



## Skoda Citigo 1.0 Ambition

Fünftüriger Kleinwagen mit Schrägheck  
(55 kW / 75 PS)

**S**koda erweitert seine Modellpalette und bereichert nun mit dem Citigo das Kleinwagen-Segment. Für den Antrieb sorgt ein Drei-Zylinder-Benzinmotor mit 75 PS. Diese Motorisierung entspricht der stärksten Leistungsstufe und reicht vollkommen aus, um den Kleinen flott zu bewegen - zumindest in der Stadt, dem vornehmlichen Einsatzgebiet des Citigo. Mit seinen kompakten Außenmaßen erfüllt er die grundlegenden Anforderungen, die an ein Stadtauto gestellt werden. Darüber hinaus bietet er weitere Details, die in diesem Einsatzgebiet nützlich sind. Dazu gehört der optionale City-Notbremsassistent, der bei Geschwindigkeiten bis 30 km/h und einer drohenden Kollision eine automatische Vollverzögerung einleitet. Auch sonst ist die Sicherheitsausstattung des Citigo umfangreich und beschert ihm fünf Sterne beim ADAC Crashtest nach EuroNCAP-Norm. Der gute Eindruck wird allerdings durch einige unpraktische Details wie unbeleuchtete Schalter in den Türen oder ein weitgehend unverkleideter Kofferraum etwas geschmälert. Der Citigo ist ab 11.150 Euro zu haben - kein Schnäppchen, aber in Ordnung. **Karosserievarianten:** Drei- und Fünftürer. **Konkurrenten:** u.a. Citroen C1, Fiat 500, Hyundai i10, KIA Picanto, Peugeot 107, Seat Mii, Toyota Aygo, VW up!.

- +** gutes Raumangebot vorn, sichere Fahreigenschaften, gute Sicherheitsausstattung, City-Notbremsassistent
- teilweise unverkleideter Kofferraum, großer Wendekreis im Klassenvergleich



### ADAC-URTEIL

**2,6** AUTOTEST

**3,0** AUTOKOSTEN

### Zielgruppencheck

**2,9** Familie

**2,0** Stadtverkehr

**2,5** Senioren

**2,8** Langstrecke

**3,7** Transport

**2,6** Fahrspaß

**2,8** Preis/Leistung

3,0

## KAROSSERIE/KOFFERRAUM

3,5

### Verarbeitung

Der Citigo zeigt sich prinzipiell gut verarbeitet. Alle Anbauteile sind ordentlich eingepasst und die Spaltmaße verlaufen gleichmäßig. Gespart hat Skoda allerdings beim Kofferraum, da dieser größtenteils unverkleidet ist. Der Innenraum wurde ebenfalls sauber gefertigt, wenn auch die Materialien unauffällig sachlich gehalten sind.

- + Die Scheinwerferlampen können ohne Weiteres getauscht werden, da genügend Platz vorhanden ist.
- Der Motorraum ist von unten unverkleidet und auch der Unterboden ist zerklüftet. Dies erhöht Luftverwirbelungen und somit den Kraftstoffverbrauch. Die Türausschnitte sind kaum nach außen abgedichtet und verschmutzen dadurch recht schnell. Zudem haben die lackierten Schweller keine Schutzleisten und können somit verkratzen. Innen sind die Türen und der Kofferraum großteils unverkleidet, so dass die Lackschicht recht schnell verletzt werden kann. Sowohl Stoßfänger als auch die Fahrzeugflanken sind bei Parkremplern oder vor fremden Autotüren ungeschützt und nehmen leicht Schaden. Die Motorhaube wird nur über einen Haltestab offen gehalten, nicht über einen Dämpfer. Der Tankverschluss ist nicht in die Zentralverriegelung einbezogen, sondern muss umständlich mit dem Schlüssel auf- und abgesperrt werden. Darüber hinaus ist der Tankstutzen so groß, dass der Citigo auch mit falschem Kraftstoff befüllt werden kann.

3,4

### Alltagstauglichkeit

Die Alltagstauglichkeit des Citigo ist durchschnittlich. Der Kleinwagen bietet vier vollwertige Sitzplätze und ermöglicht Reichweiten von etwa 650 km mit einer Tankfüllung.

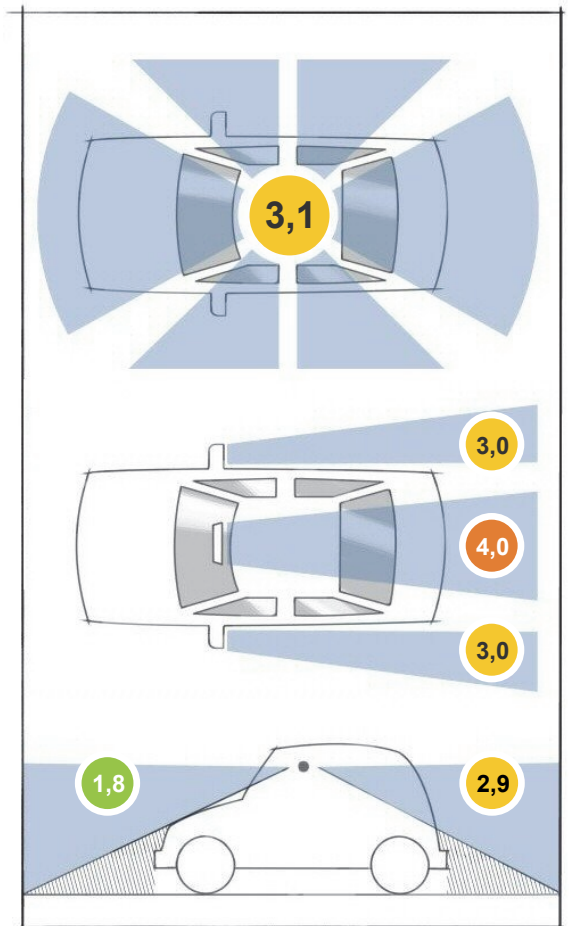
- Die tatsächliche Zuladung fällt mit nur 350 kg spärlich aus und auf dem Dach dürfen nur 50 kg transportiert werden. Für den Fall einer Reifenpanne steht lediglich nur ein Reparaturset zur Verfügung. Wagenheber und Radmutterenschlüssel sind serienmäßig nicht an Bord, können aber gegen Aufpreis, zusammen mit einem Reserverad, erworben werden.

2,8

### Sicht

Bei der Sicht erhält der Citigo trotz kompakter Außenmaße eine durchschnittliche Beurteilung.

- + Das hintere Fahrzeugende lässt sich gut abschätzen, nach vorn fällt dies etwas schwieriger, da die Motorhaube steil abfällt. Dafür sind allerdings vor dem Fahrzeug liegende Hindernisse gut erkennbar. Im hinteren Nahbereich lassen sich Hindernisse zufriedenstellend wahrnehmen. Bei der ADAC-Rundumsichtmessung schneidet der Citigo zufriedenstellend ab, die weitgehend senkrechten Dachsäulen schränken die Sicht nur wenig ein.



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten 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 Sicht in den Außenspiegeln ist ebenfalls nur durchschnittlich. Allerdings hat der fahrerseitige Außenspiegel einen asphärischen Bereich. Das serienmäßige Tagfahrlicht sorgt dafür, dass man nicht immer die komplette Fahrzeugbeleuchtung einschalten muss und trotzdem auch tagsüber besser gesehen wird. Praktisch ist auch die optionale Einparkhilfe hinten. Das Halogenlicht leuchtet die Fahrbahn recht gut aus.

- ⊖ Das Sichtfeld im Innenspiegel fällt klein aus.



**Versenkbare Kopfstützen erleichtern die Sicht nach hinten.**

## 2,8 Ein-/Ausstieg

Das Fahrzeug wird mit einer praktischen Funkfernbedienung ent- und verriegelt, das Öffnen und Schließen der Fenster ist jedoch nicht möglich. Der Ein- und Ausstieg zeigt sich insgesamt zufriedenstellend, fällt aber hinten deutlich leichter aus als bei der dreitürigen Variante.

- + Die Türschweller liegen recht niedrig und die Sitze sind in einer zufriedenstellenden Höhe angeordnet. Auch der Abstand zwischen Schweller- und Sitzaußenkante ist nicht zu groß, so dass man vorn bequem ein- und aussteigen kann. Hinten geht es nicht ganz so bequem, da die Radläufe etwas in die Einstiegsbereiche hineinragen. Die Türen werden auch an Steigungen zuverlässig offen gehalten.
- ⊖ Einen Haltegriff am Dachhimmel gibt es nur für den Beifahrer. Man kann sich recht leicht versehentlich aussperren, lediglich bei offener Fahrertüre wird eine Verriegelung unterbunden. Wird das Fahrzeug mit der Fernbedienung abgeschlossen, ist für die Insassen kein Aussteigen mehr möglich. Dann funktioniert auch die Hupe nicht mehr, so dass man nicht auf sich aufmerksam machen kann (die Safe-Sicherung ist durch zweimaliges Verriegeln hintereinander abschaltbar).

## 2,5 Kofferraum-Volumen\*

Das Kofferraumvolumen liegt mit 200 l im Klassenmittelfeld - das geht aber für einen Kleinwagen in Ordnung.

- + Legt man die Rücksitzlehne um, so finden gute 430 l (gemessen bis zur Fensterunterkante) Platz. Zudem kann das Ladeabteil dank der steilen Heckpartie bis unters Dach beladen werden.



**Der Kofferraum mit immerhin 200 l Volumen bietet noch genügend Platz für den Einkauf.**

## 3,5 Kofferraum-Zugänglichkeit

Auch bei der Kofferraum-Zugänglichkeit reiht sich der Citigo im Klassenmittelfeld ein. Die Heckklappe lässt sich einfach entriegeln und anheben, allerdings ist der Taster den Wettereinflüssen ausgesetzt, so dass die Hände unter Umständen verschmutzen. Das Kofferraumformat ist zufriedenstellend.

- + Die Heckklappe schwingt recht weit auf und bietet dadurch Personen bis knapp 1,85 m Körpergröße genügend Platz darunter. Höhe und Breite der Kofferraumöffnung sind zufriedenstellend, dadurch lassen sich auch größere Gegenstände leicht einladen. Die Kofferraumhöhe (gemessen vom Boden zum Dach) liegt mit einem Meter im guten Klassenmittelfeld. Durch die geringe Kofferraumtiefe lassen sich bei der Rückbank liegende Gegenstände sehr gut erreichen.

– Das Ladegut muss zum Einladen weit angehoben werden, da die Ladekante 76 Zentimeter über der Straße liegt. Doch auch beim Ausladen stört eine knapp 35 Zentimeter hohe Stufe, über die es das Gepäck zu heben gilt. Die Kofferraumbreite fällt selbst für einen Kleinwagen gering aus. Ist die Rücksitzlehne umgelegt, entsteht eine ungünstige Stufe von etwa 23 Zentimetern zum Kofferraumboden. Die Hutablage ist nicht mit der Heckklappe verbunden, so dass diese extra hoch und wieder herunter geklappt werden muss. In der vertikalen Stellung kann diese allerdings arretiert werden, so dass sie nicht wieder zurück fällt. Leider gibt es für das Ladeabteil keine Beleuchtung. Das Schloss steht ungünstig ab, so dass sich große Personen dort den Kopf stoßen können.

## 2,7 Kofferraum-Variabilität

Mit der asymmetrisch geteilten Lehne weist der Citigo eine übliche Kofferraumvariabilität auf.

- + Die Lehne lässt sich ohne großen Kraftaufwand umlegen, die Kopfstützen müssen dafür nicht abgezogen werden. Unter dem Boden können noch etwa 20 l in der Reserveradmulde verstaut werden.
- Im Ladeabteil selbst lassen sich kleine Utensilien nur bedingt befestigen, da es weder kleine Fächer noch Befestigungsösen am Kofferraumboden gibt. Klappt man die Rücksitzlehnen unvorsichtig zurück, können die Gurte leicht beschädigt werden.

## 2,4 INNENRAUM

### 2,5 Bedienung

Das Cockpit zeigt sich übersichtlich und ergonomisch aufgebaut. Die Anzahl der Bedienelemente ist gering, so dass der Citigo bereits nach kurzer Eingewöhnung intuitiv bedient werden kann.

+ Das Lenkrad lässt sich in der Höhe, nicht aber in der Weite einstellen. Die Pedale sind einwandfrei angeordnet und auch der Schalthebel ist gut erreichbar, könnte aber höher und somit näher am Lenkrad liegen. Das Zündschloss befindet sich im Lenkstock und ist dadurch nur zufriedenstellend erreichbar. Vorn haben die Scheibenwischer eine feste Intervallschaltung und zwei Wischgeschwindigkeiten. Der Heckwischer verfügt über eine Intervallschaltung und eine gesonderte Waschkfunktion. Das Licht und die Nebelschlussleuchte werden über einen gut erreichbaren Drehschalter aktiviert, der sich links vom Lenkrad im Armaturenbrett befindet. Die Instrumente lassen sich einwandfrei ablesen, wenn auch der Drehzahlmesser recht klein ausfällt. Der Bordcomputer liefert unter anderem Informationen zum Momentanverbrauch und zur Kühlmitteltemperatur. Der Blinker hat eine Antipp-Funktion (einmal tippen, dreimal blinken) und im gleichen Hebel kann die Geschwindigkeitsregelanlage aktiviert werden. Die Position der Klima-Bedienelemente ist vorbildlich und die Anordnung der Schalter absolut sinnfällig sowie selbsterklärend. Der Schalter der beheizbaren Heckscheibe liegt gut zugänglich und die Heizung schaltet automatisch ab. Auch das optionale Musiksystem ist günstig positioniert und einfach zu bedienen - die ebenfalls optionalen Lautsprecher erzeugen einen zufriedenstellenden Klang. Das aufpreispflichtige Navigationssystem ist sehr gut positioniert und die Menüführung logisch. Lediglich die Bedienung muss sehr zielgenau erfolgen, da die Schaltflächen recht klein geraten sind. Vorn ist die Anzahl an Ablagen akzeptabel. Es gibt Türfächer und eine Ablage in der Mittelkonsole.



**Die Funktionalität ist gut, die Verarbeitungsqualität dagegen nur zufriedenstellend und bietet noch Raum für Verbesserungen.**

– Die Umluftfunktion lässt sich nur mechanisch über einen Schieberegler einstellen, somit findet keine automatische Abschaltung statt. Die elektrischen Fensterheber vorn haben keine Ab-/Aufautomatik und somit auch keinen Einklemmschutz. Der Fahrer muss sich nach rechts zur Beifahrer-Armauflage beugen, um das dortige Fenster zu öffnen. Ein zweiter Schalter auf der Fahrerseite wäre besser. Darüber hinaus sind weder die Fensterheberschalter noch die Bedienelemente für die elektrisch einstellbaren Spiegel beleuchtet. Hinten gibt es nur Ausstellfenster. Das Handschuhfach fällt klein aus und ist unbeleuchtet. Für das Abblendlicht fehlt eine gut sichtbare Kontrollleuchte im Kombiinstrument. Hinten gibt es kaum Ablagemöglichkeiten, lediglich ein Becherhalter und kleine Fächer in den Türverkleidungen. Leselampen sind im Fond ebenfalls nicht vorhanden. Zum Schließen der Türen müssen sich Fahrer und Beifahrer weit aus dem Fahrzeug lehnen.

---

## 1,8 Raumangebot vorne\*

Vorn fällt das Platzangebot im Kleinwagensegment recht gut aus. Personen bis zu einer Körpergröße von 1,86 m finden genügend Platz vor.

+ Die Kopffreiheit ist großzügig bemessen und auch die Innenbreite fällt im Klassenvergleich sehr großzügig aus. Insgesamt ergibt sich so ein angenehmes subjektives Raumempfinden.

---

## 3,5 Raumangebot hinten\*

Hinten ist das Platzangebot deutlich geringer, besonders große Personen finden kaum Platz.

+ Kopffreiheit und Innenbreite sind auch im Fond großzügig bemessen und zudem müssen sich nur zwei Personen die Rückbank teilen.

– Sind die Vordersitze für 1,85 m große Personen eingestellt, bleibt wenig Beinfreiheit: nur Personen bis maximal 1,65 m Körpergröße können bequem Platz nehmen.

---

## 4,0 Innenraum-Variabilität

Die Innenraumvariabilität fällt beim Citigo mäßig aus. Die Lehnen der Vordersitze können in Liegeposition gebracht werden und die Rücksitzlehne lässt sich geteilt umlegen.

---

## 3,0 KOMFORT

---

### 2,4 Federung

Insgesamt ist die Feder-/Dämpferabstimmung beim Citigo gut gelungen. Auch in seinem hauptsächlichen Einsatzbereich - der Stadt- kann dem kleinen Skoda ein guter Fahrkomfort attestiert werden.

+ Langwellige Fahrbahnunebenheiten dämpft der Citigo mit einem leichten Nachschwingen, aus der Ruhe lässt er sich allerdings nicht bringen. Kurze Fahrbahnwellen absorbiert er ebenfalls ordentlich, allerdings dringen diese etwas mehr in den Innenraum. Bei größeren Einzelhindernissen oder Querfugen könnte das Fahrwerk etwas sensibler ansprechen, unbequem wird es aber nie. Stuckern tritt so gut wie nicht auf. Kopfsteinpflaster und raue Fahrbahnbeläge werden ordentlich gefiltert. Nickbewegungen beim Beschleunigen und Bremsen sind vorhanden, halten sich aber in Grenzen. Bei Beladung ändert sich das Federungsverhalten kaum.

## 2,7 Sitze

Im Ganzen weisen die Sitze einen guten Sitzkomfort auf. Vorn sind diese gut bis zufriedenstellend konturiert und bieten dadurch einen recht guten Seitenhalt. Etwas gewöhnungsbedürftig sind allerdings die vorderen Kopfstützen, da diese fest mit der Lehne verbunden sind. Daher ist ein komfortables Abstützen des Kopfes während der Fahrt nicht immer möglich und sie passen auch nicht für alle Personengrößen. Ihre Schutzfunktion ist allerdings einwandfrei.

⊕ Der Fahrersitz kann in der Höhe eingestellt werden, was eine angenehme Sitzposition ermöglicht. Die bequeme Polsterung ist recht straff und die Lehnen fallen vorn sehr hoch aus. Der Fahrer kann seinen linken Fuß abstützen, allerdings hat die Ablage kein festes Trittbrett. Auch auf der Rückbank ist die Polsterung bequem und die Rückenlehne hoch gestaltet.

⊖ Die Lehneneinstellung hat auf den vorderen Plätzen nur eine grobe Rasterung und dem Beifahrersitz fehlt eine Höheneinstellung. Im Fond sind Sitzfläche und -lehnen nur ausreichend konturiert. Zudem fällt die Sitzfläche kurz aus, wodurch die Oberschenkel-Unterstützung recht gering ist.

## 3,0 Innengeräusch

Das Innengeräusch des Citigo ist durchschnittlich, es fallen aber keine Geräuschquellen besonders störend auf.

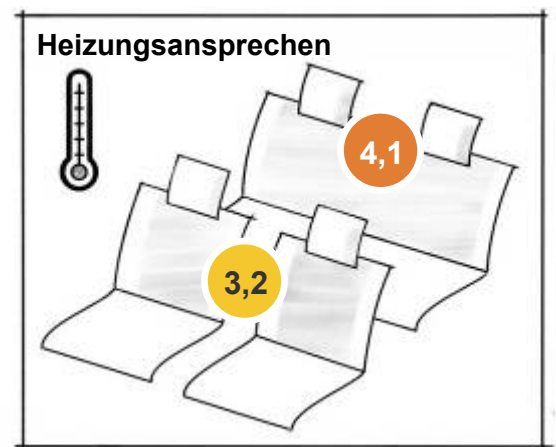
⊕ Weder Wind- noch sonstige Fahrgeräusche zeigen sich aufdringlich. Bei moderaten Drehzahlen hält sich auch der Motor im Hintergrund.

⊖ Der gemessene Geräuschpegel bei 130 km/h ist mit 71 dB(A) nicht besonders niedrig. Bei hohen Geschwindigkeiten bzw. hohen Drehzahlen wird der Motor im Innenraum noch präsenter.

## 4,0 Klimatisierung

Serienmäßig ist der Citigo nur mit einer Fahrzeuglüftung und -heizung ausgestattet. Im Falle des Testfahrzeugs war eine manuelle Klimaanlage verbaut.

⊖ Die Temperatur kann nur grob eingestellt und muss unter Umständen immer wieder nachjustiert werden. Die Luftverteilung erfolgt in vorgegebenen Kombinationen. Hinten gibt es Ausstellfenster. Eine automatische Temperaturregelung ist nicht lieferbar. Beim ADAC Heizungstest wird im vorderen Fahrzeugteil nach einer zufriedenstellenden Zeit die Wohlfühltemperatur erreicht. Hinten dauert es jedoch lang, bis die Innenraumtemperatur auf Behaglichkeitsniveau liegt.



Heizungstest bei -10°C in der ADAC-Klimakammer.

---

## 2,8 MOTOR/ANTRIEB

### 3,1 Fahrleistungen\*

Der Citigo landet mit dem 1,0-l-Motor, der maximal 75 PS leistet, bei den Fahrleistungen im Klassenmittelfeld. Möchte man allerdings flott vorankommen, so muss man den gesamten Drehzahlbereich nutzen.

- + Der simulierte Überholvorgang (Beschleunigung von 60 auf 100 km/h) wird in recht guten 9 Sekunden abgeschlossen.
- Im vierten Gang ist die Elastizität des Motors noch zufriedenstellend, im fünften Gang benötigt der Citigo allerdings sehr lange, um von 60 auf 100 km/h zu beschleunigen.

---

### 2,7 Laufkultur

Im Ganzen kann dem 1,0-l-Dreizylinder eine noch zufriedenstellende Laufkultur attestiert werden.

- + Der Motor läuft recht ordentlich und vibrationsarm. Auch ein Motordröhnen ist weitgehend nicht vorhanden.
- Speziell im Leerlauf und unter 2.000 U/min zeigt sich der Motor etwas brummig und gibt spürbare Vibrationen in den Innenraum weiter.

---

### 2,2 Schaltung

Die Fünfgang-Handschtaltung lässt sich recht präzise bedienen, so dass die Gänge meist ohne Haken eingelegt werden können.

- + Die Schaltwege sind recht kurz, so dass sich auch schnelle Gangwechsel realisieren lassen. Eine Schaltpunktanzeige empfiehlt den jeweils ökonomisch sinnvollsten Gang.
- Der Rückwärtsgang hakt gelegentlich und lässt sich dadurch nicht immer sauber einlegen.

---

### 3,3 Getriebeabstufung

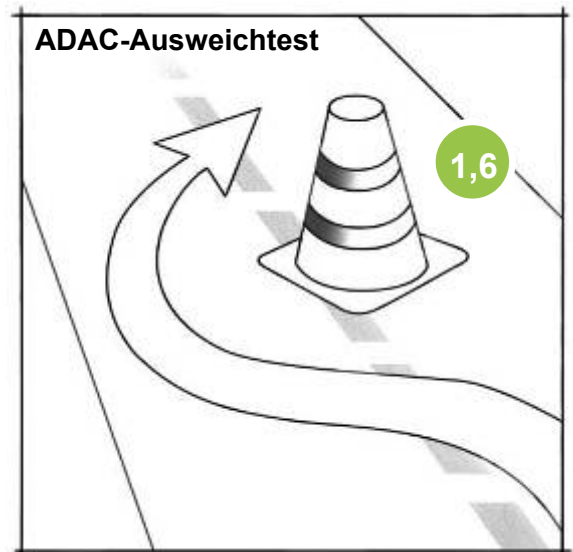
Die Ganganschlüsse des Fünfgang-Getriebes passen insgesamt, zwischen den Stufen entstehen keine zu großen Sprünge. Ein etwas enger gestuftes Sechsgang-Getriebe würde trotzdem Vorteile bringen. Absolut gesehen ist die Gesamtübersetzung zwar schon kurz gewählt (bei 130 km/h dreht der Motor bereits mit 4.000 1/min), für den durchzugsschwachen Motor mag sie aber trotzdem nicht ganz passen. Der kleine Motor hat damit seine liebe Not den Citigo in Schwung zu halten, häufiges Schalten und Ausdrehen der Gänge ist fast unumgänglich.

## 2,1 FAHREIGENSCHAFTEN

### 2,1 Fahrstabilität

Der Citigo verhält sich bei jedem Tempo richtungsstabil und vermittelt dem Fahrer ein sicheres Fahrgefühl.

⊕ Längsrillen oder Fahrbahnverwerfungen nehmen praktisch keinen Einfluss auf die Spurtreue des Fahrzeugs. Beim ADAC-Ausweichtest kann der Citigo ein gutes Ergebnis einfahren. Er reagiert spontan auf Lenkbefehle und lässt sich problemlos durch den Parcours manövrieren. Das Fahrverhalten ist prinzipiell leicht untersteuernd. Drängt das Heck etwas nach außen, so regelt das ESP effektiv (sowie lautstark) und verhindert ein Schleudern vollständig. Bei weniger griffigem Untergrund hilft die Traktionskontrolle (mit elektronischer Differentialsperre) beim Anfahren. Beladen ändert sich das Fahrverhalten kaum.



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.

### 2,7 Lenkung\*

Insgesamt können der Lenkung gute Eigenschaften bescheinigt werden. Sie arbeitet präzise und vermittelt dem Fahrer einen guten bis zufriedenstellenden Fahrbahnkontakt.

- ⊕ Die Lenkung spricht bei schnellen Ausweichmanövern gut an und hat eine zufriedenstellend direkte Auslegung. Der Kraftaufwand beim Rangieren ist gering.
- ⊖ Der Wendekreis fällt mit knapp 10 m im Klassenvergleich recht groß aus.

### 1,8 Bremse

Die Bremse spricht gut an und lässt sich einwandfrei dosieren. Zudem zeigt sie sich standfest und effektiv.

⊕ Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der Citigo durchschnittlich 36 m (Mittel aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Reifen: Continental Conti Premium Contact 2E, 175/65R14 82T). Ein Bremsassistent unterstützt den Fahrer im Notfall, das volle Potential der Bremse zu nutzen.

## 2,4 SICHERHEIT

### 2,6 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Bei der aktiven Sicherheit landet der Citigo im guten Klassenmittelfeld.

⊕ Der Citigo verfügt serienmäßig über das elektronische Stabilitätsprogramm ESP sowie einen Bremsassistenten. Bei einer Notbremsung blinken die Bremslichter mit erhöhter Frequenz, um den nachfolgenden Verkehr zu warnen, ab Stillstand schaltet sich die Warnblinkanlage ein.



Gegen Aufpreis ist eine laserbasierte City-Notbremsfunktion erhältlich, die bis 30 km/h bei einer drohenden Kollision eine Vollbremsung einleiten kann. Dies reduziert die Unfallschwere oder kann gar einen Zusammenstoß ganz verhindern. Die Blinker funktionieren auch bei eingeschalteter Warnblinkanlage, dadurch wird der nachfolgende Verkehr auf die Richtungsänderung aufmerksam gemacht.

– An den Türinnenseiten sind weder Rückleuchten noch Rückstrahler vorhanden, die bei offenen Türen den rückwärtigen Verkehr warnen könnten. Der Motor wird auch gestartet, wenn die Kupplung nicht betätigt wird.

---

## 2,3 Passive Sicherheit - Insassen

Vom Skoda Citigo liegt aktuell kein Crashtestergebnis vor, allerdings können die Daten vom baugleichen VW up! (jedoch als Dreitürer) herangezogen werden. Dieser schneidet beim Crashtest nach EuroNCAP-Norm mit vollen fünf Sternen gut ab (89 Prozent, Test 2011).

+ Serienmäßig gibt es Front- und kombinierte Kopf-/Seitenairbags vorne. Zudem ist vorn der Abstand zwischen Kopf und Stütze sehr gering, dadurch wird das Risiko eines Schleudertraumas bei einem Heckunfall reduziert. Im Fond bieten die Kopfstützen Personen bis 1,65 m Körpergröße guten Schutz und weisen zudem einen recht geringen Horizontalabstand auf. Auf den vorderen Plätzen werden die Insassen optisch und akustisch ermahnt sich anzuschnallen, für die hinteren Plätze wird dem Fahrer im Display der Anschnallstatus angezeigt (Anzeige recht klein). An den stabilen Bügeltürgriffen kann man im Falle eines Unfalls hohe Zugkräfte aufbringen, um die Türen zu öffnen.

– Vorn schützen die Stützen lediglich Personen bis zu einer Größe von 1,75 m - das ist selbst in dieser Fahrzeugklasse wenig.

---

## 1,8 Kindersicherheit

Dem Citigo kann eine gute Kindersicherheit attestiert werden. Beim Crashtest nach EuroNCAP-Norm wird ein ähnliches Ergebnis wie beim VW up! erwartet: 80 Prozent der möglichen Punkte.

+ Neben den Isofixhalterungen inklusive Ankerhaken kann man auch mittels Gurten Kindersitze auf den hinteren Plätzen gut fixieren. Konturen und Formstabilität der Rückbank sind gut, die Gurte lang, die Gurtanlenkpunkte weit genug auseinander und die Gurtschlösser fixiert, so dass auch das Anschnallen mit einer Hand mühelos funktioniert.

– Die Isofixhalterungen lassen sich nur mit Einsteckhilfen problemlos nutzen.

---

## 3,2 Fußgängerschutz

Beim Fußgängerschutz-Crashtest nach EuroNCAP-Norm erreicht der baugleiche VW up! 46 Prozent der möglichen Punkte.

+ Der Stoßfänger und die mittleren Bereiche der Motorhaube sind entschärft.

– Die Vorderkante und die seitlichen Bereiche der Motorhaube sind noch zu unnachgiebig gestaltet.

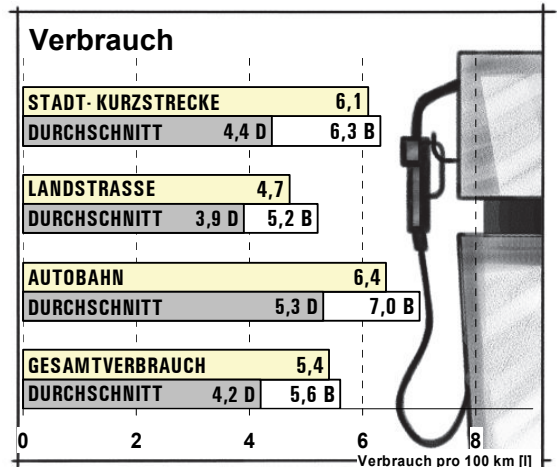
## 2,5 UMWELT/ECOTEST

### 3,6 Verbrauch/CO2\*

Beim ADAC EcoTest erreicht der Citigo mit einem CO<sub>2</sub>-Ausstoß von 146 g/km 24 von 50 Punkten (Well-to-Wheel-Betrachtung). Damit verbunden ist ein Durchschnittsverbrauch von 5,4 Liter pro 100 Kilometer. Dieser setzt sich aus 6,1 l/100 km innerorts, 4,7 l/100 km außerorts und 6,4 l/100 km auf der Autobahn zusammen.

### 1,4 Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas sind gering. So erhält der Citigo 46 von 50 möglichen EcoTest-Punkten im Bereich Schadstoff. Zusammen mit den CO<sub>2</sub>-Punkten ergibt das 70 Punkte und damit vier von fünf Sternen im ADAC EcoTest.



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

## 3,0 AUTOKOSTEN

### 4,4 Betriebskosten\*

⊖ Die Betriebskosten ergeben sich größtenteils aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Verbrauch des Citigo für diese Fahrzeugklasse nicht besonders niedrig ausfällt, liegen die Aufwendungen hierfür auf recht hohem Niveau.

### 4,1 Werkstatt- / Reifenkosten\*

Alle 15.000 km oder alle 12 Monate ist ein Ölwechsellservice - alle 30.000 km oder 24 Monate eine Inspektion fällig.

⊕ Nach eigenen Angaben werden langlebige Verschleißteile wie z.B. Kupplung oder Auspuffanlage verbaut. Die Kosten für den Reifenersatz sind in Verbindung mit der Seriengröße relativ niedrig. Außerdem gewährt Skoda eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

⊖ Der jährliche Service sorgt für häufigere Werkstattaufenthalte und somit für mehr Kosten.

### 1,7 Wertstabilität\*

⊕ Dem neuen Mitglied der Skoda-Modellpalette wird für den vierjährigen Berechnungszeitraum eine gute Wertstabilität prognostiziert. Positiv sind sicherheitsrelevante Ausstattungsdetails wie der City-Save-Bremsassistent.

## 2,8 Kosten für Anschaffung\*

Die getestete Variante des Citigo ist ab 11.150 Euro erhältlich - für einen Kleinwagen recht teuer. Jedoch zeigt sich der kleine Skoda zufriedenstellend ausgestattet. Sollen allerdings alle klassenüblichen Ausstattungsdetails an Bord sein, so müssen weitere 1475 Euro aufgewendet werden.

⊕ Empfehlenswert ist das Urban-Paket, da man hier für einen vernünftigen Preis von 450 Euro die City-Notbremsfunktion, eine Geschwindigkeits-Regelanlage, einen Bordcomputer sowie Parksensoren hinten erhält.

## 2,5 Fixkosten\*

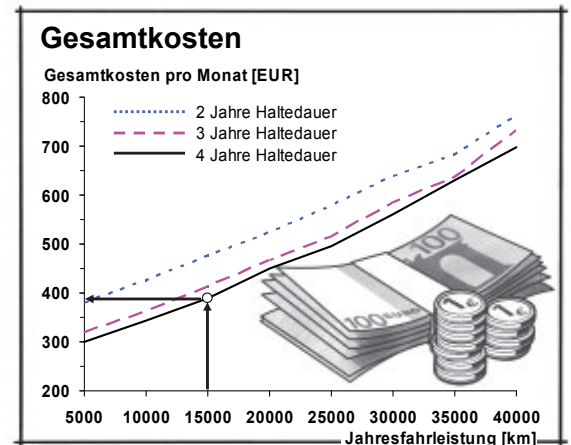
Im Ganzen sind die Fixkosten noch überschaubar.

⊕ Die Kfz-Steuer fällt mit 20 Euro pro Jahr sehr günstig aus. Doch auch die Kaskoeinstufungen liegen im guten bis durchschnittlichen Bereich (TK: 15; VK: 13).

⊖ Die Einstufung in der Haftpflichtklasse (15) liegt für einen Kleinwagen recht ungünstig, was die Fixkosten nach oben treibt.

## 2,8 Monatliche Gesamtkosten\*

Die absoluten monatlichen Aufwendungen für das Fahrzeug liegen noch im akzeptablen Bereich. Besonders die gute Wertstabilität und die noch recht günstigen Fixkosten gleichen die hohen Betriebs- und Wartungskosten etwas aus.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 389 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

## DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.0	1.0
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/999	3/999
Leistung [kW(PS)]	44(60)	55(75)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	95/3000	95/3000
0-100 km/h[s]	14,4	13,2
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	161	171
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	4,5 S	4,7 S
CO2 [g/km]	105	108
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/13/15	15/13/15
Steuer pro Jahr [Euro]	20	20
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	373	384
Preis [Euro]	9.925	10.450

### 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-Haftpf.  
VK = Vollkasko  
TK = Teilkasko

### Kraftstoff

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

## DATEN UND MESSWERTE

3-Zylinder B	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	999 ccm
Leistung	55 kW (75 PS)
bei	6200 U/min
Maximales Drehmoment	95 Nm
bei	3000 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	165/70R14T
Reifengröße (Testwagen)	175/65R14T
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Trommel
Wendekreis links/rechts	9,95/9,9 m
Höchstgeschwindigkeit	171 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	13,2 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2. + 3.Gang)	9,0 s
Bremsweg aus 100 km/h	36,3 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	4,7 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	5,4 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	6,1/ 4,7/ 6,4 l
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	108g/km / 146g/km
Innengeräusch 130km/h	70,8dB(A)
Länge/Breite/Höhe	3563/1641/1489 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	1910 mm
Leergewicht/Zuladung	0 kg/0 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	200 l/430 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	- kg/- kg
Dachlast	50 kg
Tankinhalt	35 l
Reichweite	645 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre
ADAC-Testwerte <b>fett</b>	

## KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	115 Euro
Monatliche Werkstattkosten	48 Euro
Monatliche Fixkosten	59 Euro
Monatlicher Wertverlust	167 Euro
Monatliche Gesamtkosten	389 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	15/13/15
Grundpreis	11.150 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 2012 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Umwelt und Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.05.2012 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.05.2012 gültigen Steuergesetzgebung.

Weitere Autotests finden Sie unter [www.adac.de/autotest](http://www.adac.de/autotest)

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK

Abbieglicht	nicht erhältlich
Automatikgetriebe (ASG)	840 Euro
City-Notbremsfunktion	150 Euro <sup>o</sup>
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Regen- und Lichtsensor	nicht erhältlich
Servolenkung	Serie
Tempomat (Urban Paket)	450 Euro <sup>o</sup>
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer) (Urban Paket)	450 Euro <sup>o</sup>

### INNEN

Airbag, Seite hinten	nicht erhältlich
Airbag, Seite vorne (Kopf-Thorax-Airbag)	Serie
Airbag, Seite, Kopf hinten	nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne	Serie
Audioanlage (Musiksystem Funky)	295 Euro <sup>o</sup>
Drehzahlmesser	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	nicht erhältlich
Isofix-Kindersicherungssystem (äußere Rücksitze)	Serie
Klimaanlage (Comfort-Ambition-Paket)	990 Euro <sup>o</sup>
Klimaautomatik	nicht erhältlich
Knieairbag	nicht erhältlich
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie
Zentralverriegelung	Serie

### AUSSEN

Außenspiegel, elektr. einstellbar (Comfort-Ambition-Paket)	990 Euro <sup>o</sup>
Lackierung Metallic	390 Euro
Nebelscheinwerfer	180 Euro
Panorama-Glasdach	695 Euro <sup>o</sup>
Tagfahrlicht	Serie

<sup>o</sup> im Testwagen vorhanden

## TESTURTEIL

AUTOTEST<sup>1</sup>

2,6

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
<b>Karosserie/Kofferraum</b>	<b>3,0</b>	<b>Fahreigenschaften</b>	<b>2,1</b>
Verarbeitung	3,5	Fahrstabilität	2,1
Alltagstauglichkeit	3,4	Lenkung*	2,7
Sicht	2,8	Bremse	1,8
Ein-/Ausstieg	2,8	<b>Sicherheit</b>	<b>2,4</b>
Kofferraum-Volumen*	2,5	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,6
Kofferraum-Zugänglichkeit	3,5	Passive Sicherheit - Insassen	2,3
Kofferraum-Variabilität	2,7	Kindersicherheit	1,8
<b>Innenraum</b>	<b>2,4</b>	Fußgängerschutz	3,2
Bedienung	2,5	<b>Umwelt/EcoTest</b>	<b>2,5</b>
Raumangebot vorne*	1,8	Verbrauch/CO2*	3,6
Raumangebot hinten*	3,5	Schadstoffe	1,4
Innenraum-Variabilität	4,0		
<b>Komfort</b>	<b>3,0</b>		
Federung	2,4	<b>AUTOKOSTEN</b>	<b>3,0</b>
Sitze	2,7	Betriebskosten*	4,4
Innengeräusch	3,0	Werkstatt- / Reifenkosten*	4,1
Klimatisierung	4,0	Wertstabilität*	1,7
<b>Motor/Antrieb</b>	<b>2,8</b>	Kosten für Anschaffung*	2,8
Fahrleistungen*	3,1	Fixkosten*	2,5
Laufkultur	2,7	Monatliche Gesamtkosten*	2,8
Schaltung	2,2		
Getriebeabstufung	3,3		

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