



## Citroen C3 PurTech VTi 82 Tendance

Fünftüriger Kleinwagen mit Schrägheck  
(60 kW / 82 PS)

Nach über drei Jahren Bauzeit hat der Citroen C3 ein Facelift erhalten. Die Front ist moderner geworden und trägt nun Tagfahrlicht. Auch die Heckleuchten wurden verändert. Weiterhin ist die sogenannte Zenith-Windschutzscheibe erhältlich, eine Panoramasscheibe, die sehr weit, bis über die Köpfe der vorderen Passagiere, ins Dach ragt. Als technische Neuerung hebt Citroen die Rückfahrkamera hervor, die allerdings nur für die höchste Ausstattungsvariante (Exclusive) optional erhältlich ist. Neu sind auch die "PureTech"-Benzinmotoren. Hier handelt es sich um Dreizylinder-Aggregate mit 1,0 bzw. 1,2 Liter Hubraum. Der getestete VTi 82 mit 1,2 Liter Hubraum leistet 60 kW/82 PS. Das reicht, um im Verkehr mitzuschwimmen, zu mehr aber nicht. Vor allem bei niedrigen Drehzahlen fehlt es dem kleinen Franzosen an Durchzugskraft. Verbrauchsrekorde stellt er nicht auf. Trotzdem reicht es mit einem durchschnittlichen Testverbrauch von 5,1 l/100 km im ADAC EcoTest zu einem Vier-Sterne-Ergebnis. Die getestete Variante hat einen Grundpreis von knapp 15.000 Euro, die Ausstattung ist reichhaltig. **Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** Alfa Romeo Mito, Dacia Sandero, Fiat Punto, Ford Fiesta, Hyundai i20, Kia Venga, Opel Corsa, Peugeot 207, Renault Clio, Seat Ibiza, Skoda Fabia, VW Polo.

**+** großzügiges Raumangebot auf den Vordersitzen, kräftige Bremsanlage, geringe Fixkosten

**-** sehr hohe Schließkräfte der Fensterheber, hoher Wertverlust, durchzugsschwacher Motor



### ADAC-URTEIL

2,7 AUTOTEST

2,7 AUTOKOSTEN

### Zielgruppencheck

2,9 Familie

2,5 Stadtverkehr

2,8 Senioren

2,5 Langstrecke

3,4 Transport

3,4 Fahrspaß

2,7 Preis/Leistung

---

**3,1**

## KAROSSERIE/KOFFERRAUM

---

**3,5**

### Verarbeitung

Weder die Verarbeitung der Karosserie und des Innenraums noch die Material-Qualität des Innenraums können bis ins Detail überzeugen. Die Karosserie ist übersät von hässlichen Schweißpunkten. An den Schweißnähten ist das Blech unschön gefalzt, die Nähte sind kaum abgedichtet. Die Spaltmaße sind großzügig bemessen und nicht durchgehend gleich. Die Kunststoffteile im Innenraum sind schlecht zugeschnitten, nicht sehr passgenau, teils stehen scharfe Kanten vor.

- + Die lackierten Kunststoffteile und das geschäumte Armaturenbrett wirken ansprechend.
- Der Motorraum ist von unten kaum verschlossen und neigt zur Verschmutzung. Aerodynamische Hilfen sind am Boden des Fahrzeugs nur wenige verbaut. Der Tankdeckel muss umständlich mit dem Fahrzeugschlüssel geöffnet werden. Die Türschweller sind nach außen kaum abgedichtet und verschmutzen deswegen stark. Zudem werden sie nicht von Kunststoffleisten geschützt. Die Stoßfänger bestehen fast durchgehend aus einem Stück und sind lackiert - bereits kleine Blessuren führen zu teuren Reparaturen. Seitenschutzleisten gibt es nicht.

---

**2,8**

### Alltagstauglichkeit

Es dürfen dem C3 maximal 416 Kilogramm zugeladen werden. Auf dem Dach sind 70 kg erlaubt. Die zulässige Anhängelast beträgt 1.100 kg, ungebremst dürfen 800 kg angehängt werden.

- + Mit dem 50-Liter-Kraftstofftank sind Reichweiten von fast 1.000 Kilometer realisierbar. Im Innenraum sitzen vier Personen bequem, der mittlere Platz der Rücksitzbank sollte nur für kurze Strecken berücksichtigt werden. Durch die kleine Karosserie zeigt sich der Franzose, vor allem in der Stadt, sehr wendig.
- Im Falle einer Reifenpanne ist nur ein Reparaturset an Bord. Wagenheber und Radmutternschlüssel sucht man vergeblich. Ein Notrad kostet 90 € 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 sind nur Alibi, zur besseren Sicht tragen sie nicht bei. Im Innenspiegel ist die Sicht nach hinten durchschnittlich. Das Wischerfeld ist im unteren Bereich einwandfrei, aber oben mäßig. Vor allem der Blick nach rechts oben zur Ampel ist stark eingeschränkt. Die Panorama-Windschutzscheibe ist weit zurück ins Dach eingezogen, was nach oben einen ungewohnt großen Sichtbereich bietet. Dies wird in manchen Fällen aber auch störend empfunden, da auf den Fahrer deutlich mehr optische Informationen einwirken, die vom wesentlichen Verkehrsgeschehen ablenken.



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

⊕ Hindernisse vor dem Fahrzeug sind sehr gut erkennbar. Die Außenspiegel bieten großzügige Sicht nach hinten. Durch die etwas höhere Sitzposition hat der Fahrer einen guten Überblick über den Verkehr. Tagfahrlicht sorgt für gute Erkennbarkeit, auch bei mäßigen Sichtverhältnissen.

⊖ Optional wäre eine Einparkhilfe erhältlich, die aber im Testwagen nicht verbaut war.

### 3,1 Ein-/Ausstieg

Das Ein- und Aussteigen gestaltet sich weder vorn noch hinten sehr einfach. Auf allen Plätzen muss mit einem großen Schritt ins Fahrzeug gestiegen werden, die niedrige Dachkante behindert dabei zusätzlich etwas. Die hinteren Türen öffnen nicht sehr weit. Verriegelt werden die Türen mit der serienmäßigen Zentralverriegelung mit Fernbedienung. Die Tasten der Fernbedienung lassen sich allerdings nicht erfühlen, was das Öffnen und Schließen im Dunkeln erschwert. Die vorderen Türgriffe sind schwach ausgeführt, die erste Raste öffnet die Türen bereits zu weit. Hinten sind sie kräftig genug.

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

### 3,0 Kofferraum-Volumen\*

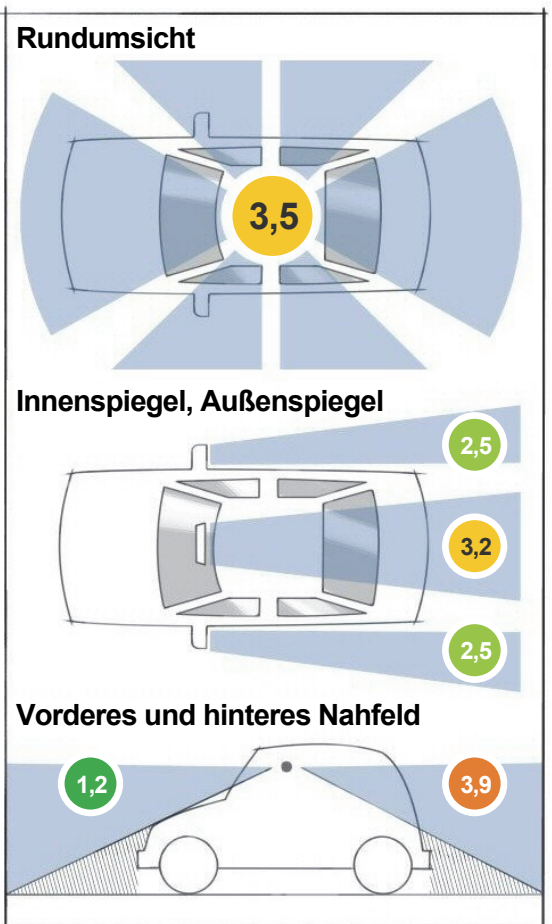
Mit 260 Litern liegt das Kofferraumvolumen des kleinen Franzosen im Mittelfeld. Sechs handelsübliche Getränkekisten lassen sich hinter der Rücksitzlehne stapeln. Klappt man die Rücksitze um, so stehen großzügige 530 Liter zur Verfügung (gemessen bis zur Scheibenkante).

⊕ Nutzt man das komplette Volumen und lädt bis zum Dach, so beträgt das Ladevolumen knapp 1.000 Liter.

### 3,2 Kofferraum-Zugänglichkeit

⊕ 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. Die freigegebene Ladeöffnung ist sehr hoch. Der Kofferraum ist nicht sehr tief gebaut, deswegen können auch Transportgegenstände, die bis zu den Sitzen vor gerutscht sind, gut erreicht werden.

⊖ Die Ladekante ist zu hoch. Von außen müssen 76 cm überwunden werden. Will man Gepäck aus dem Kofferraum nehmen, so muss man es 25 cm hoch heben. Bei vorgeklappten Rücksitzen bleibt eine Stufe am Laderaumboden und die Rückenlehnen der Sitze können nicht komplett flach gelegt werden, was das Durchladen behindert. Die Beleuchtung des Kofferraums ist schwach.



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



Mit 260 l Volumen ist der Kofferraum des C3 von klassenüblicher Größe.

---

## 3,2 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehnen sind asymmetrisch geteilt umklappbar. Der Mechanismus funktioniert gut und ist leichtgängig, allerdings braucht man zum Hochklappen immer zwei Hände, da der Gurt im Weg ist.

⊖ Kleine Gegenstände können nur in der Reserveradwanne untergebracht werden. Ist man beim Aufrichten der Rücksitzlehnen unvorsichtig, können die Sicherheitsgurte beschädigt werden.

---

## 2,7 INNENRAUM

### 2,5 Bedienung

Die Pedalerie ist etwas eng gebaut, das Bremspedal hoch, was einen schnellen Wechsel vom Gas auf die Bremse behindert. Das Zündschloss ist nicht beleuchtet, aber liegt gut zur Hand. Geschwindigkeitsabhängig wird die Dauer des Wischintervalls verlängert oder verkürzt. Außer der Betätigung der Luftdüsen und der Schalterstellung der Sitzheizung sind alle Bedienelemente nachts beleuchtet. Das Bedienteil des Radios ist zu weit unten angebracht und baulich vom Display getrennt, welches optimal platziert ist. Die Bedienung des Radios ist nicht einfach aufgebaut, es kann aber von Lenkrad aus in vielen Funktionen fernbedient werden. Eng bemessen ist der Raum auf der Außenseite der Vordersitze, Höhen- und Lehnenverstellung deswegen schlecht erreichbar. Die Lehneneinstellung hat eine grobe Rastung.



**Kann die Funktionalität gerade noch so überzeugen, gibt die Verarbeitungsqualität im Innenraum jede Menge Anlass zur Kritik.**

⊕ Das Lenkrad lässt sich mechanisch in Höhe und Tiefe verstellen. Der Verstellbereich ist groß, tendenziell aber etwas tief. Ohne Armlehne ist befindet sich auch der Schalthebel in passender Höhe. Die Klimaregelung ist einfach gehalten und nicht nur deswegen übersichtlich gestaltet. Nach gewisser Betriebsdauer schaltet die Heckscheibenheizung automatisch ab und spart Energie. Die vorderen Fensterheber haben eine Antipp-Automatik, hinten muss der Taster während des kompletten Vorgangs gehalten werden. Das Handschuhfach ist großzügig. Gut abzulesen sind die Armaturen, mit Ausnahme des rot gepixelten Displays. Allgemein ist die Ergonomie des Fahrzeugs gut. Serienmäßig sind der Tempomat und der Bordcomputer mit Verbrauchsanzeigen an Bord.

⊖ Der Lichtschalter am Lenkstockhebel ist nicht gut greifbar. Nebenan befindet sich ein Ring, mit welchem durch Tastbewegungen die Nebellampen aktiviert und deaktiviert werden. Ablesbare Schalterstellungen wären sinniger. Die Sitzheizung des Beifahrersitzes kann vom Fahrzeugführer nicht eingesehen oder bedient werden. Viele Bedienelemente sind vom Lenkrad verdeckt. Die Verstellung der Displaybeleuchtung ist unpraktisch. Die Kühlwassertemperatur wird nur durch Kalt- und Heißsymbole signalisiert. Leselampen gibt es nicht. Nur bei eingeschalteter Zündung ist das Handschuhfach beleuchtet. Die losen Gurtschlösser der Rücksitzbank sind hinderlich.

---

## 2,3 Raumangebot vorne\*

⊕ Das Raumangebot auf den vorderen Plätzen ist herrschaftlich bemessen, das subjektive Raumempfinden für einen Kleinwagen hervorragend. Personen bis knapp 1,90 Metern Körpergröße können bequem Platz finden.

---

## 3,7 Raumangebot hinten\*

Auf der Rückbank ist das Platzangebot mittelmäßig, das subjektive Raumempfinden der Fahrzeugklasse entsprechend.

– Sind die vorderen Sitze für Personen mit 1,85 m Größe eingestellt, so können die hinteren Plätze nur noch von Personen bis 1,75 m Körpergröße genutzt werden, auch wenn die Kopffreiheit größere Insassen erlauben würde.



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

---

## 4,0 Innenraum-Variabilität

Für den C3 werden keine Sitzvarianten angeboten. Deswegen erhält er nur eine durchschnittliche Bewertung.

---

## 2,8 KOMFORT

---

### 2,3 Federung

+ Das Fahrwerk des kleinen Citroen wurde komfortabel abgestimmt. Auf langen Wellen ist kein Nachschwingen spürbar, kurze Wellen bügelt er sanft aus. Auch bei Einzelhindernissen werden keine starken Schläge an die Insassen weiter gegeben. Die Stuckerneigung ist gering. Bei welliger Fahrbahn neigt das Fahrzeug aufgrund seines kurzen Randstands zu Nickbewegungen, bei Kurvenfahrten ist deutlich Seitenneigung spürbar. Bei Beladung ändert sich das Federungsverhalten in angemessenem Maß. Auch im langsamen Stadtverkehr funktioniert das Fahrwerk einwandfrei. Nur grobes Kopfsteinpflaster wird im Innenraum gelegentlich etwas ruppig wahrgenommen.

---

### 2,9 Sitze

Der Seitenhalt der Vordersitze ist mäßig, die Seitenwangen sind zu weich. Die Lehnenhöhen sind 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 höhenstellbar, die Kontur und die Polsterung der Vordersitze gut. Allgemein ist die Sitzposition des Fahrers entspannt.

– Dem Beifahrersitz fehlt eine Höheneinstellung. Die Kontur der Rücksitzbank ist schlecht und kaum ausgeformt.

---

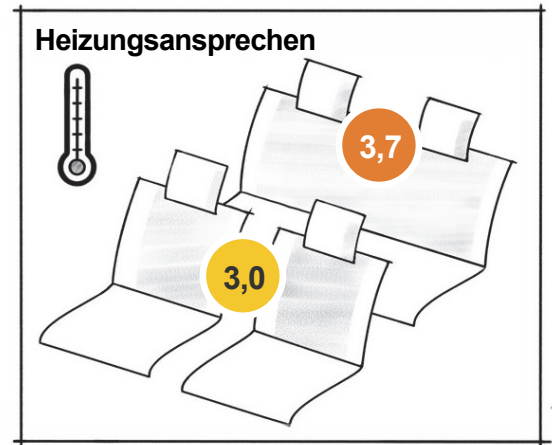
### 2,8 Innengeräusch

Das Innengeräusch ist in Ordnung. Ein Schallpegel von 70,1 dB(A) bei 130 km/h ist guter Klassendurchschnitt. Bei langsamer Fahrweise ist das Innengeräusch sehr niedrig, ab 120 km/h fallen dann deutliche Windgeräusche an, bei noch höherer Fahrgeschwindigkeit muss der Motor sehr hochtourig gefahren werden und dröhnt unangenehm laut in den Innenraum.

### 3,3 Klimatisierung

Die optionale Klimatisierungsautomatik des Citroen C3 verpasst beim Heizungstest eine gute Bewertung. Die maximale Heizleistung ist auf allen Plätzen mittelmäßig. Die Temperatureinstellung funktioniert gut, kann aber nur für Fahrer und Beifahrer gemeinsam vorgenommen werden.

– Die Luftverteilung für die vorderen Passagiere kann nur für beide Personen zusammen und in vorgegebenen Stufen eingestellt werden. Die hinteren Seitenscheiben können nur zu zwei Dritteln geöffnet werden.



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

### 3,3 MOTOR/ANTRIEB

#### 3,6 Fahrleistungen\*

Nur durchschnittlich fallen die Fahrleistungen des C3 mit dem 1,2-Liter-Benziner aus. Vor allem fehlt es ihm an Durchzugskraft aus dem Drehzahlkeller. Den Sprint von 60 auf 100 km/h absolviert er in 8,9 Sekunden.

#### 2,7 Laufkultur

Für einen Dreizylinder läuft der kleine Benziner sehr ordentlich und vibrationsarm. Bis 4.500 Touren hält er sich auch akustisch zurück, darüber tritt starkes Dröhnen auf.

#### 3,0 Schaltung

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

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

– Der Rückwärtsgang ist nicht mechanisch gegen unbeabsichtigtes Einlegen gesichert. Das Einlegen bei noch ausrollendem Fahrzeug wird durch starkes Getriebekrachen untermalt. Ein Start-Stopp-System gibt es nicht.

#### 3,8 Getriebeabstufung

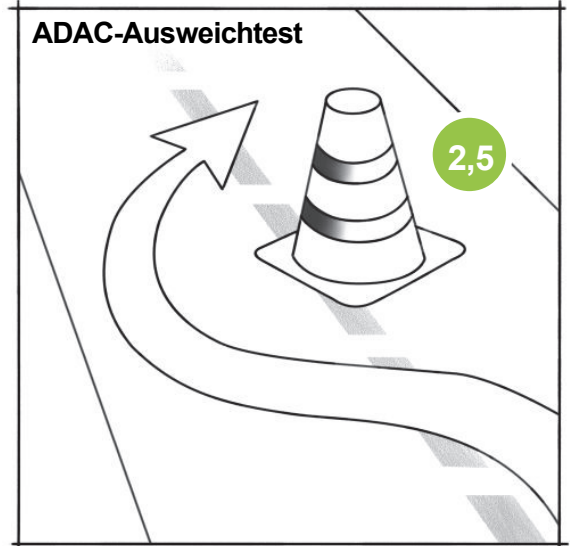
Die Abstufung der fünf Vorwärtsgänge zueinander ist in Ordnung. Beim Schalten sind die Drehzahlsprünge nicht zu groß und gleichmäßig.

– Die Gesamtübersetzung ist zu kurz. Dass bei Autobahnrichtgeschwindigkeit bereits eine Drehzahl von knapp 4000 Umdrehungen pro Minute anliegt, ist nicht gut gewählt. Hier wird Spritsparpotential vergeudet.

## 2,4 FAHREIGENSCHAFTEN

### 2,4 Fahrstabilität

⊕ Die Fahrstabilität des C3 ist gut. Auf einen plötzlichen Lenkimpuls reagiert er gelassen und fordert kein Eingreifen des Fahrers. Durch die serienmäßige Traktionskontrolle ist stetiger Vortrieb auch bei glatter Fahrbahn kein Problem. Beim ADAC Ausweichtest erreicht er eine gute Beurteilung. Egal ob die Gassen mit sanften oder harten Lenkmanövern durchfahren wird, er reagiert immer mit unkompliziertem Untersteuern. Der Parcours kann sehr zügig absolviert werden. Auf Spurrillen und Verwerfungen zeigt er leichte Reaktionen. Bei schneller Kurvenfahrt drängt die Vorderachse sanft und unkompliziert Richtung Kurvenaußenrand. Provoziert man durch Gaswegnahme einen Lastwechsel, so drängt das Heck dezent nach außen.



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.

### 2,8 Lenkung\*

Zielgenauigkeit und Lenkgefühl sind Klassendurchschnitt. Ein Wendekreis von 10,6 m geht in Ordnung.

⊕ Das Fahrzeug reagiert sehr agil auf einen vorgegebenen Lenkwinkel und baut auf beiden Achsen kräftig Seitenführung auf. Die Mittelstellung der Lenkung ist allerdings nicht klar definiert. Beim Rangieren ist der Kraftaufwand gering.

### 2,0 Bremse

⊕ Eine Vollbremsung aus 100 km/h absolviert der C3 in 36,4 Metern (Mittel aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Reifen: Michelin Energy Saver der Größe 195/55 R16 87T). Ansprechen und Dosierbarkeit der Bremse sind gut.

## 2,7 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. Serienmäßig ist ein Speedlimiter an Bord, mit dem die maximale Fahrgeschwindigkeit des Autos begrenzt werden kann.

⊖ Ist der Warnklinker aktiviert, können die Blinker nicht mehr zur Fahrtrichtungsanzeige verwendet werden, was vor allem das Abschleppen erschwert.

## 2,5 Passive Sicherheit - Insassen

- + Beim EuroNCAP-Crashtest werden 30 von 36 möglichen Punkten erreicht (vor Facelift). Die vorderen Kopfstützen sind für Personen bis knapp 1,90 m geeignet und vernünftig nahe am Kopf platziert, was das Risiko von Hals-Wirbel-Verletzungen minimiert. Die großen, stabilen Türgriffe ermöglichen Ersthelfern nach einem eventuellen Unfall hohe Zugkräfte, um die Türen zu öffnen.
- Die hinteren Kopfstützen sind unterdimensioniert: Sie sind zu schmal, nur für Personen bis 1,60 m geeignet und zudem weit vom Kopf entfernt. Für Verbandskasten und Warndreieck gibt es keine sinnvoll platzierten Halter.

## 2,6 Kindersicherheit

- + Beim EuroNCAP-Crashtest erreicht der C3 bei der Kindersicherheit 36 von 49 Punkten (vor Facelift). 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. Auch besonders hohe Kindersitze finden in dem kleinen Citroen Platz, wenn es auch auf den äußeren Rücksitzen knapp wird. Der Hersteller erlaubt auf allen Plätzen universelle Kindersitze aller Altersklassen.
- Die Schließkräfte der hinteren Fensterheber sind sehr hoch und stellen ein erhebliches Verletzungspotenzial für spielende Kinder dar. Die Gurtschlösser der Rücksitzbank sind nicht verwechslungssicher.

## 3,7 Fußgängerschutz

Beim Fußgängerschutz kann der C3 nicht überzeugen (EuroNCAP-Crashtest vor Facelift). Nur die vordere Stoßstange ist ausreichend entschärft.

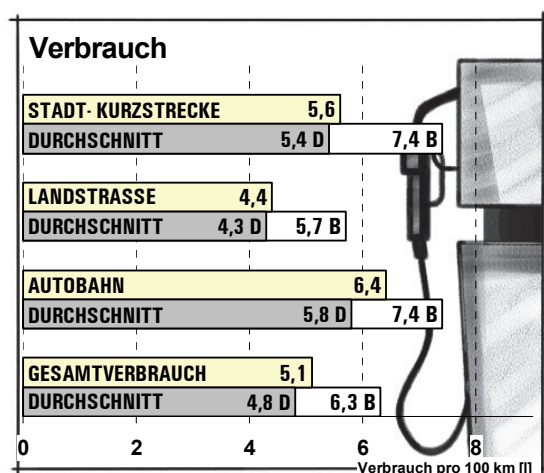
## 2,2 UMWELT/ECOTEST

### 3,0 Verbrauch/CO2\*

Für einen Testverbrauch von durchschnittlich 5,1 Litern auf 100 Kilometer gibt es eine nur durchschnittliche Bewertung. In der Stadt konsumiert der kleine Franzose 5,6 Liter, über Land 4,4 Liter und auf der Autobahn 6,4 Liter auf 100 Kilometer. Der durchschnittliche CO<sub>2</sub>-Ausstoß beträgt 143 g/km und sorgt im ADAC EcoTest für 30 Punkte.

### 1,3 Schadstoffe

+ Der Schadstoffausstoß ist lobenswert gering. Während aller Zyklen fällt kein Messwert negativ auf. Im ADAC EcoTest werden somit 47 Punkte erreicht, was kombiniert mit den CO<sub>2</sub>-Punkten zu insgesamt 77 Punkten und somit vier Sternen führt.



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



## 2,7 AUTOKOSTEN

### 3,9 Betriebskosten\*

Die Betriebskosten werden hauptsächlich aus den Treibstoffkosten ermittelt. Ein nur durchschnittlicher Verbrauch von teurem Superkraftstoff führt zu erhöhten Betriebskosten.

### 2,3 Werkstatt- / Reifenkosten\*

Alle 25.000 Kilometer oder alle 12 Monate ist eine Wartung fällig. Der 1,2-Liter Ottomotor besitzt einen Zahnriemen, der spätestens nach 180.000 Kilometer oder nach 10 Jahren gewechselt werden muss.

⊕ Citroen verbaut nach eigenen Angaben langlebige Verschleißteile und gewährt zudem eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung. Die Ausgaben für den Reifenersatz liegen bei Verwendung der gängigen Seriengröße auf einem relativ niedrigen Niveau.

### 4,8 Wertstabilität\*

⊖ Aufgrund der Erfahrungen mit dem Vorgängermodell wird dem C3 nur ein mäßiger Restwertverlauf prognostiziert. Er muss sich in seiner Klasse gegen harte Konkurrenz durchsetzen. Zudem rückt ein Modellwechsel näher.

### 2,8 Kosten für Anschaffung\*

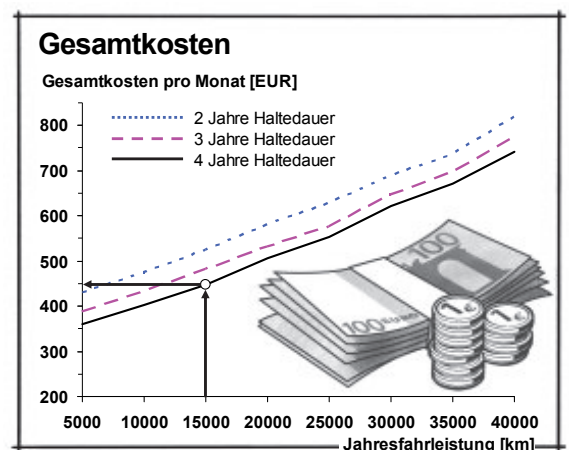
Der Grundpreis für den Citroen PurTech VTi 82 in der Tendance-Variante beträgt 14.790 Euro. Das kann unter Beachtung der reichhaltigen Ausstattung toleriert werden.

### 1,9 Fixkosten\*

⊕ Die Fixkosten sind sehr günstig. Für die Kfz-Steuer müssen jährlich nur 42 € aufgewendet werden. Die Versicherungsklassen liegen im Mittelfeld, nur die Vollkaskoversicherung ist etwas teurer (KH:14, VK:18, TK:17).

### 2,3 Monatliche Gesamtkosten\*

⊕ Die monatlichen Gesamtkosten halten sich in überschaubaren Grenzen. Ein Vielfahrerauto ist der C3 VTi 82 aber nicht, da die Betriebskosten etwas höher liegen. Dafür sind die fixen Ausgaben nicht hoch.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 448 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

## DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	PurTech VTi 68	PurTech VTi 82	PurTech e-VTi 82 ETG	VTi 120	HDi 70	e-HDi 70 EGS	e-HDi 90	e-HDi 115
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/999	3/1199	3/1199	4/1598	4/1398	4/1398	4/1560	4/1560
Leistung [kW (PS)]	50 (68)	60 (82)	60 (82)	88 (120)	50 (68)	50 (68)	68 (92)	84 (114)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	95/3000	118/2750	118/2750	160/4250	160/1750	160/1750	230/1750	270/1750
0-100 km/h[s]	16,2	12,3	14,4	8,9	13,5	16,2	11,3	9,9
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	163	174	174	190	163	165	180	190
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	4,3 S	4,5 S	4,1 S	5,7 S	3,8 D	3,4 D	3,5 D	3,8 D
CO2 [g/km]	99	104	95	132	99	87	90	99
Versicherungsklassen KH/VK/TK	14/18/17	14/18/17	14/18/17	14/18/20	14/17/19	14/17/19	14/18/19	14/18/19
Steuer pro Jahr [Euro]	28	42	24	106	141	133	152	160
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	448	448	449	530	454	447	460	502
Preis [Euro]	12.190	14.790	15.690	18.490	14.590	17.390	17.490	20.290

### 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-Haftpflicht  
VK = Vollkasko  
TK = Teilkasko

### Kraftstoff

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

## DATEN UND MESSWERTE

3-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1199 ccm
Leistung	60 kW (82 PS)
bei	5750 U/min
Maximales Drehmoment	118 Nm
bei	2750 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	185/65R15T
Reifengröße (Testwagen)	<b>195/55R16T</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Trommel
Wendekreis links/rechts	<b>10,6/10,65 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	174 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	12,3 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2. + 3. Gang)	<b>8,9 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	<b>36,4 m</b>
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	4,5 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	<b>5,1 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>5,6/4,4/6,4 l</b>
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Herstellerangabe	104 g/km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Test(*WTW)	<b>143 g/km</b>
Innengeräusch 130km/h	<b>70,1 dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	3941/1728/1524 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	<b>2005 mm</b>
Leergewicht/Zuladung	<b>1095 kg/416 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>260 l/530 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	800 kg/1100 kg
Dachlast	70 kg
Tankinhalt	50 l
Reichweite	<b>980 km</b>
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

## KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	<b>117 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten	<b>44 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>85 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>202 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>448 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	14/18/17
Grundpreis	14.790 Euro

## NOTENSKALA

<span style="color: green;">●</span> Sehr gut	0,6 – 1,5	<span style="color: orange;">●</span> Ausreichend	3,6 – 4,5
<span style="color: lightgreen;">●</span> Gut	1,6 – 2,5	<span style="color: red;">●</span> Mangelhaft	4,6 – 5,5
<span style="color: yellow;">●</span> 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 CO<sub>2</sub>-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO<sub>2</sub>-Emissionen auch die CO<sub>2</sub>-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](http://www.adac.de/autotest)

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK

Abbieglicht	nicht erhältlich
Automatikgetriebe (nicht für VTi 82)	nicht erhältlich
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Parkhilfe, elektronisch (City-Paket)	490 Euro
Regen- und Lichtsensor	nicht erhältlich
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Servolenkung	Serie
Tempomat	Serie
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	nicht erhältlich

### INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Audioanlage (MP3-Player)	Serie
Drehzahlmesser	Serie
Fensterheber, elektrisch hinten (City-Paket)	490 Euro
Fensterheber, elektrisch vorne	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	nicht erhältlich
Klimaanlage/Klimaautomatik	Serie/300 Euro <sup>o</sup>
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	ab 900 <sup>o</sup>
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie
Zentralverriegelung	Serie

### AUSSEN

Außenspiegel, elektrisch einstellbar	Serie
Lackierung Metallic	500 Euro <sup>o</sup>
Schiebe-Hubdach	nicht erhältlich

<sup>o</sup> im Testwagen vorhanden

## TESTURTEIL

AUTOTEST<sup>1</sup>

**2,7**

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

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