



Citroen C3 PureTech 110 Stop&Start Red Block

Fünftüriger Kleinwagen mit Schrägheck (81 kW / 110 PS)

Bereits seit 2009 ist der Citroen C3 hierzulande auf dem Markt, 2013 hat der französische Kleinwagen ein Facelift erhalten. Seit Kurzem ist ein neu entwickelter Dreizylinder-Turbo mit 110 PS erhältlich, der den 120 PS leistenden Vierzylinder-Sauger ersetzt. Der Benzinmotor arbeitet recht kultiviert und verhilft dem Kleinwagen zu flotten Fahrleistungen, im ADAC Ecotest schneidet der C3 mit einem Verbrauchswert von 5,0 l/100 km durchschnittlich ab. Das Fahrwerk hinterlässt einen guten Eindruck. Der Federungskomfort kann trotz des in dieser Ausstattung serienmäßigen Sportfahrwerks ebenso überzeugen wie die gute Fahrsicherheit. Neu ist das bei dieser Motorvariante serienmäßige Infotainment-System, das nun über ein Touchscreen-Display gesteuert wird. Allerdings gestaltete sich die Bedienung recht umständlich und erfordert eine gewisse Eingewöhnungsphase. Eine Besonderheit des C3 stellt die optional erhältliche Zenith-Frontscheibe dar, die bis ins Dach ragt und für einen lichtdurchfluteten Innenraum sorgt. Beim Betrachten der Sicherheitsausstattung kann der Kleinwagen seine mittlerweile schon sechsjährige Bauzeit nicht verhehlen: Assistenzsysteme wie ein Notbremsassistent oder ein modernes Lichtsystem mit Xenon- oder LED-Scheinwerfern sind für den pfiffig designten Franzosen nicht erhältlich. Ein günstiges Angebot ist der 18.680 Euro teure Franzose nicht, allerdings tröstet die umfangreiche Serienausstattung über den hohen Anschaffungspreis teilweise hinweg. **Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** Ford Fiesta, Opel Corsa, Renault Clio, Skoda Fabia, VW Polo.

- +** großzügiges Raumangebot auf den Vordersitzen, kräftiger und laufruhiger Dreizylinder, guter Fahrkomfort, effektive und standfeste Bremsen
- unpräzise Schaltung, wenig gefühlvolle Lenkung, knappes Raumangebot im Fond, kaum Assistenzsysteme verfügbar, teils umständliche Bedienung



ADAC-URTEIL

2,6 AUTOTEST

3,5 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

3,0 Familie

2,5 Stadtverkehr

3,0 Senioren

2,5 Langstrecke

3,4 Transport

2,8 Fahrspaß

3,0 Preis/Leistung

Stand: August 2015
Text: Alexander Lidl

Die Verarbeitungsqualität des Citroen C3 hinterlässt insgesamt einen zufriedenstellenden Eindruck. Während der Innenraum und dabei speziell das Armaturenbrett den Vergleich mit der Konkurrenz in dieser Fahrzeugklasse nicht scheuen muss, merkt man dem französischen Kleinwagen bei der Verarbeitungsqualität der Karosserie doch an, dass mitunter der Rotstift regiert: Unschöne Schweißpunkte, teils schlampig gefalzte Schweißnähte und mitunter ungleichmäßige Karosseriespaltmaße sind der Beleg dafür, dass speziell in dieser Klasse der Kostendruck enorm hoch ist.

+ Beim Armaturenbrett haben sich die Franzosen sicht- und spürbar Mühe gegeben. Es ist nicht nur ansprechend designt und macht besonders durch den Einsatz von Klavierlackoberflächen und Chromspangen was her, auch die Oberfläche aus geschäumtem Kunststoff ist in dieser Fahrzeugklasse keinesfalls selbstverständlich. Die aufpreispflichtigen Lederpolster des Testwagens werten den Innenraum ebenso auf wie das serienmäßige Lederlenkrad und die verchromten Türöffner. Die Pedalerie besteht bei dieser Motorisierung aus edlem Aluminium. Die Rückseiten der hinteren Lehnen sind mit Teppich verkleidet.

- Eine Unterbodenverkleidung für besseren Schutz sowie einen geringeren Luftwiderstand hat sich Citroen im Falle des C3 komplett gespart. Somit ist auch der Motor unverkleidet und neigt rasch zum Verschmutzen. Im Innenraum sind teils unschöne Kunststoffnähte zu sehen und spüren, mit Ausnahme der geschäumten Armaturenbrettoberfläche kommt ausschließlich Hartplastik zum Einsatz. Wie auch andere Hersteller spart Citroen dort, wo man nicht so oft hinsieht, nämlich beim Koffer- und Motorraum. Die Innenseite der Motorhaube sowie der Kofferraumausschnitt und die Innenseite der Heckklappe müssen ohne Klarlack auskommen. Im Gepäckabteil stört zudem der wenig passgenaue Teppich. Die Motorhaube wird nur von einem einfachen Stab offen gehalten. Im Alltag nervt der Tankdeckel, der umständlich mit dem Schlüssel geöffnet werden muss und nicht in die Zentralverriegelung integriert ist. Die lackierten Stoßfänger sehen zwar schick aus, sind aufgrund der fehlenden Schutzleisten aber schon bei leichten Parkremplern rasch verkratzt. Auch die Türen haben keine Stoßleisten.

Bei der Alltagstauglichkeit liefert der C3 eine ordentliche Vorstellung ab. Die Reichweite ist erfreulich groß und der Innenraum bietet im Gegensatz zu manchem Konkurrenten einen fünften Sitzplatz, der allerdings nur Kindern zuzumuten ist.

+ Dank des 50 Liter großen Kraftstofftanks kommt der kleine Franzose auf Basis des EcoTest-Verbrauchs exakt 1.000 Kilometer weit - ein hervorragender Wert für einen Kleinwagen mit Benzinmotor. Die maximale Zuladung beträgt ordentliche 443 Kilogramm. Wer möchte, kann den C3 auch als Zugfahrzeug verwenden, dabei darf er bis zu 1.150 kg an den Haken nehmen. Auch auf dem Dach dürfen bis zu 70 kg schwere Lasten transportiert werden. In der Stadt kommen dem Citroen seine kompakten Abmessungen zu Gute: Mit rund 3,94 Meter Länge und einer Breite von zwei Meter ist der fünfsitzige Kleinwagen für den Stadtverkehr bestens gewappnet.

⊖ Ein vollwertiges Ersatzrad ist für den C3 nicht erhältlich, immerhin gibt es gegen Aufpreis ein Notrad (im Testwagen verbaut). Ab Werk rüstet Citroen den Wagen lediglich mit einem Reifenreparaturset aus, das sich allerdings bei stärkeren Beschädigungen des Reifens als unbrauchbar erweisen kann. Die Stützlast beträgt nur magere 46 Kilogramm, was für die Montage eines Fahrradträgers auf der Anhängerkupplung zu wenig sein kann.

3,0 Sicht

Trotz der kompakten Karosserie lassen sich die Fahrzeugenden nur mäßig abschätzen. Die serienmäßige Einparkhilfe hinten erleichtert das Rangieren. Bei der ADAC-Rundumsichtsmessung schneidet der Citroen nur durchschnittlich ab. Zwar ist der C3 serienmäßig mit modernem LED-Tagfahrlicht ausgestattet, bei den Scheinwerfern belässt es Citroen jedoch bei einfacher Halogentechnik. Modernere und leuchtstärkere Xenon- oder LED-Scheinwerfer sind leider auch nicht gegen Aufpreis zu haben. Die Sicht im Innenspiegel nach hinten fällt nur durchschnittlich aus, eine Abblendautomatik ist nicht erhältlich.

+ Der Heckabschluss lässt sich dank des recht steil abfallenden Fahrzeugendes recht gut abschätzen, zudem hat der C3 hinten serienmäßig eine Einparkhilfe an Bord, die akustisch und optisch vor Hindernissen warnt. Auch für den vorderen Stoßfänger sind die hilfreichen Parkpiepser optional erhältlich, aber auch so sind niedrige Objekte vor der Fahrzeugfront gut erkennbar. Der Fahrer sitzt verhältnismäßig hoch und kann den umliegenden Verkehr dadurch gut einsehen. Die Außenspiegel bieten großzügige Sicht nach hinten, einen asphärischen Bereich, um den toten Winkel zu reduzieren, offeriert der C3 allerdings nicht.

⊖ Die Fahrzeugrundumsicht wird durch die recht breiten B-Säulen eingeschränkt. Die zweiteilige C-Säule verfügt zwar über ein zusätzliches Seitenfenster, die Sicht nach schräg hinten verbessert sich dadurch allerdings kaum. Die Wischer lassen auf der Beifahrerseite im oberen Bereich der Windschutzscheibe einen recht großen Bereich unberührt, was den Blick nach rechts oben auf eine Ampel erschwert.

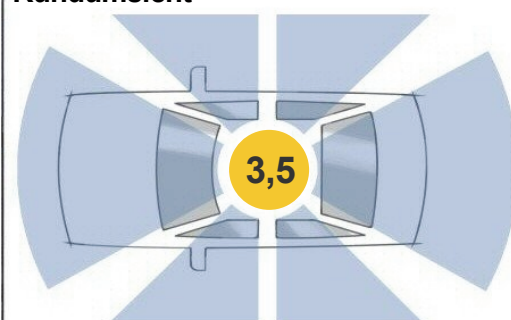
3,0 Ein-/Ausstieg

Dank der etwas erhöht montierten Sitze und der weit öffnenden vorderen Türen gelingt das Ein- und Aussteigen recht bequem. Auch die Breite sowie die Höhe des Schwellers gehen in Ordnung. Fondpassagiere haben es wegen des deutlich kleineren Türausschnitts schwerer, vor allem im unteren Bereich ragt der Radlauf weit in den Einstiegsbereich hinein.

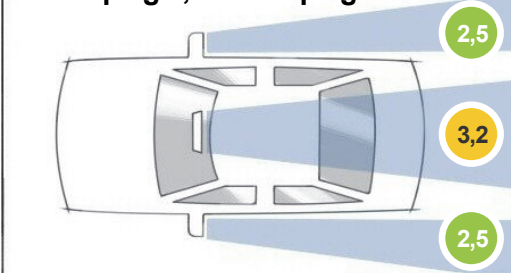


Die sehr breiten Dachsäulen schränken die Sicht, besonders nach schräg hinten, doch erheblich ein.

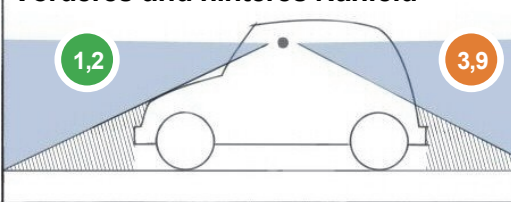
Rundumsicht



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

⊕ Das hohe Dach schützt vor ungewolltem Kontakt mit dem Kopf, die vorderen und die hinteren Türen öffnen angenehm weit und arretieren selbst an steilen Anstiegen. Verriegelt werden die Türen mit Hilfe der serienmäßigen Zentralverriegelung mit Funkfernbedienung, allerdings sind die einzelnen Tasten nicht eindeutig zu erfühlen, was die Handhabung bei Dunkelheit erschwert.

⊖ Praktische Dachhaltegriffe, die besonders älteren Menschen das Ein- und Aussteigen erleichtern würden, fehlen leider komplett. Zudem fallen die Türausschnitte hinten recht schmal aus. Die Arretierung funktioniert zwar zuverlässig, doch bereits bei der ersten der zwei Stufen ist die vordere Tür ziemlich weit geöffnet, was das Ein- und Aussteigen in engen Parklücken erschwert. Die Tasten der serienmäßigen Funkfernbedienung lassen sich nicht erfühlen, was die Bedienung im Dunkeln erschwert.

3,2 Kofferraum-Volumen*

Das Kofferraumvolumen geht für einen Kleinwagen in Ordnung, allerdings stößt das Ladeabteil bei vier Personen samt Gepäck rasch an seine Grenzen.

⊕ Bei umgelegter Rücksitzlehne fasst das Gepäckabteil des Citroen C3 520 (beladen bis Fensterkante) bis zu 945 Liter (dachhoch beladen) - für einen Kleinwagen durchaus beachtlich.

⊖ Bei aufgestellten Rücksitzlehnen passen nur recht bescheidene 250 Liter (bis Abdeckung) in das Gepäckabteil. Belädt man den C3 bis unters Dach (stehende Rücksitzlehne), sind es 325 Liter. Damit lassen sich bis zu sechs Getränkeboxen verstauen. Der Kofferraum des Testwagens fasst zehn Liter weniger als ein zuvor getestetes Modell. Der Grund dafür ist die aufpreispflichtige Audioanlage, die diesmal verbaut war und über einen zusätzlichen Subwoofer rechts im Kofferraum verfügt.



Mit 250 l Volumen ist der Kofferraum des C3 von klassenüblicher Größe.

3,4 Kofferraum-Zugänglichkeit

In puncto Zugänglichkeit schneidet das Gepäckabteil des C3 ebenfalls durchschnittlich ab.

⊕ Die Heckklappe lässt sich ohne großen Kraftaufwand öffnen und schwingt weit nach oben. Zudem gibt sie eine recht große Öffnung frei, wodurch sich selbst sperrige Gegenstände gut verstauen lassen. Da der Kofferraum nicht sonderlich tief ist, sind auch Gegenstände im Bereich der Rücksitzlehne einfach zu erreichen.

⊖ Mit rund 76 Zentimetern ist die Ladekante des C3 eindeutig zu hoch. Das Verstauen von schweren Getränkeboxen wird dadurch zum echten Kraftakt. Erschwerend kommt hinzu, dass der Ladeboden ganze 26 Zentimeter tiefer liegt. Rückenschonendes Be- und Entladen schwerer Gegenstände ist damit nicht möglich. Klappt man die Rücksitzlehnen um, ergibt sich nicht nur eine ansteigende Ladefläche, sondern auch eine unpraktische Stufe, die das Beladen mit sperrigen Gegenständen zusätzlich erschwert. Kleiner Schönheitsfehler: Der Kofferraumöffner ist zwar leicht zu erreichen, verschmutzt aber auch leicht, dreckige Hände sind daher oft die Folge. Das hervorstehende Kofferraumschloss sowie scharfe Kanten an der Seite der Klappe stellen ein erhöhtes Verletzungsrisiko dar. Die Beleuchtung fällt recht schwach aus, da Citroen nur eine Lampe verbaut hat.

Kofferraum-Variabilität

Auf Seiten der Variabilität kann der C3 keine Glanzlichter setzen und platziert sich somit im Mittelfeld seiner Fahrzeugklasse.

⊕ Die asymmetrisch klappbare Rücksitzlehne bringt der C3 serienmäßig mit, deren Handhabung erfolgt einfach und ohne größeren Kraftaufwand, die Kopfstützen müssen dafür nicht extra entfernt werden. Entriegeln lassen sich die Lehnen bequem per Tastendruck, entweder vom Kofferraum aus oder bei geöffneten Fondtüren.

⊖ Stellt man die Rücksitzlehnen schnell und unvorsichtig auf, kann es passieren, dass die äußeren Gurte eingeklemmt und dabei beschädigt werden. Praktische Ablagefächer oder Netze zum Verstauen kleinerer Gegenstände sucht man vergebens. Immerhin findet sich an der Seite jeweils ein Plastikhaken, um beispielsweise Einkaufstaschen einzuhängen, sowie vier Metallösen zur Ladungssicherung.

2,8 INNENRAUM

Bedienung

Die Bedienung bedarf auch im C3 der Gewöhnung. Eigenheiten wie die unpraktische Platzierung der Drehregler für die Sitzheizung oder die Leuchtweitenregulierung erschweren die Handhabung zusätzlich. Neu ist das beim Modell PureTech 110 Stop&Start serienmäßige Infotainment-System, das nun über einen 7-Zoll großen Touchscreen und nicht wie zuvor über eine darunter angebrachte Bedieneinheit gesteuert wird. Der Bildschirm reagiert sensibel auf Eingabebefehle mit dem Finger, das Scrollen etwa durch die Senderliste erfolgt allerdings etwas ruckelig. Einen praktischen Drehknopf dafür wie etwa beim VW Golf hat sich Citroen leider ebenso gespart wie Direktwahltasten zum Aufrufen einzelner Menüpunkte. So ist der Fahrer stets gezwungen, erst das Grundmenü (die Taste dafür sitzt ganz unten in der Mittelkonsole) zu drücken und anschließend die jeweilige Funktion auszuwählen. Die Menüstruktur erschließt sich einem nicht auf Anhieb, einige Funktionen sind nur umständlich zu finden.

⊕ Das Lenkrad lässt sich sowohl in der Höhe als auch in der Tiefe einstellen, der Verstellbereich fällt dabei angenehm groß aus. Die Klimaregelung ist übersichtlich gestaltet, die Tasten sind groß und leicht zu erkennen, allerdings dürften sie gerne etwas weiter oben platziert sein. Die Heckscheibenheizung schaltet sich nach einer gewissen Zeit automatisch ab und hilft dadurch, nicht unnötig Energie zu verschwenden. Die Wischer an Front- und Heckscheibe sind mit einer praktischen Intervallfunktion ausgestattet. Einen Regensensor gibt es nur im Paket mit einer Fahrlichtautomatik sowie einem automatisch abblendbaren Innenspiegel, allerdings ist dieses der Topausstattung Exclusive vorbehalten. Der Testwagen verfügte über ein aufpreispflichtiges Audiosystem, das einen guten Klang liefert. Ebenfalls positiv hervorzuheben ist das große Handschuhfach, das nicht nur beleuchtet (nur bei eingeschalteter Zündung), sondern zusätzlich auch klimatisierbar ist. Die beiden Rundinstrumente für Geschwindigkeits- und Drehzahlanzeige sind passend skaliert und gut ablesbar. Ein Bordcomputer mit zwei Langzeitspeichern ist serienmäßig, einen Kurzzeitspeicher gibt es allerdings nicht.



Die Bedienung des schicken C3-Cockpits bedarf einer gewissen Eingewöhnung, die Anmutung ist gut.

– Der C3 leistet sich in puncto Bedienbarkeit einige Eigenheiten, die einen beim Erstkontakt verzweifeln lassen können. So befindet sich der Drehregler für die Sitzheizung nicht wie sonst üblich in der Mittelkonsole, sondern unten an der Sitzkonsole, wo er für den Fahrer nicht einsehbar ist, gleiches gilt für den Beifahrersitz. Da der Wagen auch keine Leuchte dafür im Zentraldisplay hat, kann es passieren, dass man tagelang mit aktivierter Beifahrersitzheizung unterwegs ist, ohne es als Fahrer zu merken. Auch die Verstellung für die Leuchtweiteregulierung ist untypisch und befindet sich links an der Lenksäule, wo sie ebenfalls kaum einsehbar ist. Anstelle eines Drehreglers für den Lichtschalter ist dieser in den Lenkstockhebel integriert. Eine Kühlmitteltemperaturanzeige hat der C3 nicht, immerhin finden sich im Display die Symbole für kaltes oder zu heißes Kühlwasser. Zwar ist das Lenkrad frei von jeglichen Tasten, was der Optik zugute kommt, dafür erweisen sich die beiden an der Lenksäule angebrachten Bedienelemente für das Audiosystem sowie den serienmäßigen Geschwindigkeitsregler und -begrenzer als wenig ergonomisch, da man für deren Bedienung stets die Hände vom Lenkrad nehmen muss.

2,1 Raumangebot vorne*

Der Citroen C3 bietet den Insassen der ersten Fahrzeugreihe ein für die Kleinwagenklasse gutes Platzangebot.

+ Selbst großgewachsene Personen bis etwa 1,90 Meter müssen im C3 nicht unter Platzangst leiden. Die Kopffreiheit profitiert dabei vom hohen Fahrzeugdach, aber auch die gemessene Innenbreite ist mehr als ausreichend. Selbst zwei korpulentere Insassen kommen sich damit nicht zu nahe. Durch das weit nach vorn gezogene Handschuhfach genießt der Beifahrer eine ungewöhnlich große Beinfreiheit.

4,2 Raumangebot hinten*

In der zweiten Reihe bietet der Citroen C3 den Fondpassagieren ein auch für diese Fahrzeugklasse unterdurchschnittliches Platzangebot.

+ Die Innenbreite geht ebenso in Ordnung wie die dank des kuppelförmigen Daches ordentliche Kopffreiheit. Ebenfalls positiv hervorzuheben ist, dass die Füße problemlos unter den Sitzen Platz finden.

– Ist der Vordersitz für einen 1,85 Meter großen Insassen eingestellt, finden allenfalls 1,65 Meter große Personen dahinter ausreichend Platz vor, da es an ausreichender Beinfreiheit mangelt und die Knie an die Vordersitzlehnen stoßen.



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

4,0 Innenraum-Variabilität

In puncto Innenraumvariabilität kann der Franzose keine Glanzlichter setzen und belässt es beim Standardumfang in dieser Klasse.

+ Der Rücksitzlehnen sind serienmäßig asymmetrisch klappbar, zusätzlich lassen sich die Vordersitzlehnen dank der stufenlosen Verstellung schnell in Liegeposition bringen.

– Für den Citroen C3 werden keine Sitzvarianten angeboten, daher wird die Innenraum-Variabilität nur mit ausreichend bewertet.

Obwohl der C3 nicht über adaptive Dämpfer verfügt und in der Ausstattung Red Block mit einem Sportfahrwerk ausgestattet ist, das die Karosseriehöhe um 25 Millimeter reduziert, kann der gebotene Federungskomfort durchaus überzeugen.

⊕ Das Fahrwerk ist trotz der laut Citroen sportlichen Auslegung komfortabel abgestimmt. Im Stadtverkehr spricht die Feder-Dämpfer-Kombination recht sensibel auf kleinere Unebenheiten wie Kanaldeckel oder Frostaufbrüche an, akustisch bleibt das Fahrwerk dabei weitgehend unauffällig, Poltergeräusche sind allenfalls bei derben Unebenheiten zu vernehmen. Bodenwellen absorbiert der C3 gut, selbst tiefe und lange Wellen bei höherer Geschwindigkeit führen nicht zu starken Aufbaubewegungen oder störendem Nachschwingen, sondern werden gekonnt geschluckt. Auch auf Kopfsteinpflaster verkneift sich der Franzose störendes Dröhnen oder lästiges Zittern. Zudem ändert sich das Federungsverhalten auch unter hoher Beladung kaum.

⊖ Bei kurzweiligem Fahrbahnbelag neigt der C3 aufgrund seines kurzen Radstandes zu Nickbewegungen (Pendeln um die Querachse), in flott durchfahrenen Kurven neigt sich der Aufbau spürbar zur Seite.

Der Sitzkomfort fällt durchschnittlich aus, wobei man in der ersten Reihe spürbar bequemer untergebracht ist als im Fond. Der Testwagen war mit dem Leder-Paket ausgestattet, das neben Lederpolstern auch eine Höhenverstellung für den Beifahrersitz beinhaltet.

⊕ Ab Werk ist der Fahrersitz sowohl in der Länge als auch in der Höhe über einen weiten Bereich verstellbar, sodass es kleinen wie großen Personen problemlos möglich ist, eine bequeme Sitzposition zu finden. Hilfreich ist dabei auch das in Höhe und Weite verstellbare Lenkrad sowie die bequeme Fußablage aus stabilem Aluminium. Die Sitze sind bequem gepolstert, selbst längere Etappen lassen sich ohne Ermüdungserscheinungen der Muskulatur zurücklegen.

⊖ Sowohl den Vordersitzen als auch der Rücksitzbank mangelt es an Seitenhalt. Durch das glattflächige Leder des Testwagens finden vor allem die Passagiere auf der Rückbank in Kurven kaum Halt. Die vorderen Sitze verfügen zwar über recht kräftig ausgeformte Wangen, diese sind allerdings zu weich und stützen den Körper bei flotter Kurvenfahrt kaum. Zusätzlich sind die Vordersitze recht hoch montiert, was zwar der Übersicht zu Gute kommt, allerdings fühlt man sich dadurch schlecht in das Fahrzeug integriert. Eine Lordosenstütze, die sich vor allem rückengeplagte Fahrer wünschen würden, ist auch gegen Aufpreis nicht zu haben. Die Rückbank kommt ohne jegliche Konturierung aus, der Seitenhalt für die Fondinsassen auf der rutschigen Bank ist daher absolut unzureichend. Zudem finden die Oberschenkel keinerlei Abstützung, da die Sitzfläche nach vorn nicht ansteigt und die Bank generell recht tief montiert ist - eine auf langen Strecken unbequeme Beinhaltung mit spitzem Kniewinkel ist daher die Folge.

Für einen Kleinwagen erweist sich der Citroen C3 PureTech 110 als erfreulich leises Auto. Selbst längere und zügig gefahrene Autobahnpassagen lassen sich mit dem Franzosen entspannt abspulen.

⊕ Der gemessene Schallpegel von 68,7 dB(A) bei einer Geschwindigkeit von 130 km/h (Autobahn-Richtgeschwindigkeit) ist ein guter Wert. Hier profitiert der C3 mit dem großen Benziner von der deutlich längeren Getriebeübersetzung. Während die Saugerversion des 1,2-Liter-Benziners bei Tempo 130 die Kurbelwelle mit 4000 Touren rotieren lässt, zeigt die Drehzahlmessernadel der aufgeladenen Variante lediglich 3000 Umdrehungen an. Wird der Motor nicht über die Maßen gefordert, hält er sich akustisch angenehm zurück. Die Windgeräusche nehmen bei höheren Geschwindigkeiten zwar hörbar zu, treten aber dennoch nicht zu sehr in den Vordergrund.

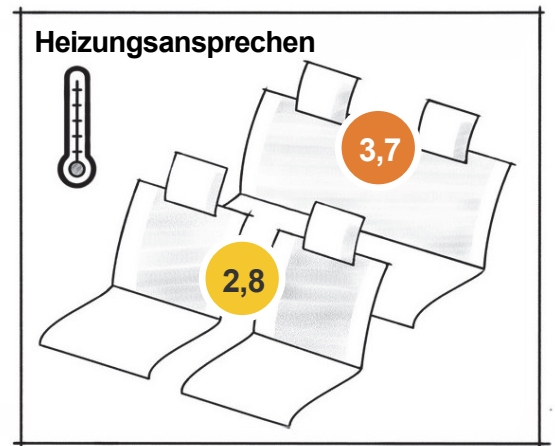
⊖ Bei höheren Drehzahlen sowie unter Last erhebt der Dreizylinder seine Stimme deutlich und wird recht laut.

3,2 Klimatisierung

Bereits ab Werk ist der C3 PureTech110 mit einer Ein-Zonen-Klimaautomatik ausgestattet und sorgt somit selbst bei großer Hitze für angenehme Temperaturen im Fahrzeuginneren. Eine Besonderheit nicht nur in dieser Fahrzeugklasse stellt der serienmäßige Parfümspender dar, der für eine besondere Duftnote im Innenraum sorgt. Die Erwärmung des Innenraums erfolgt beim ADAC-Heizungstest durchschnittlich schnell, aufgrund fehlender Luftausströmer steigt die Temperatur im Fondabteil langsamer als in der ersten Sitzreihe.

⊕ Eine serienmäßige Klimaautomatik in dieser Fahrzeugklasse ist alles Andere als eine Selbstverständlichkeit. Die Temperatur lässt sich in 0,5-Grad-Schritten einstellen.

⊖ Die Luftverteilung für die vorderen Passagiere kann nur für beide Personen zusammen und in vorgegebenen Stufen eingestellt werden. Ärgerlich: Die hinteren Seitenscheiben lassen sich nur zu zwei Dritteln versenken.



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

2,8 MOTOR/ANTRIEB

2,2 Fahrleistungen*

Der 110 PS leistende Dreizylinder-Turbo sorgt im kleinen C3 für muntere Fahrleistungen und dafür, dass man selbst auf der Autobahn nicht zum Verkehrshindernis wird.

⊕ Das vergleichsweise üppige Drehmoment von 205 Newtonmetern liegt bereits bei 1500 Umdrehungen an und erlaubt daher eine recht schaltfaule Fahrweise, zum Runterschalten ist der Fahrer nur selten gezwungen. Bei den Elastizitätsmessungen schneidet der kleine Franzose gut ab: Für den Beschleunigungsvorgang von 60 auf 100 km/h im vierten Gang vergehen lediglich 9,9 Sekunden, im fünften Gang 13,6 Sekunden. Der Zwischensprint für den gleichen Geschwindigkeitsbereich (gemessen im 2./3. Gang) nimmt 7,2 Sekunden in Anspruch.

2,7 Laufkultur

Für einen Dreizylinder legt der PureTech-Motor eine ordentliche Laufkultur an den Tag. Allerdings arbeiten einige Dreizylindertriebwerke der Konkurrenz noch kultivierter - und das ohne zusätzliche Ausgleichswelle zum Tilgen unerwünschter Schwingungen.

- ⊕ Im mittleren Drehzahlbereich läuft der Benziner angenehm vibrationsarm, und auch störendes Brummen verkneift er sich weitestgehend.
- ⊖ Fährt man besonders niedertourig und fordert gleichzeitig eine hohe Last ab, neigt der Viertakter etwas zum Dröhnen. Im Stand sowie beim Ausdrehen sind in der Lenkung Vibrationen zu spüren.

3,2 Schaltung

Das manuelle Fünfganggetriebe kann kaum überzeugen und verhagelt dem C3 damit eine bessere Benotung im Antriebskapitel. Wer lieber schalten lassen möchte, muss zur schwächeren Saugvariante mit 82 PS greifen. Für die gibt es gegen Aufpreis ein automatisiertes Schaltgetriebe.

- ⊕ Positiv hervorzuheben ist die gut dosierbare Kupplung, die zuverlässig und ruckarm arbeitende Start-Stopp-Automatik sowie die Gangempfehlung, die dem Fahrer den jeweils verbrauchsoptimalen Gang anzeigt.
- ⊖ Das Getriebe missfällt mit seiner wenig präzisen Führung und den recht langen Schaltwegen, zudem hakt es mitunter etwas. Erschwerend kommt hinzu, dass der Schalthebel zu weit unten sitzt und damit nicht optimal zur Hand liegt. Ist wie beim Testwagen die Mittelarmlehne an Bord, stößt man beim Schalten leicht an diese. Der hinten rechts angeordnete Rückwärtsgang ist nicht mechanisch gegen unbeabsichtigtes Einlegen gesichert. Legt man ihn ein, während das Fahrzeug noch langsam nach vorn rollt, ist ein lautstarkes Getriebekrachen zu hören. Eine hilfreiche Berganfahrhilfe ist für die getestete Motorisierung leider nicht erhältlich.

3,3 Getriebeabstufung

Im Vergleich zur schwächeren Saugvariante des 1,2-Liter-Benziners ist das Getriebe des Turbomotors deutlich länger übersetzt. Bei 130 km/h liegen statt 4000 lediglich 3000 Kurbelwellenumdrehungen an.

- ⊕ Trotz der recht großen Drehzahlsprünge passen die Anschlüsse beim Hochschalten, sodass der Motor beim Beschleunigen nicht in ein Drehmomentloch fällt.
- ⊖ Der zweite Gang ist recht lang übersetzt, so dass man etwa beim Heranrollen an eine Kreuzung oftmals in den ersten Gang zurückschalten muss.

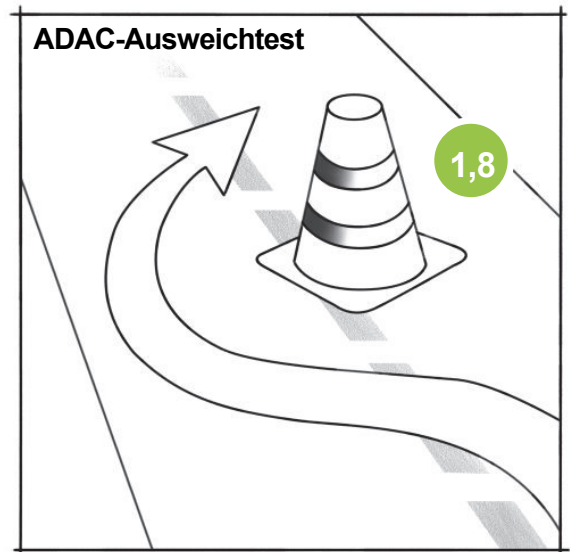
2,4 FAHREIGENSCHAFTEN

2,1 Fahrstabilität

Bei den Fahrdynamikprüfungen liefert der französische Kleinwagen eine gute Vorstellung ab und erweist sich dabei als ausgesprochen fahrsicher.

+ Den ADAC Ausweichtest (doppelter Spurwechsel mit mindestens 90 km/h) absolviert der C3 ausgesprochen fahrstabil und gutmütig, der Fahrer wird dabei vor keine größeren Herausforderungen gestellt. Der Wagen bleibt lange neutral und beginnt vergleichsweise spät, über die Vorderräder zu schieben (Untersteuern). Überschreitet man den breiten Grenzbereich, greift das sanft regelnde ESP rechtzeitig und effektiv ein. Lastwechselreaktionen bei abrupter Gaswegnahme in Kurven treten nur in geringem Maße auf.

- Beim kräftigen Herausbeschleunigen aus Kurven im niedrigen Gang legt der C3 leichte Traktionsprobleme an den Tag. Die Traktionskontrolle bremst den Wagen jedoch nicht über Gebühr ein und regelt sehr sensibel.



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.

3,1 Lenkung*

Die elektro-mechanische Servolenkung im C3 kann nicht überzeugen. Ihr mangelt es an Rückmeldung und Präzision.

+ Die Lenkkräfte sind angenehm niedrig, was für einen Kleinwagen, der oftmals von Frauen und in der Stadt (viel Lenkarbeit) bewegt wird, durchaus passend ist. Zur guten Handlichkeit im Stadtverkehr trägt der vergleichsweise kleine Wendekreis von gemessenen 10,7 Metern bei.

- Der Lenkung mangelt es an Rückmeldung. Das Lenkgefühl ist recht synthetisch, ebenso lässt die Zielgenauigkeit sowohl um die Mittellage als auch bei größerem Lenkeinschlag zu wünschen übrig.

2,1 Bremse

Der Citroen C3 PureTech 110 ist im Gegensatz zu den leistungsschwächeren Benzinern auch an der Hinterachse mit Scheibenbremsen bestückt, während dort einfachere Trommelbremsen zum Einsatz kommen. Die Bremsleistung bei der zehnmaligen Vollverzögerung aus 100 km/h (Fahrzeug zur Hälfte beladen, Michelin Pilot Exalto 88V der Größe 205/45 R17) ist gut, ein Nachlassen der Bremswirkung (Fading) nicht feststellbar.

+ Für eine Vollbremsung aus Tempo 100 benötigt der C3 durchschnittlich 36,5 Meter - ein guter Wert. Die Bremse spricht spontan an und lässt sich dank des klar definierten Druckpunkts gut dosieren.

- In flott durchfahrenen Kurven wird der Citroen bei einem Bremsimpuls unruhig und drängt mit dem Heck spürbar nach außen.

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Der Citroen hat nur eine sehr überschaubare Anzahl an Fahrerassistenzsystemen zu bieten, in diesem Punkt merkt man dem C3 sein fortgeschrittenes Alter recht deutlich an.

- ⊕ ESP sowie ein Bremsassistent sind serienmäßig an Bord. Bei einer Gefahrenbremsung wird automatisch die Warnblinkanlage aktiviert und dadurch der nachfolgende Verkehr gewarnt. In den serienmäßigen Tempomaten ist - typisch für französische Fahrzeuge - zusätzlich ein Geschwindigkeitsbegrenzer integriert, der die maximale Fahrgeschwindigkeit auf einen zuvor eingestellten Wert limitiert. Ein Reifendruckkontrollsystem bringt der C3 ebenfalls bereits ab Werk mit, allerdings kann das indirekt messende System (Abgleich über Raddrehzahlen) ein einzelnes Rad, das einen zu geringen Luftdruck hat, nicht ausweisen. Verlieren alle vier Reifen mit der Zeit Luft, schlägt das System keinen Alarm, da sich die Reifen gleich schnell drehen.
- ⊖ Fahrerassistenzsysteme wie ein Notbremsassistent oder eine Spurverlassenswarnung sind inzwischen auch in der Kleinwagenklasse zu finden, der C3 hat davon nichts zu bieten. Ist der Warnblinker aktiviert, können die Blinker nicht mehr zur Fahrtrichtungsanzeige verwendet werden, was beim Abschleppen zu gefährlichen Situationen führen kann.

Passive Sicherheit - Insassen

Im EuroNCAP-Crashtest (Stand 2009, Vor-Facelift) erzielt der C3 beim Insassenschutz 83 Prozent der möglichen Punkte. Insgesamt kommt der Kleinwagen auf vier von fünf möglichen Sternen.

- ⊕ Die vorderen Kopfstützen sind für Personen bis rund 1,85 m geeignet und 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. Gegen Aufpreis ist für den C3 die Citroen Connect Box erhältlich, mit der sich per Knopfdruck nicht nur die Pannenhilfe rufen, sondern auch ein Notruf absetzen lässt. Wird bei einem Unfall einer der Airbags ausgelöst, löst das System automatisch einen Notruf aus.
- ⊖ 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, was dazu führen kann, dass sie im Notfall schlecht auffindbar oder zu erreichen sind.

Kindersicherheit

Die Kindersicherheit wird beim EuroNCAP-Crashtest mit 74 Prozent der erreichbaren Punkte bewertet.

- ⊕ Auf den hinteren, äußeren Sitzplätzen ist serienmäßig das Isofix-Befestigungssystem inklusive Ankerhaken vorhanden, das aber nur mit Einsteckhilfen verwendet werden kann. Die Gurtschlösser im Fond sind an losen Bändern befestigt, aber gut zu erreichen. Der Beifahrerairbag lässt sich mit dem Fahrzeugschlüssel deaktivieren. Auch ohne Isofix sind die meisten Kindersitze auf dem Beifahrersitz und auf den hinteren, äußeren Sitzen problemlos zu befestigen. Selbst 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, zudem fehlt ein Einklemmschutz. Somit stellen diese ein erhebliches Verletzungspotenzial für hinten sitzende Kinder dar. Die Gurtschlösser der Rücksitzbank können leicht verwechselt werden.

3,7 Fußgängerschutz

In puncto Fußgängerschutz schneidet der Citroen mit lediglich 33 Prozent der erreichbaren Punkte unzureichend ab.

+ Der vordere Stoßfänger stellt für die Beine eines Fußgängers aufgrund seiner weichen Struktur kein überproportional großes Verletzungsrisiko dar, hier erzielt der C3 sogar die Maximalpunktzahl.

– Die Motorhaube bietet nur einen geringen Deformationsweg und kann somit kaum Energie absorbieren, das Verletzungsrisiko für Passanten ist dementsprechend hoch.

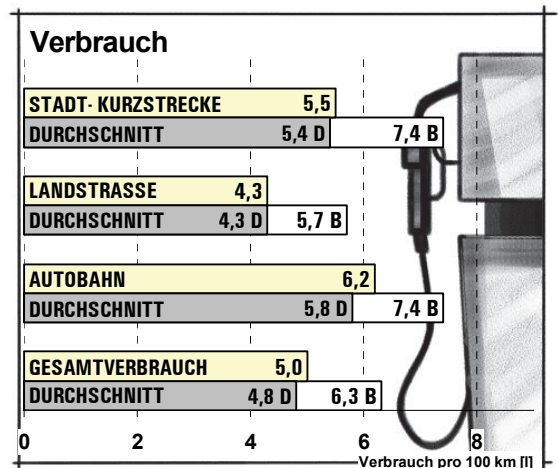
2,2 UMWELT/ECOTEST

2,9 Verbrauch/CO2*

Der im ADAC EcoTest ermittelte Verbrauch beträgt im Schnitt 5,0 Liter pro 100 Kilometer. Damit zählt der C3 PureTech 110 Stop&Start zu den sparsamsten Benzinern in der Klasse der Kleinwagen. Mit einer CO2-Bilanz von 140 g/km erreicht das Fahrzeug im CO2-Kapitel des Ecotests 31 Punkte. In der Stadt verbrauchte der C3 5,5 l, außerorts 4,3 l und auf der Autobahn 6,2 l pro 100 km.

1,5 Schadstoffe

+ Die Schadstoffanteile im Abgas sind erfreulich gering, somit kann der C3 45 von 50 möglichen Punkten verbuchen. In der Summe erzielt der Kleinwagen 76 Punkte und bekommt dafür vier von fünf Sternen im ADAC EcoTest.



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

3,5 AUTOKOSTEN

3,7 Betriebskosten*

Die Betriebskosten errechnen sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Ein nur durchschnittlicher Verbrauch von teurem Superkraftstoff führt daher zu erhöhten Betriebskosten.

4,1 Werkstatt- / Reifenkosten*

Der Citroen C3 muss alle 25.000 Kilometer oder alle 12 Monate zum Service in die Werkstatt. 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.

- Während das 25.000-Kilometer-Serviceintervall auch für Vielfahrer in Ordnung ist, wirkt sich der jährliche Turnus besonders für Wenig- und Normalfahrer aufgrund der unnötig häufigen Werkstattaufenthalte und die dadurch anfallenden Kosten finanziell negativ aus. Durch die nicht gängige Seriengröße entstehen zusätzlich erhöhte Kosten für den Reifenersatz und verhindern eine bessere Benotung.

5,1 Wertstabilität*

- Die Wertstabilität des Citroen C3 PureTech 110 wird vom ADAC schlecht bewertet. Bei einer vierjährigen Haltezeit und einer Gesamtfahrleistung von 60.000 Kilometern erzielt der Franzose einen geringen Restwert. Grund dafür ist neben dem in naher Zukunft anstehenden Modellwechsel auch die harte Konkurrenz, der sich der Citroen hierzulande stellen muss.

3,8 Kosten für Anschaffung*

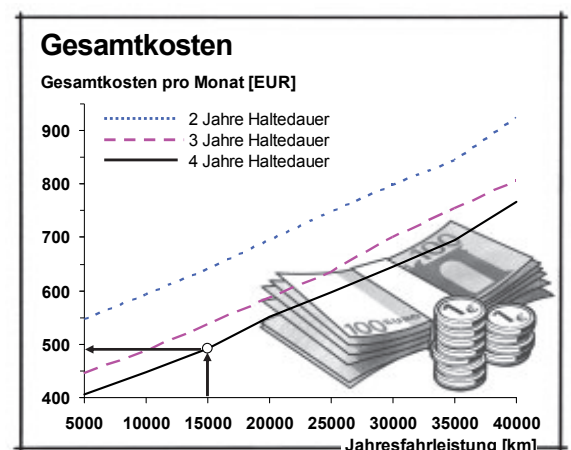
Der Grundpreis für den Citroen C3 PureTech 110 Stop&Start beträgt in der Ausstattungsvariante Red Block 18.680 Euro. In Anbetracht der umfangreichen Serienausstattung inklusive Klimaautomatik, 17-Zoll-Alurädern, elektrischen Fensterhebern und Radio samt DAB-Empfang ist der hohe Grundpreis noch zu vertreten. Die noch besser ausgestaffierte Top-Ausstattung Exclusive schlägt mit 19.590 Euro zu Buche.

1,8 Fixkosten*

+ Die Fixkosten fallen erfreulich niedrig aus. Für die Kfz-Steuer müssen jährlich nur 42 Euro aufgewendet werden. Die Versicherungsklassen liegen im Mittelfeld, die Einstufungen für die Teilkaskoversicherung ist etwas erhöht (KH:14, VK:18, TK:20).

3,3 Monatliche Gesamtkosten*

Die monatlichen Betriebskosten, die sich aus Wertverlust, Betriebskosten (v.a. Kraftstoffkosten), Werkstattkosten (inklusive Reifenkosten) und den Fixkosten (v.a. Steuer und Versicherung) zusammensetzen und für eine vierjährige Haltezeit bei einer Gesamtfahrleistung von 60.000 km kalkuliert sind, fallen mit 492 Euro noch durchschnittlich aus.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 492 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	PureTech 68	PureTech 82	PureTech 110 Stop&Start	BlueHDi 100
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/999	3/1199	3/1199	4/1560
Leistung [kW (PS)]	50 (68)	60 (82)	81 (110)	73 (99)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	95/3000	118/2750	205/1500	254/1750
0-100 km/h[s]	16,2	14,2	10,6	11,8
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	163	174	190	190
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	4,4 S	4,6 S	4,5 S	3,4 D
CO2 [g/km]	102	107	104	87
Versicherungsklassen KH/VK/TK	14/18/17	14/18/17	14/18/20	15/19/20
Steuer pro Jahr [Euro]	34	48	42	152
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	439	450	494	480
Preis [Euro]	12.790	16.280	19.590	19.380

Aufbau

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

KT = Kleintransporter
 HKB = Hochdachkombi
 TR = Transporter
 BU = Bus
 SUV = Sport Utility Vehicle
 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
 E = Strom

DATEN UND MESSWERTE

3-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro6
Hubraum	1199 ccm
Leistung	81 kW (110 PS)
bei	5500 1/min
Maximales Drehmoment	205 Nm
bei	1500 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	205/45R17
Reifengröße (Testwagen)	205/45R17V
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	10,6/10,65 m
Höchstgeschwindigkeit	190 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,6 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2. + 3.Gang)	7,2 s
Bremsweg aus 100 km/h	36,5 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	4,5 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	5,0 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	5,5/4,3/6,2 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe	104 g/km
CO ₂ -Ausstoß Test(*WTW)	140 g/km
Innengeräusch 130km/h	68,7 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	3941/1728/1524 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2005 mm
Leergewicht/Zuladung	1155 kg/443 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	250 l/520 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	570 kg/1150 kg
Dachlast	70 kg
Tankinhalt	50 l
Reichweite	1000 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte fett

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	97 Euro
Monatliche Werkstattkosten	55 Euro
Monatliche Fixkosten	84 Euro
Monatlicher Wertverlust	256 Euro
Monatliche Gesamtkosten	492 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	14/18/20
Grundpreis	18.680 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 rund 350 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC Autotest ist nach dem ab 01.01.2015 gültigen ADAC Testprotokoll erstellt. Die Testergebnisse sind daher nur bedingt mit den Autotests vor dem 01.01.2015 vergleichbar.

Die Angaben zu Kfz-Steuer und Autokosten basieren auf zum Veröffentlichungszeitpunkt aktuellen Daten. Die Autokosten wurden mit dem seit 01.01.2015 gültigen Berechnungsmodell erstellt. Diese sind daher nicht mit den Autokosten früherer Tests vergleichbar. Die aktuellsten Kostenberechnungen aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten.

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

Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr.

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

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbieglicht	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Regen- und Lichtsensor (nur für Exclusive)	nicht erhältlich
Reifendruckkontrolle	Serie
Servolenkung	Serie
Tempomat	Serie
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	nicht erhältlich

INNEN

Airbag, Seite hinten	nicht erhältlich
Airbag, Seite vorne	Serie
Airbag, Seite, Kopf vorne	Serie
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Audioanlage	Serie
Drehzahlmesser	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend (nur für Exclusive)	nicht erhältlich
Klimaautomatik	Serie
Knieairbag	nicht erhältlich
Rücksitzlehne und -bank umklappbar (zweigeteilt, 40/60)	Serie
Zentralverriegelung	Serie

AUSSEN

Außenspiegel, elektrisch einstellbar	Serie
Lackierung Metallic	525 Euro ^o
Leichtmetallfelgen	Serie
Nebelscheinwerfer	Serie
Schiebe-Hubdach	nicht erhältlich

^o im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

2,6

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

¹ ohne Wirtschaftlichkeit *Werte klassenbezogen