



## Citroen C3 VTI 95 Exclusive

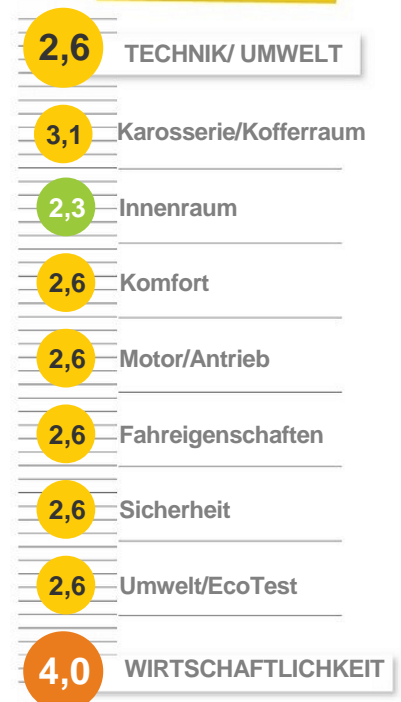
Fünftüriger Kleinwagen mit Schrägheck  
(70 kW / 95 PS)

Seit Mitte Januar 2010 ist das aktuelle Modell des Citroen C3 auf dem Markt. Anfangs wird er nur als Benziner mit Motorleistungen zwischen 44 kW und 88 kW und mit Fünfgang-Schaltgetriebe angeboten. Im Laufe des Jahres 2010 ist dann die stärkste Benzinmotorisierung auch mit einer Vier-Gang-Automatik erhältlich. Ebenso erscheinen dann die beiden Dieselmotoren mit Motorleistungen von 68 kW und 82 kW. Der schwächere der beiden hat ein Fünfgang-Schaltgetriebe, der stärkere besitzt auch einen sechsten Gang. Eine große Besonderheit ist die sogenannte Zenith-Windschutzscheibe, eine Panoramasscheibe, die sehr weit, bis über die Köpfe der vorderen Passagiere, ins Dach hinein gezogen ist. In der getesteten Exclusive-Ausstattung sind viele nützliche Ausstattungen bereits serienmäßig an Bord. Dies führt aber auch zu einem beachtlichen Testwagenpreis von 20.180 €. **Karosserievarianten:** keine **Konkurrenten:** Alfa Romeo Mito, Dacia Sandero, Fiat Punto, Ford Fiesta, Hyundai i20, Kia Venga, Opel Corsa, Peugeot 206+, Peugeot 207, Renault Clio, Seat Ibiza, Skoda Fabia, VW Polo

- +** großzügiges Raumangebot auf den Vordersitzen, sehr sauberes Abgas, sicheres Fahrwerk, gute Fahrleistungen
- hoher Anschaffungspreis, hohe Unterhaltskosten, hoher Wertverlust



### ADAC-URTEIL



3,1

## KAROSSERIE/KOFFERRAUM

3,6

### Verarbeitung

Weder die Verarbeitung der Karosserie und des Innenraums noch die Material-Qualität des Innenraums können überzeugen. Die Karosserie fällt auf durch hässliche Schweißpunkte. An den Schweißnähten ist das Blech unschön gefalzt, die Nähte sind kaum abgedichtet. Die Spaltmaße sind großzügig bemessen und nicht durchgehend gleich. Die Kunststoffteile im Innenraum sind schlecht zugeschnitten, passungenau, teils stehen scharfe Kanten.

⊕ Die lackierten Kunststoffteile wirken ansprechend, die Ledersitze hochwertig - auch das Lenkrad mit Chromeinlage, das allerdings bei winterlichen Temperaturen auch als unangenehm kalt empfunden werden kann. Das geschäumte Armaturenbrett fasst sich gut an. Eine mögliche Zuladung von 421 kg und eine zulässige Dachlast von 70 kg sind gute Werte.

⊖ Einzig ein kleiner Spritzschutz für die Riemenseite des Motors ist vorhanden, sonst ist der Motorraum von unten komplett offen und neigt zur Verschmutzung. Aerodynamische Hilfen sind am Boden des Fahrzeugs kaum verbaut. Der Tankdeckel muss umständlich mit dem Fahrzeugschlüssel geöffnet werden. Die Türschweller sind nach außen kaum abgedichtet und neigen deswegen stark zu Verschmutzung. Stoßleisten sind nicht verbaut. Die winzigen Kunststoffeinlagen in den Stoßstangen reichen kaum in den besonders gefährdeten Bereich, die vordere ist zudem lackiert. Seitenleisten gibt es nicht. Im Falle einer Reifenpanne ist nur ein Reparaturset an Bord, ein Notrad kostet 60 € Aufpreis.

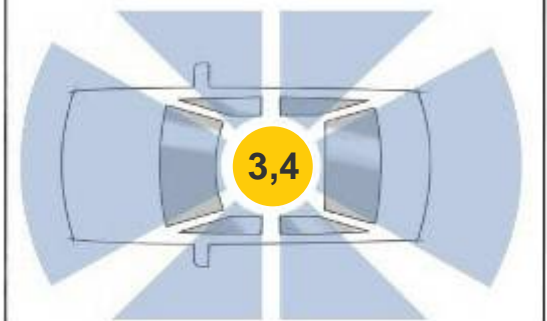
3,0

### Sicht

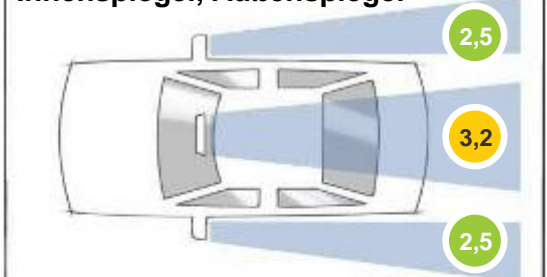
Das vordere Fahrzeugende kann man nur abschätzen. Das hintere ist gut sichtbar, aber die hohe Scheibenkante kann Hindernisse verdecken. Bei der ADAC-Rundumsichtmessung liegt der C3 nur im Mittelfeld. Die B-Säulen sind sehr breit ausgeführt, die kleinen Fenster in den zweiteiligen C-Säulen sind nur Alibi, zur besseren Sicht tragen sie nicht bei. Im Innenspiegel ist die Sicht nach hinten durchschnittlich. Das Wischerfeld ist im oberen Bereich mäßig. Vor allem der Blick nach rechts oben zur Ampel ist stark eingeschränkt. Serienmäßig wird hinten eine Einparkhilfe verbaut. Die Panorama-Windschutzscheibe ist weit zurück ins Dach eingezogen, was nach oben einen ungewohnt großen Sichtbereich bietet. Dies wird in manchen Fällen aber auch störend empfunden, da auf den Fahrer wesentlich mehr optische Informationen einwirken, die vom wesentlichen Verkehrsgeschehen ablenken.

⊕ Hindernisse vor dem Fahrzeug sind sehr gut erkennbar. Die Außenspiegel bieten großzügige Sicht nach hinten.

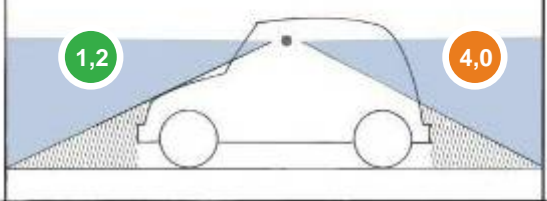
#### Rundumsicht



#### Innenspiegel, Außenspiegel



#### Vorderes und hinteres Nahfeld



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen. Bei den Innen- und Außenspiegeln werden deren Sichtfelder aus dem Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem Fahrzeug erkennt.



Die sehr breiten Dachsäulen schränken die Sicht, besonders nach schräg hinten, doch erheblich ein.

## 3,0 Ein-/Ausstieg

Das Ein- und Aussteigen gestaltet sich weder vorne noch hinten sehr einfach. Auf allen Plätzen muss mit einem großen Schritt ins Fahrzeug gestiegen werden, die niedrige Dachkante behindert dabei zusätzlich. Die hinteren Türen öffnen nicht sehr weit. Verriegelt werden die Türen mit der serienmäßigen Zentralverriegelung mit Fernbedienung. Die Tasten der Fernbedienung lassen sich allerdings nicht erfühlen, was das Öffnen und Schließen im Dunkeln erschwert. Die vorderen Türaufhalter sind schwach ausgeführt, die erste Raste öffnet die Türen bereits zu weit.

- + Nach dem Abstellen des Fahrzeugs leuchten die Scheinwerfer den Heimweg aus.
- Auf keinem Sitzplatz gibt es Haltegriffe, die vor allem älteren Menschen das Ein- und Aussteigen erleichtern würden.

## 2,8 Kofferraum-Volumen\*

Mit 260 Litern liegt das Kofferraumvolumen des kleinen Franzosen im Mittelfeld. Klappt man die Rücksitze um, so stehen großzügige 527 Liter zur Verfügung (gemessen bis zur Scheibenkante).



**Mit 260 l Volumen ist der Kofferraum des C3 von klassenüblicher Größe und bietet ein wenig mehr Platz als das Gepäckabteil des Vorgängers.**

## 3,2 Kofferraum-Zugänglichkeit

Die Ladeöffnung, die durch die geöffnete Heckklappe frei gegeben wird, ist durchschnittlich groß. Die Nutzbarkeit des Laderaums ist ebenso Mittelmaß.

- + Die Heckklappe ist leicht zu öffnen, nur der Griff dazu ist sehr schmal ausgeführt und meist verschmutzt. Die Klappe schwingt fast 1,90 m nach oben und behindert selbst große Menschen kaum. Der Kofferraum ist nicht sehr tief gebaut, deswegen können auch Transportgegenstände, die bis zu den Sitzen vor gerutscht sind, gut erreicht werden.
- Die Ladekante ist zu hoch. Von außen müssen 76 cm überwunden werden. Will man Gepäck aus dem Kofferraum nehmen, so muss man es 24 cm hoch heben. Nur kräftige Personen wird das nicht belasten. Bei vorgeklappten Rücksitzen bleibt eine Stufe am Laderaumboden und die Rückenlehnen der Sitze können nicht komplett flach gelegt werden, was das Durchladen behindert. Die Beleuchtung des Kofferraums ist schwach.

## 3,2 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehnen sind asymmetrisch geteilt umklappbar. Der Mechanismus funktioniert gut und ist leichtgängig, allerdings braucht man zum Hochklappen immer zwei Hände, da der Gurt im Weg ist. Kleine Gegenstände können mit einem Gepäcknetz befestigt oder in der Reserveradwanne untergebracht werden.

Die Pedalerie ist etwas eng gebaut, das Bremspedal hoch, was einen schnellen Wechsel vom Gas auf die Bremse behindert. Der Schalthebel ist tief angebracht und, vor allem bei Verwendung der Armlehne, deshalb schwer zu erreichen. Das Zündschloss ist nicht beleuchtet, aber liegt gut zur Hand. Geschwindigkeitsabhängig wird die Dauer des Wischintervalls verlängert oder verkürzt. Außer der Betätigung der Luftdüsen und der Schalterstellung der Sitzheizung sind alle Bedienelemente nachts beleuchtet. Das Bedienteil des Radios ist zu weit unten angebracht und baulich vom Display getrennt, welches optimal platziert ist. Die Bedienung des Radios ist nicht einfach aufgebaut, es kann aber von Lenkrad aus in vielen Funktionen fernbedient werden. Eng bemessen ist der Raum auf der Außenseite der Vordersitze, Höhen- und Lehnenverstellung deswegen schlecht erreichbar. Die Lehneneinstellung hat eine grobe Rastung.



**Kann die Funktionalität gerade noch so überzeugen, gibt die Verarbeitungsqualität im Innenraum jede Menge Anlass zur Kritik. Hier bieten die meisten Konkurrenten deutlich mehr.**

⊕ Das Lenkrad lässt sich mechanisch in Höhe und Tiefe verstellen. Der Verstellbereich ist groß, tendenziell aber etwas tief. Die Klimaregelung ist einfach gehalten und nicht nur deswegen übersichtlich gestaltet. Nach gewisser Betriebsdauer schaltet die Heckscheibenheizung automatisch ab und spart Energie. Die vorderen Fensterheber haben eine Antipp-Automatik, hinten muss der Taster während des kompletten Vorgangs gehalten werden. Groß für diese Fahrzeugklasse ist das Handschuhfach ausgestaltet. Gut abzulesen sind die Armaturen, mit Ausnahme des rot gepixelten Displays. Allgemein ist die Ergonomie des Fahrzeugs gut. Serienmäßig sind der vorwählbare Tempomat und der Bordcomputer mit Verbrauchsanzeigen an Bord.

⊖ Der Lichtschalter am Lenkstockhebel ist nicht gut greifbar. Nebenan befindet sich ein Ring, mit welchem durch Tastbewegungen die Nebellampen aktiviert und deaktiviert werden. Ablesbare Schalterstellungen wären sinniger. Die Sitzheizung des Beifahrersitzes kann vom Fahrzeugführer nicht bedient werden. Viele Bedienelemente sind vom Lenkrad verdeckt. Die Verstellung der Displaybeleuchtung ist unsensibel. Die Kühlwassertemperatur wird nur durch Kalt- und Heißsymbole signalisiert. Leselampen gibt es nicht. Nur bei eingeschalteter Zündung ist das Handschuhfach beleuchtet.

⊕ Das Raumangebot auf den vorderen Plätzen ist herrschaftlich bemessen, das subjektive Raumempfinden für einen Kleinwagen hervorragend. Personen bis knapp 2 Metern Körpergröße können bequem Platz finden.

## 3,6 Raumangebot hinten\*

Auf der Rückbank ist das Platzangebot mittelmäßig, das subjektive Raumempfinden der Klasse entsprechend.

– Sind die vorderen Sitze für Personen mit 1,85 m Größe eingestellt, so können die hinteren Plätze nur noch von Personen bis 1,75 m Körpergröße genutzt werden.

## 2,6 KOMFORT

### 2,3 Federung

+ Das Fahrwerk des kleinen Citroen wurde komfortabel abgestimmt. Auf langen Wellen ist kein Nachschwingen spürbar, kurze Wellen bügelt er sanft aus. Auch bei Einzelhindernissen werden keine starken Schläge an die Insassen weiter gegeben. Die Stuckerneigung ist gering. Bei welliger Fahrbahn neigt das Fahrzeug aufgrund seines kurzen Randstands zu Nickbewegungen, bei Kurvenfahrten ist Seitenneigung spürbar.



**Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,75 m ausreichend Platz vor.**

## 2,8 Sitze

Der Seitenhalt auf den glatten Ledersitzen ist mäßig, die Seitenwangen sind zu weich. Die Lehnenhöhen sind auf allen Sitzplätzen für große gewachsene Personen etwas knapp bemessen. Die Sitzflächen sind kurz und zu flach angeordnet, so ist auf allen Plätzen die Beinunterstützung schwach.

+ Fahrer und Beifahrersitz sind höheneinstellbar, die Kontur und die Polsterung der Vordersitze gut. Allgemein ist die Sitzposition des Fahrers entspannt.

– Die Atmungsaktivität der Lederbezüge ist schlecht. Die Lehnen sind zwar teilweise perforiert, ab kurioserweise im Schulterbereich, in welchem man am Rücken am wenigsten schwitzt. Die Kontur der Rücksitzbank ist schlecht und kaum ausgeformt.

## 2,7 Innengeräusch

Das Innengeräusch ist in Ordnung. Ein Schallpegel von 70 dB(A) bei 130 km/h ist guter Klassendurchschnitt. Bei langsamer Fahrweise ist das Innengeräusch sehr niedrig, ab 120 km/h fallen dann deutliche Windgeräusche an, bei noch höherer Fahrgeschwindigkeit muss der Motor sehr hochtourig gefahren werden und dröhnt unangenehm laut in den Innenraum.

## 2,6 Klimatisierung

Die Klimatisierungsautomatik des neuen Citroen C3 verpasst beim Heizungstest bei -10°C in der ADAC-Klimakammer nur knapp eine gute Bewertung. Die maximale Heizleistung ist auf allen Plätzen mittelmäßig. Die Temperatureinstellung funktioniert gut, kann aber nur für Fahrer und Beifahrer gemeinsam vorgenommen werden.

⊕ Die Klimaautomatik wird serienmäßig geliefert. Das Heizungsansprechen ist gut. Vorne wird die Wohlfühltemperatur von 22°C nach 12 Minuten erreicht, hinten muss man sich 2 Minuten länger gedulden.

⊖ Die Luftverteilung für die vorderen Passagiere kann nur für beide Personen zusammen und in vorgegebenen Stufen eingestellt werden. Die hinteren Seitenscheiben können nur zu zwei Dritteln geöffnet werden.

## 2,6 MOTOR/ANTRIEB

### 2,2 Fahrleistungen\*

⊕ Die Fahrleistungen des kleinen Franzosen sind gut. Während er bei den Elastizitätsmessungen in den zwei größten Gängen nur durchschnittliche Ergebnisse erzielt, kann er bei voller Leistungsabforderung (während des simulierten Überholvorgangs) hervorragende Messwerte abliefern.

## 2,7 Laufkultur

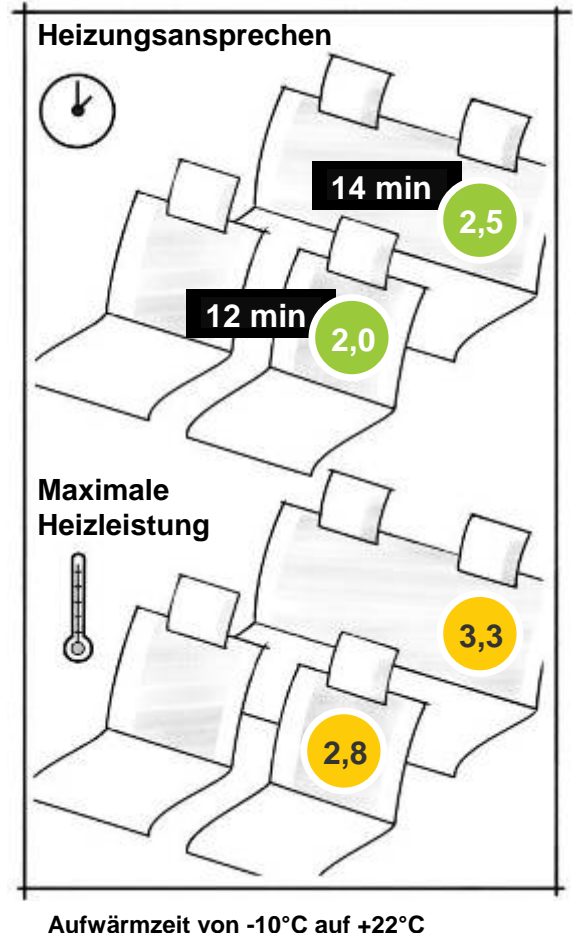
Bis 4500 Touren läuft der Motor seidenweich. Werden höhere Drehzahlen eingesetzt, treten deutliche Vibrationen, gepaart mit starkem Dröhnen, auf.

## 3,0 Schaltung

Die Schaltung ist nur Durchschnitt. Es fehlt an der Präzision der Schaltkulisse. Der Wechsel der Schaltgassen erfordert Fingerspitzengefühl und Konzentration. Die Schaltwege dürften kürzer sein.

⊕ Die mögliche Schaltgeschwindigkeit ist hoch, das Getriebe ist sehr leichtgängig. Alleine mangelnde Präzision beim Gassenwechsel bremst den Schaltvorgang aus. Eine Schaltpunktanzeige unterstützt den Fahrer beim Kraftstoffsparen.

⊖ Der Rückwärtsgang ist nicht mechanisch gegen unbeabsichtigtes Einlegen gesichert. Das Einlegen bei noch ausrollendem Fahrzeug wird durch starkes Getriebekrachen untermalt.



---

## 2,5 Getriebeabstufung

- + Die Abstufung der Gänge zueinander ist einwandfrei. Beim Schalten sind die Drehzahlsprünge nicht zu groß und gleichmäßig.
- Die Gesamtübersetzung ist zu kurz. Dass bei Autobahnrichtgeschwindigkeit bereits eine Drehzahl von knapp 4000 Umdrehungen pro Minute anliegt, ist nicht gut gewählt. Hier wird Spritsparpotential vergeudet.

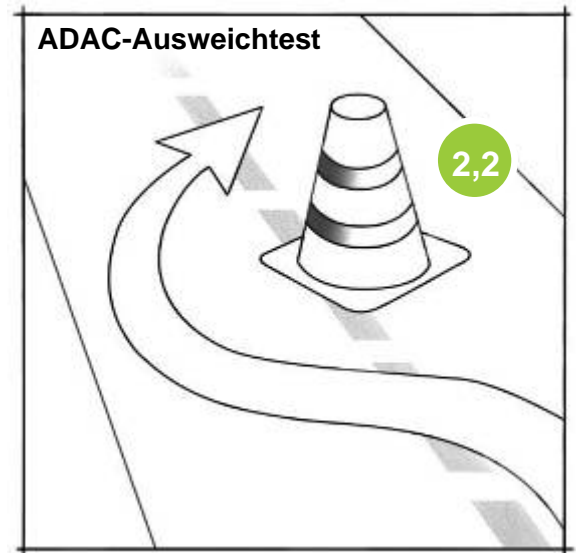
---

## 2,6 FAHREIGENSCHAFTEN

---

### 2,2 Fahrstabilität

- + Die Fahrstabilität des C3 ist gut. Auf einen plötzlichen Lenkimpuls reagiert er gelassen und fordert kein Eingreifen des Fahrers. Durch die serienmäßige Traktionskontrolle ist stetiger Vortrieb auch bei glatter Fahrbahn kein Problem. Beim ADAC-Ausweichtest erreicht er die Note 2,2. Egal ob die Gasse mit sanften oder harten Lenkmanövern durchfahren wird, er reagiert immer mit unkompliziertem Untersteuern. Der Parcours kann sehr zügig absolviert werden. Auf Spurrillen und Verwerfungen zeigt er leichte Reaktionen.



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.

---

### 2,1 Kurvenverhalten

- + Bei schneller Kurvenfahrt drückt die Vorderachse ruhig und unkompliziert Richtung Kurvenaußenrand. Provoziert man durch Gaswegnahme einen Lastwechsel, so drängt das Heck sanft nach außen.

---

### 2,7 Lenkung\*

Zielgenauigkeit, Lenkgefühl und Übersetzung des Lenkgetriebes sind Klassendurchschnitt. Ein Wendekreis von 10 m ist in dieser Klasse guter Durchschnitt.

- + Das Fahrzeug reagiert sehr agil auf einen vorgegebenen Lenkwinkel. Beim Rangieren ist der Kraftaufwand gering.

---

### 3,2 Bremse

Der Bremsweg beträgt durchschnittlich 40 Meter (Mittelwert aus 10 Messungen von 100 km/h bis zum Stillstand bei Serienbereifung).

- + Ansprechen und Dosierbarkeit der Bremse sind gut.

---

**2,6**

## SICHERHEIT

---

**2,7**

### Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

- + ESP und Bremsassistent sind serienmäßig an Bord. Bei einer Gefahrenbremsung wird automatisch die Warnblinkanlage aktiviert und somit der nachfolgende Verkehr gewarnt.
- Der Kraftstoff-Einfüllstutzen befindet sich auf der gefährlichen linken, dem Verkehr zugewandten Seite.

**2,2**

### Passive Sicherheit - Insassen

- + Beim Euro NCAP Crashtest werden 30 von 36 möglichen Punkten erreicht. Die vorderen Kopfstützen sind für Personen bis 1,90 m geeignet und mit 6,5 cm Abstand vernünftig nahe am Kopf platziert. Die großen, stabilen Türgriffe ermöglichen Ersthelfern nach einem eventuellen Unfall hohe Zugkräfte, um die Türen zu öffnen.
- Die hinteren Kopfstützen sind unterdimensioniert: Sie sind zu schmal, nur für Personen bis 1,60 m geeignet und über 9 cm vom Kopf entfernt.

**2,7**

### Kindersicherheit

- + Im Euro NCAP Crashtest erreicht der C3 bei der Kindersicherheit 36 von 49 Punkten. Auf den hinteren, äußeren Sitzplätzen ist serienmäßig das Isofix-Befestigungssystem inklusive Ankerhaken vorhanden, welches aber nur mit Einsteckhilfen verwendet werden kann. Die Gurtschlösser im Fond sind an losen Bändern befestigt, aber gut zu erreichen. Der Beifahrerairbag ist serienmäßig mit dem Fahrzeugschlüssel deaktivierbar. Auch ohne Isofix sind die meisten Kindersitze auf dem Beifahrersitz und auf den hinteren, äußeren Sitzen problemlos zu befestigen.
- Die hinteren Fensterheber haben keinen Einklemmschutz.

**3,7**

### Fußgängerschutz

Beim Fußgängerschutz kann der neue C3 nicht überzeugen. Alleine die vordere Stoßstange ist ausreichend entschärft.



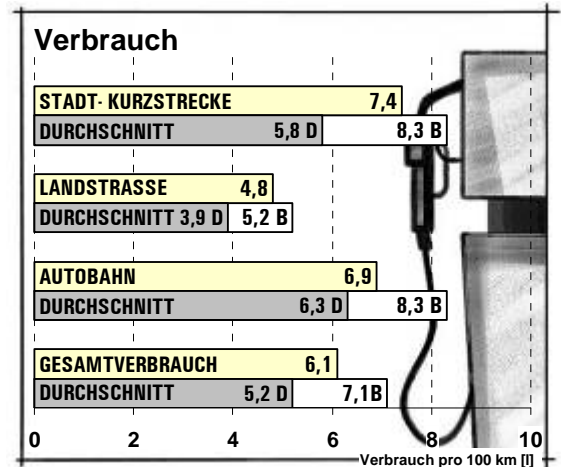
## 2,6 UMWELT/ECOTEST

### 3,8 Verbrauch/CO2\*

Mit einem Testverbrauch von durchschnittlich 6,1 Litern auf 100 Kilometer gibt es noch eine durchschnittliche Bewertung. In allen Einzelwertungen, wie Stadt (7,4 l/100 km), Land (4,8 l/100 km) und Autobahn (6,9 l/100 km) liegt er nur im Mittelfeld. Der durchschnittliche CO<sub>2</sub>-Ausstoß beträgt 143 g/km und erhält damit im ADAC EcoTest nur 22 Punkte.

### 1,3 Schadstoffe

⊕ Der Schadstoffausstoß ist lobenswert gering. Während aller Zyklen fällt kein Messwert negativ auf. Im ADAC EcoTest werden somit 47 Punkte erreicht, was kombiniert mit den CO<sub>2</sub>-Punkten aber nur zu 3 Sternen führt.



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

## 4,0 WIRTSCHAFTLICHKEIT

### 4,0 Betriebskosten\*

⊖ Die Betriebskosten werden hauptsächlich aus den Treibstoffkosten ermittelt. Die Kombination aus erhöhtem Verbrauch und teurem Superbenzin führt zu sehr hohen Betriebskosten.

### 2,2 Werkstatt- / Reifenkosten\*

Alle 30.000 Kilometer oder alle 24 Monate ist eine Wartung fällig. Der 1,4 l-Vierzylinder besitzt eine Steuerkette, die einen oftmals teuren Zahnriemenwechsel überflüssig macht.

⊕ Citroen verbaut nach eigenen Angaben langlebige Verschleißteile und gewährt zudem eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung. Die Inspektionsintervalle sind zeitgemäß lang und reduzieren die Werkstattaufenthalte.

### 5,3 Wertstabilität\*

⊖ Aufgrund der Erfahrungen mit dem Vorgängermodell wird dem C3 nur ein mäßiger Restwertverlauf prognostiziert. Er muss sich in seiner Klasse gegen harte Konkurrenz durchsetzen.

### 4,2 Kosten für Anschaffung\*

⊖ Zum Zeitpunkt des Tests betrug der Grundpreis des C3 VTi 95 Exclusive 17.800 €, was mit Extras zu einem Testwagenpreis von 20.180 € führt. Das ist für einen Kleinwagen zu viel.

2,3

## Fixkosten\*

⊕ Die Fixkosten sind sehr günstig. Für die Kfz-Steuer müssen jährlich nur 56 € aufgewendet werden. Die Haftpflichtversicherung und die Vollkaskoversicherung liegen im Klassenmittel. Die Teilkaskoklasse ist sehr teuer.

4,5

## Monatliche Gesamtkosten\*

⊖ Die hohen Betriebskosten und der immense Wertverlust lassen den kleinen Citroen bei den monatlichen Gesamtkosten schlecht dastehen. Daran können auch günstige Werkstattkosten und erschwingliche Fixkosten nichts ändern.

### DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.1	1.4	VTi 95	VTi 120	HDi 90 FAP	HDi 90 FAP 99g	HDi 110 FAP
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1124	4/1360	4/1397	4/1598	4/1560	4/1560	4/1560
Leistung [kW(PS)]	44(60)	54(73)	70(95)	88(120)	68(92)	68(92)	82(112)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	94/3300	118/3300	136/4000	160/4250	230/1750	230/1750	270/2000
0-100 km/h[s]	18,3	16,2	11,8	9,9	11,3	11,5	9,9
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	155	163	184	190	180	180	189
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	6,3 S	6,5 S	6,1 S	6,3 S	k.A.	k.A.	k.A.
CO2 [g/km]	137	140	134	136	104	99	115
Versicherungsklassen KH/VK/TK	14/16/17	15/16/17	15/17/19	15/17/19	14/19/19	14/19/19	14/19/19
Steuer pro Jahr [Euro]	58	68	56	64	64	64	64
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	414	424	449	469	k.A.	k.A.	k.A.
Preis [Euro]	12.700	13.250	15.800	16.800	17.450	17.650	20.300

#### Aufbau

ST = Stufenheck  
SR = Schrägheck  
CP = Coupe  
C = Cabriolet  
RO = Roadster  
KB = Kombi

KT = Kleintransporter  
TR = Transporter  
GR = Großraumlimousine  
BU = Bus  
GE = Geländewagen  
PK = Pick-Up

#### Versicherung

KH = KFZ-Haftpfl.  
VK = Vollkasko  
TK = Teilkasko

#### Kraftstoff

N = Normalbenzin  
S = Superbenzin  
SP = SuperPlus  
D = Diesel  
FG = Flüssiggas  
G = Erdgas

## DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1397 ccm
Leistung	70 kW (95 PS)
bei	6000 U/min
Maximales Drehmoment	136 Nm
bei	4000 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	195/55R16T
Reifengröße (Testwagen)	<b>195/55R16T</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Trommel
Wendekreis links/rechts	<b>10,65 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	184 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	11,8 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2. + 2. Gang)	<b>7,1 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	40,0 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	<b>6,1 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>7,4/ 4,8/ 6,9 l</b>
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Herstellerangabe/Test	134g/km/ <b>143g/km</b>
Innengeräusch 130km/h	<b>70dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	3941/1728/1524 mm
Leergewicht/Zuladung	<b>1155 kg/421 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>260 l/530 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	570 kg/1150 kg
Dachlast	70 kg
Tankinhalt	50 l
Reichweite	<b>815 km</b>
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte fett

## KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	<b>125 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten	<b>37 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>65 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>250 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>477 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	15/17/19
Grundpreis	17.800 Euro

## NOTENSKALA

<span style="color: green;">●</span> Sehr gut	0,6 – 1,5	<span style="color: orange;">●</span> Ausreichend	3,6 – 4,5
<span style="color: lightgreen;">●</span> Gut	1,6 – 2,5	<span style="color: red;">●</span> Mangelhaft	4,6 – 5,5
<span style="color: yellow;">●</span> Befriedigend	2,6 – 3,5		

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2009 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.01.2009 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.07.2009 gültigen Steuergesetzgebung.



## AUSSTATTUNG

### TECHNIK

Abbiegelycht	nicht erhältlich
Automatikgetriebe (nur für VTi 120)	nicht erhältlich
Bremsassistent	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Parkhilfe, elektronisch (hinten)	Serie
Regen- und Lichtsensor (Sicht-Paket)	250 Euro
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Servolenkung	Serie
Tempomat	Serie
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	nicht erhältlich

### INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Audioanlage (MP3-Player)	Serie
Beifahrerairbag deaktivierbar	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend (Sicht-Paket)	250 Euro
Klimaautomatik	Serie
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	1100 Euro <sup>o</sup>
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie
Sitzbezüge, Leder	850 Euro <sup>o</sup>
Zentralverriegelung	Serie

### AUSSEN

Außenspiegel, elektrisch einstell-/anklapp-/beheizbar	Serie
Lackierung Metallic	430 Euro <sup>o</sup>
Schiebe-Hubdach	nicht erhältlich

<sup>o</sup> im Testwagen vorhanden

## TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT<sup>1</sup>

**2,6**

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

<sup>1</sup>ohne Wirtschaftlichkeit \*Werte klassenbezogen