



## Citroen C3 PureTech 110 Stop&Start Shine Pack EAT6

Fünftürige Schräghecklimousine der Kleinwagenklasse (81 kW/110 PS)

Seit Januar 2017 ist die dritte Generation des Citroen C3 erhältlich, der alles andere als langweilig daherkommt. Dennoch konnte er sich bislang nicht so recht gegen Corsa, Mini & Co. in der hart umkämpften Kleinwagenklasse durchsetzen. Im Oktober 2020 verpasste Citroen seinem Bestseller ein dezentes Facelift mit modifizierter Frontpartie inklusive serienmäßigen LED-Scheinwerfern sowie ausstattungsabhängigen, neu designten Luftpolstern im unteren Bereich der Türen (sogenannte Airbumps). Je Fahrzeugseite schützen nun drei Luftkapseln vor ungebeten Beulen und Kratzern, je nach gewähltem Style-Paket hat das erste Polster die Farbe, die sich zudem rund um die Nebelscheinwerfer wiederfindet. Insgesamt ermöglicht der sympathische Franzose mit unterschiedlichen Karosserie- und Dachfarben sowie Style-Paketen knapp 100 Kombinationsmöglichkeiten zur individuellen Personalisierung. Das Interieur hinterlässt einen soliden Eindruck, Chrom-Applikationen werten den Innenraum auf. Als zentrales Bedienelement kommt ein etwas klein geratener 7-Zoll-Touchscreen zum Einsatz, zudem ist das Bedienkonzept nicht ganz intuitiv.

Im ADAC Autotest tritt der Fünftürer mit dem Ottomotor PureTech 110 Stop&Start und der Sechsgang-Automatik EAT6 in der Ausstattungslinie Shine Pack an. Im Gegensatz zu anderen PSA-Modellen gibt es für den Fünfsitzer noch immer keine Achtgangautomatik. Der Turbobenziner mit 1,2 l Hubraum leistet 110 PS und hat damit wenig Mühe, das knapp 1,2 t schwere Auto anzutreiben. Für einen Dreizylinder hat er zudem eine ordentliche Laufkultur. Der im ADAC Ecotest ermittelte Verbrauch von durchschnittlich 6,7 l/100 km fällt nicht gerade gering aus, immerhin sind die Abgase erfreulich sauber. Beim Fahrwerk schwimmen die Franzosen gegen den Strom und setzen konsequent auf Komfort. Dementsprechend soft ist die Abstimmung, der gebotene Federungskomfort kann tatsächlich überzeugen, einer sportlichen Fahrweise sind jedoch enge Grenzen gesetzt.

Der C3 PureTech 110 Stop&Start EAT6 Shine Pack ist ab 24.040 Euro erhältlich und bringt LED-Scheinwerfer, Klimaautomatik, Einparkhilfe hinten mit Rückfahrkamera, Navigationssystem sowie weitere Annehmlichkeiten und Assistenzsysteme serienmäßig mit. Der Testwagen kostet durch teils empfehlenswerte Sonderausstattung bereits über 26.000 Euro – nicht wenig für einen Kleinwagen. **Konkurrenten:** u. a. Hyundai i20, KIA Rio, Mazda 2, Opel Corsa, Peugeot 208, Renault Clio, Skoda Fabia, Toyota Yaris, VW Polo.

- +** gute Serienausstattung, flotte Fahrleistungen, recht komfortables Fahrwerk, saubere Abgase, gutes Platzangebot vorn
- keine optionalen Lichtsysteme erhältlich, teils umständliche Bedienung, hohe Ladekante außen wie innen, Sitze mit wenig Seitenhalt, Beifahrersitz nicht in der Höhe einstellbar, geringe Stütz- und Anhängelasten

### ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,9**

AUTOKOSTEN **2,0**

### Zielgruppencheck

	Familie	<b>3,3</b>
	Stadtverkehr	<b>3,2</b>
	Senioren	<b>3,1</b>
	Langstrecke	<b>3,3</b>
	Transport	<b>3,7</b>
	Fahrspaß	<b>2,9</b>
	Preis/Leistung	<b>2,5</b>

Ecotest **★★★★☆**

## 3,3 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

### 3,6 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.

### 3,1 Alltagstauglichkeit

Setzt man den ADAC Ecotest-Verbrauch von 6,7 l/100 km an, ergibt sich mit dem kleinen 45-l-Tank eine theoretische Reichweite von circa 670 km. Ein Fehlbetankungsschutz verhindert das irrtümliche Betanken mit Dieselmotorkraftstoff. Als Transportfahrzeug macht der C3 als Kleinwagen naturgemäß keine sonderlich gute Figur: Die maximal mögliche Zuladung liegt im Falle des Testwagens bei 420 kg – das sollte für vier Leute samt etwas Gepäck reichen. Der Fünftürer bietet vier vollwertige Sitzplätze und einen schmalen Sitz hinten in der Mitte, der eher als Notsitz angesehen werden kann. Auf dem Dach gibt's zwar keine Reling, mit einem geeigneten Träger darf man dennoch bis zu 70 kg Last obenauf transportieren.

### 3,1 Licht und Sicht

Die Karosserieenden lassen sich gut abschätzen, auch wenn das Ende der Motorhaube nicht einsehbar ist.

Niedrige Gegenstände lassen sich vorn nah am Auto noch recht gut erkennen, hinten fällt das deutlich schwerer, sodass die serienmäßigen Parksensoren hinten samt Rückfahrkamera eine sinnvolle Ausstattung darstellen.

⊕ Der automatisch abblendende Innenspiegel ist beim C3 Shine Pack serienmäßig an Bord – eine Seltenheit bei einem Kleinwagen.

⊖ 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. Parksensoren an der Fahrzeugfront sind nicht erhältlich, gleiches gilt für einen Parkassistenten sowie ein 360-Grad-Kamerasystem.

Der Citroen C3 ist seit der Modellüberarbeitung serienmäßig mit LED-Scheinwerfern ausgestattet, die die Fahrbahn mit

⊕ Ab der Ausstattungslinie Feel Pack besitzt der C3 großflächige Kunststoffluftpolster im unteren Bereich der Seitentüren (Airbumps). Im Vergleich zum Citroen Cactus, bei dem dieses System debütierte, ist die Schutzfunktion allerdings geringer, da die Airbumps kleiner und tiefer angebracht sind.

⊖ Beim Unterboden haben die Franzosen auf Verkleidungselemente verzichtet, die vor Verschmutzung schützen und die Aerodynamik verbessern. Die Motorhaube wird nur über einen Haltestab offen gehalten, Gasdruckfedern wären hier die bessere Wahl.

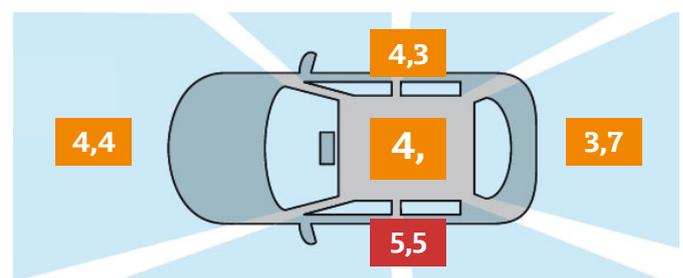
Erfreulich handlich ist der Franzose im Stadtverkehr: mit 4,00 m Länge und 2,01 m Breite (inkl. Außenspiegel) findet man recht einfach einen Parkplatz. Für einen Kleinwagen fällt der Wendekreis mit gemessenen 11,4 m groß aus.

⊕ Bei einer Reifenpanne hat der C3 Shine Pack mit dem 110-PS-Turbobenziner serienmäßig ein Ersatzrad inklusive Bordwerkzeug und Wagenheber an Bord.

⊖ Die Anhängelast beträgt maximal nur 450 kg (gebremste und ungebremste Anhänger) und auch die Stützlasterlast ist mit 46 kg sehr knapp bemessen. Eine Anhängerkupplung bieten die Franzosen ab Werk ohnehin nicht an.

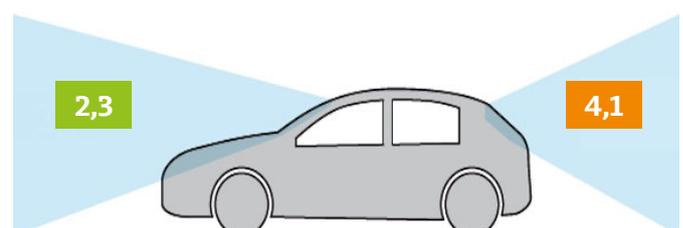
### Rundumsicht

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.



einer tageslichtähnlichen Lichtfarbe ausleuchten, jedoch ist die Lichtverteilung recht unausgewogen. Ab Werk gibt es einen statischen Fernlichtassistenten, der automatisch auf- und abblenden kann, zusätzliche Lichtfunktionen wie beispielsweise Abbiegelicht sind trotz serienmäßiger Nebelscheinwerfer nicht vorhanden. Eine Scheinwerfer-Reinigungsanlage sowie eine automatische Leuchtweitenregulierung sucht man ebenso vergebens.

Die Außenspiegel besitzen keinen asphärischen Abschnitt, der den toten Winkel verkleinern würde. Die Bremslichter der Heckleuchten sind nicht in LED-Technik ausgeführt, die im Fall eines Bremsvorgangs schneller reagieren würden, sodass der nachfolgende Verkehr früher informiert wäre.

### 3,1 Ein-/Ausstieg

Das Ein- und Aussteigen gelingt vorn recht komfortabel, der Schweller dürfte allerdings etwas niedriger sein. Ansonsten befindet sich die Sitzfläche mit 48 cm über der Straße (Sitz ganz nach unten gestellt) in noch günstiger Höhe. Die Fronttüren öffnen weit und geben recht große Türausschnitte frei; hinten fällt der Türausschnitt kleiner aus, besonders für die Füße.

⊖ Der Testwagen war mit dem optionalen schlüssellosen Zugangssystem ausgestattet. Dieses lässt sich nicht deaktivieren und besitzt einen ungenügenden Diebstahlschutz, der mit einem Funkverlängerer überlistet werden kann – Näheres dazu unter [www.adac.de/keyless](http://www.adac.de/keyless).

Die Türen werden vorn und hinten nur an zwei Positionen sicher offen gehalten. Haltegriffe am Dachhimmel sucht man leider vergebens.

### 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 fünf Getränkeboxen hinein. Klappt man die Rücksitzlehnen um und beschränkt

### 3,9 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Heckklappe lässt sich manuell öffnen und schließen, einen elektrischen Antrieb gibt es nicht. Die Entriegelungstaste für die Kofferraumklappe befindet sich am unteren Ende der Heckklappe (oberhalb des Stoßfängers), verdreht schnell und sorgt so für schmutzige Finger. Die Griffmulden an der Innenseite der Klappe sind praktisch. Ab 1,85 m Größe sollte man auf seinen Kopf achten, um sich nicht am abstehenden Heckklappenschloss den Kopf schmerzhaft zu stoßen.

⊖ Die Ladekante liegt sehr hoch – ganze 78 cm muss man das Ladegut anheben, um es über die Kante zu wuchten. Beim



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



Mit 270 l Volumen ist der Kofferraum C3 von klassenüblicher Größe. Der C3 Aircross mit Automatikgetriebe bietet dagegen mit 355 l deutlich mehr Platz für das Gepäck.

sich auf den Raum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis zu 580 l verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Stauraums hinter den Vordersitzen sind bis zu 975 l Volumen verfügbar.

Ausladen stört der tief liegende Kofferraumboden, die innere Stufe zur Ladekante beträgt 25 cm. Ein variabler Ladeboden ist nicht erhältlich. Bei umgeklappter Rücksitzlehne entsteht eine Stufe am Kofferraumboden, wodurch keine ebene Ladefläche entsteht.

Der Kofferraum ist mit nur einer Lampe nicht sonderlich gut ausgeleuchtet.

## 2,8 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehnen lassen sich ohne großen Kraftaufwand im Verhältnis 60:40 umklappen. Eine Halterung für die äußeren Gurte gibt es jedoch nicht – es besteht die Gefahr, dass sie beim Einrasten der Lehnen beschädigt werden. Eine praktische Durchlademöglichkeit gibt es leider ebenso wenig wie vier Verzurrösen, in die sich ein Gepäcknetz einspannen ließe.

⊖ 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.

## 3,1 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 7-Zoll-Touchscreen, der gut erreichbar ist, aber höher montiert sein dürfte. Hinsichtlich des Bedienkonzepts sind die Franzosen jedoch wie zahlreiche andere Hersteller etwas über das Ziel hinausgeschossen, da sie im Touchscreen 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 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 Bediensatellit für den Geschwindigkeitsregler und -begrenzer ist nicht sichtbar hinter dem Lenkrad angebracht – das ist im PSA Konzern die dafür übliche Stelle. Der Regensensor ist Serie, seine Empfindlichkeit aber nicht einstellbar.

⊕ Das Lenkrad lässt sich in Höhe und Weite 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.

⊖ Die meisten Knöpfe und Schalter im Fahrzeug sind griffgerecht angeordnet, allerdings nicht nach Funktionen (beispielsweise Klimatisierung) gruppiert. So müssen einfache Bedienschritte (beispielsweise Intensität des Gebläses) über die Touchscreen-Bedienung vorgenommen werden. Das hat



Mit 78 cm Höhe liegt die Ladekante sehr hoch und macht das Be- und Entladen des Kofferraums zu einer mühsamen Angelegenheit.



Die Verarbeitungsqualität und Materialanmutung im Innenraum gehen in dieser Fahrzeugklasse in Ordnung. Das per Touchscreen gesteuerte Bediensystem mit seiner unübersichtlichen Struktur erschwert die Bedienung selbst vieler, ständig genutzter Funktionen.

unnötig viele Bedienschritte zur Folge. Die Menüstruktur des Touchdisplays ist unübersichtlich, entsprechend hoch ist der Gewöhnungsaufwand. Der Lichtschalter ist unbeleuchtet und als Drehschalter in den Blinkerhebel integriert.

## 2,7 Multimedia/Konnektivität

In der Ausstattung Shine Pack hat der C3 ab Werk ein Digitalradio (DAB+), einen USB-Anschluss sowie eine Bluetooth-Freisprecheinrichtung an Bord. Auch ein Navigationssystem, das Echtzeitverkehrsdaten, Informationen zum Standort, zu Kraftstoffpreisen, Parkmöglichkeiten und zum Wetter bietet, ist in der Testwagenausstattung immer an Bord. Zudem lassen sich Bedienoberflächen von Smartphones via Apple CarPlay und

Android Auto auf den Touchscreen spiegeln.

Besonders stolz ist man bei Citroen auf die in den Innenspiegel integrierte Kamera (ConnectedCam), 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 dann via App auf das Smartphone übertragen.

## 2,4 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.

## 3,3 Raumangebot hinten

Der Platz auf der Rückbank ist nicht so üppig wie vorn. Sind die Vordersitze für 1,85 m große Menschen eingestellt, reicht der Platz dahinter immerhin für Insassen bis etwa 1,85 m Größe – die Kopffreiheit ist dann ebenfalls erschöpft. Für zwei Erwachsene reicht die Innenbreite locker, bei dreien nebeneinander wird es eng. Das Raumgefühl ist insgesamt der Fahrzeugklasse angemessen.

## 3,9 Innenraum-Variabilität

Der C3 bietet wie die meisten Konkurrenten keine Möglichkeiten, die Rücksitzbank zu verstellen. Lediglich die Lehnen lassen sich asymmetrisch geteilt umklappen.

Bei den Ablagemöglichkeiten zeigt sich Citroen nicht sonderlich spendabel. Vorn fehlen gut nutzbare Becherhalter, hinten mangelt es an ausreichend großen Türfächern. Das Handschuhfach hingegen ist erfreulich groß dimensioniert, leider



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,85 m Platz.

ist es aber weder klimatisiert noch abschließbar oder beleuchtet.

## 3,3 KOMFORT

### 2,9 Federung

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

### 3,6 Sitze

Die Einstellmöglichkeiten der Vordersitze sind überschaubar. Neben der Längsverstellung lässt sich bei beiden Sitzen lediglich die Lehnenneigung anpassen, der Fahrersitz ist zudem in der Höhe einstellbar. Eine Höhenverstellung für den

Beifahrersitz oder einstellbare Lendenwirbelstützen sind nicht erhältlich.

Die Vordersitze sind zwar recht groß und wecken aufgrund ihrer weichen Polsterung Erinnerungen an einen Sofasessel, sind

aber wenig konturiert, sodass man in flott durchfahrenen Kurven kaum Halt findet. Angenehm sind die gepolsterten Armauflagen in den Türen, die optionale Armlehne seitlich am Fahrersitz sowie die höhenverstellbaren Sicherheitsgurte vorn.

### 3,6 Innengeräusch

Mit gemessenen 70,5 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

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

höheren Geschwindigkeiten präsent ist und nicht hinter die Windgeräusche zurücktritt.

### 3,3 Klimatisierung

In der Ausstattungslinie Shine Pack 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.

⊕ In der getesteten Ausstattung schützen serienmäßig getönte Scheiben ab der B-Säule die Fondinsassen vor zu starker Sonnenbestrahlung.

⊖ Für die Fondinsassen gibt es keine Lüftungsdüsen (nicht einmal unter den Vordersitzen), zudem lassen sich die Seitenscheiben im Fond nicht vollständig versenken.

## 2,6 MOTOR/ANTRIEB

### 2,3 Fahrleistungen

⊕ Der Turbobenziner mit 1,2 l Hubraum ist ein guter Bekannter bei PSA, er liefert in der Ausbaustufe des Testwagens 110 PS. 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 6,2 s machbar ist.

Von 80 auf 120 km/h geht es in 7,9 s. Auch das Einfädeln in den fließenden Verkehr innerorts klappt gut, von 15 auf 30 km/h vergehen nur 1,1 s. Aus dem Stand sind laut Hersteller 100 km/h in 11,2 s erreicht, die Höchstgeschwindigkeit ist mit 193 km/h angegeben.

### 2,7 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, sodass 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 Drehzahlen schon munter unterwegs ist.

### 2,8 Schaltung/Getriebe

Dass eine Wandlerautomatik nicht automatisch ein Garant für gute Schaltvorgänge ist, zeigt die Automatik im C3. Sie ruckt sowohl beim Hoch- als auch beim Runterschalten, wobei letzteres schon eine Leistung ist, die bei anderen Herstellern sehr selten vorkommt. Überdies spürt man rund um jeden Schaltvorgang deutliche Zugkraftschwankungen. Die Sechsgang-Automatik ist damit eine der schlechteren mit Drehmomentwandler auf dem Markt. Die Schaltgasse der Automatik ist gewöhnungsbedürftig, beim Wechsel in D kann man leicht in M

(manuelle Gangsteuerung) landen. Aufgrund der sechs Gänge fallen die Drehzahlsprünge relativ groß aus. Bei 130 km/h dreht der Motor im höchsten Gang mit 2.900 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 Berganfahrhilfe ist serienmäßig an Bord.

## 3,1 FAHREIGENSCHAFTEN

### 3,2 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 niedrigem Niveau. Die Limousine bietet einen ordentlichen Geradeauslauf und zeigt sich insgesamt recht spurstabil, Seitenwind bringt allerdings Unruhe rein.

Im ADAC Ausweichtest verhält sich der Franzose unproblematisch, aber alles andere als dynamisch. Schon mit dem ersten Anlenken bremst das ESP 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. Diese auf Sicherheit bedachte Abstimmung hat aber auch zur Folge, dass jeder fahrdynamische Ansatz unterbunden wird. Letztlich passt das auch zum Fahrzeug und seiner gesamten Abstimmung sowie Ausrichtung. Das weiche Fahrwerk winkt bei fahrdynamischen Ansprüchen ohnehin dankend ab.

⊕ Die Traktion ist gut, 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.

### 3,3 Lenkung

Die Lenkung ist wie das Fahrwerk konsequent auf Komfort getrimmt. Das Lenkkraftniveau ist auffallend niedrig, dabei ist die Lenkung recht gefühllos und wenig präzise. Die Mittellage lässt sich nicht klar spüren 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 35,7 m zum Stehen – ein ordentlicher Wert. Dosierbarkeit und Ansprechverhalten der Bremsanlage gehen ebenfalls in Ordnung.

## 2,9 SICHERHEIT

### 3,1 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Der C3 bringt bereits ab Werk einige Assistenzsysteme serienmäßig mit – Spurhalteassistent, Pausenempfehlung, Verkehrszeichenerkennung sowie Geschwindigkeitswarner und -

## DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	nicht erhältlich
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremssystem	Serie
	Vorausschauendes Notbremssystem	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	Serie
	Querverkehrserkennung 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 (indirekt)

begrenzer sind stets an Bord. Zumindest als Shine Pack ergänzt ein City-Notbremssystem samt Kollisionswarner die aktive Sicherheitsausstattung. Gegen Aufpreis lässt sich der Kleinwagen zudem mit einem Totwinkelassistenten ausstatten. Im

## 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 (Test: 03/2017). Die Bewertung der Testergebnisse wurde für die getestete Modellüberarbeitung im Oktober 2020 bestätigt. Serienmäßig ist der Kleinwagen mit sechs Airbags ausgestattet, Seitenairbags für die Fondpassagiere oder ein Knieairbag für den Fahrer sind nicht erhältlich. Die vorderen Kopfstützen bieten Personen bis knapp 1,95 m Größe guten Schutz, hinten reichen sie bis 1,70 m Größe.

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 beim Citroen C3 Shine Pack die Citroen Connect Box verbaut, die eine eCall-Funktion mit automatischem Notruf beinhaltet und bei einem Unfall eine Verbindung zur Rettungsleitstelle herstellt. Der Fahrer kann die Verbindung auch direkt durch Betätigung der SOS-Taste herstellen.

⊖ Die mittlere Kopfstütze im Fond hat lediglich eine eingeschränkte Höhe und daher eine geringere Schutz-

## 2,5 Kindersicherheit

⊕ Bei der Kindersicherheit schneidet der C3 mit 83 Prozent der erreichbaren Punkte im Crashtest nach Euro NCAP-Norm gut ab (Test: 03/2017). Auf allen Plätzen dürfen Kindersitze sämtlicher Gewichtsklassen befestigt werden. Der Beifahrersitz ist für Kindersitze gut geeignet, der Beifahrerairbag lässt sich per Schlüsselschalter deaktivieren. Allerdings fehlt hier eine Isofix-Halterung.

Auf den äußeren Fondsitzen ist der Citroen mit Isofix-Vorrichtungen samt i-Size-Freigabe ausgestattet. Das Einbauen wird durch die recht schmalen Fondtüren sowie die losen Gurtschlösser beeinträchtigt. Zudem stoßen auf den äußeren Fondsitzen besonders hohe Kindersitze an den C-Säulen an.

## 4,1 Fußgängerschutz

⊕ Der C3 Shine Pack ist serienmäßig mit einem Notbremsassistenten samt Personenerkennung ausgestattet, der das Kollisions- und Verletzungsrisiko reduziert.

⊖ In puncto Fußgängerschutz schneidet der C3 im Crashtest nach Euro NCAP-Norm nicht gut ab, er erzielt lediglich 59

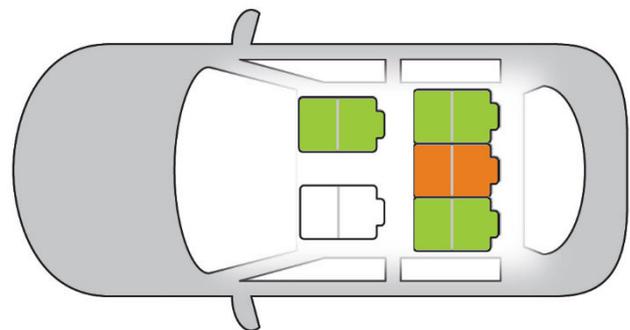
Falle einer Vollbremsung wird die Warnblinkanlage in erhöhter Frequenz automatisch aktiviert, um den nachfolgenden Verkehr zu warnen.

wirkung.

Warndreieck und Verbandkasten haben keine vorgesehenen Halterungen und sind daher unter Umständen schlecht erreichbar. Lediglich zwei stabile Verzurrösen im Gepäckraum ermöglichen keine Ladungssicherung über Kreuz, zudem ist ein Ladungssicherungsnetz nicht erhältlich.

## 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)

Die Kindersicherungen in den Fondtüren sind angemessen „geschützt“, zur Bedienung benötigt man den Schlüssel oder etwas Vergleichbares.

⊖ Der Abstand von Gurtanlenkpunkt zu Gurtschloss ist beim hinteren Mittelsitz recht klein, die meisten Kindersitze lassen sich nicht wirklich stabil befestigen, zudem fehlt auch hier eine Isofix-Verankerung.

Nutzt man im Fond platzzeinnehmende Babyschalen mit Basis und Stützfuß, so lassen sich die Vordersitze nicht mehr weit nach hinten schieben – eine Sitz-/Montageprobe vor dem Kauf ist ratsam.

Prozent der erreichbaren Punkte (Test: 03/2017). Große Teile der Motorhaube sowie der Bereich um die A-Säulen sind recht unnachgiebig gestaltet. Eine aktive Motorhaube ist für den Citroen nicht erhältlich.

## 2,5 UMWELT/ECOTEST

### 3,8 Verbrauch/CO<sub>2</sub>

Im ADAC Ecotest kommt der C3 PureTech 110 Stop&Start mit der Sechsgang-Automatik auf eine CO<sub>2</sub>-Bilanz von 185 g/km, dafür gibt es 22 Punkte. Der Durchschnittsverbrauch beträgt 6,7 l/100 km und gliedert sich in 6,7 l innerorts, 5,8 l außerorts und 8,2 l/100 km auf der Autobahn.

### 1,2 Schadstoffe

⊕ Im Schadstoffkapitel schneidet der C3 gut ab und kommt auf 48 Punkte. In sämtlichen Prüfzyklen liegt allerdings die Partikelanzahl etwas über dem strengen Grenzwert des ADAC Ecotest, zudem fettet der Motor im anspruchsvollen Autobahnzyklus mit hohem Volllastanteil stark an, was sich an einem leicht erhöhten CO-Wert bei den Emissionen widerspiegelt – das gibt zwei Punkte Abzug. Insgesamt sammelt der C3 PureTech 110 somit 70 Punkte, was gerade so gute vier Sterne und das Prädikat empfehlenswert im ADAC Ecotest bedeutet.

## 2,0 AUTOKOSTEN

### 2,0 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Citroen verlangt für den C3 mit dem 110 PS starken Topbenziner in der höchsten Ausstattung Shine Pack stolze 24.040 Euro. Viel Geld für einen Kleinwagen, doch dafür sind Annehmlichkeiten wie Klimaautomatik, City-Notbremsystem, Navigationssystem, Digitalradio samt USB-Anschluss und Bluetooth-Freisprecheinrichtung sowie Geschwindigkeitsregler serienmäßig an Bord.

Die Unterhaltskosten sind moderat, was neben der Kfz-Steuer in Höhe von 105 Euro pro Jahr auch an den günstigen Versicherungseinstufungen (KH: 15, VK: 16, TK: 18) liegt. Citroen gibt für den C3 eine zweijährige Garantie auf das Fahrzeug, drei Jahre auf den Lack und zwölf Jahre gegen Durchrostung.

### Verbrauch

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

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

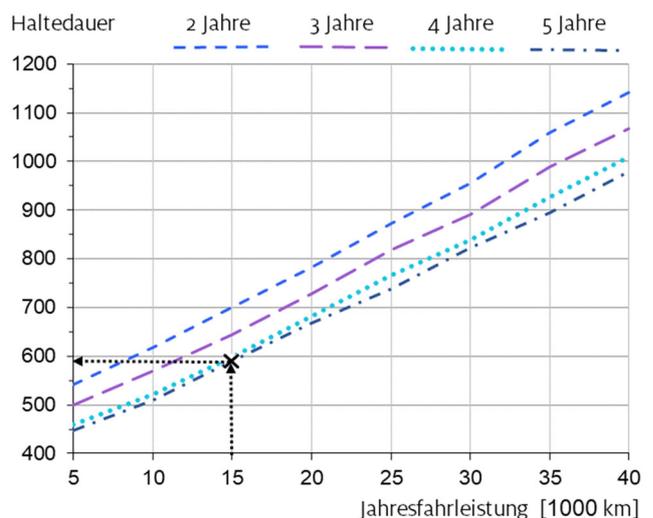
Landstraße	5,8	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B

Autobahn	8,2	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B

Gesamtverbrauch	6,7	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

### Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 589 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



**DIE MOTORVARIANTEN**

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	C3 PureTech 83 Stop&Start You!	C3 PureTech 110 Stop&Start Feel	C3 BlueHDi 100 Stop&Start Feel
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/1199	3/1199	4/1499
Leistung [kW (PS)]	61 (83)	81 (110)	75 (102)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	118/2750	205/1500	250/1750
0-100 km/h [s]	15,2	10,5	11,4
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	169	198	188
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	4,2/5,3   S	4,6/5,4   S	3,6/4,2   D
CO <sub>2</sub> [g/km] lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	97/120	104/122	96/111
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/15/15	15/16/18	16/20/20
Steuer pro Jahr [Euro]	75	79	174
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	437	511	530
Preis [Euro]	13.990	18.540	20.440

## 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.-Turbobenziner, Euro 6d-ISC-FCM (WLTP), OPF	
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	193 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	11,2 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	5,9 l
CO <sub>2</sub> -Ausstoß	107 g/km
Stirnfläche/c <sub>w</sub> -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	205/50 R17
Länge/Breite/Höhe	3.996/1.749/1.474 mm
Leergewicht/Zuladung	1.165/445 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	300 l/-
Anhängelast ungebremst/gebremst	450/450 kg
Stützlast/Dachlast	46/70 kg
Tankinhalt	45 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Slowakei, Trnava

## ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	6,2 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.900 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	35,7 m
Reifengröße Testwagen	205/55 R16 91V
Reifenmarke Testwagen	Michelin Primacy 3
Wendekreis links/rechts	11,4 m
EcoTest-Verbrauch	6,7 l/100km
Stadt/Land/BAB	6,7/5,8/8,2 l/100km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß EcoTest	160 g/km (WTW* 185 g/km)
Reichweite	670 km
Innengeräusch 130 km/h	70,5 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.010 mm
Leergewicht/Zuladung	1.190/420 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	270/580/975 l

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

Betriebskosten	147 Euro	Werkstattkosten	81 Euro
Fixkosten	88 Euro	Wertverlust	273 Euro
Monatliche Gesamtkosten	589 Euro		
Steuer pro Jahr (mit Serienausstattung) <sup>1</sup>	105 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	15/16/18		
Basispreis C3 PureTech 110 Stop&Start Shine Pack EAT6	24.040 Euro		

## INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 01.10.2020
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	26.100 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	5.284 km
Auffälligkeiten/Mängel	Testwagenbereifung (205/55 R16) abweichend zur Serienbereifung (205/50 R17)

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2019 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](http://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 CO<sub>2</sub>-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO<sub>2</sub>-Emissionen auch die CO<sub>2</sub>-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich. <sup>1</sup> 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	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	-
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/-
Einparkhilfe vorn/hinten	400 Euro° (Paket)/Serie
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/-
Head-up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	350 Euro°

### SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselsassistent	400 Euro° (Paket)

### 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	300 Euro°/-
Lenkradheizung	-
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie/-
Rücksitzlehne umklappbar (60:40)	Serie

### AUSSEN

Anhängerkupplung	715 Euro
Metalllackierung	ab 520 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	-

## TESTURTEIL

### AUTOTEST (ohne Autokosten)

**2,9**

### AUTOKOSTEN

**2,0**

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

Stand: Januar 2022  
Test und Text: Andreas Pfeffer