



## Citroen C1 Airscape VTi 82 Feel

Fünftüriger Kleinwagen mit Schrägheck (60 kW / 82 PS)

Die zweite Generation des Citroen C1 ist wie schon der Vorgänger weitgehend mit dem Peugeot 108 und dem Toyota Aygo baugleich. Optisch unterscheiden sich die drei Modelle aber jetzt deutlicher voneinander. Während der 108 einen eher eleganten Auftritt hat und der Toyota Aygo fast futuristisch modern wirkt, markiert der C1 den frechen Lifestyle-Flitzer. Große Rundscheinwerfer mit aufgesetzten Tagfahrlicht-"Augenbrauen" und ein peppiges Design sorgen für Aufmerksamkeit. Dazu passend ist das große Stofffaltdach der Airscape-Version. Beim C1 kann zwischen zwei Dreizylinder-Benzinmotoren gewählt werden. Mit der leistungsstärkeren 82-PS-Version ist man mehr als ausreichend motorisiert und selbst auf der Autobahn flott unterwegs. Verzichten muss man aber auf ein Start-Stopp-System, das gibt es nur für die 68-PS-Variante. Mit einem ermittelten Durchschnittsverbrauch von 5,3 l/100 km erreicht der C1 aber trotzdem vier Sterne im ADAC EcoTest. Der nur 3,47 Meter lange C1 eignet sich dank seiner kompakten Karosserie einwandfrei für die Stadt. Um das Rangieren zu erleichtern, gibt es sogar eine Rückfahrkamera. Nicht passend für ein Stadtauto ist jedoch der große Wendekreis von rund elf Metern. Ebenfalls unverständlich ist, dass es für den C1 nicht wie bei vielen Konkurrenten ein City-Notbremssystem gibt, das im unübersichtlichen Stadtverkehr Auffahrunfälle vermeiden könnte. In der Summe wirkt die Neuauflage des C1 deutlich frischer als der biedere Vorgänger. Technisch gibt es im Detail aber noch Nachholbedarf. Die getestete Variante kostet als Fünftürer mindestens 13.000 Euro. Das ist ein annehmbarer Preis, auch wenn für einige Details wie Klimaanlage oder Drehzahlmesser extra bezahlt werden muss. **Karosserievarianten:** Dreitürer. **Konkurrenten:** Fiat 500, Ford Ka, Peugeot 108, Renault Twingo, Seat Mii, Skoda Citigo, Toyota Aygo, VW up!

- +** kompakte Abmessungen, übersichtliche Karosserie, gutes Raumangebot vorn, agiler Motor
- wenig Platz im Fond, hohes Innengeräusch, geringe Zuladung, im Klassenvergleich zu großer Wendekreis, kein Start-Stopp-System verfügbar, kein City-Notbremssystem erhältlich



### ADAC-URTEIL

**2,7** AUTOTEST

**3,2** AUTOKOSTEN

### Zielgruppencheck

**3,2** Familie

**2,0** Stadtverkehr

**2,8** Senioren

**2,8** Langstrecke

**4,1** Transport

**2,7** Fahrspaß

**3,0** Preis/Leistung

## 3,3

## KAROSSERIE/KOFFERRAUM

## 3,5

### Verarbeitung

Der Citroen C1 ist insgesamt zufriedenstellend verarbeitet. Alle Karosserieteile sind ordentlich eingepasst und die Spaltmaße verlaufen weitgehend gleichmäßig. Der Kofferraum ist an den Seiten zwar verkleidet, doch die lackierten Blechabdeckungen der Rücksitzlehnen bieten bei geklappten Rücksitzlehnen dem Gepäck wenig Halt und verkratzen zudem schnell. Der Innenraum des Testwagens ist mit dem Color-Paket "Sunrise-Rot" aufgepeppt, was frisch und modern wirkt. Die rot lackierten Anbauteile können aber dennoch nicht über die nur mäßige Materialqualität hinwegtäuschen. Dominiert wird das Interieur von harten, kratzempfindlichen Kunststoffen und die Türen sind zum Teil unverkleidet. Insgesamt ist der Innenraum trotz der mäßigen Materialqualität ordentlich verarbeitet, nur an der einen oder anderen Stelle sollten die Kunststoffkanten besser entgratet sein. Der Tankdeckel ist nicht in die Zentralverriegelung einbezogen, kann aber mittels eines gut zugänglichen Hebel in der Armaturentafel entriegelt werden.

⊖ Die Türausschnitte sind nach außen nur wenig abgedichtet und verschmutzen dadurch schnell. Zudem fehlen den lackierten Schwellern Kratzschutzleisten. Sowohl an den Stoßfängern als auch an den Fahrzeugflanken fehlen Schutzleisten, die bei kleineren Remplern oder unvorsichtig geöffneten Türen benachbarter Fahrzeuge den Lack schützen würden. Der Motorraum ist von unten unverkleidet und auch am restlichen Unterboden fehlen aerodynamische Optimierungsmaßnahmen. Der Unterboden ist insgesamt sehr zerklüftet und schlecht versiegelt. Die Motorhaube wird nur mit einem Haltestab offen gehalten, Gasdruckfedern wären die bessere Alternative. Im Tankstutzen fehlt eine Schutzklappe, die ein versehentliches Betanken mit falschem Kraftstoff verhindern würde.

## 3,7

### Alltagstauglichkeit

Die Alltagstauglichkeit des Viersitzers ist insgesamt zufriedenstellend, mit seinen kompakten Außenmaßen besitzt der C1 aber eine gute Stadttauglichkeit. Mit einer Tankfüllung (35 l) sind auf Basis des EcoTest-Verbrauchs Reichweiten bis rund 660 km möglich.

⊖ Die maximal mögliche Zuladung fällt mit 330 kg gering aus. Für den Fall einer Reifenpanne gibt es nur ein Reparaturset, das sich schnell als unbrauchbar erweisen kann. Optional gibt es zwar ein Notrad, doch kann dieses nicht für die getestete Ausstattung Airscape Feel geordert werden. Wagenheber und Radmutterenschlüssel sind nicht an Bord. Stütz- und Anhängelasten sind nicht zulässig. Auf dem Dach dürfen nur Lasten bis 50 kg transportiert werden.

## 3,1

### Sicht

Der Citroen C1 kann als Fünftürer einen zufriedenstellendes Ergebnis im Sichtkapitel einfahren. Der Fahrer sitzt in durchschnittlicher Höhe, wodurch das Verkehrsgeschehen zufriedenstellend überblickt werden kann. Die Rundumsichtmessung des fünftürigen C1 fällt noch zufriedenstellend aus. Lediglich der Blick nach schräg hinten wird durch die breiten Dachsäulen etwas stärker eingeschränkt. Die Außenspiegel bieten ein durchschnittlich großes Sichtfeld, es fehlt ihnen aber ein zusätzlicher asphärischer Bereich, der den toten Winkel verkleinern würde.



Die breiten Dachsäulen schränken die Sicht nach schräg hinten ein.

Gegen Aufpreis kann für den C1 eine Rückfahrkamera geordert werden, die aber aufgrund der kompakten Abmessungen des Kleinwagens nicht zwingend erforderlich ist. Einparkensoren hinten gibt es lediglich im Citroen-Zubehörprogramm. Dank des hellen LED-Tagfahrlichts wird man untertags besser von anderen Verkehrsteilnehmern wahrgenommen. Nachts leuchten die Halogen-Projektionsscheinwerfer die Fahrbahn zufriedenstellend aus. Es gibt vorn nur einen breiten Scheibenwischer mit einem zufriedenstellenden Wirkungsbereich. Ungünstig ist jedoch, dass Wasser durch den Fahrtwind an der Scheibe entlang in den Sichtbereich des Fahrers geleitet wird.

**+** Dank der kompakten Außenmaße lässt sich das hintere Fahrzeugende gut einsehen und das vordere ordentlich abschätzen. Niedrige Hindernisse können sowohl vor als auch hinter dem Fahrzeug gut wahrgenommen werden.

**-** Der Innenspiegel ist klein und somit das Sichtfeld nach hinten eingeschränkt. Ein automatisch abblendender Innenspiegel ist nicht erhältlich. In der getesteten Ausstattung sind keine beheizbaren Außenspiegel erhältlich. Diese sind nur in der Top-Ausstattung Shine im Fahrzeug verbaut. Ein besseres Lichtsystem (Xenon- oder LED-Scheinwerfer) ist für den C1 nicht erhältlich. Es gibt auch kein Kurven- oder Abbiegelicht.

### 3,0 Ein-/Ausstieg

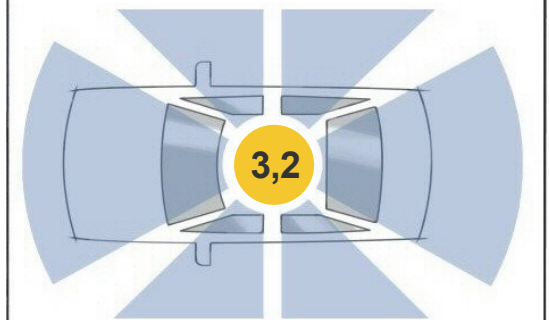
Der C1 ist ab der Ausstattungsvariante Feel mit einer Zentralverriegelung samt Funkfernbedienung ausgestattet. Ein schlüsselloses Zugangssystem ist für den C1 zwar erhältlich, allerdings nur in der Top-Ausstattung Shine. Die vorderen Türen besitzen drei Rastungen, die hinteren nur zwei. Diese sind kräftig genug ausgelegt, um die Türen auch an Steigungen sicher offen zu halten. Vorn steigt man insgesamt recht bequem ein und aus. Die Schweller liegen niedrig und die Sitze sind in zufriedenstellender Höhe angeordnet. Lediglich der Abstand zwischen Schweller- und Sitzaußenkante könnte geringer ausfallen. Die Höhe des Türausschnitts geht in Ordnung. In den Fond gelangt man zufriedenstellend, auch wenn der Türausschnitt hinten nicht besonders breit ist. Zudem sollten die Fondtüren etwas weiter öffnen. In der Summe ist der Einstieg nach hinten aber dennoch deutlich bequemer, als beim Dreitürer. Dank der nicht ganz so langen vorderen Türen steigt man in engen Parklücken auch vorn etwas bequemer ein und aus. Für die Stadt ist daher die fünftürige Variante empfehlenswerter. Wird beim Aussteigen das Fernlicht kurz aktiviert, leuchten die Scheinwerfer das Fahrzeugvorfeld eine gewisse Zeit aus.

**-** Am Dachhimmel fehlen Haltegriffe, die beim Ein- und Aussteigen helfen würden.

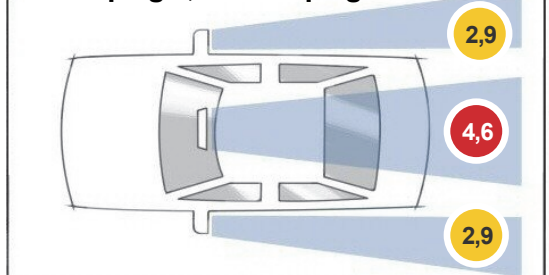
### 3,1 Kofferraum-Volumen\*

Das Kofferraum-Volumen fällt durchschnittlich groß aus. Bis zur Kofferraumabdeckung lassen sich 170 l im Fahrzeug verstauen.

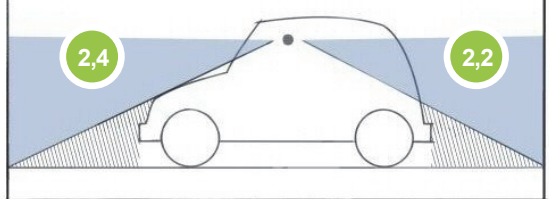
#### Rundumsicht



#### 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



Der Kofferraum mit 170 l Volumen ist gegenüber dem Vorgängermodell um 30 l größer geworden.

Baut man die Abdeckung aus, passen bis unters Dach 210 l. Selbst dann finden aber nur zwei Getränkekisten im Kofferraum Platz. Nach dem Umlegen der Rücksitzlehne können bis zur Fensterunterkante 425 l verstaut werden, bis zum Dach gemessen sind es immerhin 675 l.

## 3,9 Kofferraum-Zugänglichkeit

Die Kofferraum-Zugänglichkeit ist insgesamt nur ausreichend. Die Heckklappe lässt sich zwar einfach öffnen, doch der Entriegelungsknopf ist als ungünstiger Druckknopf in der Stoßstange ausgeführt. Praktisch ist, dass die Kofferraumabdeckung mit der Klappe aufschwingt. Sowohl das Format der Ladeöffnung, als auch das des Kofferraums ist durchschnittlich. Das Ladegut muss aber sowohl zum Ein- als auch zum Ausladen weit angehoben werden. Zusätzlich steht das Kofferraumschloss weit ab, wodurch die Ladekante nochmals etwas höher liegt. Das Gepäck muss von der Fahrbahn aus rund 80 cm weit angehoben werden. Innen stört eine rund 32 cm hohe Stufe. An der Rücksitzlehne liegende Gegenstände sind dank der geringen Kofferraumtiefe gut greifbar.

⊖ Große Personen sollten aufpassen, da die Heckklappe nur auf 1,80 m aufschwingt und man sich den Kopf an den Ecken oder dem Schlossbügel stoßen kann. Zum Schließen der Heckklappe fehlt ein Griff. Klappt man die Rücksitzlehnen um, entsteht eine unpraktische Stufe am Kofferraumboden. Da die Rückseiten der Lehnen aus lackiertem Blech bestehen, bieten diese (bei umgeklappter Lehne) dem Gepäck wenig Halt und können schnell verkratzen. Der Kofferraum des Citroen C1 ist unbeleuchtet.

## 2,5 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Rücksitzlehne lässt sich mittig geteilt umklappen. Das Vorklappen ist ohne großen Aufwand auch vom Kofferraum aus möglich. Dank der Fondtüren funktioniert auch das Zurückklappen von vorn problemlos.

⊖ Bei unvorsichtigem Zurückklappen der Rücksitzlehnen können jedoch die Gurte eingeklemmt werden. Kleine Utensilien lassen sich nicht gegen Verrutschen sichern. Es gibt kaum Ablagen. Lediglich Taschen können an der Seitenverkleidung eingehängt werden. Unter dem Kofferraumboden ist zwar Platz für etwa 15 l Gepäck, es fehlen aber Fächer.

## 3,1 INNENRAUM

### 3,2 Bedienung

Das Armaturenbrett des Citroen C1 ist in Verbindung mit dem Sieben-Zoll-Touchscreen (optional) übersichtlich gestaltet, die Anzahl an Bedienelementen ist überschaubar. Es lassen sich auch Inhalte des Smartphones (z. B. Apps) im Display wiedergeben und dort bedienen. Insgesamt lässt sich der kleine Franzose bereits nach einer kurzen Eingewöhnungsphase einfach bedienen. Das Lenkrad kann nur in der Höhe (inkl. Tacho und Drehzahlmesser) eingestellt werden, eine Weiteinstellung ist nicht möglich. Die Pedale sind zufriedenstellend angeordnet und der Schalthebel liegt recht gut zur Hand. Die Sitze lassen sich manuell einstellen, für die Lehnenneigung gibt es ein Drehrad, mit dem auch eine Feinjustierung möglich ist. Das Zündschloss ist zufriedenstellend erreichbar, aber unbeleuchtet.



Die Verarbeitungsqualität sowie Funktionalität des neuen Citroen C1 sind zufriedenstellend.

Ist das schlüssellose Zugangssystem an Bord, kann man den Motor über einen gut zugänglichen Start-/Stopp-Knopf im Armaturenbrett starten (nicht im Testwagen). Das Licht wird mittels gut greifbarem Drehschalter im Blinkerhebel aktiviert - gegen Aufpreis ist das Abblendlicht alternativ sensorgesteuert (im Testwagen). Die Nebelleuchten werden ebenfalls am Blinkerhebel aktiviert, der Status im Kombiinstrument angezeigt. Der vordere Wischer besitzt eine Wisch-Wasch-Automatik, Intervall- und Dauerschaltung, das Intervall ist aber nicht einstellbar. Der Heckwischer hat eine Waschautomatik und eine Dauerschaltung. Der Tacho liegt samt dem digitalen Drehzahlmesser gut im Sichtfeld des Fahrers. Das für den Drehzahlmesser aber Aufpreis bezahlt werden muss, ist unverständlich. Der Bordcomputer informiert u. a. über Momentan- und Durchschnittsverbrauch, die Bedienung ist aber nicht optimal, da man zum Durchschalten der Anzeigen ungünstig durch das Lenkrad (oder um das Lenkrad herum) greifen muss. Für wichtige Informationen gibt es Kontrolllampen, eine Kühlflüssigkeitstemperaturanzeige fehlt jedoch. Sind Türen oder Heckklappe offen, wird der Fahrer informiert. Das große Touchdisplay ist in der Höhe optimal angeordnet, die Bedienung der Schaltflächen erfordert aber eine zielgenaue Betätigung. Das Audiosystem lässt sich einwandfrei steuern, wenn auch der Lautstärkenregler besser greifbar sein dürfte. Alternativ gibt es auch am Lenkrad Audiobedienelemente. Ebenfalls am Lenkrad (separater Lenkstockhebel) wird der serienmäßige Geschwindigkeitsbegrenzer aktiviert. Die Bedienung ist etwas umständlich, da die ursprünglich gespeicherte Geschwindigkeit beim erneuten Aktivieren als Bezugsgeschwindigkeit genommen wird und man nur durch hoch oder runter tippen diese ändern kann - dieser Vorgang kann bei großen Unterschieden lang dauern. Das Bedienteil der optionalen Klimaautomatik ist übersichtlich gestaltet, könnte aber etwas höher positioniert sein. Das System lässt sich problemlos bedienen, die Schaltflächen sind ausreichend groß. Vorn wie hinten ist die Anzahl an Ablagen überschaubar. Vorn gibt es kleine Türfächer und ein Fach in der Mittelkonsole. Das Handschuhfach fällt klein aus.

⊖ Leider werden weder die Heckscheibenheizung noch die Umluftfunktion automatisch deaktiviert. Die Schalter der elektrischen Fensterheber sind gut zugänglich, funktionieren aber nur bei eingeschalteter Zündung und sind unbeleuchtet. Die elektrischen Fensterheber vorn haben keine Ab-/Aufwärtsautomatik und auch keinen Einklemmschutz. Hinten gibt es nur Ausstellfenster. Die Außenspiegel lassen sich in der getesteten Variante nur manuell einstellen. Vor allem der Spiegeleinsteller auf der Beifahrerseite ist vom Fahrerplatz aus kaum zu erreichen. Die Luftdüsen sowie die Bedienelemente am Lenkrad und Dachhimmel sind unbeleuchtet. Auch die Innenraumbeleuchtung ist mit nur einer zentralen Lampe vorn spärlich - Leseleuchten gibt es nicht. Das Handschuhfach ist ebenfalls unbeleuchtet. Zum Schließen voll geöffneter Türen muss man sich weit aus dem Fahrzeug lehnen, da die Türgriffe dann weit entfernt sind.

2,3

## Raumangebot vorne\*

⊕ Vorn ist das Platzangebot im Klassenvergleich gut. Personen bis zu einer Körpergröße von 1,90 m finden genügend Beinfreiheit. Die Kopffreiheit (mit Faltdach) würde Insassen bis über zwei Meter zulassen. Die Innenraumbreite erweist sich als großzügig. Das Raumempfinden ist für einen Kleinwagen angenehm, wenn auch die Mittelkonsole dieses leicht beeinträchtigt.

4,3

## Raumangebot hinten\*

⊖ Hinten sind die Platzverhältnisse knapp bemessen. Sind die Vordersitze auf 1,85 m Größe eingestellt, finden im Fond nur Passagiere bis zu einer Körpergröße von rund 1,60 m genügend Beinfreiheit vor. Die Kopffreiheit würde für Insassen bis etwa 1,80 m ausreichen. Das Raumempfinden im Fond ist beim fünftürigen C1 zufriedenstellend, man fühlt sich aber aufgrund der direkt neben dem Kopf liegenden Dachsäulen etwas eingeeengt.



Auf den hinteren Sitzplätzen finden nur Personen bis 1,60 m Körpergröße ausreichend Platz vor.

---

## 4,0 Innenraum-Variabilität

Die Innenraum-Variabilität ist ausreichend. Die Vordersitzlehnen lassen sich in Liegeposition bringen und die Rücksitzlehne ist geteilt klappbar. Sitzvarianten werden nicht angeboten.

---

## 3,0 KOMFORT

---

### 3,0 Federung

Die Fahrwerksabstimmung des Citroen C1 ist zufriedenstellend. Lange Bodenwellen werden problemlos abgedämpft und das Fahrzeug zeigt selbst voll beladen nur eine geringe Nachschwingtendenz. Ungehobelt spricht die Federung vor allem bei mehreren kurz hintereinander folgenden Unebenheiten. Diese werden deutlich in den Innenraum übertragen. Feine Unebenheiten und kurze Wellen regen den C1 zum Stuckern an und lassen den Citroen nervös wirken. Grobe Einzelhindernisse und Querfugen dringen besonders über die Hinterachse stark zu den Insassen durch, kleinere können zufriedenstellend geschluckt werden. Kopfsteinpflaster bringt das Lenkrad zum Schütteln und wird auch von den Insassen deutlich wahrgenommen. Nickbewegungen der Karosserie sowie die Seitenneigung in schnell durchfahrenen Kurven sind nicht zu stark ausgeprägt vorhanden. Der Langsamfahrkomfort geht in Ordnung, dennoch werden feine Unebenheiten auch schon bei langsamer Fahrt recht deutlich im Innenraum wahrgenommen.

---

### 2,8 Sitze

In der getesteten Ausstattung lässt sich der Fahrersitz serienmäßig in der Höhe einstellen. Es sind sowohl die Flächen als auch die Lehnen körpergerecht gestaltet, wenn auch die Lehnen oben etwas eng geschnitten sind. Die Vordersitze bieten einen zufriedenstellenden Seitenhalt. Etwas gewöhnungsbedürftig sind allerdings die integrierten Kopfstützen, da diese fest mit der Lehne verbunden sind und sich nicht einstellen lassen. Deshalb ist ein komfortables Abstützen des Kopfes während der Fahrt nicht immer möglich und sie passen auch nicht für alle Körpergrößen. Ihre Schutzfunktion ist allerdings einwandfrei. Der Fahrer kann seinen linken Fuß gut abstützen, ein stabiles Trittbrett gibt es aber nicht. Die Sitzposition des Fahrers ist gut und die Polsterung vorn angenehm. Im Fond sind sowohl die Flächen als auch die Lehnen nur schwach konturiert und bieten daher wenig Seitenhalt. Die Lehnenhöhe geht noch in Ordnung. Im Fond ist die Polsterung recht straff aber nicht unbequem. Die Sitzposition ist zufriedenstellend, allerdings dürften die Sitzflächen länger sein und die Oberschenkel besser aufliegen.

⊖ Der Beifahrersitz lässt sich auch nicht gegen Aufpreis in der Höhe einstellen. Beide Vordersitze müssen ohne Lordosenstützen auskommen.

---

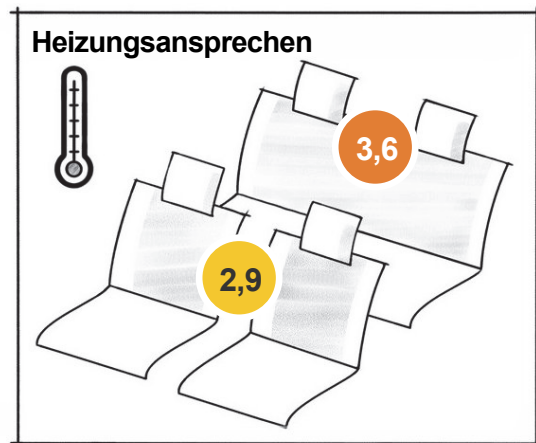
## 4,0 Innengeräusch

⊖ Das Geräuschniveau im Innenraum liegt beim Citroen C1 Airscape insgesamt sehr hoch. Der gemessene Pegel beträgt bei 130 km/h 73,2 dB(A). Dies wird auch subjektiv so wahrgenommen. Der Motor ist akustisch immer präsent, besonders wenn man ihn fordert. Doch auch Umgebungs- und Windgeräusche sind deutlich zu hören, was unter anderem am Stoff-Faltdach liegen dürfte.

## 3,0 Klimatisierung

In der getesteten Ausstattungsvariante Airscape Feel findet man im C1 keine Klimaanlage an Bord. Gegen Aufpreis kann man aber entweder eine manuelle Klimaanlage oder die im Testwagen verbaute Klimaautomatik ordern. Diese kann in drei Intensitätsstufen betrieben werden. Die Temperatur lässt sich aber nur für Fahrer und Beifahrer gemeinsam einstellen. Auch die Luftverteilung erfolgt für beide Insassen gemeinsam und nur in vorgegebenen Kombinationen. Im ADAC Heizungstest kann der C1 VTi 82 insgesamt ein akzeptables Ergebnis einfahren, wenn sich auch die hinteren Insassen ein gutes Stück länger gedulden müssen, bis es warm wird. Dort bleiben die Fußbereiche leider lange kalt.

– Die hinteren Seitenscheiben lassen sich beim Fünftürer nur ausstellen.



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

## 2,8 MOTOR/ANTRIEB

### 1,8 Fahrleistungen\*

+ Die Fahrleistungen des C1 VTi 82 sind für einen Kleinwagen tadellos. Der 1,2 l Dreizylindermotor leistet 82 PS und besitzt ein maximales Drehmoment von 118 Nm (bei 2.750 1/min). Damit ist man im nur 910 kg schweren C1 flott unterwegs. Im vierten Gang ist die Elastizität gut, der C1 benötigt 12,7 Sekunden für den Sprint von 60 auf 100 km/h. Im fünften Gang vergehen schon 19,1 Sekunden bis die 100 km/h-Marke überschritten wird. Der simulierte Überholvorgang (Beschleunigung von 60 auf 100 km/h) wird in nur 7,5 Sekunden absolviert (2./3. Gang).

## 3,5 Laufkultur

Die Laufkultur des kleinen Dreizylinders ist nur mäßig. Der 1,2-l-Ottomotor überträgt in jedem Drehzahlbereich Vibrationen in den Innenraum. Unter Last und im niedertourigen Drehzahlbereich fallen diese besonders deutlich auf. Darüber hinaus ist das Aggregat dauerhaft akustisch im Innenraum präsent. Fordert man den Motor macht er lautstark durch Brummen und Dröhnen auf sich aufmerksam.

## 3,1 Schaltung

Die Schaltung ist zufriedenstellend gelungen. Die fünf Vorwärtsgänge lassen sich bei normalen Schaltgeschwindigkeiten recht gut einlegen, möchte man aber einen schnellen Gangwechsel vollziehen, haken die Gänge gelegentlich. Die Schaltwege fallen nicht zu lang aus, aber der Schalthebel könnte definierter geführt sein. Die Schaltpunktanzeige gibt Schaltempfehlungen für das Hoch-, nicht aber für das Runterschalten. Die Kupplungsbetätigung benötigt Feingefühl, sonst ruckelt es stark im Antriebsstrang. Die bei allen Ausstattungsvarianten serienmäßige Berganfahrhilfe hält die Bremse für eine kurze Zeit beim Anfahren an Steigungen und verhindert damit ein Zurückrollen des Fahrzeugs.

– Der Rückwärtsgang ist unüblich rechts hinten angeordnet und nicht gegen versehentliches Einlegen gesichert. Ein direktes Schalten vom fünften in den Rückwärtsgang ist aber nicht möglich. Wird der Rückwärtsgang eingelegt, solange das Fahrzeug noch nach vorn rollt, kracht es im Getriebe. Ein Start-Stopp-System ist für den C1 VTi 82 nicht erhältlich. Das ist nicht nachvollziehbar bei einem Stadtauto.

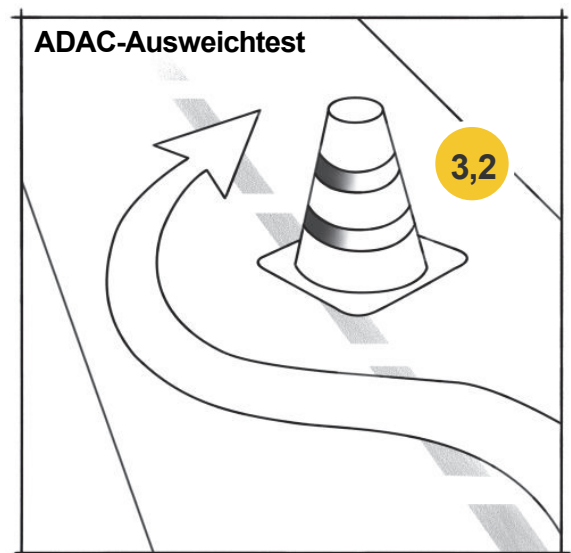
## 3,5 Getriebeabstufung

Das Fünfganggetriebe zeigt sich insgesamt zufriedenstellend abgestuft, es entstehen keine zu großen Drehzahlsprünge beim Schalten. Die Gesamtübersetzung im größten Gang hat Citroen zugunsten der Fahrleistungen kurz gewählt. Das Aggregat dreht bei 130 km/h bereits mit rund 3.800 1/min. Möchte man bei höheren Geschwindigkeiten an Steigungen die Geschwindigkeit halten, muss dennoch häufig ein Gang zurückgeschaltet werden.

## 2,6 FAHREIGENSCHAFTEN

### 2,8 Fahrstabilität

Die Fahrstabilität des C1 ist insgesamt zufriedenstellend. Bei einem plötzlichen Lenkimpuls drängt das Heck zwar leicht nach, der C1 bleibt insgesamt aber dennoch gut beherrschbar. Spurrillen nehmen wenig Einfluss auf die Richtungsstabilität, bei Bodenwellen in Kurven wird das Fahrzeug auch aufgrund des kurzen Radstandes aber teilweise versetzt. Im ADAC Ausweichtest fährt der Citroen ein zufriedenstellendes Ergebnis ein. Schon beim ersten Anlenken drängt das Heck bereits leicht nach. Beim Gegenlenken verstärkt sich die Übersteuertendenz, wodurch man stark gegenlenken muss. Das elektronische Stabilitätsprogramm greift dann aber vehement ein und verhindert ein Schleudern. Das Verhalten ist zwar insgesamt nicht unsicher, für ungeübte Fahrer aber anspruchsvoll. Wird eine Kurve zu schnell angefahren, schiebt der Citroen bereits früh über die Vorderräder. Hebt man das Gaspedal in der Kurve, so dass ein Lastwechsel entsteht, drängt der C1 etwas mit dem Heck, bleibt aber gut beherrschbar. Beim Anfahren auf rutschigem Untergrund bremst die Traktionskontrolle zum Durchdrehen neigende Antriebsräder ab.



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.

### 3,0 Lenkung\*

Die im Citroen C1 verbaute elektrische Servolenkung spricht ordentlich auf Lenkbefehle an, der Fahrer erhält eine zufriedenstellende Rückmeldung. Das Lenkgefühl könnte speziell um die Mittellage etwas ausgeprägter sein. Die Lenkung arbeitet insgesamt recht präzise, bei geringen Lenkwinkeln muss aber aufgrund der geringen Rückmeldung gelegentlich korrigiert werden. Beim Rangieren ist kein zu hoher Kraftaufwand notwendig. Auch der Kurbelaufwand fällt gering aus, von Anschlag bis Anschlag sind es nur etwas über 2,5 Umdrehungen.

– Der Wendekreis fällt mit rund 11 m für einen Kleinstwagen, der hauptsächlich im engen Stadtverkehr bewegt wird, zu groß aus.



2,2

## Bremse

⊕ Die Bremse des C1 spricht gut an und lässt sich einwandfrei dosieren. Das Fahrzeug steht bei einer Vollbremsung aus 100 km/h nach 37,2 m (Mittelwert aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Reifen: Continental ContiEcoContact5, 165/60 R15 77H). Dabei zeigt sich die Bremsanlage auch nach mehrmaligen Bremsungen standhaft und sehr belastbar. Die Spurtreue bei Vollverzögerungen in Kurven ist gut, das Fahrzeug schiebt gutmütig über die Vorderräder.

2,3

## SICHERHEIT

2,6

### Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Die aktive Sicherheitsausstattung des Citroen C1 geht in Ordnung. Der Kleinwagen ist serienmäßig mit dem elektronischen Stabilitätsprogramm (ESP) sowie einem Bremsassistenten ausgestattet. Letzterer hilft dem Fahrer bei einer Notbremsung das volle Bremspotenzial zu nutzen. Bei einer Vollbremsung blinkt die Warnblinkanlage mit erhöhter Frequenz und warnt so den herannahenden Verkehr. Ab Werk ist der Citroen mit einem Reifendruckkontrollsystem ausgestattet, das den Fahrer warnt, wenn ein Rad Luft verliert. Zum Serienumfang gehört auch ein Speedlimiter.

⊖ Bei aktivierter Warnblinkanlage ist der Blinker außer Funktion, dadurch kann nicht ohne Weiteres eine Richtungsänderung angezeigt werden. Das kann beim Abschleppen nachteilig sein. Es sind weder Rückleuchten noch Strahler in den Türen verbaut, die andere Verkehrsteilnehmer im Dunkeln auf die offenen Türen hinweisen könnten. Es gibt keine Startsicung. Der Motor kann auch mit eingelegtem Gang und ohne Kupplungsbetätigung gestartet werden. Für den C1 ist kein City-Notbremssystem erhältlich. In der Stadt wäre das aber eine sinnvolle Ausstattung.

2,2

### Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Der C1 ist serienmäßig mit Fahrer- und Beifahrerairbags, Seitenairbags vorn sowie durchgängigen Kopfairbags ausgestattet. Zudem haben die vorderen Gurte sowohl Gurtstraffer als auch Gurtkraftbegrenzer. Die ADAC Crashtestergebnisse basieren auf dem Toyota Aygo, der weitgehend baugleich zum C1 ist. Beim Insassenschutz erreicht das Fahrzeug 80 % der möglichen Punkte (Stand 09/2014). Vorn bieten die integrierten Kopfstützen Personen bis zu einer Körpergröße von knapp 1,80 m einen guten Schutz und weisen zudem einen geringen Abstand zum Kopf auf. Im Fond bieten die Kopfstützen Personen bis zu einer Größe von 1,65 m guten Schutz und befinden sich ebenfalls nah am Kopf. Die vorderen Insassen werden ermahnt sich anzuschnallen, der Status der hinten Sitzenden wird im Display angezeigt - schnallt sich jemand während der Fahrt ab, wird der Fahrer optisch und akustisch darauf hingewiesen. An den stabilen Türgriffen können hohe Zugkräfte aufgebracht werden, das kann nach einem Unfall von Vorteil sein.

⊖ Verbandskasten und Warndreieck besitzen keinen speziellen Halter und sind unter dem Kofferraumboden untergebracht. Bei Beladung sind sie im Notfall dann aber nicht sofort erreichbar. Im Kofferraum fehlen Zurrösen zur Ladungssicherung.

2,1

### Kindersicherheit

⊕ Beim ADAC Crashtest erhält der C1 80 % der möglichen Punkte. Dank der zusätzlichen Fondtüren sind die Rücksitze besser zugänglich, als beim Dreitürer, was das Befestigen von Kindersitzen erleichtert. Allerdings sind die Gurtschlösser nur an losen Bändern fixiert.

Das ist nicht ideal. Im Fond können Kindersitze entweder mittels Isofix-Halterungen samt Ankerhaken oder alternativ mit den langen Gurten befestigt werden. Auf dem Beifahrerplatz liegen die Gurtanlenkpunkte optimal, im Fond verlaufen die Anlenkpunkte steil, was eine lagestabile Sitzbefestigung erschwert. Der Beifahrerairbag lässt sich mittels Schlüsselschalter deaktivieren, wodurch auch vorn rechts rückwärts gerichtete Kindersitze verwendet werden dürfen. Hohe Kindersitze lassen sich auf allen Plätzen nur knapp montieren. Auf dem Beifahrersitz stört die integrierte Kopfstütze und hinten das Dach. Die Schlösser sind im Fond nicht verwechslungssicher, liegen aber weit genug auseinander.

- Die Kindersicherung der Fondtüren lässt sich von Kindern zu leicht deaktivieren.

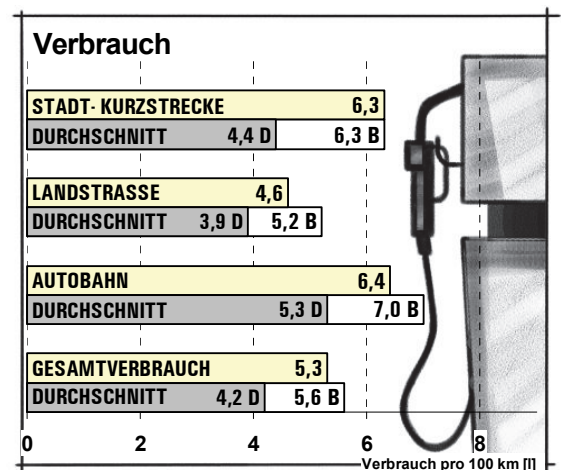
## 2,5 Fußgängerschutz

+ Beim Fußgängerschutz erhält der weitgehend baugleiche Toyota Aygo 62 % der möglichen Punkte im ADAC Crashtest. Der C1 sollte ähnlich abschneiden. Entschärft sind der Stoßfänger und einzelne Bereiche der Motorhaube. Zu aggressiv zeigen sich aber noch die komplette Vorderkante der Motorhaube sowie die A-Säulen.

## 2,5 UMWELT/ECOTEST

### 3,6 Verbrauch/CO2\*

Der C1 Airscape VTi 82 erhält mit einer CO<sub>2</sub>-Bilanz von 146 g/km in diesem Kapitel 24 Punkte. Aus der Messung resultiert ein Durchschnittsverbrauch von 5,3 l/100 km. Der Innerortsverbrauch liegt bei recht hohen 6,3 l/100 km. Ein Start-Stopp-System könnte den Verbrauch senken, ist für diese Motorisierung aber nicht erhältlich. Außerorts liegt der Verbrauch bei 4,6 l/100 km und auf der Autobahn bei 6,4 l/100 km.



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

### 1,3 Schadstoffe

+ Die Schadstoffanteile im Abgas fallen gering aus, so dass der C1 in diesem Kapitel 47 von 50 Punkten erhält. Zusammen mit den CO<sub>2</sub>-Punkten bringt es der Citroen auf 71 Punkte, das entspricht vier von fünf Sternen.

## 3,2 AUTOKOSTEN

### 3,9 Betriebskosten\*

Die Betriebskosten ergeben sich zu weiten Teilen aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Diese fallen im Klassenvergleich beim C1 VTi 82 recht hoch aus.

## 2,8 Werkstatt- / Reifenkosten\*

Alle 25.000 km oder alle 12 Monate ist eine Wartung fällig. Der 1,2 l-Dreizylinder besitzt einen Zahnriemen, der allerdings erst nach 175.000 km oder 10 Jahren gewechselt werden muss.

- ⊕ Citroen gewährt eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.
- ⊖ Die jährlichen Inspektionen und erhöhte Kosten für Verschleißreparaturen verhindern eine bessere Benotung.

## 4,4 Wertstabilität\*

- ⊖ Obwohl es sich beim Citroen C1 um ein völlig neues Modell handelt, wird ein schlechter prozentualer Restwertverlauf erwartet.

## 3,5 Kosten für Anschaffung\*

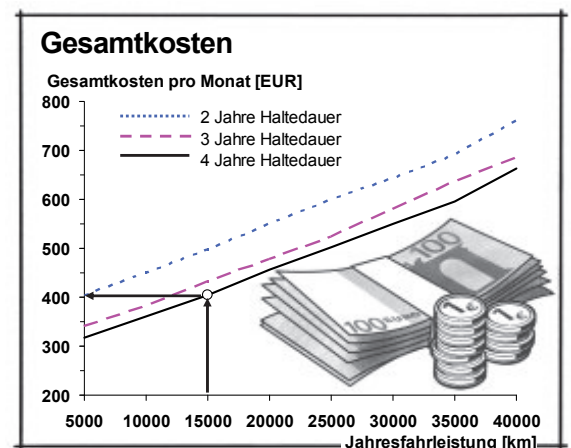
Für die fünftürige Variante des Citroen C1 Airscape VTi 82 Feel werden mindestens 13.000 Euro fällig. Die Serienausstattung geht für einen Kleinwagen in Ordnung, auch wenn man für eine Klimaanlage extra bezahlen muss. Ein elektrisches Faltdach (Airscape) und ein Audiosystem sind serienmäßig an Bord. Gegen Aufpreis ist eine Klimaautomatik erhältlich. Einen sinnvollen City-Notbremsassistenten gibt es aber nicht.

## 3,0 Fixkosten\*

Die Fixkosten liegen insgesamt im Klassenmittelfeld. Die KFZ-Steuer fällt mit nur 32 Euro pro Jahr günstig aus. Teuer ist hingegen die Versicherung. Während die Teilkaskoeinstufung noch überschaubar ausfällt, sind die Haftpflicht- und Vollkaskoeinstufungen im Klassenvergleich teuer (KH: 15; TK: 14; VK: 15).

## 2,8 Monatliche Gesamtkosten\*

Die monatlichen Gesamtkosten fallen für diese Fahrzeugklasse zufriedenstellend aus.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 405 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

## DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	VTi 68	VTi 82
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/998	3/1199
Leistung [kW (PS)]	51 (69)	60 (82)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	95/4300	118/2750
0-100 km/h[s]	14,3	11,0
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	157	170
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	4,1 S	4,3 S
CO2 [g/km]	95	99
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/15/14	15/15/14
Steuer pro Jahr [Euro]	20	32
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	393	405
Preis [Euro]	12.500	13.000

### Aufbau

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

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

### Versicherung

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

### Kraftstoff

N = Normalbenzin  
 S = Superbenzin  
 SP = SuperPlus  
 D = Diesel  
 FG = Flüssiggas  
 G = Erdgas  
 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)	165/60R15
Reifengröße (Testwagen)	<b>165/60R15H</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Trommel
Wendekreis links/rechts	<b>10,75/10,95 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	170 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	11,0 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2. + 3. Gang)	<b>7,5 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	<b>37,2 m</b>
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	4,3 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	<b>5,3 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>6,3/4,6/6,4 l</b>
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Herstellerangabe	99 g/km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Test(*WTW)	<b>146 g/km</b>
Innengeräusch 130km/h	<b>73,2 dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	3466/1615/1460 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	<b>1935 mm</b>
Leergewicht/Zuladung	<b>910 kg/330 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>170 l/425 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	- kg/- kg
Dachlast	50 kg
Tankinhalt	35 l
Reichweite	<b>660 km</b>
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

## KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	<b>105 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten	<b>41 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>78 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>181 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>405 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	15/15/14
Grundpreis	13.000 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

Abbiegelenker	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Fahrsicherheitskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Lichtsensoren (inkl. Klimaautomatik)	840 Euro <sup>o</sup>
Reifendruckkontrolle	Serie
Rückfahrkamera	500 Euro <sup>o</sup>
Tempomat (nur Limiter)	nicht erhältlich
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	nicht erhältlich

### INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Audioanlage (7"-Farbbildschirm)	Serie
Drehzahlmesser	50 Euro <sup>o</sup>
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Innenspiegel, automatisch abblendend	nicht erhältlich
Keyless Entry (nur für Shine)	nicht erhältlich
Klimaanlage	540 Euro
Klimaautomatik	840 Euro <sup>o</sup>
Knieairbag	nicht erhältlich
Rücksitzlehne, umklappbar (50:50)	Serie
Sitze, vorn, beheizbar	250 Euro <sup>o</sup>
Zentralverriegelung	Serie

### AUSSEN

Außenspiegel, elektrisch einstellbar (+ beheizbar, nur für Shine)	nicht erhältlich
Lackierung Metallic	450 Euro <sup>o</sup>

<sup>o</sup> im Testwagen vorhanden

## TESTURTEIL

AUTOTEST<sup>1</sup>

**2,7**

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

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