



Citroen C3 HDi 90 FAP Tendance

Fünftüriger Kleinwagen mit Schrägheck
(68 kW / 92 PS)

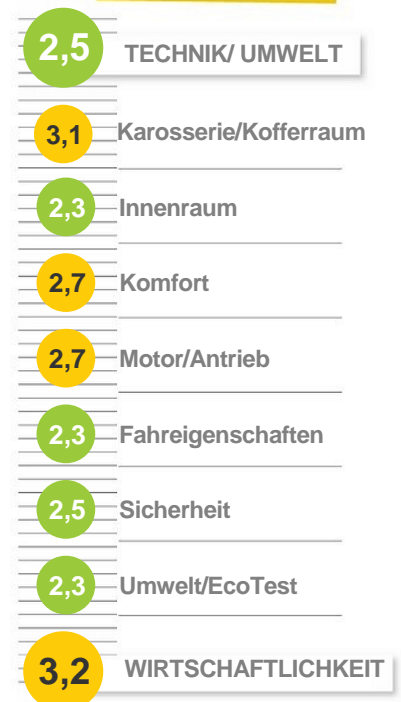
Der seit Januar 2010 mit vier Benzinmotoren erhältliche Citroen C3 wird ab Juni 2010 auch als Diesel ausgeliefert. Es gibt zwei Leistungsklassen, 68 kW und 82 kW. Als Diesel wird der C3 nur mit Schaltgetrieben angeboten (68 kW mit fünf Gängen, 82 kW mit sechs Gängen). Die getestete Variante, der C3 HDi 90 FAP, stellt die günstigste Einstiegsmöglichkeit für Dieselfahrer dar. Sie wird standardmäßig in der gehobenen Tendance-Ausstattung verkauft. Die kleinste Motorisierung bietet bereits gute Fahrleistungen und ist somit absolut ausreichend. Niedrigen Betriebskosten stehen ein hoher Anschaffungspreis (17.450 € Grundpreis) und hohe Fixkosten gegenüber. Je höher die Jahreskilometerleistung ist, desto rentabler wird der kleine Franzose. **Karosserievarianten:** keine **Konkurrenten:** u. a.: Alfa Romeo Mito, Fiat Punto, Ford Fiesta, Kia Venga, Opel Corsa, Peugeot 207, VW Polo

+ großzügiges Raumangebot auf den Vordersitzen, niedrige Betriebskosten, sauberes Abgas, gute Fahrleistungen, sicheres Fahrwerk

- hoher Anschaffungspreis, hohe Fixkosten



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 eingepasst, teils stehen scharfe Kanten.

+ Die lackierten Kunststoffteile wirken ansprechend. Das geschäumte Armaturenbrett fasst sich gut an. Eine mögliche Zuladung von 438 kg und eine zulässige Dachlast von 70 kg sind gute Werte.

- Der Motorraum ist von unten nur halbherzig verschlossen 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. Seitenschutzleisten gibt es nicht. Für den Fall einer Reifenpanne ist nur ein Reparaturset an Bord, ein Notrad kostet 60 € Aufpreis.

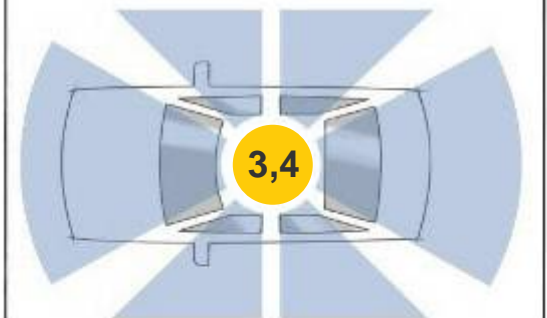
3,0

Sicht

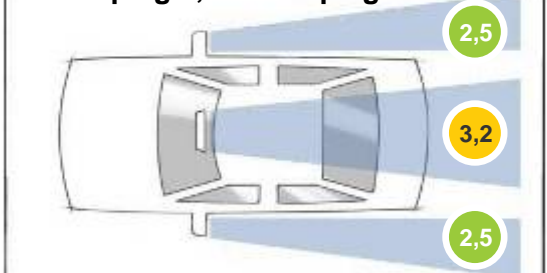
Das vordere Fahrzeugende kann man nur abschätzen. Das hintere ist gut sichtbar, aber die hohe Scheibenkante kann Hindernisse verdecken. Bei der ADAC-Rundumsichtmessung liegt der C3 nur im Mittelfeld. Die B-Säulen sind sehr breit ausgeführt, die kleinen Fenster in den zweiteiligen C-Säulen nur Alibi. 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 wird stark eingeschränkt. Optional ist eine elektronische Einparkhilfe erhältlich. Die Panorama-Windschutzscheibe zieht sich weit bis ins Dach, 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.

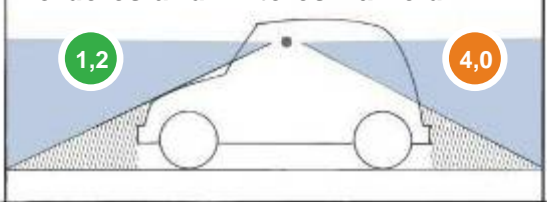
Rundumsicht



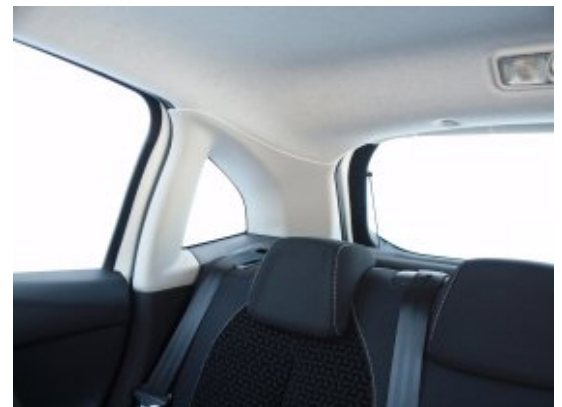
Innenspiegel, Außenspiegel



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 per serienmäßiger 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 530 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, deswegen lassen sich auch Gegenstände, die bis zu den Sitzen vor gerutscht sind, gut erreichen.
- 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 und das Bremspedal liegt hoch, was einen schnellen Wechsel vom Gas auf die Bremse behindert. Der Schalthebel ist tief angebracht, ohne die optionale Mittelarmlehne aber gut zu erreichen. Das Zündschloss ist nicht beleuchtet, liegt aber gut zur Hand. Geschwindigkeitsabhängig wird die Dauer des Wischintervalls verlängert oder verkürzt. Außer der Betätigung der Luftdüsen 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 von Lenkrad aus möglich, aber etwas kompliziert aufgebaut. Höhen- und Lehnenverstellung der Vordersitze sind schlecht erreichbar. Die Lehneneinstellung hat eine grobe Rastung.

⊕ Das Lenkrad lässt sich mechanisch in Höhe und Tiefe verstellen. Der Verstellbereich ist groß, liegt tendenziell aber etwas tief. Die Klimaregelung ist einfach gehalten und 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 ausgeführt. Gut abzulesen sind die Armaturen, mit Ausnahme des rot gepixelten Displays. Allgemein ist die Ergonomie des Fahrzeugs gut. Serienmäßig sind ein Tempomat und ein Bordcomputer mit Verbrauchsanzeigen an Bord.

⊖ Der Lichtschalter am Lenkstockhebel ist nicht gut greifbar. Nebenan befindet sich ein Ring, mit dem durch Tastbewegungen die Nebellampen aktiviert und deaktiviert werden. Ablesbare Schalterstellungen wären sinniger. 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.



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



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

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.

2,7 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.

2,7 Sitze

Der Seitenhalt 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 höhenstellbar, die Kontur und die Polsterung der Vordersitze gut. Allgemein ist die Sitzposition des Fahrers entspannt. Auf den Stoffsitzen schwitzt man kaum.

⊖ Die Rücksitzbank ist kaum ausgeformt.

3,0 Innengeräusch

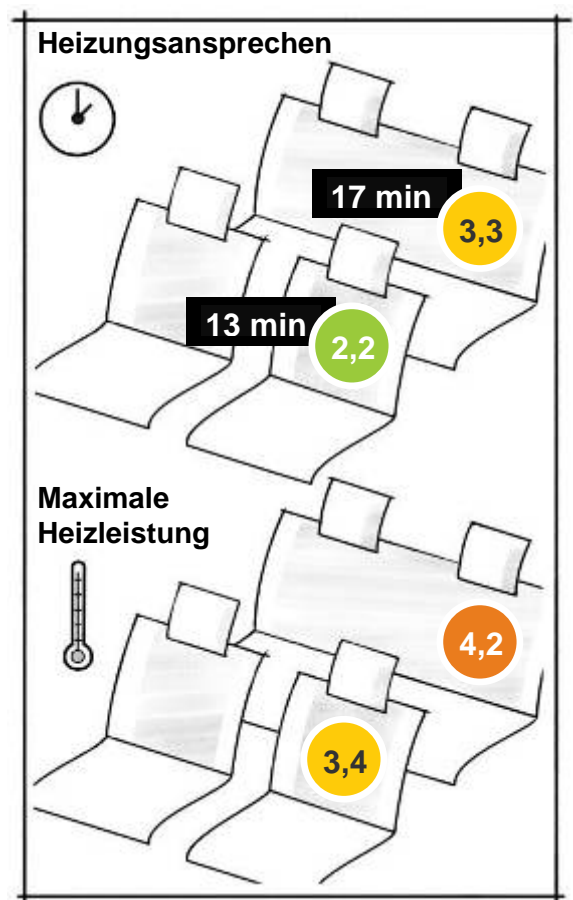
Das Innengeräusch geht in Ordnung. Ein Schallpegel von 71 dB(A) bei 130 km/h ist Klassendurchschnitt. Bei langsamer Fahrweise liegt das Innengeräusch sehr niedrig, ab 120 km/h fallen dann deutliche Windgeräusche an. Der kleine Dieselmotor ist in jedem Betriebszustand deutlich zu vernehmen, belastet die Insassen aber nicht übermäßig mit Geräuschemissionen.

3,0 Klimatisierung

Die optionale Klimatisierungsautomatik des Citroen C3 erhält beim Heizungstest bei -10°C in der ADAC-Klimakammer eine durchschnittliche Bewertung. Die Temperatureinstellung funktioniert gut, kann aber nur für Fahrer und Beifahrer gemeinsam vorgenommen werden.

⊕ Das Heizungsansprechen ist auf den vorderen Plätzen gut. Die Wohlfühltemperatur von 22°C wird nach 13 Minuten erreicht, hinten muss man sich vier Minuten länger gedulden.

⊖ Die Luftverteilung für die vorderen Passagiere kann nur für beide Personen zusammen und in vorgegebenen Stufen eingestellt werden. Die hinteren Seitenscheiben lassen sich nur zu zwei Dritteln öffnen. Die maximale Heizleistung auf den hinteren Plätzen ist schwach.



Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C

2,7 MOTOR/ANTRIEB

2,0 Fahrleistungen*

⊕ Die Fahrleistungen des kleinen Franzosen sind gut. Sowohl bei den Elastizitätsmessungen in den zwei größten Gängen als auch bei voller Leistungsabforderung (während des simulierten Überholvorgangs) liefert er einwandfreie Messwerte ab.

3,0 Laufkultur

Erwartungsgemäß verspürt man vom kleinen Diesel deutliche Vibrationen im Innenraum. Je nach Betriebszustand nagelt und brummt er mal mehr, mal weniger. Diese Einflüsse können aber von den Insassen toleriert werden.

3,2 Schaltung

Die Schaltung ist nur durchschnittlich. 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 die mangelnde Präzision beim Gassenwechsel bremst den Schaltvorgang aus.

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

2,6 Getriebeabstufung

Die Abstufung der einzelnen Gänge ist in Ordnung. Nur der erste Gang ist etwas lang übersetzt, was vor allem das Anfahren an Steigungen unnötig erschwert. Bei Autobahn-Richtgeschwindigkeit dreht der kleine Franzose im größten Gang bereits über 2500 Umdrehungen pro Minute. Wäre das Getriebe länger übersetzt, könnte zusätzlich Kraftstoff gespart werden.

2,3 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.

2,1 Kurvenverhalten

⊕ Bei schneller Kurvenfahrt drängt die Vorderachse ruhig und unkompliziert Richtung Kurvenaußenrand. Provoziert man durch Gaswegnahme einen Lastwechsel, so drängt das Heck sanft nach außen. Bei Schleudergefahr greift das ESP effektiv ein.

2,7 Lenkung*

Zielgenauigkeit, Lenkgefühl und Übersetzung des Lenkgetriebes sind Klassendurchschnitt. Ein Wendekreis von 11 m ist in dieser Klasse Durchschnitt.

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

2,4 Bremse

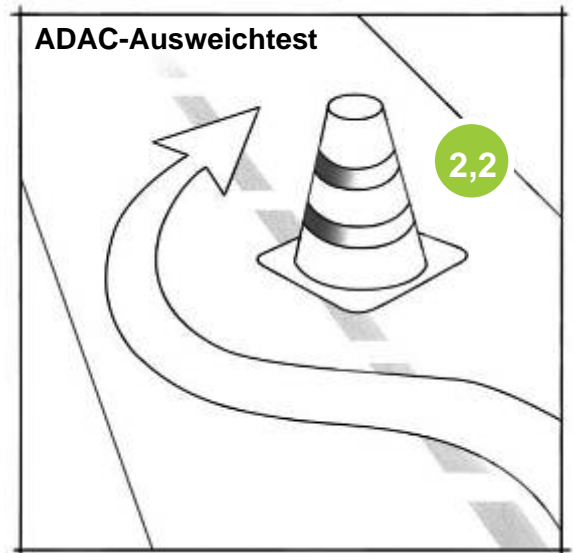
⊕ Der Bremsweg beträgt durchschnittlich 38 Meter (Mittelwert aus 10 Messungen von 100 km/h bis zum Stillstand bei Serienbereifung). Ansprechen und Dosierbarkeit der Bremse sind gut.

2,5 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.



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.

2,2 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.

2,2 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. Auf allen Sitzplätzen sind die Fensterschließkräfte dank eines effektiven Einklemmschutzes sehr gering.

3,7 Fußgängerschutz

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

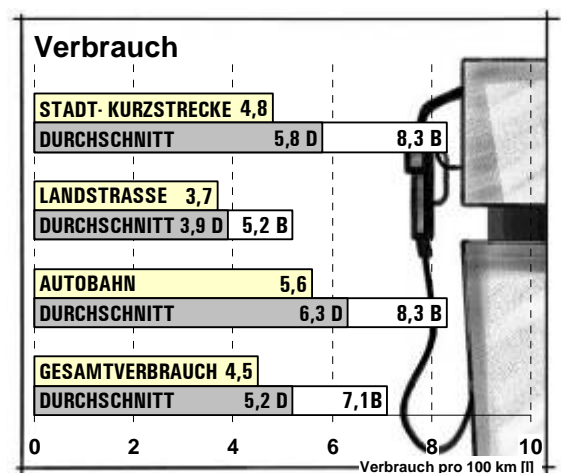
2,3 UMWELT/ECOTEST

2,9 Verbrauch/CO2*

Für den Testverbrauch von durchschnittlich 4,5 Litern auf 100 Kilometer gibt es eine durchschnittliche Bewertung. In der Stadt verbraucht der Diesel 4,8 Liter, außerorts 3,7 Liter und auf der Autobahn 5,6 Liter pro 100 Kilometer. Dabei emittiert er 119 g CO₂ je Kilometer und erhält im ADAC EcoTest 31 Punkte.

1,6 Schadstoffe

- + Der Schadstoffausstoß ist lobenswert gering. Während aller Zyklen fällt kein Messwert negativ auf. Im ADAC EcoTest werden somit 44 Punkte erreicht, was kombiniert mit den CO₂-Punkten zu insgesamt 75 Punkten führt. Der C3 erhält vier Sterne.



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

3,2 WIRTSCHAFTLICHKEIT

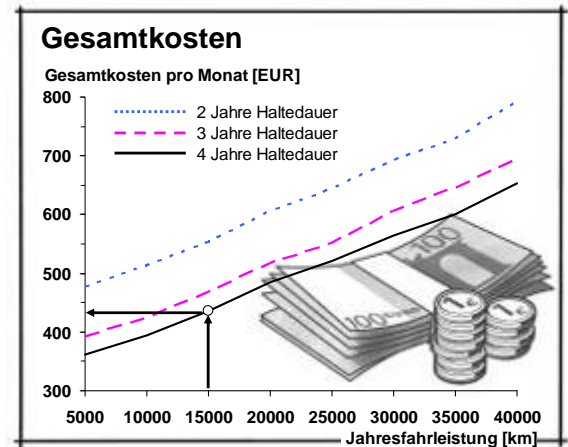
1,4 Betriebskosten*

⊕ Die Betriebskosten werden hauptsächlich aus den Treibstoffkosten ermittelt. Ein akzeptabler Verbrauch von günstigem Dieselmotorkraftstoff führt somit zu geringen Betriebskosten.

2,1 Werkstatt- / Reifenkosten*

Alle 20.000 Kilometer oder alle 24 Monate ist eine Wartung fällig. Der 1,6 l-Dieselmotor besitzt einen Zahnriemen, der allerdings erst nach 180.000 km oder spätestens nach 10 Jahren ersetzt werden muss.

⊕ Citroen verbaut nach eigenen Angaben weitgehend langlebige Verschleißteile und gewährt zudem eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung. Die Inspektionsintervalle sind zeitgemäß lang und reduzieren besonders für Wenigfahrer die Anzahl der Werkstattaufenthalte. Die Ausgaben für den Reifenersatz liegen bei Verwendung der gängigen Seriengröße auf einem relativ niedrigen Niveau.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 435 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

3,2 Wertstabilität*

Aufgrund der Erfahrungen mit dem Vorgängermodell wird dem C3 ein durchschnittlicher Restwertverlauf prognostiziert. Er muss sich in seiner Klasse gegen harte Konkurrenz durchsetzen. Der sparsame Dieselmotor verhindert eine schlechtere Benotung.

4,1 Kosten für Anschaffung*

⊖ Zum Zeitpunkt des Tests betrug der Grundpreis des C3 HDi 90 FAP Tendance 17.450 €, was mit Extras zu einem Testwagenpreis von 19.540 € führt. Das ist für einen Kleinwagen zu viel.

4,0 Fixkosten*

⊖ Die Kfz-Steuer kostet jährlich 152 €. Die Kfz-Haftpflichtklasse ist zwar günstig, aber die beiden Kaskoklassen treiben die Fixkosten stark nach oben.

Monatliche Gesamtkosten*

Die monatlichen Gesamtkosten liegen im Klassendurchschnitt. Betriebs-, Werkstatt- und Reifenkosten sind zwar niedrig, aber die hohen Fixkosten und der beachtliche tatsächliche Wertverlust (auf den Anschaffungspreis bezogen) verhindern eine bessere Benotung.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.1	1.4	VTi 95	VTi 120	HDi 90 FAP	HDi 110 FAP
Aufbau/Türen	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
Leistung [kW(PS)]	44(60)	54(73)	70(95)	88(120)	68(92)	82(112)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	94/3300	118/3300	136/4000	160/4250	230/1750	270/2000
0-100 km/h[s]	18,3	16,2	11,8	9,9	11,3	9,9
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	155	163	184	190	180	189
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	6,3 S	6,5 S	6,1 S	6,3 S	4,5 D	4,8 D
CO2 [g/km]	137	140	134	136	104	115
Versicherungsklassen KH/VK/TK	14/16/17	15/16/17	15/17/19	15/17/19	14/19/19	14/19/19
Steuer pro Jahr [Euro]	58	68	56	64	152	152
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	414	424	449	469	435	481
Preis [Euro]	12.700	13.250	15.800	16.800	17.450	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 Diesel	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1560 ccm
Leistung	68 kW(92 PS)
bei	4000 U/min
Maximales Drehmoment	230 Nm
bei	1750 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	185/65R15T
Reifengröße (Testwagen)	195/55R16T
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Trommel
Wendekreis links/rechts	10,65 m
Höchstgeschwindigkeit	180 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	11,3 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	7,4 s
Bremsweg aus 100 km/h	37,6 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	4,5 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	4,8/ 3,7/ 5,6 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test	104g/km/ 119g/km
Innengeräusch 130km/h	71dB(A)
Länge/Breite/Höhe	3941/1728/1524 mm
Leergewicht/Zuladung	1170 kg/438 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	260 l/530 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	570 kg/1150 kg
Dachlast	70 kg
Tankinhalt	45 l
Reichweite	1000 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte fett

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	86 Euro
Monatliche Werkstattkosten	37 Euro
Monatliche Fixkosten	76 Euro
Monatlicher Wertverlust	236 Euro
Monatliche Gesamtkosten	435 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	14/19/19
Grundpreis	17.450 Euro

NOTENSKALA

 Sehr gut	0,6 – 1,5	 Ausreichend	3,6 – 4,5
 Gut	1,6 – 2,5	 Mangelhaft	4,6 – 5,5
 Befriedigend	2,6 – 3,5		

Der ADAC-Autotest beinhaltet 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

Abbiegelenk	nicht erhältlich
Automatikgetriebe (nur für VTi 120)	nicht erhältlich
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Parkhilfe, elektronisch	ab 220°
Regen- und Lichtsensor	nicht erhältlich
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
Drehzahlmesser	Serie
Fensterheber, elektrisch hinten (City-Paket)	450 Euro°
Fensterheber, elektrisch vorne	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	nicht erhältlich
Klimaanlage	Serie
Klimaautomatik (Klima-Paket)	390 Euro°
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem (Navigation-Paket)	ab 1.350°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie
Zentralverriegelung	Serie

AUSSEN

Außenspiegel, elektrisch einstellbar	Serie
Lackierung Metallic	430 Euro
Schiebe-Hubdach	nicht erhältlich

° im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹

2,5

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	3,1	Fahreigenschaften	2,3
Verarbeitung	3,6	Fahrstabilität	2,2
Sicht	3,0	Kurvenverhalten	2,1
Ein-/Ausstieg	3,0	Lenkung*	2,7
Kofferraum-Volumen*	2,8	Bremse	2,4
Kofferraum-Zugänglichkeit	3,2	Sicherheit	2,5
Kofferraum-Variabilität	3,2	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,7
Innenraum	2,3	Passive Sicherheit - Insassen	2,2
Bedienung	2,3	Kindersicherheit	2,2
Raumangebot vorne*	1,6	Fußgängerschutz	3,7
Raumangebot hinten*	3,6	Umwelt/EcoTest	2,3
Innenraum-Variabilität	4,0	Verbrauch/CO ₂ *	2,9
Komfort	2,7	Schadstoffe	1,6
Federung	2,3		
Sitze	2,7	WIRTSCHAFTLICHKEIT	3,2
Innengeräusch	3,0	Betriebskosten*	1,4
Klimatisierung	3,0	Werkstatt- / Reifenkosten*	2,1
Motor/Antrieb	2,7	Wertstabilität*	3,2
Fahrleistungen*	2,0	Kosten für Anschaffung*	4,1
Laufkultur	3,0	Fixkosten*	4,0
Schaltung	3,2	Monatliche Gesamtkosten*	3,5
Getriebeabstufung	2,6		

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte Klassenbezogen