



Citroen DS3 HDi 90 FAP 99g SoChic

Dreitüriger Kleinwagen mit Steilheck
(68 kW / 92 PS)

Seit März 2010 wird der DS3 auf dem Markt angeboten und er hat bereits seinen eigenen Freundeskreis gefunden. Der peppige Kleinwagen, der sich optisch stark an den Mini One anlehnt, ist sehr sportlich abgestimmt. Das Fahrwerk bietet große Sicherheitsreserven, wurde aber auch kompromisslos hart ausgelegt. Ist der kleine Franzose nur mit zwei Personen besetzt, so finden sie einen herrschaftlichen Innenraum vor. Auf der hinteren Bank geht es wesentlich enger zu, zudem ist der Zustieg in den Fond beschwerlich. Einem hohen Anschaffungspreis (18.400 € Grundpreis) und hohen Fixkosten stehen niedrige Betriebskosten gegenüber - man muss im Vorfeld investieren, um später günstig zu fahren. Wer mit dem attraktiven Kleinwagen glücklich werden will, der muss aber auch so manche Unsauberkeit in der Verarbeitung tolerieren können.

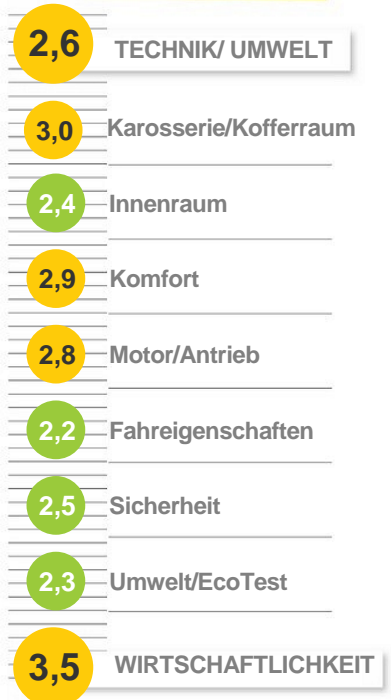
Karosserievarianten: keine **Konkurrenten:** u.a. Alfa Romeo MiTo, Mini One

+ niedrige Betriebskosten, großzügiges Raumangebot auf den Vordersitzen, geringer Schadstoffanteil im Abgas, sicheres Fahrwerk

- sehr hoher Anschaffungspreis, teure Kaskoklassen der Kfz-Versicherung



ADAC-URTEIL



3,0

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

3,4

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 Kunststoffteile im Innenraum sind schlecht zugeschnitten, passungsgenau, teils stehen scharfe Kanten. Die Kunststoffqualität ist wechselhaft. Die Einzelteile sind teils schlecht befestigt und wackelig. Die zulässige Dachlast von 70 kg stellt einen durchschnittlichen Wert dar.

⊕ Die lackierten Kunststoffteile wirken ansprechend, ebenso das mit Leder überzogene Lenkrad und der Schalthebel. Der schöne Schaltknopf aus Metall kann allerdings bei winterlichen Temperaturen als unangenehm kalt empfunden werden. Die Türausschnitte sind großzügig abgedichtet. Das geschäumte Armaturenbrett fasst sich gut an. 425 kg mögliche Zuladung sind großzügig.

⊖ Nur eine angelegte Motorwanne verschließt den Motorraum nach unten, sonst ist der Motorraum komplett offen und neigt zum Verschmutzen. Aerodynamische Hilfen, welche unnötige Luftwirbel verhindern könnten, sind am Fahrzeugboden kaum verbaut. Der Tankdeckel muss umständlich mit dem Fahrzeugschlüssel geöffnet werden. Stoßleisten sind an den Türschwelleren nicht vorhanden. Sie neigen zum Zerkratzen. Die winzigen Kunststoffeinsätze 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 inklusive Bordwerkzeug kostet 60 € Aufpreis. Die Motorhaube wird von einem primitiven Haltestab offen gehalten.

2,6

Sicht

Das vordere Fahrzeugende kann man nur abschätzen. Das hintere ist gut sichtbar, aber die hohe Scheibenkante kann Hindernisse verdecken. Die Außenspiegel bieten durchschnittliche Sicht nach hinten. Optional war beim Testwagen hinten eine akustische Einparkhilfe verbaut.

⊕ Hindernisse vor dem Fahrzeug sind sehr gut erkennbar. Bei der ADAC-Rundumsicht-Messung bekommt der DS3 ein gutes Ergebnis, die Dachsäulen sind nicht übermäßig breit ausgeführt. Das Wischerfeld ist nur nach rechts oben zur Ampel eingeschränkt, sonst wird die Frontscheibe großflächig gereinigt.

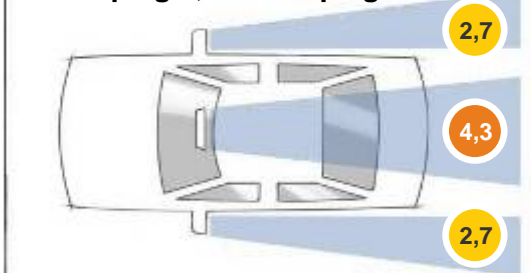


Die breiten Dachsäulen und die hohe Fensterlinie schränken die Sicht nach schräg hinten besonders ein.

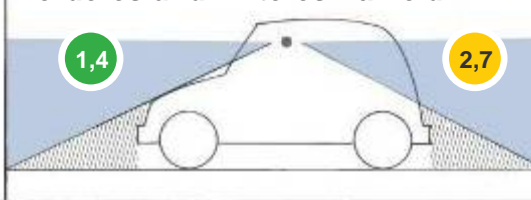
Rundumsicht



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.

Der Innenspiegel blendet bei störendem Scheinwerferlicht von hinten automatisch ab. LED-Tagfahrleuchten, die im vorderen Stoßfänger integriert sind, sorgen auch bei Tag für gute Erkennbarkeit.

⊖ Im Innenspiegel ist die Sicht nach hinten dürftig.

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 Vordersitze rasten vorgeklappt nicht ein, was den Zugang auf die Rücksitzbank zusätzlich erschwert. 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 Türaufhalter sind schwach ausgeführt, die erste Raste öffnet die Türen bereits zu weit.

⊕ Die Schweller sind flach ausgeführt. Die Dachlinie ist hoch gehalten, weswegen kaum Gefahr besteht, den Kopf anzustoßen. Bis auf den Fahrer hat jeder Insasse einen Haltegriff zur Verfügung. Die Griffe für die Fondpassagiere sind an den B-Säulen angebracht. Nach dem Abstellen des Fahrzeugs leuchten die Scheinwerfer den Heimweg aus.

3,0 Kofferraum-Volumen*

Mit 245 Litern liegt das Kofferraumvolumen des kleinen Franzosen im Mittelfeld. Klappt man die Rücksitze um, so stehen immerhin 505 Liter zur Verfügung (gemessen bis zur Scheibenkante).



Mit 245 l bietet der DS3 geringfügig weniger Platz für das Gepäck als die Limousine C3 (260 l).

3,4 Kofferraum-Zugänglichkeit

Die Ladeöffnung, die durch die geöffnete Heckklappe frei gegeben wird, ist durchschnittlich groß. Zur Außenseite der Karosserie wird viel Platz verschenkt. Das Format des Laderaums ist ebenso Mittelmaß. Das runde Heckblech verhindert die optimale Ausnutzung des Volumens. Gut 1,80 m schwingt die Heckklappe nach oben.

⊕ Die Heckklappe lässt sich leicht öffnen, nur der Griff dazu ist sehr schmal ausgeführt und meist verschmutzt. Der Kofferraum ist nicht sehr tief gebaut, deswegen lassen sich auch Gegenstände, die bis zu den Sitzen vor gerutscht sind, gut erreichen.

⊖ Die Ladekante liegt zu hoch. Von außen müssen 75 cm überwunden werden. Will man Gepäck aus dem Kofferraum nehmen, so muss man es 25 cm hoch heben. Nur kräftige Personen wird das nicht belasten. Bei vorgeklappten Rücksitzen bleibt eine Stufe im 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.

Bedienung

Die Pedalerie ist etwas eng gebaut und das Bremspedal liegt hoch, was einen schnellen Wechsel vom Gas auf die Bremse behindert. Der Schalthebel wurde tief platziert und ist vor allem bei Verwendung der Armlehne schwer zu erreichen. Das Zündschloss ist nicht beleuchtet, liegt aber gut zur Hand. Die Bedienelemente der Luftdüsen, Fensterheber und Außenspiegel sind nachts nicht beleuchtet. Das Bedienteil des Radios ist zu weit unten angebracht und baulich vom Display getrennt, welches optimal platziert wurde. Die Bedienung des Radios ist nicht einfach, es kann aber von Lenkrad aus in vielen Funktionen fernbedient werden. Auf den vorderen Plätzen ist die Anzahl der Ablagen nicht besonders üppig. Eng bemessen wurde der Spalt zwischen Tür und der Außenseite der Vordersitze, Höhen- und Lehnenverstellung sind deswegen schlecht erreichbar. Die Lehneneinstellung hat eine grobe Rastung. Leselampen und Innenbeleuchtung sind für vorne und hinten kombiniert, die Leselampen funktionieren nur mit Zündung.



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. Scheibenwischer und Außenbeleuchtung werden optional von Sensoren gesteuert. Die Klimaregelung ist einfach gehalten und deswegen übersichtlich gestaltet. Nach gewisser Betriebsdauer schaltet die Heckscheibenheizung automatisch ab und spart Energie. Das Fahrerfenster hat eine Antipp-Automatik. Groß für diese Fahrzeugklasse ist das Handschuhfach. Gut abzulesen sind die Armaturen, mit Ausnahme des rot gepixelten Displays. Allgemein ist die Ergonomie des Fahrzeugs gut. Serienmäßig sind der 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. Viele Bedienelemente sind vom Lenkrad verdeckt. Die Verstellung der Displaybeleuchtung ist unsensibel. Für die hinteren Passagiere gibt es nur kleine Ablagefächer in den Seitenverkleidungen und winzige Lehnentaschen. Lediglich bei eingeschalteter Zündung ist das Handschuhfach beleuchtet. Im angeschnallten Zustand können die inneren Türgriffe kaum erreicht werden, wenn sie voll geöffnet sind.

Raumangebot vorne*

+ Das Raumangebot auf den vorderen Plätzen ist herrschaftlich bemessen, das subjektive Raumempfinden für einen Kleinwagen hervorragend. Personen bis über 1,90 Meter Körpergröße können bequem Platz finden. Die Kopffreiheit ist einwandfrei.

3,6 Raumangebot hinten*

Auf der Rückbank ist das Platzangebot mittelmäßig.

⊖ Sind die vorderen Sitze für Personen mit 1,85 m Größe eingestellt, so können die hinteren Plätze nur noch von Personen bis 1,71 m Körpergröße genutzt werden. Eine entspannte Sitzposition gibt es auf der Rücksitzbank nicht.

2,9 KOMFORT

2,9 Federung

Das Fahrwerk ist kompromisslos sportlich abgestimmt, poltert aber nicht übermäßig. Einzelhindernisse werden ordentlich abgefangen. Nickbewegungen treten nur aufgrund des kurzen Radstands bei vielen kurzen Wellen auf. Bei Beladung kann die Federung der Hinterachse verhärten.

⊕ Lange Fahrbahnwellen werden überhaupt nicht wahrgenommen. Stuckerneigung ist kaum vorhanden. Die Seitenneigung bei Kurvenfahrt ist sehr gering.

⊖ Auf kurzweiligen Fahrbahnunebenheiten wird das Auto sehr nervös. Die hektischen Vertikalbewegungen nerven.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,71 m ausreichend Platz vor.

2,9 Sitze

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

⊕ Der Fahrersitz ist höhenstellbar, die Kontur und die Polsterung der Vordersitze sind gut. Allgemein ist die Sitzposition des Fahrers entspannt.

⊖ Der Beifahrersitz lässt sich nur in Längsrichtung und in der Lehneneinstellung justieren. Die Kontur der Rücksitzbank ist schlecht und kaum ausgeformt.

2,6 Innengeräusch

Das Innengeräusch ist in Ordnung. Ein Schallpegel von 69,7 dB(A) bei 130 km/h gilt als guter Klassendurchschnitt. Der Dieselmotor ist in jedem Betriebszustand deutlich zu hören. Das Verbrennungsgeräusch bleibt aber gut erträglich. Fahr- und Windgeräusche sind angenehm ruhig.

3,1 Klimatisierung

Die Klimatisierungsautomatik des Citroen DS3 erreicht beim Heizungstest bei -10°C in der ADAC-Klimakammer nur eine durchschnittliche Bewertung. Auf den vorderen Plätzen muss man sich 15 Minuten gedulden, bis eine Wohlfühltemperatur von 22° C erreicht ist, hinten dauert es noch drei Minuten länger. Die Temperatureinstellung funktioniert gut, kann aber nur für Fahrer und Beifahrer gemeinsam vorgenommen werden.

– Die Luftverteilung für die vorderen Passagiere lässt sich nur für beide Personen zusammen und in vorgegebenen Stufen einstellen. Die maximale Heizleistung im Fond ist unzureichend.

2,8 MOTOR/ANTRIEB

2,2 Fahrleistungen*

+ Die Fahrleistungen des kleinen Franzosen sind gut. Sowohl bei voller Leistungsabforderung (während des simulierten Überholvorgangs) als auch bei der Elastizitätsmessung im vierten Gang liefert er hervorragende Messwerte ab. Nur im fünften Gang wirkt er etwas träger.

3,0 Laufkultur

Die Laufkultur ist typisch für einen kleinen Diesel. Vibrationen treten in jedem Betriebszustand auf. Etwas unangenehm ist das ausgeprägte Brummen knapp unter 2000 Touren - dem Drehzahlbereich, in dem man sich die meiste Zeit bewegt.

3,2 Schaltung

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

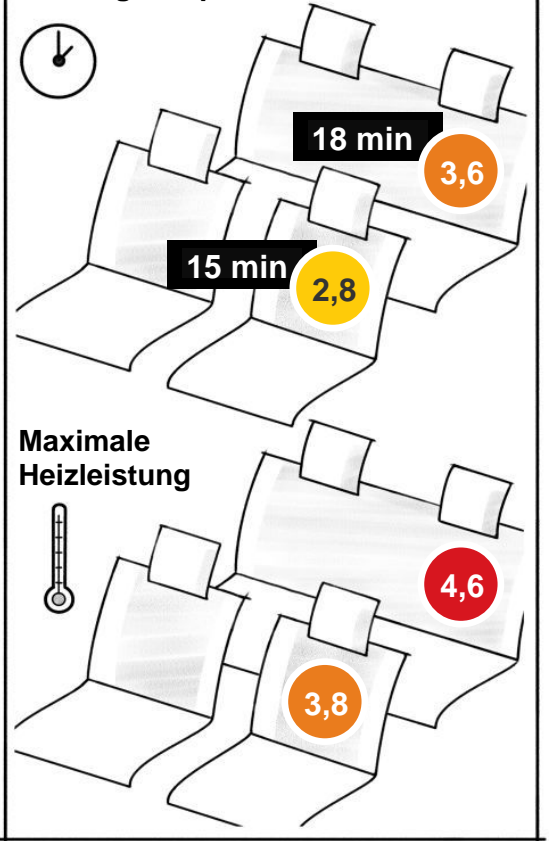
+ Die mögliche Schaltgeschwindigkeit ist hoch, das Getriebe sehr leichtgängig. Alleine mangelnde Präzision beim Gassenwechsel bremst den Schaltvorgang aus.

– Der Rückwärtsgang ist nicht mechanisch gegen unbeabsichtigtes Einlegen gesichert. Das Einlegen bei noch ausrollendem Fahrzeug wird von starkem Getriebekrachen untermalt.

3,1 Getriebeabstufung

Die unteren Gänge sind sehr lang übersetzt, die Drehzahlsprünge zwischen den Schaltstufen hoch. Das Anfahren gestaltet sich deswegen schwierig, innerorts fährt man maximal im dritten Gang. Hier wäre ein sechster Gang und somit eine engere Stufung sinnvoll.

Heizungsansprechen



Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C

+ Im größten Gang dreht der Motor bei 130 km/h mit nur 2.500 Umdrehungen pro Minute. Das spart Kraftstoff.

2,2 FAHREIGENSCHAFTEN

1,7 Fahrstabilität

+ Die Fahrstabilität des DS3 ist einwandfrei. Auf einen plötzlichen Lenkimpuls reagiert er gelassen. Beim ADAC-Ausweichtest erreicht er Bestwertung - Note 1,0. Im Parcours verhält sich der Franzose neutral und vermittelt dem Fahrer ein hervorragendes Gefühl für die Straße. Die mögliche Einfahrgeschwindigkeit liegt sehr hoch. Auf Spurrillen und Verwerfungen zeigt er leichte Reaktionen. Trotz Traktionskontrolle hat der Citroen, vor allem auf Nässe, gewisse Traktionsprobleme.

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.

2,8 Lenkung*

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

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

2,5 Bremse

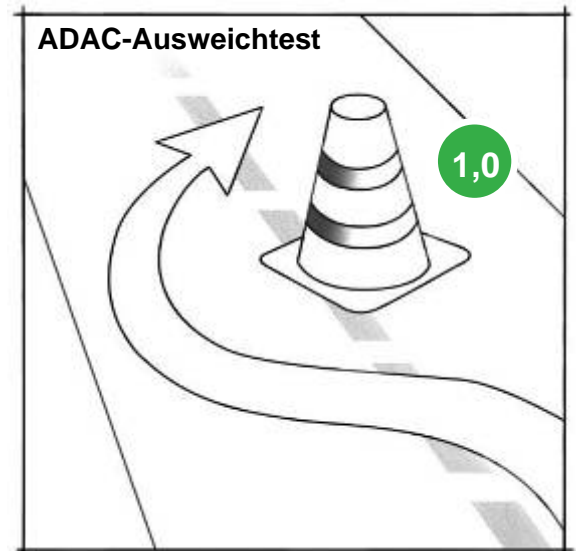
+ Der Bremsweg beträgt durchschnittlich 38 Meter (Mittelwert aus 10 Messungen von 100 km/h bis zum Stillstand bei Serienbereifung). Ansprechen und Dosierbarkeit der Bremse sind gut.

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.

2,3 Passive Sicherheit - Insassen

- + Beim Euro NCAP Crashtest werden 31 von 36 möglichen Punkten und somit fünf Sterne erreicht. Die vorderen Kopfstützen sind für Personen bis 1,85 m geeignet und mit 6 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 wurden unterdimensioniert: Sie sind zu schmal, nur für Personen bis 1,55 m geeignet und über 9 cm vom Kopf entfernt. Warndreieck und Verbandskasten lassen sich im Notfall schlecht erreichen.

2,3 Kindersicherheit

- + Im Euro NCAP Crashtest erreicht der DS3 bei der Kindersicherheit 35 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 fest installiert. Durch die fehlenden hinteren Türen gestaltet sich das Befestigen von Kindersitzen auf der Rücksitzbank aber sehr aufwändig. Der Beifahrerairbag ist serienmäßig mit dem Fahrzeugschlüssel deaktivierbar. Auch ohne Isofix sind die meisten Kindersitze auf dem Beifahrersitz und auf den hinteren, äußeren Sitzen sicher zu befestigen.

3,6 Fußgängerschutz

Beim Fußgängerschutz kann der neue DS3 nicht überzeugen. Alleine die vordere Stoßstange ist ausreichend entschärft. Der Großteil der Motorhaube birgt Verletzungspotential.

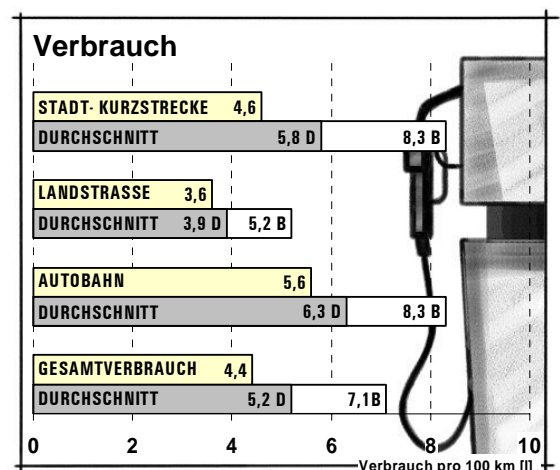
2,3 UMWELT/ECOTEST

2,8 Verbrauch/CO2*

Mit einem Testverbrauch von durchschnittlich 4,4 Litern auf 100 Kilometer gibt es nur eine durchschnittliche Bewertung. Im Stadtverkehr verbraucht der DS3 4,6 l/100 km, auf Landstraßen 3,6 l/100 km und auf Autobahnen 5,6 l/100 km. Der durchschnittliche CO2-Ausstoß beträgt 116 g/km - dafür gibt es im ADAC EcoTest 32 Punkte.

1,7 Schadstoffe

- + Der Schadstoffausstoß ist lobenswert gering. Während aller Zyklen fällt kein Messwert negativ auf. Im ADAC EcoTest werden somit 43 Punkte erreicht, was kombiniert mit den CO2-Punkten zu insgesamt 75 Punkten und somit vier Sternen führt.



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

3,5 WIRTSCHAFTLICHKEIT

1,3 Betriebskosten*

⊕ Die Betriebskosten werden hauptsächlich aus den Kraftstoffkosten ermittelt. Ein durchschnittlicher Verbrauch von günstigem Dieselmotorkraftstoff führt zu sehr günstigen Betriebskosten.

2,8 Werkstatt- / Reifenkosten*

Alle 20.000 km oder alle zwei Jahre muss der DS3 zur Wartung. Dies bedeutet weniger Werkstattaufenthalte und hilft die Kosten zu senken. Der 1.6 Liter Diesel besitzt einen Zahnriemen, der spätestens nach 240.000 Kilometer oder nach 10 Jahren gewechselt werden muß.

⊕ Citroen verbaut nach eigenen Angaben eine langlebige Verschleißteile und gewährt zudem auch eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

3,2 Wertstabilität*

Dem DS3 wird im vierjährigen Kalkulationszeitraum ein nur durchschnittlicher Restwertverlauf prognostiziert. Er ist ein Gute-Laune-Fahrzeug mit sportlichem Charakter, durchschnittlichem Verbrauch und (vor allem aufgrund der dreitürigen Karosserie) eingeschränktem Alltagsnutzen. Solche Autos haben erfahrungsgemäß keinen guten Werterhalt.

4,4 Kosten für Anschaffung*

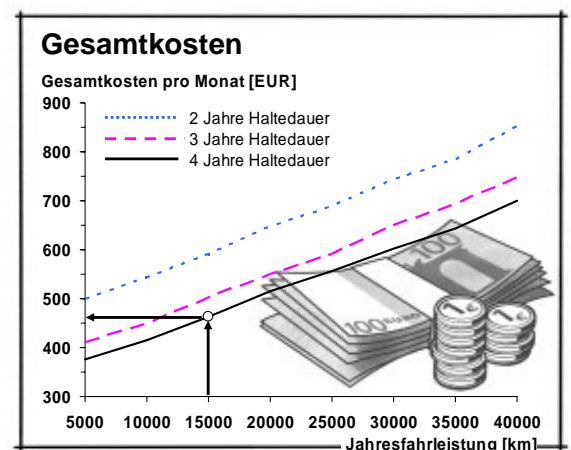
⊖ Ein Grundpreis von 18.400 € ist bei einem Kleinwagen nicht mehr tolerierbar. Dass die Aufpreisliste überschaubar bleibt, kann nur schwachen Trost spenden.

4,0 Fixkosten*

⊖ Auch die Fixkosten liegen nicht auf Kleinwagenniveau. Die beiden Kaskoklassen der Kfz-Versicherung sind sehr teuer. Für die Kfz-Steuer werden jährlich 152 € fällig.

3,9 Monatliche Gesamtkosten*

Die günstigen Betriebskosten bewahren den DS3 vor einer schlechteren Bewertung im Bereich der monatlichen Gesamtkosten. Werkstatt- und Reifenkosten liegen zwar noch im Mittelfeld, die Fixkosten sind aber sehr hoch. Der Wertverlust ist aufgrund des hohen Anschaffungspreis auch nicht zu verachten.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 463 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	VTi 95	VTi 120	THP 150	HDi 90 FAP 99g	HDi 110 FAP
Aufbau/Türen	SR/3	SR/3	SR/3	SR/3	SR/3
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1397	4/1598	4/1598	4/1560	4/1560
Leistung [kW(PS)]	70(95)	88(120)	115(156)	68(92)	82(112)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	136/4000	160/4250	240/1400	230/1750	270/1750
0-100 km/h[s]	11,8	9,9	8,1	12,5	10,9
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	184	190	214	180	189
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	6,1 S	6,3 S	6,9 S	4,4 D	4,8 D
CO2 [g/km]	134	136	155	99	118
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/17/19	15/17/19	17/20/22	14/19/19	14/19/19
Steuer pro Jahr [Euro]	56	64	102	152	152
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	450	488	559	463	513
Preis [Euro]	15.200	17.600	20.000	18.500	20.900

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)	195/55R16
Reifengröße (Testwagen)	195/55R16T
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Trommel
Wendekreis links/rechts	10,7 m
Höchstgeschwindigkeit	180 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	12,5 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	7,9 s
Bremsweg aus 100 km/h	38,0 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	4,4 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	4,6/ 3,6/ 5,6 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test	99g/km / 116g/km
Innengeräusch 130km/h	70dB(A)
Länge/Breite/Höhe	3948/1715/1458 mm
Leergewicht/Zuladung	1140 kg/425 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	245 l/505 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	500 kg/500 kg
Dachlast	70 kg
Tankinhalt	45 l
Reichweite	1020 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Messwerte fett

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	88 Euro
Monatliche Werkstattkosten	42 Euro
Monatliche Fixkosten	76 Euro
Monatlicher Wertverlust	258 Euro
Monatliche Gesamtkosten	464 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	14/19/19
Grundpreis	18.500 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

Regen- und Lichtsensor (Selection-Paket)	600 Euro ^o
Abbieglicht	nicht erhältlich
Automatikgetriebe (nur für VTi 120)	nicht erhältlich
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Parkhilfe, elektronisch (Selection-Paket)	600 Euro ^o
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Servolenkung	Serie
Tempomat (inkl. Begrenzer)	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 vorne	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend (Selection-Paket)	600 Euro ^o
Klimaanlage	Serie
Klimaautomatik (Selection-Paket)	600 Euro ^o
Knieairbag	nicht erhältlich
Rücksitzlehne und -bank umklappbar (60:40)	Serie
Zentralverriegelung (fernbedient)	Serie

AUSSEN

Außenspiegel, elektrisch einstellbar	Serie
Lackierung Metallic	450 Euro
Schiebe-Hubdach	nicht erhältlich
Tagfahrlicht (LED)	Serie

^o im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹ **2,6**

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

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte Klassenbezogen