



Citroen e-C3 Standard Range You

Fünftüriges SUV der Kleinwagenklasse (83 kW/113 PS)

Die vierte Generation des Citroen C3 ist erstmals auch mit E-Antrieb erhältlich. Zum Test tritt der vier Meter lange Kleinwagen in der Basisausführung You mit dem größeren 44-kWh-Akku an - inzwischen haben die Franzosen das Modell Urban You mit einer lediglich 30 kWh fassenden Batterie nachgeschoben. Die Reichweite beträgt im ADAC Autotest 255 km, womit wohl die meisten Pendler gut klarkommen, zumal im Stadtverkehr auch deutlich über 300 km möglich sind. Wer mit dem Stromer allerdings ganzjährig auf der Autobahn unterwegs ist und sich im Bereich der Höchstgeschwindigkeit von lediglich 132 km/h aufhält, kommt besonders bei tieferen Temperaturen nur rund 150 km weit. Für längere Etappen ist der e-C3 daher nicht gemacht, zumal der Ladehub von 10 auf 80 Prozent selbst unter idealen Bedingungen bereits rund 35 Minuten dauert. Bei tiefen Temperaturen kann sich der Ladestopp deutlich verlängern. Das ist bedauerlich, da der Fünftürer für einen Kleinwagen nicht nur erstaunlich viel Platz für vier Insassen samt deren Gepäck bietet, sondern auch der gebotene Federungskomfort überdurchschnittlich gut ausfällt. Zudem packt der 83 kW/113 PS starke E-Motor an der Vorderachse energisch zu und sorgt für gute Fahrleistungen. Der Grundpreis von 23.300 Euro, womit er den technisch eng verwandten Fiat Grande Panda Electric um knapp 1.700 Euro unterbietet, wird mit einer ungewöhnlich kargen Serienausstattung erkaufte - Radio, Touchscreen, höhenverstellbare oder gar beheizte Sitze sowie ein Lederlenkrad sind nicht einmal gegen Aufpreis zu haben. **Konkurrenten:** u. a. BYD Dolphin Surf, Fiat Grande Panda Electric, Hyundai Inster, Leapmotor T03.

- ⊕ ordentliches Platzangebot für Insassen und Gepäck, komfortable und sichere Fahreigenschaften, gute Bremswirkung, kraftvoller E-Antrieb, attraktiver Preis
- ⊖ karge Ausstattung (weder Radio noch Touchscreen), Rückbank nur einteilig umklappbar, erhöhter Verbrauch und mäßige Reichweite

ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,6**

AUTOKOSTEN **2,1**

Zielgruppencheck

	Familie	3,4
	Stadtverkehr	3,1
	Senioren	2,8
	Langstrecke	3,0
	Transport	3,4
	Fahrspaß	3,1
	Preis/Leistung	2,3

Ecotest ★★★★★

3,5 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

3,5 Verarbeitung

Der Citroen e-C3 ist insgesamt ordentlich verarbeitet und erfüllt hier die Erwartungen an einen Kleinwagen weitgehend. Die Karosserie ist sauber gefertigt, die Spaltmaße verlaufen schmal und gleichmäßig. Im Kofferraum lassen die Franzosen zudem mehr Sorgfalt walten als Fiat im technisch eng verwandten Grande Panda Electric. Beim Citroen ist nicht nur der Bereich unterhalb der Ladekante mit Teppich verkleidet, auch das Blech unter dem Ladeboden ist zumindest mit einer schwarze Lackschicht überzogen - im Fiat kommt an beiden Stellen das blanke Blech zum Vorschein. Der Ladeboden wirkt allerdings auch im e-C3 sehr billig und wenig haltbar. Bei genauer Betrachtung entpuppt er sich lediglich als ein mit einer Einlage verstärkter Teppich. Auch beim Unterboden besteht noch Optimierungspotential: Zwar ist der Motorraum verkleidet und der mittlere Bereich durch den Akku glattflächig, allerdings besitzt die Batterie keine Schutzverkleidung und damit anfällig

für Beschädigungen. Der hintere Bereich ist zerklüftet, hier liegt das blanke Unterbodenblech im Freien. Zudem wurde nur wenig Unterbodenschutz aufgetragen. Der Innenraum präsentiert sich sorgfältig verarbeitet, hier gibt es wenig zu kritisieren. Das Interieur überzeugt mit passgenauen Fugen im Sichtbereich, selbst auf schlechten Straßen sind dem Kleinwagen keine Knarz- oder gar Klappergeräusch zu entlocken. Die Materialqualität ist wie in dieser Fahrzeug- und Preisklasse üblich sehr einfach gehalten. Sämtliche Kunststoffe sind hart und kratzempfindlich, in der Basisausführung besteht zudem der Lenkradkranz aus - zumindest weichem - Kunststoff. Gerade das billige Plastiklenkrad, das der ständige Berührungspunkt mit dem Auto während der Fahrt ist, trübt den Qualitätseindruck doch nachhaltig. Die schwarze Kunststoffverkleidung an Radläufen und Stoßfängern sorgt dafür, dass kleinere Parkrempeln nicht gleich ins Blech und damit auch ins Geld gehen.

3,5 Alltagstauglichkeit

Die 44-kWh-Batterie (brutto) kann serienmäßig mit Wechselstrom (AC, Steckertyp 2) oder Gleichstrom (DC, Steckertyp CCS) geladen werden. Ein AC-Ladekabel mit Typ 2 Stecker ist serienmäßig, leider findet das Kabel weder unter der Fronthaube noch unter dem Ladeboden Platz, weshalb es im Kofferraum untergebracht werden muss und dort unnötig Stauraum kostet. Ab Werk leistet das einphasige Ladegerät 7,4 kW, gegen 400 Euro Aufpreis kann der e-C3 auch dreiphasig mit bis zu 11 kW laden. Für eine Vollladung benötigt der Stromer knapp acht beziehungsweise rund viereinhalb Stunden. Deutlich schneller geht es mit Gleichstrom via CCS. Der Ladehub von 10 auf 80 Prozent dauert unter idealen Bedingungen rund 35 Minuten - damit befindet sich der Elektro-C3 auf Klassenniveau. Die maximale Ladeleistung liegt bei bis zu 88 kW und damit unter der Herstellerangabe von 100 kW. Bei höherem Ladestand fällt die Ladeleistung stark ab und beträgt bei 80 Prozent nur noch knapp 25 kW. Eine Akkukonditionierung gibt es nicht. Eine volle Batterie erlaubt auf Basis des Verbrauchs im ADAC Ecotest eine Reichweite von rund 250 km. Damit bleibt der

Franzose deutlich hinter der Herstellerangabe von rund 320 km zurück. Innerorts sind auch Reichweiten von deutlich über 300 km möglich. Bei Autobahnfahrten nahe der Höchstgeschwindigkeit von 132 km/h und niedrigen Temperaturen kommt man allerdings nur um die 150 km weit. Um die Transportqualitäten ist es - wie bei einem elektrischen Kleinwagen zu erwarten - nur mäßig bestellt. Die maximale Zuladung beträgt im Falle des Testwagens 470 kg, was für vier Personen samt deren Gepäck vollkommen ausreichend ist. Davon dürfen auf dem Dach bis zu 70 kg transportiert werden. Eine Anhängerkupplung ist über das Zubehörangebot des Herstellers zu haben. Die Stützlast beträgt 61 kg, die Anhängelast für gebremste wie ungebremste Anhänger ist allerdings auf lediglich 550 kg begrenzt. Die Außenlänge von vier Metern ist für die Stadt sehr praktisch, der Wendekreis von 11,2 m angenehm klein. Im Falle eines Reifenschadens steht lediglich ein Reifenpannenset zur Verfügung, ein Notrad oder Reifen mit Notlaufeigenschaften sind nicht erhältlich.

4,1 Licht und Sicht

Bereits ab Werk stattet Citroen den e-C3 mit LED-Scheinwerfern aus. Das Reflektorsystem sorgt für eine für Kleinwagenverhältnisse gute Fahrbahnausleuchtung, auch wenn der Lichtteppich etwas inhomogen ist und störendes Streulicht oberhalb der Hell-Dunkel-Grenze erzeugt wird. Bei den Lichtfunktionen schneidet der Stromer schlecht ab: Er bietet lediglich eine Fahrlichtautomatik, eine Fernlichtautomatik gibt es trotz der verbauten Frontkamera nicht. Auch eine Scheinwerferreinigungsanlage ist wie inzwischen leider üblich nicht vorhanden. Da der Lichtstrom des Abblendlichts den gesetzlichen Grenzwert unterschreitet, ist zudem keine automatische Leuchtweitenregulierung verbaut. Immerhin gibt es hierfür einen separaten, gut erreichbaren Drehregler links vom Lenkrad.

⊕ Die Fahrzeugenden der kantig gezeichneten Karosserie lassen sich gut einschätzen, selbst wenn die Vorderkante der Motorhaube nicht sichtbar ist. Auch die Übersicht über den umliegenden Verkehr ist sehr gut – die leicht erhöhte Sitzposition trägt hier zur besseren Rundumsicht bei.

⊖ Bei der Rundumsichtmessung schneidet der Kleinwagen lediglich mit der Note ausreichend ab. Vorn schränkt das Gehäuse der Frontkamera die Sicht durch die Windschutzscheibe ein, während hinten die sehr breiten C-Säulen die Sicht nach außen stark behindern. Positiv ist, dass sich die Fondkopfstützen versenken lassen und dadurch kaum stören. Durch den hohen Heckabschluss sind Objekte hinter dem Fahrzeug erst aus größerer Entfernung zu erkennen, zudem rüstet Citroen den e-C3 in der Basisausführung lediglich mit Parksensoren hinten aus. Vordere Parkpiepser, Rückfahrkamera oder gar ein Parkassistent sind nicht zu haben. Der Heckwischer ist klein und kann bei Regen nur eingeschränkt für freie Sicht nach hinten sorgen. Sowohl der Innen- als auch die Außenspiegel blenden nicht automatisch ab. Lediglich in der Topausführung "Max" blendet zumindest der Innenspiegel automatisch ab. Ein asphärischer Bereich, der den toten Winkel verringern könnte, gibt es für die Außenspiegel nicht. Bei eingeschaltetem Warnblinker lässt sich zudem die Fahrtrichtung über den Blinker nicht mehr anzeigen. Die Nebelschlussleuchte besteht aus drei einzelnen

2,5 Ein-/Ausstieg

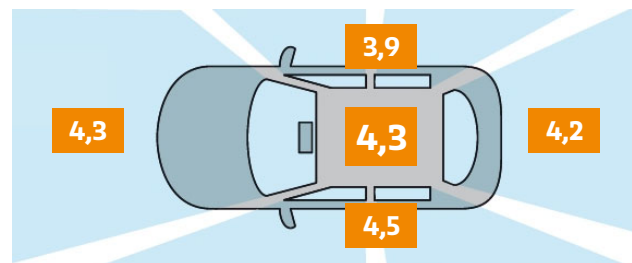
Das Ein- und Aussteigen gelingt vorn recht bequem, auch wenn der Schweller recht hoch und breit baut. Die Sitzfläche befindet sich mit 55 cm über der Straße in angenehmer Höhe. Die Türen öffnen weit und geben für Kleinwagenverhältnisse recht große Türausschnitte frei. Selbst an Steigungen werden die Türen dabei sicher offengehalten. Im Fond ist der beengte



Die Rundumsicht wird vor allem durch die sehr breiten C-Säulen eingeschränkt. Gut: Die Kopfstützen lassen sich versenken.

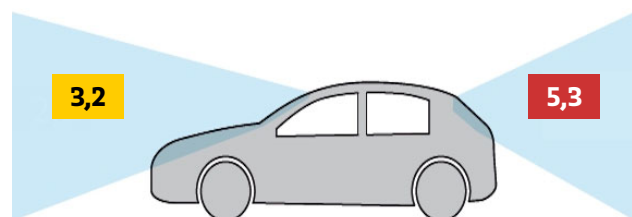
Rundumsicht

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.



LEDs und verursacht bei nachfolgenden Verkehrsteilnehmern eine starke Blendwirkung.

Fußbereich etwas hinderlich, insgesamt steigt man aber auch hier problemlos ein und aus. Der Mittelunnel im Fond fällt sehr flach aus und stört somit kaum. Ab Werk ist der Citroen mit einer Zentralverriegelung samt Fernbedienung ausgestattet. Ein schlüsselloses Zugangssystem ist für den Franzosen selbst in den höheren Ausstattungslinien nicht zu haben.

⊖ Am Dachhimmel finden sich keine Haltegriffe, die besonders beim Aussteigen hilfreich sein können.

3,2 Kofferraum-Volumen

Der Kofferraum fällt für einen Kleinwagen bemerkenswert groß aus. Unter der Laderaumabdeckung passen 290 l hinein. Entfernt man die Abdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen auf 390 l. Alternativ kann man im Kofferraum auch bis zu sechs Getränkeboxen unterbringen. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfohlen), lassen sich bis zu 675 l verstauen. Unter Ausnutzung des verfügbaren Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 1.115 l Volumen vorhanden.

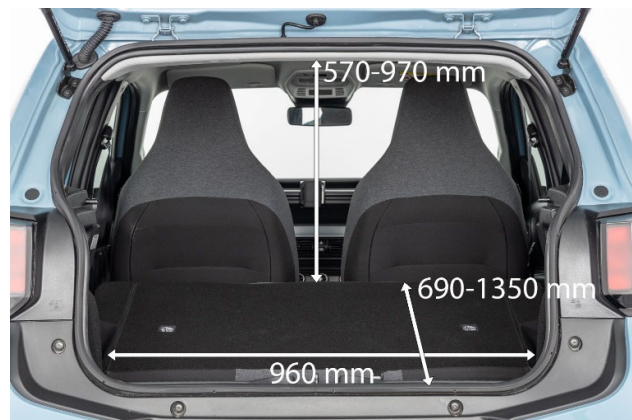
4,0 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Kofferraumklappe lässt sich manuell leicht öffnen und schließen, die Griffmulde an der Unterseite der Klappe erleichtert das Schließen. Die Klappe schwingt mit einer Öffnungshöhe von 1,85 m ausreichend weit auf. Im Gegensatz zur Basisausführung des Fiat Grande Panda Electric besitzt der Basis-e-C3 eine Kofferraumbeleuchtung.

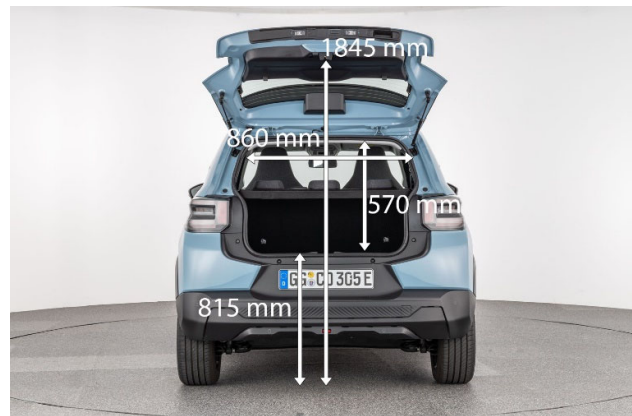
⊖ Die Ladekante liegt mit 82 cm ziemlich hoch über der Straße, zudem muss man beim Ausladen eine 25 cm hohe Stufe zwischen Ladeboden und Ladekante überwinden. Klappt man die Rücksitzlehne um, entsteht eine unpraktische Stufe zwischen Ladeboden und der Lehne. Ein 12-V-Anschluss, mit dem man beispielsweise eine Kühlbox betreiben könnte, ist für den Citroen nicht erhältlich.

4,1 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehne lässt sich lediglich im Ganzen umklappen. Das Entriegeln und Umklappen gestalten sich umständlich, da man die beiden Laschen links und rechts oben an der Lehne gleichzeitig ziehen muss. Das Aufstellen der einteiligen und damit recht schweren Lehne erfordert vergleichsweise viel Kraft. Dabei sollte man die äußeren Gurte im Auge haben, da sie bei Unachtsamkeit eingeklemmt werden können. Selbst wenn die Vordersitze ganz zurückgefahren sind, müssen die Kopfstützen vor dem Umklappen nicht ausgebaut werden. Mit Ausnahme der beiden Taschenhaken und des



Das Ladevolumen beträgt zwischen 290 Litern (unter Abdeckung) und maximal 1.115 Litern bei umgeklappter Rückbank und Beladung bis zum Dach.



Die manuell bedienbare Heckklappe öffnet mit 1,85 m ausreichend hoch. Das Be- und Entladen wird durch die hohe Ladekante und die große innere Stufe erschwert.

Styroporeinsatzes in der Reserveradmulde, in der beispielsweise das Reifenpannenset oder die Verbandtasche Platz finden, gibt es keine weiteren Staumöglichkeiten im Kofferraum. Auch einen Frunk (Stauraum unter der Fronthaube) gibt es für den Stromer nicht, das mitgeführten Ladekabel muss man daher im Kofferraum verstauen.

3,1 INNENRAUM

2,8 Bedienung

Der e-C3 wartet mit einer ungewöhnlichen Cockpitgestaltung auf. Um den Verkaufspreis zu drücken, verzichten die Franzosen in der Basisausführung auf einen heutzutage selbst in der Kleinwagenklasse obligatorischen Touchscreen - an dessen Stelle befindet sich eine Halterung für das Smartphone. Über letzteres werden die Multimediafunktionen gesteuert. Dies wirft unter dem Aspekt der Ablenkung vom Verkehrsgeschehen jedoch große Fragen auf, da die Bedienung des Smartphones nicht zuletzt aufgrund des kleinen Bildschirms wenig zielicher und damit einhergehend stark ablenkend ist. Rechtlich ist die Smartphone-Bedienung zulässig, solange es sich währenddessen in einer Halterung befindet. Dass sich per Tastendruck auf dem Multifunktionslenkrad auch das Sprachbediensystem des Smartphones nutzen lässt, ist nur bedingt eine Hilfe. Bei der Anordnung des Kombiinstrument gehen die Franzosen einen neuen Weg, den wir in ähnlicher Weise auch vom neuen BMW iX3 kennen (Panoramic iDrive) - wobei die Franzosen für sich verbuchen können, dass sie damit vor den Bayern auf dem Markt waren. Citroen spricht in der Pressemappe gar vollmundig von einem Head-up-Display, allerdings erfolgt die Projektion der wesentlichen Fahrinformationen nicht wie üblich in die Windschutzscheibe, sondern auf eine schwarz glänzende Fläche zwischen dem oberen Rand des Armaturenbretts und dem unteren Rand der Windschutzscheibe. Der Vorteil: Die Anzeige liegt besser im Sichtfeld des Fahrers, der den Blick nicht weniger stark von der Fahrbahn abwenden muss. Die Fahrinformationen lassen sich tadellos ablesen, beschränken sich allerdings auf das Wesentliche. Das Multifunktionslenkrad ist dank der haptischen Tasten und Regler sowie der übersichtlichen Gestaltung problemlos zu bedienen. Gleiches gilt für die separate Klimabedieneinheit, die im Wesentlichen aus drei - etwas antiquiert anmutenden - Drehreglern besteht. Oberhalb davon findet sich die gut sicht- und erreichbare



Citroen verzichtet in der Basisversion auf ein Infotainmentsystem. Stattdessen gibt es lediglich eine Halterung für das eigene Smartphone. Die Fahrinformationen werden auf eine Projektionsfläche am Armaturenbrett in das Blickfeld des Fahrers gespiegelt.

Taste für die Warnblinkanlage. Dank des in Höhe und Längsrichtung verstellbaren Lenkrads und der konventionellen Bedienelemente für die Einstellung der Außenspiegel sowie des Sitzes lässt sich der Fahrerplatz schnell und mühelos einstellen. In der Basisausführung You bringt der e-C3 zumindest elektrische Fensterheber vorn und eine Fahrlichtautomatik mit, ein Regensensor ist den höheren Ausstattungsvarianten vorbehalten. Auch hier zeigt sich der Citroen erfreulich altmodisch und besitzt für die Betätigung der Fenster, des Fahrlichts sowie der Scheibenwischer separate und zudem haptische Bedienelemente. Links vom Lenkrad befindet sich zudem eine mäßig einsehbare, aber dennoch ungemein praktische Schalterleiste, mit deren Hilfe sich mit einem Tastendruck der Geschwindigkeitswarner sowie der Spurhalteassistent deaktivieren lassen.

4,2 Multimedia/Konnektivität

⊖ Die Multimediaausstattung fällt für einen Kleinwagen des Jahres 2025 spärlich aus. Um den vergleichsweise günstigen Fahrzeugpreis möglich zu machen, haben die Franzosen nicht davor gescheut, selbst auf ein DAB-Radio sowie einen Touchscreen zu verzichten. Stattdessen gibt es ab Werk lediglich eine Halterung für das Smartphone, das die Infotainment-Funktionen wie Web-Radio und Navigation übernimmt. Immerhin gibt es einen USB-C-Anschluss sowie

eine Bluetooth-Freisprecheinrichtung. Auch das Audiosystem erfüllt mit seinen zwei Lautsprechern lediglich die Minimalanforderungen. Wer sich damit nicht zufrieden geben kann, muss zur nächsthöheren Ausstattungsvariante greifen, die u. a. einen Touchscreen samt Apple CarPlay und Android Auto (beides kabellos), DAB-Empfang und sechs Lautsprecher bietet.

2,8 Raumangebot vorn

Auf den Vordersitzen findet man ein ordentliches Platzangebot vor. Der Fahrersitz lässt sich für Personen bis zu einer

Körpergröße von 1,85 m zurückschieben, die üppige Kopffreiheit würde theoretisch sogar für Menschen bis zu einer

Körpergröße von 2,05 m ausreichen. Das gute Raumgefühl wird lediglich durch die hohe Seitenlinie und den geringen Abstand zur Windschutzscheibe beeinträchtigt.

2,9 Raumangebot hinten

Auch im Fond bietet der e-C3 für einen Kleinwagen ordentliche Platzverhältnisse. Sind die Vordersitze für 1,85 m große Menschen eingestellt, finden auf den Rücksitzen 1,85 m große Mitfahrer Platz, wobei die Beinfreiheit die Grenzen setzt. Für den Kopf würde es ab einer Größe von 1,95 m eng werden. Zwei Insassen finden auf der Rückbank trotz der bescheidenen Innenbreite problemlos Platz, zu dritt geht es jedoch recht beengt zu. Das subjektive Raumgefühl geht in Ordnung und wird vorrangig durch die nahe am Kopf befindliche C-Säule und die hohe Seitenlinie geschmälert.

4,2 Innenraum-Variabilität

⊖ Die Variabilität beschränkt sich in der Basisausführung You auf das einteilige Umklappen der Rückbank. Erst ab die höheren Ausstattungsvarianten besitzen eine asymmetrisch geteilt umlegbare Rücksitzlehne. Eine Längsverstellung oder gar neigungsverstellbare Lehnen sind in keiner Ausführung erhältlich. Der Kleinwagen bietet in der ersten Reihe ausreichend Ablagemöglichkeiten, darunter eine gut erreichbare Smartphone-Ablage sowie große Türfächer. Allerdings vermissen wir ein praktisches Brillenfach sowie neben dem Handschuhfach ein weiteres geschlossenen



Der e-C3 bietet für einen Kleinwagen ordentliche Platzverhältnisse im Fond.

Ablagefach. Letzteres ist nur in den höheren Ausstattungslinien serienmäßig, die über eine Mittelarmlehne samt darunter befindlichem Staufach verfügen. Die offene Ablagemöglichkeit oberhalb des Handschuhfachs hat dabei nur bedingt Nutzen. Hinten gibt es nur wenig Verstaumöglichkeiten: Die Türfächer sind klein und Becherhalter sucht man ebenso wie Lehnentaschen vergebens.

3,5 KOMFORT

2,7 Federung

Bereits in der Vergangenheit hat Citroen beim Fahrwerk eigene Lösungen gefunden, um den Federungskomfort zu verbessern. Erinnert sei hier an die Citroen-exklusive Hydropneumatik, die erstmals bei der legendären DS 1955 an Vorder- und Hinterachse verbaut wurde. 2017 gaben die Franzosen das System jedoch auf und präsentierten 2018 mit der Advanced Comfort Federung ein neues, technisch aber deutlich einfacheres System. Anstelle von zwei mechanischen Anschlägen ist der Dämpfer mit zwei zusätzlichen hydraulischen Dämpfern ausgerüstet. Das hat einen größeren Federweg zur Folge und soll für ein besseres Ansprechverhalten sorgen. In der Tat bietet der Franzose für einen Kleinwagen einen bemerkenswert guten

Federungskomfort. Gerade innerorts spricht das soft abgestimmte Fahrwerk erstaunlich feinfühlig an und lässt Fahrbahnunebenheiten gut gedämpft zu den Insassen durchdringen. Die Räder mit hoher Reifenflanke (55er-Querschnitt) tragen ebenfalls zum guten Abrollkomfort bei. Auch grobe Unebenheiten wie Geschwindigkeitshügel werden dank der vergleichsweise langen Federwege gut geschluckt. Auf der Landstraße sorgt die recht weiche Abstimmung auf ausgeprägten Bodenwellen für etwas stärkere Aufbaubewegungen, während auf der Autobahn kurzweilige Anregungen für eine unruhige Karosserie sorgen. Insgesamt stellt sich jedoch ein angenehmer Langstreckenkomfort ein.

4,0 Sitze

Auch auf den Sitzkomfort haben die Entwickler besonders großen Wert gelegt. Die "Advanced Comfort Sitze" der höheren Ausstattungslinien besitzen einen zusätzlichen Schaumstoff,

der für eine komfortablere Polsterung und damit einen besseren Sitzkomfort sorgen soll. Der Komfort der Standardsitze geht in Ordnung, allerdings mangelt es ihnen an Seitenhalt und die

Einstellmöglichkeiten fallen sehr überschaubar aus. In der getesteten Basisausführung ist nicht einmal der Fahrersitz in der Höhe verstellbar. Die Anpassungsmöglichkeiten beschränken sich auf die Längsverstellung sowie die stufenweise justierbare Lehnenneigung. Überflüssig zu erwähnen, dass eine Lordosenstütze ebenfalls nicht erhältlich ist. Dass der Sitzkomfort trotz der vollmundigen Versprechen in der Pressemappe überschaubar ausfällt, liegt auch daran, dass der e-C3 weder eine Gurthöhenverstellung noch eine Mittelarmlehne besitzt. Zudem

lassen sich die Kopfstützen nicht verstellen und die Armauflagen in der Tür kommen ohne jegliche Polsterung aus - zumindest im Basismodell You. Auf der dreisitzigen Rückbank sind die Fondinsassen passabel untergebracht. Die Rückbank ist recht weich gepolstert und kaum konturiert. Zudem ist die Lehne recht steil, was eine ziemlich aufrechte Sitzposition zur Folge hat, und der Kniewinkel ist etwas zu spitz. Die Armauflagen in den Türen sind ungepolstert und somit unbequem, zudem vermissen wir auch hier eine Mittelarmlehne.

3,0 Innengeräusch

Besonders innerorts geht es E-Auto typisch im Innenraum angenehm leise zu, antriebsseitig ist bis auf ein dezentes Surren beim Rekuperieren kaum etwas zu vernehmen. Mit zunehmender Geschwindigkeit steigen die Abroll- und

Windgeräusche deutlich vernehmbar an, doch selbst bei Tempo 130 bleibt der Geräuschpegel im Innenraum mit 68,6 dB(A) auf einem erträglichen Niveau.

4,0 Klimatisierung

⊖ Im Kapitel Klimatisierung schneidet der e-C3 You nur ausreichend ab. Er verfügt lediglich über eine manuelle Klimaanlage und die Option, das Auto im Stand vorzuklimatisieren. Allerdings lässt sich der Innenraum lediglich auf den vordefinierten und unveränderlichen Wert von 21 °C klimatisieren, sofern der Stromer am Ladekabel angeschlossen ist oder der Akkustand mehr als 30 Prozent beträgt. Im Unterschied zu den höheren Ausstattungslinien

sind beim You-Modell weder Sitz-, Lenkrad- noch Frontscheibenheizung verfügbar. Eine unabhängige Regulierung der Luftmenge in Abhängigkeit von der Richtung ist nicht möglich, da die Lüftungsdüsen diese Möglichkeit nicht bieten. Es gibt keine separaten Luftausströmer für die Fondinsassen, was dazu führt, dass der Fondgastraum nur langsam und teilweise unzureichend erwärmt oder gekühlt wird.

1,5 MOTOR/ANTRIEB

2,3 Fahrleistungen

⊕ Der permanenterregte Synchronmotor an der Vorderachse leistet 83 kW/113 PS. Trotz des stattlichen Leergewichts von rund 1,4 t realisiert der Kleinwagen damit gute Fahrleistungen, die für das bevorzugte Einsatzgebiet (innerorts und über Land) vollkommen ausreichend sind. Der Sprint von 15 auf 30 km/h gelingt in rund einer Sekunde - das ist flott. Auch außerorts

geht der Stromer engagiert zu Werke: Den simulierten Überholvorgang von 60 auf 100 km/h erledigt er in 6,0 s, von 80 auf 120 km/h vergehen 8,2 s. Die Beschleunigung von 0 auf 100 km/h geben die Franzosen mit 11,0 s an. Die Höchstgeschwindigkeit wird zugunsten der Reichweite bereits bei 132 km/h elektronisch abgeregelt.

1,3 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Der Elektromotor ist in Bezug auf Laufkultur und Leistungsentfaltung einem Verbrenner prinzipbedingt überlegen. Der e-C3 bietet einen sehr guten Antriebskomfort, auch wenn bei Vollast leichte Vibrationen aus dem Antriebsstrang zu spüren sind. Die Dosierung und Entfaltung

der Leistung sind hingegen einwandfrei. Beim Anfahren wird das volle Drehmoment aus Gründen des Bauteilschutzes zwar noch nicht freigegeben, anschließend zieht der E-Motor jedoch gut an und gibt seine Leistung bestens dosierbar ab.

0,9 Schaltung/Getriebe

⊕ Der e-C3 ist wie die meisten E-Autos mit einem einstufigen Reduktionsgetriebe ausgerüstet, die Beschleunigung erfolgt daher ohne Zugkraftunterbrechung oder störende Schaltrucke.

Den kleinen Schaltknubbel auf der Mittelkonsole zu bedienen, ist intuitiv und problemlos möglich. Der Fahrer kann über den Getriebewählschalter lediglich zwischen zwei Rekuperations-

stufen ("D" und "C") wählen. Einen automatischen Rekuperationsmodus, der die Verzögerung basierend auf den Verkehrsbedingungen und dem Streckenverlauf anpasst, hat

der Stromer nicht zu bieten. Die Berganfahrhilfe erfolgt über die elektrische Handbremse, während eine Auto-hold-Funktion nicht verfügbar ist.

2,6 FAHREIGENSCHAFTEN

2,3 Fahrstabilität

⊕ Der Kleinwagen überzeugt durch eine gute Fahrstabilität. Der Geradeauslauf wird selbst von Spurrinnen kaum beeinflusst und selbst bei einem bewusst herbeigeführten Lenkimpuls hält der e-C3 weitgehend die Spur. Den anspruchsvollen ADAC Ausweichtest absolviert der Franzose sicher: Dank der wirkungsvollen Regelung des elektronischen Stabilitätsprogramms (ESP) wird das Fahrzeug bereits beim Anlenken kräftig verzögert und lässt sich anschließend kontrolliert zurück in die ursprüngliche Fahrspur lenken.

Sportliche Fahreigenschaften stehen beim e-C3 nicht im Vordergrund, was angesichts seiner Fahrzeugklasse als Elektro-Kleinwagen nicht überraschend ist. Im Grenzbereich neigt das Fahrzeug zu einem sicheren Untersteuern über die Vorderachse, wodurch es auf natürliche Weise Geschwindigkeit abbaut. Traktionsprobleme treten beim frontgetriebenen Modell kaum auf; lediglich auf rutschigem Untergrund kann es zu einem kurzfristigen Durchdrehen der Vorderräder kommen.

2,9 Lenkung

Die Lenkung überzeugt mit einem angenehmen Fahrgefühl und solider Rückmeldung. Im Stadtverkehr ist das Lenkniveau angenehm niedrig, während es mit zunehmender Geschwindigkeit spürbar ansteigt – ein Pluspunkt für die Fahrstabilität auf der Autobahn.

Die Zielgenauigkeit der Lenkung ist insgesamt gut, wird jedoch durch die Reifen mit relativ hoher Flanke (55er-Querschnitt) und die ausgeprägte Wankneigung etwas geschmälert. Das Ansprechverhalten ist in der Folge leicht verzögert. Zudem ist die Lenkung eher indirekt ausgelegt: Von Anschlag zu Anschlag sind 3,2 Umdrehungen erforderlich, was insbesondere innerorts für einen recht hohen Lenkaufwand sorgt.

2,7 Bremse

Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h benötigt der Citroen bis zum Stillstand durchschnittlich 35,6 m (basierend auf zehn Bremsungen) – ein ordentlicher Wert. Hier kommt dem Stromer die recht breite 205er-Bereifung zugute. Auch das Pedalgefühl kann überzeugen. Die Ingenieure haben die

Wechselwirkung zwischen der Rekuperationsverzögerung und der Wirkung der Scheibenbremsen gut abgestimmt, sodass der Übergang kaum zu spüren ist. Das Ansprechverhalten sowie die Dosierbarkeit sind im positiven Sinne unauffällig.

3,0 SICHERHEIT

2,8 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der Ausstattungsumfang an Fahrerassistenzsystemen fällt insgesamt überschaubar aus. Positiv ist zu vermerken, dass alle verfügbaren Systeme bereits in der Basisausstattung serienmäßig enthalten sind. Der Großteil dieser Assistenten entspricht jedoch den gesetzlichen Mindestanforderungen.

⊕ So sind ein Notbremssystem mit Kollisionswarner, ein Spurhalteassistent, eine Verkehrszeichenerkennung sowie eine Müdigkeitswarnung stets an Bord. Bei einer Notbremsung aktiviert das Fahrzeug eine schnell blinkende Warnblinkanlage, um nachfolgende Verkehrsteilnehmer zu warnen. Nicht verfügbar sind hingegen ein Totwinkelwarner mit Querverkehrserkennung sowie eine adaptive Geschwindigkeitsregelung. Damit bleibt der Funktionsumfang hinter dem mancher Wettbewerber zurück.

2,7 Passive Sicherheit - Insassen

Zum Zeitpunkt der Testveröffentlichung steht kein Crashtestergebnis gemäß Euro NCAP-Norm zur Verfügung. Daher ziehen wir das Ergebnis des Jeep Avenger als Bewertungsgrundlage heran, mit dem sich der Franzose die Plattform teilt. Der e-C3 ist mit dem Mindestmaß an Airbags ausgestattet, das heute für einen fünfsitzigen Pkw üblich ist. Dazu gehören Front und Seitenairbags für die vorderen Insassen sowie durchgehende Kopfairbags für die außersitzenden Insassen. Einen Zentralairbag zwischen den Vordersitzen gibt es aber ebenso wenig wie Seitenairbags hinten. Die vorderen Kopfstützen bieten Personen bis 1,95 m Größe Schutz, hinten reichen sie bis zu einer Größe von 1,75 m. Vorn und hinten werden die Insassen akustisch ermahnt, sich anzugurten. Überdies verfügt der Stromer über die gesetzlich vorgeschriebene eCall-Funktion, die bei einem Unfall automatisch eine Verbindung zur Rettungsleitstelle herstellt. Der Fahrer kann die Verbindung auch durch Betätigung der SOS-Taste starten.

⊖ Die Verbandtasche befindet sich unter dem Ladeboden und ist dort u. U. schlecht zu erreichen, während es für das Warndreieck keinen definierten Platz im Kofferraum gibt. Es sind lediglich zwei Zurrösen im Kofferraum vorhanden - eine sichere Fixierung von schwerem Transportgut mit Spanngurten ist damit nicht möglich. Ein Gepäcktrennnetz, mit dem man den Kofferraum vom Fahrgastraum trennen könnte, gibt es weder für Geld noch gute Worte.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

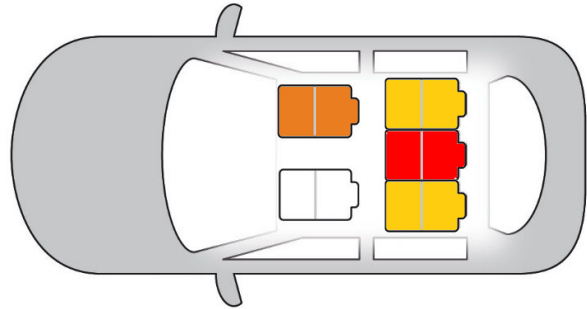
	ESP	Serie
	Abstandswarnung	nicht erhältlich
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremssystem	Serie
	Vorausschauendes Notbremssystem	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	Serie
	Querverkehrserkennung beim Rückwärtsfahren	nicht erhältlich
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	nicht erhältlich
	Autobahn-/Stauassistent	nicht erhältlich
	Verkehrszeichenerkennung	Serie
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	nicht erhältlich
	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

3,6 Kindersicherheit

⊕ Auf dem Beifahrersitz dürfen laut Bedienungsanleitung lediglich universelle Kindersitze mit dem Fahrzeuggurt befestigt werden. Babyschalen oder Sitz erhöhungen sind hier nicht zugelassen. Der Beifahrerairbag lässt sich über einen Schlüsselschalter im Handschuhfach deaktivieren – eine zwar sichere, aber wenig komfortable Lösung. Eine Isofix-Befestigung ist aufgrund fehlender Haltebügel nicht möglich. Auch der mittlere Fondsitz eignet sich kaum für die Montage von Kindersitzen. Neben den fehlenden Isofix-Verankerungen erschweren die ungünstigen Gurtankpunkte eine stabile Befestigung. Die Gurtschlösser, die tief im Sitzpolster liegen, machen das Anschnallen zusätzlich mühsam – insbesondere für Kinder. Auf den äußeren Fondplätzen sind zwar Isofix-Haken mit i-Size-Kennzeichnung vorhanden, deren Zugänglichkeit ist jedoch schlecht gelöst: Um sie zu erreichen, muss zunächst ein Reißverschluss im Sitzbezug geöffnet werden. Die dahinterliegenden Haken sind schlecht zu erreichen, was die Montage unnötig erschwert und zeitaufwendig macht. Zudem verhindern die stark konturierten Sitzflächen, dass viele Kindersitze stabil stehen. Wird auf einem der äußeren Plätze eine Babyschale mit Basis und Stützfuß montiert, lassen sich die Vordersitze nicht mehr vollständig nach hinten verschieben. Eine Sitz- und Montageprobe vor dem Kauf ist daher unbedingt empfehlenswert. Die Kindersicherung wird über einen

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)

Schlüsselschalter in den hinteren Türen aktiviert. Diese Lösung ist zwar etwas umständlich, funktioniert jedoch zuverlässig und sicher.

⊖ Den elektrischen Fensterhebern, die der e-C3 in der Ausstattungsvariante You nur an den Vordertüren besitzt, fehlt ein wirksamer Einklemmschutz – die gemessenen Schließkräfte fallen mit rund 150 N hoch aus und stellen damit ein Verletzungspotenzial besonders für kleine Kinder dar.

4,1 Fußgängerschutz

⊕ Die Front ist nachgiebig gestaltet, wodurch das Verletzungspotenzial reduziert wird. Allerdings ist zwischen der Motorhaube und den Komponenten im Motorraum vergleichsweise wenig Platz, die Verletzungsgefahr dadurch

erhöht. Serienmäßig ist der Citroen stets mit einem Notbremsystem ausgestattet, das neben Passanten auch Fahrradfahrer erkennt.

1,5 UMWELT/ECOTEST

1,0 Verbrauch/CO₂

⊕ Im ADAC Ecotest kommt der Citroen e-C3 auf einen durchschnittlichen Stromverbrauch von 19,9 kWh/100 km, womit der Franzose für einen elektrischen Kleinwagen nicht sonderlich sparsam ist. Der Hyundai Inster beispielsweise verbraucht vier Kilowattstunden weniger und ist damit satte 20 Prozent sparsamer. Die Verbrauchsangaben beinhalten die Ladeverluste bei 3-phasiger AC-Ladung mit 16 A. Um die netto 43,8 kWh große Batterie einmal komplett aufzuladen, werden 50,7 kWh benötigt, womit die Ladeverluste mit 16 Prozent nicht sonderlich niedrig ausfallen. Legt man den gemischten Betrieb (innerorts, außerorts, Autobahn) des Ecotest zugrunde,

ergibt sich eine Reichweite von 255 km. Aus dem Verbrauch von 19,9 kWh/100 km errechnet sich eine CO₂-Bilanz von 100 g/km (Basis deutscher Strommix von 500 g/kWh, veröffentlicht 11/2020, gültig für das Berichtsjahr 2021). Das ergibt im CO₂-Bereich des ADAC Ecotest 50 von maximal möglichen 60 Punkten.

2,0 Schadstoffe

⊕ Direkt am E-Auto entstehen zwar keine Schadstoffemissionen, in den für die Stromversorgung in Deutschland nötigen Kraftwerken aber schon. Diese Emissionen werden wie auch der CO₂-Ausstoß durch die Stromproduktion dem E-Auto zugerechnet. Je niedriger der Stromverbrauch, desto besser fällt die Gesamtbilanz aus. Für den Ecotest ist nicht eine möglichst große Reichweite entscheidend, sondern die Effizienz des Antriebs - egal welche

Antriebsform. Mit einem Stromverbrauch von 19,9 kWh/100 km sind beispielsweise NO_x-Emissionen von 81 mg/km verbunden. Dafür gibt es ein paar Punkte Abzug, sodass der Stromer im Bereich Schadstoffe 40 von 50 Punkten erhält. Wird der Strommix sauberer, steigen automatisch die Punkte. In der Summe schneidet der e-C3 sehr gut ab und kommt insgesamt auf 90 Punkte, wofür er hauchdünn die Maximalausbeute von fünf Sternen im ADAC Ecotest erreicht.

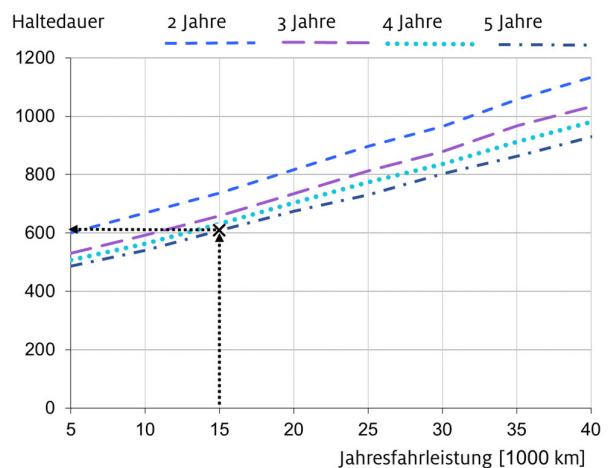
2,1 AUTOKOSTEN

2,1 Monatliche Gesamtkosten

Der Citroën e-C3 mit dem 44-kWh-Akku startet bei 23.300 Euro. Bereits ab 19.900 Euro ist das Einstiegsmodell You Urban erhältlich, das jedoch nur über eine 30-kWh-LFP-Batterie verfügt. Unter für E-Autos ungünstigen Bedingungen dürfte die Reichweite damit deutlich weniger als 200 km betragen. Die Ausstattung der Basisversion fällt äußerst schlicht aus. Komfortmerkmale, die heute selbst in Kleinwagen oft als selbstverständlich gelten, hat der e-C3 You nicht zu bieten - auch nicht gegen Aufpreis. Dazu zählen unter anderem ein Touchscreen mit Radio, Apple CarPlay und Android Auto, höhenverstell- und beheizbare Sitze, eine geteilte Rücksitzlehne oder ein Lenkrad mit Lederbezug. Positiv zu vermerken sind die insgesamt moderaten Unterhaltskosten. Elektroautos sind derzeit von der Kfz-Steuer befreit, und auch die Versicherungseinstufungen bleiben, mit Ausnahme der Vollkasko, auf einem überschaubaren Niveau. Die Wartungskosten sollten ebenfalls gering ausfallen, da im Vergleich zu Verbrennern deutlich weniger mechanische Komponenten verbaut sind und kein Ölwechsel erforderlich ist. Den größten Anteil an den monatlichen Kosten dürfte jedoch der Wertverlust ausmachen. Dieser lässt sich mangels belastbarer Erfahrungswerte bislang nur schwer prognostizieren und hängt maßgeblich von der Haltbarkeit der Batterie ab. Die Franzosen geben auf den C3 zwar lediglich zwei Jahre Garantie ohne Kilometerbegrenzung, diese verlängert sich jedoch sechs Jahre lang automatisch bis zur nächsten Inspektion, sofern man das Fahrzeug regelmäßig bei

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 609 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



einem autorisierten Citroen-Händler ("Citroen We Care") warten lässt. Auf die Batterie gibt es die branchenüblichen acht Jahre bzw. 160.000 km. Ein Garantiefall liegt jedoch erst vor, wenn die Batteriekapazität unter 70 Prozent sinkt. Ausgehend von der im Ecotest ermittelten Reichweite von 255 km müsste man somit einen Rückgang auf etwa 175 km hinnehmen.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	e-C3 Urban Range You	e-C3 Standard Range You
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5
Leistung [kW (PS)]	83 (113)	83 (113)
Max. Drehmoment [Nm]	120	120
0-100 km/h [s]	12,0	11,0
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	125	132
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (WLTP)	16,7 kWh E	16,8 kWh E
CO ₂ [g/km] lt. Hersteller (WLTP)	0	0
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/24/19	16/24/19
Steuer pro Jahr [Euro]	0	0
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	571	609
Preis [Euro]	19.990	23.300

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

INFORMATIONEN RUND UM EFFIZIENZ UND NACHHALTIGKEIT

Effizienz (Verbrauch zu Gewicht) [kWh/100 km pro t]*	13,8
Nutzwert pro Tonne Leergewicht	
<ul style="list-style-type: none"> Sitzplätze Kofferraum, normal/geklappt/dachhoch [l] Dachlast/Anhängelast [kg] 	3,1 201/469/774 49/382
Benötigte Verkehrsfläche [m ²]	7,05
Herstellungsland	Slowakei
Energiebedarf bei Nutzung über 240.000 km [kWh/100 km]**	48,0
Emissionen CO ₂ -Äquivalente bei Nutzung über 240.000 km [g/km]**	95

* Basis Ecotest-Verbrauch

** Basis LCA-Tool von GreenNCAP, näheres unter www.GreenNCAP.com/LCA

Bei Effizienz ist ein niedrigerer Wert besser, d.h. pro Tonne Gewicht muss der Verbrauch möglichst niedrig sein.

Bei Nutzwert ist ein höherer Wert besser, d.h. pro Tonne Gewicht sollte möglichst viel Platz und Traglast zur Verfügung stehen.

HERSTELLERANGABEN

Permanenterregter Synchronmotor vorn	
Leistung	83 kW/113 PS
Maximales Drehmoment	120 Nm
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	1-Gang-Reduktionsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	132 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	11,0 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	16,8 kWh
CO ₂ -Ausstoß	0 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie)	205/55 R16
Länge/Breite/Höhe	4.015/1.755/1.567 mm
Leergewicht/Zuladung	1.491/419 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	310 l/k.A.
Anhängelast ungebremst/gebremst	550/550 kg
Stützlast/Dachlast	61/70 kg
Batteriekapazität (brutto)	44 kWh
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Slowakei, Trnava

ADAC MESSWERTE

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	6,0 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	-
Bremsweg aus 100 km/h	35,6 m
Reifengröße Testwagen	205/55 R 16 94V
Reifenmarke Testwagen	Michelin e-primacy
Wendekreis links/rechts	11,2/11,1 m
Ecotest-Verbrauch	19,9 kWh/100km
Stadt/Land/BAB	-
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	0 g/km (WTW* 100 g/km)
Reichweite	255 km
Innengeräusch 130 km/h	68,6 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.025 mm
Leergewicht/Zuladung	1.440/470 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	290/675/1.115 l

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

Betriebskosten	113 Euro	Werkstattkosten	60 Euro
Fixkosten	161 Euro	Wertverlust	275 Euro
Monatliche Gesamtkosten	609 Euro		
Steuer pro Jahr	56 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	16/24/19		
Basispreis e-C3 Standard Range You	23.300 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 28.10.2024
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	23.300 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	9.327 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

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. 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	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	-
Regen-/Lichtsensor	Serie/-
Fernlichtassistent	-
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/-
Einparkhilfe vorn/hinten	-/Serie
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360°-Kamera	-
Head-up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	-

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselassistent	-

INNEN

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

AUSSEN

Anhängerkupplung	-
Metalllackierung	ab 620 Euro
Schiebedach/Panoramaglasdach	-

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,6

AUTOKOSTEN

2,1

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

Stand: Oktober 2025
Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) Alexander Werner

SPEZIFISCHE EIGENSCHAFTEN DES ELEKTRO-ANTRIEBS

ELEKTROMOTOR

maximale Leistung	83 kW(113 PS)
Dauerleistung nach Fahrzeugschein	53 kW
maximales Drehmoment	120 Nm
Ecotest Verbrauch/Reichweite	19,9 kWh/100km/255 km

BATTERIE

Batteriegroße gesamt/nutzbar	44 kWh/43,8 kWh
komplette Vollandung mit Ladeverlusten	50,7 kWh
Garantie/garantierte Kapazität	8 Jahre, 106.000 km/70 % SoC

REKUPERATION

Verzögerung bei Rekuperationsbegrenzung (z.B. Batterie voll)	
Stufen / Einstellung	2/Gangwahlschalter D/C

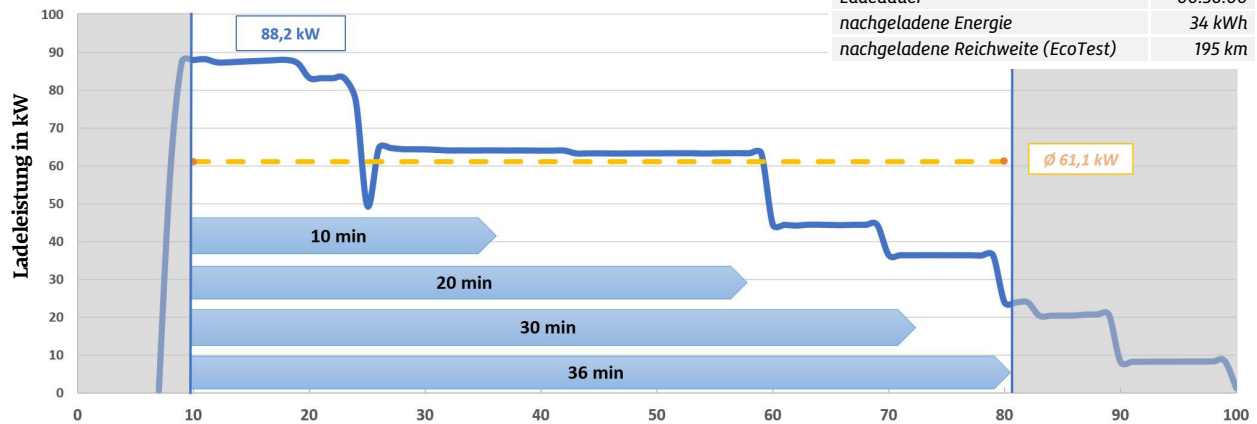
KLIMATISIERUNG

Wärmepumpe (Serie / Option / nein)	nein
Klimatisierung im Innenraum einschränkbar (z.B. nur Fahrer)	nein
Standklimatisierung	ja
Steuerung Smartphone / Vorprogrammierung	ja/ja

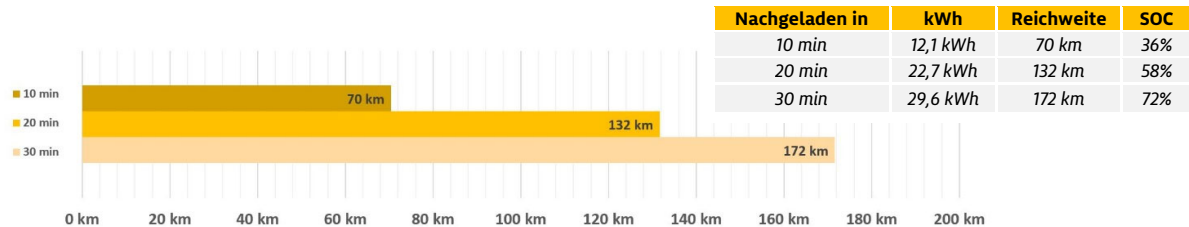
LADEMÖGLICHKEITEN

Steckertyp	Anschluss	Ausstattung	Ladestrom	Leistung	Ladezeit
Haushaltssteckdose	einphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 10 A	1,3 - 2,3 kW	39 - 22 h
Typ 2	einphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 32 A	1,3 - 7,4 kW	39 - 7 h
Typ 2	zweiphasig, 230 V, AC				
Typ 2	dreiphasig, 230 V, AC	Option	6 - 16 A	4,1 - 11 kW	12,5 - 4,5 h
DC Schnell	CCS	Serie		bis zu 100 kW	36 min*

LADEKURVE DC



NACHGELADENE REICHWEITE



ADAC-Messung kursiv