



## Citroen C3 Hybrid 110 Max e-DCS

Fünftüriges SUV der Kleinwagenklasse (81 kW/110 PS)

Der Citroen C3 ist mit Abstand das meistverkaufte Modell der Franzosen, rund 208.000 Käufer fand der Kleinwagen 2025 weltweit. Die aktuelle vierte Generation gibt es erstmals auch mit Elektroantrieb erhältlich - als e-C3 in der Basisausführung You ist er bereits zum ADAC Autotest angetreten. Nun stellt sich der Kleinwagen als Mildhybrid in der Topausstattung Max den kritischen Blicken der ADAC-Tester. Unter der Haube sorgt ein Dreizylinder-Turbobenziner für Vortrieb, der es im Verbund mit dem kleinen 48-V-Elektromotor auf eine Systemleistung von 110 PS/81 kW bringt. Gekoppelt ist der Antrieb an ein Sechsgang-Doppelkupplungsgetriebe, das komfortabel, aber auch recht gemächlich zu Werke geht. Während die Fahrleistungen vollauf ausreichend und für einen Kleinwagen geradezu rasant ausfallen, kann der Verbrauch mit 6,3 l/100 km in Anbetracht der Teilelektrifizierung nicht recht überzeugen. Ungewöhnlich für ein Fahrzeug im Jahr 2025: Der C3 besitzt noch ein konventionelles Zündschloss anstelle einer heutzutage üblichen Start-Stopp-Taste. Der Franzose punktet mit ausgewogenen Fahreigenschaften, wobei der Fokus Citroen-typisch eindeutig auf dem Komfort liegt, ein ausgesprochen agiles Fahrverhalten ist dem C3 wie nahezu allen Modellen mit dem Doppelwinkel weitgehend fremd. Das Platzangebot fällt angesichts der Länge von gerade einmal 4,02 m durchaus ordentlich aus, gleiches gilt auch für den gut nutzbaren Kofferraum. Für stattliche 24.400 Euro bekommt der Kunde mit dem C3 Hybrid 110 Max e-DCS einen gut ausgestatteten Kleinwagen mit moderner Antriebstechnik, der zwar keine gravierenden Schwächen hat, aber auch keine Glanzlichter setzen kann. **Konkurrenten:** u. a. Fiat Grande Panda, Opel Corsa, Seat Ibiza, Skoda Fabia.

- +** ordentliches Platzangebot für Insassen und Gepäck, gute Fahrleistungen, ausgewogene Fahreigenschaften, umfangreiche Serienausstattung
- Zündschloss statt Start-Knopf, keine Luftausströmer für Fondinsassen, unterdurchschnittliche Sicherheitsausstattung, hoher Preis

### ADAC-Urteil

**AUTOTEST** **2,7**

**AUTOKOSTEN** **2,3**

### Zielgruppencheck

	Familie	<b>3,4</b>
	Stadtverkehr	<b>3,1</b>
	Senioren	<b>2,8</b>
	Langstrecke	<b>3,1</b>
	Transport	<b>3,3</b>
	Fahrspaß	<b>2,8</b>
	Preis/Leistung	<b>2,5</b>

**Ecotest** ★★★★★☆

## 3,3 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

### 3,4 Verarbeitung

Der Citroen 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. Allerdings gibt es auch Kritik: Im Kofferraum kommt unterhalb der Ladekante sowie unter dem Ladeboden unverkleidetes Blech zum Vorschein. Der Ladeboden wirkt billig und wenig haltbar. Bei genauer Betrachtung entpuppt er sich lediglich als ein mit einer Einlage verstärkter Teppich. Auch beim Unterboden besteht noch Optimierungspotenzial: Der mittlere sowie der hintere Bereich sind nicht verkleidet, im Heckbereich 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 Klappergeräusche zu entlocken. Die Materialqualität ist wie in dieser Fahrzeug- und Preisklasse üblich sehr einfach gehalten. Die verwendeten Materialien sind überwiegend hart und kratzempfindlich, im Gegensatz zur Basisausführung besitzt der C3 in der Max-Ausstattung allerdings immerhin ein Lederlenkrad, einen Stoffeinsatz am Armaturenbrett sowie Armpolster in den Türen, was den Qualitätseindruck spürbar aufwertet. Die schwarze Kunststoffverkleidung an Radläufen und Stoßfängern sorgt dafür, dass kleinere Parkrempler nicht gleich ins Blech und damit auch ins Geld gehen. Die Motorhaube ist umständlich zu entriegeln und ohne helfende Gasdruckfedern schwer anzuheben sowie zu fixieren.

### 3,1 Alltagstauglichkeit

Um die Transportqualitäten ist es - wie bei einem Kleinwagen zu erwarten - nur mäßig bestellt. Die maximale Zuladung des Fünfsitzers beträgt im Falle des Testwagens ordentliche 482 kg, was für vier Personen samt deren Gepäck vollkommen ausreichend ist. Davon dürfen auf der beim C3 Max serienmäßigen Dachreling 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 Hänger ist allerdings auf lediglich 600 kg

begrenzt.

Mit dem immerhin 44 l großen Tank kommt der C3 Hybrid auf Basis des Verbrauchs im ADAC Ecotest knapp 700 km weit - für einen Kleinwagen ein mehr als ordentlicher Wert. Die Außenlänge von vier Metern ist für die Stadt sehr praktisch, der Wendekreis von 11,2 m angenehm klein. Im Falle einer Reifenpanne hat der C3 ab Werk kein Hilfsmittel an Bord. Ein Reifenpannenset ist lediglich optional erhältlich, zudem findet sich in der Preisliste die Vorbereitung für ein 16-Zoll-Ersatzrad.

### 3,8 Licht und Sicht

Citroen stattet den C3 Max 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 Franzose schlecht ab: Er bietet weder Abbiegelicht noch eine Fahrlichtautomatik, eine Fernlichtautomatik gibt es trotz der verbauten Frontkamera nicht. Auch eine Scheinwerferreinigungsanlage ist wie inzwischen leider üblich nicht vorhanden. Wie in dieser Fahrzeugklasse die Regel 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 gut – die leicht erhöhte Sitzposition trägt hier zur besseren Rundumsicht bei.



Man sitzt zwar etwas höher für eine bessere Übersicht - die breiten Dachsäulen behindern jedoch die Sicht nach draußen erheblich, insbesondere nach schräg hinten.

⊖ 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. Immerhin stattet Citroen den C3 in der Topausführung Max mit Parksensoren hinten und einer Rückfahrkamera aus. Leider liegt diese im Freien und verschmutzt daher rasch, was die ohnehin nur mäßige Bildqualität weiter verschlechtert. Vordere Parksensoren oder gar ein Parkassistent sind nicht zu haben. Der Heckwischer ist klein und kann bei Regen nur eingeschränkt für freie Sicht nach hinten sorgen. Der Innenspiegel blendet automatisch ab, für die Außenspiegel ist diese nützliche Funktion leider nicht zu haben. Auch einen asphärischen 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 LEDs und verursacht bei nachfolgenden Verkehrsteilnehmern eine starke Blendwirkung.

## 2,5 Ein-/Ausstieg

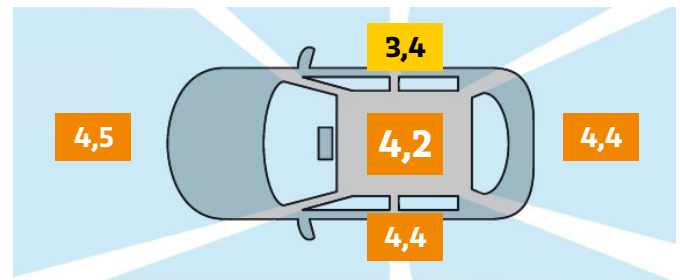
Das Ein- und Aussteigen gelingt vorn recht bequem, auch wenn der Schweller recht hoch und breit baut. Die Sitzfläche befindet sich mit 52 cm über der Straße in angenehmer Höhe. Die Türen öffnen weit und geben für Kleinwagenverhältnisse recht große Türausschnitte frei. Selbst an Steigungen werden die Türen dabei sicher offengehalten. Im Fond ist der beeengte Fußbereich etwas hinderlich, insgesamt steigt man aber auch hier problemlos ein und aus. Der Mitteltunnel im Fond fällt

## 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 Getränkekisten 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.

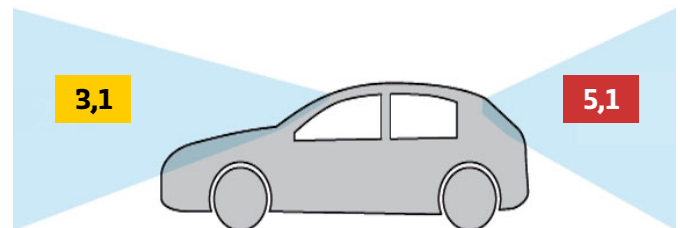
## Rundumsicht

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



## Vorderes und hinteres Nahfeld

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



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.



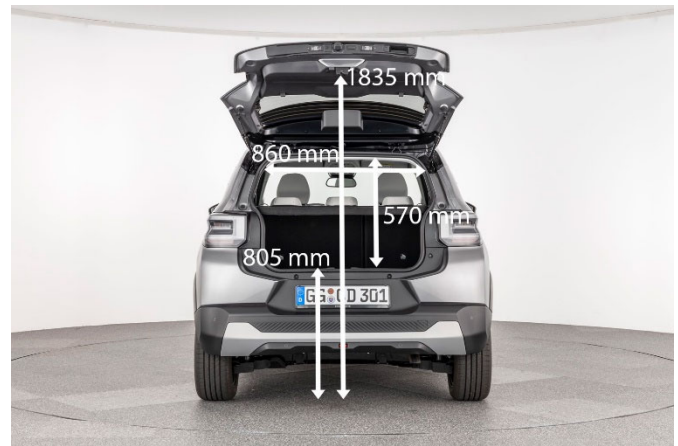
Das Kofferraumvolumen beträgt 290 bis maximal 1.115 Liter.



### 3,9 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Kofferraumklappe lässt sich manuell leicht öffnen und schließen, die Griffmulde an der Unterseite der Klappe erleichtert das Schließen. Mit einer Öffnungshöhe von 1,85 m schwingt sie zudem ausreichend weit auf. Der C3 verfügt über eine Kofferraumbeleuchtung - keine Selbstverständlichkeit in der Kleinwagenklasse.

⊖ Die Ladekante liegt mit 81 cm ziemlich hoch über der Straße, zudem muss man beim Ausladen eine 23 cm hohe Stufe zwischen Ladeboden und Ladekante überwinden. Klappt man die Rücksitzlehne um, entsteht eine unpraktische Stufe zwischen Ladeboden und der Lehne, was das Beladen mit sperrigen Gegenständen erschwert. Ein 12-V-Anschluss, mit dem man beispielsweise eine Kühlbox betreiben könnte, ist für den Citroen nicht erhältlich.



Die manuell öffnende Heckklappe schwenkt bis knapp 1,85 m Öffnungshöhe auf. Die Ladekante fällt mit rund 81 cm hoch aus.

### 3,0 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehne lässt sich asymmetrisch umklappen. Das Entriegeln und Umklappen gestaltet sich problemlos, lediglich beim Aufstellen 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 Styroporeinsatzes in der Reserveradmulde, in der beispielsweise das Reifenpannenset oder die Verbandtasche Platz finden, gibt es keine weiteren Verstaumöglichkeiten im Kofferraum.

## 2,8 INNENRAUM

### 2,7 Bedienung

Bei der Gestaltung des Cockpits gehen die Franzosen einen neuen Weg, den wir in ähnlicher Weise auch vom neuen BMW iX3 kennen (Panoramic iDrive). Allerdings können die Franzosen für sich verbuchen, dass sie mit diesem Anzeigenkonzept 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 in der Folge weniger von der Fahrbahn abwenden muss. Die Fahrinformationen lassen sich tadellos ablesen, beschränken sich allerdings auf das Wesentliche. Ab dem mittleren Ausstattungslevel thront in der Mitte des Cockpits ein 10,25 Zoll großer Touchscreen, über den sich das Infotainmentsystem bedienen lässt. Die Menüstruktur ist leicht verständlich, zudem lässt sich der Touchscreen dank der ausreichend großen Touchflächen und der schnellen und zuverlässigen Reaktionen problemlos bedienen. Das Multifunktionslenkrad ist dank der haptischen Tasten und Regler sowie der



Der C3 bietet ein flaches Instrumenten-Display unter der Windschutzscheibe sowie einen 10,25 Zoll Touchscreen für die zahlreichen Einstellmöglichkeiten. Praktisch: Die Klimasteuerung erfolgt über ein eigenes Bedienfeld mit physischen Tasten.

übersichtlichen Gestaltung problemlos zu bedienen. Gleiches gilt für die separate Klimabedieneinheit, die mit gut erkenn- und bedienbaren Tasten ausgestattet ist. Oberhalb davon findet sich die gut sicht- und erreichbare 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. Im Gegensatz zur Basisausführung "You" bringt der C3 Max auch elektrische Fensterheber hinten und einen Regensensor mit, eine Fahrlichtautomatik ist immer an Bord. Positiv: Die Franzosen verbauen für die

Betätigung der Fensterheber, 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.

### 2,3 Multimedia/Konnektivität

⊕ In der Ausführung Max bringt der C3 eine gute Multimediaausstattung mit. Ab Werk ist der Franzose mit einem Audiosystem samt sechs Lautsprechern (vier vorn, zwei hinten), FM- und DAB-Radioempfang, Bluetooth-Freisprecheinrichtung und -Audiostreaming ausgestattet. Smartphone-Inhalte lassen sich via Apple CarPlay und Android Auto kabellos auf dem 10,25 Zoll großen Touchscreen darstellen. Zudem ist der Citroen mit einem werksseitig

verbauten Navigationssystem inklusive Echtzeitverkehrsinformationen ausgestattet. Auch eine induktive Ladeschale ist hier an Bord, zusätzlich stehen vorn und hinten USB-C-Anschlüsse zur Verfügung. Per Smartphone-App kann man nicht nur Fahrzeuginformationen (u. a. Fahrzeugstandort) abrufen, sondern auch ausgewählte Funktionen (u. a. Fahrzeug ver-/entriegeln) steuern.

### 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 2,10 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 C3 für einen Kleinwagen gute 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 ziemlich beengt zu. Das subjektive Raumgefühl geht in Ordnung und wird vorrangig durch die nahe am Kopf befindliche C-Säule und die hohe Seitenlinie geschmälert.



Der Fond bietet ausreichend Platz für zwei bis zu 1,85 m große Personen.

### 3,7 Innenraum-Variabilität

⊖ Die Variabilität beschränkt sich auf das asymmetrische Umklappen der Rückbank. Eine Längsverstellung oder 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. Praktisch ist zudem das Fach unter der Mittelarmlehne, das vor fremden Blicken sicher ist. Die offene Ablagemöglichkeit

oberhalb des Handschuhfachs ist nur bedingt von Nutzen. Im Fond gibt es nur wenig Verstaumöglichkeiten: Die Türfächer sind klein und Becherhalter sucht man vergebens. Immerhin besitzt der C3 Max im Gegensatz zu den You-Modellen über praktische Lehnentaschen.

## 3,3 KOMFORT

### 3,2 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. Der Franzose bietet für einen Kleinwagen einen ordentlichen Federungskomfort, auch wenn Fahrbahnunebenheiten beim Benzinser etwas deutlicher im

Innenraum zu spüren sind als im zuvor getesteten Stromer. Innerorts spricht das soft abgestimmte Fahrwerk ausreichend sensibel an, der Abrollkomfort fällt auch aufgrund der beim C3 Max verbauten 17-Zoll-Räder (Modell "You" mit 16-Zöllern) etwas schlechter aus. 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.

### 3,5 Sitze

Auch auf den Sitzkomfort haben die Entwickler besonders großen Wert gelegt. Die "Advanced Comfort Sitze" besitzen einen zusätzlichen Schaumstoff, der für eine komfortablere Polsterung und damit einen besseren Sitzkomfort sorgen soll. Man sitzt auf den Vordersitzen durchaus bequem, allerdings mangelt es den Sitzen an Seitenhalt und die Einstellmöglichkeiten fallen überschaubar aus. Der Fahrersitz ist in der Höhe verstellbar, zudem besitzt er eine Längsverstellung sowie eine stufenweise justierbare Lehnenneigung. Eine Lordosenstütze ist nicht erhältlich, zudem muss der Beifahrersitz ohne Höhenverstellung auskommen. Der Sitzkomfort geht insgesamt durchaus in Ordnung, wozu neben der angenehmen Polsterung auch

die zumindest längsverstellbare Mittelarmlehne sowie die immerhin dünn gepolsterte Armauflagen in den Türen beitragen. Allerdings vermissen wir eine Gurthöhenverstellung, mit deren Hilfe sich der Gurtverlauf anpassen lässt, sowie verstellbare Kopfstützen. 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 nur dünn gepolstert und somit unbequem, zudem vermissen wir auch hier eine Mittelarmlehne.

### 3,3 Innengeräusch

Der C3 bietet insgesamt einen zufriedenstellenden Geräuschkomfort. Innerorts wird die Geräuschkulisse von dem kernig klingenden Dreizylinder-Benziner dominiert, der vor allem bei höheren Drehzahlen deutlich im Innenraum zu hören ist. Mit

zunehmender Geschwindigkeit steigen die Abroll- und Windgeräusche deutlich vernehmbar an, doch selbst bei Tempo 130 bleibt der Geräuschpegel im Innenraum mit 68,8 dB(A) auf einem erträglichen Niveau.

### 3,3 Klimatisierung

Im Kapitel Klimatisierung schneidet der C3 in der Ausführung Max befriedigend ab. Er ist serienmäßig mit einer Einzonen-Klimaautomatik ausgestattet, zudem schützen die getönten Scheiben ab der B-Säule die Fondinsassen vor zu starker Sonneneinstrahlung. Für die kalten Tage ist er ab Werk weniger gut gerüstet. Das Winter-Paket für 700 Euro ist daher sehr zu empfehlen und umfasst neben Sitz- und Lenkradheizung auch eine beheizbare Windschutzscheibe.

⊖ 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 - das ist selbst für einen Kleinwagen schwach. Dies führt dazu, dass der Fondgastrum nur langsam und teilweise unzureichend erwärmt oder gekühlt wird.

## 2,2 MOTOR/ANTRIEB

### 2,2 Fahrleistungen

⊕ Der 101 PS/74 kW leistende Turbobenziner, der an ein Sechsgang-Doppelkupplungsgetriebe gekoppelt ist, wird von einem 21 PS/16 kW starken E-Motor unterstützt und hat mit dem immerhin knapp 1,3 t schweren Fahrzeug wenig Mühe - die Fahrleistungen fallen dementsprechend munter aus. Den Zwischenspur von 60 auf 100 km/h absolviert der Franzose in

6,2 s, von 80 auf 120 km/h vergehen 8,1 s. Den Sprint aus dem Stand auf 100 km/h erledigt der C3 Hybrid 110 in weniger als zehn Sekunden - durchaus beachtlich für einen Kleinwagen. Die Höchstgeschwindigkeit wird bereits bei 160 km/h elektronisch abgeregelt, obwohl der C3 durchaus schneller fahren könnte.

### 2,3 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Der Turbobenziner überzeugt mit einer für einen Dreizylinder erstaunlich guten Laufkultur. Es sind leichte Vibrationen zu spüren, die aber im Alltag kaum stören. Störendes Brummen verkneift sich das Aggregat ebenfalls - der Doppelkuppler sorgt dafür, dass der Motor nicht mit zu niedriger Drehzahl läuft. Über das gesamte Drehzahlband gibt der Turbomotor seine Leistung weitgehend gleichmäßig ab. Selbst unter 2.000 1/min gefällt die Leistungsentfaltung, weil dann der Elektromotor bis zu 55 Nm beisteuern und das kleine Turboloch ausmerzen kann. Bei mittleren Drehzahlen ist der

Ottomotor ohnehin ein lebendiger Geselle, der seine Leistung gleichmäßig abgibt, den Kleinwagen flott in Schwung bringt und hält. Wenn der Fahrer Gas gibt und der Gang passt, dann geht es dank Elekrounterstützung sehr direkt los. Falls erst noch die Gänge sortiert werden müssen, dauert es einen Moment, bis der C3 Hybrid 110 nach vorn eilt. Bei moderater Leistungsabforderung hat man eigentlich immer sehr spontan die gewünschte Beschleunigung. Fordert man hohe Leistung ab, muss er sich meistens erst sortieren.

### 2,1 Schaltung/Getriebe

⊕ Für den neuen Mildhybrid-Antrieb hat der Stellantis-Konzern ein neues Getriebe entwickelt. Dabei handelt es sich um ein Doppelkupplungsgetriebe mit sechs Gängen, in dessen Gehäuse neben der Motorsteuerung und dem Gleichstrom-Wechselrichter auch der 48-V-Elektromotor integriert wurde. Dadurch erhält man einen kompakten Antrieb, der auch problemlos in kleine Modelle wie den Citroen C3 passt. Die Schaltvorgänge des Doppelkupplers erfolgen meist geschmeidig und sind von den Insassen kaum zu bemerken, allerdings reagiert das Getriebe mitunter etwas verzögert auf

Gaspedalbefehle. Das Umschalten zwischen Vorwärts und Rückwärts gelingt schnell, der kleine Hebel auf der Mittelkonsole ist gut verständlich - dagegen muss man die winzige P-Taste schon suchen. Auch wenn das Getriebe nur sechs Gänge hat, die Übersetzungen passen gut zum Antrieb, der über ein weit nutzbares Drehzahlband verfügt. Leider gibt es keine Möglichkeit, die Fahrstufen manuell zu wechseln - etwa durch Schaltwippen am Lenkrad. Die Berganfahrhilfe erfolgt über die elektrische Handbremse, eine Auto-hold-Funktion ist hingegen nicht verfügbar.

## 2,8 FAHREIGENSCHAFTEN

### 2,3 Fahrstabilität

⊕ Der Kleinwagen überzeugt mit einer guten Fahrstabilität. Der Geradeauslauf wird selbst von Spurrinnen kaum beeinflusst und selbst bei einem bewusst herbeigeführten Lenkimpuls hält der 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.

Wie bei Citroen üblich liegt der Fokus bei der Fahrwerksabstimmung nicht auf Sportlichkeit, sondern auf sicheren und komfortablen Fahreigenschaften. Im Grenzbereich neigt das Fahrzeug zu sicherem Untersteuern über die Vorderachse, wodurch es Geschwindigkeit abbaut. Traktionsprobleme können beim Fronttriebler lediglich auf rutschigem Untergrund kurzzeitig auftreten, die Antriebsschlupfregelung greift in diesem Fall jedoch schnell ein.



## 2,9 Lenkung

Die Lenkung überzeugt mit einem angenehmen Fahrgefühl und solider Rückmeldung. Im Stadtverkehr ist das Lenkkräfteniveau 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 recht 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.

## 3,2 Bremse

Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h benötigt der Citroen bis zum Stillstand durchschnittlich 37,3 m (basierend auf zehn Bremsungen) – ein nur mäßiges Ergebnis. Die aufgezogenen Spritsparreifen bieten trotz der 205er-Breite ein nur durchschnittliches Gripniveau. Das Pedalgefühl geht hingegen in Ordnung – 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 erfüllt jedoch lediglich die gesetzlichen Mindestanforderungen. So sind ein Notbremsystem 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 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

## DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	nicht erhältlich
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremsassistent	Serie
	Vorausschauendes Notbremsassistent	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremsassistent	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



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 ermahnt, sich anzuschnallen. Überdies verfügt der Citroen über die gesetzlich vorgeschriebene eCall-Funktion, die bei einem Unfall automatisch eine Verbindung zur Rettungsleitstelle herstellt. Der Fahrer kann den Notruf auch durch Betätigung der SOS-Taste absetzen.

### 3,6 Kindersicherheit

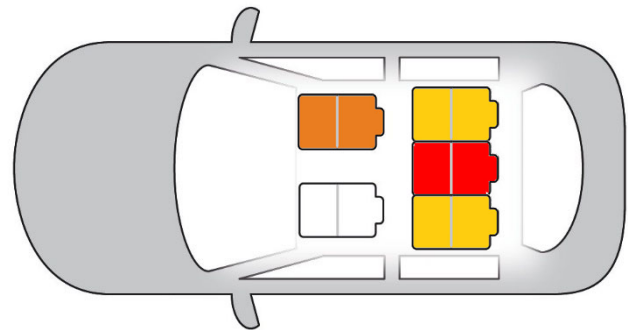
Zum Zeitpunkt der Testveröffentlichung steht kein Crashtestergebnis gemäß Euro NCAP-Norm zur Verfügung, deswegen ziehen wir auch für die Kindersicherheit das Ergebnis des Jeep Avenger als Bewertungsgrundlage heran. Auf dem Beifahrersitz dürfen laut Bedienungsanleitung lediglich universelle Kindersitze mit dem Fahrzeuggurt befestigt werden. Babyschalen oder Sitzerrhöhungen 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 Gurtanklenkpunkte 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 Schlüsselschalter in den hinteren Türen aktiviert. Diese Lösung ist zwar etwas umständlich, funktioniert jedoch zuverlässig und sicher.

⊖ Den elektrischen Fensterhebern fehlt ein wirksamer Einklemmschutz – die gemessenen Schließkräfte fallen mit rund 150 N hoch aus und stellen damit ein Verletzungspotenzial besonders für Kinder dar.

⊖ 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.

### 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)

## 4,1 Fußgängerschutz

⊖ Die Front ist nachgiebig gestaltet, allerdings ist zwischen der Motorhaube und dem harten Motorblock vergleichsweise wenig Platz - die Verletzungsgefahr für ungeschützte Verkehrsteilnehmer ist dadurch erhöht. Für die Bewertung

greifen wir auch hier auf das Ergebnis des Jeep Avenger zurück. Serienmäßig ist der Citroen stets mit einem Notbremssystem ausgestattet, das neben Passanten auch Fahrradfahrer erkennt.

## 2,1 UMWELT/ECOTEST

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

Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des Citroen C3 Hybrid 110 liegt im ADAC Ecotest bei 6,3 l/100 km. Damit verbunden ist eine CO<sub>2</sub>-Bilanz von 166 g/km, wofür es 28 von 60 möglichen Punkten gibt. Innerorts liegt der Verbrauch bei 5,9 l, außerhalb bei 5,6 l und auf der Autobahn bei recht hohen 7,6 l/100 km. Der Antrieb, bei dem es sich trotz der irreführenden Hybrid-Bezeichnung lediglich um ein Mild-Hybridsystem auf 48-V-Basis handelt, kann seine Vorteile also vornehmlich bei gleichmäßigem Stadtverkehr und gemütlichen Landstraßenfahrten ausspielen. Hier kann der elektrifizierte C3 dank der 0,9 kWh großen Batterie bei geringen Leistungsanforderungen kürzere Strecken oftmals rein elektrisch zurücklegen. Das Potenzial des Mildhybrid-Antriebs spiegelt das Ecotest-Ergebnis nicht ganz wider. Denn hier sind die Vorgaben des Zyklus maßgeblich. Orientiert man sich aber an den Eigenschaften und Potentialen des Mildhybrid-Antriebs, kann man den Durchschnittsverbrauch problemlos unter 5 l/100 km drücken. Entscheidend ist, zügig auf die gewünschte Geschwindigkeit zu beschleunigen und dann so weit vom Gas herunterzugehen, bis der Verbrenner ausgeschaltet wird und der C3 nur mit dem Elektromotor das Tempo hält. Dies kann ohne Steigungen erstaunlich lange

### Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	5,9	
Durchschnitt	6,0D	7,7B

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

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

Gesamtverbrauch	6,3	
Durchschnitt	5,5D	6,5B

funktionieren, so dass man nennenswerte Strecken mit abgeschaltetem Verbrenner und dann ohne Benzinverbrauch zurücklegen kann.

### 1,0 Schadstoffe

⊕ Der 1,2-l-Turbobenziner punktet mit niedrigen Schadstoffemissionen. Alle Schadstoffgruppen sind weit unter den Grenzwerten, egal ob gesetzliche oder strengere Ecotest-Grenzen. Selbst im anspruchsvollen Autobahnzyklus mit mehreren Volllastanteilen bleiben alle Schadstoffe niedrig. Ein Partikelfilter kümmert sich effektiv um die

Partikelemissionen, die ebenfalls sehr niedrig ausfallen. Der Lohn ist die Maximalausbeute von 50 Punkten im Bereich Schadstoffe. Zusammen mit den 28 Punkten für die CO<sub>2</sub>-Emissionen gibt es für den Citroen C3 mit Mildhybridantrieb 78 Punkte und damit vier von fünf Sternen im ADAC Ecotest.

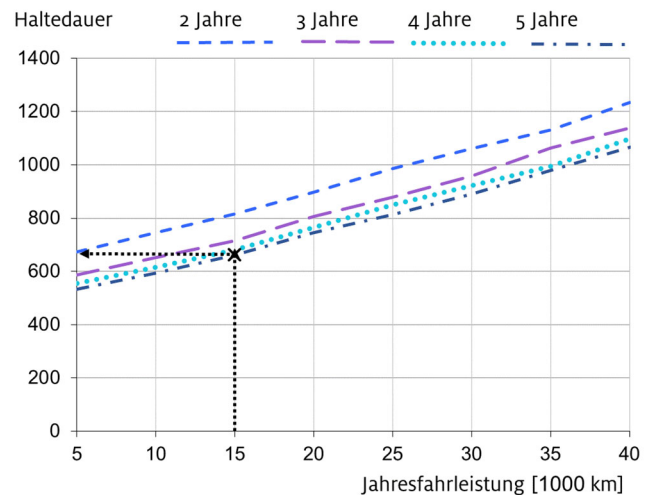
## 2,3 AUTOKOSTEN

### 2,3 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Der Citroën C3 ist bereits ab 15.900 Euro zu haben. Dafür gibt es den Dreizylinder-Turbobenziner ohne Hybridisierung in der Basisausführung You, die allerdings sehr dürftig ausgestattet ist - beispielsweise ist ein heutzutage obligatorischer Touchscreen für das Infotainmentsystem selbst gegen Aufpreis nicht zu haben. Der getestete C3 Hybrid 110 Max e-DCS schlägt mit 24.400 Euro zu Buche, was für einen Kleinwagen ein stattlicher Preis ist. Dafür erhält man mit dem Mildhybrid-System einen technisch aufwendigen Antrieb sowie eine recht umfangreiche Serienausstattung. So sind Annehmlichkeiten wie Klimaautomatik, Navigationssystem oder LED-Scheinwerfer stets an Bord, einzig nützliche Option ist das 700 Euro teure Winter-Paket, das neben Sitz- und Lenkradheizung auch eine beheizbare Frontscheibe beinhaltet. Positiv zu vermerken sind die insgesamt moderaten Unterhaltskosten. Die Kfz-Steuer liegt bei überschaubaren 62 Euro/Jahr, und auch die Versicherungseinstufungen bleiben, mit Ausnahme der Vollkasko, auf einem überschaubaren Niveau. Die Wartungskosten fallen ebenfalls nicht allzu hoch aus. Die Franzosen geben auf den C3 zwar lediglich zwei Jahre Garantie ohne Kilometerbegrenzung, diese verlängert sich jedoch sechs Jahre lang bis zur nächsten Inspektion, sofern man das Fahrzeug regelmäßig bei einem autorisierten Citroen-Händler ("Citroen We Care") warten lässt.

#### Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 660 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



## DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	C3 Turbo 100 You	C3 Hybrid 110 Plus e-DCS
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/1199	3/1199
Leistung [kW (PS)]	74 (101)	81 (110)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	205/1750	205/1750
0-100 km/h [s]	10,6	9,9
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	160	160
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (WLTP)	5,6 l S	5,0 l S
CO <sub>2</sub> [g/km] lt. Hersteller (WLTP)	126	114
Versicherungsklassen KH/VK/TK	18/25/16	18/25/16
Steuer pro Jahr [Euro]	88	62
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	575	636
Preis [Euro]	15.990	22.400

### 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) [l/100 km pro t]*	5,0
Nutzwert pro Tonne Leergewicht	
• Sitzplätze	3,5
• Kofferraum, normal/geklappt/dachhoch [l]	229/532/927
• Dachlast/Anhängelast [kg]	55/473
Benötigte Verkehrsfläche [m <sup>2</sup> ]	7,05
Herstellungsland	Slowakei
Energiebedarf bei Nutzung über 240.000 km [kWh/100 km]**	77,3
Emissionen CO <sub>2</sub> -Äquivalente bei Nutzung über 240.000 km [g/km]**	191

\* Basis Ecotest-Verbrauch

\*\* Basis LCA-Tool von GreenNCAP, näheres unter [www.GreenNCAP.com/LCA](http://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

3-Zylinder-Turbobenziner (Mild-Hybrid), Euro 6e, Otto-Partikelfilter	
Hubraum	1.199 ccm
Leistung	81 kW/110 PS bei 5.500 1/min
Maximales Drehmoment	205 Nm bei 1.750 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Doppelkupplungsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	160 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,9 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	5,00 l
CO <sub>2</sub> -Ausstoß	114 g/km
Stirnfläche/C <sub>w</sub> -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie)	205/50 R17
Länge/Breite/Höhe	4.015/1.755/1.567 mm
Leergewicht/Zuladung	1.327/423 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	310/- l
Anhängelast ungebremst/gebremst	600/600 kg
Stützlast/Dachlast	65/70 kg
Tankinhalt	44 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	-
Bremsweg aus 100 km/h	37,3 m
Reifengröße Testwagen	205/50 R17 93V
Reifenmarke Testwagen	Goodyear Efficient Grip Performance 2
Wendekreis links/rechts	11,1 m
Ecotest-Verbrauch	6,3 l/100km
Stadt/Land/BAB	5,9/5,6/7,6 l/100km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Ecotest	143 g/km (WTW* 166 g/km)
Reichweite	695 km
Innengeräusch 130 km/h	68,8 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.025 mm
Leergewicht/Zuladung	1.268/482 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	290/675/1.115 l

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

<b>Betriebskosten</b>	<b>130 Euro</b>	<b>Werkstattkosten</b>	<b>77 Euro</b>
<b>Fixkosten</b>	<b>185 Euro</b>	<b>Wertverlust</b>	<b>269 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten		660 Euro	
Steuer pro Jahr		62 Euro	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK		18/25/16	
Basispreis C3 Hybrid 110 Max e-DCS		24.400 Euro	

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 19.09.2025
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	25.720 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	2.077 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](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. \* 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-/Lichtsensord	Serie
Fernlichtassistent	-
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/-
Einparkhilfe vorn/hinten	-/Serie
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/-
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
Spurwechselsassistent	-

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	700 Euro° (Paket)/-
Lenkradheizung	700 Euro° (Paket)
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie/-
Rücksitzlehne umklappbar (asymmetrisch)	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	-
Metalllackierung	ab 620 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	-

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,7

AUTOKOSTEN

2,3

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

Stand: Januar 2026  
Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) Alexander Werner