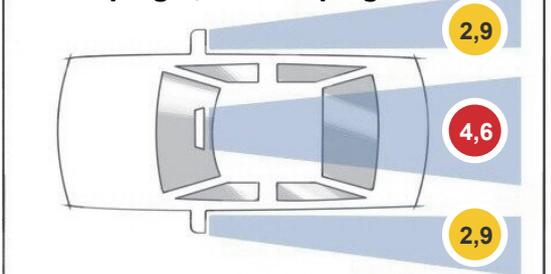
+ Durch die erhöhte Sitzposition kann der Fahrer das Verkehrsgeschehen gut überblicken. Bei der getesteten Variante ist das Park-Assist-Paket serienmäßig an Bord. Es beinhaltet u. a. Außenspiegel mit Parkhilfefunktion (Absenkung), Parksensoren vorn wie hinten, eine Rückfahrkamera und einen Parkassistenten mit Parklückendetektor. Darüber hinaus war der Testwagen mit dem optionalen 360-Grad Park Assist-Paket ausgestattet. Es umfasst zusätzliche Kameras, die ein 360°-Bild (aus der Vogelperspektive) ermöglichen. 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. Der Testwagen war mit dem optionalen Bi-Xenonlicht mit Kurvenlichtfunktion ausgestattet. In der getesteten Ausstattungsvariante blendet der Innenspiegel automatisch ab (Serie). Mit dem optionalen Sicherheitspaket ist das Fernlicht sensorgesteuert.

- Aufgrund der langen Karosserie und 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 (Totwinkelassistent serienmäßig an Bord).

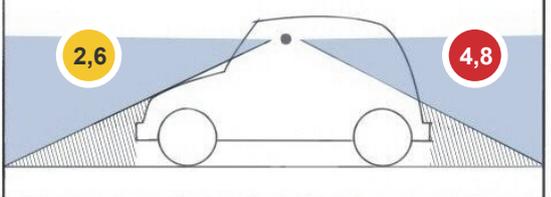
Rundumsicht



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.

2,1 Ein-/Ausstieg

+ Der Grand C4 Picasso ist in der getesteten Variante serienmäßig mit einem schlüssellosem Zugangssystem ausgestattet. Es gibt Sensoren an den Vordertüren und an der Heckklappe - 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 zur ersten Sitzreihe bequem gelingt. Die Türschweller liegen nicht zu hoch und fallen auch nicht zu breit aus, der Abstand zwischen Sitz und Dachlinie könnte etwas größer sein. Aufgrund der sehr großen Türöffnungen gelangt man auch in den Fond bequem. Nach ganz hinten ist der Zustieg zufriedenstellend. Die Sitze der zweiten Reihe lassen sich nach vorn klappen, der Zustiegsbereich könnte dennoch etwas größer sein. Nach dem Auf- und Absperrern des Fahrzeugs wird das Umfeld eine gewisse Zeit lang beleuchtet.

- Es gibt weder für Fahrer und Beifahrer noch für die dritte Sitzreihe Haltegriffe am Dachhimmel. Die Türen besitzen zwar drei Rasterungen, allerdings könnten diese kräftiger dimensioniert sein, um die Türen auch an Steigungen zuverlässig zu halten.

1,1 Kofferraum-Volumen*

+ Das Kofferraum-Volumen erweist sich im Klassenvergleich als sehr großzügig. Üblicherweise fasst das Ladeabteil 560 Liter (gemessen bis zur Kofferraumabdeckung). Ohne Abdeckung passen bis zu 830 Liter in das Ladeabteil. Dann lassen sich 15 handelsübliche Getränkeboxen verstauen.

Klappt man die Rücksitzlehnen um, fasst das Ladeabteil bis zur Fensterkante 1.060 Liter. Belädt man den Kofferraum bis unters Dach, passen bis zu 1.790 Liter hinein.

– Klappt man die optionalen Sitze der dritten Reihe aus, können lediglich 130 Liter im Kofferraum untergebracht werden.

1,9

Kofferraum-Zugänglichkeit

+ Auch bei der Kofferraum-Zugänglichkeit kann der Grand C4 Picasso überzeugen. Die Heckklappe öffnet auf Knopfdruck elektrisch (Serie) und bietet dann Personen bis zu einer Größe von 1,82 m Platz darunter. Man kann die Klappe aber manuell nachdrücken, dann finden Personen bis knapp 1,90 m Platz darunter. Sowohl die Kofferraumöffnung als auch das Ladeabteil selbst fallen groß aus und besitzen ein praktisches Format. Zum Einladen muss das Ladegut nicht weit angehoben werden, da die Ladekante nur knapp 67 Zentimeter über der Straße ist. Aufgrund des ebenen Ladebodens klappt auch das Ausladen problemlos. Nach dem Umlegen der Rücksitze entsteht ein ebener und praktischer Ladeboden. Das Ladeabteil weist eine durchschnittliche Kofferraumtiefe auf, so dass bei der Rückbank liegende Gegenstände akzeptabel erreichbar sind. 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 können sich große Personen bei Unachtsamkeit den Kopf stoßen.



Mit 560 l Volumen ist der Kofferraum größer als beim normalen C4 Picasso (400 l) oder Konkurrenten wie z.B. VW Touran (475 l) oder Opel Zafira (420 l).

2,1

Kofferraum-Variabilität

+ Auch die Kofferraum-Variabilität des Grand 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 beim Zurückklappen nicht beschädigt werden. Die Beifahrersitzlehne lässt sich ebenfalls nach vorn klappen, was den Transport langer Gegenstände erleichtert.

– Zum Verstauen von kleinen Gegenständen gibt es kaum Möglichkeiten. Im Kofferraumboden sind lediglich zwei Gummibänder und stabile Zurrösen. Klappt man die hintersten Sitze heraus, können unter dem Boden noch kleine Gegenstände verstaut werden - aber nur dann.

1,8

INNENRAUM

2,2

Bedienung

Das Cockpit des neuen Grand 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.



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

Änderungen in den einzelnen Menüs werden dann mittels Touchscreen durchgeführt. Dadurch ist das Cockpit sehr übersichtlich, allerdings 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 werden auch mittels Lenkradtasten gesteuert, 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. Das Internet-Anwendungsportal bietet dem Fahrer verschiedene Apps, damit kann er sich nächstgelegene Tankstellen, Hotels oder auch die Wettervorhersage anzeigen lassen. Darüber hinaus kann er sich über staugefährdete Autobahnabschnitte informieren. Im Testwagen war das DVD-Paket, das für Unterhaltung in der zweiten Sitzreihe sorgt. Es gibt dann in den vorderen Kopfstützen je einen sieben Zoll großen Bildschirm. In der Mittelkonsole können externe Geräte (zwei Anschlüsse) angeschlossen werden. Darüber hinaus gibt es zwei Kopfhörer mit Bluetooth-Schnittstelle und aufladbaren Akkus.

⊕ 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 Fahrersitz lässt sich elektrisch einstellen. Der Start-/Stopp-Knopf ist beleuchtet und günstig im Armaturenbrett positioniert. Der Lichtschalter ist zwar nur im Blinkerhebel, allerdings wird das Abblendlicht alternativ sensorgesteuert. Im Testwagen war dank des optionalen Sicherheitspakets auch ein Fernlichtassistent. 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. In der getesteten Ausstattungsvariante ist ab Werk ein aktiver Geschwindigkeitsregler und -begrenzer an Bord. Dieser passt automatisch die Geschwindigkeit an den Vorausfahrenden an (mit Motorbremse), ist die Differenzgeschwindigkeit zu groß, wird der Fahrer durch ein optisches und akustisches Signal gewarnt und das System abgeschaltet. Die gewünschte Geschwindigkeit wird am Lenkrad eingestellt und im Instrumentendisplay 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) als auch hinten (Stauraum im Fußraum, Lehnennetze und klappbare Tische, schmale Fächer in den Türverkleidungen) sinnvolle Ablagemöglichkeiten. Das Handschuhfach ist recht tief, aber flach.

⊖ 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.

1,1 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.

2,0 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. 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 u. a. aufgrund der großen Fensterfläche angenehm.

⊖ In der dritten Sitzreihe sind die Platzverhältnisse nicht mehr gut, sowohl die Kopf als auch die Beinfreiheit fallen gering aus, es finden nur Passagiere bis rund 1,70 m genügend Platz. Sind die Rücksitze ganz hinten, passen nur Personen bis knapp 1,65 m hinein. Große Personen sitzen hinten mit stark angewinkelten Beinen.



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

2,5 Innenraum-Variabilität

⊕ Die Innenraum-Variabilität fällt beim Grand C4 Picasso noch gut aus. Die Einzelsitze der zweiten Sitzreihe lassen sich längs verschieben und auch die Lehnenneigung (zwei Positionen) ist einstellbar. Optional ist eine voll versenkbare dritte Sitzreihe erhältlich. Darüber hinaus lässt sich die Beifahrersitzlehne umklappen, wodurch der Sitz als Tisch (Ablage) genutzt werden kann.

2,5 KOMFORT

2,5 Federung

⊕ Die Federung des Grand 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 taucht der Citroen bei starken Bremsungen vorn tief ein und hebt die Front etwas beim Beschleunigen. Bei dynamischen Lenkvorgängen zeigt der Grand C4 Picasso deutliche Seitenneigungen, die ebenfalls in schnell durchfahrenen Kurven vorhanden sind. Kurze Bodenwellen und Einzelhindernisse absorbiert die Federung gut und weist auch kaum Stuckern auf. 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 recht deutlich bis zu den Insassen durch. Bei niedrigen Geschwindigkeiten kann ein guter Fahrkomfort attestiert werden.

2,3

Sitze

Der Testwagen war mit dem optionalen Leder-Paket ausgestattet.

+ Der Grand C4 Picasso ist in der getesteten Ausstattungsvariante serienmäßig mit einem elektrisch (bei Lederausstattung mit Memory-Funktion) in der Höhe und Neigung einstellbaren Fahrersitz und dem Relax-Beifahrersitz ausgestattet. Der Beifahrersitz hat eine elektrisch ausfahrbare Unterschenkelaufgabe. Er lässt sich zudem manuell in der Höhe einstellen. Beide Sitze haben auf der Innenseite in der Neigung einstellbare Armlehne. Darüber hinaus sind Vordersitze serienmäßig mit einer in der Intensität einstellbaren Lordosenstütze mit Massagefunktion ausgestattet. Vorn sind die Sitze ordentlich konturiert und erweisen sich als körpergerecht gestaltet, wenn auch die Sitzflächen etwas länger sein dürften (nicht ausziehbar), die Lehnen weisen eine gute Kontur auf. Der Seitenhalt in schnell durchfahrenen Kurven geht in Ordnung. Etwas gewöhnungsbedürftig sind allerdings die Komfort-Kopfstützen mit nach vorn klappbaren Seiten. Die Polsterung der Ledersitze ist bequem und die Lehnen sind 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.

- In der dritten Sitzreihe sind die niedrigen Lehnen und die kurzen Flächen nicht konturiert und bieten wenig Unterstützung. Die Sitzposition ist für große Personen recht unangenehm, da die Sitze nah am Boden sind und dadurch die Oberschenkel nicht aufliegen. Auf den luftundurchlässigen Ledersitzen kommt man bei sommerlichen Temperaturen schnell ins Schwitzen.

2,2

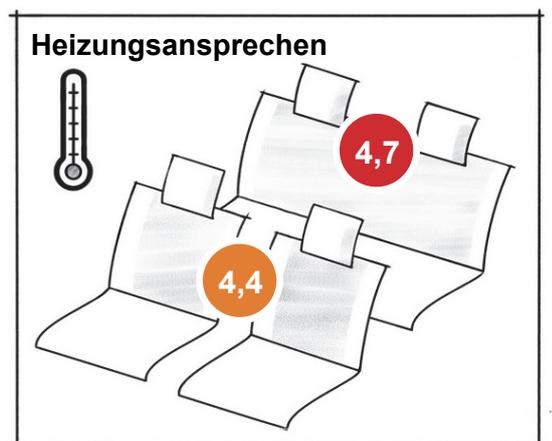
Innengeräusch

+ Das Innenraumgeräuschniveau liegt insgesamt niedrig. Der gemessene Geräuschpegel beträgt bei Tempo 130 niedrige 67,6 dB(A). Subjektiv wird das Aggregat allerdings dauerhaft im Innenraum wahrgenommen. Besonders im niedrigen Drehzahlbereich dröhnt es etwas 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 Grand 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 und Belüftungsdüsen für die dritte Sitzreihe. Die Intensität der Klimaanlage kann in drei Stufen eingestellt werden. In der getesteten Variante gibt es serienmäßig einen Duftspender, mit dem parfümierte Luft über die mittleren Belüftungsdüsen in den Fahrzeuginnenraum einströmen kann.



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

– Beim ADAC Heizungstest kann der Grand C4 Picasso BlueHDI 150 nicht überzeugen. Sowohl vorn als auch hinten dauert es sehr lang bis angenehme Temperaturen im großen Innenraum erreicht werden. Ganz hinten lassen sich die Fenster zur besseren Durchlüftung nicht öffnen.

2,4 MOTOR/ANTRIEB

2,4 Fahrleistungen*

+ Bei den Fahrleistungen kann der Grand C4 Picasso BlueHDI 150 ein noch gutes Ergebnis einfahren. Der Zwei-Liter-Dieselmotor leistet maximal 150 PS (bei 4.000 U/min) und entfacht sein maximales Drehmoment von 370 Nm bei 2.000 U/min. Damit kann der Citroen im vierten Gang gute und im fünften Gang zufriedenstellende Elastizitätswerte vorweisen. Im sechsten Gang sind die Werte immerhin noch ausreichend. Der simulierte Überholvorgang (Beschleunigung von 60 auf 100 km/h) wird in guten 5,9 Sekunden absolviert.

2,7 Laufkultur

Der Zwei-Liter-Diesel legt eine zufriedenstellende Laufkultur an den Tag, läuft aber prinzipiell recht rau. Im unteren Drehzahlbereich sind vor allem unter Last deutliche Vibrationen im Innenraum spürbar, doch auch im stationären Betrieb sind leichte Vibrationen vorhanden. Beim Beschleunigen aus niedrigen Drehzahlen erzeugt das Aggregat auch Störfrequenzen und wird bei hohen Drehzahlen brummig.

2,5 Schaltung

+ Die Schaltung ist insgesamt recht gut, so dass es wenig zu beanstanden gibt. Die Gänge sind zufriedenstellend geführt und können weitgehend problemlos geschaltet werden, wenn es auch gelegentlich beim Schalten vom fünften in den sechsten Gang etwas hakelt. 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.

2,0 Getriebeabstufung

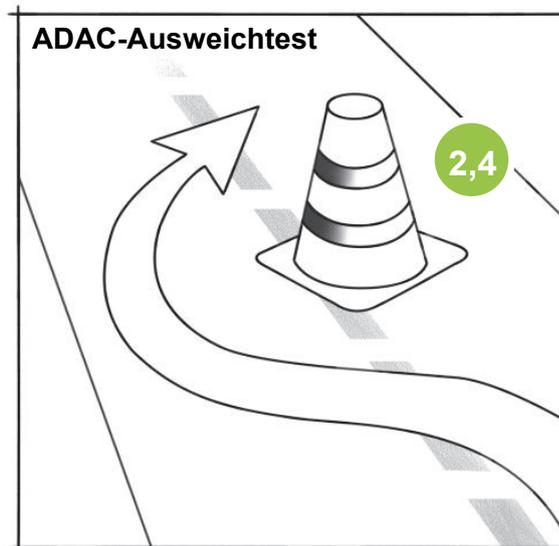
⊕ Das Getriebe ist insgesamt zugunsten des Verbrauchs lang übersetzt, das Aggregat dreht bei Tempo 130 mit niedrigen 2.300 U/min. Dennoch sind genügend Zugkraftreserven vorhanden, um recht schnell zu Beschleunigen (z. B. zum Überholen) oder an Steigungen die Geschwindigkeit zu halten. Die einzelnen Abstufungen der sechs Gänge passen zueinander, die Drehzahlsprünge beim Schalten sind nicht zu hoch.

2,4 FAHREIGENSCHAFTEN

2,7 Fahrstabilität

Die Fahrstabilität des Grand C4 Picasso ist insgesamt zufriedenstellend. Bei plötzlichen Lenkimpulsen neigt sich die Karosserie des Citroen stark und das Heck pendelt 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 Grand C4 Picasso ein noch gutes Ergebnis einfahren. Das Fahrzeug drängt beim ersten Anlenken 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 Citroen problemlos in die Ausfahrgasse manövrieren. Der Lenkwinkelbedarf ist beim Ausweichtest insgesamt erhöht. Spurrillen nehmen wenig Einfluss auf die Richtungsstabilität des Fahrzeugs. Fährt man eine Kurve zu schnell an, zeigt der Van ein untersteuerndes Verhalten.



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.

3,0 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 liegt mit 11,35 m im hinteren Klassenmittelfeld.

1,6 Bremse

⊕ Die Bremse kann mit einer sehr guten Wirkung und Standfestigkeit überzeugen. Der Grand C4 Picasso steht bei Vollbremsungen aus Tempo 100 nach guten 35 m (Mittelwert aus zehn Einzelmessungen, Reifen: Michelin Pilot Sport 3; 225/45 R18 95V). 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.

1,6

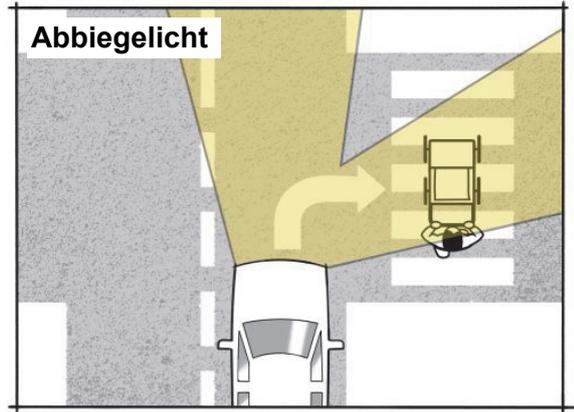
SICHERHEIT

1,8

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

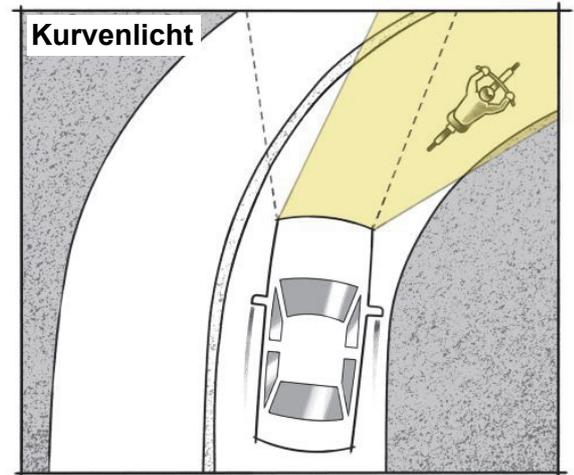
⊕ Der Grand C4 Picasso bietet zusammen mit den optional erhältlichen Assistenzsystemen eine gute aktive Sicherheit. Der Citroen ist serienmäßig mit einem elektronischen Stabilitätsprogramm (ESP) mit Antriebsschlupfregelung und einem Bremsassistenten ausgestattet. Letzterer hilft dem Fahrer bei Vollverzögerungen das volle Potenzial der Bremsanlage zu nutzen. Ab Werk ist der Grand 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. Ein Reifendruckkontrollsystem ist ebenfalls serienmäßig an Bord. Aufpreisfrei besitzen die Nebelscheinwerfer eine Abbiegelichtfunktion. Gegen Aufpreis gibt es das bessere mitlenkende Xenonlicht (Kurvenlichtfunktion), dann entfällt aber das Abbiegelicht. In der getesteten Variante ist der Citroen mit einer aktiven Geschwindigkeitsregelung ausgestattet. Die Regelung (aktiv zwischen 70 und 150 km/h) erkennt mittels Radar die Geschwindigkeit der Vorfahrenden 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 ab Werk an Bord (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. Optional ist ein Spurverlassenswarner erhältlich. Dieser ist ab 80 km/h aktiv und überwacht mittels Kamera die Fahrbahn. Überfährt das Fahrzeug die Fahrbahnmarkierung, wird der Fahrer durch Vibrationen im Sicherheitsgurt 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.

Abbiegelicht



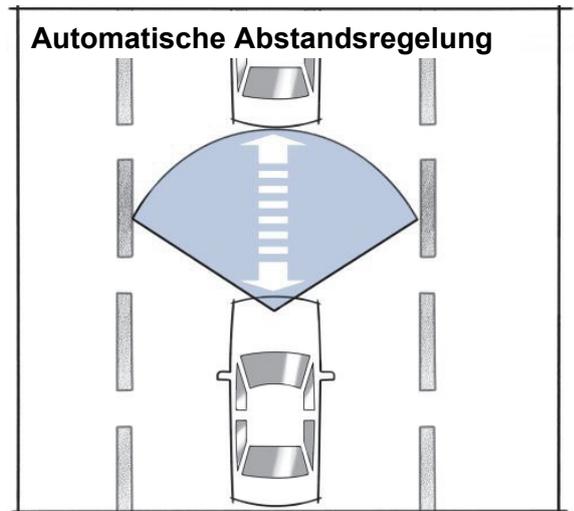
Zusätzliche Lampen (oder angepasste Nebelscheinwerfer) leuchten im Stadtverkehr beim Abbiegen die betreffende Seite besser aus. So wird das Risiko, an Kreuzungen und Einmündungen Fußgänger zu übersehen, erheblich vermindert.

Kurvenlicht



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

Automatische Abstandregelung



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.

⊖ 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.

1,4 Passive Sicherheit - Insassen

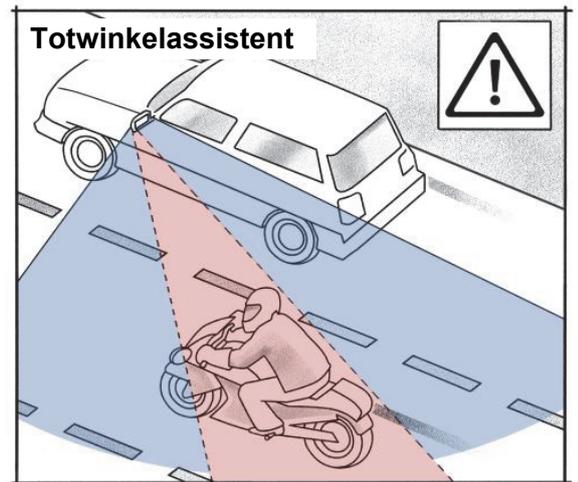
⊕ Der Insassenschutz ist insgesamt gut. Beim ADAC Crashtest kann der C4 Picasso 86 Prozent der möglichen Punkte erreichen - beim Grand C4 wird ein ähnliches Ergebnis erwartet. Der Citroen ist serienmäßig mit Front- und Seitenairbags für Fahrer und Beifahrer sowie durchgängigen Vorhangairbags ausgestattet. Zudem sind die Kopfstützen einstellbar (Höhe und Neigung). In der getesteten Variante gibt es ab Werk aktive Gurte vorn. Diese werden ab 10 km/h leicht angezogen und in Gefahrensituationen werden Fahrer und Beifahrer stärker in die Lehne gedrückt. Die Kopfstützen bieten vorn Personen bis etwa 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. In der getesteten Ausstattungsvariante ist ein Notruf-System serienmäßig an Bord. Es 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. Das Warndreieck ist in der Heckklappe verstaut und ist dadurch auch bei beladenem Ladeabteil gut zugänglich.

⊖ 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. In der dritten Sitzreihe reichen die Kopfstützen nur für Personen bis knapp 1,60 m. Für den Verbandskasten gibt es keinen extra Halter. Dieser kann aber in einem Fach im Fondfußraum gut zugänglich verstaut werden.

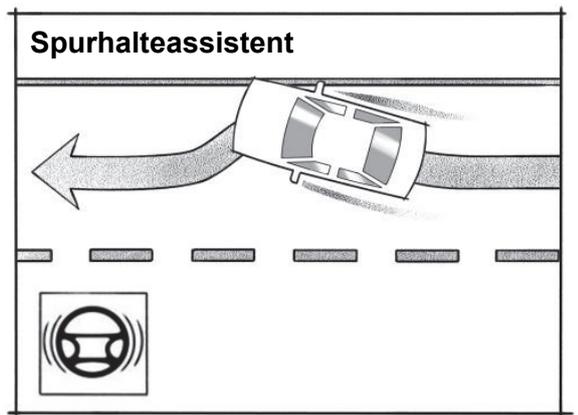
1,6 Kindersicherheit

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 kippen die Kindersitze bei stärkeren Bremsungen etwas. Aufgrund der Einzelsitze können hinten aber drei Kindersitze nebeneinander montiert werden. Vorn, auf den äußeren Fondplätzen und ganz hinten lassen sich hohe Kindersitze gerade so montieren. Auf dem Beifahrersitz stört die Kopfstütze etwas. Auf dem Mittelplatz lassen sich hohe Kindersitze problemlos verwenden. Ganz hinten sind Sitzflächen und Lehnen kurz. Hier lassen sich Kindersitze nur montieren, wenn die zweite Sitzreihe nach vorn geschoben ist.

⊕ Beim ADAC Crashtest erreicht der C4 Picasso gute 88 Prozent der möglichen Punkte bei der Kindersicherheit - hier wird ein ähnliches Ergebnis erwartet.



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.



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.

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 und in der dritten Sitzreihe nicht verwechslungssicher.

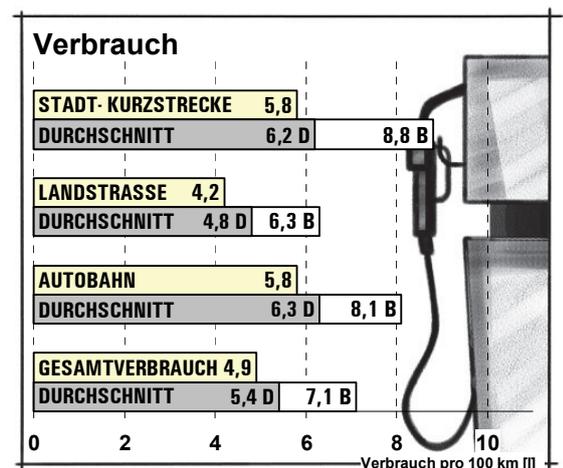
2,3 Fußgängerschutz

- + 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. Beim Grand C4 wird ein ähnliches Ergebnis erwartet.

2,0 UMWELT/ECOTEST

2,9 Verbrauch/CO2*

In diesem Kapitel landet der Grand C4 Picasso BlueHDI 150 im Klassenmittelfeld. Im ADAC EcoTest wurde ein CO₂-Ausstoß von 156 g/km ermittelt, das entspricht 31 Punkten. Aus der Messung resultiert ein Durchschnittsverbrauch von 4,9 Liter Diesel auf 100 Kilometer. Im Innerortsteil des Tests verbraucht der Van 5,8 l/100 km und im Außerortsteil 4,2 l/100 km. Auf der Autobahn genehmigt sich der Citroen 5,8 l/100 km.



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

1,1 Schadstoffe

- + In diesem Kapitel schneidet der Grand C4 Picasso BlueHDI 150 gut ab. Dank Abgasnachbehandlung mit SCR-Modul erfüllt der Motor die Euro6-Abgasnorm. Die Schadstoffanteile im Abgas fallen sehr niedrig aus und auch die Stickoxidwerte bleiben im anspruchsvollen Autobahnzyklus gering. Der Grand C4 Picasso erhält hier daher 49 von 50 möglichen Punkten. Insgesamt ergeben sich im ADAC EcoTest damit 80 Punkte und somit vier von fünf möglichen Sternen.

4,0 AUTOKOSTEN

2,3 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.

3,6 Werkstatt- / Reifenkosten*

Alle 30.000 km oder alle 12 Monate ist eine Wartung fällig. Für den Vielfahrer ist das in Ordnung, für Fahrer, die mit dem Auto nur wenig unterwegs sind, ist der jährliche Serviceabstand jedoch zu gering. Der 2,0-Liter Diesel besitzt einen Zahnriemen, der spätestens nach 150.000 Kilometer oder nach 10 Jahren gewechselt werden muss.

- + Citroen gewährt eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.
- Für den Reifenersatz müssen erhöhte Kosten eingeplant werden.

3,0 Wertstabilität*

Der eigenwillig gestylte Grand C4 Picasso mit großzügigem und variablem Raumkonzept verspricht durchaus einen stabilen Restwertverlauf. Positiv wirkt sich auch der moderne Dieselmotor aus.

5,2 Kosten für Anschaffung*

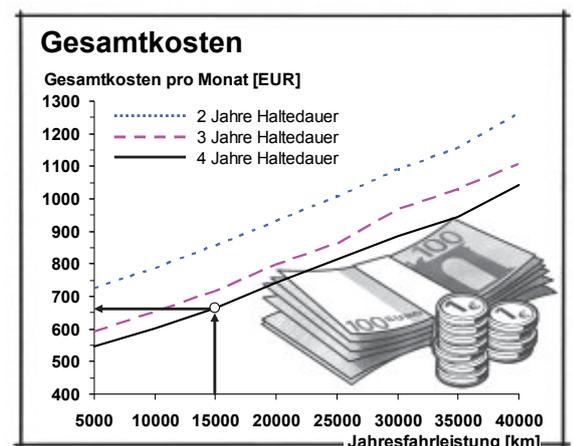
- Die Anschaffungskosten sind im Klassenvergleich hoch. Für die höchste Ausstattungsvariante sind mindestens 33.040 Euro fällig. Dabei zeigt sich der Citroen zwar recht gut ausgestattet. Extras wie Xenonlicht oder Assistenzsysteme kosten jedoch Aufpreis, wenn auch beim Testwagen die aktive Geschwindigkeitsregelung serienmäßig an Bord ist.

4,8 Fixkosten*

- Die Fixkosten sind ebenfalls sehr hoch. Allein die Kfz-Steuer beträgt 190 Euro pro Jahr. Doch auch die Versicherungseinstufungen zeigen sich allesamt teuer (KH: 18; TK: 21; VK: 22).

4,2 Monatliche Gesamtkosten*

- Die monatlichen Gesamtkosten fallen mit 663 Euro für diese Klasse hoch aus. Besonders die hohen Anschaffungs- und Fixkosten wirken sich negativ aus. Einen positiven Beitrag leisten die niedrigen Betriebskosten.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 663 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	VTi 120	THP 155	e-HDi 90 ETG6 (DPF)	e-HDi 115 (DPF)	BlueHDi 150 (DPF)
Aufbau/Türen	GR/5	GR/5	GR/5	GR/5	GR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1598	4/1598	4/1560	4/1560	4/1997
Leistung [kW (PS)]	88 (120)	115 (156)	68 (92)	85 (116)	110 (150)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	160/4250	240/1400	230/1750	270/1750	370/2000
0-100 km/h[s]	14,6	10,5	16,3	13,9	11,1
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	187	209	175	189	210
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	6,3 S	6,0 S	3,8 D	4,0 D	4,2 D
CO2 [g/km]	145	139	98	105	110
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/20/16	15/21/16	15/21/21	15/21/21	18/22/21
Steuer pro Jahr [Euro]	102	90	152	152	190
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	605	636	566	571	613
Preis [Euro]	22.390	25.040	24.490	24.990	27.740

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
E = Strom

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro6
Hubraum	1997 ccm
Leistung	110 kW (150 PS)
bei	4000 U/min
Maximales Drehmoment	370 Nm
bei	2000 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	205/55R17
Reifengröße (Testwagen)	225/45R18V
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,3/11,35 m
Höchstgeschwindigkeit	210 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	11,1 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	5,9 s
Bremsweg aus 100 km/h	35 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	4,2 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	4,9 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	5,8/4,2/5,8 l
CO2-Ausstoß Herstellerangabe	110 g/km
CO2-Ausstoß Test>(*WTW)	156 g/km
Innengeräusch 130km/h	67,6 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4597/1826/1638 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2120 mm
Leergewicht/Zuladung	1670 kg/530 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	560 l/1060 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/1750 kg
Dachlast	70 kg
Tankinhalt	55 l
Reichweite	1120 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	102 Euro
Monatliche Werkstattkosten	60 Euro
Monatliche Fixkosten	121 Euro
Monatlicher Wertverlust	380 Euro
Monatliche Gesamtkosten	663 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/22/21
Grundpreis	33.040 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 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

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbieglicht	Serie
Abstandsregelung, elektronisch	Serie
Automatikgetriebe	1.200 Euro
Berganfahrhilfe	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent (Sicherheitspaket)	500 Euro°
Kurvenlicht (mit Xenon)	990 Euro°
Regen- und Lichtsensor	Serie
Reifendruckkontrolle (indirekt)	Serie
Rückfahrkamera	Serie
Spurassistent (Sicherheitspaket)	500 Euro°
Tempomat (mit Begrenzer)	Serie
Totwinkelassistent	Serie
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	990 Euro°

INNEN

3.Sitzreihe voll versenkbar	700 Euro°
Airbag, Seite vorne/hinten	Serienicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	Serie
Klimaautomatik	Serie
Knieairbag	nicht erhältlich
Rücksitzlehne, umklappbar	Serie

AUSSEN

Außenspiegel, elektrisch einstellbar	Serie
Einparkhilfe hinten	Serie
Lackierung Metallic	550 Euro°
Panorama-Glasdach (Ponorama-Windschutzscheibe)	Serie

° im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

2,0

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

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte klassenbezogen