
Citroën ë-C3: Zurück zu den Wurzeln

Von Walther Wuttke

Die Wende zur Elektromobilität endet für viele Zeitgenossen beim Blick in die Preislisten der Hersteller. Preiswerte Modelle sind bisher Mangelware, so dass viele Interessenten sich dann doch für ein Auto mit konventionellem Verbrennungsmotor entscheiden. Mit dem elektrischen Citroën C3 kommt nun ein Kleinwagen auf den Markt, der das aktuelle Preisniveau deutlich nach unten korrigiert.

Mit dem ë-C3 bringt die Marke Anfang kommenden Jahres ein vollwertiges Fahrzeug im B-Segment auf den Markt, das mit dem anvisierten Preis von 23.300 Euro die Elektromobilität für viele Interessenten bezahlbar macht. Die 44 kWh starke Batterie soll eine Reichweite von 320 Kilometern (nach der WLTP-Messmethode) ermöglichen und kann an einem 100 kW starken Schnelllader in 26 Minuten von 20 auf 80 Prozent aufgeladen werden. Im Jahr 2025 folgt eine mit 19.990 Euro noch preiswertere Version mit einer Reichweite von 200 Kilometern.

Neben dem elektrischen C3 werden auch weitere Versionen mit Verbrennungsmotor folgen. Das Modell ist das beliebteste der Marke, wurde seit seiner Markteinführung im Jahr 2002 mehr als 5,6 Millionen Mal gebaut und erreicht einen Anteil von 29 Prozent der in Europa abgesetzten Citroën-Fahrzeuge.

Mit der preiswerten E-Version, die auf dem Preisniveau des elektrischen Dacia Spring liegt, kehrt die Marke zu ihren Wurzeln zurück. André Citroën gehörte in Europa zu den Pionieren der Massenmobilität, als er 1919 sein erstes Automobil vom ersten europäischen Fließband auf den Markt rollte. Das ist offensichtlich auch den Marketingmenschen in Paris nicht entgangen, denn mit dem neuen Markenzeichen greifen sie das vom Gründer gewählte Oval wieder auf.

Ebenfalls zur DNA der Marke gehört die komfortable Art der Fortbewegung, was sich beim neuen C3 in die Kombination der „Advanced Comfort Federung“ mit den neuen „Advanced Comfort Sitzen“ übersetzt, die zum ersten Mal in einen Kleinwagen gelangen. Sie besitzen einen besonders dicken Spezialschaum, so dass die Insassen das Gefühl erfahren sollen, in einem bequemen Sessel zu sitzen, und der C3 „zum komfortabelsten Fahrzeug im B-Segment aufsteigen soll“, erklärt Laurence Hansen, Direktorin Produkt- und Strategie.

Der Innenraum ist in allen Dimensionen gewachsen und übertrifft im Fond nach Angaben von Citroën den Klassendurchschnitt. Beim Design des neuen C3 übernahmen die Kreativen des Hauses Elemente aus dem kantigen Konzeptmodell Oli und schufen eine bullige Karosserie mit den offensichtlich unvermeidlichen SUV- Elementen. Bei der Federung werden zwei progressive hydraulische Stoßdämpfer eingesetzt, die die Defizite der Infrastruktur schlucken sollen.

Für den Antrieb wählten die Entwickler einen 83 kW (113 PS) starken Elektromotor, der den C3 in elf Sekunden von Null auf 100 km/h beschleunigt. Bei 135 km/h ist die Höchstgeschwindigkeit erreicht. Über die vernetzte Navigation mit der neuen „ë-Routes“-App lassen sich die Fahrzeiten verkürzen und Ladestationen finden. Im C3 kommt die neue BEV-Plattform mit LFP-Akkupaket (Lithium-Ferrophosphat) zum Einsatz.

Citroën war immer schon die Marke, die Dinge anders macht als die anderen Wettbewerber. Daher überrascht es nicht, dass im elektrischen C3 das klassische Kombiinstrument vor dem Lenkrad fehlt. Stattdessen informiert ein neuartiges Head-up-Display, das die Fahrdaten auf einen schwarz glänzenden Bereich zwischen dem oberen Rand des Armaturenbretts und dem unteren Rand der Windschutzscheibe projiziert. Ein 10,25 Zoll großer Bildschirm ergänzt die Informationsabteilung.

Konnektivität und Assistenzsysteme entsprechen dem Standard, und bei den Ausstattungsvarianten beschränkt sich Citroën auf zwei Angebote „You“ und „Max“. Bei „You“ gehören unter anderem LED-Scheinwerfer, die „Advanced Federung“,

Notbremssystem das HUD, Tempomat und Klimaanlage zur Serienausstattung. Bei „Max“ kommen 17-Zoll-Leichtmetallfelgen, zweifarbige Lackierung sowie die Komfortsitze hinzu.
(aum/ww)

Bilder zum Artikel



Citroën ë-C3.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Stellantis



Citroën ë-C3.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Stellantis



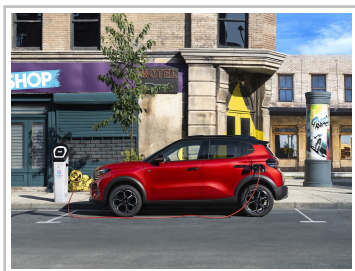
Citroën ë-C3.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Stellantis



Citroën ë-C3.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Stellantis



Citroën ë-C3.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Stellantis



Citroën ë-C3.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Stellantis



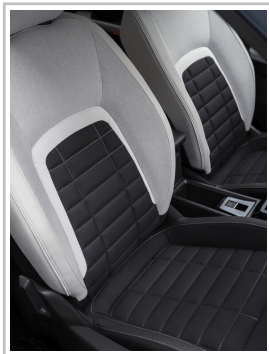
Citroën ë-C3.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Stellantis



Citroën ë-C3.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Stellantis



Citroën ë-C3.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Stellantis



Citroën ë-C3.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Stellantis



Citroën ë-C3.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Stellantis



Citroën ë-C3.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Stellantis



Citroën ë-C3.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Stellantis



Citroën ë-C3.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Stellantis



Citroën ë-C3.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Stellantis



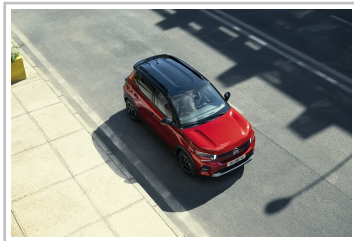
Citroën ë-C3.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Stellantis



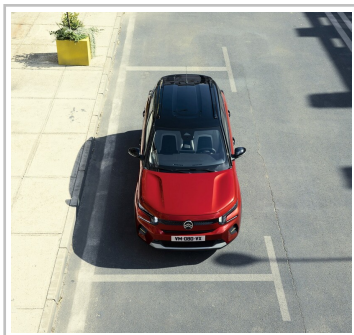
Citroën ë-C3.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Stellantis



Citroën ë-C3.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Stellantis



Citroën ë-C3.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Stellantis



Citroën ë-C3.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Stellantis
