



Citroen C3 1.4 Advance

Fünftüriger Kleinwagen mit Schrägheck
(54 kW / 73 PS)

Der C3 von Citroen tritt hier in der Benziner-Variante mit 73 PS und 1,4 Liter Hubraum an. Der Motor arbeitet unspektakulär und bietet ausreichende Fahrleistungen, nur bei hohen Drehzahlen wird er dröhnend laut. Auch beim Verbrauch kann er keine Glanzleistungen setzen, aber das Abgas ist sehr sauber. Im Innenraum wird vorne viel Platz geboten, hinten sitzt sich's jedoch eng. Das Fahrwerk ist sehr sicher abgestimmt und bietet guten Komfort, auch auf schlechten Straßen - hier ist der kleine Citroen ganz weit vorn in seiner Klasse. Die Serienausstattung des Advance ist eher mager, selbst eine empfehlenswerte Klimaanlage kostet 1.100 Euro Aufpreis. Aber vorbildlich: ESP gibt's serienmäßig. Und da der Kaufpreis mit 13.250 Euro nicht übertrieben hoch ausfällt, kann man den kleinen Franzosen durchaus in die engere Wahl nehmen.

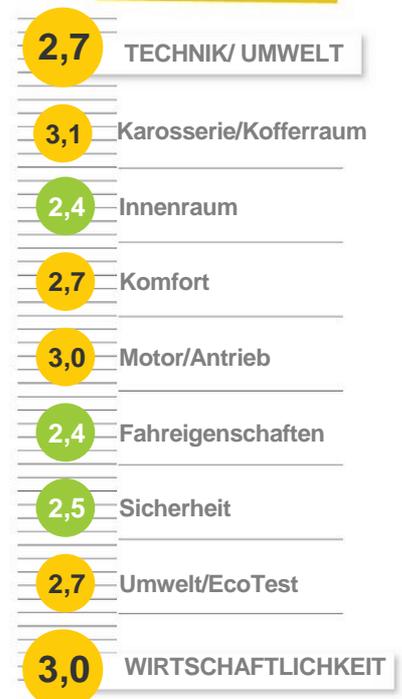
Karosserievarianten: keine **Konkurrenten:** u.a. Ford Fiesta, Opel Corsa, Seat Ibiza, Toyota Yaris, VW Polo

+ großzügiges Raumangebot auf den Vordersitzen, sauberes Abgas, sicheres Fahrwerk, ESP immer serienmäßig

- hinten wenig Platz, recht hoher Verbrauch



ADAC-URTEIL



3,1

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

3,5

Verarbeitung

Die Verarbeitung der Karosserie und des Innenraums sowie die Material-Qualität des Innenraums liegen auf zufriedenstellendem Niveau. An der Karosserie finden sich auf deutlich sichtbare Schweißpunkte und an den Schweißnähten ist das Blech unschön gefalzt, die Nähte sind kaum abgedichtet. Die Spaltmaße sind großzügig bemessen und nicht durchgehend gleich. Die Kunststoffteile im Innenraum sind an manchen Stellen nicht gleichmäßig eingepasst.

+ Auf den ersten Blick hinterlassen der Innenraum und die Kunststoffteile einen modernen und wohnlichen Eindruck. Die mögliche Zuladung von knapp 460 kg und eine zulässige Dachlast von 70 kg sind nicht nur für einen Kleinwagen gute Werte.

- Der Motorraum ist nach unten offen und neigt zur Verschmutzung. Aerodynamische Hilfen sind am Fahrzeugboden kaum verbaut - damit entstehen leichter Luftverwirbelungen, die auch den Verbrauch erhöhen. Der Tankdeckel muss umständlich mit dem Fahrzeugschlüssel geöffnet werden. Die Türschweller sind nach außen kaum abgedichtet und neigen deswegen stark zu Verschmutzung. Stoßleisten sind nicht verbaut. Die kleinen Kunststoffeinlagen in den Stoßstangen reichen kaum in den besonders gefährdeten Bereich, die vordere ist zudem lackiert. Seitenschutzleisten gibt es nicht. Für den Fall einer Reifenpanne ist nur ein Reparaturset an Bord, ein Notrad kostet 60 Euro Aufpreis.

3,1

Sicht

Das vordere Fahrzeugende kann man nur abschätzen. Das hintere ist gut sichtbar, aber die hohe Scheibenkante kann Hindernisse verdecken. Bei der ADAC-Rundumsichtmessung liegt der C3 nur im Mittelfeld. Die B-Säulen sind sehr breit ausgeführt, die kleinen Fenster in den zweiteiligen C-Säulen eher ein Alibi. Zur besseren Sicht tragen sie nicht bei. Im Innenspiegel fällt die Sicht nach hinten durchschnittlich aus. Das Wischerfeld ist im oberen Bereich mäßig. Vor allem der Blick nach rechts oben zur Ampel wird stark eingeschränkt. Die elektronische Einparkhilfe ist den höheren Ausstattungsvarianten vorenthalten.

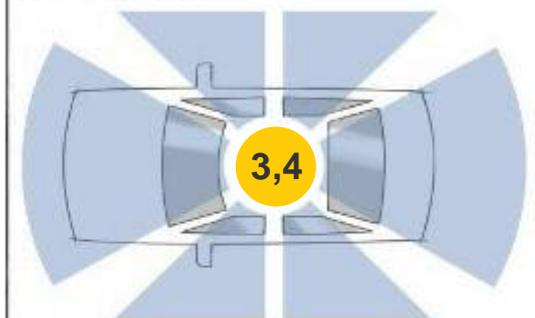
+ Hindernisse vor dem Fahrzeug sind sehr gut erkennbar. Die Außenspiegel bieten großzügige Sicht nach hinten.

- Den Außenspiegeln fehlt ein asphärischer Bereich, der den Blick in den toten Winkel erleichtern würde. Xenonscheinwerfer sind nicht erhältlich, ebenso wenig Kurven- oder Abbiegelicht.

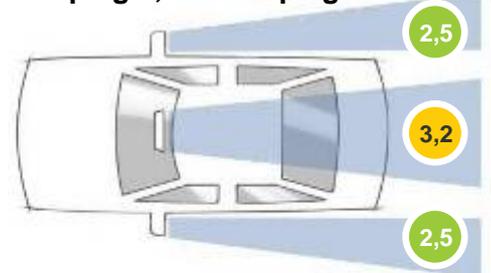


Die sehr breiten Dachsäulen schränken die Sicht, besonders nach schräg hinten, doch erheblich ein.

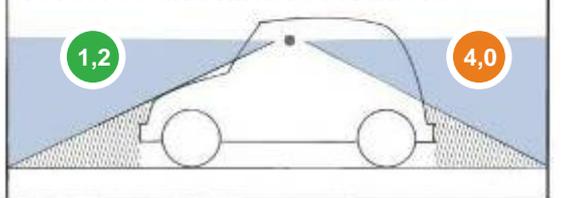
Rundumsicht



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.

3,0 Ein-/Ausstieg

Das Ein- und Aussteigen gestaltet sich weder vorne noch hinten kompliziert. Auf allen Plätzen muss mit einem großen Schritt ins Fahrzeug gestiegen werden, um über den breiten Schweller zu gelangen. Die hinteren Türen öffnen nicht sehr weit. Verriegelt werden die Türen per serienmäßiger Zentralverriegelung mit Fernbedienung. Die Tasten der Fernbedienung lassen sich allerdings nicht erfühlen, was das Öffnen und Schließen im Dunkeln erschwert. Die vorderen Türbremsen sind schwach ausgeführt und zu grob gerastert, die erste Raste öffnet die Türen bereits zu weit.

➖ Auf keinem Sitzplatz gibt es Haltegriffe, die vor allem älteren Menschen das Ein- und Aussteigen erleichtern würden.

2,8 Kofferraum-Volumen*

Mit 260 Litern liegt das Kofferraumvolumen des kleinen Franzosen im Mittelfeld. Klappt man die Rücksitze um, so stehen großzügige 530 Liter zur Verfügung (gemessen bis zur Fensterunterkante).



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

3,2 Kofferraum-Zugänglichkeit

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

➕ Die Heckklappe ist leicht zu öffnen, nur der Griff dazu ist sehr schmal ausgeführt und meist verschmutzt. Die Klappe schwingt fast 1,90 m nach oben und behindert selbst große Menschen kaum. Der Kofferraum ist nicht sehr tief, deswegen lassen sich auch Gegenstände, die bis zu den Sitzen vorgerutscht sind, gut erreichen.

➖ Die Ladekante ist zu hoch. Von außen müssen 76 cm überwunden werden. Will man Gepäck aus dem Kofferraum nehmen, so muss man es 24 cm hoch heben. Nur kräftige Personen wird das nicht belasten. Bei vorgeklappten Rücksitzen bleibt eine Stufe 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 - wer nicht aufpasst, kann den Gurt einklemmen und beschädigen. Kleine Gegenstände können mit einem Gepäcknetz (Zubehör) befestigt oder in der Reserveradwanne untergebracht werden.

2,4

INNENRAUM

2,4

Bedienung

Die Pedalerie ist etwas eng gebaut und das Bremspedal liegt hoch, was einen schnellen Wechsel vom Gas auf die Bremse behindert. Der Schalthebel ist tief angebracht, ohne die optionale Mittelarmlehne aber gut zu erreichen. Das Zündschloss ist nicht beleuchtet, liegt dennoch gut zur Hand. Geschwindigkeitsabhängig wird die Dauer des Wischintervalls verlängert oder verkürzt. Die Klimaregelung ist einfach gehalten, aber teilweise wenig übersichtlich gestaltet; beispielsweise sind nachts die Temperaturbereiche warm/kalt nicht beleuchtet. Nach gewisser Betriebsdauer schaltet die Heckscheibenheizung automatisch ab und spart Energie. Außer der Betätigung der Luftdüsen sind die meisten Bedienelemente nachts beleuchtet. Das Bedienteil des Radios ist zu weit unten angebracht und baulich vom Display getrennt, welches optimal platziert ist. Die Bedienung des Radios ist vom Lenkrad aus möglich, aber etwas kompliziert aufgebaut. Höhen- und Lehnenverstellung der Vordersitze sind schlecht erreichbar. Die Lehneneinstellung hat eine grobe Rastung.

⊕ Das Lenkrad lässt sich mechanisch in Höhe und Tiefe verstellen. Der Verstellbereich ist groß, liegt tendenziell aber etwas tief. Die vorderen Fensterheber funktionieren elektrisch, nur die Fahrerseite verfügt über eine Antipp-Automatik. Die hinteren Fenster werden durch Kurbeln betätigt. 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 ein Tempomat und ein Bordcomputer mit Verbrauchsanzeigen an Bord.

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



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

1,6

Raumangebot vorne*

⊕ Das Raumangebot auf den vorderen Plätzen ist herrschaftlich bemessen, das subjektive Raumempfinden für einen Kleinwagen hervorragend. Personen bis 1,95 m Körpergröße finden bequem Platz.

3,6

Raumangebot hinten*

Auf der Rückbank ist das Platzangebot mittelmäßig, das subjektive Raumempfinden der Klasse entsprechend. Es stehen zwei vollwertige Sitze und ein schmaler Notsitz in der Mitte zur Verfügung.

⊖ Sind die vorderen Sitze für Personen mit 1,85 m Größe eingestellt, bleibt hinten nur noch Beinfreiheit für Leute bis 1,75 m Größe - das ist knapp bemessen, auch für einen Kleinwagen.



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

2,7 KOMFORT

2,3 Federung

⊕ Das Fahrwerk des Citroen C3 wurde komfortabel abgestimmt. Auf langen Wellen ist ein wenig Nachschwingen spürbar, kurze Wellen bügelt er sanft aus. Auch bei Einzelhindernissen werden keine starken Schläge an die Insassen weitergegeben. Die Stuckerneigung ist gering. Bei welliger Fahrbahn neigt das Fahrzeug aufgrund seines kurzen Randstands zu Nickbewegungen, bei Kurvenfahrten ist Seitenneigung spürbar. Auch voll beladen bleibt der C3 ein angenehmer Begleiter.

2,9 Sitze

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

⊕ Der Fahrersitz ist höheneinstellbar, die Kontur und die Polsterung der Vordersitze sind gut. Allgemein ist die Sitzposition des Fahrers entspannt. Auf den Stoffsitzen schwitzt man kaum.

⊖ Die Rücksitzbank ist kaum ausgeformt. Dem Beifahrersitz fehlt eine Höheneinstellung.

3,0 Innengeräusch

Die Innengeräusche liegen bis 130 km/h im zufriedenstellenden Bereich. Der Motor bleibt angenehm im Hintergrund - solange man hohe Drehzahlen meidet. Denn oberhalb von 3.000 U/min. erhebt er deutlich die Stimme und wird dann ab etwa 4.000 U/min. dröhnend laut. Die sonstigen Fahr- und Windgeräusche bleiben unauffällig.

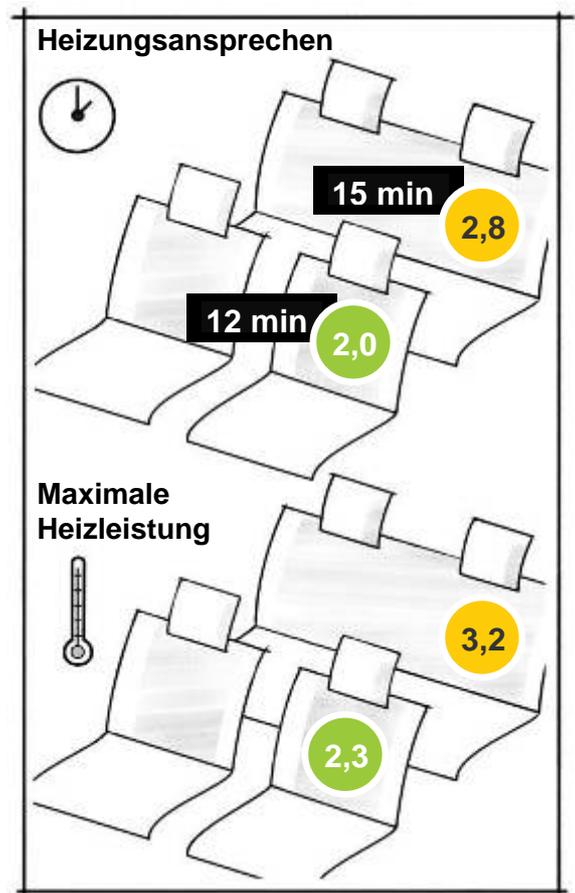
2,7

Klimatisierung

(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer)

⊕ Die Heizung spricht vorne schnell an und zeigt eine gute Wirkung. Hinten sind Ansprechung und Wirkung etwas schlechter, liegen aber noch im zufriedenstellenden Bereich.

⊖ Die Luftverteilung für die vorderen Passagiere kann nur in vorgegebenen Stufen eingestellt werden. Die Temperatur kann per Drehregler nur grob vorgegeben werden, häufiges Nachregeln ist erforderlich. Die hinteren Seitenscheiben lassen sich nur zu zwei Dritteln öffnen.



Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C

3,0 MOTOR/ANTRIEB

3,7 Fahrleistungen*

Der kleine Benzinmotor liefert recht ordentliche Fahrleistungen. Dreht man die Gänge aus, können zufriedenstellende Beschleunigungswerte erzielt werden. Bei 1,4 Liter Hubraum und ohne Turboaufladung kann man bei der Elastizität freilich nicht viel erwarten, im vierten Gang sind die Werte noch ausreichend, im fünften geht dem kleinen Franzosen dann die Luft aus. Dennoch sind die Werte besser als bei der ähnlich starken Konkurrenz, die auf kleinere Hubräume setzt. Der C3 zeigt mal wieder: Hubraum ist durch nichts zu ersetzen, wenn der Motor ohne Aufladung arbeitet.

2,3 Laufkultur

⊕ Der Vierzylinder-Benziner läuft über den gesamten Drehzahlbereich vibrationsarm, bietet also eine gute Laufkultur. Unter 1.500 U/min. zeigt er sich etwas brummig, zwischen 4.000 und 4.500 U/min. nervt lautes Dröhnen.

3,0 Schaltung

Die Schaltung ist nur durchschnittlich. Es fehlt der Schaltkulisse an Präzision. Der Wechsel der Gänge erfordert etwas Fingerspitzengefühl und Konzentration, sonst hakt es. Die Schaltwege dürften kürzer sein.

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

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

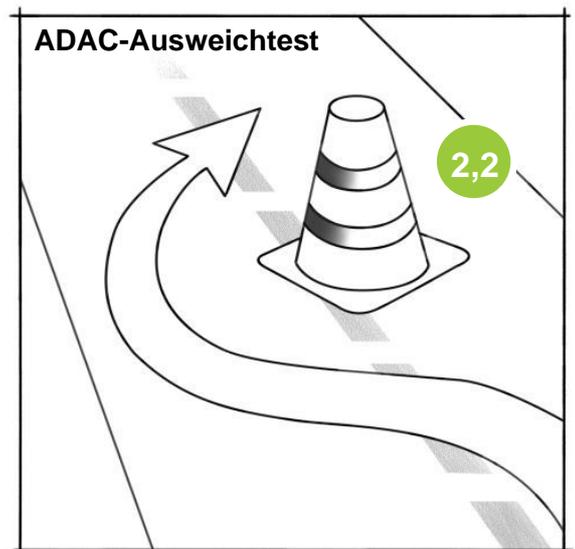
2,3 Getriebeabstufung

⊕ Die Abstufungen des Fünfganggetriebes sind passend zueinander und harmonieren gut mit der Leistungscharakteristik des Motors. Das Drehzahlniveau auf der Autobahn ist schon bei Richtgeschwindigkeit recht hoch (etwa 4.000 U/min.). Ein sechster Gang mit einer längeren Übersetzung würde aber wenig Sinn machen, weil der Motor zu schwachbrüstig ist.

2,4 FAHREIGENSCHAFTEN

2,2 Fahrstabilität

⊕ Die Fahrstabilität des C3 ist gut. Auf einen plötzlichen Lenkimpuls reagiert er gelassen und fordert kein Eingreifen des Fahrers. Durch die serienmäßige Traktionskontrolle werden auch auf glatter Fahrbahn die Antriebsräder am Durchdrehen gehindert.



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.

Beim ADAC-Ausweichtest erreicht er die Note 2,2. Egal ob die Gasse mit sanften oder harten Lenkmanövern durchfahren wird, er reagiert immer mit unkompliziertem Untersteuern. Der Parcours kann sehr zügig durchfahren werden. Von Spurrillen und Verwerfungen zeigt sich der C3 wenig beeindruckt.

2,1 Kurvenverhalten

⊕ Bei schneller Kurvenfahrt drängt die Vorderachse ruhig und unkompliziert Richtung Kurvenaußenrand. Provoziert man durch Gaswegnahme einen Lastwechsel, so drängt das Heck sanft nach außen. Bei Schleudergefahr greift das ESP effektiv ein, der C3 bleibt gut beherrschbar.

2,7 Lenkung*

Die Lenkung spricht bei schnellen Ausweichmanövern gut an und verfügt über eine zufriedenstellende Zielgenauigkeit. Auch das Lenkgefühl ist befriedigend, etwas mehr Kontakt zur Fahrbahn wäre aber nicht schlecht. Die Übersetzung der Lenkung liegt im Klassendurchschnitt. Der Wendekreis von 10,6 m geht für einen Kleinwagen in Ordnung. Beim Rangieren ist der Kraftaufwand am Lenkrad angenehm gering.

2,4 Bremse

⊕ Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand steht der getestete C3 durchschnittlich nach 37,5 m (Mittelwert aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Serienreifen). Auch bei hohen Belastungen bleibt die Bremse standfest und zeigt kein Fading. Dabei spricht die Bremsanlage gut an und lässt sich fein dosieren. Der Bremsassistent hilft in Notsituationen auch weniger geübten Fahrern, das volle Potenzial der Bremsen zu nutzen.

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.

2,2 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Beim Euro NCAP Crashtest werden 30 von 36 möglichen Punkten erreicht. Die vorderen Kopfstützen sind für Personen bis 1,90 m geeignet und mit 6,5 cm Abstand vernünftig nahe am Kopf platziert. Die großen, stabilen Türgriffe ermöglichen Ersthelfern nach einem eventuellen Unfall hohe Zugkräfte, um die Türen zu öffnen. Nur die Personen auf den vorderen Plätzen werden optisch und akustisch ermahnt, sich anzugurten.

⊖ Die hinteren Kopfstützen sind unterdimensioniert: Sie sind zu schmal, nur für Personen bis 1,60 m geeignet und über 9 cm vom Kopf entfernt.

2,3 Kindersicherheit

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

3,7 Fußgängerschutz

Beim Fußgängerschutz kann der neue C3 nicht überzeugen. Alleine die vordere Stoßstange ist ausreichend entschärft. So ergeben sich nur zwei von vier möglichen Sternen im Crashtest nach EuroNCAP-Norm.

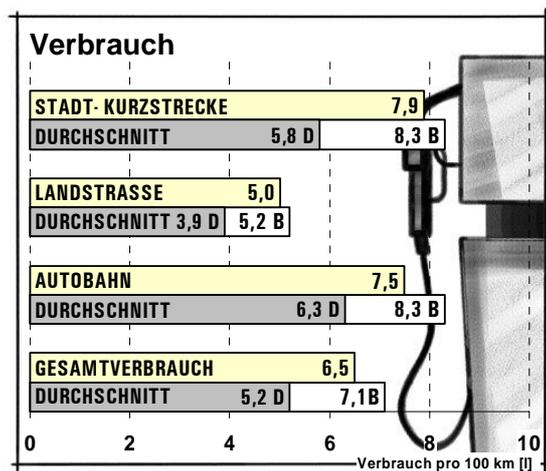
2,7 UMWELT/ECOTEST

4,0 Verbrauch/CO2*

⊖ Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des Citroen C3 mit dem 1,4-l-Benziner liegt bei 6,5 l Super alle 100 km. Damit verbunden ist ein CO2-Ausstoß von 148 g pro Kilometer. Im EcoTest reichen diese Werte nur für magere 20 Punkte. Innerorts konsumiert der kleine Franzose üppige 7,9 l, außerorts 5,0 l und auf der Autobahn 7,5 l Super pro 100 km.

1,3 Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas sind sehr gering. Keine der Schadstoffgruppen zeigt sich besonders auffällig. Somit kann der C3 im EcoTest 47 von 50 möglichen Punkten erreichen. Zusammen mit den CO2-Punkten ergeben sich insgesamt 67 Punkte und damit nur drei von fünf möglichen Sternen im ADAC EcoTest.



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

3,0 WIRTSCHAFTLICHKEIT

4,5 Betriebskosten*

⊖ Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der C3 1.4 nicht gerade sparsam mit dem teuren Super-Kraftstoff umgeht, kann er hier keine gute Bewertung mehr erzielen.

1,8 Werkstatt- / Reifenkosten*

Alle 30.000 Kilometer oder alle 24 Monate ist eine Wartung fällig. Der 1.4 Liter-Ottomotor besitzt einen Zahnriemen, der spätestens nach 150.000 Kilometer oder nach 10 Jahren gewechselt werden muß.

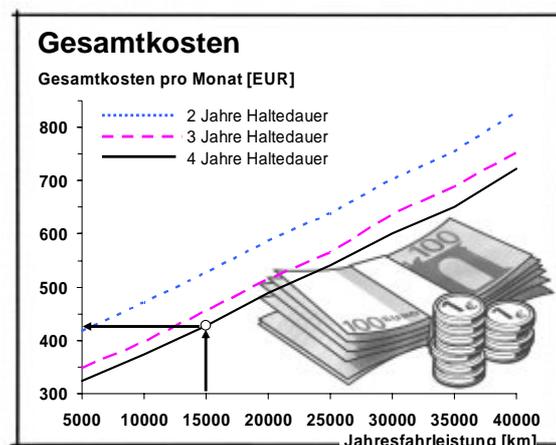
⊕ Citroen verbaut nach eigenen Angaben langlebige Verschleißteile und gewährt zudem eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung. Die Inspektionsintervalle sind zeitgemäß lang und reduzieren die Werkstattaufenthalte.

4,0 Wertstabilität*

⊖ Auch um die Wertstabilität ist es nicht so gut bestellt; zwar ist der C3 neu auf dem Markt und es ist innerhalb des vierjährigen Berechnungszeitraums kein Modellwechsel zu erwarten - jedoch fehlt es der getesteten Variante an effektiven Spritspartechiken. Da der Verbrauch in Zukunft immer wichtiger wird, wirkt sich dieser Umstand negativ auf die Restwertentwicklung aus.

2,7 Kosten für Anschaffung*

Mit einem Preis von 13.250 Euro bewegt sich die Anschaffung im durchschnittlichen Bereich dieser Klasse. Die Ausstattung ist zwar nicht wirklich umfangreich, sie enthält aber im Sicherheitssektor alles Nötige - ESP und vier Airbags sind immer mit an Bord, Kopfairbags zumindest gegen Aufpreis. Wer etwas mehr Komfort beispielsweise durch eine Klimaanlage will, muss dann nochmal deutlich in die Tasche greifen und so sind schnell über 15.000 Euro zusammen, wie auch im Falle des Testwagens.



2,2 Fixkosten*

Die ⊕ sten jährlichen Kosten bewegen sich noch im günstigen Bereich, die KFZ-Steuer fällt mit 68 Euro im Jahr relativ günstig aus. Auch die Vollkaskoversicherung kommt nicht teuer. Nur zufriedenstellend sind die Einstufungen für Haftpflichtversicherung und Teilkasko.

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 428 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

3,0

Monatliche Gesamtkosten*

Betrachtet man die absoluten monatlichen Gesamtkosten, dann reiht sich der Citroen C3 1.4 im Mittelfeld seiner Klasse ein. Besonders die Treibstoffkosten fallen negativ auf, weshalb sich diese Variante eher für Wenigfahrer eignet.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.1	1.4	VTi 95	VTi 120	HDi 90 FAP	HDi 110 FAP
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1124	4/1360	4/1397	4/1598	4/1560	4/1560
Leistung [kW(PS)]	44(60)	54(73)	70(95)	88(120)	68(92)	82(112)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	94/3300	118/3300	136/4000	160/4250	230/1750	270/2000
0-100 km/h[s]	18,3	16,2	11,8	9,9	11,3	9,9
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	155	163	184	190	180	189
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	6,3 S	6,5 S	6,1 S	6,3 S	4,5 D	4,8 D
CO2 [g/km]	137	140	134	136	104	115
Versicherungsklassen KH/VK/TK	14/16/17	15/16/17	15/17/19	15/17/19	14/19/19	14/19/19
Steuer pro Jahr [Euro]	58	68	56	64	152	152
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	418	428	453	473	438	484
Preis [Euro]	12.700	13.250	15.800	16.800	17.450	20.300

Aufbau

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

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

Versicherung

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

Kraftstoff

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

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1360 ccm
Leistung	54 kW (73 PS)
bei	5200 U/min
Maximales Drehmoment	118 Nm
bei	3300 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	185/65R15T
Reifengröße (Testwagen)	185/65R15T
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Trommel
Wendekreis links/rechts	10,65 m
Höchstgeschwindigkeit	163 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	16,2 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2. + 2. Gang)	9,7 s
Bremsweg aus 100 km/h	37,7 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	6,5 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	7,9/ 5,0/ 7,5 l
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	140g/km / 148g/km
Innengeräusch 130km/h	71dB(A)
Länge/Breite/Höhe	3941/1728/1524 mm
Leergewicht/Zuladung	1070 kg/459 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	260 l/530 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	550 kg/1105 kg
Dachlast	70 kg
Tankinhalt	50 l
Reichweite	765 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbiegelenk	nicht erhältlich
Regen- und Lichtsensor	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Parkhilfe, elektronisch	nicht erhältlich
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Servolenkung	Serie
Tempomat (Audio-Sicherheits-P.)	800 Euro°
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	nicht erhältlich

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten (Audio-Sicherheits-Paket)	800 Euro°
Audioanlage (Audio-Sicherheits-Paket)	800 Euro°
Drehzahlmesser	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Innenspiegel, automatisch abblendend	nicht erhältlich
Klimaanlage	1100 Euro°
Klimaautomatik	nicht erhältlich
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	nicht erhältlich
Rücksitzlehne und -bank umklappbar (geteilt)	Serie
Zentralverriegelung	Serie

AUSSEN

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

° im Testwagen vorhanden

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	136 Euro
Monatliche Werkstattkosten	35 Euro
Monatliche Fixkosten	65 Euro
Monatlicher Wertverlust	193 Euro
Monatliche Gesamtkosten	429 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	15/16/17
Grundpreis	13.250 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.



Citroen C3 1.4 Advance

TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹

2,7

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

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte Klassenbezogen

ADAC autotest