



Citroen C3 Aircross PureTech 110 Stop&Start Shine EAT6

Fünftüriges SUV der Kleinwagenklasse (81 kW / 110 PS)

Dem C3 Picasso von Citroen erging es wie so vielen Vans in den letzten Jahren - er wurde durch ein SUV ersetzt. Wobei der neue C3 Aircross wohl eher als Crossover-Variante denn als SUV im eigentlichen Sinne durchgehen mag, da weder Allrad-Antrieb noch deutlich mehr Bodenfreiheit verfügbar sind. Dennoch ist die Mischung aus Mini-Van und Mini-SUV interessant, denn der C3 Aircross setzt konsequent auf Komfort und versucht erst gar nicht, Sportlichkeit zu suggerieren. Zum einen passt das einfach besser zur Marke Citroen, zum anderen wäre die Konstruktion mit sportlichen Ansprüchen auf verlorenem Posten.

So kann man also in den C3 Aircross bequem ein- und aussteigen und sitzt kommod auf den Sitzen, die vorn eher Sessel- denn Autositz-Charakter haben. Dazu passt auch das Fahrwerk, das die komfortable Note unterstreichen will. Freilich ist das trotzdem ein Kompromiss, denn der höhere Schwerpunkt und die Sicherheitsansprüche an das Fahrwerk machen ohne teure, elektronisch geregelte Fahrwerkskomponenten eine gewisse "Unnachgiebigkeit" erforderlich.

Der Motor hat für einen Dreizylinder eine ganz ansehnliche Laufkultur, die Sechsgangautomatik macht jedoch fleißig Werbung für den Handschalter - jeder Schaltvorgang ist zu spüren, egal ob rauf oder runter. Und die große Spreizung der sechs Gänge gibt dem Schaltkomfort den Rest. Auch der Verbrauchsaufschlag durch die Automatik steht in keinem Verhältnis. Es hat schon seine Gründe, warum in anderen Modellen im PSA Konzern die Achtgangautomatik eingebaut wird. Vielleicht kommt sie ja noch für das Kleinwagen-SUV, denn davon abgesehen ist der C3 Aircross ein charmantes und eigenständiges Modell, das den Alltag vielleicht ein wenig weniger ernst und spießig nehmen will. **Konkurrenten:** u.a. Ford EcoSport, Hyundai Kona, KIA Stonic, Seat Arona, Skoda Kamiq, VW T-Cross.

- +** umfangreiche Serienausstattung (u.a. Navi), gutes Platzangebot vorn, recht komfortables Fahrwerk, saubere Abgase
- unkomfortabel schaltende Automatik, hoher Verbrauch, kein LED-/Xenon-Licht erhältlich, teils umständliche Bedienung

ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,8**

AUTOKOSTEN **1,9**

Zielgruppencheck

	Familie	2,9
	Stadtverkehr	3,2
	Senioren	2,7
	Langstrecke	3,3
	Transport	3,0
	Fahrspaß	2,9
	Preis/Leistung	2,3

EcoTest **★★★★☆**

2,8 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

3,2 Verarbeitung

Der Citroen C3 Aircross ist insgesamt gut verarbeitet, Karosserie und Innenraum machen bis auf wenige Nachlässigkeiten wie nicht gänzlich akkurate Spaltmaße und Passungen einen ordentlichen Eindruck. Allerdings merkt man dem kleinen SUV trotz des peppigen Innenraums bei genauerem Hinsehen und Tasten schon an, dass er der Kleinwagenklasse entstammt, wo der Kostendruck hoch ist. Geschäumte Oberflächen findet man nur im vorderen oberen Armaturenbrettbereich,

3,2 Alltagstauglichkeit

Setzt man den Ecotest-Verbrauch von 7,4 l/100 km an, ergibt sich mit dem kleinen 45 Liter Tank eine theoretische Reichweite von lediglich ca. 605 km. Die maximal mögliche Zuladung liegt im Falle des Testwagens bei hohen 505 kg – das sollte für vier Leute samt reichlich Gepäck locker reichen. Auf dem Dach gibt's eine Reling (Serie ab Feel), leider sind nur maximal 40 kg Dachlast erlaubt. Bei der Stützlast sieht es kaum besser aus, lediglich 50 kg sind zulässig; für einen Fahrradträger mit zwei normalen Rädern mag das noch reichen, stattdessen sind zwei Pedelecs meistens zu schwer. Wenn es ein Anhänger hinten dran sein soll, darf er nur bis zu 840 kg wiegen - falls er über

3,1 Licht und Sicht

Die Karosserieenden lassen sich gut abschätzen, auch wenn die Vorderkante der Motorhaube nicht direkt zu sehen ist. Bei der ADAC Rundumsichtmessung schneidet der Aircross noch zufriedenstellend ab, hauptsächlich die breiten hinteren Dachsäulen schränken die Sicht nach draußen ein. Niedrigen Gegenstände lassen sich vorn noch einigermaßen nah am Auto erkennen, hinten ist das deutlich schlechter, so dass die Heckkamera durchaus eine Empfehlung ist. Die Ablendautomatik des Innenspiegels ist Serie. Parksensoren gibt es hinten



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

Türverkleidungen und Mittelkonsole müssen mit hartem Kunststoff auskommen.

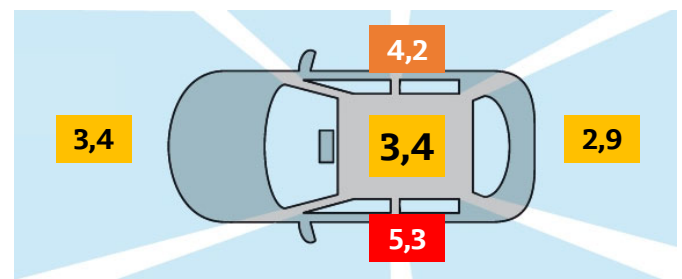
⊖ Beim Unterboden haben die Franzosen auf Verkleidungselemente verzichtet, die vor Verschmutzung schützen und die Aerodynamik verbessern. Die Motorhaube wird lediglich von einem Stab offengehalten, praktische und komfortablere Gasdruckfedern sucht man leider vergebens.

eine eigene Bremse verfügt. Ungebremste Anhänger sind bis maximal 600 kg erlaubt. Bei einer Reifenpanne muss man sich entweder mit dem serienmäßigen Reparaturset oder einem optionalen Notrad (dann inklusive Bordwerkzeug und Wagenheber) behelfen, ein vollwertiges Reserverad oder Reifen mit Notlaufeigenschaften sind für den C3 Aircross nicht lieferbar. Erfreulich handlich ist der Citroen im Stadtverkehr: mit 4,16 m Länge und 1,98 m Breite (inkl. Außenspiegel) findet man einfacher einen Parkplatz, und der Wendekreis von 11,2 m macht das Rangieren nicht unnötig umständlich.

serienmäßig, vorn gegen Aufpreis; dann umfasst das System auch einen Einparkassistenten, der auf Wunsch das Lenken

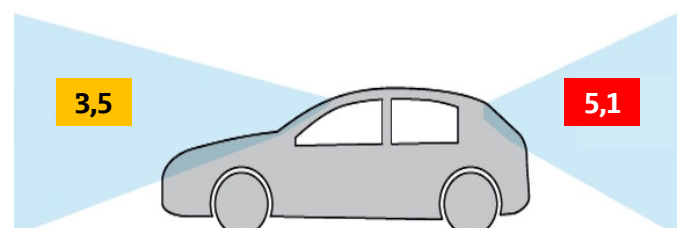
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten 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.



übernehmen kann. Dabei ist im City-Paket 2 zudem eine Rückfahrkamera. Das Abbiegelicht wird über eigene Leuchten an der Front umgesetzt. Gegen Aufpreis gibt es einen statischen Fern-

lichtassistenten, der automatisch auf- und abblenden kann. Die Scheinwerfer liefert Citroen ausschließlich in Halogenausführung, Xenon- oder LED-Lichter sind leider nicht erhältlich.

2,1 Ein-/Ausstieg

⊕ Das Ein- und Aussteigen beim C3 Aircross gelingt leicht, einzig die Schweller könnten noch etwas niedriger sein. Aber ansonsten befindet sich die Sitzfläche mit etwa 54 cm über der Straße (Sitz ganz nach unten gestellt) in sehr günstiger Höhe. Die Türen öffnen weit und geben recht große Türausschnitte frei; dabei werden die Türen vorn an drei, hinten leider nur an zwei Positionen sicher offen gehalten, auch an Steigungen. Gegen Aufpreis bekommt man ein schlüsselloses

Zugangssystem mit Sensoren an den beiden Vordertüren und am Kofferraum.

⊖ Das Keyless-System (im Testwagen) lässt sich nicht ohne weiteres deaktivieren, es besitzt wie viele dieser Systeme einen ungenügenden Diebstahlschutz und kann mit einem Funkverlängerer überlistet werden – Näheres dazu unter www.adac.de/keyless.

2,7 Kofferraum-Volumen

Unter der Kofferraumabdeckung fasst der Gepäckraum des Testwagens 355 Liter; die verschiebbare Rückbank befindet sich dabei in der hintersten und der variable Kofferraumboden in der untersten Position. Entfernt man die Abdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen auf 515 Liter. Alternativ kann man im Kofferraum auch bis zu acht Getränkeboxen unterbringen. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis 735 Liter verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 1.230 Liter Volumen verfügbar. Unter dem Boden finden in der Reserveradmulde rund um das Reifenreparaturset rund 30 Liter Platz - allerdings sollte man dort nichts "Verkratzendes" verstauen, weil die Mulde nur lackiert, aber sonst nicht weiter geschützt ist. Positioniert man den variablen Kofferraumboden in der oberen

Stellung, kann man darunter etwa 85 Liter des Gesamtvolumens abtrennen.



Für einen Kleinwagen bietet der C3 Aircross mit 355 l Volumen viel Platz für das Gepäck.

2,9 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Kofferraumklappe lässt sich leicht öffnen und schließen, ein elektrischer Antrieb dafür ist nicht lieferbar. Die Griffmulde an der Innenseite der Klappe ist jedoch praktisch. Ab 1,90 m Größe sollte man auf seinen Kopf achten, um sich nicht am abstehenden Heckklappenschloss den Kopf schmerzhaft zu stoßen.

Die Ladekante liegt 70 cm über der Straße und damit insgesamt noch günstig. Auch innen stört die kleine Stufe mit einem

Zentimeter beim Be- und Entladen kaum – wenn der Kofferraumboden in der oberen Position ist, sonst hat man innen eine 12-cm-Stufe. Insgesamt kann man den Kofferraum gut nutzen, weil sich bei umgeklappten Rücksitzlehnen eine weitgehend ebene Ladefläche ergibt. Die Kofferraumabdeckung lässt sich unter dem Ladeboden verstauen. Lediglich die schwache Ausleuchtung mit nur einer Lampe stört etwas.

2,7 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehne lässt sich asymmetrisch geteilt umklappen; eine Durchladeeinrichtung in der Mitte der Lehne für lange Gegenstände gibt es für den C3 Aircross nicht. Das Umklappen gelingt leicht, die Kopfstützen müssen nicht entfernt werden. Die Lehnenteile kann man von der Rückbank aus entriegeln und umlegen. Serienmäßig kann man in der Shine-Ausstattung die

Rückbank längs verschieben, optional auch geteilt längs verschieben. Seitliche Fächer im Kofferraum zum Verstauen kleiner Gegenstände gibt es keine, es sind aber zwei Taschenhaken links und rechts vorhanden. Ein Kofferraumbodennetz ist nicht verfügbar, bei nur zwei stabilen Verzurrösen im Ladeabteil würde das auch nicht funktionieren. Für das Einspannen

eines Trennnetzes fehlen Halterungen am Dachhimmel. Die Lehne des Beifahrersitzes lässt sich umklappen, so können im kompakten C3 Aircross sogar bis 2,40 m lange Gegenstände

transportiert werden, allerdings ohne sie gut sichern zu können.

2,8 INNENRAUM

2,9 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 etwas höher montiert sein könnte. Dabei sind die Franzosen jedoch wie zahlreiche andere Hersteller etwas über das Ziel hinausgeschossen, da sie dort auch häufig genutzte Funktionen wie die Klimasteuerung unterbringen. Selbst 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. Der Drehregler für die Sitzheizung befindet sich 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 ist mit dem mechanischen Drehrädchen nicht möglich. Immerhin findet sich die elektrische Spiegelverstellung an gewohnter Stelle in der Fahrertür. Der Bediensattel für den Geschwindigkeitsregler und -begrenzer ist wenig ergonomisch hinter dem Lenkrad angebracht - das ist im PSA

Konzern aber eine übliche Stelle. Der Regensensor ist Serie, seine Empfindlichkeit aber nicht einstellbar.

⊖ Zum Schließen ganz geöffneter Türen muss man sich weit aus dem Auto lehnen, weil die Griffe in den Türen ungünstig angeordnet sind.



Die Verarbeitungsqualität und Materialanmutung im Innenraum gehen in dieser Fahrzeugklasse in Ordnung. Die Bedienung leidet etwas unter der Konzentration vieler, ständig genutzter Funktionen im per Touchscreen gesteuerten Bediensystem mit seiner unübersichtlichen Struktur.

2,2 Multimedia/Konnektivität

Der C3 Aircross bietet in der Shine-Ausstattung serienmäßig ein Radio, eine Bluetooth-Freisprechanlage mit Sprachsteuerung und Smartphone-Anbindung über Apple CarPlay und Android Auto und einen DAB+ Tuner. Sogar das Navigationssystem mit Echtzeit-Verkehrsinformationen (über TomTom

Traffic) und weiteren Online-Diensten (3 Jahre inklusive) ist Serie. Gegen Aufpreis bekommt man ein Hifi-Soundsystem sowie eine induktive Ladestation fürs Handy. Serie dagegen ist der 12 V-Anschluss für die Rücksitze.

2,0 Raumangebot vorn

⊕ Der Fahrersitz lässt sich für Personen bis zu einer Körpergröße von über 1,95 m zurück schieben, was für ein SUV im Kleinwagen-Segment ein durchaus guter Wert ist. Die Kopffreiheit fällt sogar noch ein Stück großzügiger aus, erst ab zwei Meter Größe würde man an den Dachhimmel stoßen. Das

Raumgefühl ist trotz der nur durchschnittlichen Innenraumbreite angenehm. Es ist ein großes Panorama-Schiebedach verfügbar, das den Innenraum noch heller und luftiger erscheinen lässt.

3,8 Raumangebot hinten

Der Platz auf der Rückbank ist dagegen nicht so üppig, was hauptsächlich an der eingeschränkten Beinfreiheit liegt. Sind die Vordersitze für 1,85 m große Menschen eingestellt, reicht der Platz dahinter auf der Rückbank nur für Leute bis etwa 1,75 m Größe. Aber auch die Kopffreiheit ist weniger üppig als man vermuten würde, etwa ab 1,80 m Körpergröße geht man mit dem Dachhimmel auf Tuchfühlung. Für zwei Erwachsene reicht die Innenbreite locker, bei dreien nebeneinander wird es eng. Das Raumgefühl kann vom optionalen Panorama-Schiebedach profitieren, weil dieses bis nach hinten über die Rückbank reicht.

2,8 Innenraum-Variabilität

Die Sitzanordnung im C3 Aircross ist recht flexibel, so kann man die Rückbank geteilt verschieben und die Neigung der Lehnteile in drei Stufen variieren. Überdies lässt sich die Beifahrersitzlehne umklappen, so dass man einen langen Stauraum erhält. Bei den Ablagen bietet der Citroen vorn aber nur Standard, neben Türfächern gibts nur noch Becherhalter und

3,2 KOMFORT

2,8 Federung

Auch beim C3 Aircross hat Citroen konsequent auf Komfort gesetzt und sportliche Ambitionen links liegen gelassen. Das ist stimmig für das Fahrzeug und seine Ausrichtung. Bereits nach wenigen Metern spürt man, dass die Federung weicher abgestimmt ist als bei den meisten Konkurrenten. Das Fahrwerk federt recht kommod an und zeigt ein gutes Schluckvermögen, wenn es über schlechte Fahrbahnen mit Bodenwellen und Einzelhindernissen wie abgesenkten Kanaldeckeln geht. Querhindernisse wie Geschwindigkeitshügel werden willig verarbeitet. Kopfsteinpflaster federt der kleine Franzose gut ab, neigt aber etwas zum Dröhnen im Innenraum. Außerorts ist die

3,6 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 Lendenwirbelstützen sind nicht erhältlich.

Die Vordersitze sind zwar recht groß und wecken aufgrund ihrer weichen Polsterung Erinnerungen an einen Sofasessel. Sie sind aber kaum konturiert, sodass man in flott durchfahrenen Kurven kaum Halt findet. Angenehm sind die gepolsterten



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

eine Smartphone-Ablage. Hinten dagegen sieht es sogar recht gut aus: Türfächer, Lehntaschen, Becherhalter - im Kleinwagensegment ist das alles zusammen nicht selbstverständlich. Das Handschuhfach ist groß und beleuchtet, aber nicht klimatisiert und nicht abschließbar.

Karosserie des Aircross viel in Bewegung, wenn es über schlechte Straßen geht; die weiche Auslegung verhindert ein bockiges Anfedern, allerdings wirkt das Fahrwerk stellenweise unterdämpft, wenn man kein Freund des gemütlichen Schaukelns sein sollte. Auf der Autobahn sieht es ähnlich aus, die Karosserie kommt selten zur Ruhe, weil selbst Seitenwind immer wieder Bewegung reinbringt. Trotz allerlei Bewegung fährt der Aircross aber sicher durch die Lande. Insofern, wem dieses Verhalten gefällt, der findet im C3 Aircross einen gehobenen Federungskomfort für das Kleinwagensegment.

Armauflagen in allen Seitentüren, und immerhin vorn lassen sich auch die Gurte in der Höhe justieren. Mit der weichen Polsterung geht es auch auf der Rückbank weiter; das ist bequem beim Reinsetzen, spätestens in der ersten Kurve wünscht man sich aber auch hier etwas mehr Konturierung für wenigstens ansatzweisen Seitenhalt. Andererseits passt das Ganze natürlich zum gemütlichen Charakter des C3 Aircross.

3,5 Innengeräusch

Bei 130 km/h ergibt sich ein Innengeräuschpegel von 70,3 dB(A) - nicht gerade leise und auch im Kleinwagenbereich kein Ruhmesblatt. Der Motor grummelt im Teillastbereich und bei niedrigen Drehzahlen ruhig vor sich hin, wird unter Last und bei

hohen Drehzahlen aber laut. Windgeräusche sind erst bei höheren Geschwindigkeiten zu hören, dann aber recht deutlich. Ansonsten liegen die allgemeinen Fahrgeräusche im unauffälligen Bereich.

2,9 Klimatisierung

Die zweithöchste Ausstattungslinie Shine bringt serienmäßig eine Klimaautomatik mit. Der Luftaustritt ("oben", "Mitte" und "unten") kann einzeln angewählt werden, allerdings für Fahrer und Beifahrer gemeinsam. Eine automatische Umluftregelung ist nicht erhältlich. Gegen Aufpreis bekommt man Sitzheizung vorn und sogar Rollos für die hinteren Türen sowie eine

beheizte Frontscheibe - diese arbeitet allerdings mit feinen Drähten, die manche Fahrer nachts wegen Reflexionen stören. Eine Lenkradheizung wie auch Sitzheizung für die Rücksitze kann man nicht ordern, ebenso wenig eine Standheizung. Stärker getönte Scheiben hinten wiederum sind Serie.

2,5 MOTOR/ANTRIEB

2,5 Fahrleistungen

⊕ Der Turbobenziner mit 1,2 Liter Hubraum ist ein guter Bekannter bei PSA, er liefert in der mittleren Ausbaustufe 110 PS wie im Testwagen. Schon ab 1.500 1/min generiert der Dreizylinder 205 Nm maximales Drehmoment. Dieses sorgt für gutes Durchzugsvermögen bei niedrigen und mittleren Drehzahlen. Das zeigt sich am Sprint von 60 auf 100 km/h, der

in 7,0 Sekunden machbar ist. Auch das Einfädeln in den fließenden Verkehr innerorts klappt gut, von 15 auf 30 km/h vergehen nur 1,2 Sekunden. Aus dem Stand sind 100 km/h laut Hersteller in 11,8 Sekunden erreicht, die Höchstgeschwindigkeit ist mit 183 km/h angegeben.

2,6 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Für einen Dreizylinder bietet der 1,2 l PureTech eine ordentliche Laufkultur. Gerade unter 2.000 1/min hat er so seine Vibrationen und leichtes Brummen, diesen Bereich meidet die Steuerung der Automatik aber weitgehend, so dass das Triebwerk in der Regel im günstigen Drehzahlbereich arbeitet. Dann dringen Vibrationen nur moderat bis in den Innenraum und auch

akustisch werden die Insassen wenig behelligt. Der Motor hinterlegt Leistungsabforderung mit einem kernigen Klang, wird beim Ausdrehen durchaus lauter. Hohe Drehzahlen sind aber selten nötig, weil der Dreizylinder auch bei mittleren schon munter unterwegs.

2,5 Schaltung/Getriebe

Dass eine Wandlerautomatik nicht automatisch ein Garant für gute Schaltvorgänge ist, zeigt die Automatik im C3 Aircross. Sie ruckt beim Hochschalten und beim Runterschalten, wobei letzteres schon eine Leistung ist, die bei anderen Herstellern sehr selten vorkommt. Überdies spürt man rund um jeden Schaltvorgang deutliche Zugkraftschwankungen. Da die Sechsgang-Automatik damit eine der schlechtesten mit Drehmomentwandler am Markt ist, sollte man sich nur dann für das EAT6-Getriebe entscheiden, wenn es unbedingt eine Automatik sein muss - ansonsten fährt man mit dem Handschalter besser, zumal der auch noch effizienter ist und damit der Verbrauch niedriger ausfällt. Die Schaltgasse der Automatik ist

gewöhnungsbedürftig, beim Wechsel in D kann man leicht in M (manuelle Gangsteuerung) landen. Aufgrund der nur sechs Gänge fallen die Drehzahlsprünge zwischen den Gängen relativ groß aus. Bei 130 km/h dreht der Motor im höchsten Gang mit 2.700 1/min.

⊕ Auffällig gut gelöst wurde das Anfahren, zum einen gibt es eine gute und nachhaltige Kriechfunktion, zum anderen kann man auch aus dem Motor-Stopp-Start beispielsweise an der Ampel sehr schnell und ohne nennenswertes Rucken starten. Eine Autohold-Funktion ist Serie.

2,9 FAHREIGENSCHAFTEN

2,7 Fahrstabilität

Der C3 Aircross bietet einen guten Geradeauslauf und zeigt sich insgesamt spurstabil. Provoziert man beispielsweise einen Lastwechsel in einer Kurve, regelt das ESP effektiv und hilft, die Spur zu halten. Die Aufbaubewegungen fallen recht ausgeprägt aus, bleiben aber unkritisch sofern man sie "einfach ignoriert" und weiter Kurs hält. Die Traktion geht in Ordnung, sollte zu viel Leistung an den Vorderrädern ankommen, regelt die Traktionskontrolle sie ein - das tritt aber praktisch nur auf rutschigem Untergrund oder in engen Kurven auf. Im ADAC Ausweichtest verhält sich der Franzose unproblematisch, aber alles andere als dynamisch. Schon mit dem ersten Anlenken bremst das ESP den C3 Aircross rigoros ein. Dabei

gerät er aber nicht in unkontrolliertes Untersteuern, sondern bleibt steuerbar. Die ESP-Abstimmung ist gut und effektiv, aber ganz klar auf Sicherheit und Geschwindigkeitsabbau ausgelegt. Jeweils das kurveninnere Hinterrad hebt ab. Diese auf Sicherheit bedachte Abstimmung hat aber auch zur Folge, dass jeder fahrdynamische Ansatz unterbunden wird. Letztlich passt das aber auch zum Fahrzeug und seiner gesamten Abstimmung und Ausrichtung. Das weich ansprechende Fahrwerk winkt bei fahrdynamischen Ansprüchen ohnehin dankend ab. Über die Lenkung lassen sich die ESP-Eingriffe recht gut steuern, hohe Geschwindigkeiten sind aber einfach nicht möglich.

2,9 Lenkung

Die Lenkung des C3 Aircross ist mäßig präzise und eher indirekt ausgelegt. Im Stadtverkehr sind die erforderlichen Lenkkräfte niedrig, was das Rangieren erleichtert. Bei höheren Geschwindigkeiten wird die Unterstützung zwar etwas zurückgenommen, das Lenkgefühl bleibt aber nur zufriedenstellend. Dies gilt auch für die Zielgenauigkeit, zum präzisen

Kurvenräubern taugt der C3 Aircross nicht, für gemütliche Fahrten über die Lande findet man im kleinen Franzosen-SUV aber einen Freund. Beim Rangieren ist recht viel Kurbelaufwand nötig, zwischen dem linken und dem rechten Lenkschlag liegen 3,1 Lenkradumdrehungen.

3,1 Bremse

Für eine Notbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der C3 Aircross durchschnittlich 36,8 m (Mittel aus zehn Bremsungen), das ist nur ein zufriedenstellendes Resultat.

Immerhin bleibt die Bremsanlage auch bei hoher Beanspruchung standhaft und unnachgiebig. Ansprechverhalten und Dosierbarkeit der Bremsanlage gehen in Ordnung.

2,8 SICHERHEIT

2,9 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Der C3 Aircross bringt bereits ab Werk einige Assistenzsysteme aufpreisfrei mit - den Spurverlassenswarner, die Pausenempfehlung, die Verkehrszeichenerkennung sowie Geschwindigkeitsregler 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. Teils sind die Systeme aber nicht mehr auf dem neuesten Stand - so gibt der Spurverlassenswarner nur akustische Signale aus (nerviges Piepsen), der Notbremsassistent setzt auf die Frontkamera und bremst nur bis 82 km/h auf andere (fahrende) Verkehrsteilnehmer und der Totwinkelassistent erhält seine Informationen von hinteren Ultraschallsensoren, die bei weitem nicht die Reichweite und Robustheit von Radarsensoren haben. Das optionale Head-Up-Display projiziert seine Informationen auf eine kleine ausfahrbare Scheibe vor dem Fahrer. Im Falle einer Vollbremsung wird die Warnblinkanlage automatisch aktiviert, um den hinterherfahrenden Verkehr zu warnen.

2,3 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Ein gutes Ergebnis kann der C3 Aircross im ADAC Crashtest nach Euro NCAP Norm erzielen: Es gibt 85 Prozent der möglichen Punkte im Bereich des Insassenschutzes und insgesamt die vollen fünf Sterne (Test 11/2017). Die vorderen Kopfstützen bieten Personen bis knapp 1,95 m Größe guten Schutz, hinten reichen sie bis 1,70 m Größe - gleichzeitig ist der Abstand zum Dachhimmel nicht zu groß, so dass auch dieser bei größeren Menschen eine gewisse Abstützfunktion im Notfall übernehmen kann. Vorn werden die Insassen akustisch ermahnt, sich anzugurten. Für den Fond wird dem Fahrer angezeigt, welche Gurte angelegt sind; beim Abschnallen während der Fahrt ertönt ein Warnsignal und die Anzeige erscheint erneut. Serienmäßig ist die Citroen Connect Box verbaut, die ein Notrufsystem beinhaltet. Nach einem Unfall (mit Airbagauslösung) wird automatisch eine Sprechverbindung zum Fahrer hergestellt und bei Bedarf werden die Rettungskräfte alarmiert. Der Fahrer kann die Verbindung auch durch Betätigung der SOS-Taste herstellen.

⊖ Warndreieck und Verbandkasten haben keine vorgesehenen Halterungen, unter dem Kofferraumboden verstaut (wie im Testwagen) sind sie allerdings bei Gepäck im Kofferraum schlecht zu erreichen.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Option
	Kollisionswarnung	Option
	City-Notbremssystem	Option
	vorausschauendes Notbremssystem	Option
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	Option
	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	Option
	Head-Up-Display	Option
	Warnblinkler/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie (indirekt messend)

3,0 Kindersicherheit

Im ADAC Crashtest nach Euro NCAP Norm erreicht der C3 Aircross 82 Prozent der möglichen Punkte im Kapitel Kindersicherheit. Laut Bedienungsanleitung dürfen auf den äußeren Sitzplätzen, auch dank abschaltbarem Beifahrerairbag, universelle Kindersitze aller Altersgruppen verwendet werden. Der Beifahrersitz ist für Kindersitze gut geeignet, es fehlt ihm aber die Isofix-Halterung. Vorn wie hinten sind die Gurtgeometrien günstig. Mit Isofix ist die Montage hinten außen links wie rechts problemlos möglich. Nutzt man im Fond platzeinnehmende Babyschalen mit Base und Stützfuß, lassen sich die Vordersitze kaum noch nach hinten schieben - eine Sitz-/Montageprobe vor dem Kauf ist ratsam. Die Kindersicherungen in den Fondtüren sind angemessen "geschützt", zur Bedienung benötigt man den Schlüssel oder etwas Vergleichbares.

⊖ Der Fondmittelpplatz ist laut Hersteller für die Montage eines Kindersitzes nicht geeignet. Den hinteren Fensterhebern fehlt der Einklemmschutz, das kann insbesondere für Kinder gefährlich werden.

3,5 Fußgängerschutz

Der C3 Aircross bietet einen mäßigen Fußgängerschutz - Hauptkritikpunkt beim Crashtest nach Euro NCAP Norm ist die erhöhte Verletzungsgefahr bei Kollisionen im Bereich der A-Säulen und an allen Randbereichen rund um die Motorhaube. Nur die Mitte der Motorhaube und die Front sind angemessen

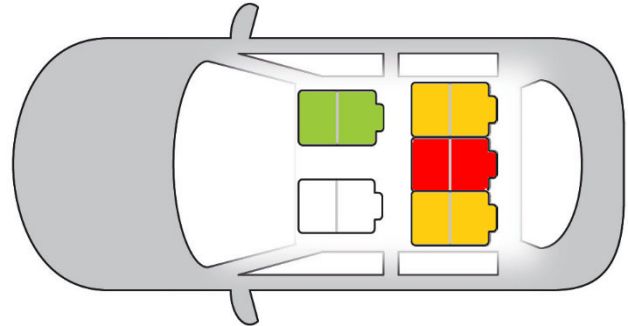
2,9 UMWELT/ECOTEST

4,4 Verbrauch/CO₂

⊖ Im Ecotest liegt der Verbrauch des 110 PS-C3 Aircross mit dem 1,2 l-Turbobenziner und Sechsgang-Automatikgetriebe bei hohen 7,4 Liter Superbenzin auf 100 km - das ist heutzutage selbst für größere Autos kein akzeptabler Wert mehr. Da der Turbodieselzylinder in anderen Modellen mit Handschaltung seine Effizienz schon zeigen konnte, ist am hohen Verbrauch wohl die Automatik maßgeblich mit verantwortlich. Sein Verbrauch bedeutet eine CO₂-Bilanz von 202 g pro km. Dafür erhält der C3 Aircross nur noch 16 von maximal 60 möglichen Punkten im Verbrauchskapitel. Innerorts konsumiert der Testwagen 7,0, außerorts 6,4 und auf der Autobahn hohe 9,1 Super pro 100 km.

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)

entschärft. Am Ende reicht es nur zu 64 Prozent der erzielbaren Punkte. Immerhin: Der C3 Aircross Shine ist mit einem Notbremsassistenten samt Personenerkennung ausgestattet, der das Kollisions- und Verletzungsrisiko reduziert.

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	7,0	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B
Landstraße	6,4	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B
Autobahn	9,1	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	7,4	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

1,3 Schadstoffe

⊕ Beim 1,2 l-PureTech-Motor werden die Abgase inzwischen mit einem Otto-Partikelfilter gereinigt. Die Partikelemissionen reduzieren sich in Masse und Anzahl deutlich, im C3 Aircross sind sie noch nicht ganz auf perfektem Niveau, aber unauffällig im Alltag. Bei den CO-Emissionen das Gleiche, sie sind im Normalbetrieb niedrig und steigen nur unter Volllast etwas an.

So kann der C3 Aircross 47 von 50 Punkten bei den Schadstoffemissionen erzielen. Insgesamt bekommt das französische Kleinwagen-SUV mit dem 110 PS-Benziner 63 Punkte und damit nur drei von fünf Sternen im ADAC Ecotest - "Schuld" ist in erster Linie der zu hohe Verbrauch.

1,9 AUTOKOSTEN

1,9 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Der Grundpreis der getesteten Variante liegt bei 23.090 Euro - nicht gerade wenig für ein kompaktes SUV, das in der Kleinwagenklasse angesiedelt ist. Immerhin ist die Serienausstattung recht umfangreich und lässt sich über günstige Pakete komplettieren - soweit Ausstattungen im C3 Aircross lieferbar sind. Gerade bei den Assistenten weist der kleine Franzose aber ein paar Lücken auf, die mancher Konkurrent in dieser Klasse schon füllen kann. Vorbildlich wiederum: Das Navigationssystem mit Online-Anbindung und e-Call-Notruf ist serienmäßig. Der Wertverlust hält sich

nach den Prognosen in Grenzen, wie auch die laufenden Kosten dank moderater Ausgaben für die Werkstatt und günstiger Einstufungen bei der Versicherung. Bei der Fahrzeug-Garantie ist Citroen wiederum geizig - Es gibt nur zwei Jahre ab Erstzulassung. Es können Garantiepakete hinzugebucht werden, diese entsprechen aber nicht der Neuwagentgarantie in vollem Umfang. Die Steuer liegt bei 172 Euro pro Jahr (Berechnungsbasis WLTP-CO₂-Wert) - für einen Benzinereine ganze Menge und immerhin 72 Euro mehr als bisher nach der NEFZ-Berechnungsbasis.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	C3 Aircross PureTech 110 Stop&Start Live	C3 Aircross BlueHDi 100 ECO Stop&Start Feel	C3 Aircross BlueHDi 120 Stop&Start Feel EAT6
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/1199	4/1499	4/1499
Leistung [kW (PS)]	81 (110)	75 (102)	88 (120)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	205/1500	250/1750	300/1750
0-100 km/h [s]	11,5	12,1	10,8
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	183	175	179
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	n.b.	n.b.	n.b.
CO ₂ [g/km] lt. Hersteller	110	105	107
Versicherungsklassen KH/VK/TK	14/18/18	16/19/20	16/19/20
Steuer pro Jahr [Euro]	k.A.	k.A.	k.A.
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	k.A.	k.A.	k.A.
Preis [Euro]	17.690	20.140	22.840

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-Zyl.-Ottomotor (Reihe), Turbo, Euro 6d-TEMP, Otto-Partikelfilter	
Hubraum	1.199 ccm
Leistung	81 kW/110 PS bei 5.500 1/min
Maximales Drehmoment	205 Nm bei 1.500 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	183 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	11,8 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP/NEFZ)	7,3/5,7 l
CO ₂ -Ausstoß (WLTP/NEFZ)	169/131 g/km
Stirnfläche/c _v -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	205/60 R16
Länge/Breite/Höhe	4.155/1.765/1.605 mm
Leergewicht/Zuladung	1.278/537 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	410/1289 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	600/840 kg
Stützlast/Dachlast	50/40 kg
Tankinhalt	45 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Slowakei, Trnava

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	7,0 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.700 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	36,8 m
Reifengröße Testwagen	215/50 R17 91H
Reifenmarke Testwagen	Brigdestone Turanza T001
Wendekreis links/rechts	11,2 m
EcoTest-Verbrauch	7,4 l/100km
Stadt/Land/BAB	7,0/6,4/9,1 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	171 g/km (WTW* 202 g/km)
Reichweite	605 km
Innengeräusch 130 km/h	70,3 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	1.975 mm
Leergewicht/Zuladung	1.310/505 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	355/735/1.230 l

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

Betriebskosten	155 Euro	Werkstattkosten	72 Euro
Fixkosten	98 Euro	Wertverlust	261 Euro
Monatliche Gesamtkosten	586 Euro		
Steuer pro Jahr (mit Serienausstattung) ¹	172 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	14/18/18		
Basispreis C3 Aircross PureTech 110 Stop&Start Shine EAT6	23.090 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 28.01.2019
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	26.585 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	1.080 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.2.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 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. ¹ Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

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	Serie/-
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	490 Euro° (Paket)
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/-
Einparkhilfe vorn/hinten	690 Euro (Paket)/Serie
Parkenassistent	690 Euro (Paket)
Rückfahrkamera/360° Kamera	690 Euro (Paket)/-
Head-Up-Display	990 Euro° (Paket)
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	990 Euro° (Paket)

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechslassistent	690 Euro°

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten	450 Euro° (Paket)
Lenkradheizung	-
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie/-
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	690 Euro
Metalllackierung	525 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	790 Euro°

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,8

AUTOKOSTEN

1,9

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,8	Motor/Antrieb	2,5
Verarbeitung	3,2	Fahrleistungen	2,5
Alltagstauglichkeit	3,2	Laufkultur/Leistungsentfaltung	2,6
Licht und Sicht	3,1	Schaltung/Getriebe	2,5
Ein-/Ausstieg	2,1	Fahreigenschaften	2,9
Kofferraum-Volumen	2,7	Fahrstabilität	2,7
Kofferraum-Nutzbarkeit	2,9	Lenkung	2,9
Kofferraum-Variabilität	2,7	Bremse	3,1
Innenraum	2,8	Sicherheit	2,8
Bedienung	2,9	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,9
Multimedia/Konnektivität	2,2	Passive Sicherheit - Insassen	2,3
Raumangebot vorn	2,0	Kindersicherheit	3,0
Raumangebot hinten	3,8	Fußgängerschutz	3,5
Innenraum-Variabilität	2,8	Umwelt/EcoTest	2,9
Komfort	3,2	Verbrauch/CO ₂	4,4
Federung	2,8	Schadstoffe	1,3
Sitze	3,6		
Innengeräusch	3,5		
Klimatisierung	2,9		

Stand: Oktober 2019
Test und Text: M. Ruhdorfer