



Citroen C3 Aircross PureTech 110 Stop&Start Shine

Fünftüriges SUV der Kleinwagenklasse (81 kW/110 PS)

Aufgrund der großen Beliebtheit der Kompakt-SUVs ersetzte die erste Generation des Citroen C3 Aircross im Jahr 2017 den Minivan C3 Picasso. So sollten unter anderem kompakte Abmessungen, erhöhte Sitzposition, großzügiges Raumangebot und auffälliges Design zum Erfolgsrezept des neuen Crossovers werden. Frischen Wind soll nun die seit Juni 2021 verfügbare Modellüberarbeitung bringen, deren Frontpartie die serienmäßigen LED-Scheinwerfer, der langgezogene verchromte Doppelwinkel (Markenlogo), der Kühlergrill sowie graue Karosserie-Schutzelemente prägen – der Fünftürer ist mit 70 unterschiedlichen Farbkombinationen alles andere als langweilig und sticht durchaus aus der Masse heraus. Das Interieur hinterlässt einen soliden Eindruck, Chrom-Applikationen werten den Innenraum auf. Als zentrales Bedienelement kommt ein 9-Zoll-Touchscreen zum Einsatz, das Bedienkonzept ist jedoch nicht ganz intuitiv.

Der C3 Aircross ist sowohl mit Benzin- als auch mit Dieselmotor in jeweils zwei Leistungsstufen erhältlich – die leistungsstärkeren Aggregate sind an ein Sechsgang-Automatikgetriebe gekoppelt. Im Gegensatz zu anderen PSA-Modellen gibt es für den Fünfsitzer noch immer keine Achtgangautomatik. Unser Testwagen ist der C3 Aircross PureTech 110 Stop&Start in der Ausstattungslinie Shine. Der Turbobenziner mit 1,2 l Hubraum hat 110 PS und damit wenig Mühe, das knapp 1,3 t schwere Auto anzutreiben. Der Motor hat für einen Dreizylinder eine ordentliche Laufkultur, das manuelle Schaltgetriebe kann allerdings nicht überzeugen. Was Präzision, Schaltwege und Anfahren angeht, ist das Sechsgang-Schaltgetriebe eines der schlechteren seiner Art. Der Verbrauch im ADAC Ecotest liegt bei 6,8 l auf 100 km, die Emissionen sind nach der Umstellung auf die Abgasnorm Euro 6d niedrig. Der Franzose setzt konsequent auf Komfort und dazu passt auch das Fahrwerk. SUV-typisch sind die auftretenden Karosseriebewegungen ziemlich ausgeprägt und einer sportlichen Fahrweise sind enge Grenzen gesetzt. Der C3 Aircross Shine ist ab 23.340 Euro erhältlich und bringt LED-Scheinwerfer, Klimaautomatik, Einparkhilfe hinten, Dachreling, Navigationssystem sowie weitere Annehmlichkeiten und Assistenzsysteme serienmäßig mit. Der Testwagen kostet durch teils empfehlenswerte Sonderausstattung bereits knapp 29.200 Euro – nicht wenig für einen Kleinwagen.

Konkurrenten: u. a. Hyundai Bayon, KIA Stonic, Mazda CX-3, Opel Crossland, Renault Captur, Seat Arona, Volkswagen T-Cross.

- +** umfangreiche Serienausstattung, gutes Platzangebot vorn, recht komfortables Fahrwerk, saubere Abgase, variable Rücksitzbank
- lange und unzureichend geführte Schaltwege, teils umständliche Bedienung, Beifahrersitz nicht in der Höhe einstellbar, zu hohe Schließkräfte an Fond-Fensterhebern

ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,9**

AUTOKOSTEN **1,9**

Zielgruppencheck

	Familie	2,8
	Stadtverkehr	3,3
	Senioren	2,7
	Langstrecke	3,4
	Transport	3,0
	Fahrspaß	3,3
	Preis/Leistung	2,4

Ecotest **★★★★☆**

2,9 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

3,4 Verarbeitung

Der Citroen C3 Aircross ist insgesamt gut verarbeitet, Karosserie und Innenraum machen bis auf wenige Nachlässigkeiten wie nicht akkurate Spaltmaße und Passungen einen ordentlichen Eindruck. Allerdings merkt man dem kleinen SUV trotz des peppigen Innenraums bei genauerem Hinsehen und Erstaten schon an, dass er der Kleinwagenklasse entstammt, wo der Kostendruck hoch ist und meist harter Kunststoff dominiert.

3,1 Alltagstauglichkeit

Setzt man den ADAC Ecotest-Verbrauch von 6,8 l/100 km an, ergibt sich mit dem kleinen 45-l-Tank eine theoretische Reichweite von circa 660 km. Die maximal mögliche Zuladung liegt im Falle des Testwagens bei hohen 535 kg – das sollte für vier Leute samt reichlich Gepäck locker reichen. Auf dem Dach ist ab der Ausstattungslinie Feel Pack eine Reling serienmäßig, leider sind nur maximal 40 kg Dachlast erlaubt. Bei der Stützlast sieht es kaum besser aus, 65 kg sind zulässig; für einen Fahrradträger mit zwei normalen Rädern mag das noch reichen, zwei Pedelects sind meistens schon zu schwer. Wenn es ein Anhänger hinten dran sein soll, darf er nur bis zu 840 kg wiegen –

3,2 Licht und Sicht

Die Karosserieenden lassen sich gut abschätzen, auch wenn die Vorderkante der Motorhaube nicht direkt zu sehen ist. Bei der ADAC Rundumsichtmessung schneidet der Aircross noch zufriedenstellend ab, hauptsächlich die breiten hinteren Dachsäulen schränken die Sicht nach draußen ein. Niedrige Gegenstände lassen sich vorn noch einigermaßen nah am Auto erkennen, hinten fällt das deutlich schwerer, sodass die serienmäßigen Parksensoren hinten eine sinnvolle Ausstattung darstellen. Die optionale Rückfahrkamera inklusive der vorderen Parksensoren ist dennoch eine klare Kaufempfehlung.



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

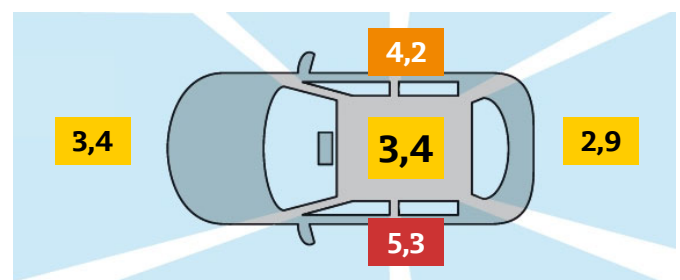
⊖ Beim Unterboden haben die Franzosen auf Verkleidungselemente verzichtet, die vor Verschmutzung schützen und die Aerodynamik verbessern würden. Die Motorhaube wird lediglich von einem Stab offengehalten, praktische und komfortablere Gasdruckfedern sucht man leider vergebens.

falls er über eine eigene Bremse verfügt. Ungebremste Anhänger sind bis maximal 600 kg erlaubt. Bei einer Reifenpanne muss man sich entweder mit dem serienmäßigen Reparaturset oder einem optionalen Notrad (dann inklusive Bordwerkzeug und Wagenheber) behelfen, ein vollwertiges Reserverad oder Reifen mit Notlaufeigenschaften sind für den C3 Aircross nicht lieferbar. Erfreulich handlich ist der Franzose im Stadtverkehr: mit 4,15 m Länge und 1,98 m Breite (inkl. Außenspiegel) findet man recht einfach einen Parkplatz, und der Wendekreis von 11,4 m macht das Rangieren nicht unnötig umständlich.

Optional ist auch ein Einparkassistent verfügbar, der auf Wunsch das Lenken übernehmen kann.

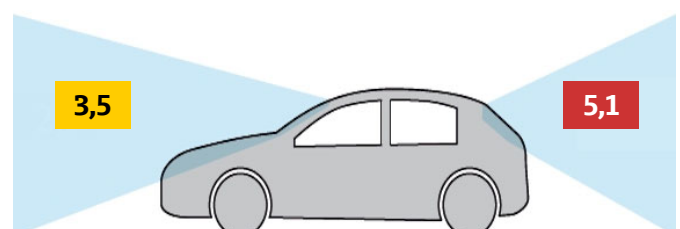
Rundumsicht

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.



⊕ Der Citroen C3 Aircross ist seit der Modellüberarbeitung serienmäßig mit LED-Scheinwerfern ausgestattet, die die Fahrbahn mit einer tageslichtähnlichen Lichtfarbe ausleuchten, jedoch ist die Lichtverteilung (gerade des Fernlichts) recht unausgewogen. Gegen Aufpreis gibt es einen statischen Fernlichtassistenten, der automatisch auf- und abblenden kann. Die serienmäßigen Nebelscheinwerfer übernehmen zudem die Funktion des Abbiegelichts.

⊖ Die Abblendautomatik des Innenspiegels ist der höchsten Ausstattungslinie Shine Pack vorbehalten.

2,2 Ein-/Ausstieg

⊕ Das Ein- und Aussteigen beim C3 Aircross gelingt leicht, einzig die Schweller könnten noch etwas niedriger sein. Ansonsten befindet sich die Sitzfläche mit etwa 55 cm über der Straße (Sitz ganz nach unten gestellt) in sehr günstiger Höhe. Die Türen öffnen weit und geben recht große Türausschnitte frei; dabei werden die Türen vorn an drei, hinten nur an zwei Positionen sicher offen gehalten, selbst an Steigungen. Am Dachhimmel gibt es immerhin drei Haltegriffe, der Fahrer muss ohne auskommen.

Gegen Aufpreis bekommt man in der Testwagenausstattung ein schlüsselloses Zugangssystem mit Sensoren an den beiden Vordertüren und am Kofferraum.

⊖ Das schlüssellose Zugangssystem (Testwagenausstattung) ist unsicher, da das Fahrzeug über einen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden kann. Weiterführende Informationen gibt es unter www.adac.de/keyless.

2,7 Kofferraum-Volumen

Unter der Kofferraumabdeckung fasst der Gepäckraum des Testwagens 360 l; die verschiebbare Rückbank befindet sich dabei in der hintersten und der variable Kofferraumboden in der untersten Position. Entfernt man die Abdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen auf 460 l. Alternativ kann man im Kofferraum auch bis zu acht Getränkeboxen unterbringen. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis 740 l verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 1.205 l Volumen verfügbar. Unter dem Boden finden in der Reserveradmulde rund um das Reifenreparaturset rund 30 l Platz – allerdings sollte man dort nichts „Verkratzendes“ verstauen, weil die Mulde nur lackiert, aber sonst nicht weiter geschützt ist. Positioniert man den variablen Kofferraumboden in der oberen Stellung, kann man darunter etwa 65 l des Gesamtvolumens abtrennen.

Eine Scheinwerfer-Reinigungsanlage sowie eine automatische Leuchtweitenregulierung sucht man ebenso vergebens, wie auch ein 360-Grad-Kamerasystem.

Der Heckwischer ist recht kurz geraten und reinigt somit auch nur einen kleinen Bereich der Heckscheibe.

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.



Mit 355 l Volumen bietet der Kofferraum des C3 Aircross für einen Kleinwagen viel Platz für das Gepäck.



Die Ladekante liegt 70 cm über der Straße und ist damit nicht zu hoch.

3,0 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Kofferraumklappe lässt sich leicht öffnen und schließen, ein elektrischer Antrieb ist nicht lieferbar. Die Griffmulde an der Innenseite der Klappe ist jedoch 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 70 cm über der Straße und ist damit nicht

zu hoch. Ladekante und -boden bilden nahezu eine Ebene – wenn der Kofferraumboden in der oberen Position ist, sonst hat man innen eine 12-cm-Stufe. Insgesamt kann man den Kofferraum gut nutzen, da sich bei umgeklappten Rücksitzlehnen eine weitgehend ebene Ladefläche ergibt. Lediglich die schwache Ausleuchtung mit nur einer Lampe stört etwas.

2,7 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehne lässt sich asymmetrisch geteilt umklappen. Die Lehnteile kann man von der Rückbank aus entriegeln und umlegen, die Kopfstützen müssen dafür nicht entfernt werden.

Seitliche Fächer im Kofferraum zum Verstauen kleiner Gegenstände gibt es keine, es sind aber zwei Taschenhaken vorhanden.

⊕ Für eine große Variabilität kann man in der Shine-Ausstattung (Testwagen) gegen Aufpreis die Rückbank zweigeteilt um 15 cm längs verschieben. Eine optionale

Durchladeeinrichtung in der Mitte der Lehne erlaubt den Transport langer Gegenstände, selbst wenn die äußeren Fondsitze belegt sind. Die Lehne des Beifahrersitzes lässt sich ebenfalls gegen Aufpreis umklappen, so können im kompakten C3 Aircross sogar lange Gegenstände transportiert werden, allerdings ohne sie gut sichern zu können.

⊖ Der Mittelgurt ist am Dachhimmel befestigt und muss vor dem Umklappen der Rücksitzlehnen umständlich ausgehängt werden.

2,7 INNENRAUM

2,8 Bedienung

Das Armaturenbrett wirkt aufgeräumt und reduziert, dennoch bedarf es einiger Zeit, ehe man sich an das Bedienkonzept gewöhnt hat. Citroen bündelt die meisten Fahrzeugfunktionen in einem großen 9-Zoll-Touchscreen, der gut erreichbar ist, aber etwas höher montiert sein könnte. Dabei sind die Franzosen jedoch wie zahlreiche andere Hersteller etwas über das Ziel hinausgeschossen, da sie dort auch häufig genutzte Funktionen wie die Klimasteuerung unterbringen. Auf praktische Drehregler zum Zoomen der Navigationskarten oder Scrollen durch Listen wurde ebenfalls verzichtet.

Der Bediensattel für den Geschwindigkeitsregler und -begrenzer ist wenig ergonomisch hinter dem Lenkrad angebracht – das ist im PSA Konzern die dafür übliche Stelle. Der Regensensor ist Serie, seine Empfindlichkeit aber nicht einstellbar.

⊖ 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 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.

Die Drehregler für die Sitzheizung befinden sich seitlich direkt am Sitz, daher kann der unbesetzte Beifahrersitz versehentlich beheizt werden, ohne dass der Fahrer dies mitbekommt. Auch eine automatische Abschaltung nach dem Abstellen des Motors fehlt somit.



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.

2,6 Multimedia/Konnektivität

Der C3 Aircross bietet in der Shine-Ausstattung analogen und digitalen Radioempfang, Navigationssystem, USB-Schnittstelle, Bluetooth-Freisprechanlage (inklusive Audiostreaming) mit Sprachsteuerung und Smartphone-Anbindung über Apple CarPlay und Android Auto.

⊕ Die TomTom Echtzeitnavigation informiert den Fahrer über die aktuelle Verkehrslage sowie Gefahrenstellen auf der

Route. Die Citroen Connect Box ermöglicht Telematikdienste über die integrierte SIM-Karte. Gegen Aufpreis ist eine induktive Smartphone-Ladestation in der Mittelkonsole erhältlich, am Ende der Mittelkonsole befindet sich serienmäßig ein 12-V-Anschluss für die Rücksitze.

⊖ Ein CD-Laufwerk ist nicht erhältlich.

1,8 Raumangebot vorn

⊕ Der Fahrersitz lässt sich für Personen bis zu einer Körpergröße von 2,05 m zurückschieben, was für ein SUV im Kleinwagen-Segment ein beachtlicher Wert ist. Die Kopffreiheit fällt sogar noch ein Stück großzügiger aus, erst ab 2,15 m Größe würde man an den Dachhimmel stoßen. Das

Raumgefühl ist trotz der nur durchschnittlichen Innenraumbreite angenehm.

⊖ Ein großes Panorama-Schiebedach, das den Innenraum noch heller und luftiger erscheinen lässt, ist lediglich in der Ausstattungslinie Shine Pack gegen Aufpreis erhältlich.

3,2 Raumangebot hinten

Der Platz auf der Rückbank ist nicht so üppig wie vorn, was hauptsächlich an der eingeschränkten Beinfreiheit liegt. 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 dabei noch nicht erschöpft, erst ab 1,95 m Körpergröße geht man mit dem Dachhimmel auf Tuchfühlung. Für zwei Erwachsene reicht die Innenbreite locker, bei dreien nebeneinander wird es eng. Das Raumgefühl ist insgesamt der Fahrzeugklasse angemessen.



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

3,6 Innenraum-Variabilität

Die Sitzanordnung im C3 Aircross Shine ist gegen Aufpreis recht flexibel, so kann man die Rückbank geteilt verschieben und die Neigung der Lehnteile in drei Stufen variieren (Serie bei Shine Pack). Bei den Ablagen bietet der Citroen vorn aber nur Standardumfänge, neben Türfächern die 1-l-Flaschen aufnehmen können gibt es noch Becherhalter, ein geschlossenes Ablagefach sowie eine Smartphone-Ablage. Hinten gibt es

Türfächer selbst für 1-l-Flaschen und geschlossene Lehnentaschen – im Kleinwagensegment ist das alles zusammen nicht selbstverständlich. Das kompakte Handschuhfach ist weder beleuchtet, noch klimatisiert oder abschließbar.

3,2 KOMFORT

3,0 Federung

Beim C3 Aircross hat Citroen konsequent auf Komfort gesetzt und sportliche Ambitionen links liegen gelassen. Das ist stimmig für das Fahrzeug und seine Ausrichtung. Bereits nach wenigen Metern spürt man, dass die Federung weicher abgestimmt ist als bei den meisten Konkurrenten. Das Fahrwerk federt recht kommod an und zeigt ein gutes Schluckvermögen, wenn es über schlechte Fahrbahnen mit Bodenwellen und

Einzelhindernissen wie abgesenkten Kanaldeckeln geht. Querhindernisse wie Geschwindigkeitshügel werden willig verarbeitet. Kopfsteinpflaster federt der kleine Franzose gut ab, neigt aber etwas zum Dröhnen im Innenraum. Außerorts ist die Karosserie des Aircross viel in Bewegung, wenn es über schlechte Straßen geht; die weiche Auslegung sorgt für ein sensibles Anfedern, allerdings wirkt das Fahrwerk stellenweise

unterdämpft. Auf der Autobahn sieht es ähnlich aus, die Karosserie kommt selten zur Ruhe. Insofern, wem dieses Verhalten

gefällt, der findet im C3 Aircross einen gehobenen Federungskomfort für das Kleinwagensegment.

3,6 Sitze

Die Anpassungsmöglichkeiten der längs- und lehnenneigungsverstellbaren Vordersitze sind überschaubar, zumindest lässt sich der Fahrersitz in der Höhe einstellen. Lendenwirbelstützen oder eine Höhenverstellung für den Beifahrersitz sind nicht erhältlich.

Die Vordersitze sind zwar recht groß und wecken aufgrund ihrer weichen Polsterung Erinnerungen an einen Sofasessel. Aufgrund der geringen Konturierung findet man in flott durchfahrenen Kurven kaum Halt. Angenehm sind die gepolsterten

Armauflagen in den Türen, die optionale Armlehne seitlich am Fahrersitz sowie die höhenverstellbaren Sicherheitsgurte vorn. Mit der weichen Polsterung geht es auch auf der Rückbank weiter; das ist bequem beim Reinsetzen, spätestens in der ersten Kurve wünscht man sich aber auch hier etwas mehr Konturierung für wenigstens ansatzweisen Seitenhalt. Andererseits passt das Ganze natürlich zum gemütlichen Charakter des C3 Aircross.

3,7 Innengeräusch

Bei 130 km/h ergibt sich ein Innengeräuschpegel von 70,7 dB(A) – nicht gerade ruhig und selbst im Kleinwagenbereich kein Ruhmesblatt. Der Motor grummelt im Teillastbereich und bei niedrigen Drehzahlen leise vor sich hin, wird unter Last und bei

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

2,8 Klimatisierung

Die zweithöchste Ausstattungslinie Shine bringt serienmäßig eine Klimaautomatik samt automatischer Umluftregelung mit. Der Luftaustritt („oben“, „Mitte“ und „unten“) kann einzeln angewählt werden, allerdings für Fahrer und Beifahrer gemeinsam. Der Automatikmodus erlaubt drei Intensitätsstufen. Gegen Aufpreis bekommt man Sitzheizung vorn, Rollos für die

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

3,0 MOTOR/ANTRIEB

2,8 Fahrleistungen

Der 1,2 l große Dreizylinder-Benziner leistet dank Turboaufladung 110 PS und entwickelt ein maximales Drehmoment von 205 Nm, das bereits bei 1.750 Umdrehungen pro Minute bereitsteht. Damit ist der Franzose für die meisten Aufgaben des Alltags ausreichend motorisiert. Den Zwischenspur von 60 auf 100 km/h absolviert er in 7,4 s, von 80 auf 120 km/h vergehen 9,0 s. Auch bei den Elastizitätsmessungen von 60 auf 100 km/h im vierten, fünften und sechsten Gang schlägt sich der C3

Aircross wacker, der Tempozuwachs dauert 8,8, 10,9 beziehungsweise 15,5 s. Verbesserungswürdig ist allerdings das Anfahrverhalten von 15 auf 30 km/h, beispielsweise nach dem Abbiegen – bei 2,2 s macht sich die verzögerte Leistungsentfaltung des Turbobenziners negativ bemerkbar. Citroen gibt den Sprint aus dem Stand auf 100 km/h mit 11,5 s an, die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 183 km/h.

3,2 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Für einen Dreizylinder bietet der 1,2-l-PureTech eine ordentliche Laufkultur. Unter 2.000 1/min hat er so seine Vibrationen und leichtes Brummen, diesen Bereich gilt es bei der Gangwahl zu vermeiden – auch hinsichtlich der Leistungsentfaltung. Darüber dringen Vibrationen nur moderat bis in den Innen-

raum und auch akustisch werden die Insassen wenig behelligt. Der Motor hinterlegt Leistungsabforderung mit einem kernigen Klang und wird beim Ausdrehen durchaus lauter. Hohe Drehzahlen sind aber selten erforderlich, da der Dreizylinder bereits bei mittleren schon recht munter unterwegs ist.

3,0 Schaltung/Getriebe

Der C3 Aircross mit dem 110-PS-Turbobenziner ist ausschließlich mit dem Sechsgang-Schaltgetriebe erhältlich, die Sechsstufen-Automatik ist der stärkeren Motorisierung vorbehalten. Die sechs Gänge des manuellen Getriebes sind gut gestuft, insgesamt ist der Wagen nicht besonders kurz übersetzt: Bei 130 km/h im sechsten Gang rotiert die Kurbelwelle mit 2.800 Umdrehungen.

Nicht besonders kurze Wege, mäßig geführte Gassen, mitunter auftretende Schaltschläge beim Einkuppeln: Die Schaltarbeit im Franzosen ist kein Vergnügen.

Die Kupplung fühlt sich recht teigig an, sodass beim Anfahren etwas Fingerspitzengefühl erforderlich ist – immerhin ist eine Berganfahrhilfe serienmäßig an Bord.

3,1 FAHREIGENSCHAFTEN

2,8 Fahrstabilität

Der C3 Aircross bietet einen ordentlichen Geradeauslauf und zeigt sich insgesamt recht spurstabil, Seitenwind bringt allerdings Unruhe rein. Provoziert man beispielsweise einen Lastwechsel in einer Kurve, regelt das ESP effektiv und hilft, die Spur zu halten. Die Aufbaubewegungen sind recht ausgeprägt, bleiben aber unkritisch. Die Traktion geht in Ordnung, sollte zu viel Leistung an den Vorderrädern ankommen, regelt die Traktionskontrolle sie ein – das tritt aber praktisch nur auf rutschigem Untergrund oder in engen Kurven auf.

Im ADAC Ausweichtest verhält sich der Franzose unproblematisch, aber alles andere als dynamisch. Schon mit dem ersten

Anlenken bremst das ESP das SUV rigoros ein. Dabei gerät er aber nicht in unkontrolliertes Untersteuern, sondern bleibt steuerbar. Die ESP-Abstimmung ist gut und effektiv, aber ganz klar auf Sicherheit und Geschwindigkeitsabbau ausgelegt. Jeweils das kurveninnere Hinterrad hebt ab. Diese auf Sicherheit bedachte Abstimmung hat aber auch zur Folge, dass jeder fahrdynamische Ansatz unterbunden wird. Letztlich passt das aber auch zum Fahrzeug und seiner gesamten Abstimmung sowie Ausrichtung. Das weiche Fahrwerk winkt bei fahrdynamischen Ansprüchen ohnehin dankend ab – hohe Geschwindigkeiten sind nicht möglich.

2,9 Lenkung

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

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

3,5 Bremse

Für eine Notbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der C3 Aircross durchschnittlich 38 m (Mittel aus zehn Bremsungen), das ist lediglich ein ausreichendes Resultat. Einen negativen Einfluss auf das Ergebnis werden auch die

Ganzjahresreifen haben, mit denen unser Testwagen ausgestattet ist. Immerhin bleibt die Bremsanlage selbst bei hoher Beanspruchung standhaft und unnachgiebig. Ansprechverhalten und Dosierbarkeit der Bremsanlage gehen in Ordnung.

3,1 SICHERHEIT

3,7 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Der C3 Aircross bringt bereits ab Werk einige Assistenzsysteme aufpreisfrei mit – der Spurverlassenswarner, die Verkehrszeichenerkennung sowie Geschwindigkeitsregler und -begrenzer sind stets an Bord. Gegen Aufpreis lässt sich der Kleinwagen zudem mit einem City-Notbremssystem samt Kollisionswarner sowie Totwinkelassistenten ausstatten. Teils sind die Systeme aber nicht mehr auf dem neuesten Stand – so gibt der Spurverlassenswarner nur akustische Signale aus, der Notbremsassistent setzt auf die Frontkamera und bremst nur bis 85 km/h auf andere (fahrende) Verkehrsteilnehmer und der Totwinkelassistent erhält seine Informationen von den hinteren Ultraschallsensoren, die bei weitem nicht die Reichweite und Robustheit von Radarsensoren bieten. Das optionale Head-up-Display projiziert seine Informationen auf eine kleine ausfahrbare Scheibe vor dem Fahrer. Im Falle einer Vollbremsung wird die Warnblinkanlage in erhöhter Frequenz automatisch aktiviert, um den nachfolgenden Verkehr entsprechend zu warnen.
























2,4 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Ein gutes Ergebnis kann der C3 Aircross im Crashtest nach Euro NCAP-Norm erzielen: Es gibt 85 Prozent der möglichen Punkte im Bereich des Insassenschutzes und insgesamt die vollen fünf Sterne (Test: 11/2017). Citroen stattet das Fahrzeug mit Front- und Seitenairbags für Fahrer und Beifahrer sowie durchgehenden Kopfairbags für alle außen sitzenden Insassen aus. Knieairbags vorn oder Seitenairbags für die Fondinsassen sind nicht erhältlich. Die vorderen Kopfstützen bieten Personen bis knapp 1,95 m Größe guten Schutz, hinten reichen sie bis 1,70 m Größe – gleichzeitig ist der Abstand zum Dachhimmel nicht zu groß, sodass auch dieser bei größeren Menschen eine gewisse Abstützfunktion übernehmen kann. Vorn werden die Insassen akustisch ermahnt, sich anzugurten. Für den Fond wird dem Fahrer angezeigt, welche Gurte angelegt sind; beim Abschnallen während der Fahrt ertönt ein Warnsignal und die Anzeige erscheint erneut. Serienmäßig ist beim Citroen C3 Aircross Shine eine eCall-Funktion mit automatischem Notruf an Bord, das bei einem Unfall automatisch eine Verbindung zur Rettungsleitstelle herstellt. Der Fahrer kann die Verbindung auch durch Betätigung der SOS-Taste herstellen.

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

Vier stabile Verzurrösen ermöglichen zwar im Gepäckraum

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

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

eine Ladungssicherung über Kreuz – diese sind allerdings lediglich einsetzbar, wenn sich der doppelte Ladeboden in der

unteren Position befindet. Ein Ladungssicherungsnetz ist über den Zubehörcatalog erhältlich.

2,7 Kindersicherheit

Im Crashtest nach Euro NCAP-Norm erreicht der Citroen 82 Prozent der möglichen Punkte im Kapitel Kindersicherheit (Test: 11/2017). Laut Bedienungsanleitung dürfen auf den äußeren Sitzplätzen, auch dank abschaltbarem Beifahrerairbag, universelle Kindersitze aller Altersgruppen verwendet werden. Der Beifahrersitz ist für Kindersitze gut geeignet, es fehlt ihm aber eine Isofix-Halterung. Vorn wie hinten sind die Gurtgeometrien günstig. Mit Isofix ist die Montage hinten außen problemlos möglich. Die Kindersicherungen in den Fondtüren sind angemessen „geschützt“, zur Bedienung benötigt man den Schlüssel oder etwas Vergleichbares.

⊖ Der Fondmittelplatz ist laut Hersteller für die Montage eines Kindersitzes nicht geeignet. Nutzt man im Fond platzeinnehmende Babyschalen mit Basis und Stützfuß, so lassen sich die Vordersitze nicht mehr weit nach hinten schieben – eine Sitz-/Montageprobe vor dem Kauf ist ratsam.

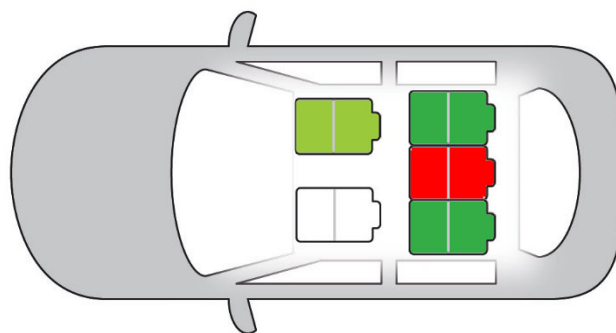
3,8 Fußgängerschutz

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

angemessen entschärft. Am Ende reicht es nur für 64 Prozent der erzielbaren Punkte (Test: 11/2017).

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)

angemessen entschärft. Am Ende reicht es nur für 64 Prozent der erzielbaren Punkte (Test: 11/2017).

Gegen Aufpreis ist der C3 Aircross Shine mit einem Notbremsassistenten samt Personenerkennung ausgestattet, der das Kollisions- und Verletzungsrisiko reduziert.

2,5 UMWELT/ECOTEST

3,9 Verbrauch/CO2

Im ADAC Ecotest liegt der Verbrauch des 110-PS-C3 Aircross mit dem 1,2-l-Turbobenziner und Sechsgang-Schaltgetriebe bei 6,8 l Superbenzin auf 100 km – das ist nicht gerade wenig. Daraus resultiert eine CO2-Bilanz von 187 g pro km. Dafür erhält der Franzose nur 21 von 60 möglichen Punkten im Verbrauchskapitel. Innerorts konsumiert der Testwagen 6,5, außerorts 6,1 und auf der Autobahn hohe 8,1 l Super pro 100 km.

1,1 Schadstoffe

⊕ Beim 1,2-l-PureTech-Motor werden die Abgase serienmäßig mit einem Otto-Partikelfilter gereinigt. Die Partikelemissionen reduzieren sich in Masse und Anzahl deutlich, im SUV sind sie noch nicht ganz auf idealem Niveau, aber unauffällig im Alltag. Bei den CO-Emissionen das Gleiche, sie sind im Normalbetrieb niedrig und steigen nur unter Volllast (anspruchsvoller Autobahnzyklus des ADAC Ecotest)

Verbrauch

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

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

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

Autobahn	8,1	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B

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

etwas an. So kann der C3 Aircross 49 von 50 Punkten bei den Schadstoffemissionen erzielen. Zusammen mit den 21 Punkten für den Verbrauch kommt das französische

Kleinwagen-SUV auf 70 Punkte, wofür er vier Sterne im ADAC Ecotest erhält – damit gehört er zu den empfehlenswerten Fahrzeugen. Bei Straßenmessungen mit einer mobilen

Abgasmesseinrichtung (PEMS) bestätigen sich die guten Ergebnisse des Testwagens.

1,9 AUTOKOSTEN

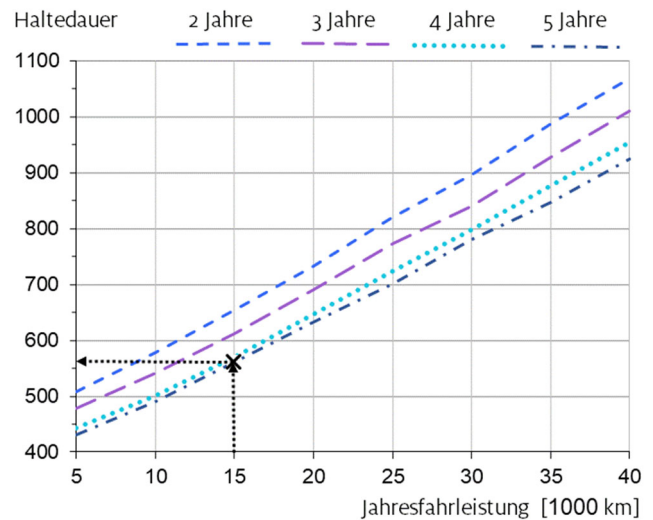
1,9 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Der Grundpreis der getesteten Variante liegt bei 23.340 Euro – nicht gerade wenig für ein kompaktes SUV, das in der Kleinwagenklasse angesiedelt ist. Immerhin ist die Serienausstattung recht umfangreich und lässt sich über Sonderausstattungen weiter komplettieren – sofern die jeweiligen Ausstattungen lieferbar sind. Denn gerade bei den Assistenten weist der kleine Franzose ein paar Lücken auf, die mancher Konkurrent in dieser Klasse schon füllen kann. So ist beispielsweise der City-Notbremsassistent samt Kollisionswarnung in der getesteten Ausstattung lediglich gegen Aufpreis an Bord und ein Abstandsregeltempomat ist gar nicht erhältlich.

Vorbildlich wiederum: Das Navigationssystem mit Online-Anbindung und eCall ist serienmäßig. Der Wertverlust hält sich nach den Prognosen in Grenzen, wie auch die laufenden Kosten dank moderater Ausgaben für die Werkstatt und günstiger Einstufungen bei der Versicherung (KH: 16, VK: 17, TK: 17). Die Kfz-Steuer liegt bei 101 Euro pro Jahr. Bei der Fahrzeug-Garantie ist Citroen wiederum geizig – es gibt nur zwei Jahre ab der Erstzulassung. Es können zwar Zusatzgarantien hinzugebucht werden, diese entsprechen aber nicht dem Umfang der Neuwagengarantie.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 560 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	PureTech 110 Stop&Start Live	PureTech 130 Stop&Start Feel Pack EAT6	BlueHDi 110 Stop&Start Feel Pack	BlueHDi 120 Stop&Start Feel Pack EAT6
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/1199	3/1199	4/1499	4/1499
Leistung [kW (PS)]	81 (110)	96 (131)	81 (110)	88 (120)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	205/1750	230/1750	250/1750	300/1750
0-100 km/h [s]	11,5	10,3	12,1	10,8
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	183	195	184	179
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	4,8/5,8 S	5,0/6,1 S	3,6/4,6 D	3,9/5,0 D
CO2 [g/km] lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	110/132	114/139	94/122	104/131
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/17/17	16/17/17	16/18/20	16/18/20
Steuer pro Jahr [Euro]	101	118	197	217
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	520	594	562	605
Preis [Euro]	18.790	23.890	22.840	25.540

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 1.750 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	183 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	11,5 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	5,8 l
CO ₂ -Ausstoß	110 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	205/60 R16
Länge/Breite/Höhe	4.154/1.756/1.597 mm
Leergewicht/Zuladung	1.254/541 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	410/1.289 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	600/840 kg
Stützlast/Dachlast	65/40 kg
Tankinhalt	45 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Slowakei, Trnava

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	7,4 s
Elastizität 60-100 km/h (4./5./6.Gang)	8,8/10,9/15,5 s
Drehzahl bei 130 km/h	2.800 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	38,0 m
Reifengröße Testwagen	215/50 R17 95H
Reifenmarke Testwagen	Bridgestone Weather Control A005 EVO
Wendekreis links/rechts	11,4 m
Ecotest-Verbrauch	6,8 l/100km
Stadt/Land/BAB	6,5/6,1/8,1 l/100km
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	162 g/km (WTW* 187 g/km)
Reichweite	660 km
Innengeräusch 130 km/h	70,7 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	1.980 mm
Leergewicht/Zuladung	1.260/535 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	360/740/1.205 l

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

Betriebskosten	134 Euro	Werkstattkosten	72 Euro
Fixkosten	92 Euro	Wertverlust	262 Euro
Monatliche Gesamtkosten	560 Euro		
Steuer pro Jahr (mit Serienausstattung) ¹	101 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	16/17/17		
Basispreis C3 Aircross PureTech 110 Stop&Start Shine	23.340 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 17.06.2021
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	29.184 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	5.014 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	Serie/-
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	650 Euro° (Paket)
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/-
Einparkhilfe vorn/hinten	500 Euro° (Paket)/Serie
Parklenkassistent	990 Euro° (Paket)
Rückfahrkamera/360°-Kamera	500 Euro° (Paket)/-
Head-up-Display (ausfahrbare Scheibe)	300 Euro°
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	350 Euro°

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	650 Euro° (Paket)/-
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	650 Euro° (Paket)
Spurassistent	Serie
Spurwechselsassistent	990 Euro° (Paket)

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie/150 Euro°
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	-
Sitzheizung vorn/hinten	300 Euro°/-
Lenkradheizung	-
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie/-
Rücksitzlehne umklappbar (60:40)	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung (abnehmbar)	690 Euro
Metalllackierung	550 Euro
Schiebedach/Panoramaglasdach	-

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,9

AUTOKOSTEN

1,9

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

Stand: Oktober 2021
Test und Text: Andreas Pfeffer