



Citroen C3 PureTech 110 Stop&Start Shine

Fünftürige Schräghecklimousine der Kleinwagenklasse
(81 kW / 110 PS)

Seit Anfang des Jahres steht die dritte Generation des C3 bei den Händlern und soll mit frischem Aussehen und einem komfortorientierten Fahrwerk das Herz der Kundschaft erobern. Optisch fällt der Kleinwagen zweifellos auf. Das Design setzt sich mit Details wie den zweigeteilten Scheinwerfern, dem optional farblich abgesetzten Dach und den von Citroen Airbumps genannten Luftpolstern in den Türen von der oftmals recht farblosen Konkurrenz ab. Beim Fahrwerk schwimmen die Franzosen gegen den Strom und setzen konsequent auf Komfort. Dementsprechend soft ist die Abstimmung, der gebotene Federungskomfort kann tatsächlich überzeugen, vergnügtes Kurvenrübern liegt dem C3 weniger. Bei den Sitzen war ebenfalls ein Höchstmaß an Bequemlichkeit das Ziel, mit dem seitenhaltarmen und weichen Sitzen sind die Franzosen jedoch etwas über das Ziel hinausgeschossen. Das Interieur kann unter Design-Aspekten durchaus gefallen, bei der Bedienung würde man sich jedoch mehr Klarheit und die eine oder andere Taste für häufig verwendete Funktionen wünschen. Unter der Haube des Testwagens steckt ein 110 PS starker Benziner, der im C3 für muntere Fahrleistungen sorgt, mit einem Testverbrauch von 5,8 l/100 km aber nicht sonderlich sparsam ist. Immerhin sind die Abgase erfreulich sauber. Mit 18.090 Euro ist der C3 PureTech 110 Shine zwar kein Sonderangebot, die Serienausstattung fällt aber erfreulich großzügig aus. **Konkurrenten:** u.a. Ford Fiesta, Hyundai i20, Opel Corsa, Toyota Yaris, VW Polo.

- ⊕ komfortables Fahrwerk, gute Serienausstattung, flotte Fahrleistungen, saubere Abgase
- ⊖ keine optionalen Lichtsysteme erhältlich, hohe Ladekante, Sitze mit wenig Seitenhalt, umständliche Bedienung, wenig Ablagen

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,9

AUTOKOSTEN 1,3

Zielgruppencheck

	Familie	3,4
	Stadtverkehr	3,1
	Senioren	3,2
	Langstrecke	3,3
	Transport	3,6
	Fahrspaß	3,7
	Preis/Leistung	2,1

EcoTest ★★★★★☆

3,3 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

3,2 Verarbeitung

Der Citroen C3 ist insgesamt zufriedenstellend verarbeitet. Karosserie und Innenraum machen bis auf wenige Nachlässigkeiten wie nicht gänzlich akkurate Spaltmaße und Passungen einen ordentlichen Eindruck. Allerdings merkt man dem Franzosen trotz des peppigen Innenraums bei genauerem Hinsehen und Tasten recht deutlich an, dass er der Kleinwagenklasse entstammt, wo der Kostendruck besonders hoch ist. Geschäumte Oberflächen versuchen die Fingerkuppen mit Ausnahme eines Kunstledereinsatzes über dem Handschuhfach vergebens zu ertasten.

⊕ In der höchsten Ausstattung Shine besitzt der C3 großflächige Kunststoffluftpolster im unteren Bereich der Seitentüren (Airbumps). Im Vergleich zum Citroen Cactus, bei dem dieses System debütierte, ist die Schutzfunktion

3,2 Alltagstauglichkeit

Bei der Alltagstauglichkeit schneidet der ausschließlich als Fünftürer verfügbare C3 in fast allen Disziplinen durchschnittlich ab. Mit seinem 45 Liter großen Tank kommt der Franzose bis zu 775 km weit (auf Basis des EcoTest Verbrauchs), ein Fehlbetankungsschutz verhindert das irrtümliche Betanken mit Dieselmotorkraftstoff. Als Transportfahrzeug macht der C3 als Kleinwagen naturgemäß keine sonderliche gute Figur. Er darf 450 kg zuladen, davon dürfen bis zu 70 kg auf dem Dach transportiert werden. Für einen Kleinwagen fällt der Wendekreis mit gemessenen 11,4 m groß aus.

⊖ Die Anhängelast beträgt maximal nur 600 kg (gebremster Anhänger), auch die Stützlast ist mit 32 kg sehr knapp bemessen. Eine Anhängerkupplung bieten die Franzosen ab Werk jedoch ohnehin nicht an. Serienmäßig hat der C3 ein Pannenset an Bord, gegen Aufpreis ist allerdings ein Ersatzrad erhältlich.

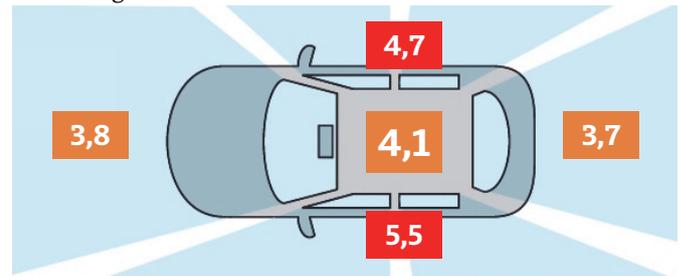
3,2 Licht und Sicht

Die Karosserieenden lassen sich gut abschätzen, auch wenn das Ende der Motorhaube nicht einsehbar ist. Leider sind Parksensoren an der Fahrzeugfront nicht erhältlich, gleiches gilt für einen Parkassistenten. Parkpiepser hinten sind jedoch serienmäßig an Bord, eine Rückfahrkamera bietet Citroen optional an.

⊕ Der automatisch abblendende Innenspiegel ist beim C3 Shine serienmäßig - eine Seltenheit bei einem Kleinwagen.

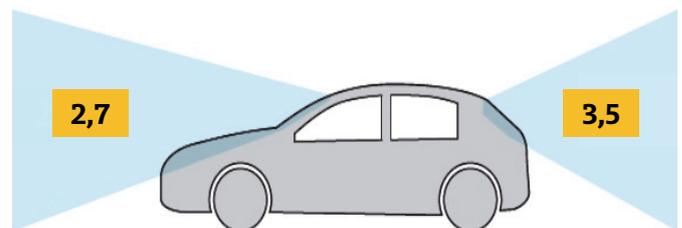
allerdings geringer, da die Airbumps kleiner und tiefer angebracht sind.

⊖ Beim Unterboden haben die Franzosen auf Verkleidungselemente verzichtet, die vor Verschmutzung schützen und die Windschlüpfigkeit erhöhen. Die Motorhaube wird lediglich von einem Stab offengehalten, praktische und komfortablere Gasdruckfedern sucht man leider vergebens.



Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten und Kopfstützen



Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.



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

⊖ Der C3 erhellt die Fahrbahn bei Nacht mit veralteten Halogenscheinwerfern, die eine nur durchschnittliche Ausleuchtung bieten. In der Aufpreisliste finden sich kein optionales Lichtsystem (LED- oder Xenonlicht), auch

Lichtfunktionen wie Abbiegelicht oder ein Fernlichtassistent, wie sie zahlreiche Konkurrenten zumindest gegen Aufpreis anbieten, sucht man vergebens. Die Rundumsicht fällt mau aus, was besonders bei einem

Kleinwagen, der häufig in der Stadt bewegt wird, ungünstig ist. Besonders die sehr breiten C-Säulen schränken dabei die Sicht nach schräg hinten stark ein.

3,1 Ein-/Ausstieg

Das Ein- und Aussteigen gelingt vorn recht komfortabel, der Schweller dürfte allerdings etwas niedriger sein. Hinten kommt erschwerend hinzu, dass der Türausschnitt nicht sonderlich groß ausfällt, besonders für die Füße.

⊖ Haltegriffe am Dachzimmer sucht man leider vergebens. Der Testwagen war mit dem optionalen schlüssellosen Zugangssystem ausgestattet. Dieses lässt sich nicht ohne weiteres deaktivieren und besitzt wie die meisten dieser Systeme einen ungenügenden Diebstahlschutz, der mit einem Funkverlängerer überlistet werden kann – Näheres dazu unter www.adac.de/keyless.

3,5 Kofferraum-Volumen

Für einen Kleinwagen wartet der C3 mit einem ordentlichen Kofferraum auf. Im Normalzustand fasst das Gepäckabteil 270 l, bis unters Dach passen 350 l oder alternativ



Mit 270 l Volumen ist der Kofferraum des C3 von klassenüblicher Größe.

3,8 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Heckklappe öffnet recht hoch - selbst 1,85 m große Personen laufen nicht Gefahr, sich daran den Kopf anzustoßen.

⊖ Das Be- und Entladen gestaltet sich beim C3 vergleichsweise unkomfortabel, da die Ladekante mit gemessenen 78 cm sehr hoch ist. Besonders beim Ausladen

fünf Getränkekisten hinein. Klappt man die Rücksitzlehnen um, beträgt das Ladevolumen 580 l (bis Fensterunterkante) bzw. 975 l (bis unters Dach).

3,0 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehnen lassen sich ohne großen Kraftaufwand im Verhältnis 60 zu 40 umklappen. Eine Halterung für die äußeren Gurte gibt es jedoch nicht - es besteht die Gefahr, dass die beim Einrasten der Lehnen beschädigt werden. Eine praktische Durchlademöglichkeit gibt es leider ebenso wenig wie ein Gepäcktrennnetz.

stört die 24 cm Stufe zwischen Ladeboden und -kante. Eine Taste zum Entriegeln des Kofferraums gibt es im Innenraum leider keine. Zudem schränkt die geringe Tiefe die Nutzbarkeit deutlich ein. Bei umgeklappter Rücksitzlehne entsteht keine ebene Ladefläche, da die Lehnen leicht ansteigen. Der Kofferraum wird nur mit einer leuchtschwachen Lampe ausgeleuchtet.

⊖ An Ablagemöglichkeiten im Kofferraum hat Citroen im Falle des C3 offensichtlich nicht gedacht. Es gibt weder Seitenfächer noch ein Fach unter dem Ladeboden. Immerhin gibt es rechts einen Taschenhaken.

3,2 INNENRAUM

3,3 Bedienung

Das Armaturenbrett wirkt aufgeräumt und reduziert, dennoch bedarf es einiger Zeit, ehe man sich an die Bedienung gewöhnt hat. Citroen bündelt die meisten Fahrzeugfunktionen in einem großen Touchscreen, der gut erreichbar ist, aber höher montiert sein dürfte. Dabei sind die Franzosen jedoch wie zahlreiche andere Hersteller etwas über das Ziel hinausgeschossen, da sie dort auch häufig genutzte Funktionen wie die Klimasteuerung bündeln. Auch für das Start-Stopp-System oder die Einparkhilfe, die üblicherweise über eine Taste deaktiviert werden, muss man sich umständlich durch das Fahrzeugmenü arbeiten. Auf praktische Drehregler zum Zoomen der Navigationskarten oder Scrollen durch Listen wurde leider verzichtet. Die verbliebenen haptischen Tasten und Drehregler sind zum Teil ungünstig platziert. Die elektrische Spiegelverstellung, die zudem unbeleuchtet ist, befindet sich etwa schlecht einsehbar links vom Lenkrad und der Drehregler für die Sitzheizung direkt am Sitz. So kann der unbesetzte Beifahrersitz versehentlich beheizt werden, ohne dass der Fahrer dies mitbekommt. Auch eine automatische Abschaltung nach dem Abstellen des Motors fehlt. Der Bediensattel für den Geschwindigkeitsregler und -begrenzer ist ebenfalls wenig ergonomisch hinter dem Lenkrad angebracht.

3,0 Multimedia/Konnektivität

In der Ausstattung Shine hat der C3 ab Werk ein Radio, USB- und AUX-Anschluss sowie eine Bluetooth-Freisprecheinrichtung an Bord. Zudem lassen sich Bedienoberflächen von Smartphones via Apple Carplay, Android Auto und MirrorLink auf den Touchscreen spiegeln. Gegen Aufpreis stehen digitaler Radioempfang sowie ein Navigationssystem zur Verfügung. Letzteres bietet zudem Echt-



Die Bedienung des schicken C3-Cockpits bedarf einer gewissen Eingewöhnung, die Verarbeitungsqualität sowie Funktionalität beim Citroen C3 sind zufriedenstellend.

- ⊕ Das Lenkrad lässt sich in Höhe und Reichweite an den Fahrer anpassen, der vertikale Verstellbereich dürfte aber größer ausfallen. Der beleuchtete Start-Knopf - der Testwagen war mit dem schlüssellosen Zugangssystem ausgestattet - liegt gut zur Hand.
- ⊖ Zwar ist der C3 Shine mit einem Regensensor ausgestattet, die Sensibilität lässt sich aber leider nicht anpassen.

zeitverkehrsdaten, Informationen zum Standort, zu Kraftstoffpreisen, Parkmöglichkeiten und zum Wetter. Besonders stolz ist man bei Citroen auf die in den Innenspiegel integrierte Kamera, die über ein 120-Grad-Winkel-Objektiv das Geschehen vor dem Fahrzeug auf Knopfdruck oder im Falle eines Unfalls automatisch aufnimmt. Das Video lässt sich zudem via App auf das Smartphone übertragen.

2,3 Raumangebot vorn

⊕ Das Raumangebot in der ersten Reihe geht durchaus in Ordnung. Selbst knapp zwei Meter große Insassen finden genügend Platz vor. Nur bei der Innenbreite spürt man,

dass der C3 ein Kleinwagen ist. Die hohe Fensterlinie sowie das hoch aufbauende Armaturenbrett schmälern das an sich gute Raumgefühl etwas.

4,0 Raumangebot hinten

⊖ Hinten geht es wie nicht anders zu erwarten deutlich beengter zu als vorn. Vor allem für die Beine steht nicht sonderlich viel Platz zur Verfügung (bis 1,75 m Körpergröße), während die Kopffreiheit hingegen erstaunlich gut ist. Die Innenbreite fällt nochmals geringer aus als in der ersten Sitzreihe.

3,6 Innenraum-Variabilität

Der C3 bietet wie die meisten Konkurrenten kaum Möglichkeiten, die Rücksitzbank zu verstellen. Lediglich die Lehnen lassen sich umklappen. Bei den Ablagemöglichkeiten zeigt sich Citroen nicht sonderlich spendabel. Vorn fehlen Halter für Einliter-Flaschen sowie ein zweiter Becherhalter, hinten mangelt es zudem an ausreichend großen Türfächern. Das Handschuhfach hingegen ist erfreulich groß dimensioniert, leider ist es aber weder klimatisiert noch abschließbar.



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

3,3 KOMFORT

2,6 Federung

Citroen besinnt sich wieder seiner alten Stärke und verbaut Fahrwerke, die konsequent auf Komfort getrimmt sind, anstatt die Insassen mit übertriebener Fahrwerkschärfe zu nerven. Bereits nach wenigen Metern spürt man, dass die Federung weicher abgestimmt ist als bei den meis-

ten Konkurrenten. Das Fahrwerk spricht auch bei langsamer Fahrt sensibel auf Unebenheiten an. Auf der Autobahn führt die komfortorientierte Abstimmung allerdings zu recht kräftigen Aufbaubewegungen, der C3 wirkt etwas schaukelig. Insgesamt bietet der Franzose für einen Kleinwagen einen bemerkenswert guten Federungskomfort.

3,8 Sitze

Die Einstellmöglichkeiten der Vordersitze sind überschaubar. Lediglich die Lehnenneigung lässt sich bei beiden Sitzen anpassen, der Fahrersitz ist zudem in der Höhe einstellbar. Eine Höhenverstellung für den Beifahrersitz oder eine Lendenwirbelstütze sind nicht erhältlich. Die Vordersitze sind zwar recht groß und wecken aufgrund ihrer weichen Polsterung Erinnerungen an einen Sofasesel. Sie sind kaum konturiert, sodass man in flott durchfahrenen Kurven kaum Halt findet. Die

Armauflagen in den Seitentüren sind ungepolstert, die Gurte lassen sich nicht in der Höhe verstellen.

⊖ Auch die Sitzbank ist sehr weich gepolstert und kaum konturiert. Hinzu kommt, dass die Fondinsassen die Knie stark anwinkeln müssen, was besonders auf längeren Etappen unbequem ist.

3,5 Innengeräusch

Mit gemessenen 69,9 dB(A) bei 130 km/h zählt der C3 keinesfalls zu den Leisetretern unter den Kleinwagen.

Verantwortlich dafür ist vor allem der kernige Dreizylinder-Motor, der selbst bei höheren Geschwindigkeiten präsent ist und nicht hinter der Windgeräusche zurücktritt.

3,3 Klimatisierung

In der Ausstattung Shine hat der C3 eine Einzonen-Klimaautomatik serienmäßig an Bord. Diese verfügt über drei verschiedene Automatik-Modi, die die Intensität der Lüftung beeinflussen. Gegen Aufpreis ist für die kalten Tage eine Sitzheizung für die erste Reihe zu haben, ein beheizbares Lenkrad findet sich in der Ausstattungsliste leider nicht.

⊖ Für die Fondinsassen gibt es keine Lüftungsdüsen, zudem lassen sich die Seitenscheiben nicht vollständig versenken.

3,0 MOTOR/ANTRIEB

2,5 Fahrleistungen

⊕ Der 110 PS starke Turbobenziner sorgt im 1.150 kg schweren C3 für flotte Fahrleistungen. Der Dreizylinder schiebt den Kleinwagen energisch an, der Sprint aus dem Stand auf 100 km/h erledigt der Franzose laut Hersteller in 10,4 s, die Höchstgeschwindigkeit beträgt 188 km/h. Die

Elastizitätswerte können sich ebenfalls sehen lassen: Im vierten Gang vergehen 9,6 s, im fünften Gang 13,2 s zum Beschleunigen von 60 auf 100 km/h. Und für den Zwischenspur für die gleiche Geschwindigkeitsspanne benötigt der Citroen 6,3 s.

3,7 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Der Dreizylinder ist ein rauher Geselle. Er läuft merklich unrunder als ein Vierzylinder-Motor, die Vibrationen sind im Fahrgastraum deutlich zu spüren. Auch akustisch hält er sich nicht gerade zurück, neigt bei niedrigen Drehzahlen deutlich vernehmbar zu Brummen. Ringt man dem Benzinern hohe Drehzahlen ab, wird der zudem unangenehm laut.

Die Leistungsentfaltung kann ebenfalls nicht so recht

überzeugen. Bei sehr niedrigen Touren noch kraftlos setzt das Drehmoment beim Beschleunigen aus dem Drehzahlkeller heraus bei circa 2.000 Touren recht abrupt ein, ehe ihm oberhalb von 4.500 Umdrehungen allmählich die Luft ausgeht. Hinzu kommt, dass es beim Tritt aufs Gaspedal vergleichsweise lange dauert, ehe das volle Drehmoment anliegt.

3,1 Schaltung/Getriebe

Das manuelle Fünfganggetriebe ist keine Offenbarung, das aufpreispflichtige Sechsstufen-Automatikgetriebe daher durchaus eine Überlegung wert. Die Handschaltung fühlt sich labbrig an, die Schaltwege sind lang und ungenau geführt. Mitunter hakt das Getriebe beim Schalten. Der Rückwärtsgang befindet sich rechts hinten, beim Einlegen kracht es mitunter im Getriebe. Beim Kuppeln kommt

ebenfalls keine Freude auf, sie lässt sich nur zufriedenstellend dosieren. Die Anschlüsse der fünf Gänge passt in den meisten Fällen, trotz des Verzichts auf einen drehzahlensenkenden sechsten Gang fällt das Drehzahlniveau auf der Autobahn nicht zu hoch aus (2.900 Touren bei 130 km/h).

⊕ Eine Berganfahrhilfe ist serienmäßig, das Start-Stopp-System funktioniert tadellos.

3,0 FAHREIGENSCHAFTEN

2,8 Fahrstabilität

Der komfortbetonte C3 legt wie nicht anders zu erwarten ein vergleichsweise träges Fahrverhalten an den Tag. In Kurven neigt sich die Karosserie spürbar zur Seite, die erreichbaren Kurvengeschwindigkeiten liegen auf recht

niedrigen Niveau. Im ADAC Ausweichtest macht der Franzose keine besonders gute Figur. Aufgrund des trägen und indirekten Fahrverhaltens, der gefühllosen und indirekten Lenkung lässt sich der Citroen wenig präzise durch die Pylonengasse dirigieren - Fahrspaß kommt dabei nicht auf.

Nähert sich der Fahrer dem Grenzbereich, greift das ESP rigoros ein.

⊕ Die Traktion ist gut, der Citroen hat wenig Mühe die Kraft des Turbobenziners auf die Straße zu bekommen.

3,6 Lenkung

Die Lenkung ist wie das Fahrwerk konsequent auf Komfort getrimmt. Das Lenkkraftniveau ist auffallend niedrig, dabei vermittelt die Lenkung wenig Gefühl und ist wenig präzise. Die Mittellage lässt sich nicht klar erfühlen und Lenkbefehle werden mit deutlicher Verzögerung umgesetzt. Zudem ist sie mit drei Umdrehungen von Anschlag zu Anschlag vergleichsweise indirekt übersetzt.

2,8 Bremse

Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h kommt der C3 nach durchschnittlich 35,9 m zum Stehen - ein ordentlicher Wert. Dosierbarkeit und Ansprechverhalten der Bremsanlage gehen ebenfalls in Ordnung.

3,0 SICHERHEIT

3,0 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Der C3 bringt bereits ab Werk einige Assistenzsysteme serienmäßig mit - Spurverlassenswarner, Pausenempfehlung, Verkehrszeichenerkennung sowie Geschwindigkeitswarner und -begrenzer sind stets an Bord. Gegen Aufpreis lässt sich der Kleinwagen zudem mit einem City-Notbremssystem samt Kollisions- und Abstandswarner sowie einem Totwinkelassistenten ausstatten. Im Falle einer Vollbremsung wird die Warnblinkanlage automatisch aktiviert, um den hinterherfahrenden Verkehr zu warnen. Damit macht der C3 im Konkurrenzumfeld eine gute Figur.

2,6 Passive Sicherheit - Insassen

Bei der passiven Sicherheit erreicht der C3 88 Prozent der möglichen Punkte - ein gutes Ergebnis. Insgesamt fährt der Kleinwagen ein vier-Sterne-Ergebnis im Euro NCAP-Crashtest ein. Serienmäßig ist der Kleinwagen mit sechs Airbags ausgestattet, Seitenairbags für die Fondpassagiere oder ein Knieairbag für den Fahrer sind nicht erhältlich. Kopfstützen sind für alle fünf Sitzplätze an Bord und lassen sich weit genug herausziehen.

⊕ Gegen Aufpreis ist die Citroen Connect Box erhältlich, die ein Notrufsystem beinhaltet. Nach einem Unfall (mit Airbagauslösung) wird automatisch eine

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Option
	Kollisionswarnung	Option
	City-Notbremssystem	Option
	vorausschauendes Notbremssystem	nicht erhältlich
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	nicht erhältlich
	Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren	nicht erhältlich
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	nicht erhältlich
	Autobahn-/Stauassistent	nicht erhältlich
	Verkehrszeichenerkennung	Serie
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	Option
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	Serie
	Head Up Display	nicht erhältlich
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie/nicht erhältlich
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie

Sprechverbindung zum Fahrer hergestellt und bei Bedarf werden die Rettungskräfte alarmiert. Der Fahrer kann die

Verbindung auch durch Betätigung der SOS-Taste herstellen.

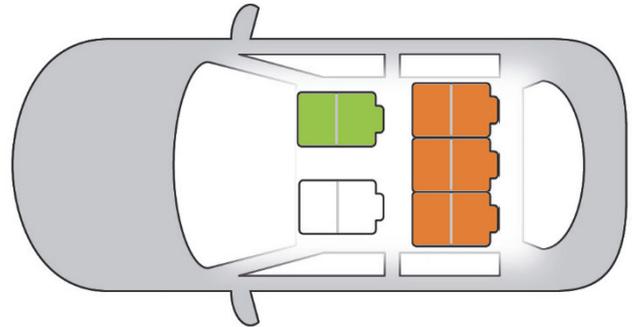
3,1 Kindersicherheit

Bei der Kindersicherheit schneidet der C3 mit 83 Prozent der erreichbaren Punkte gut ab. Auf den äußeren Fondsitzen ist der Citroen mit Isofix-Vorrichtungen ausgestattet, der Beifahrerairbag lässt sich per Schlüsselschalter deaktivieren.

Das Einbauen wird durch die recht schmalen Fondtüren sowie die losen Gurtschlösser beeinträchtigt. Auf allen Plätzen dürfen Kindersitze sämtlicher Gewichtsklassen befestigt werden. Allerdings sind die Anlenkpunkte der Gurte nicht optimal und auf den äußeren Fondsitzen stoßen besonders hohe Kindersitze an den C-Säulen an.

Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.



Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5)
 ■ gut (1,6 – 2,5)
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

Motorhaube oder ein Fußgängernotbremssystem sind für den Citroen nicht zu haben.

4,3 Fußgängerschutz

⊖ In puncto Fußgängerschutz schneidet der C3 nicht gut ab, er erzielt lediglich 59 Prozent der erreichbaren Punkte. Große Teile der Motorhaube sowie der Bereich um die A-Säulen ist recht unnachgiebig gestaltet. Eine aktive

2,3 UMWELT/ECOTEST

3,0 Verbrauch/CO₂

Im ADAC EcoTest kommt der C3 PureTech 110 auf eine CO₂-Bilanz von 159 g/km, dafür gibt es 30 Punkte. Der Durchschnittsverbrauch beträgt 5,8 l/100 km und gliedert sich in 5,8 l innerorts, 5,1 l außerorts und 6,8 l/100 km auf der Autobahn.

1,6 Schadstoffe

⊕ Im Schadstoffkapitel schneidet der C3 gut ab und kommt auf 44 Punkte. Selbst bei den CO-Emissionen, oftmals eine Schwäche von Turbodirekteinspritzern, liegen die Werte auf niedrigen Niveau. Einzig die Partikelanzahl ist etwas erhöht. Insgesamt sammelt der C3 PureTech 110 somit auf 74 Punkte, was gute vier Sterne im ADAC EcoTest bedeutet.

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	5,8	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B

Landstraße	5,1	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B

Autobahn	6,8	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B

Gesamtverbrauch	5,8	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

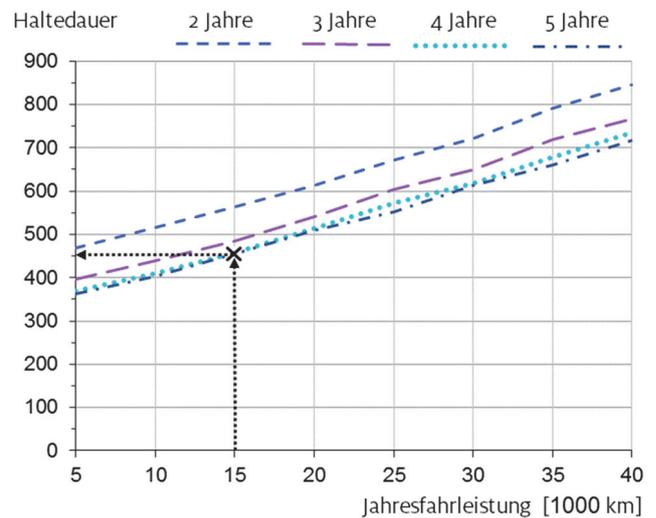
1,3 AUTOKOSTEN

1,3 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Citroen verlangt für den C3 mit dem 110 PS starken Topbenziner in der höchsten Ausstattung Shine stolze 18.090 Euro. Viel Geld für einen Kleinwagen, doch dafür sind dann Annehmlichkeiten wie Klimaautomatik, Licht- und Regensensor, Radio samt USB-Anschluss und Bluetooth-Freisprecheinrichtung und Geschwindigkeitsregler serienmäßig an Bord. Die Unterhaltskosten sind recht niedrig, was neben der niedrigen Kfz-Steuer in Höhe von 40 Euro pro Jahr auch an den günstigen Versicherungseinstufungen liegt. Citroen gibt für den C3 eine zweijährige Garantie auf das Fahrzeug, drei Jahre auf den Lack und zwölf Jahre gegen Durchrostung.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 455 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	PureTech 68	PureTech 82	PureTech 110 Stop&Start	BlueHDi 75 Stop&Start 83g	BlueHDi 100 Stop&Start
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/1199	3/1199	3/1199	4/1560	4/1560
Leistung [kW (PS)]	50 (68)	60 (82)	81 (110)	55 (75)	73 (99)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	106/2750	118/2750	205/1500	233/1750	254/1750
0-100 km/h [s]	15,9	14,6	10,4	15,1	11,9
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	164	173	188	171	185
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	4,7 S	4,7 S	4,6 S	3,2 D	3,7 D
CO2 [g/km] lt. Hersteller	108	108	103	83	95
Versicherungsklassen KH/VK/TK	13/19/16	15/17/15	15/18/19	14/17/19	14/18/19
Steuer pro Jahr [Euro]	50	50	40	152	152
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	393	399	436	415	439
Preis [Euro]	11.990	12.890	16.290	17.240	18.490

Aufbau

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

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

KB = Kombi
GR = Van
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

HERSTELLERANGABEN

3-Zylinder Ottomotor (Reihe), Turbo, Euro6, geregelt	
Hubraum	1.199 ccm
Leistung	81 kW/110 PS bei 5.750 1/min
Maximales Drehmoment	205 Nm bei 1.500 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	188 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,4 s
Verbrauch pro 100 km	4,6 l
CO ₂ -Ausstoß	103 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie)	205/55 R 16
Länge/Breite/Höhe	3.996/1.749/1.474 mm
Leergewicht/Zuladung	1.125/475 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	300 l/-
Anhängelast ungebremst/gebremst	450/600 kg
Stützlast/Dachlast	32/70 kg
Tankinhalt	45 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Slowakei, Trnava

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3.Gang)	6,3 s
Elastizität 60-100 km/h (4./5. Gang)	9,6/13,2 s
Drehzahl bei 130 km/h	2.900 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	35,9 m
Reifengröße Testwagen	205/50 R17 89V
Reifenmarke Testwagen	Good Year Efficient Grip
Wendekreis links/rechts	11,4 m
EcoTest-Verbrauch	5,8 l/100km
Stadt/Land/BAB	5,8/5,1/6,8 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	135 g/km (WTW* 159 g/km)
Reichweite	775 km
Innengeräusch 130 km/h	69,9 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.010 mm
Leergewicht/Zuladung	1150/450 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	270/580/975 l

KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

Betriebskosten	98 Euro	Werkstattkosten	70 Euro
Fixkosten	87 Euro	Wertverlust	200 Euro
Monatliche Gesamtkosten	455 Euro		
Steuer pro Jahr	40 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	15/18/19		
Basispreis C3 PureTech 110 Stop&Start Shine	18.090 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 27.09.2016
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	20.370
Km-Stand bei Testbeginn	6.690 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 1.9.2016 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.09.2016 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten. 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. *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.

Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5)
 ■ gut (1,6 – 2,5)
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

AUSSTATTUNG

TECHNIK (* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	-
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-
Abbiege-/Kurvenlicht	-
Regen-/Lichtsensor	Serie
Fernlichtassistent	-
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/-
Einparkhilfe vorn/hinten	-/Serie
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360° Kamera	200 Euro°/-
Head-Up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	350 Euro°

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem (im Paket)	350 Euro°/-
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion (im Paket)	-/350 Euro°
Spurassistent	Serie
Spurwechselassistent (im Paket)	1.290 Euro°

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/250 Euro°
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	900 Euro°
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten	300 Euro°/-
Lenkradheizung	-
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie/-
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	-
Metalllackierung	490 Euro
Schiebedach/Panoramaglasdach	-/500 Euro

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,9

AUTOKOSTEN

1,3

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	3,3	Motor/Antrieb	3,0
Verarbeitung	3,2	Fahrleistungen	2,5
Alltagstauglichkeit	3,2	Laufkultur/Leistungsentfaltung	3,7
Licht und Sicht	3,2	Schaltung/Getriebe	3,1
Ein-/Ausstieg	3,1	Fahreigenschaften	3,0
Kofferraum-Volumen	3,5	Fahrstabilität	2,8
Kofferraum-Nutzbarkeit	3,8	Lenkung	3,6
Kofferraum-Variabilität	3,0	Bremse	2,8
Innenraum	3,2	Sicherheit	3,0
Bedienung	3,3	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	3,0
Multimedia/Konnektivität	3,0	Passive Sicherheit - Insassen	2,6
Raumangebot vorn	2,3	Kindersicherheit	3,1
Raumangebot hinten	4,0	Fußgängerschutz	4,3
Innenraum-Variabilität	3,6	Umwelt/EcoTest	2,3
Komfort	3,3	Verbrauch/CO ₂	3,0
Federung	2,6	Schadstoffe	1,6
Sitze	3,8		
Innengeräusch	3,5		
Klimatisierung	3,3		

Stand: August 2017

Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) Alexander Lidl