ADAC

Autotest

Citroen C4 Picasso PureTech 130 Stop&Start Selection

Fünftüriger Van der unteren Mittelklasse (96 kW / 130 PS)

EcoTest ★★★★☆

Citroen bietet für den C4 Picasso neue Motoren an, wie den im Testwagen verbauten 1.2-l-Turbobenziner. Der Dreizylinder leistet maximal 96 kW/130 PS und ist ausschließlich mit einem Sechsgangschaltgetriebe erhältlich. Während die Laufkultur des kleinen Benziners aufgrund von deutlich spürbaren Vibrationen und starkem Dröhnen unter Last nur akzeptabel ist, kann sich das Resultat bei den Fahrleistungsmessungen sehen lassen - der Motor bietet für die meisten Lebenslagen genügend Zugkraft, diese geht ihm erst bei hohen Geschwindigkeiten aus. Der im EcoTest ermittelte Durchschnittsverbrauch fällt mit 6,1 Liter Super auf 100 Kilometer zufriedenstellend aus. Darüber hinaus bietet der C4 Picasso ein herrschaftliches Platzangebot mit drei Einzelsitzen im Fond, zahlreiche Ablagemöglichkeiten und praktische Details wie die geteilten A-Säulen, die einen guten Blick schräg nach vorn ermöglichen. Die Bedienung des C4 Picasso ist allerdings gewöhnungsbedürftig, da sich nahezu alle Funktionen über den mittig im Armaturenbrett angeordneten Touchscreen steuern lassen und das System sehr umfangreich ist. Die gegen Aufpreis erhältlichen Systeme, wie Totwinkelassistent und Spurverlassenswarner sorgen für ein gutes Sicherheitsniveau. Ärgerlich ist jedoch, dass die optionalen Xenonscheinwerfer (inkl. Kurvenlicht) nur eine geringe Lichtintensität haben, weshalb sich Citroen die automatische Leuchtweitenregulierung samt Scheinwerferreinigungsanlage sparen kann. Günstig ist der Familien-Van allerdings nicht - Citroen verlangt für den C4 Picasso mindestens 26.390 Euro, was trotz des serienmäßigen Licht-/Regensensors, der Klimaautomatik und des Navigationssystems ein stolzer Preis ist. **Karosserievarianten:** Grand C4 Picasso. **Konkurrenten:** u.a.: BMW 2er Active Tourer, Ford C-MAX, KIA Carens, Renault Scénic, Toyota Verso, VW Golf Sportsvan.

ADAC-URTEIL

2,2	AUTOTEST
3,6	AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

1,6	Familie
3,5	Stadtverkehr
2,4	Senioren
2,3	Langstrecke
2,0	Transport
2,9	Fahrspaß
3,0	Preis/Leistung

\+ bequemer Zustieg, verschiebbare Einzelsitze im Fond, großer Kofferraum

− unübersichtliche Karosserie, mäßige Heizleistung, gewöhnungsbedürftige Bedienung, hoher Anschaffungspreis

Stand: Februar 2016
Text: Martin Brand

2,2 KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,5 Verarbeitung

⊕ 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, die Seitenverkleidungen sind allerdings kratzempfindlich. Die Türausschnitte sind gut gegen Schmutz von außen abgedichtet. Einstiegsleisten, die den Lack schützen, gibt es aber nicht. 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, Applikationen in Metalloptik werten den Innenraum auf. Die oberen Teile des Armaturenbrettes und der Türverkleidungen sind geschäumt, die A-Säulen mit Stoff überzogen. Der Motorraum ist vollständig und der restliche Unterboden teilweise verkleidet - das reduziert Luftverwirbelungen. Mit Unterbodenschutz wurde jedoch etwas sparsam umgegangen. Die Tankklappe ist in die Zentralverriegelung einbezogen und besitzt einen integrierten Tankdeckel - es braucht kein Drehverschluss mehr geöffnet werden. Darüber hinaus hat 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 Stoßleisten, die bei kleinen Parkremplern oder unvorsichtig geöffneten Türen benachbarter Fahrzeuge den Lack schützen. Die Motorhaube wird nur mit einem Stab offen gehalten - Gasdruckfedern wären die bessere Alternative.

2,5 Alltagstauglichkeit

Die Alltagstauglichkeit des C4 Picasso ist mit fünf Einzelsitzen gut. Die maximal zulässige Zuladung fällt mit 510 kg zufriedenstellend aus. Auf dem Dach dürfen 70 kg transportiert werden, eine Dachreling gibt es aber nicht (nur beim Grand C4 Picasso). Gebremste Anhänger dürfen bis zu einer Gesamtmasse von 1.470 kg und ungebremste bis 640 kg gezogen werden. Die zulässige Stützlast beträgt 70 kg, das reicht, um auch zwei schwere Räder mittels Heckträger zu befördern.

⊕ Mit einer Tankfüllung (57 l) sind auf Basis des EcoTest-Verbrauchs Reichweiten bis rund 930 km möglich.

⊖ Serienmäßig ist der C4 Picasso nur mit einem Reifenreparaturset ausgestattet, das sich im Falle einer Reifenpanne als unbrauchbar erweisen kann. Gegen Aufpreis ist ein Notrad erhältlich (nicht im Testwagen). Nur dann sind auch Wagenheber und Radmutternschlüssel an Bord.

2,4 Sicht

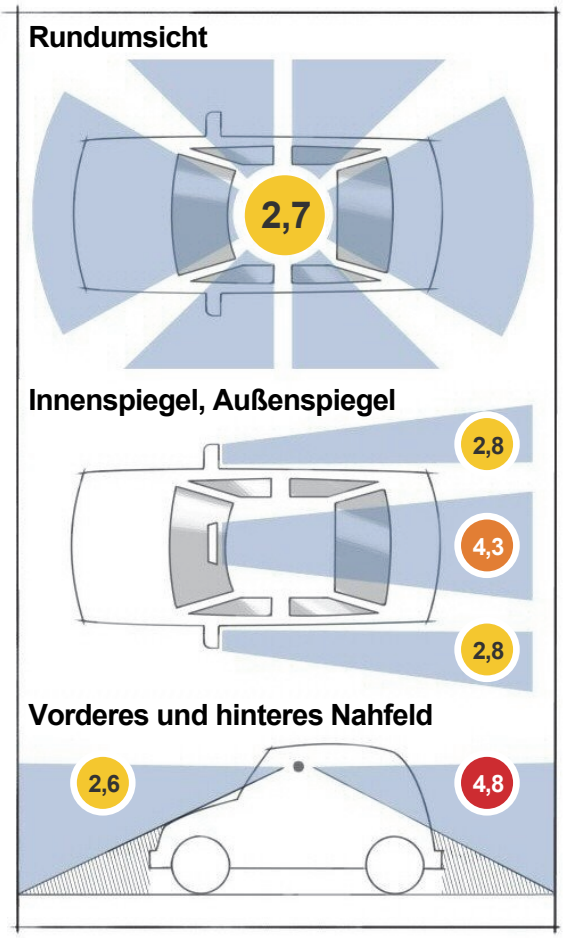
Im Sicht-Kapitel erreicht der C4 Picasso insgesamt noch eine gute Bewertung. Die Karosserie lässt sich nur mäßig einsehen. Während das Heck noch zufriedenstellend abgeschätzt werden kann, entzieht sich das vordere Ende vollkommen dem Blick des Fahrers. Niedrige Hindernisse werden vor dem Fahrzeug akzeptabel wahrgenommen. Bei der ADAC Rundumsichtmessung schneidet der C4 Picasso zufriedenstellend ab.

Breite Dachsäulen erschweren die Sicht nach hinten.

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-Säulen eingeschränkt. Da bringen auch die kleinen Zwischenfenster kaum Vorteile. Etwas größer könnten auch die Außenspiegel sein, die eine durchschnittliche Sicht nach hinten liefern.

⊕ Durch die erhöhte Sitzposition kann der Fahrer das Verkehrsgeschehen gut überblicken. Die getestete Variante ist serienmäßig mit Parksensoren am Heck ausgestattet. Gegen Aufpreis ist das Park-Assist-Paket erhältlich, das u. a. Außenspiegel mit Bordsteinabsenkung, Parksensoren vorn, eine Rückfahrkamera und einen Parkassistenten beinhaltet (im Testwagen). Die Scheibenwischer sind außen befestigt und überlappen dadurch in der Mitte - das Ergebnis ist ein sehr großes Wischfeld. Der Testwagen war mit dem optionalen Bi-Xenonlicht samt Kurvenlichtfunktion ausgestattet. Da die Xenonscheinwerfer im C4 Picasso keine so hohe Lichtintensität haben, kann sich der Hersteller die sonst gesetzlich vorgeschriebene automatische Leuchtweitenregulierung sowie ein Scheinwerferreinigungssystem sparen. Ordert man das Drive-Assist-Paket, blendet der Innenspiegel automatisch ab und das Fernlicht ist sensorgesteuert (im Testwagen) - andere Verkehrsteilnehmer werden aber nicht immer zuverlässig erkannt, sodass man gelegentlich manuell eingreifen muss.

⊖ Aufgrund der hohen Heckscheibenunterkante lassen sich tief liegende Hindernisse hinter dem Fahrzeug schlecht erkennen (etwas Abhilfe leistet die optionale Rückfahrkamera). Der Innenspiegel bietet nur ein sehr kleines Sichtfeld nach hinten. Die Außenspiegel besitzen keine zusätzlichen asphärischen Bereiche, wodurch der tote Winkel etwas verkleinert würde. Ordert man das Xenonlicht mit Kurvenlichtfunktion, entfällt das serienmäßige Abbiegelicht.



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.

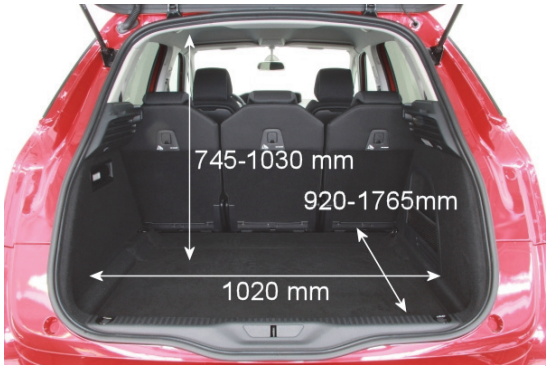
2,1 Ein-/Ausstieg

⊕ Der C4 Picasso ist in der getesteten Variante serienmäßig mit Zentralverriegelung samt Funkfernbedienung ausgestattet. Mit der Fernbedienung lassen sich geöffnete Seitenscheiben schließen. Gegen Aufpreis ist ein schlüsselloses Zugangssystem erhältlich (im Testwagen). Dann braucht man nur den Schlüssel bei sich tragen und kann das Fahrzeug mittels Sensoren in den Vordertüren und an der Heckklappe auf- und abschließen. 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. Der Abstand zwischen Sitz und Dachlinie ist durchschnittlich. 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.

⊖ Über der Fahrer- und Beifahrertür fehlen Haltegriffe am Dachhimmel. Die Türen besitzen zwar drei Rasterungen, allerdings könnten diese kräftiger dimensioniert sein, um die Türen auch an Steigungen zuverlässig offen zu halten.

© ADAC e.V. | Seite 3

1,5 Kofferraum-Volumen*



Mit 425 l Volumen ist der Kofferraum des C4 Picasso zwar groß, erreicht aber nicht ganz die Konkurrenz, wie z.B. den VW Touran mit 485 l.

⊕ Das Kofferraum-Volumen ist im Klassenvergleich großzügig. Gemessen bis zur Kofferraumabdeckung passen 425 Liter in das Ladeabteil. Baut man die Abdeckung aus und belädt bis zum Dach, fasst der Kofferraum 575 Liter. Dann können bis zu zwölf handelsübliche Getränkekisten gestapelt werden. Klappt man die Rücksitzlehnen um, lassen sich bis zur Fensterunterkante gemessen 925 Liter verstauen. Nutzt man das ganze Volumen bis unter das Dach, kommt man auf sehr gute 1.525 Liter.

2,1 Kofferraum-Zugänglichkeit

⊕ Der Kofferraum des C4 Picasso ist gut zugänglich. Die Heckklappe schwingt zwar erst spät von alleine auf und muss nachgedrückt werden, öffnet aber weit - Personen bis rund 1,90 m können aufrecht darunter stehen. Zum Schließen gibt es Griffmulden, diese sind jedoch etwas ungünstig positioniert. Eine elektrisch öffnende und schließende Heckklappe ist optional erhältlich (nicht im Testwagen). 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 63 Zentimeter hoch ist. Beim Ausladen stört eine sieben Zentimeter hohe Stufe. Aufgrund der verhältnismäßig geringen Kofferraumtiefe lassen sich an der Rückbank liegende Gegenstände gut erreichen. Nach dem Umlegen der Rücksitze entsteht ein ebener Ladeboden - zwischen Kofferraumboden und den Sitzen ist aber eine Lücke. 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.

2,1 Kofferraum-Variabilität

⊕ 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 sie nach vorn. Die Gurtschlösser können an den C-Säulen magnetisch fixiert 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 etwas Platz 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.

⊖ Der Fondmittelgurt ist sehr ungünstig am Dach fixiert. Möchte man den kompletten Kofferraum zum Transport nutzen, muss man den Mittelgurt erst umständlich aushängen.

1,7 INNENRAUM

2,4 Bedienung

Das Cockpit des C4 Picasso wirkt aufgeräumt und besitzt nur wenige Schalter. Nahezu alle Funktionen werden über den gut positionierten Siebenzoll-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 braucht es eine intensive Eingewöhnung, bis man sich in den vielen Untermenüs auskennt - das führt zu einer erhöhten Ablenkung vom Verkehrsgeschehen. Ein weiterer Nachteil ist (besonders beim Klima- und Audiosystem), dass die eingestellten Parameter dort nicht dauerhaft zu sehen sind. Stattdessen werden diese im zwölf Zoll großen Kombiinstrument in der Mitte der Armaturentafel dargestellt. Dort sind die Parameter (oben rechts: Audiosystem und Außentemperatur; unten rechts: Klimatisierung) dargestellt. Für die Lautstärke, die Heckscheibenheizung und die Defrostfunktion der Frontscheibe gibt es separate Schaltflächen. Das sehr große und in drei Anzeigefelder aufgeteilte Kombiinstrument ist anfangs etwas unübersichtlich. Wichtige Parameter wie Geschwindigkeit, Betriebstemperatur oder Kraftstofffüllstand werden angezeigt. Das mittlere und rechte Anzeigefenster kann vom Fahrer konfiguriert werden, man kann u. a. zwischen dem Bordcomputer (z.B. Momentan- und Durchschnittsverbrauch), dem Drehzahlmesser oder Navigationsinformationen wählen. Viele Funktionen werden auch mittels Lenkradtasten gesteuert, allerdings ist das Lenkrad dadurch mit Schaltern überfrachtet und unübersichtlich. Sind Türen oder die Heckklappe offen, wird der Fahrer im Kombiinstrument informiert. Wer das Citroen Multicity Connect-System nutzen möchte, muss ein 12-monatiges Abo abschließen. Das Internet-Anwendungsportal bietet dem Fahrer verschiedene Apps, mit denen er sich die nächstgelegene Tankstelle, Hotels oder auch die Wettervorhersage anzeigen lassen kann. Darüber hinaus kann er sich über staugefährdete Autobahnabschnitte informieren.

Der Innenraum überzeugt durch angenehme Materialien, einer guten Verarbeitungsqualität und weitgehender Funktionalität.

⊕ Das Lenkrad lässt sich in Höhe und Weite einstellen, der Einstellbereich könnte jedoch größer sein. Die Pedale sind gut angeordnet und auch der Schalthebel liegt gut zur Hand, dürfte aber etwas höher positioniert sein. Die Sitze lassen sich ab Werk manuell justieren, die Einsteller sind zufriedenstellend erreichbar. Der Start-/Stopp-Knopf ist beleuchtet und günstig im Armaturenbrett positioniert. Der Lichtschalter ist ungünstig im Blinkerhebel untergebracht, allerdings werden sowohl das Abblendlicht (Serie) als auch das Fernlicht (Option) sensorgesteuert. Die Nebelleuchten werden beim Lichtschalter aktiviert, der Status im Kombiinstrument angezeigt. Dank Regensensor werden auch die Scheibenwischer vorn automatisch gesteuert. Die Heckscheibenheizung wird nach einer bestimmten Zeit automatisch deaktiviert. Der serienmäßige Tempomat wird am Lenkrad aktiviert, die gewünschte Geschwindigkeit angezeigt. Optional ist ein aktiver Geschwindigkeitsregler an Bord (im Testwagen). 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. Das serienmäßige 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) genügend 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. Der für den Fondmittelsitz am Dachhimmel angebrachte Gurt ist umständlich zu erreichen und anzulegen.

0,7 Raumangebot vorne*

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

⊕ Vorn fällt das Platzangebot sehr großzügig aus. Personen bis zu einer Körpergröße von gut zwei Metern finden genügend Beinfreiheit vor, die Kopffreiheit würde sogar für deutlich größere ausreichen. Die Innenbreite ist großzügig bemessen und auch die Panoramafrontscheibe trägt zu einem angenehmen Raumempfinden bei.

1,7 Raumangebot hinten*

⊕ Auch im Fond sind die Platzverhältnisse gut. Bei ganz nach hinten geschobenen Sitzen, würde die Beinfreiheit für knapp zwei Meter große Personen ausreichen, die Kopffreiheit erlaubt aber nur 1,90 m große Passagiere. 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 Raumempfinden ist u. a. aufgrund der großen Fensterfläche angenehm.

2,5 Innenraum-Variabilität

⊕ Die Innenraum-Variabilität fällt beim C4 Picasso noch gut aus. Die Einzelsitze der zweiten Sitzreihe lassen sich längs verschieben, auch die Lehnenneigung (zwei Positionen) ist verstellbar.

2,5 KOMFORT

2,4 Federung

⊕ Die Federung des C4 Picasso ist prinzipiell komfortabel abgestimmt, spricht aber dennoch auf Querfugen etwas hölzern an. Bei langen Bodenwellen zeigt der Citroen ausgeprägte Aufbaubewegungen und neigt voll beladen zum Nachschwingen. Zudem nickt die Karosserie bei starken Bremsungen und beim Beschleunigen. Bei dynamischen Lenkvorgängen oder in schnell durchfahrenen Kurven ist auch eine ausgeprägte Seitenneigung vorhanden. Kurzwellige Unebenheiten werden gut absorbiert, Stuckern ist kaum vorhanden. Kleine Einzelhindernisse werden gut von den Insassen fern gehalten, gröbere schlagen etwas stärker durch. 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.

2,5 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 ist für den Fahrersitz eine elektrische Verstellung samt Memory-Funktion erhältlich (in Verbindung mit Leder-Paket). Dann gibt es auch an beiden Vordersitzen elektrische Lordosenstützen mit Massagefunktion (nicht im Testwagen). Vorn sind die Sitze ordentlich konturiert und 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.

Die Lehnen sind vorn angenehm hoch, können aber unter Umständen etwas schmal sein. Der Fahrer kann seinen linken Fuß gut abstützen, ein stabiles Trittbrett gibt es aber nicht. Vorn ist die Sitzposition insgesamt komfortabel. Im Fond können die Einzelsitze ebenfalls längs verschoben und die Lehnenneigung eingestellt werden. Allerdings könnten die Lehnen etwas höher und stärker konturiert sein. Gleiches gilt für die Sitzflächen, die ebenfalls wenig Kontur bieten und recht tief positioniert sind - dadurch liegen die Oberschenkel nur wenig auf. Die Polsterung ist auch im Fond angenehm straff, die Sitzposition im Ganzen zufriedenstellend. Die Atmungsaktivität des Sitzbezugs ist zufriedenstellend.

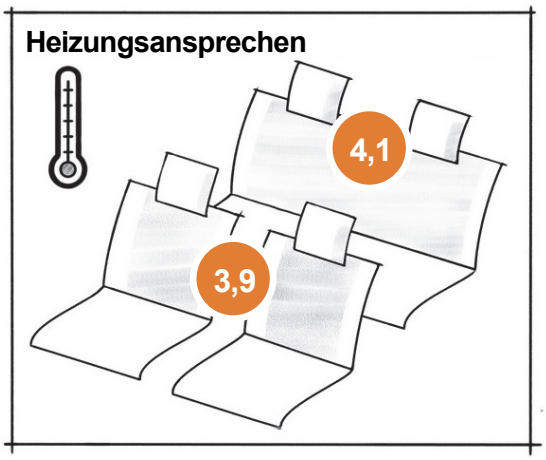
2,1 Innengeräusch

Das Innenraumgeräuschniveau liegt insgesamt niedrig. Der gemessene Geräuschpegel beträgt bei Tempo 130 niedrige 67,1 dB(A). Bei moderater Fahrweise nimmt man das Aggregat zwar stets im Hintergrund wahr, es fällt aber nicht zu unangenehm auf. Fordert man den Motor jedoch und sucht die oberen Drehzahlbereiche auf, macht der Motor mit lautem Dröhnen deutlich auf sich aufmerksam. Wind- und Fahrgeräusche werden nicht als störend wahrgenommen, auch wenn gelegentliches Achspoltern auf schlechten Fahrbahnoberflächen zu vernehmen ist.

2,7 Klimatisierung

In der getesteten Ausstattungsvariante ist der C4 Picasso serienmäßig mit einer Zweizonen-Klimaautomatik ausgestattet. Die Intensität des Automatikmodus kann in drei Stufen angepasst werden. 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.

Im ADAC Heizungstest fährt der C4 Picasso PureTech 130 nur ein ausreichendes Ergebnis ein. Sowohl vorn als auch im Fond müssen sich die Passagiere lange gedulden, bis angenehme Temperaturen vorherrschen.



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

2,6 MOTOR/ANTRIEB

2,5 Fahrleistungen*

Der 1,2-l-Dreizylinder Turbobenziner leistet maximal 96 kW/130 PS bei 5.500 1/min, das maximale Drehmoment von 230 Nm liegt bei 1.750 1/min an. Die Fahrleistungen des C4 Picasso PureTech 130 gehen vollkommen in Ordnung. Bei den Elastizitätsmessungen schneidet der Van gut ab. Für den Beschleunigungsvorgang von 60 auf 100 km/h benötigt der Citroen im vierten Gang 8,9 Sekunden, im fünften Gang 11,7 und im größten Gang 15,2 Sekunden. Den simulierten Überholvorgang, der im gleichen Geschwindigkeitsbereich durchgeführt wird, absolviert er in zufriedenstellenden 6,4 Sekunden (gemessen im 3. Gang).

© ADAC e.V.

3,3 Laufkultur

Die Laufkultur des Dreizylinder-Motors ist akzeptabel, einige andere Dreizylindertriebwerke arbeiten aber zum Teil deutlich kultivierter. Vibrationen sind besonders im unteren Drehzahlbereich deutlich an den Pedalen und am Lenkrad spürbar. Der Motor läuft insgesamt rau, unter Last neigt er über den gesamten Drehzahlbereich zu starkem Dröhnen. Dreht man den Motor aus, wird er richtig laut.

2,6 Schaltung

Die Schaltung ist Citroen zufriedenstellend gelungen. Die Schaltwege fallen nicht zu lang aus, gelegentlich haken die Gänge aber selbst bei normalen Schaltgeschwindigkeiten. Soll es schnell gehen, haken die Gänge zum Teil stark. Die Kupplung lässt sich durchschnittlich dosieren. Wird unsanft gekuppelt, ruckelt es deutlich im Antriebsstrang.

⊕ Der Rückwärtsgang ist vorn links angeordnet und gegen versehentliches Schalten gesichert. Dank Synchronisierung kann er stets verschleiß- und geräuscharm eingelegt werden. Eine Schaltpunktanzeige hilft dem Fahrer, entsprechend dem Betriebszustand einen geeigneten Gang zu finden. Das Anfahren an Steigungen stellt den Fahrer dank Berganfahrhilfe vor keine Herausforderung. Die elektrische Handbremse kann manuell aktiviert werden, dann rollt das Fahrzeug zeitlich unbegrenzt nicht weg, der Fahrer braucht das Bremspedal aber nicht dauerhaft betätigen - beim Anfahren wird die Handbremse automatisch gelöst. Das Start-Stopp-System funktioniert sehr gut. Man kann den ersten Gang bereits während der Stopp-Phase einlegen, bei anschließender Kupplungsbetätigung springt der Motor unverzüglich an.

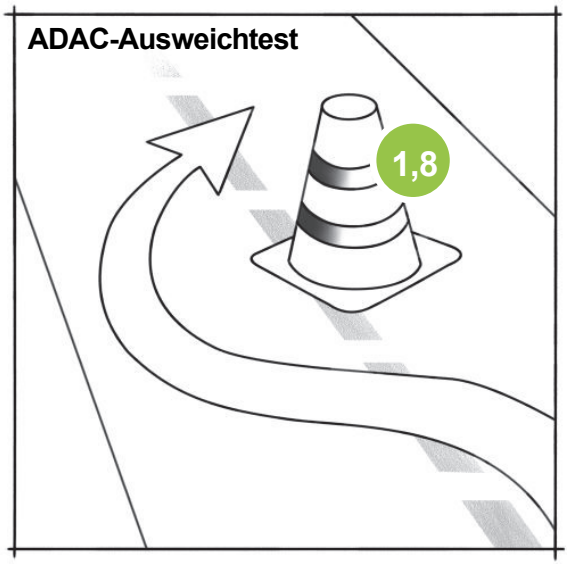
2,3 Getriebeabstufung

⊕ Das Sechsganggetriebe zeigt sich gut abgestimmt. Es gibt für jede Geschwindigkeit einen passenden Gang und die Drehzahlsprünge fallen nicht zu groß aus. Die Gesamtübersetzung hat Citroen so gewählt, dass der Motor im größten Gang genügend Zugkraftreserven besitzt, aber dennoch bei Tempo 130 mit rund 2.900 1/min nicht zu hoch dreht.

2,4 FAHREIGENSCHAFTEN

2,5 Fahrstabilität

Die Fahrstabilität des Vans ist insgesamt ordentlich. Plötzliche Lenkimpulse quittiert die Karosserie zwar mit einem deutlichen Nachschwingen, bleibt dabei aber sicher beherrschbar. Werden Kurven schnell angefahren, neigt der Citroen recht früh zum Untersteuern. Hebt man das Gaspedal in einer Kurve, zeigt der C4 Picasso nur leichte Lastwechselreaktionen. Beim Anfahren auf rutschigem Untergrund sorgt die Antriebsschlupfregelung für gute Traktion.



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.

Im ADAC Ausweichtest fährt der Van ein gutes Ergebnis ein. Das Fahrzeug begibt sich mit einem leicht drängenden Heck auf Ausweichkurs, was frühe Eingriffe des elektronischen Stabilitätsprogramms (ESP) zur Folge hat. Dadurch wird bereits in der ersten Phase recht viel Geschwindigkeit abgebaut. Beim Zurücklenken untersteuert der Van und baut weiterhin Geschwindigkeit ab. Der Citroen lässt sich dadurch zwar nicht besonders agil, aber sicher durch den Parcours manövrieren. Spurrinnen nehmen wenig Einfluss auf die Richtungsstabilität des Fahrzeugs, eine gewisse Seitenwindempfindlichkeit ist allerdings vorhanden.

2,9 Lenkung*

Das Lenkansprechen ist bei kleinen Lenkwinkeln gut, bei größeren zufriedenstellend - dann neigt sich zunächst die Karosserie, bevor das Fahrzeug der vorgegebenen Richtung folgt. Das Lenkgefühl und die Zentrierung sowie Rückstellung könnten bei niedrigen Geschwindigkeiten stärker ausgeprägt sein. Bei größeren Lenkwinkeln ist die Rückmeldung besser, dennoch sind gelegentliche Lenkkorrekturen notwendig. Zum Teil schlagen auch Fahrbahnunebenheiten bis ins 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 11,2 m für diese Fahrzeugklasse durchschnittlich aus.

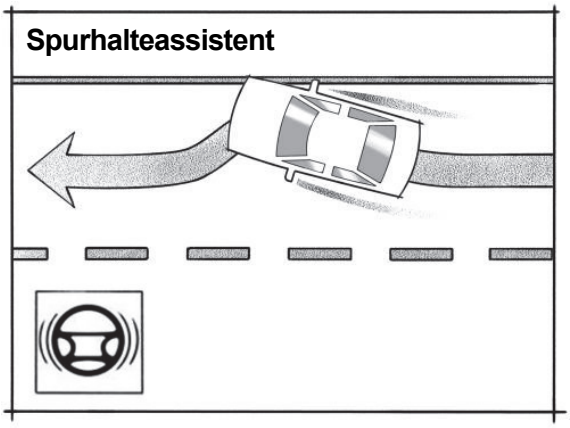
2,0 Bremse

Die Bremse kann mit einer guten Wirkung und Standfestigkeit überzeugen. Der C4 Picasso steht nach einer Vollbremsungen aus Tempo 100 nach 36,2 m (Mittelwert aus zehn Einzelmessungen, Reifen: Michelin Energy Saver+ der Dimension 205/60 R16 92H). Die Bremse spricht gut an und lässt sich auch fein dosieren. Bei einem starken Bremsimpuls in Kurven wird der Citroen am Heck etwas unruhig. Bei einer dauerhaften Vollbremsung und gleichzeitigem Lenkeinschlag zeigt der Van ein untersteuerndes Verhalten.

1,8 SICHERHEIT

1,9 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

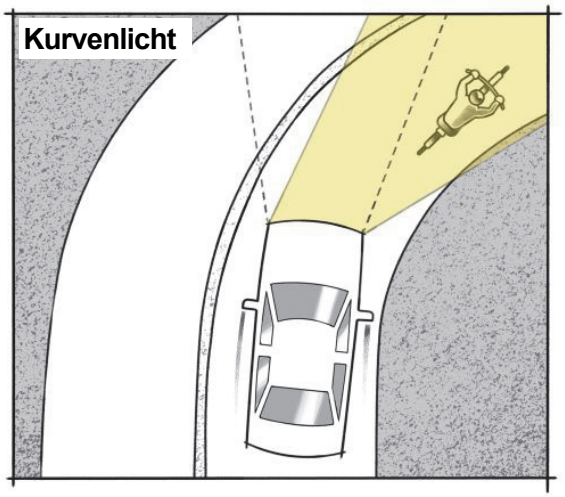
Der C4 Picasso erzielt ein gutes Resultat bei der aktiven Sicherheit, auch wenn einige Assistenzsysteme nur optional erhältlich sind. Der Citroen ist serienmäßig mit einem elektronischen Stabilitätsprogramm (ESP) und einem Bremsassistenten ausgestattet. Letzterer hilft dem Fahrer bei Notbremsungen, das volle Bremspotenzial zu nutzen. Bei einer Vollbremsung wird die Warnblinkanlage automatisch aktiviert, um den herannahenden Verkehr zu warnen. Die reaktionsschnellen und hellen LED-Bremsleuchten sind dabei sehr gut zu erkennen (Option). Ab Werk ist beim C4 Picasso eine Geschwindigkeitsregelanlage mit Begrenzer an Bord. Es können jeweils sechs Geschwindigkeiten hinterlegt und dann direkt angewählt werden. Darüber hinaus ist eine manuelle Einstellung der gewünschten Geschwindigkeit möglich. Ab Werk leuchten die Nebelscheinwerfer beim Abbiegen den seitlichen Bereich zusätzlich aus. Optional sind Bi-Xenonscheinwerfer mit Kurvenlichtfunktion erhältlich.



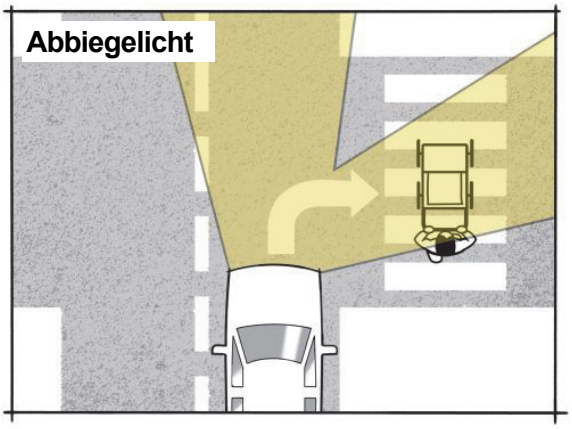
Infrarotsensoren oder Kameras erkennen die Fahrbahn-Markierungen. Verlässt der Fahrer seine Spur ohne zu Blinken (etwa wegen Unachtsamkeit oder Sekundenschlaf), erfolgt eine optische, akustische oder haptische Warnung.

Gegen Aufpreis ist das Selection-Drive-Assist-Paket zu haben, das einen Spurassistenten, eine aktive Geschwindigkeitsregelung, einen Fernlichtassistenten sowie einen Toter-Winkel-Assistenten enthält. Der Spurassistent ist ab 80 km/h aktiv und überwacht mittels Kamera die Fahrbahn. Der Fahrer wird durch Vibrationen im Sicherheitsgurt gewarnt, wenn das Fahrzeug die Fahrbahnmarkierungen überfährt. Die aktive Geschwindigkeitsregelung (zwischen 40 und 150 km/h) erkennt mittels Radar die Geschwindigkeit der Vorausfahrenden und reduziert die Fahrgeschwindigkeit durch Motorbremse. Kann der Sicherheitsabstand nicht mehr eingehalten werden, erhält der Fahrer eine optische und akustische Warnung, der Geschwindigkeitsregler wird dann abgeschaltet (max. 30 km/h Differenz zum Vorausfahrenden) - unverständlich, weshalb das System keinen Bremseingriff besitzt. Im Funktionsumfang enthalten ist auch eine Kollisionswarnung. Diese ist ab 30 km/h aktiv und warnt den Fahrer in drei Stufen. Der Sicherheitsabstand ist zwischen einer und 2,5 Sekunden einstellbar. Zunächst erhält der Fahrer eine optische Warnung im Kombiinstrument, dann zusätzlich eine akustische. In der dritten Phase wird der Sicherheitsgurt gestrafft. Der Toter-Winkel-Assistent (aktiv zw. zwölf und 140 km/h) erkennt Verkehrsteilnehmer, die sich links und rechts neben bzw. hinter dem Fahrzeug befinden und warnt den Fahrer durch eine kleine LED im jeweiligen Außenspiegel. Serienmäßig ist der Citroen mit einem indirekt messenden Reifendruckkontrollsystem ausgestattet. Der Motor lässt sich nur mit betätigtem Kupplungspedal starten, ein versehentliches Anfahren ist daher nicht möglich.

⊖ Leider entfällt die Abbiegelichtfunktion der Nebelscheinwerfer, wenn man das Xenonlicht ordert. 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.



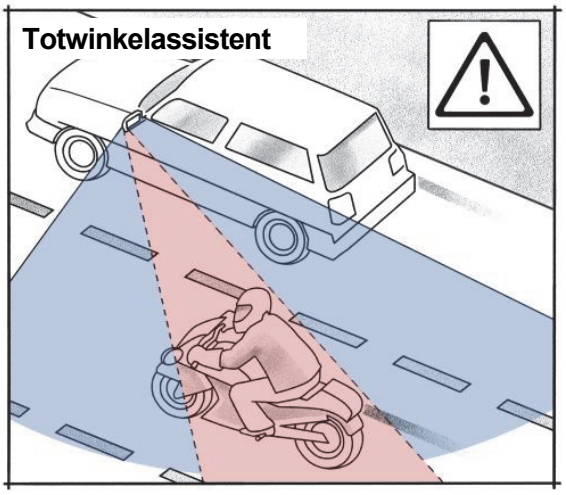
Die Scheinwerfer schwenken (abhängig von Lenkradstellung und Geschwindigkeit) gemäß dem Straßenverlauf in Fahrtrichtung und folgen so der Fahrbahn in Kurvenrichtung.



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

1,7 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Der Insassenschutz ist insgesamt gut. Im ADAC Crashtest erreicht der C4 Picasso 86 Prozent der möglichen Punkte beim Insassenschutz und insgesamt die vollen fünf Sterne (Test 06/2013). Der Citroen ist serienmäßig mit Front- und Seitenairbags für Fahrer und Beifahrer sowie durchgängigen Kopfairbags ausgestattet. Die vorderen Gurte besitzen sowohl Gurtstraffer als auch -kraftbegrenzer, an den äußeren Fondgurten gibt es Kraftbegrenzer. Die Kopfstützen lassen sich vorn in Höhe und Neigung einstellen. Optional werden ab zehn km/h die vorderen Gurte in Gefahrensituationen gestrafft um Fahrer und Beifahrer stärker in die Lehne zu drücken (im Testwagen). Die Kopfstützen reichen vorn für Personen bis knapp 1,90 m. Da sie nah am Kopf liegen, können sie bei einem Heckaufprall optimal wirken.



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.

© ADAC e.V.

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 aufbringen - das kann nach einem Unfall von Vorteil sein. Die getestete Ausstattungsvariante ist serienmäßig mit einem Notruf-System ausgestattet. 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, dieser leitet die Fahrzeugposition an den zuständigen Rettungsdienst weiter.

⊖ Im Fond reichen die Kopfstützen lediglich für Passagiere bis zu einer Körpergröße von 1,65 m - das ist viel zu wenig. Der Abstand zum Kopf ist dabei zufriedenstellend. Für den Verbandkasten und das Warndreieck gibt es keine separate Halterung. Diese können zwar unter dem Kofferraumboden verstaut werden, sind dann aber unter Umständen (bei vollem 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. Dank der Einzelsitze können hinten drei Kindersitze nebeneinander montiert werden. Vorn und auf dem Mittelplatz lassen sich hohe Kindersitze problemlos verwenden. Auf den äußeren Fondplätzen lassen sich hohe Kindersitze nur bedingt montieren, da sie an den C-Säulen anstehen.

⊕ Im ADAC Crashtest erreicht der C4 Picasso gute 88 Prozent der möglichen Punkte bei der Kindersicherheit (Test 06/2013). Laut Bedienungsanleitung sind auf allen Plätzen universelle Kindersitze aller Altersgruppen erlaubt. Der Beifahrerairbag lässt sich deaktivieren, sodass auch vorn rückwärtsgerichtete Kindersitze montiert werden dürfen. Die Gurte sind lang und reichen auch für Kindersitze mit großem Gurtbedarf aus. Die Abstände zwischen den Gurten und den Schlössern sind groß und die Schlösser kurz und fest, was das Befestigen der Kindersitze erleichtert. Alternativ können im Fond die Kindersitze mittels Isofix-Halterung inklusive Ankerhaken befestigt werden. Das Sitzpolster ist fest und stabil. Der Einklemmschutz der hinteren Fensterheber setzt früh ein und funktioniert zuverlässig.

⊖ Die Gurtschlösser sind im Fond nicht verwechslungssicher.

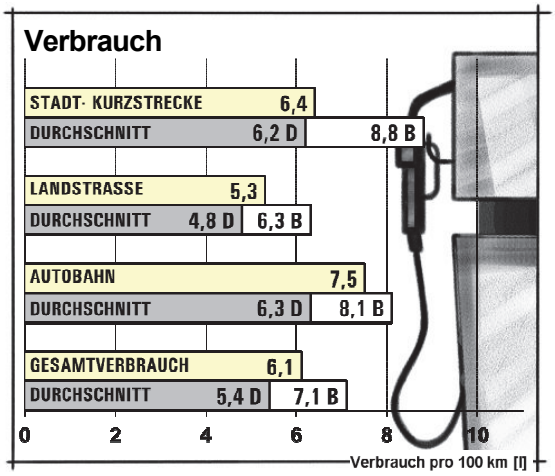
2,3 Fußgängerschutz

⊕ Beim ADAC Crashtest erhält der C4 Picasso 68 Prozent der möglichen Punkte im Fußgängerschutz (Test 06/2013). Der komplette Stoßfänger und die Motorhaube sind entschärft, allerdings birgt der Windschutzscheibenrahmen ein erhöhtes Verletzungsrisiko.

2,5 UMWELT/ECOTEST

3,3 Verbrauch/CO2*

Der C4 Picasso PureTech 130 STOP&START erreicht im CO2-Kapitel des EcoTest ein zufriedenstellendes Resultat. Der Citroen erhält mit einer CO2-Bilanz von 168 g/km nur 27 Punkte in diesem Kapitel. Aus der Messung resultiert ein Durchschnittsverbrauch von 6,1 Liter Super auf 100 Kilometer. Innerorts verbraucht der Van 6,4 l/100 km, außerorts 5,3 l/100 km und auf der Autobahn genehmigt sich der C4 Picasso 7,5 l/100 km.



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

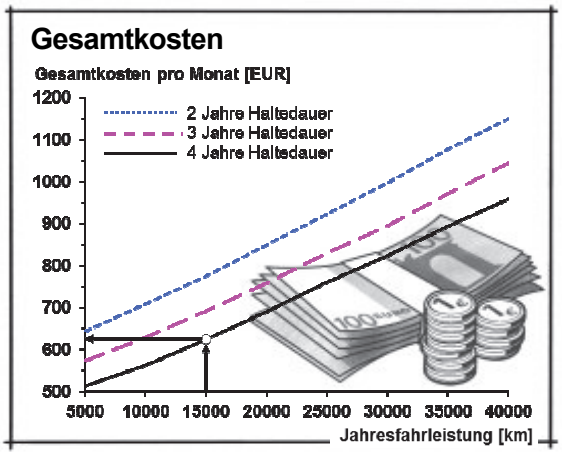
1,6 Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas des Turbobenziners sind gering, der C4 Picasso erhält damit 44 von 50 möglichen Punkten. In der Summe erzielt der Van 71 Punkte, was vier von fünf Sternen im ADAC EcoTest entspricht.

3,6 AUTOKOSTEN

3,6 Betriebskosten*

Die Betriebskosten ergeben sich zu weiten Teilen aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Verbrauch im Klassenvergleich durchschnittlich ausfällt, liegen auch die Betriebskosten auf akzeptablem Niveau.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahr-zeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persön- lichen monatlichen Kosten (Beispiel: 624 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

2,8 Werkstatt- / Reifenkosten*

Alle 20.000 Kilometer oder alle 12 Monate ist eine Wartung fällig. Der 1,2 l-Dreizylinder besitzt einen Zahnriemen, der gemäß Hersteller bei 180.000 km oder nach 10 Jahren gewechselt werden muß.

⊕ Citroen gewährt eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

⊖ Die relativ kurzen Inspektionsabstände sorgen für dementsprechend häufigere Werkstattaufenthalte und somit mehr Kosten.

4,5 Wertstabilität*

⊖ Dem C4 Picasso wird für den vierjährigen Berechnungszeitraum ein schlechter Restwertverlauf prognostiziert. Negativ wirkt sich aus, das gegen Ende des Berechnungszeitraums mit einem neuen Modell des Vans zu rechnen ist.

4,2 Kosten für Anschaffung*

⊖ Die Anschaffungskosten liegen im Klassenvergleich hoch. Für die getestete Ausstattungsvariante Selection sind mindestens 26.390 Euro fällig. Die Serienausstattung fällt dabei mit Licht- und Regensensor, einer Klimaautomatik und Navigationssystem recht umfangreich aus. Sicherheitssysteme wie das Xenonlicht, ein Toter-Winkel- oder Spurassistent kosten Aufpreis.

2,8 Fixkosten*

Die Fixkosten liegen auf durchschnittlichem Niveau. Die jährliche Kfz-Steuer fällt mit 64 Euro überschaubar aus. Auch die Versicherung ist insgesamt nicht zu teuer. Während die Einstufung in der Haftpflicht und der Teilkasko günstig ist, kommt die Vollkaskoeinstufung sehr teuer (KH: 15; TK: 16; VK: 21).

3,6 Monatliche Gesamtkosten*

Die monatlichen Gesamtkosten fallen im Klassenvergleich akzeptabel aus. Negativ wirken sich vor allem der hohe Anschaffungspreis und die nur mäßige Wertstabilität aus.

DIE MOTORVARIANTEN
in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	PureTech 130 Stop&Start	THP 165 Stop&Start EAT6	BlueHDi 100 Stop&Start	BlueHDi 120 Stop&Start	BlueHDi 150 Stop&Start
Aufbau/Türen	GR/5	GR/5	GR/5	GR/5	GR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/1199	4/1598	4/1560	4/1560	4/1997
Leistung [kW (PS)]	96 (130)	121 (165)	73 (99)	88 (120)	110 (150)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	230/1750	240/1400	254/1750	300/1750	370/2000
0-100 km/h[s]	11,2	9,3	14,3	12,6	10,9
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	201	210	176	189	210
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	5,0 l S	5,6 l S	3,8 l D	3,8 l D	3,9 l D
CO2 [g/km]	115	129	99	100	102
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/21/16	15/21/16	16/22/21	16/22/21	18/22/21
Steuer pro Jahr [Euro]	64	100	160	162	204
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	552	679	555	623	658
Preis [Euro]	21.640	29.090	23.590	26.140	29.490

Aufbau
ST = Stufenheck
SR = Schrägheck
CP = Coupe
C = Cabriolet
RO = Roadster
KB = Kombi
GR = Van
KT = Kleintransporter
HKB = Hochdachkombi
TR = Transporter
BU = Bus
SUV = Sport Utility Vehicle
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

© ADAC e.V.

DATEN UND MESSWERTE

3-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro6
Hubraum	1199 ccm
Leistung	96 kW (130 PS)
bei	5500 1/min
Maximales Drehmoment	230 Nm
bei	1750 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	205/60R16
Reifengröße (Testwagen)	**205/60R16H**
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	**11,1/11,15 m**
Höchstgeschwindigkeit	201 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	11,2 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	**6,4 s**
Bremsweg aus 100 km/h	**36,2 m**
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	5,0 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	**6,1 l**
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	**6,4/5,3/7,5 l**
CO2-Ausstoß Herstellerangabe	115 g/km
CO2-Ausstoß Test(*WTW)	**168 g/km**
Innengeräusch 130km/h	**67,1 dB(A)**
Länge/Breite/Höhe	4428/1826/1610 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	**2120 mm**
Leergewicht/Zuladung	**1395 kg/510 kg**
Kofferraumvolumen normal/geklappt	**425 l/925 l**
Anhängelast ungebremst/gebremst	640 kg/1470 kg
Dachlast	70 kg
Tankinhalt	57 l
Reichweite	**930 km**
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbiegelicht (Nebelscheinwerfer)	Serie
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
City-Notbremsfunktion	nicht erhältlich
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht (Selection-Sicht Paket)	1.190 Euro°
Regen- und Lichtsensor	Serie
Reifendruckkontrolle	Serie
Spurassistent (Drive-Assist Paket)	1.290 Euro°
Tempomat (inkl. Begrenzer)	Serie
Totwinkelassistent (Drive-Assist Paket)	1.290 Euro°
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht (Selection-Sicht Paket)	1.190 Euro°

INNEN

2. Sitzreihe, Einzelsitze	Serie
Airbag, Seite hinten	nicht erhältlich
Airbag, Seite vorne	Serie
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Beifahrersitzlehne umklappbar	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	Serie
Klimaautomatik	Serie
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	Serie
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	690 Euro
Außenspiegel, elektrisch einstellbar (+ beheizbar)	Serie
Einparkhilfe hinten	Serie
Lackierung Metallic	590 Euro°

° im Testwagen vorhanden

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	**103 Euro**
Monatliche Werkstattkosten	**53 Euro**
Monatliche Fixkosten	**100 Euro**
Monatlicher Wertverlust	**368 Euro**
Monatliche Gesamtkosten	**624 Euro**
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	15/21/16
Grundpreis	26.390 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 rund 350 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC Autotest ist nach dem ab 01.01.2015 gültigen ADAC Testprotokoll erstellt. Die Testergebnisse sind daher nur bedingt mit den Autotests vor dem 01.01.2015 vergleichbar.

Die Angaben zu Kfz-Steuer und Autokosten basieren auf zum Veröffentlichungszeitpunkt aktuellen Daten. Die Autokosten wurden mit dem seit 01.01.2016 gültigen Berechnungsmodell erstellt. Diese sind daher nicht mit den Autokosten früherer Tests vergleichbar. Die aktuellsten Kostenberechnungen aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten.

*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.

Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr.

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

TESTURTEIL

AUTOTEST[1] 2,2

KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	**2,2**
Verarbeitung	2,5
Alltagstauglichkeit	2,5
Sicht	2,4
Ein-/Ausstieg	2,1
Kofferraum-Volumen*	1,5
Kofferraum-Zugänglichkeit	2,1
Kofferraum-Variabilität	2,1
Innenraum	**1,7**
Bedienung	2,4
Raumangebot vorne*	0,7
Raumangebot hinten*	1,7
Innenraum-Variabilität	2,5
Komfort	**2,5**
Federung	2,4
Sitze	2,5
Innengeräusch	2,1
Klimatisierung	2,7
Motor/Antrieb	**2,6**
Fahrleistungen*	2,5
Laufkultur	3,3
Schaltung	2,6
Getriebeabstufung	2,3

KATEGORIE	NOTE
Fahreigenschaften	**2,4**
Fahrstabilität	2,5
Lenkung*	2,9
Bremse	2,0
Sicherheit	**1,8**
Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	1,9
Passive Sicherheit - Insassen	1,7
Kindersicherheit	1,5
Fußgängerschutz	2,3
Umwelt/EcoTest	**2,5**
Verbrauch/CO2*	3,3
Schadstoffe	1,6

AUTOKOSTEN 3,6

Betriebskosten*	3,6
Werkstatt- / Reifenkosten*	2,8
Wertstabilität*	4,5
Kosten für Anschaffung*	4,2
Fixkosten*	2,8
Monatliche Gesamtkosten*	3,6

[1]ohne Wirtschaftlichkeit *Werte klassenbezogen

© ADAC e.V.