



Fotos: Dani Heyne/Citroën

Der neue Citroën C3 ist ein Gesicht in der Menge, sympathisch, gut gemacht und preiswert. Auf vier Metern bietet er viel Platz.

Mit Herzblut gemacht

Der Citroën C3 wird ein Bestseller – garantiert. Der Kleinwagen trifft den Nerv der Zeit. Der Preis ist fair, das Design ansprechend und der Nutzwert hoch. Bitte mehr davon.

Generell sind Kleinwagen out. Warum, ist schnell erzählt. Die Margen sind gering und viele Hersteller wollen nun Premium-Luft schnuppern und die Margen so auffrischen. Vom Image des Premiumherstellers ist Citroën ebenso weit entfernt wie von dem einer „Billigmarke“.

Im Stellantis-Universum von einigen belächelt, entwickelt sich Citroën zur 1. Wahl für Menschen mit Mobilitätsbedarf, aber ohne Star-Allüren. Dacia hat das in den vergangenen gut 20 Jahren schon recht gut gemacht. Dacia riecht aber für manch einen noch immer ein bisschen nach „Ostblock“. Fies? Ja, aber irgendwo ist ein Funke Wahrheit dabei. Lustigerweise wären der neue Citroën C3 und sein Elektro-Bruder ë-C3 ebenfalls Ostblock, wenn es diesen noch gäbe. Denn dieser Citroën wird in Trnava in der Slowakei gebaut. Das ist schön und umso erstaunlicher, da viele Hersteller meinen, ihr (Produktions-)Heil in China oder einem anderen Land suchen zu müssen, in dem günstiger produziert wird als in der EU.

Umso erstaunlicher, dass Margenmogul Carlos Tavares, der Chef des Stellantis-Imperiums, einen neuen

Kleinwagen mit fairem Preisschild aus der Taufe hebt. Und zwar nicht halbherzig, sondern mit Herzblut.

Das Auto „passt“

Das Design des Citroën C3 passt, er sieht sympathisch aus und ist nutzwertig. Auf ziemlich genau vier Metern – Parkplätze jeder Größe nehmt euch in Acht – können ziemlich genau vier Personen sitzen. Und zwar ziemlich gut. Selbst hinter 1,90-Menschen nehmen ebenso große Personen gut Platz. Und in den Kofferraum passen dann noch immer 310 Liter, 70 mehr als in den dezent längeren MG3 (Seite 55). Das Package, wie man so schön sagt, stimmt also.

Vorne sitzt es sich sogar ausgesprochen gut. Und zwar egal, ob es die Basisversion You ist oder die 4.300 Euro teurere (einzige) Option namens Max. Das Lenkrad lässt sich stets vertikal und horizontal verstellen – die Sitzhöhe nur beim You. Das ist Vor- und Nachteil zugleich. Denn hinten schrumpft die Fußfreiheit mit der Wahl des Antriebs und der Ausstattungslinie. In niedrigster Position des Fahrersitzes passen beim Benziner

die Füße unter diesen. Beim ë-C3 nicht, da drückt von unten die Batterie, 44 kWh speichert diese. Wer die Basisversion fährt, kann den Sitz nicht runterfahren, dafür passen die Füße wieder unter den dann hoch montierten Fahrersitz des ë-C3. Dennoch sitzt es sich im Benziner hinten besser, der Beinwinkel macht den Unterschied.

Hartplastik gibt es im kleinsten Citroën viel. Na und? Im C3 Max verkleidet etwas Stoff das Armaturenbrett und Mochtregern-Leder umschmeichelt das Volant. Fühlt sich gut



Mit ziemlich exakt vier Metern Gesamtlänge passt der C3 in die City.



1 Die Sitzposition ist ordentlich, die Bedienung einfach ... **2** ... und die Sitze komfortabel genug, um auch mal länger drin sitzen zu können.

an. In der Basis ist es ein Plastiklenkrad, immerhin geschäumt, kann man auch anfassen, ohne sich zu ekeln. Die Basis hat es uns angetan. Die Bedienung ist mega. Einfach. Drehregler verstellen das Temperaturgefüge, Klimaanlage ist eh an Bord. Unter dem klassischen Warnblinkschalter sitzt eine Taste, die Homebutton und Bluetooth zeigt. Der C3 ist der erste Citroën, bei dem das Smartphone per App elementarer Bestandteil des Autos wird. Ob das geil ist? Man muss es mal probieren. Nutzt man das Handy nicht, beschränkt sich die Displaygröße auf das schmale und astrein ablesbare Band unter der Windschutzscheibe, das Citroën erstmals in der Studie Oli zeigte. Der Oli ist praktisch der legitime Vorfahre dieses C3. Reduziert in vielen Bereichen und dennoch genug, um flott, sicher und mit etwas Style von A nach B zu kommen.

Beim Antrieb gibt es zwei Möglichkeiten – vorerst. Rein elektrisch geht es im Citroën e-C3 vorwärts. 113 PS und 125 Newtonmeter stehen im Raum und versuchen auf der Straße eine gute Figur abzugeben. Den mindestens 1,5 Tonen schweren Stromer schwingen diese Eckdaten sanft in Bewegung. Von der E-Brutalität der meisten Stromer ist der Citroën e-C3 meilenweit entfernt. Und dennoch kommt man voran und schwimmt lässig im Verkehr mit. 132 km/h sind in der Spitze möglich.

Wer viel auf Landstraßen und in der City unterwegs ist, darf mit einem Verbrauch von knapp 14 kWh liebäugeln – also unter WLTP. Das Fahrwerk

und die Lenkung dürfen als komfortabel beschrieben werden. Schön, dass kein Hoppelhase konstruiert wurde, um Dynamik vorzutauschen.

Tatsächlich beflügelter geht es mit dem bekannten 1.2-Turbobenziner vorwärts – der eine ähnlich souveräne Abstimmung des Fahrwerks besitzt. 100 PS in einem nicht einmal 1,3 Tonnen leichten Floh sind eine Ansage und machen Spaß. Das Sechsgang-Schaltgetriebe ist nicht das exakteste und die Schaltwege sind nicht die kürzesten. Im Herbst folgt dann ein Doppelkuppler, angeflanscht an einen 48-Volt-Benziner.

Citroën C3 ab 12.600 Euro

Zum Start im September lautet der Einstiegspreis 12.600 Euro. Citroën vermutet, dass sich etwa 60 Prozent die teurere Ausstattungslinie Max gönnen, die bis zu 3.780 Euro (netto) Aufpreis kostet. Dafür gibt es 17-Zoll-Aluräder, LED-Rückleuchten, etwas Chichi, einen anderen Sitzbezug und höhenverstellbare Kopfstützen und eine getrennt klappbare Rückbank. Kurbelt man in der Basis hinten noch die Fenster – ja, das funktioniert 2024 noch tadellos – hat der Max vier Fensterheber. Ein großes Zentraldisplay im Armaturenbrett ist auch an Bord – inklusive Navi und eine Smartphone-Spiegelung.

Als Extras beim Max gibt es Sitz- und Lenkradheizung für 588 Euro, die Scheibenheizung ist dann auch dabei – sinnvoll beim Stromer. Ebenso sinnvoll ist bei diesem der dreiphasige On-

Citroën (e-)C3

Preis e-C3 ab: 19.580 €

Front-E-Motor | 83 kW/113 PS

125 Nm | 11 s | 132 km/h

Reichweite: 321 WLTP-Kilometer

Akku: 44 kWh (brutto)

Ladeleistung: AC 7,4 kW

(Option: 11) kW | DC 100 kW

Verbrauch: 17,4 kWh/100 km

Preis C3 ab: 12.597 €

R3/1.199 cm³ | 74 kW/100 PS

205 Nm ab 1.750 U/min

10,6 s | 183 km/h | **WLTP-**

Verbrauch: 5,6 l | 127 g/km

4.015 x 1.813 x 1.577 mm

Kofferraum: 310 Liter

HK: 17 | **VK:** 23 | **TK:** 21

Wartung: 2 Jahre

Garantie: 2 Jahre | 8 Jahre/

160.000 km (Akku 70 %)

Alle Preise netto zzgl. Umsatzsteuer

board-Charger (11 kW für 336 Euro). Ab Werk süffelt der e-C3 nur aus einer Phase Strom, das bedeutet dann meist 3,7 kW. Super: Serienmäßig gibt es als maximale DC-Ladeleistung 100 kW – das schafft nicht einmal ein doppelt so teurer Hyundai Kona besser und ein etwas günstigerer Dacia Spring bringt immer nur 3,7 und gegen DC-Aufpreis dann lächerliche 35 kW Ladeleistung. Kostenpunkt für den vergleichbaren Spring mit 65 PS: 17.437 Euro. Irgendwie fürs Gebotene und „Made in China“ kein wirkliches Schnäppchen.

Dennoch landen die, die „volle Hütte“ beim e-C3 wollen, bei 24.622 Euro. Der C3-Benziner kostet in „Vollausstattung“ 16.723 Euro. Bei dem Preisunterschied muss man dann doch wieder Elektro-Fan sein. *mb*