ADAC autotest

Citroen e-Spacetourer XL Shine

Fünftüriger Bus der oberen Mittelklasse (100 kW / 136 PS)

Der Spacetourer ist Teil einer baugleichen Stellantis-Busfamilie, die von Opel, Citroen und Peugeot vermarktet werden. Stellantis hat sich nun entschlossen, den Dieselantrieb aus der Busklasse zu verbannen und zumindest bei den Pkw-Varianten nur noch auf den konzernweit verwendeten Elektroantrieb mit 136 PS und 260 Nm zu setzen. Dieser müht sich wacker, die 2,5 Tonnen Leergewicht des Testwagens anzuziehen, unter Zeitdruck darf man aber nicht gerade sein. Die Batterie hat eine Bruttokapazität von 50kWh, gegen 6.000 Euro Aufpreis gibt es auch eine Batterie brutto 75 kWh.

Der Testwagen hat diese an Bord - zum Glück. Bei einem Ecotest-Verbrauch von rund 30 kWh/100 km reicht schon das größere Stromfass nicht aus, um ernsthaft von Reisetauglichkeit zu sprechen: Im gemischten Betrieb bei Temperaturen um die 22 °C kann man von 250 km Reichweite ausgehen. Auf der Autobahn und womöglich noch bei niedrigen Temperaturen sind dann 200 km bei Weitem nicht mehr darstellbar. Da helfen die bis zu 100 kW DC-Ladeleistung nicht weiter, zudem diese auch nur kurzzeitig erreicht werden.

Im Zuge der Elektrifizierung wurde das zulässige Gesamtgewicht erhöht, um trotz der Batterie noch eine vernünftige Zuladung zu realisieren. Auch die anderen Qualitäten des Spacetourer sind vorhanden und unbestritten. Mit den zwei elektrischen Schiebetüren der Shine-Ausstattung, dem variablen Sitzkonzept und schlichtweg dem immensen Raum ist der Bus für alle Familien- und Transportaufgaben gewappnet: Man kann den Großteil einer Jugendfußballmannschaft transportieren und die Waschmaschine für die Trikots gleich dazu - es würde zusätzlich auch noch ein Trockner hineinpassen. Das Fahrwerk ist ordentlich abgestimmt, die Lenkung gibt sich aber alle Mühe, etwas Transporter-Feeling in die Pkw-Variante des Busses herüberzuretten.

Der Spacetourer ist also auch als E-Auto mit vielen Stärken bei vertretbaren Schwächen gesegnet, man darf halt nicht allzu weit weg fahren wollen. Oder einen Anhänger ziehen wollen, bei nur einer Tonne Anhängelast ist die Auswahl dünn. Vor allem aber ist der e-Spacetourer nichts für Leute, die aufs Geld achten müssen: Die kürzere Karosserievariante in der Basisausstattung mit der kleinen Batterie kostet schon 56.200 Euro, der Testwagen stellt die teuerste Variante dar und kostet fast genau 70.000 Euro - mindestens. Wenn man sich noch überlegt, dass die bis Dezember 2021 angebotene und technisch gnadenlos überlegene Dieselvariante mit 180 PS etwa 10.000 Euro weniger kostete, dann fragt man sich ernsthaft, wer eigentlich den Elektrobus kaufen soll. Schade, dass man den Käufern nicht mehr die Wahl lässt.

Der informierte Leser hat es aber sicher schon oben im Text gemerkt: Da fehlt doch einer! Genau, Toyota bietet den Bus ebenfalls an - und zwar noch mit dem Dieselmotor...

Konkurrenten: u. a.: Mercedes-Benz EQV, Nissan E-NV200.

⊕ großer und variabler Bus, elektrische Schiebetüren, als Shine gute Serienausstattung

⊖ hoher Verbrauch - also geringe Reichweite trotz größerer Batterie im Testwagen, wichtige Sicherheitsassistenten nur gegen Aufpreis, hoher Preis

ADAC-Urteil

AUTOTEST	2,7
AUTOKOSTEN	4,2

Zielgruppencheck

Familie	1,1
Stadtverkehr	4,7
Senioren	4,0
Langstrecke	3,6
Transport	0,9
Fahrspaß	3,8
Preis/Leistung	3,4

Ecotest ★★★☆☆

2,5 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

3,4 Verarbeitung

Die Karosserie zeigt sich insgesamt zufriedenstellend verarbeitet, schlecht versiegelte Schweißverbindungen und ungeschützte Kabelverbindungen mindern aber den Gesamteindruck. Im Alltag als unpraktisch erweisen sich die kratzempfindlichen Seitenwandverkleidungen im Kofferraum sowie das am Boden befindliche Schienensystem für die Sitze. Es liegt etwas höher als der Kofferraumboden: Dadurch stören die Schienen, wenn man Gegenstände verschieben möchte und sie verkratzen unter Umständen.
Der Innenraum ist solide verarbeitet, nur an manchen Stellen ist der Spacetourer nicht auf Pkw-Niveau, wie etwa beim nicht überall perfekt eingepassten Dachhimmel. Klassenüblich wurde für Armaturenbrett und Türverkleidungen nur harter Kunststoff verwendet, ein kleines Material-Highlight gönnt sich der Bus aber: Die Dachsäulen sind mit Stoff bespannt.

⊖ Der Unterboden ist nicht wirklich aerodynamisch optimiert. Darüber hinaus wird die Motorhaube nur mittels Haltestab offen gehalten. Der Tankdeckel der Dieselvariante ist auch beim Elektroauto vorhanden, aber natürlich sinnlos - das wirkt arg improvisiert.

3,4 Alltagstauglichkeit

Punkten kann der Spacetourer normalerweise vor allem als Packesel - diese Zeiten sind dank der Abschaffung der Verbrennerversionen vorbei. Die zulässige Zuladung des Testwagens beträgt 595 kg, das ist für einen Siebensitzer nicht mehr als okay. An der Anhängerkupplung des Elektrobusses können statt 92 kg nur noch 60 kg aufgestützt werden und gebremste Anhänger dürfen nicht mehr bis zu 2,3 t wiegen, sondern maximal 1.000 kg. Auf dem Dach lassen sich bis zu 100 kg transportieren.

⊕ Ab Werk finden im e-Spacetourer Shine acht Personen Platz, gegen Aufpreis gibt es auch zwei Einzelsitze statt der Dreier-Sitzbänke in den Reihen zwei und/oder drei: Der Elektrobus kann also auch sieben oder sechs Sitzlätze haben. Nimmt man die Business-Austattung, hat man einen Neunsitzer, dann gibt es eine Doppelsitzbank anstelle des Beifahrersitzes.

⊖ Für die Stadt sind die Karosseriemaße unpraktisch. Der Bus ist 5,31 m lang, mit Außenspiegeln 2,2 m breit und braucht 12,9 Meter Platz, um zu wenden. Für den Fall einer Reifenpanne ist der Bus mit einem Reparaturset ausgestattet - wegen des Akkus ist kein Platz und keine Gewichtsreserve mehr für ein Reserverad.
Die Lithium-Ionen-Batterie hat laut Hersteller eine Kapazität von 75 kWh, nutzbar sind davon unter 70 kWh. Für eine vollständige Ladung wurden von uns inklusive der Ladeverluste 76 kWh benötigt. Der e-Spacetourer ist serienmäßig mit einem sogenannten CCS-Anschluss (Combo 2) ausgestattet, der Laden sowohl mit Gleich- als auch mit Wechselstrom zulässt. So kann der Franzose per nicht serienmäßigem Mode-3-Kabel dreiphasig mit bis zu 11 kW geladen werden. Das dauert nicht ganz sieben Stunden. An einer herkömmlichen Haushaltssteckdose (Schuko mit 2,3 kW) vergehen über 33 Stunden - wenn man zuhause 3,6 kW bereitstellen kann, dauert es rund 21 Stunden. Bei Gleichstromladung (DC) ist laut Hersteller eine Ladeleistung von bis zu 100 kW möglich, in unserem Test mit vorgewärmtem Auto erreichten wir an der Schnellladestation maximal 97 kW. Ab etwa 30 % SOC fiel die Ladeleistung auf 75 kW, ab rund 50% SOC fiel sie auf circa 70 kW. Beim Erreichen der 80 %-Marke brach die Ladeleistung dann auf 40 kW ein. Für den Ladevorgang von 10 - 80 % SOC benötigten wir bei einer durchschnittlichen Ladeleistung von 77,5 kW etwa 38 Minuten. Eine volle Batterie erlaubt auf Basis des ADAC Ecotest-Verbrauchs von 29,7 kWh/100 km (inklusive Ladeverlusten) eine Reichweite von etwa 255 km – damit ist kein Staat zu machen. In einem Kleinwagen wäre die Reichweite noch vertretbar, der Siebensitzer aber soll als Familientransporter mit höheren Beladungen als im Test klarkommen, was die Reichweite bei artgerechter Haltung weiter einschränkt, von heißen Sommer- und kalten Wintertagen ganz zu schweigen. Im Testbetrieb bei Temperaturen knapp über dem Gefrierpunkt stieg bei moderatem Tempo auf der Autobahn der Verbrauch auf deutlich über 40 kWh/100 km an. Für Familien taugt der e-Spacetourer nur bedingt, als Shuttlefahrzeug für Hotels könnte er genau die richtige Wahl sein.

3,5 Licht und Sicht

Auch wenn sich dank der hohen Sitzposition das Verkehrsgeschehen gut überblicken lässt, fällt das Gesamtresultat im Sichtkapitel aufgrund der mäßigen Sicht nach draußen nur ausreichend aus. Bei der ADAC Rundumsichtmessung behindern vor allem die breiten Dachsäulen am Heck die Sicht. Zudem lassen sich niedrige Hindernisse weder vor noch hinter

© ADAC e.V.

dem Fahrzeug akzeptabel wahrnehmen. Etwas Abhilfe leistet die serienmäßige Rückfahrkamera in Verbindung mit den ebenfalls serienmäßigen Parksensoren vorn und hinten. Die Ausstattungsvariante Shine ist ab Werk mit Bi-Xenon-scheinwerfern, nicht aber mit einer Scheinwerfer-Reinigungs-anlage ausgestattet, eine automatische Leuchtweitenregulie-rung hat sich der Hersteller darüber hinaus gespart. Die Fahr-bahn wird mit dem Xenonlicht gut, aber nicht übermäßig hell ausgeleuchtet.

⊕ Ein automatisch abblendender Innenspiegel sowie Nebelscheinwerfer mit Abbiegelichtfunktion gehören zum Serienumfang, für den statischen Fernlichtassistenten wird Aufpreis verlangt.

⊖ Die Sicht in den Spiegeln ist in Ordnung, allerdings fehlen den Außenspiegeln zusätzliche asphärische Bereiche, die den Blick in die toten Winkel erleichtern. Bei aktivierter Warnblinkanlage kann durch den Blinker kein Abbiegen mehr signalisiert werden.

2,4 Ein-/Ausstieg

⊕ Auch wenn die Schweller und Sitze hoch liegen, kommt man dennoch bequem in das Fahrzeug. Die Vordersitze sind in der untersten Stellung 80 Zentimeter über der Straße, durch die Stufen am Schweller kommt man aber gut hinauf. Die Einstiegsbereiche sind vorn wie hinten groß. Im Fond besonders praktisch: Es gibt auf beiden Seiten Schiebetüren, die sich elektrisch öffnen lassen - das ist besonders mit Kindern und/oder in engen Parklücken hilfreich. Darüber hinaus lassen sich die Schiebetüren berührungslos per Fußkick in der jeweiligen Ecke des hinteren Stoßfängers öffnen. Haltegriffe gibt es über allen Türen, außer am Fahrerplatz.
Der Shine ist serienmäßig mit einem schlüssellosen Zugangs-system ausgestattet. Beim Auf-/Abschließen beleuchten die Scheinwerfer den Bereich vor dem Fahrzeug.

⊖ Das Keyless-System lässt sich nicht ohne weiteres deaktivieren und besitzt wie die meisten dieser Systeme einen ungenügenden Diebstahlschutz; es kann mit einem Funkverlängerer überlistet werden - Näheres dazu unter www.adac.de/keyless.

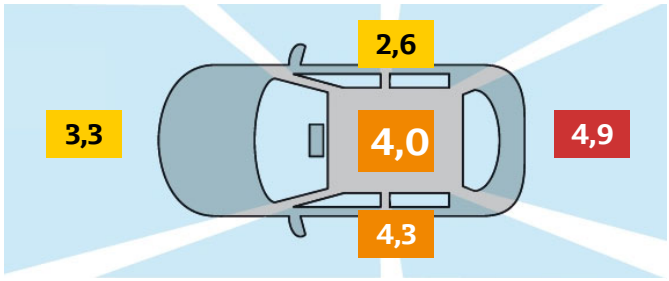
0,6 Kofferraum-Volumen

⊕ Typisch für einen kastenförmigen Wagen fällt das Kofferraum-Volumen gigantisch aus. Gemessen hinter der dritten Sitzreihe (für Passagiere mit 1,85 Meter Größe eingestellt) lassen sich bis zur Hutablage schon immense 750 Liter verstauen. Baut man die Abdeckung aus, finden bis unter das Dach 1.575 Liter oder 27 Getränkekisten Platz. Klappt man

Die breiten Dachsäulen und die nicht versenkbaren Kopfstüt-zen schränken die Sicht nach hinten erheblich ein.

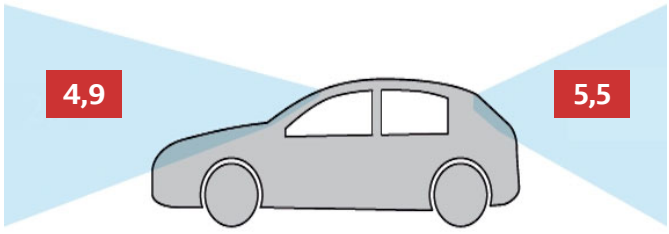
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen



Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.



Selbst mit drei Sitzreihen bietet der Spacetourer XL enorme 750 l Stauraum für das Gepäck.

© ADAC e.V.

die Rücksitzlehnen der zweiten und dritten Reihe um, finden bis zur Fensterkante 1.500 Liter Platz und bis unter das Dach 4.565 Liter. Platzprobleme gibt es im langen Spacetourer nicht - man kann ja noch zusätzlich die Sitze ausbauen...

1,6 Kofferraum-Nutzbarkeit

Der Kofferraum lässt sich aufgrund seines praktischen Formats optimal nutzen, die schwere Heckklappe sollte sich aber deutlich leichter öffnen lassen - eine elektrische Betätigung ist nicht erhältlich.

⊕ Die Ladekante liegt nur 57 cm über der Fahrbahn und auf gleicher Höhe mit dem Kofferraumboden, die Ladeöffnung und der Kofferraum selbst sind gigantisch dimensioniert, wodurch sich sperrige Gegenstände mit Leichtigkeit einladen und befördern lassen. Die Heckscheibe lässt sich zudem separat öffnen, um lediglich kleinere Gegenstände in den Kofferraum zu laden. Der Kofferraum wird mit zwei Lampen beleuchtet.

Mit der niedrigen Ladekante, dem praktischen Format und der großen Variabilität lässt der Citroen auch bei großen, unhandlichen Gegenständen kaum Wünsche offen.

2,1 Kofferraum-Variabilität

Zum Ausbauen der Rückbank sind wie in der Klasse üblich zwei Personen erforderlich: Die asymmetrisch geteilten Rückbänke wiegen 74 kg - aufgeteilt in 46 und 28 kg.

⊕ Die zweite und die dritte Sitzreihe bestehen beim Shine serienmäßig jeweils aus einer im Verhältnis 1/3 zu 2/3 geteilten Bank. Diese lassen sich geteilt längs verschieben und ausbauen. Verschieben und Umklappen geht leicht von der Hand, hier hakelt nichts.

⊖ Fächer und Ablagemöglichkeiten für kleinere Utensilien fehlen im Kofferraum. Ein Netz, das den Passagier- vom Kofferraum trennt, ist nur gegen Aufpreis erhältlich.

1,9 INNENRAUM

2,5 Bedienung

Die Bedienung gibt wenig Rätsel auf, auch wenn der Funktionsumfang groß ist. Die meisten Bedienelemente sind gut zu erreichen und eindeutig in ihrer Funktion. Kritik verdient allerdings das Klimaanlagenbedienteil. Es ist zwar insgesamt nicht zu tief positioniert, aber so in die Armaturentafel integriert, dass es leicht nach unten geneigt ist. Dadurch liegt es nicht optimal im Sichtfeld des Fahrers. Und anstatt Drehreglern gibt es zur Temperatureinstellung nur Wipp-Tasten.

⊕ Das Lenkrad lässt sich an Fahrer unterschiedlicher Statur anpassen und der Getreibewählhebel liegt gut zur Hand. Annehmlichkeiten wie elektrisch justierbare Vordersitze, ein Licht-/Regensensor und elektrische Fensterheber vorn erleichtern den Alltag.
Der Touchscreen des Infotainmentsystems ist weit oben angebracht und reagiert gut auf Berührung. Einen Drehregler zum Zoomen gibt es aber nicht. Die Menüstruktur ist nicht immer logisch aufgebaut, nach kurzer Eingewöhnung findet

Die Verarbeitungsqualität im Innenraum macht einen ordentlichen Eindruck, die Materialanmutung lässt aber keinen Zweifel, dass der Spacetourer aus der Nutzfahrzeugsparte des PSA-Konzerns stammt. Die Bedienung ist weitgehend funktionell, Heizung und Klimatisierung verdienen allerdings Kritik.

© ADAC e.V.

man sich aber in den verschiedenen Bedienebenen zurecht. Die Ablesbarkeit der Rundinstrumente ist nicht optimal, da die Ziffern und Beschriftungen teils gekippt dargestellt sind - das Kombiinstrument liegt jedoch gut im Sichtfeld des Fahrers. Die Taste zum Starten und Abstellen des Fahrzeugs ist in der Nähe des Fahrwählhebels untergebracht.

⊖ Die mechanische Handbremse bietet nicht den Funktionsumfang wie eine moderne, elektrische. Bei einer solchen kann auch der Beifahrer für einen kontrollierten Nothalt sorgen.

2,4 Multimedia/Konnektivität

⊕ Als Shine ist der e-Spacetourer mit einem analogen und digitalen Radio mit sieben zoll großem Touchscreen ausgestattet. Auch die Smartphone-Integration via Apple CarPlay und Android Auto gehört zum Serienumfang. Auch ein Navigationssystem ist integriert, es stellt sich aber die Frage, ob man das träge System wirklich braucht, wenn man doch serienmäßig sein Handy-Navi einbinden kann.
Steckdosen mit 12 Volt findet man schon serienmäßig reichlich. In der Mittelkonsole, in einem der beiden Handschuhfächer, in der zweiten und auch in der dritten Sitzreihe. Eine Steckdose für einen 230-Volt-Eurostecker gehört ebenfalls zum Shine-Serienumfang. Per Citroen Connect Box unterstützt der e-Spacetourer auch Telematikdienste wie den Abruf von Fahrzeugstatus und -informationen oder die Ansteuerung der Klimatisierung aus der Ferne.

⊖ Ein CD-Player ist nicht erhältlich.

1,5 Raumangebot vorn

⊕ Dank der üppigen Innenbreite und den großen Fensterflächen hat man vorn ein angenehmes Raumgefühl. Die Sitze lassen sich für Personen bis zu einer Körpergröße von knapp zwei Metern zurückschieben - die Kopffreiheit würde noch größere zulassen.

0,8 Raumangebot hinten

⊕ Auch im Fond sind die Platzverhältnisse gigantisch. Schiebt man die Rücksitzbänke entsprechend weit auseinander, würde die Beinfreiheit für Passagiere bis rund 2,2 m ausreichen. Sind die Sitze in vorderster Position, reicht die Beinfreiheit immer noch für 1,85 m große Insassen. Das Raumgefühl ist entsprechend des Platzangebotes und dank dem lichtdurchfluteten Innenraum sehr angenehm. Das serienmäßige Panoramadach trägt einen guten Teil dazu bei.

Dank der verschiebbaren Rücksitze finden sogar Riesen bis zu 2,20 m Größe im Fond Platz.

1,6 Innenraum-Variabilität

⊕ Der PSA-Bus bietet allerhand Sitzmöglichkeiten: Zwischen fünf und neun Sitzen ist alles darstellbar, beim Shine gibt es acht Sitzplätze serienmäßig, auch sieben wie beim Testwagen sind wählbar. Dann hat man bequemere Einzelsitze in der zweiten Sitzreihe. Ohne Aufpreis kann man zudem auf die dritte Sitzreihe verzichten, die Sitzschienen sind aber immer im Boden vorhanden. Selbst wenn man die dritte Sitzreihe partout nicht haben will, sollte man natürlich nicht darauf verzichten: Man kann sie ja privat weiterverkaufen. Für den e-Spacetourer Business sind sogar neun Plätze im Angebot, dann gibt es statt des Beifahrersitzes eine Doppelsitzbank. Insgesamt gibt es mannigfaltige Möglichkeiten, unter denen jeder Käufer das passende Sitzkonzept finden wird.
Ablagemöglichkeiten gibt es in der ersten Sitzreihe genügend. Es gibt gleich zwei Handschuhfächer und riesige Türfächer. Im Fond beschränkt sich das Angebot auf Lehnennetze und klappbare Tische an den Vordersitzlehnen, beim Testwagen mit den Einzelsitzen in der zweiten Reihe gibt es noch ein klappbares Ablagen- und Tischmodul dazwischen.

⊖ Die dritte Sitzreihe lässt sich nur mit umgeklappten Lehnen ganz nach hinten schieben. Grund: Wegen der an der Seitenwand verbauten Gurte ist der nutzbare Bereiche der Rückbank eingeschränkt.

© ADAC e.V.

2,7 KOMFORT

3,3 Federung

Die Fahrwerksabstimmung des Busses ist zufriedenstellend gelungen. Gerade angesichts der Fahrzeugklasse und der hohen möglichen Zuladung ist der Fahrwerkskomfort absolut alltagstauglich und lässt wenig Transporter-Feeling aufkommen. Die Hinterachse spricht gerade im unbeladenen Zustand auf unregelmäßige Fahrbahnunebenheiten hölzern an - wodurch die Großraumlimousine zum Stuckern neigt und dann unruhig wirkt. Insgesamt bemüht sich das große Auto aber merklich, möglichst gelassen über Bodenwellen zu kommen, was in einem mit "wogend" wohl am besten beschriebenen Fahrgefühl mündet. Harte Schläge wie solche durch Kanaldeckel kann die einfache Achskonstruktion aber nicht sehr sensibel abfangen.

2,4 Sitze

In der getesteten Variante ist der e-Spacetourer serienmäßig mit elektrisch einstellbaren Ledersitzen vorn samt Zweiwege-Lordosenstützen inklusive rudimentärer Massagefunktion ausgestattet: Aktiviert man diese, fährt die Lordosenstütze langsam vor und zurück.
Sie bieten eine zufriedenstellende Kontur an Lehnen und den kurzen Sitzflächen, wodurch der Seitenhalt nur durchschnittlich ausfällt. Bequem sind die Sitze aber dennoch, auch dank der einstellbaren Mittelarmlehnen finden Fahrer unterschiedlicher Statur eine angenehme Sitzposition. Auf den Sitzbänken hinten sitzt man natürlich weniger kommod, auch hier sind lange Strecken aber ohne bleibende Schäden möglich. Die optionalen Einzelsitze im Fond bieten dagegen einen ähnlichen Komfort wie die Vordersitze - zudem kann man auch hinten auf jedem Platz die Lehnenneigung einstellen.

4,0 Innengeräusch

⊖ Der Geräuschpegel im Innenraum liegt hoch, das zeigt auch die Messung: Bei konstant gefahrener Autobahnrichtgeschwindigkeit wurde ein Pegel von 72,7 dB(A) ermittelt. Damit ist der Testwagen deutlich lauter als ein weitgehend baugleicher Opel Zafira Life mit Dieselmotor - gerade bei hohen Autos ist auf Landstraße und Autobahn der Motor meist nicht die Hauptgeräuschquelle, das übernimmt der Wind.

Die Windgeräusche sind dem hohen Aufbau entsprechend vorhanden und bei hohen Geschwindigkeiten im Innenraum dominierend. Zusätzlich ist gelegentliches Poltern der Achsen und Wummern vernehmbar, beispielsweise auf Kopfsteinpflaster. Es gilt aber: In der Busklasse braucht sich der Wagen insgesamt nicht zu verstecken.

1,8 Klimatisierung

⊕ Ab Werk gibt es eine Zweizonen-Klimaautomatik für die vorderen Insassen und eine gesonderte Klimaanlage für die Fondpassagiere. Auch im Stand kann das Elektroauto den Innenraum vorab klimatisieren. Ausströmer zur Belüftung des großen Innenraums gibt es auf Armaturenbrett und Dachhimmel im Fond verteilt genügend. Allerdings lassen sich die Luftstromrichtung und -stärke nicht unabhängig voneinander anpassen.

Darüber hinaus besitzen die Ledersitze vorn serienmäßig eine Heizung, die Seitenscheiben im Fond sind abgedunkelt und den Passagieren in der zweiten Reihe stehen ab Werk Sonnenrollos zur Verfügung.

⊖ Zulasten der Durchlüftung lassen sich die Seitenscheiben im Fond nicht öffnen.

2,1 MOTOR/ANTRIEB

3,4 Fahrleistungen

Der 136 PS leistende Dreiphasen-Synchronmotor mit Permanentmagnet steckt in sehr vielen Modellen des PSA-Konzerns. Den 260 Nm stehen im Testwagen 2,5 t Leergewicht gegenüber, was schon auf dem Papier eher nach gemächlicher Fahrweise klingt. Über 12 Sekunden braucht der Bus laut Hersteller bei Kickdown aus dem Stand auf 100 km/h, was natürlich absolut ausreicht. Im standardmäßig bei Fahrzeugstart aktivierten Normal-Modus und erst recht im Eco-Modus wird allerdings die verfügbare Leistung reduziert - außer beim Kickdown, dann wird immer die volle Leistung freigeschaltet. Beim festen Tritt

© ADAC e.V.

auf das Gaspedal reagiert der große Wagen durch die E-Maschine grundsätzlich recht spontan und nutzt sein Drehmoment von 260 Nm bereits ab der ersten Umdrehung: Der kurze Sprint von 15 auf 30 km/h gelingt in flotten 1,3 s. Etwas gemächlicher geht es außerorts zu, dennoch ist die Beschleunigung von 60 auf 100 und von 80 auf 120 km/h in noch akzeptablen 8,6 beziehungsweise 12,8 s abgeschlossen. Für den Sprint aus dem Stand bis auf 100 km/h gibt der Hersteller eine Zeit von 11,7 s an. Der Vortrieb endet bei abgeregelten 130 km/h – das ist gerade so ausreichend und vor allem verbrauchsschonend: Hohe Geschwindigkeiten sind angesichts des hohen Stromverbrauchs, der ohnehin begrenzten Reichweite und mitunter auch wegen ungewollter Hitzeentwicklung in den Leitungen und der Leistungselektronik für die meisten Elektroautos nichts.

⊖ Zu beachten ist, dass die von uns gemessenen Beschleunigungszeiten mit Kickdown gefahren wurden, außerdem mit geringer Beladung. Im Alltag fährt man nicht dauernd Kickdown, was in einem deutlich trägeren Eindruck mündet - vor allem, wenn man nicht im Sport-Modus fährt. Direkt nach einer DC-Schnellladung reduzierte die Elektronik zudem manchmal die verfügbare Leistung. Wahrscheinlich wurde das Batteriesystem beim Laden zu heiß. Wie auch immer, wenn man nach der Schnellladung an der Autobahn nur noch knapp 90 km/h erreicht, schrumpfen die ohnehin rudimentären Langstreckenfähigkeiten des e-Spacetourer auf ein nicht akzeptables Maß.

1,4 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ In puncto Laufkultur sowie Leistungsentfaltung ist der Elektromotor einem Verbrenner prinzipbedingt weit überlegen, sodass auch der Combo-e einen ausgezeichneten Antriebskomfort bietet. Vibrationen seitens des E-Motors sind nicht zu spüren, der Motor gibt seine nicht überbordende Leistung gleichmäßig ab.

1,1 Schaltung/Getriebe

⊕ Der E-Motor ist an ein Eingang-Getriebe gekoppelt, sodass es keine Schaltvorgänge gibt – das bringt hinsichtlich Schaltkomfort die Bestnote. Die gewünschte Fahrstufe wird über einen kleinen Wählhebel eingelegt, der nach dem Anwählen der jeweiligen Fahrstufe in die Ausgangsposition zurückkehrt. Zunächst wirkt die starke Reduzierung der Getriebesteuerung auf einen kleinen Hebel und Tasten gewöhnungsbedürftig, wirklich gewöhnen muss man sich aber nicht daran und sie erweist sich im Alltag als praktisch: Es ist schlichtweg unnötig, in einem Elektroauto (oder in einem anderen Auto mit Automatikgetriebe) einen großen Schalthebel auf die Mittelkonsole zu packen und so Platz zu beanspruchen, der besser für Ablagen oder anderes verwendet werden kann.
Es stehen der Vorwärtsgang (D) oder der Vorwärtsgang mit verstärktem regenerativem Bremsen (B) zur Verfügung, der die Rekuperation bei nicht betätigtem Gaspedal erhöht. Rangieren und Anfahren gelingen ebenfalls tadellos. Für „P" gibt es eine separate Taste, eine Berganfahrhilfe ist Serie und verhindert ein Zurückrollen des Fahrzeugs.

3,2 FAHREIGENSCHAFTEN

3,2 Fahrstabilität

Ein Fahrdynamiker ist der große und schwere Bus nicht, das muss er auch nicht sein. Dennoch könnte er auf plötzliche Lenkimpulse souveräner reagieren, denn der Wagen wankt stark und schwingt deutlich nach. Der Grenzbereich ist recht niedrig angesiedelt, der Wagen neigt früh zum Untersteuern. Lastwechsel in Kurven beeinflussen die Richtungsstabilität nur wenig.

Im ADAC Ausweichtest fährt der Citroen mit einem leicht drängenden Heck nach dem ersten Anlenken und daraus resultierenden starken ESP-Eingriffen, die zum Geschwindigkeitsabbau führen, insgesamt ein zufriedenstellendes Ergebnis ein. Beim Gegenlenken schiebt er über die Vorderräder, die Hinterachse schaukelt dabei etwas nach - das Fahrverhalten bleibt dabei insgesamt unkritisch.

3,8 Lenkung

Durch die ausgeprägten Karosserieneigungen und die nur mäßige Rückmeldung lässt sich der erforderliche Lenkwinkel vorab nicht immer perfekt abschätzen, man trifft die anvisierte Linie in Kurven nicht so leicht. Die Lenkung ist insgesamt zu

© ADAC e.V.

leichtgängig, die Mittellage ist nicht klar definiert und es sind Antriebseinflüsse spürbar - Eigenschaften, die sich negativ auf das Lenkgefühl auswirken. Das Ansprechen ist indirekt, vor allem Innerortsfahrten sind wegen der von PSA gewählten Übersetzung mit viel Kurbelei verbunden: Um von ganz links nach ganz rechts zu lenken, sind fast vier Lenkradumdrehungen erforderlich.

2,8 Bremse

Bei den Bremswegmessungen erzielt der e-Spacetourer ein durchschnittliches Ergebnis. Der Bremsweg beträgt aus Tempo 100 bis zum Stillstand 35,7 m. Die Bremsanlage zeigt sich bei hoher Beanspruchung standfest, die Dosierbarkeit ist allerdings nicht ideal.

2,5 SICHERHEIT

2,9 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Der große Citroen bietet eine vernünftige Sicherheitsausstattung, allerdings gibt es die wichtigsten Systeme fast ausschließlich gegen Aufpreis. Neben den vom Gesetzgeber vorgeschriebenen Systemen wie dem ESP und dem Reifendruckkontrollsystem (indirekt messend) besitzt er ab Werk noch einen Tempomaten samt Geschwindigkeitsbegrenzer, einen Totwinkelassistenten und ein Head-Up-Display. Dabei handelt es sich zwar um die günstigere Variante - eine Kunststoffscheibe fährt aus der Armaturentafel heraus - der Fahrer braucht seinen Blick aber dennoch zum Ablesen der Fahrgeschwindigkeit nicht so weit von der Fahrbahn abwenden.
Gegen Aufpreis ist neben einer Spurverlassenswarnung auch eine Verkehrszeichenerkennung erhältlich. Erkannte Limits können für Begrenzer oder Tempomat übernommen werden. Wichtiges Extra ist noch der aktive Notbremsassistent, der unbedingt an Bord sein sollte.

⊖ Den Abstandsregeltempomat (ACC) gibt es nicht mehr, seit der Spacetourer ausschließlich als Elektroauto erhältlich ist.

2,6 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Im Euro NCAP-Crashtest erzielte der Peugeot Traveller gute 87 Prozent der maximalen Punkte (Stand 12/2015) - in der Summe bekommt der Franzose die vollen fünf Sterne. Da der Spacetourer bis auf optische Kleinigkeiten baugleich ist, kann die Bewertung übernommen werden. In der ersten Reihe gibt es Front-, Seiten- und Kopfairbags, in den Reihen zwei und drei Vorhangairbags an den Fenstern. Die Kopfstützen genügen auf den vorderen Sitzen für Personen bis 1,90 Meter, die hinteren Kopfstützen schützen Passagiere bis 1,75 Meter wirkungsvoll. Die vorderen Insassen werden ermahnt sich anzuschnallen.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

ESP	Serie
Abstandswarnung	Option
Kollisionswarnung	Option
City-Notbremssystem	Option
Vorausschauendes Notbrems-system	Option
Vorausschauender Kreu-zungsassistent	nicht erhältlich
Vorausschauendes Fußgän-ger-Notbremssystem	Option
Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren	nicht erhältlich
Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
Tempomat	Serie
Abstandsregeltempomat	nicht erhältlich
Autobahn-/Stauassistent	nicht erhältlich
Verkehrszeichenerkennung	Option
Spurassistent	Option
Totwinkelassistent	Serie
Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
Ausweichassistent	nicht erhältlich
Notfallassistent	nicht erhältlich
Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
Müdigkeitswarner	Serie
Head-up-Display	Serie
Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
Reifendruck-Kontrollsystem	indirekt

© ADAC e.V.

Serienmäßig gibt es die Citroen Connect Box, die ein Notrufsystem beinhaltet. Nach einem Unfall (mit Airbagauslösung) wird automatisch eine Sprechverbindung zum Fahrer hergestellt und bei Bedarf werden die Rettungskräfte alarmiert. Der Fahrer kann die Verbindung auch durch Betätigung der SOS-Taste herstellen.

⊖ Gurtwarner für die hinten Sitzenden gibt es nicht. Das Warndreieck und der Verbandkasten haben keine dafür vorgesehene Ablagemöglichkeit. In der günstigsten Ausstattungsvariante namens Business hat der e-Spacetourer keine Seiten- und Kopfairbags in der ersten Reihe.

1,1 Kindersicherheit

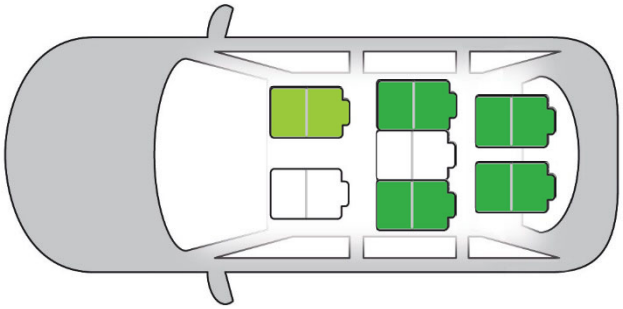
⊕ Mit 91 Prozent der Punkte für die Kindersicherheit kann der Bus bei den Crashtests überzeugen.

Laut Bedienungsanleitung dürfen auf allen Sitzplätzen (außer auf dem eventuell vorhandenen Mittelplatz erste Reihe) Kindersitze aller Altersgruppen montiert werden. Vorn rechts geht das allerdings nur mit dem Gurt. Die Beifahrerairbags lassen sich per Schlüsselschalter im Handschuhfach deaktivieren. Auf allen Plätzen der zweiten und dritten Sitzreihe kann man Kindersitze entweder mit den Gurten oder mit dem Isofix-System samt i-Size-Kennzeichnung lagestabil befestigen. Dies geht leicht von der Hand, denn im Bus hat man mehr als genug Platz, um zu hantieren.

Praktisch: Über dem Rückspiegel befindet sich ein weiterer kleinerer Spiegel, der den Blick in die zweite Sitzreihe zu den Kindern ermöglicht. Die Fondtüren lassen sich per Schalter im Armaturenbrett sichern, so dass diese nicht von den Kindern geöffnet werden können.

Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.



Notenskala

sehr gut (0,6 – 1,5) | gut (1,6 – 2,5) | befriedigend (2,6 – 3,5)
ausreichend (3,6 – 4,5) | mangelhaft (4,6 – 5,5)

3,8 Fußgängerschutz

Im Euro NCAP-Crashtest erreicht der Bus 64 Prozent der Punkte. Für Fußgänger bergen die unteren Bereiche der Windschutzscheibe sowie der Scheibenrahmen eine größere Verletzungsgefahr. Der optionale Notbremsassistent kann auch Fußgänger erkennen.

3,3 UMWELT/ECOTEST

2,6 Verbrauch/CO2

Der durchschnittliche Stromverbrauch im ADAC Ecotest liegt bei 29,7 kWh pro 100 km (innerorts etwa 24,4, außerorts hohe 30,8 und auf der Autobahn sehr hohe 34,5 kWh/100 km). Die Verbrauchswerte berücksichtigen die Ladeverluste; um die Batterie einmal komplett von leer auf voll zu laden, sind inklusive der Verluste bei dreiphasiger Ladung mit 11 kW 76 kWh erforderlich.

Aus den 29,7 kWh/100 km errechnet sich eine CO2-Bilanz von 148 g pro km (Basis deutscher Strommix von 500 g/kWh). Das ergibt im CO2-Bereich des Ecotest 34 von 60 möglichen Punkten.

3,9 Schadstoffe

Direkt am Auto entstehen zwar keine Schadstoffemissionen, in den für die Stromversorgung in Deutschland nötigen Kraftwerken aber schon. Diese Emissionen werden, wie auch die CO2-Emissionen durch die Stromproduktion, dem E-Auto zugerechnet. Je niedriger der Stromverbrauch des Autos, desto sauberer die Gesamtbilanz. Für den ADAC Ecotest ist nicht eine möglichst große Reichweite entscheidend, sondern die Effizienz des Antriebs – egal welche Antriebsform. Mit einem Stromverbrauch von 29,7 kWh pro 100 km sind beispielsweise NOx-Emissionen von 121 mg/km verbunden – dafür gibt es Punktabzug, sodass der e-Spacetourer 21 von 50 Punkten im Kapitel Schadstoffe erhält. Wird der Strommix sauberer, steigen

© ADAC e.V.

automatisch die Punkte. Besonders effiziente Elektroautos können heute schon die vollen 50 Punkte erzielen. In Summe steht der Bus wegen des hohen Energieverbrauchs nur mittelmäßig da – mit insgesamt 55 Punkten erhält er drei Sterne im ADAC Ecotest.

4,2 AUTOKOSTEN

4,2 Monatliche Gesamtkosten

69.960 Euro verlangt Citroen für den e-Spacetourer mit der größeren Batterie in der Ausstattungsvariante Shine. Neben Ledersitzen, einer Mehrzonen-Klimaanlage und Xenonscheinwerfern gibt es auch das Panorama-Glasdach serienmäßig - dennoch ist der Preis eigentlich Wahnsinn, denn die bis Dezember 2021 in der Preisliste aufgeführte Dieselversion kostete nicht nur 10.000 Euro weniger, sondern hatte auch deutlich mehr Leistung (und Drehmoment!) sowie eine tadellose Abgasreinigung, und bei moderatem Reisetempo eine Reichweite im Bereich von 1.000 km. Zudem war für den Diesel ein Abstandhaltetempomat erhältlich.

Der Nettopreis des e-Spacetourer XL Shine mit der größeren Batterie liegt (sicherlich nicht zufällig) knapp unter den Fördergrenze von 60.000 Euro, der Kauf oder das Leasing des Fahrzeugs wird also vom Staat bezuschusst - selbst nach Abzug der Förderung wäre der Diesel aber noch günstiger, wenn er noch im Angebot wäre.

Citroen gibt zwei Jahre Garantie auf das Fahrzeug, drei Jahre auf den Lack und zwölf Jahre gegen Durchrostung. Eine Garantie für mindestens 70 % der ursprünglichen Ladekapazität der Antriebsbatterie

gibt es für acht Jahre oder 160.000 km.

Für zehn Jahre ab Erstzulassung ist das Auto von der Steuer von 92 Euro befreit. Die Versicherungseinstufungen kommen dem Halter nicht allzu günstig. (Haftpflicht 20, Teilkasko 22, Vollkasko 25)

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	e-Spacetourer M (50 kWh) Feel	e-Spacetourer M (75 kWh) Feel
Aufbau/Türen	BU/5	BU/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	-/-	-/-
Leistung [kW (PS)]	100 (136)	100 (136)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	260/0	260/0
0-100 km/h [s]	12,1	12,1
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	130	130
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	24,6/24,6 kWh E	26,2/26,2 kWh E
CO_2 [g/km] lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	0/0	0/0
Versicherungsklassen KH/VK/TK	20/25/22	20/25/22
Steuer pro Jahr [Euro]	86	92
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	1035	1091
Preis [Euro]	56.200	62.200

Aufbau

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

SPEZIFISCHE EIGENSCHAFTEN DES ELEKTRO-ANTRIEBS

ELEKTROMOTOR

maximale Leistung	100 kW (136 PS)
Dauerleistung nach Fahrzeugschein	57 kW
maximales Drehmoment	260 Nm
Ecotest Verbrauch/Reichweite	29,7 kWh/100km/256 km

BATTERIE

Batteriegröße gesamt/nutzbar	75 kWh/69 kWh
komplette Vollladung mit Ladeverlusten	76,0 kWh
Garantie/garantierte Kapazität	n.b.

REKUPERATION

Verzögerung bei Rekuperatiosnbegrenzung (z.B. Batterie voll)	Ja
Stufen / Einstellung	2/Getriebewählhebel

KLIMATISIERUNG

Wärmepumpe (Serie / Option / nein)	Serie
Klimatisierung im Innenraum einschränkbar (z.B. nur Fahrer)	ja
Standklimatisierung	ja
Steuerung Smartphone / Vorprogrammierung	ja/ja

WARNUNG BEI LEERER BATTERIE

Warnbeginn bei leerer Batterie	1. Warnung bei ca. 12% 2. Warnung bei 0%
Leistungsreduzierung	Ja
Notfallstrecke bei Neustart	n.b.

LADEMÖGLICHKEITEN

einstellbarer Ladestopp	nein
regelbare Ladeleistung	Nein
Position der Ladeklappe	vorn links
Entriegelung Ladekabel	per Schlüssel

LADEKABEL	ANSCHLUSS	SERIE / OPTION
Schuko	einphasig, 230 V, 8 A	Serie
Typ2	dreiphasig, 230 V, 16 A	Serie

ANZEIGEN WÄHREND LADEVORGANG

Ladestand in Prozent / Restkilometer	ja/ja
Anzeige Restdauer / Uhrzeit bis geladen	ja/nein
Anzeige momentane Ladeleistung	ja km/h
Ladeanzeige von außen sichtbar	ja nur ja/nein

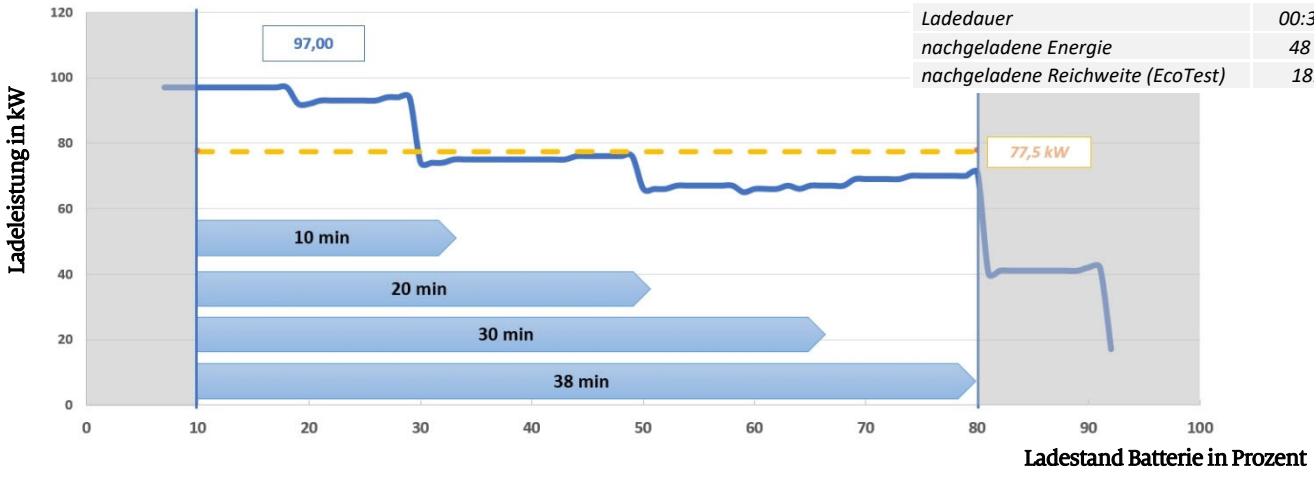
LADEMÖGLICHKEITEN

Steckertyp	Anschluss	Ausstattung	Ladestrom	Leistung	Ladezeit
Haushaltssteckdose	einphasig, 230 V, AC	Serie	10 A	2,3 kW	33 h
Typ 2	einphasig, 230 V, AC	-	32 A	7,4 kW	10,3 h
Typ 2	zweiphasig, 230 V, AC	-	-	-	-
Typ 2	dreiphasig, 230 V, AC	Serie	16 A	11 kW	6,9 h
DC Schnell	CCS	Serie	-	bis zu 100 kW	38 min (10-80%)

*10 bis 80 %

LADEKURVE DC

Ladevorgang 10 - 80 %	
Ø Ladeleistung	*77,5 kW*
Ladedauer	*00:38:00*
nachgeladene Energie	*48 kWh*
nachgeladene Reichweite (EcoTest)	*181 km*



NACHGELADENE REICHWEITE

Nachgeladen in	kWh	Reichweite	SOC
10 min	*15,4 kWh*	*57 km*	*33%*
20 min	*27,8 kWh*	*104 km*	*51%*
30 min	*38,2 kWh*	*143 km*	*66%*

ADAC-Messung kursiv

© ADAC e.V.

HERSTELLERANGABEN

Elektrofahrzeug, Dreiphasen-Synchronmotor mit Permanentmagnet	
Hubraum	-
Leistung	100 kW/136 PS
Maximales Drehmoment	260 Nm
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	1-Gang-Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	130 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	12,1 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	26,6 kWh
CO_2-Ausstoß	0 g/km
Stirnfläche/c_w-Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	225/55 R17
Länge/Breite/Höhe	5.309/1.920/1.935 mm
Leergewicht/Zuladung	2.167/933 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	2.011/3.300 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/1.000 kg
Stützlast/Dachlast	60 kg/-
Batteriekapazität (brutto/netto)	75/69 kWh
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Frankreich, Sevel-Nord Valenciennes

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	8,6 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	-
Bremsweg aus 100 km/h	35,7 m
Reifengröße Testwagen	225/55 R17 101V
Reifenmarke Testwagen	Michelin Primacy 4
Wendekreis links/rechts	12,9 m
Ecotest-Verbrauch	29,7 kWh/100km
Stadt/Land/BAB	k.A.
CO_2-Ausstoß Ecotest	0 g/km (WTW* 148 g/km)
Reichweite	255 km
Innengeräusch 130 km/h	72,7 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.200 mm
Leergewicht/Zuladung	2.470/595 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	750/1.500/4.565 l

KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

Betriebskosten	**141 Euro**	**Werkstattkosten**	**66 Euro**
Fixkosten	**128 Euro**	**Wertverlust**	**818 Euro**

Monatliche Gesamtkosten	1153 Euro
Steuer pro Jahr (mit Serienausstattung)[1]	92 Euro
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	20/25/22
Basispreis e-Spacetourer XL (75 kWh) Shine	69.950 Euro

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 22.04.2021
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	72.780 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	5.400 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten. 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. *WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO_2-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO_2-Emissionen auch die CO_2-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. [1] Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

Notenskala

sehr gut (0,6 – 1,5) gut (1,6 – 2,5) befriedigend (2,6 – 3,5)
ausreichend (3,6 – 4,5) mangelhaft (4,6 – 5,5)

AUSSTATTUNG

TECHNIK (° im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	-
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	Serie/-/-
Abbiege-/Kurvenlicht	Serie/-
Regen-/Lichtsensor	Serie
Fernlichtassistent	480 Euro° (Paket)
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/-
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/-
Head-up-Display	Serie
Verkehrszeichenerkennung	480 Euro° (Paket)
Schlüsselloses Zugangssystem	

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	450 Euro°(Paket)
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	450 Euro°(Paket)
Spurassistent (nur Verlassenswarnung)	480 Euro° (Paket)
Spurwechselassistent	Serie

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie/-
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/-
Lenkradheizung	-
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung (abnehmbar, zzgl. Einbau)	891 Euro
Metalliclackierung	n.b.
Schiebedach/Panoramaglasdach	Serie

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten) **2,7**

AUTOKOSTEN **4,2**

KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	**2,5**
Verarbeitung	3,4
Alltagstauglichkeit	3,4
Licht und Sicht	3,5
Ein-/Ausstieg	2,4
Kofferraum-Volumen	0,6
Kofferraum-Nutzbarkeit	1,6
Kofferraum-Variabilität	2,1
Innenraum	**1,9**
Bedienung	2,5
Multimedia/Konnektivität	2,4
Raumangebot vorn	1,5
Raumangebot hinten	0,8
Innenraum-Variabilität	1,6
Komfort	**2,7**
Federung	3,3
Sitze	2,4
Innengeräusch	4,0
Klimatisierung	1,8

KATEGORIE	NOTE
Motor/Antrieb	**2,1**
Fahrleistungen	3,4
Laufkultur/Leistungsentfaltung	1,4
Schaltung/Getriebe	1,1
Fahreigenschaften	**3,2**
Fahrstabilität	3,2
Lenkung	3,8
Bremse	2,8
Sicherheit	**2,5**
Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,9
Passive Sicherheit - Insassen	2,6
Kindersicherheit	1,1
Fußgängerschutz	3,8
Umwelt/EcoTest	**3,3**
Verbrauch/CO2	2,6
Schadstoffe	3,9

Stand: März 2022
Test und Text: Christoph Pauly M. Sc.

© ADAC e.V.