



Fotos: Timo Bürger | Michael Blumenstein (1)

Sieht nicht nur pfiffig aus, der C3 ist es auch – vor allem als Elektroversion, die am Nummernschild erkennbar sein kann.

Hey Du!

Pflegedienste rechnen mit spitzem Stift. Deren Autos sollen günstig, klein und zuverlässig sein. Dem Anspruch werden immer weniger gerecht. Schafft es vielleicht der neue Citroën ë-C3?

Pflegedienste müssen mit spitzem Stift rechnen, wenn sie ihre Flotte betreiben, um sich um ihre Patienten zuverlässig zu kümmern. Weil ein Fuhrpark neben dem Personalaufwand am stärksten zu Buche schlägt, ist gerade bei Anschaffung und Unterhalt besondere finanzielle Umsicht geboten. Gut, wenn es (noch oder wieder) erschwingliche und zuverlässige Fahrzeuge gibt. Ein solcher Vertreter ist der neue elektrische Citroën ë-C3. Den gibt es in einer Frugal-Ausstattung als Budget-Stromer ab 19.580 Euro – aber ist er auch geeignet für Bedürfnisse der Pflegenden?

So fährt er sich

Richtig agil wuselt sich dieser Monte-Carlo-blaue (aufpreisfrei) Citroën durch Gassen und Straßen. Die zur Verfügung stehenden 113 PS Leistung und 125 Newtonmeter Maximaldrehmoment sind vollkommen genügend, um flott durch die Stadt zu kommen. Nein, sie machen sogar richtig Spaß. Dabei liegt der Wagen auf den 16-Zoll-Stahlrädern angenehm satt auf der Straße, die Abstimmung des „Advance-Comfort-Fahr-

werks“ mit zwei progressiven hydraulischen Stoßdämpfern verdient ein Lob. Ebenso auch die direkte Lenkung, mithilfe derer der frontgetriebene Kleinwagen erfreulich behände und wendig zu manövrieren ist.

Die 44 kWh der Lithium-Ferrophosphat-Batterie (LFP) genügen, um bei Akku-Idealtemperatur um die 22 Grad gut 200 Kilometer (Autobahn und Stadt) weit zu kommen. Die serienmäßige einphasige AC-Aufladung an der Wallbox auf dem Betriebsgelände gelingt mit maximal 7,4 kW. Das Typ-2-Ladekabel für die Wallbox ist im Serienumfang enthalten. Für 336 Euro (brutto) ist ein dreiphasiger 11-kW-Onboard-Charger zu haben.

Lange Autobahnetappen sind, wie nicht anders zu erwarten, nicht das Terrain des frischen Franzosen. Verschmerzbar ist, dass die Höchstgeschwindigkeit bei 132 km/h abgeregelt wird. Schmerzlicher ist, dass bei Tempi um die 110 km/h keine 200 Kilometer Reichweite möglich sind. Die maximale DC-Ladeleistung (100 kW) wurde nie erreicht, bereits ab 60 Prozent Ladezustand des Akkus lässt sich der Wagen nur noch mit etwa 37 kW am DC-Lader befüllen; stoppen kann

man den Ladevorgang bei 80 Prozent SoC, da vermeldet der „Schnell“-Lader noch 21 kW, Tendenz abnehmend.

Viel Plastik

Überhaupt nichts zu meckern, gibt es aber an Anmutung des Interieurs in dieser kleinsten (und günstigsten) „You“-Ausstattungsvariante. Zwar haben die Franzosen viel Plastik verbaut (das auch nach gut 7.000 Kilometern vor allem bei Erwärmung des Innenraums noch zu riechen ist), die verwendeten Werkstoffe machen jedoch einen soliden (und farblich erfrischenden) Eindruck: Nichts knarzt, nichts quietscht, einzig die für die Mittelkonsole verwendete glänzende Plastikabdeckung reflektiert bei entsprechendem Sonneneinfall unangenehm. Und klar, das bekannte schlichte Stellan-lis-Layout für die Automatik findet sich auch in diesem Fahrzeug wieder und passt gut zum unpräntösen Auftritt des Franzosen.

Etwas schrullig hingegen: Das Elektrowägelchen wird (wie der Verbrenner) mit einem herkömmlichen, etwas antiquiert wirkenden Zündschlüssel gestartet. Richtig praktisch



1 Viel zu justieren gibt es in der Basisversion des ë-C3 nicht. **2** Radio gibt es nur via eigenem Smartphone und App. Besser wäre ein einfaches 1-Din-Gerät mit Einzeilen-Grafik und sechs Stationstasten. Die App ist bestenfalls okay. **3** Die Sitze sind einfach und dennoch nicht unkomfortabel. Lenkradverstellung horizontal und vertikal gibt es immer.

dagegen sind die beiden Tasten links außen am Armaturenbrett für den Direktzugriff auf Geschwindigkeitswarner und Spurhalteassistent. Damit lassen sich die beiden nervigen Assistenten schnell und unkompliziert ausschalten (die Verkehrszeichenerkennung erfolgte ohnehin wenig zuverlässig). Unkompliziert lässt sich auch die Einstellung der Klimaanlage (die Klimaautomatik ist aufpreispflichtig) mittels dreier klassischer Drehregler justieren.

Kein Radio

Beim Ausparken helfen die akustischen Signale, optisch gibt es keine Warner, geschweige denn eine Rückfahrkamera. Ist alles verzichtbar,

denn dieser Elektro-C3 bietet eine prima Rundumsicht, wengleich die C-Säule doch ein paar Zentimeter schmaler hätte ausfallen können.

Was es nicht gibt, ist ein Touchscreen oder ein anderes Display zur Steuerung bzw. Ansicht der jeweiligen Funktionen: Da muss die „Citroën Smartphone Station“ (eine Halterung am Armaturenräger) genügen, in die man sein Handy klemmt. Dann noch die Citroën-App installiert und los geht es via Lenkradfernbedienung und Siri oder wem auch immer. Klappt nach einiger Zeit, ist aber sicherlich nicht für jeden etwas, zumal nicht nur beim Radiohören Daten verbraucht werden und ein Handy-Bildschirm nicht allzu groß ist. Die Bedienung des Handys über die Lenkradfernbedienung funktioniert zwar, ist aber auch nicht allzu komfortabel.

Was es auch nicht gibt, ist eine Höherverstellung des Fahrersitzes. Der kann nur händisch in Längsrichtung geschoben und (umständlich) in der Position der Lehne geändert werden. Die Sitze mit integrierter Kopfstütze sind schlicht gehalten, aber bequem. Langes Sitzen führte bei uns zu keinen Verspannungen. Vorne sitzt man

als Erwachsener mit genügend Raum um sich herum, der Fond ist eher etwas für Kindergrößen. Der Kofferraum fasst immerhin drei Mineralwasserkrüge – oder 200 Liter. Einen Frunk gibt es nicht.

Geht über den Preis

Trotzdem: Für knapp 19.600 Euro ist dieser empfehlenswerte E-Franzose zu haben. Und wenn's ein bisschen mehr sein darf, steht die „Plus“-Ausstattung für 1.550 Euro zur Verfügung. Die bietet Annehmlichkeiten wie höhenverstellbarer Fahrersitz, einen gut zehn Zoll großen Bildschirm, kabelloses Spiegeln von Smartphone-Inhalten und eine im Verhältnis 60:40 teilbare Rücksitzbanklehne. Die weitere 1.624 Euro teurere „Max“-Ausstattung ist wohl für alle verzichtbar, die keinen Wert auf Rückfahrkamera, Klimaautomatik und Smartphone-Induktionsladung legen.

Und es geht noch günstiger: Ab Sommer gibt es eine Einstiegsversion mit 30-kWh-LFP-Batterie und 82 PS starkem Elektromotor. Die soll 200 Kilometer schaffen und ist ab 16.800 Euro zu haben. *Timo Bürger*

Citroën ë-C3 You

Testwagenpreis: 19.580 Euro

Elektromotor | Frontantrieb

83 kW/113 PS | 125 Nm

132 km/h | 11,0 s

Verbrauch: 16,8–17,2 kWh

Reichweite: 314–322 km

Akku: 44 kWh

Laden: AC 7,4 kW | DC 100 kW

Maße: 4.015 x 1.755 x 1.577 mm

Kofferabteil: 310–1.200 Liter

Versicherung: HK 16 | VK 24 | TK 19

Wartung: 1 Jahr/12.500 km

Garantie: 2 Jahre

8 Jahre/160.000 km (Akku)

Alle Preise netto zzgl. Umsatzsteuer



Mit 4,02 Metern parkt der C3 in der Kleinwagenklasse und oft in der City.