



## Citroen Spacetourer M BlueHDi 150 Start&Stop Shine

Fünftüriger Bus der oberen Mittelklasse (110 kW / 150 PS)

Welcher darf es denn sein? - Diese Frage muss man sich ganz bewusst stellen. Denn den Spacetourer gibt es zum einen unter anderem Namen auch bei zwei anderen Herstellern und zum anderen in drei unterschiedlichen Längen: Von 4,60 m bis 5,30 m kann die Fahrzeuglänge gewählt werden. Der getestete Spactourer Shine fuhr in der mittleren Länge vor und misst 4,96 m. Dann bietet der Franzose bei fünf Sitzplätzen einen enormen Stauraum von 1.225 bis 2.355 Litern. Der Variabilität sind kaum Grenzen gesetzt: Je nach Wunsch können optional Einzelsitze oder auch weitere Sitzbänke geordert werden, bis der Bus maximal acht Sitzplätze bietet. Darüber hinaus gehören Annehmlichkeiten wie Ledersitze samt Massagefunktion vorn, ein Radio-/Navigationssystem, eine Mehrzonen-Klimaanlage und ein Panoramadach im Fond zum Serienumfang. Zahlreiche Assistenten sorgen für ein gutes Sicherheitsniveau, die meisten müssen allerdings extra bezahlt werden. Die Fahreigenschaften sind durchschnittlich: Die Lenkung bietet dem Fahrer recht wenig Rückmeldung und der Federungskomfort ist im unbeladenen Zustand nur zufriedenstellend, vor allem die Hinterachse spricht etwas hölzern an. Voll beladen sollte der Bus etwas sensibler ansprechen. Mit dem 150 PS kräftigen Dieselmotor ist der Spacetourer im Alltag ausreichend motorisiert, der gemessene Durchschnittsverbrauch liegt bei 6,9 l/100 km - absolut gesehen hoch, in Anbetracht des Fahrzeuggewichts aber noch akzeptabel. Vollkommen inakzeptabel ist allerdings die Abgasnachbehandlung - der NOx-Ausstoß fällt trotz des SCR-Systems im EcoTest viel zu hoch aus - hier muss Citroen noch Nachbessern. Der Preis ist mit mindestens 48.060 Euro für den Testwagen nicht gerade niedrig, verglichen mit der Konkurrenz aber noch akzeptabel, vor allem wenn man die umfangreiche Serienausstattung berücksichtigt. **Konkurrenten:** u. a.: Fiat Talento, Ford Tourneo Custom, Mercedes V, VW T6.

- + großer und variabler Bus, zwei elektrische Schiebetüren, umfangreiche Serienausstattung
- schwere Heckklappe, unzureichende Abgasnachbehandlung, unhandlich im engen Stadtgebiet

### ADAC-Urteil

AUTOTEST **3,2**

AUTOKOSTEN **3,0**

### Zielgruppencheck

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

EcoTest ★☆☆☆☆

## 2,5 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

### 3,5 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 zeigt sich prinzipiell sorgfältig gefertigt,

wenn auch der Handbremshebel stabiler befestigt sein könnte. Es wurden oft harte und haptisch billig wirkende Kunststoffe verwendet. Immerhin werten Metall-Applikationen das Interieur optisch auf.

⊖ Der Unterboden ist nicht aerodynamisch optimiert und der Motorraum von unten ungeschützt. Darüber hinaus wird die Motorhaube nur mittels Haltestab und nicht wie in dieser Klasse üblich mit Gasdruckfedern offen gehalten.

### 2,7 Alltagstauglichkeit

⊕ Punkten kann der Spacetourer vor allem als Packesel. Die zulässige Zuladung beträgt 750 kg, an der Anhängerkupplung können Lasten bis 92 kg aufgestützt werden und gebremste Anhänger dürfen bis zu einer Gesamtmasse von 2.300 kg gezogen werden. Auf dem Dach lassen sich bis zu 150 kg transportieren. Mit einer Tankfüllung (70 l) kommt man auf Basis des EcoTest-Verbrauchs rund 1.010 km weit. Für den Fall einer Reifenpanne ist der Citroen mit einem Reparaturset ausgestattet - gegen Aufpreis gibt es ein Ersatzrad samt Bordwerkzeug.

Ab Werk finden im Citroen fünf Personen Platz, gegen Aufpreis bis zu acht. Auf Wunsch sind auch Einzelsitze für den Fond erhältlich. Die Basisausstattung Feel beinhaltet eine manuell zu bedienende Schiebetür rechts. Bei der getesteten Ausstattungsvariante Shine gibt es serienmäßig zwei Schiebetüren mit elektrischem Antrieb.

⊖ Für die Stadt sind die Karosseriemaße unpraktisch. Der Spacetourer ist 4,96 m lang, mit Außenspiegeln 2,2 m breit und besitzt einen Wendekreis von 12,9 m.

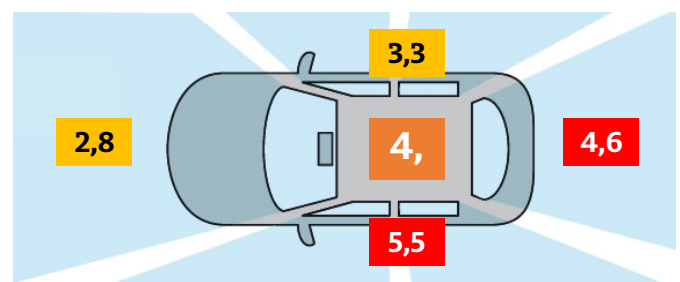
### 3,6 Licht und Sicht

Auch wenn sich dank der hohen Sitzposition das Verkehrsgeschehen gut überblicken lässt, fällt das Gesamtergebnis im Sichtkapitel aufgrund der nur mäßigen Sicht nach draußen 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 dem Fahrzeug akzeptabel wahrnehmen. In einem Meter Entfernung sind Gegenstände oder auch spielende Kinder unter 1,30 m nicht wahrnehmbar - etwas Abhilfe leistet die hier immerhin gegen Aufpreis erhältliche Rückfahrkamera. Darüber hinaus lässt sich mit dem System ein 180°-Bild aus der Vogelperspektive darstellen. Optional gibt es zu den serienmäßigen Parksensoren am Heck noch Sensoren vorn.

Die Ausstattungsvariante Shine ist ab Werk mit Xenonscheinwerfern und einer Scheinwerfer-Reinigungsanlage ausgestattet, eine automatische Leuchtweitenregulierung hat sich Citroen allerdings gespart. Die Fahrbahn wird mit dem Xenonlicht gut bis zufriedenstellend ausgeleuchtet.

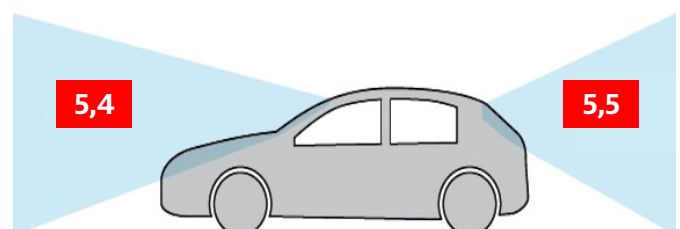
#### Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten 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.



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

⊖ 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 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

## 0,6 Kofferraum-Volumen

⊕ Typisch für einen kastenförmigen Wagen fällt das Kofferraum-Volumen gigantisch aus. Gemessen hinter der zweiten Sitzreihe (für 1,85 m Passagiere eingestellt) lassen sich bis zur Kofferraumabdeckung 1.225 Liter verstauen. Baut man die Abdeckung aus, finden bis unter das Dach 2.355 Liter oder 49 Getränkekisten Platz. Klappt man die Rücksitzlehnen um, finden bis zur Fensterkante 1.595 Liter Platz und bis unter das Dach 3.240 Liter. Nutzt man den gesamten Stauraum bei ausgebaute zweite Sitzreihe, lassen sich bis zu 3.930 Liter verstauen.

## 1,7 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.

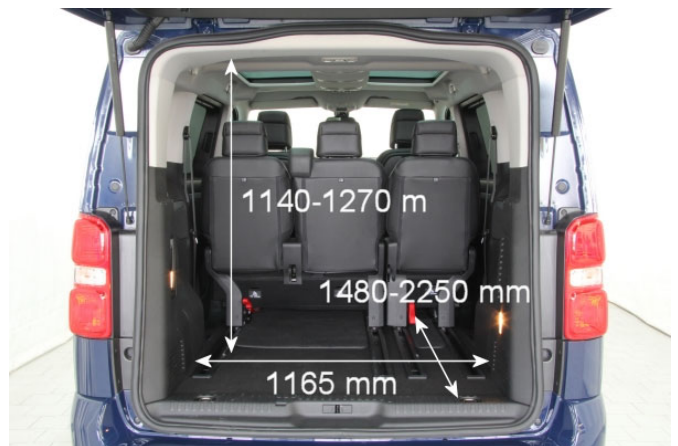
⊕ Die Ladekante liegt nur 60 cm über der Fahrbahn und 25 mm über dem Kofferraumboden, die Ladeöffnung und der Kofferraum selbst sind gigantisch dimensioniert,



Neben den breiten Dachsäulen schränken auch die nicht versenkbaren Kopfstützen die Sicht erheblich ein.

Zugangssystem 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](http://www.adac.de/keyless).



Egal für welchen Zweck, der Spacetourer bietet reichlich Platz.

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 einer fest verbauten Lampe und einer herausnehmbaren beleuchtet, die auch als Taschenlampe genutzt werden kann.

## 2,8 Kofferraum-Variabilität

- ⊕ Die zweite Sitzreihe besteht aus einer 2/3- zu 1/3-Bank. Diese lässt sich längs verschieben und ausbauen.
- ⊖ Fächer und Ablagemöglichkeiten für kleinere Utensilien fehlen im Kofferraum. Ein Netz, das den

Passagier- vom Kofferraum trennt, ist für den Spacetourer nicht erhältlich.

Zum Ausbauen der Rückbank sind zwei Personen erforderlich: Die gesamte Rückbank wiegt 74 kg - aufgeteilt in 46 und 28 kg.

## 1,9 INNENRAUM

### 2,4 Bedienung

Die Bedienung im Spacetourer 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 Klimaanlagebedienteil. 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 Tipp-Tasten.

⊕ Das Lenkrad lässt sich an Fahrer unterschiedlicher Statur anpassen und der Schalthebel liegt gut zur Hand. Annehmlichkeiten wie elektrisch justierbare Vordersitze, ein Licht-/Regensensor, elektrische Fensterheber vorn und der serienmäßige Tempomat 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 logisch aufgebaut, sodass man sich nach kurzer Eingewöhnung in den verschiedenen Bedienebenen zurecht findet. Die Ablesbarkeit der Rundinstrumente ist

nicht optimal, da die Ziffern teils gekippt dargestellt sind - das Kombiinstrument liegt jedoch gut im Sichtfeld des Fahrers. Die Taste zum Starten und Abstellen des Motors ist in der Nähe des Schalthebels untergebracht.



Dass der Spacetourer aus der Nutzfahrzeugsparte stammt, sieht man ihn natürlich auch im Innenraum an. Dafür ist allerdings die Verarbeitungsqualität auf recht gutem Niveau.

### 2,1 Multimedia/Konnektivität

⊕ Der Spacetourer ist auf dem Gebiet der Konnektivität gut aufgestellt. Als Shine ist er mit einem Radio-/Navigationssystem samt USB- und AUX-Anschluss ausgestattet. Auch digitaler Radioempfang DAB, Bluetooth-Freisprecheinrichtung und Smartphone-Integration via Apple CarPlay und MirrorLink gehören zum Serienumfang. Darüber hinaus bietet das Navigations-

system Funktionen wie Verkehrsdaten in Echtzeit oder Kraftstoffpreisinfo in den ersten 3 Jahren kostenlos an. 12 V und 220 V Lademöglichkeiten gehören ebenfalls zum Serienumfang.

⊖ Ein CD-Player ist nicht erhältlich.

### 1,6 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.



## 0,9 Raumangebot hinten

⊕ Auch im Fond sind die Platzverhältnisse gigantisch. Schiebt man die Rücksitzbank ganz nach hinten, 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.

## 2,4 Innenraum-Variabilität

⊕ Der Spacetourer bietet allerhand Sitzmöglichkeiten: Standardmäßig gibt es fünf Sitzplätze. Dabei ist die Rücksitzbank geteilt klapp- und ausbaubar. Gegen Aufpreis gibt eine Doppelbeifahrersitzbank und eine zweite Rücksitzbank - dann finden bis zu neun Personen im Citroen Platz. Es können auch zwei zusätzliche Einzelsitze geordert werden, dann reicht der Platz für sieben Passagiere.

Ablagemöglichkeiten gibt es in der ersten Sitzreihe genügend. Das Haupt-Handschuhfach ist zwar nicht sehr



Dank der verschiebbaren Rücksitzbank finden sogar Basketballriesen im Spacetourer eine bequeme Sitzmöglichkeit vor.

groß, darüber befindet sich allerdings noch eine geschlossene Ablagebox. Im Fond beschränkt sich das Angebot auf Lehnennetze und klappbare Tische an den Vordersitzlehnen.

## 2,7 KOMFORT

### 3,3 Federung

Die Fahrwerksabstimmung des Spacetourer ist zufriedenstellend gelungen. Während die Vorderachse prinzipiell komfortabler abgestimmt ist und dadurch speziell bei höheren Geschwindigkeiten zum Nachschwingen tendiert, spricht die Hinterachse im unbeladenen Zustand auf unregelmäßige Fahrbahnunebenheiten hölzern an - wodurch die Großraumlimousine zum Stuckern neigt und unruhig wirkt.

So lässt auch das Ansprechverhalten im Stadtverkehr etwas zu wünschen übrig, da die Hinterachse einseitige Hindernisse, Querfugen und Kopfsteinpflaster recht trocken an die Insassen weiter gibt. Auf der Landstraße und Autobahn federt der Citroën etwas geschmeidiger, neigt unbeladen aber auch dort zum Stuckern. Beladen wird das Ansprechverhalten der Federung an der Hinterachse komfortabler.

### 2,5 Sitze

⊕ In der getesteten Variante ist der Citroen serienmäßig mit elektrisch einstellbaren Ledersitzen vorn samt Lordosenstützen inklusive Massagefunktion ausgestattet. 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.

⊖ Die Rücksitze sind wenig konturiert und der Seitenhalt dadurch nur ausreichend. Darüber hinaus drückt das feste Polster etwas im Lendenbereich.

### 3,7 Innengeräusch

Der Geräuschpegel im Innenraum liegt hoch, das zeigt auch die Messung: Bei Autobahnrichtgeschwindigkeit wurde ein Pegel von 70,0 dB(A) ermittelt.

Der Dieselmotor ist stets präsent, auch die Windgeräusche sind dem hohen Aufbau entsprechend stark vorhanden

und bei hohen Geschwindigkeiten im Innenraum dominierend. Zusätzlich ist gelegentliches Poltern der Achsen vernehmbar und Wummern beispielsweise auf Kopfsteinpflaster.

## 1,8 Klimatisierung

⊕ Ab Werk gibt es eine Dreizonen-Klimaanlage. 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 es finden sich ab Werk Sonnenrollos in der zweiten Sitzreihe.

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

## 2,8 MOTOR/ANTRIEB

### 2,8 Fahrleistungen

Der Spacetourer ist zwar ein großes und mit einem Leergewicht von rund 2,0 Tonnen auch kein leichtes Fahrzeug, der zwei Liter Diesel mit 150 PS und einem Drehmoment von 370 Nm liefert bei den Fahrleistungsmessungen aber dennoch ein akzeptables Ergebnis ab.

Das Ansprechverhalten des Motors ist zwar nicht ideal,

wenn man im zweiten Gang in den fließenden Verkehr einfüden möchte, die Elastizitätswerte im vierten und fünften Gang überzeugen aber. Im lang übersetzten sechsten Gang fehlt es dem Motor dann an Durchzugskraft. Den simulierten Überholvorgang absolviert die Großraumlimousine in 7,1 Sekunden.

### 3,2 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Motorbedingte Vibrationen halten sich in akzeptablen Grenzen, sind aber stets am Gaspedal, dem Lenkrad und dem Schalthebel spürbar. Bei niedrigen Drehzahlen zeigt sich der Dieselmotor wenig brummig, neigt aber ab rund

3.000 1/min zu deutlichem Dröhnen. Im letzten Drehzahl-drittel wird der Motor dabei richtig laut. Daher empfiehlt es sich das Fahrzeug mit weniger als 3.000 1/min zu bewegen.

### 2,5 Schaltung/Getriebe

Die Schaltung ist zufriedenstellend gelungen. Die Schaltwege fallen zwar nicht zu lang aus, der Schalthebel dürfte aber präziser geführt sein, da die Gänge gern in den Gassen haken. Der Rückwärtsgang ist durch einen Sperrring gesichert und lässt sich leicht einlegen, auch wenn das Fahrzeug noch langsam nach vorn rollt. Die Kupplung dürfte sich etwas feiner dosieren lassen - gelegentlich kommt es zu Schaltschlägen.

⊕ Die Getriebeübersetzung passt zur Leistungscharakteristik des Motors, der sechste Gang wurde zugunsten des Kraftstoffverbrauchs lang übersetzt - die Kurbelwelle rotiert bei Tempo 130 mit rund 2.600 Umdrehungen pro Minute.

Das Start-Stopp-System funktioniert tadellos, der Motor geht schon bei etwa 15 km/h aus und springt beim Betätigen der Kupplung wieder geschmeidig an. Eine Gangempfehlung und Berganfahrhilfe unterstützen den Fahrer im Alltag.

## 3,3 FAHREIGENSCHAFTEN

### 3,5 Fahrstabilität

Ein Fahrdynamiker ist der Spacetourer nicht, das will eine Großraumlimousine auch nicht sein. Dennoch könnte der Citroen auf plötzliche Lenkimpulse souveräner reagieren, denn der Wagen wankt stark und schwingt deutlich nach. Der Grenzbereich ist recht niedrig, der Wagen neigt früh zum Untersteuern. Lastwechsel in Kurven beeinflussen die Richtungsstabilität nur wenig.

Im ADAC Ausweichtest fährt der Spacetourer 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 der Citroen über die Vorderräder, die Hinterachse schaukelt dabei etwas nach - das Fahrverhalten bleibt dabei insgesamt unkritisch.

### 3,4 Lenkung

Der Spacetourer lässt sich nicht besonders präzise durch Kurven dirigieren. Durch die ausgeprägten Karosserieneigungen und die nur mäßige Rückmeldung lässt sich der erforderliche Lenkwinkel vorab nicht immer perfekt abschätzen. Die Lenkung ist insgesamt zu leichtgängig, die Mittellage ist nicht klar definiert und es sind leichte Antriebseinflüsse spürbar - Eigenschaften, die sich negativ auf das Lenkgefühl auswirken. Das Ansprechen ist indirekt, vor allem Innerortsfahrten sind tendenziell mit höheren Lenkwinkeln verbunden. Um von ganz links nach ganz rechts zu lenken, sind rund drei Lenkradumdrehungen erforderlich.

### 3,1 Bremse





















Bei den Bremswegmessungen erzielt der Spacetourer ein durchschnittliches Ergebnis. Der Bremsweg beträgt aus Tempo 100 bis zum Stillstand 36,6 m. Die Bremsanlage zeigt sich bei hoher Beanspruchung standfest, die Bremsdosierbarkeit ist allerdings nicht ideal. Das Bremspedal fühlt sich etwas weich an und baut gefühlt erst mit einer gewissen Verzögerung Bremsdruck auf, dann aber recht abrupt.

## 2,5 SICHERHEIT

### 2,4 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der Spacetourer bietet eine gute aktive Sicherheitsausstattung, allerdings gibt es die Systeme teilweise nur gegen Aufpreis. Neben den vom Gesetzgeber vorgeschriebenen Systemen wie dem ESP und dem Reifendruckkontrollsystem (indirekt messend) besitzt der Spacetourer ab Werk noch einen Tempomaten samt Geschwindigkeitsbegrenzer 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. Darüber hinaus gibt es bei der getesteten Variante serienmäßig einen Totwinkelassistenten sowie eine Müdigkeitswarnung. Gegen Aufpreis sind neben einer adaptiven Geschwindigkeitsregelung samt Notbremssystem mit City-Funktion auch eine Spurverlassenswarnung sowie eine Verkehrszeichenerkennung erhältlich.

## DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	nicht erhältlich
	Kollisionswarnung	Optional
	City-Notbremssystem	Optional
	vorausschauendes Notbremssystem	Optional
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	Optional
	Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren	nicht erhältlich
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	Optional
	Autobahn-/Stauassistent	nicht erhältlich
	Verkehrszeichenerkennung	Optional
	Spurassistent	Optional
	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/nicht erhältlich
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie

## 2,7 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Im EuroNCAP Crashtest erzielte der Citroen gute 87 Prozent der maximalen Punkte (Stand 12/2015) - in der Summe bekommt der Franzose die vollen fünf Sterne. Die Kopfstützen genügen auf den vorderen Sitzen für Personen bis 1,90 Meter. Die vorderen Insassen werden ermahnt sich anzuschnallen. Gegen Aufpreis ist die Citroen Connect Box erhältlich, 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.

⊖ In den hinteren Sitzreihen sind Personen über 1,70 Meter durch die nicht hoch genug arretierbaren Kopfstützen bei einem Heckaufprall nicht gut vor einem Schleudertrauma geschützt. Gurtwarner für die hinten Sitzenden gibt es nicht. Das Warndreieck und der Verbandkasten haben keine dafür vorgesehene Ablagemöglichkeit.

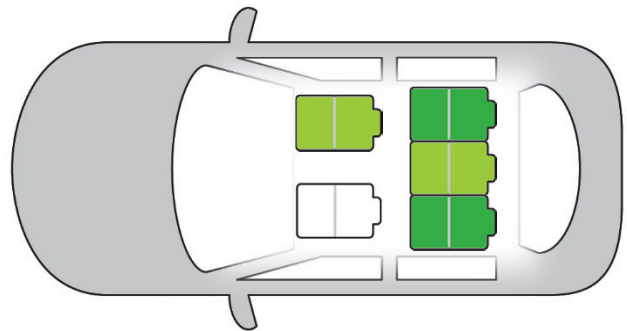
## 1,6 Kindersicherheit

⊕ Ob als Fünf- oder als Achtsitzer, laut Bedienungsanleitung dürfen auf allen Sitzplätzen (außer Mittelplatz erste Reihe) Kindersitze aller Altersgruppen montiert werden. Vorn rechts geht das allerdings nur mit den Gurten. Im Fond kann man Kindersitze entweder mit den Gurten oder mit dem Isofix-System lagestabil befestigen - eine i-Size-Kennzeichnung fehlt allerdings. Einzig der Gurt des Mittelsitzes ist etwas kurz dimensioniert und kann unter Umständen für wuchtige Kindersitze zu kurz sein. Die Beifahrerairbags lassen sich per Schlüsselschalter im Handschuhfach deaktivieren.

Praktisch: Unter 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)

## 3,7 Fußgängerschutz

Im EuroNCAP-Crashtest erreicht der Citroen 64 Prozent der Punkte. Für Fußgänger bergen die unteren Bereiche der Windschutzscheibe sowie der Scheibenrahmen eine größere Verletzungsgefahr.

## 5,2 UMWELT/ECOTEST

### 4,9 Verbrauch/CO<sub>2</sub>

⊖ Für eine rund zwei Tonnen schwere Großraumlimousine hält sich der Verbrauch mit 6,9 l/100 km noch im Rahmen. Absolut gesehen fällt die CO<sub>2</sub>-Bilanz mit 217 g/km aber doch hoch aus - das reicht nur für elf Punkte. Der Verbrauch splittet sich in 6,3 l in der Stadt, 6,1 l Überland und 8,5 l/100 km auf der Autobahn.

⊕ Optional hat der Spacetourer einen Notbremsassistenten samt Fußgängererkennung an Bord. Er soll helfen, Kollisionen mit Passanten zu verhindern.

### Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	6,3	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B
Landstraße	6,1	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B
Autobahn	8,5	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	6,9	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B



## 5,5 Schadstoffe

⊖ Obwohl der Spacetourer ein SCR-System zur Senkung der NOx-Emissionen an Bord hat, ist der Stickoxid-Ausstoß hoch. Das SCR-System scheint unter-dimensioniert, in allen Testphasen liegt er über dem Grenzwert, daher

erhält der Franzose in diesem Kapitel keine Punkte. Bei Addition aller EcoTest Punkt kommt der Franzose nicht über elf Zähler und damit nur einen Stern hinaus.

## 3,0 AUTOKOSTEN

### 3,0 Monatliche Gesamtkosten

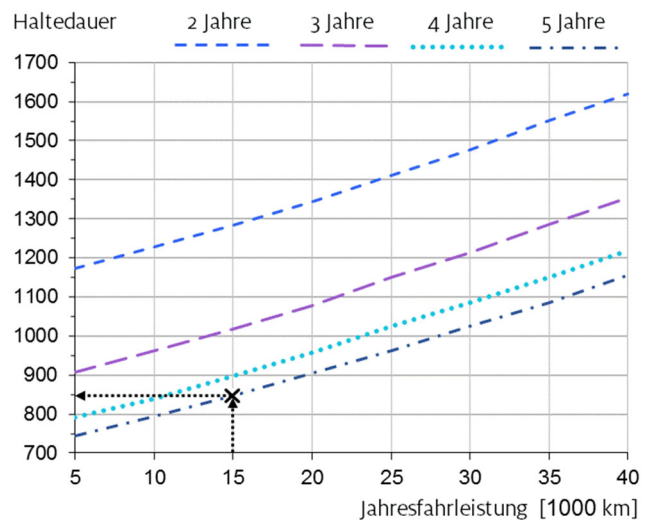
48.060 Euro verlangt Citroen für den Spacetourer mit dem 150 PS starken Diesel in der Ausstattungsvariante Shine. Das ist auch im Vergleich zu seinen Konkurrenten ein stolzer Preis, allerdings zeigt sich der Franzose dafür umfangreich ausgestattet. Neben Ledersitzen, einer Mehrzonen-Klimaanlage und Xenonscheinwerfern gibt es auch ein Audio-/Navigationssystem serienmäßig. Gegen Aufpreis sind sicherheitsrelevante und empfehlenswerte Extras erhältlich. Dazu zählen v. a. das Drive-Assist- und das Sicherheits-Paket.

Zum Service muss der Franzose nur alle 24 Monate oder 40.000 km. Das senkt besonders für Wenigfahrer die Werkstattkosten. Der Motor besitzt zwar einen Zahnriemen, der muss aber erst nach 160.000 km oder zehn Jahren gewechselt werden.

Citroen gibt zwei Jahre Garantie auf das Fahrzeug, zwei Jahre auf den Lack und fünf Jahre gegen Durchrostung.

### Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 847 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



## DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	BlueHDi 95 Feel	BlueHDi 115 Start&Stop	BlueHDi 150 Start&Stop	BlueHDi 180 Start&Stop EAT6
Aufbau/Türen	BU/4	BU/4	BU/4	BU/4
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1560	4/1560	4/1997	4/1997
Leistung [kW (PS)]	70 (95)	85 (115)	110 (150)	130 (177)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	210/1500	300/1750	370/2000	400/2000
0-100 km/h [s]	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	145	160	170	170
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	5,6   D	5,2   D	5,5   D	5,9   D
CO2 [g/km] lt. Hersteller	148	137	143	155
Versicherungsklassen KH/VK/TK	21/23/20	21/23/20	21/23/20	21/23/20
Steuer pro Jahr [Euro]	258	236	286	310
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	774	774	779	828
Preis [Euro]	35.650	37.100	36.690	39.690

#### 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

## HERSTELLERANGABEN

4-Zylinder Dieselmotor (Reihe), Turbo, Euro6, SCR-Kat mit DPf	
Hubraum	1.997 ccm
Leistung	110 kW/150 PS bei 4.000 1/min
Maximales Drehmoment	370 Nm bei 2.000 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	170 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	n.b.
Verbrauch pro 100 km	5,3 l
CO <sub>2</sub> -Ausstoß	139 g/km
Stirnfläche/c <sub>w</sub> -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie)	215/60 R17 C
Länge/Breite/Höhe	4.956/1.920/1.950 mm
Leergewicht/Zuladung	1.705/1.035 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	1.624/2.700 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/2.300 kg
Stützlast/Dachlast	92/150 kg
Tankinhalt	70 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/5 Jahre
Produktion	Frankreich, Valenciennes

## ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	7,1 s
Elastizität 60-100 km/h (4./5./6.Gang)	8,6/12,0/19,7 s
Drehzahl bei 130 km/h	2.600 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	36,6 m
Reifengröße Testwagen	225/55 R17 101W
Reifenmarke Testwagen	Michelin Primacy <sup>3</sup>
Wendekreis links/rechts	12,9/12,8 m
EcoTest-Verbrauch	6,9 l/100km
Stadt/Land/BAB	6,3/6,1/8,5 l/100km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß EcoTest	181 g/km (WTW* 217 g/km)
Reichweite	1.010 km
Innengeräusch 130 km/h	70,0 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.205 mm
Leergewicht/Zuladung	1.990/750 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	1.225/1.595/3.240 l

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

<b>Betriebskosten</b>	<b>104 Euro</b>	<b>Werkstattkosten</b>	<b>61 Euro</b>
<b>Fixkosten</b>	<b>137 Euro</b>	<b>Wertverlust</b>	<b>545 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	847 Euro		
Steuer pro Jahr	278 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	21/23/20		
Basispreis Spacetourer M BlueHDi 150 Start&Stop Shine	48.060 Euro		

## INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 24.08.2016
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	48.720 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	7.820 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 1.9.2016 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.09.2016 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter [www.adac.de/autokosten](http://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<sub>2</sub>-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO<sub>2</sub>-Emissionen auch die CO<sub>2</sub>-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.

## 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	360 Euro
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/Option
Einparkhilfe vorn/hinten	600/Serie
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360° Kamera	600 Euro°/-
Head-Up-Display	Serie
Verkehrszeichenerkennung	360 Euro
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

### SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Option
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	660 Euro
Spurassistent	360 Euro
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	ab 560 Euro
Metalliclackierung	700 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	-/Serie

## TESTURTEIL

### AUTOTEST (ohne Autokosten)

**3,2**

### AUTOKOSTEN

**3,0**

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
<b>Karosserie/Kofferraum</b>	<b>2,5</b>	<b>Motor/Antrieb</b>	<b>2,8</b>
Verarbeitung	3,5	Fahrleistungen	2,8
Alltagstauglichkeit	2,7	Laufkultur/Leistungsentfaltung	3,2
Licht und Sicht	3,6	Schaltung/Getriebe	2,5
Ein-/Ausstieg	2,4	<b>Fahreigenschaften</b>	<b>3,3</b>
Kofferraum-Volumen	0,6	Fahrstabilität	3,5
Kofferraum-Nutzbarkeit	1,7	Lenkung	3,4
Kofferraum-Variabilität	2,8	Bremse	3,1
<b>Innenraum</b>	<b>1,9</b>	<b>Sicherheit</b>	<b>2,5</b>
Bedienung	2,4	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,4
Multimedia/Konnektivität	2,1	Passive Sicherheit - Insassen	2,7
Raumangebot vorn	1,6	Kindersicherheit	1,6
Raumangebot hinten	0,9	Fußgängerschutz	3,7
Innenraum-Variabilität	2,4	<b>Umwelt/EcoTest</b>	<b>5,2</b>
<b>Komfort</b>	<b>2,7</b>	Verbrauch/CO <sub>2</sub>	4,9
Federung	3,3	Schadstoffe	5,5
Sitze	2,5		
Innengeräusch	3,7		
Klimatisierung	1,8		

Stand: Juni 2017

Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) Martin Brand