



Skoda Citigo 1.0 CNG Green tec Elegance

Fünftüriger Kleinwagen mit Schrägheck
(50 kW/68 PS)

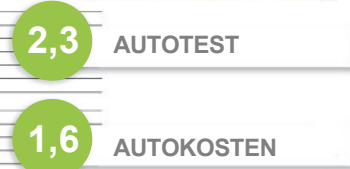
Der Skoda Citigo CNG bildet das Pendant zu den Erdgas-Varianten des VW up! und Seat Mii. Technisch sind alle drei Modelle identisch, gegenüber dem VW spart man sich aber bei der tschechischen Variante ausstattungsberichtigt rund 700 Euro.

Unter der Haube des Skoda arbeitet ein Dreizylindermotor mit 68 PS, welcher in der Stadt völlig ausreichend ist, aufgrund des schlechten Durchzugs auf der Autobahn aber zur Qual wird. Im ADAC EcoTest überzeugt die Erdgas-Variante des Citigo dagegen auf ganzer Linie und kann mit einem klaren Fünf-Sterne-Ergebnis eines der besten Ergebnisse im EcoTest einfahren. Der Kleinwagen lässt sich agil bewegen, bietet bei überschaubaren Abmessungen ein gutes Platzangebot und eignet sich somit ideal für den dichten Stadtverkehr. Die Rundumsicht der getesteten fünftürigen Variante fällt dabei zwar minimal schlechter aus als beim Dreitürer, dafür sind die Rücksitze besser zugänglich. Man steigt aufgrund der kürzeren Vordertüren in engen Parklücken einfacher ein und aus. Der Skoda Citigo CNG kostet in der Top-Ausstattung stolze 15.320 Euro - Klimaanlage, Radio oder auch elektrische Fensterheber sind aber schon im Preis enthalten. Die vergleichbare Benzin-Variante ist zwar 2000 Euro günstiger, doch langfristig gesehen lohnt sich die Anschaffung des CNG. Durch die niedrigeren Kraftstoffkosten für Erdgas spart man sich mit der Zeit mehr als diesen Aufpreis. **Karosserievarianten:** Drei- und Fünftürer. **Konkurrenten:** Fiat Panda CNG, Seat Mii Ecofuel, VW up! EcoFuel.

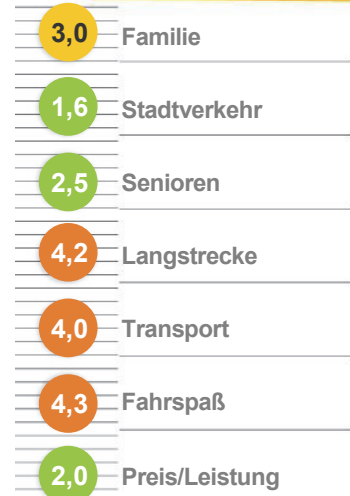
- +** sparsamer Erdgas-Antrieb, sehr gute Stadtauglichkeit, vorne gutes Platzangebot, empfehlenswertes City-Notbremssystem
- sehr durchzugsschwacher Motor, geringe Reichweite mit Erdgas, hoher Anschaffungspreis



ADAC-URTEIL



Zielgruppencheck



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 verkratzen 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 des Benzin-Tanks so groß, dass der Citigo auch mit falschem Kraftstoff befüllt werden kann.

3,9

Alltagstauglichkeit

Die Alltagstauglichkeit des Citigo CNG fällt nur akzeptabel aus, was vor allem an der geringen Reichweite und der niedrigen Zuladung liegt. Der Innenraum bietet maximal vier Personen Platz.

- +** Die geringen Karosserieabmessungen machen den Citigo zu einem wendigen Stadtflietzer. Der Zeitaufwand um Erdgas zu tanken fällt nur geringfügig länger aus, als bei Benzinern oder Diesel. Umständlicher wird die Suche nach einer geeigneten Erdgas-Tankstelle. Das Tankstellennetz ist noch nicht so gut ausgebaut, wie z.B. bei Autogas (LPG). Speziell in fremden Regionen kann sich die Suche bzw. Anfahrt zu einer Erdgas-Tankstelle etwas zeitintensiver gestalten.
- Auch aufgrund des lückenhaften Tankstellennetzes stört die geringe Reichweite von maximal 385 km, da oft eine Tankstelle angefahren werden muss. Laut Skoda passen in den Tank des Citigo 12 kg Erdgas - VW und Seat geben dagegen für die baugleichen Modelle up! EcoFuel und Mii Ecofuel nur 11 kg Tankinhalt an. Es kann davon ausgegangen werden, dass der Citigo CNG keinen anderen Tank verbaut hat, weshalb die 11 kg Fassungsvermögen wohl auch für den Citigo realistisch sind. Zusätzlich steht ein kleiner Benzintank mit 10 l Fassungsvermögen zur Verfügung, auf welchen im Notfall zurückgegriffen werden kann. Die Zuladung des Fahrzeugs fällt mit 345 kg nicht besonders großzügig aus. Auf dem Dach dürfen bis zu 50 kg transportiert werden. Bei der Erdgas-Version des Citigo kann im Falle einer Reifenpanne nur auf Reifenreparaturset zurückgegriffen werden, welches sich schon bei kleinen Reifenbeschädigungen als unwirksam erweisen kann. Ein Reserverad ist bei dieser Variante nicht erhältlich, da man unter dem Kofferraumboden anstatt einer Reserveradmulde einen Erdgas-Tank findet. Wagenheber und Radmutterenschlüssel sind nicht verfügbar.

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 das vordere Fahrzeugende nicht im Blickfeld des Fahrers liegt. Dafür sind allerdings vor und hinter dem Fahrzeug liegende Hindernisse gut erkennbar. Bei der ADAC Rundumsichtmessung schneidet der Citigo zufriedenstellend ab, die weitgehend senkrechten Dachsäulen schränken die Sicht nur wenig ein. 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 zufriedenstellend aus.

⊖ Das Sichtfeld im Innenspiegel fällt klein aus. Ein automatisch abblendender Innenspiegel ist nicht erhältlich.

2,7 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 Fahrtür wird eine Verriegelung unterbunden. Wird das Fahrzeug mit der Fernbedienung abgeschlossen, ist für die Insassen kein Aussteigen mehr möglich (die Safe-Sicherung ist durch zweimaliges Verriegeln hintereinander abschaltbar).

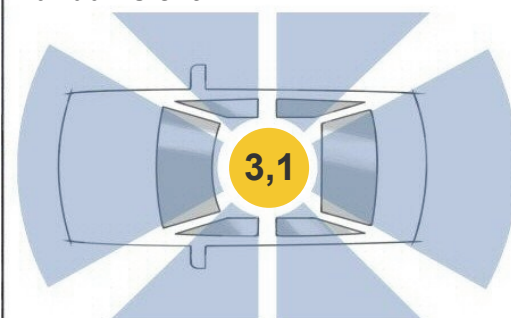
2,6 Kofferraum-Volumen*

Im Kofferraum finden nur bis zu 200 l Gepäck Platz (gemessen bis Gepäckraumabdeckung). Entfernt man die Gepäckraumabdeckung, passen bis zum Dach immerhin noch ein paar Liter mehr in den Kofferraum (260 l).

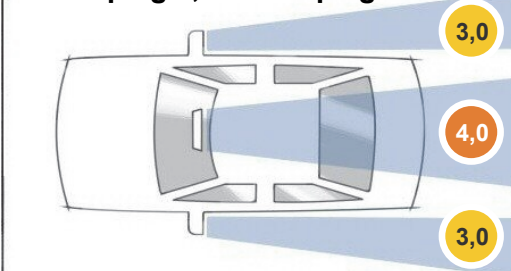


Versenkbare Kopfstützen erleichtern die Sicht nach hinten.

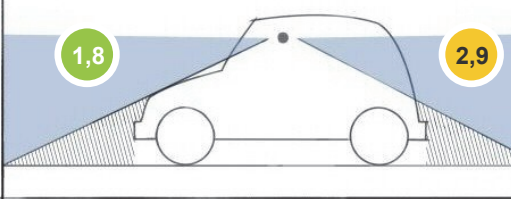
Rundumsicht



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.

⊕ Legt man die Rücksitzlehne um, finden gute 430 l (gemessen bis zur Fensterunterkante) Platz. Belädt man das Fahrzeug dann bis zum Dach, sind es maximal 800 l.



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

3,5 Kofferraum-Zugänglichkeit

⊕ 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 1,85 m Körpergröße genügend Platz darunter. Höhe und Breite der Kofferraumöffnung sind zufriedenstellend, dadurch lassen sich auch größere Gegenstände leichter 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 rund 77 Zentimeter über der Straße liegt. Die Kofferraumbreite fällt selbst für einen Kleinstwagen gering aus. Um Gepäck auszuladen, muss dieses vom Kofferraumboden aus rund 28 cm angehoben werden, um es über die Ladekante zu heben. Ein variabler Ladeboden, welcher in der Höhe eingestellt werden kann, ist für die CNG-Variante nicht erhältlich. Ist die Rücksitzlehne umgelegt, entsteht eine ungünstige Stufe zwischen Kofferraumboden und Rückbank. 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 arretiert werden, so dass sie nicht wieder zurück fällt. Vergisst man, die Hutablage wieder herunterzuklappen, ist die Sicht durch die Heckscheibe komplett blockiert - dann heißt es, nochmals aus dem Fahrzeug aussteigen und zurück zum Kofferraum um die Hutablage herunter zu klappen. Leider gibt es für das Ladeabteil keine Beleuchtung. Das Schloss steht ungünstig ab, so dass sich große Personen dort den Kopf stoßen können.

2,9 Kofferraum-Variabilität

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

⊕ Die Lehne lässt sich ohne großen Kraftaufwand umlegen (aufgrund der Fondtüren gut zugänglich), die Kopfstützen müssen dafür nicht abgezogen werden. Für Einkaufstaschen gibt es links und rechts in der Verkleidung Kunststoffhaken.

⊖ 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.



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

2,5 INNENRAUM

2,6 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 insgesamt 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 mit gesonderter Waschfunktion. Das Licht und die Nebelleuchten 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. Die Tankanzeige beinhaltet beim CNG sowohl die Füllstandanzeige des Erdgas- als auch des Benzintanks. Von ganz voll bis dreiviertel leer zeigt die Tankuhr den Füllstand des Erdgastanks an. Ist das Erdgas aufgebraucht, springt die Tanknadel in das letzte viertel und zeigt erst dann den Füllstand des Benzintanks an. Eine nette Idee, welche in der Praxis den Nachteil birgt, dass während der Fahrt mit Erdgas nicht der Tankinhalt des Benzintanks angezeigt wird. Immerhin nach dem Motorstart sieht man kurz den Füllstand des Benzintanks. Auch über den Bordcomputer kann man die Restreichweite mit Benzin abrufen. Die Geschwindigkeitsregelanlage wird im Blinkerhebel aktiviert, die eingestellte Geschwindigkeit aber nicht angezeigt. 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. Das in dieser Ausstattungsvariante serienmäßige Musiksystem Funky ist günstig positioniert und einfach zu bedienen. Das aufpreispflichtige portable 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 Umluftfunktion lässt sich nur mechanisch über einen Schieberegler einstellen, somit findet keine automatische Abschaltung statt. Die elektrischen Fensterheber vorn haben keine Ab-/Aufwärtsautomatik und damit 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 Abblendlicht und Nebelscheinwerfer fehlen gut sichtbare Kontrollleuchten 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 für ein Fahrzeug im Kleinwagensegment recht gut aus.

⊕ Personen bis zu einer Körpergröße von 1,92 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.



Im Fond finden lediglich Personen bis zu einer Körpergröße von 1,65 m Platz.

⊖ Sind die Vordersitze auf 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.

3,1 KOMFORT

2,6 Federung

Die Green-Tec-Varianten des Citigo stattet Skoda serienmäßig mit einem um 15 mm tiefergelegten Sportfahrwerk aus. Der CNG ist somit ausschließlich mit Sportfahrwerk erhältlich. Insgesamt ist die Feder-/Dämpferabstimmung zwar zufriedenstellend gelungen, doch durch die straffe Grundauslegung bringen vor allem groben Unebenheiten Unruhe ins Fahrzeug. Im Stadtbetrieb, dem hauptsächlichen Einsatzbereich des Citigo CNG, fällt der Fahrkomfort gut bis zufriedenstellend aus. Langwellige Fahrbahnunebenheiten werden ordentlich gedämpft, bei hohen Geschwindigkeiten ist aber eine leichte Nachschwingtendenz erkennbar. Auf kurze Fahrbahnwellen spricht die Federung bei moderaten Geschwindigkeiten recht fein an, kann diese aber nicht gänzlich von den Insassen fern halten. Größere Einzelhindernisse oder Quertiefen dringen deutlich in den Innenraum, zu unbequem wird es aber nicht. Bei regelmäßiger Anregung ist eine leichte Stuckerneigung erkennbar. Kopfsteinpflaster und raue Fahrbahnbeläge werden ordentlich gefiltert und dringen nicht übermäßig in den Innenraum. Nickbewegungen beim Beschleunigen und Bremsen sowie Wankbewegungen in schnell durchfahrenen Kurven erweisen sich als gut bis zufriedenstellend gedämpft. Bei Beladung ändert sich das Federungsverhalten kaum, insgesamt spricht die Federung dann etwas feiner an.

2,7 Sitze

Insgesamt weisen die Sitze einen guten Sitzkomfort auf. Vorn sind diese gut bis zufriedenstellend konturiert und bieten dadurch einen zufriedenstellenden 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 -lehne nur ausreichend konturiert. Zudem fällt die Sitzfläche kurz aus, wodurch die Oberschenkel-Unterstützung recht gering ist.

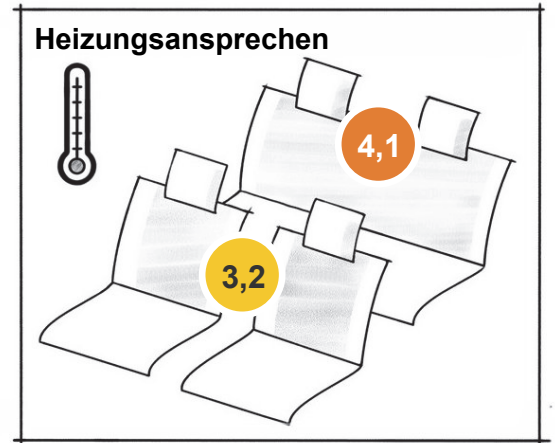
3,2 Innengeräusch

Der bei 130 km/h gemessene Geräuschpegel fällt mit 71,8 dB(A) nicht besonders niedrig aus. Es fallen weder aber Wind- noch sonstige Fahrgeräusche auffällig dominant auf. Der angestrengt klingende Motor ist aber deutlich präsent, wird speziell bei hohen Drehzahlen unter Last nochmals deutlich lauter.

4,1 Klimatisierung

In der getesteten Top-Ausstattung ist der Citigo serienmäßig mit einer manuellen Klimaanlage ausgestattet.

– Die Temperatur kann nur grob eingestellt und muss oft nachjustiert werden - eine automatische Temperaturregelung ist nicht lieferbar. Die Luftverteilung erfolgt in vorgegebenen Kombinationen. Hinten gibt es nur Ausstellfenster. Beim ADAC Heizungstest wird im vorderen Fahrzeugteil nach einer zufriedenstellenden Zeit eine angenehme Innenraumtemperatur erreicht. Hinten dauert es dagegen deutlich länger, bis es warm wird. Die hinteren Klappfenster gewähren keine ausreichende Durchlüftung.



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

3,4 MOTOR/ANTRIEB

4,8 Fahrleistungen*

– Die Leistung des 1,0 l Motors liegt bei der Erdgas-Variante bei 68 PS. Im normalen Fahrbetrieb in der Stadt oder Landstraße ist die Motorleistung noch ausreichend, doch sobald man etwas schneller fährt, geht es nur noch zäh voran. Auf der Autobahn wird man schnell zum Verkehrshindernis, da es bereits mühevoll ist, überhaupt die 140 km/h Marke zu erreichen. Schon bei kleinen Steigungen kann die Geschwindigkeit dann nicht mehr gehalten werden. Gegenüber der 75 PS Variante des Citigo fallen die Fahrleistungen nochmals deutlich schlechter aus. Für den Sprint von 0 auf 100 km/h gibt Skoda für den CNG 16,3 s an. Die gemessenen Fahrleistungen fallen schlecht aus. Für den Zwischensprint von 60 auf 100 km/h benötigt das Fahrzeug 11,6 s. Die Elastizitätswerte sind sowohl im vierten als auch im fünften Gang sehr mau - dadurch ist schaltfaules Fahren kaum möglich.

2,7 Laufkultur

Die typischen Eigenschaften eines Dreizylinders kann der 1,0-l-Motor nicht verbergen. Unter 2.000 U/min zeigt er sich brummig und gibt spürbare Vibrationen in den Innenraum weiter. Darüber läuft er aber recht ordentlich und vibrationsarm, angenehm fällt auf, dass er sich Dröhnen weitgehend verkneift. Im Leerlauf überträgt der Motor deutlich seine Arbeitstakte auf die Karosserie. Trotzdem wird insgesamt eine noch annehmbare Laufkultur geboten.

2,3 Schaltung

- + Die Fünfgang-Handschtaltung lässt sich recht präzise schalten, man kann die Gänge leicht und ohne Haken einlegen. Auch schnelles Schalten ist kein Problem. Die Schaltwege sind kurz genug. Die Schaltpunktanzeige empfiehlt den jeweils ökonomisch sinnvollsten Gang. Ein Berganfahrassistent ist beim Citigo Serie - damit wird das Anfahren am Berg erleichtert, da das Auto beim loslassen der Bremse noch für kurze Zeit am Zurückrollen gehindert wird. Die beim Green-Tec verbaute Start-Stopp-Automatik funktioniert tadellos und lässt den Motor bei Kupplungsbetätigung spontan und mit kaum Verzögerung wieder anlaufen. Die Kupplung lässt sich fein dosieren, ist leichtgängig und besitzt einen gut spürbaren Druckpunkt.
- Der Rückwärtsgang ist nicht klar von den Vorwärtsgängen abgegrenzt und ungesichert. Er hakt bisweilen beim Einlegen und sorgt für Getrieberasseln.

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.

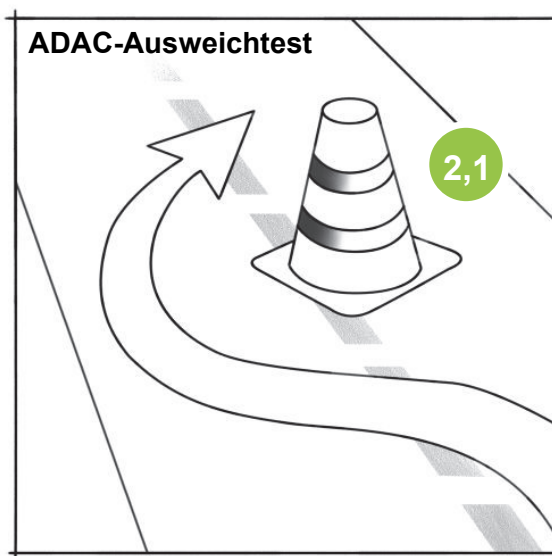
2,3 FAHREIGENSCHAFTEN

2,2 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 kleine Skoda ein gutes Ergebnis einfahren. Er reagiert spontan auf Lenkbefehle und lässt sich problemlos durch den Parcours manövrieren. Das Fahrverhalten ist leicht untersteuernd - das überfordert auch ungeübte Fahrer nicht. In kritischen Situationen regelt das ESP effektiv und verhindert Schleudern. Bei weniger griffigem Untergrund hilft die Traktionskontrolle beim Anfahren. Beladen ändert sich das Fahrverhalten kaum.

2,7 Lenkung*

Bereits bei kleinen Lenkwinkeln spricht die Lenkung gut an. Sie ist relativ direkt ausgelegt und bietet eine gute Mittenzentrierung. Beide Achsen bauen spontan Seitenführung auf. Die Lenkung arbeitet präzise und vermittelt dem Fahrer einen zufriedenstellenden Kontakt zur Fahrbahn. Insgesamt wurde die Lenkübersetzung recht direkt gewählt, was die Handlichkeit des Fahrzeugs unterstützt. Der Kraftaufwand beim Rangieren ist gering. Der Wendekreis fällt mit knapp zehn Meter für ein kleines Stadtauto nur zufriedenstellend aus.



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.

2,0

Bremse

⊕ Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt das Fahrzeug durchschnittlich 36,5 m (Mittel aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Reifengröße: 175/65 R14 Bridgestone EcoPia 82T). Dabei zeigt sich die Bremsanlage standfest und frei von Fading. Die Bremse spricht gut an und lässt sich einwandfrei dosieren. Der Bremsassistent unterstützt weniger geübte Fahrer dabei, im Notfall das volle Potential der Bremse zu nutzen.

2,3

SICHERHEIT

2,5

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ 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. Ein unbeabsichtigter Motorstart ist nicht möglich, da sich dieser nur bei betätigter Kupplung starten lässt.

⊖ An den Türinnenseiten sind weder Rückleuchten noch Rückstrahler vorhanden, die bei offenen Türen den rückwärtigen Verkehr warnen könnten.

2,3

Passive Sicherheit - Insassen

Vom Skoda Citigo liegt aktuell kein Crashtestergebnis vor, allerdings können die Daten vom weitgehend baugleichen VW up! (jedoch als Dreitürer) herangezogen werden. Dieser schneidet beim ADAC Crashtest 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 Kopfstütze sehr gering, dadurch wird das Risiko eines Schleudertraumas bei einem Heckunfall reduziert. 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 Kopfstützen lediglich Personen bis zu einer Größe von 1,75 m - das ist selbst in dieser Fahrzeugklasse wenig. Im Fond bieten die Kopfstützen Personen zwar nur bis 1,65 m Körpergröße guten Schutz, der Abstand zum Kopf fällt aber nicht zu groß aus. Verbandskasten und Warndreieck haben keine definierten Halter und liegen lose im Kofferraum.

1,8

Kindersicherheit

Dem Citigo kann eine gute Kindersicherheit attestiert werden. Beim ADAC Crashtest wird ein ähnliches Ergebnis wie beim VW up! erwartet. Dieser erreichte bei der Kindersicherheit gute 80 Prozent der möglichen Punkte.

+ Neben den Isofixhalterungen inklusive Ankerhaken kann man auch mit den 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 wird auch das Anschnallen mit einer Hand nicht zum Geduldsspiel. Auch hier hat der Fünftürer klare Vorteile gegenüber dem Dreitürer. Der Beifahrerairbag ist abschaltbar, wodurch auch rückwärts gerichtete Babyschalen auf dem Beifahrersitz erlaubt sind. Der Fahrzeughersteller erlaubt auf allen Plätzen Kinderrückhaltesysteme aller Altersklassen. Auch hohe Sitze finden problemlos Platz.

3,2 Fußgängerschutz

Beim Fußgängerschutz-Crashtest nach EuroNCAP-Norm erreicht der baugleiche VW up! 46 Prozent der möglichen Punkte. Das Ergebnis des Citigo sollte ähnlich ausfallen.

1,1 UMWELT/ECOTEST

1,2 Verbrauch/CO2*

+ Das EcoTest-Kapitel gehört zu den klaren Stärken des Skoda Citigo CNG. Dank umweltfreundlichem Erdgas-Antrieb und gleichzeitigen Spritspartechneiken wie Bremsenergieerückgewinnung und Start-Stopp-Automatik (Green tec), setzt der CNG neue Maßstäbe im Kleinstwagensegment. Im ADAC EcoTest kommt das Fahrzeug mit durchschnittlich 3,1 kg Erdgas pro 100 km aus. Der CO₂-Ausstoß beträgt lediglich 85 g/km. Darin enthalten ist auch die Well-to-Wheel Komponente, welche die Emissionen bei Herstellung und Transport von Erdgas beinhalten. Das Ergebnis sind sehr gute 48 Punkte im CO₂-Kapitel des ADAC EcoTest. In der Stadt liegt der Verbrauch bei geringen 3,4 kg, außerorts sind es ebenfalls niedrige 2,8 kg und auf der Autobahn noch akzeptable 3,8 kg Erdgas pro 100 km.

1,0 Schadstoffe

+ Bei den Schadstoffen überzeugt der Citigo CNG auf ganzer Linie. Selbst beim anspruchsvollen Autobahnzyklus liegen die Schadstoffwerte extrem niedrig. Der Lohn sind volle 50 Punkte im Schadstoffkapitel. Zusammen mit den 48 Punkten für den CO₂-Ausstoß kommt der Kleinstwagen auf sagenhafte 98 Punkte. Damit erreicht der Skoda klar fünf Sterne und erzielt eines der besten Ergebnisse, seit Einführung des EcoTest.

1,6 AUTOKOSTEN

1,1 Betriebskosten*

+ Dank des niedrigen Verbrauchs an günstigem Erdgas fallen die Betriebskosten sehr gering aus.

2,8 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.

3,2 Wertstabilität*

Der prozentuale Restwertverlauf des Skoda Citigo CNG fällt nicht zuletzt aufgrund des sparsamen Antriebs durchschnittlich aus.

4,1 Kosten für Anschaffung*

⊖ Günstig ist der Skoda Citigo CNG in der getesteten Ausstattung nicht. Es müssen mindestens 15.320 Euro berappt werden. Darin enthalten sind aber schon eine Reihe an Sonderausstattungen, die den hohen Grundpreis wieder relativieren. Neben elektrisch einstellbarer Außenspiegel und Nebelscheinwerfer findet man in der Variante auch eine Klimaanlage und ein Radio an Bord. Ein empfehlenswertes Extra ist das Urban-Paket, welches für 490 Euro einen City-Notbremsassistenten, Parksensoren hinten, Bordcomputer und Tempomat beinhaltet.

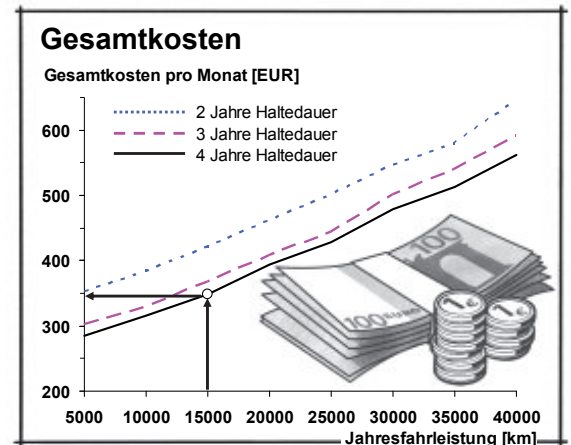
2,2 Fixkosten*

Die Einstufung in der Haftpflichtklasse liegt für einen Kleinwagen relativ ungünstig, was die fixen Kosten nach oben treibt. Vor allem die Einstufung in der Haftpflichtversicherung ist nicht ideal (KH:15). Die Teil- und Vollkaskoversicherung geht im Klassenvergleich dagegen in Ordnung (TK:15; VK:13).

⊕ Trotzdem kann der Skoda Citigo CNG ein gutes Ergebnis bei den Fixkosten einfahren, was vor allem an den sehr niedrigen Ausgaben für die KFZ-Steuer liegt. Gerade einmal 20 Euro werden jährlich fällig.

0,6 Monatliche Gesamtkosten*

Die absoluten monatlichen Gesamtkosten des Citigo CNG fallen im Klassenvergleich sehr niedrig aus. Gegenüber der 75 PS Benzinvariante in gleicher Ausstattung beträgt der Mehrpreis des Erdgas-Modells zwar rund 2.000 Euro. Die erhöhten Anschaffungskosten werden im Laufe der Zeit aber durch die deutlich geringeren Betriebskosten amortisiert.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 348 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.0	1.0	1.0 CNG Green tec
Aufbau/Türen	SR/3	SR/3	SR/3
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/999	3/999	3/999
Leistung [kW (PS)]	44 (60)	55 (75)	50 (68)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	95/3000	95/3000	90/3000
0-100 km/h[s]	14,4	13,2	16,3
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	161	171	164
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	4,5 S	4,7 S	2,9 G
CO2 [g/km]	105	108	79
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/13/15	15/13/15	15/13/15
Steuer pro Jahr [Euro]	20	20	20
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	385	396	357
Preis [Euro]	9.590	10.115	12.540

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

3-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	999 ccm
Leistung	50 kW (68 PS)
bei	6200 U/min
Maximales Drehmoment	90 Nm
bei	3000 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	175/65R14T
Reifengröße (Testwagen)	175/65R14T
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Trommel
Wendekreis links/rechts	9,95 m
Höchstgeschwindigkeit	164 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	16,3 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2. + 3.Gang)	11,6 s
Bremsweg aus 100 km/h	36,5 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	2,9 kg
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Erdgas)	3,1 kg
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	3,4/2,8/3,8 kg
CO2-Ausstoß Herstellerangabe	79 g/km
CO2-Ausstoß Test(*WTW)	85 g/km
Innengeräusch 130km/h	71,8 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	3563/1641/1480 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	1910 mm
Leergewicht/Zuladung	1025 kg/345 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	200 l/430 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	-
Dachlast	50 kg
Tankinhalt	12 l
Reichweite	385 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	60 Euro
Monatliche Werkstattkosten	41 Euro
Monatliche Fixkosten	72 Euro
Monatlicher Wertverlust	175 Euro
Monatliche Gesamtkosten	348 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	15/13/15
Grundpreis	14.840 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 2013 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 01.03.2013 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.05.2012 gültigen Steuergesetzgebung.

*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO2-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO2-Emissionen auch die CO2-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich.

Weitere Autotests finden Sie unter www.adac.de/autotest

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbieglicht	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
City-Notbremsfunktion	150 Euro ^o
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Regen- und Lichtsensor	nicht erhältlich
Servolenkung	Serie
Tempomat (Urban Paket)	490 Euro ^o
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer) (Urban Paket)	490 Euro ^o

INNEN

Airbag, Seite hinten	nicht erhältlich
Airbag, Seite vorne (Kopf-Thorax-Seitenai)	Serie
Airbag, Seite, Kopf hinten	nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne (Kopf-Thorax-Seitenai)	Serie
Audioanlage (Musiksystem Funky)	Serie
Drehzahlmesser	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	nicht erhältlich
Isofix-Kindersicherungssystem	Serie
Klimaanlage/-automatik	Serie/nicht erhältlich
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	340 Euro ^o
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie
Zentralverriegelung	Serie

AUSSEN

Außenspiegel, elektrisch einstellbar	Serie
Lackierung Metallic	390 Euro ^o
Nebelscheinwerfer	Serie
Panorama-Glasdach	720 Euro
Tagfahrlicht	Serie

^o im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

2,3

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	3,0	Fahreigenschaften	2,3
Verarbeitung	3,5	Fahrstabilität	2,2
Alltagstauglichkeit	3,9	Lenkung*	2,7
Sicht	2,8	Bremse	2,0
Ein-/Ausstieg	2,7	Sicherheit	2,3
Kofferraum-Volumen*	2,6	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,5
Kofferraum-Zugänglichkeit	3,5	Passive Sicherheit - Insassen	2,3
Kofferraum-Variabilität	2,9	Kindersicherheit	1,8
Innenraum	2,5	Fußgängerschutz	3,2
Bedienung	2,6	Umwelt/EcoTest	1,1
Raumangebot vorne*	1,8	Verbrauch/CO2*	1,2
Raumangebot hinten*	3,5	Schadstoffe	1,0
Innenraum-Variabilität	4,0		
Komfort	3,1		
Federung	2,6	AUTOKOSTEN	1,6
Sitze	2,7	Betriebskosten*	1,1
Innengeräusch	3,2	Werkstatt- / Reifenkosten*	2,8
Klimatisierung	4,1	Wertstabilität*	3,2
Motor/Antrieb	3,4	Kosten für Anschaffung*	4,1
Fahrleistungen*	4,8	Fixkosten*	2,2
Laufkultur	2,7	Monatliche Gesamtkosten*	0,6
Schaltung	2,3		
Getriebeabstufung	3,3		

¹ ohne Wirtschaftlichkeit * Werte klassenbezogen