



Skoda Citigo (2012-2020)

Tschechischer Kleinstwagen

Der Skoda Citigo ist der bisher einzige Kleinstwagen der tschechischen Marke. Er gefällt durch sein freundliches und knuffiges Design, das durch sein kantiges Äußeres aber erstaunlich viel Platz zur Verfügung stellt. Dies gilt vor allem für die erste Sitzreihe. In der zweiten Reihe geht es nicht ganz so geräumig zu. Der Kofferraum ist für die Fahrzeugklasse durchschnittlich groß. Dafür punktet der kleine Skoda mit einem sehr sicheren, erwachsenen Fahrverhalten und der logischen, einfachen Bedienung. Die Verarbeitung des in Bratislava gebauten Citigo ist zwar nicht ganz auf dem hohen Niveau anderer Produkte aus dem VW-Konzern, für einen Kleinstwagen jedoch angemessen. Spätere Modelle ab etwa 2014 sind besser verarbeitet. Im Frühjahr 2017 wurde das Facelift des kleinen Tschechen präsentiert. Im TÜV-Report schneidet der Citigo überdurchschnittlich oft mängelfrei ab. Lediglich die Beleuchtung und teilweise die Bremsen bereiten hin und wieder Probleme. Auch in der ADAC Pannenstatistik schneidet der Citigo meist gut ab und kommt auf einen der vorderen Plätze.

Empfehlung: Eine grundsätzliche Empfehlung ist eine der mittleren Ausstattungslinien Active oder Ambition, die die wichtigsten Grundausstattungen mit sich bringen. Für den Citigo gibt es zwei verschiedene Benzinmotoren. Beide haben drei Zylinder und einen Liter Hubraum. Sie sind als Saugmotoren ausgeführt und erreichen 60 oder 75 PS. Da die stärkere Version die Mehrleistung nur über höhere Drehzahlen holt und das maximale Drehmoment bei beiden Motoren gleich hoch ausfällt, genügt auch die schwächere Variante. Im Alltag ist der Unterschied kaum zu spüren. Außerdem sind gebrauchte Citigo oft mit diesem Motor zu finden. Die Automatik (automatisiertes Schaltgetriebe) kann man sich sparen, sie fällt durch ruckartiges Anfahren und sehr langsame Gangwechsel eher negativ auf. Alternativ gibt es auch den 68 PS starken CNG mit Erdgasmotor. Bei dieser Motorisierung halten sich die Kraftstoffkosten zwar in Grenzen, dafür ist der Motor sehr drehmoment-schwach und bringt dadurch verhaltene Fahrleistungen mit sich. Sehr empfehlenswert ist dagegen die Elektrovariante des Citigo. Die Fahrleistungen sind für einen Kleinstwagen super, der Verbrauch fällt niedrig aus und mehr Fahrspaß gibt es in dieser Klasse auch selten. Kurzum: Der Citigo wird mit dem Elektroantrieb nochmal eine Klasse besser. Die Reichweite reicht für ein Pendelfahrzeug übrigens vollkommen aus. Als grundsätzliche Alternative können auch die fast baugleichen Schwestermodelle Seat Mii und VW up! in Erwägung gezogen werden. Technisch sind die drei Fahrzeuge identisch und wurden im selben Werk am gleichen Band produziert.

- ⊕ gute Sicherheitsausstattung, großzügiges Raumangebot vorn, zuverlässige Technik, wertstabil, übersichtliche Karosserie, gute Platzausnutzung, sparsame und spaßige Elektrovariante
- ⊖ anfällige Abgasanlage (nur frühe Exemplare), träge Automatikgetriebe, schwacher Erdgasmotor

Zuverlässigkeit (Pannenstatistik 2022)

Erstzulassungsjahr	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
ADAC-Bewertung	24,5	19,1	18,2	14,0	8,7	7,6	3,4	2,4

ADAC-Bewertungsschema

Für jedes Fahrzeugmodell und Zulassungsjahr wird die Pannenkennziffer ermittelt. Diese ergibt sich aus der Anzahl der Pannen pro Jahr pro 1.000 zugelassenen Fahrzeugen.

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
	12,3	10,7	9,0	7,0	4,9	3,4	2,4	1,4
	18,5	16,3	16,5	13,8	11,9	10,1	6,6	4,0
	24,6	21,8	24,1	20,5	18,8	16,8	10,7	6,6
	30,8	27,4	31,6	27,3	25,8	23,5	14,9	9,2
	>30,8	>27,4	>31,6	>27,3	>25,8	>23,5	>14,9	>9,2

Mängel und Rückrufe

Allgemein	In der ADAC Pannenstatistik schneidet der Skoda Citigo in den meisten Jahren gut ab. Im TÜV-Report werden Lichtmängel und funktionseingeschränkte Bremsen des öfteren festgestellt. Dennoch schneidet der Citigo überdurchschnittlich gut ab.
Häufige Bauteilfehler	Anlasser (2012), Bremsbelag (2013-2018), Bremsstrommel vorne/hinten (2015), Feststellbremse mechanisch (2014-2016), Kabelbaum (2012), Zündkerze (2012-2016)
Rückrufe	5/2013: Wegen einer fehlerhaften Parametrierung des Airbagsteuergerätes ist die Diagnosefunktion der seitlichen Crashsensoren deaktiviert. Bei einem evtl. Fehler im Seitenairbagsystem kann dieser nicht angezeigt werden, so dass man den genauen Funktionsstatus des Seitenairbagsystems nicht mehr kontrollieren kann. Die Händler parametrisieren bei betroffenen Steuergeräten (Teilenr. 1S0 959 655 B) das Airbagsteuergerät mit einer neuen Softwareversion. Die Aktion läuft seit Mai 2013, dauert etwa eine halbe Stunde und ist für die Kunden kostenlos. Betroffene Fzg. in Deutschland: 1.923 1/2018: Bei betroffenen Fahrzeugen ist die im Bordwerkzeug enthaltene Abschleppöse nicht korrekt verschweißt. Bei einer fehlerhaften Abschleppöse besteht die Möglichkeit, dass diese infolge der auftretenden Zugkräfte während eines Abschleppvorganges abreißen kann. Bei einem Abriss besteht Gefahr für Personen. Die Abschleppöse muss ersetzt werden. Auf Grund geringer Teileverfügbarkeit muss der Kunde darüber informiert werden, die Abschleppöse bis zu deren Ersatz nicht zu verwenden. Die Aktion läuft seit Dezember 2017 und ist für die Kunden kostenlos. Dauer in der Werkstatt: 10 Minuten. Betroffene Fzg. in Deutschland: 22.208 (auch andere Modelle betroffen)

Weitere und neuere Rückrufe finden Sie unter www.adac.de/rueckrufe.

Modellgeschichte

06/2012	Modelleinführung des drei- und fünftürigen Kleinstwagens (baugleich mit Seat Mii und VW up!) mit zwei Motorvarianten: 1.0 (44 kW/60 PS) und 1.0 (55 kW/75 PS); optional mit Green tec Technology (Spritspartekniken) und mit automatisiertem Schaltgetriebe "ASG" erhältlich; alle Motoren erfüllen Schadstoffklasse Euro 5; City-Safetyssystem optional erhältlich
02/2013	neue zusätzliche Motorvariante 1.0 G-TEC (Erdgas, 50 kW/68 PS)
05/2015	alle Motoren erfüllen Schadstoffklasse Euro 6
05/2017	leichte Modellpflege (Facelift)
08/2018	dreitürige Variante entfällt
09/2018	Motor 1.0 erfüllt Schadstoffklasse Euro 6d-TEMP

10/2018	Erdgasvariante 1.0 G-TEC erfüllt Schadstoffklasse Euro 6d-TEMP
06/2019	alle Motorisierungen eingestellt
01/2020	neue Motorisierung: Elektroversion CITIGOe iV mit einer Leistung von 61kW/83 PS und einer Batteriekapazität von 36,8 kWh.
08/2020	Baureihe ohne Nachfolger eingestellt

Die Karosserievarianten im Vergleich

Karosserietyp	Dreitürer	Fünftürer
Länge/Breite/Höhe [mm]	3563/1641/1489	3563/1641/1489
Breite mit Spiegeln [mm]	1910	1910
Kofferraumvolumen [l]	251	251
Dachlast [kg]	50	50

Technische Daten (wichtigste Motorvarianten)

TYP	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0 G-TEC	CITIGOe iV
Aufbau/Türen	SR/3	SR/3	SR/3	SR/3	SR/3	SR/5
Zylinder/Hubraum [-/ccm]	3/999	3/999	3/999	3/999	3/999	
Leistung [kW/PS]	44/60	44/60	55/75	55/75	50/68	61/83
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	95/3000	95/3000	95/3000	95/3000	90/3000	212/-
Beschleunigung 0-100 km/h [s]	14,4	14,4	13,2	13,2	16,3	12,3
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	161	161	171	171	164	130
Verbrauch Hersteller pro 100 km	4,5 l S (NEFZ)	4,4 l S (NEFZ)	4,7 l S (NEFZ)	4,5 l S (NEFZ)	2,9 kg G (NEFZ)	14,8 kWh (WLTP)
CO ₂ [g/km]	105 g/km	103 g/km	108 g/km	105 g/km	79 g/km	0 g/km
CO ₂ -Effizienzklasse	C	C	C	C	A+	
Tankinhalt [l]	35,0	35,0	35,0	35,0	12,0	
Batteriegröße [kWh]						32,3
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/12/15	15/12/15	14/12/15	14/12/15	17/12/15	15/15/18
Steuer pro Jahr* [Euro]	40	36	46	40	20	45
Schadstoffklasse	Euro 5	Euro 5	Euro 5	Euro 5	Euro 5	E-Fzg.

Schadstoffklassen und Steuer können sich während des Bauzeitraumes geändert haben und von den genannten Angaben abweichen.

* Die Angabe der Steuer erfolgt getrennt nach Hubraum/Hubraum+CO₂-Ausstoß für Fahrzeuge mit Erstzulassung nach dem 30.06.2009.

¹ Brutto-Batteriekapazität, da Nettowert nicht verfügbar.

Wichtige Werkstattkosten (in Euro, inkl. Einbaukosten)

TYP	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0 G-TEC	CITIGOe iV
Wartung 1	130	130	130	130	130	-
bei km/Monate	15000/12	15000/12	15000/12	15000/12	15000/12	-/-
Wartung 2	210	210	210	210	210	-
bei km/Monate	30000/24	30000/24	30000/24	30000/24	30000/24	-/-
Wartung 3	450	390	450	390	490	-
bei km/Monate	60000/36	60000/36	60000/36	60000/36	60000/36	-/-
Wartung 4	310	310	310	310	410	-
bei km/Monate	90000/48	90000/48	90000/48	90000/48	90000/48	-/-
Zahnriemen	300	300	300	300	300	-
bei km/Monate	210000/-	210000/-	210000/-	210000/-	210000/-	-/-
Bremsscheiben und -beläge vorne	370	370	370	370	370	-
Kupplung	890	-	890	-	890	-
Generator	720	720	720	720	720	-
Anlasser	460	460	460	460	460	-

Kosten (pro Monat, ohne Wertverlust, in Euro)

TYP	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0 G-TEC	CITIGOe iV
Fixkosten (Steuer, Versicherung)	84	83	81	80	79	-
Betriebskosten (Kraftstoff)	110	108	114	110	61	-
Werkstatt-/Reifenkosten	61	59	61	59	64	-
Gesamtkosten pro Monat	255	250	256	249	204	-
Gesamtkosten pro km [Cent]	20,4	20,0	20,5	19,9	16,3	-

Garantien

Der Citigo hat eine zweijährige allgemeine Garantie. Zudem bietet Skoda eine dreijährige Lackgarantie und eine zwölfjährige Garantie gegen Durchrostung. Eine europaweite Mobilitätsgarantie gibt es ein Jahr lang, bei Einhaltung aller Inspektionen gilt diese lebenslang.

Die genauen Garantien je Fahrzeug finden Sie in der ADAC Autodatenbank unter www.adac.de/autodatenbank.

Der VW e-up! erreicht drei Sterne. Der Skoda CITIGOe und der SEAT Mii electric sind in aktiver und passiver Sicherheit baugleich mit dem VW e-up!, ebenso der VW up!. Das Fahrzeug ist mit Gurtkraftbegrenzern, Gurtstraffern, Kopfairbags sowie optischen und akustischen Gurtwarnern in der ersten und zweiten Sitzreihe ausgestattet. Für die vorderen Plätze sind zusätzlich Seitenairbags verbaut. Der Insassenschutz ist gut, das Verletzungsrisiko für Erwachsene und Kinder ist mittel bis sehr gering. Jedoch ist für den Zehnjährigen auf dem Sitzhöher das Verletzungsrisiko für den Oberkörper im Seitenaufprall sehr hoch. Es sind ISOFIX-Halter an den beiden hinteren Sitzplätzen montiert mit i-Size-Kennzeichnung. Die gegurtete Montage auf dem Beifahrersitz ist unkritisch. Der Frontairbag auf der Beifahrerseite ist deaktivierbar. Der e-up! ist mit einem aktiven Spurhaltesystem serienmäßig ausgestattet. Ein automatischer Notbremsassistent, der Auffahrunfälle sowie Unfälle mit Personen und Radfahrern vermeiden oder abmildern könnte, ist nicht verfügbar. Die Hochvolttechnik wird beim Euro NCAP Crash automatisch abgeschaltet, die Antriebsbatterie bleibt unbeschädigt.

Die Anforderungen an das Fahrzeug werden im Euro NCAP-Testverfahren stetig weiterentwickelt. Testergebnisse aus vergangenen Jahren sind nur bedingt mit denen aktueller Tests vergleichbar.