

Der Liebliche ohne Ecken und Kanten

Mit dem neuen C3 Aircross steigt Citroën – etwas spät im Vergleich zur Konkurrenz – im rasant wachsenden Segment des Kompakt-SUV-Markts ein. Dabei greift Citroën auf seine Stärken zurück: Technik und Design.

■ Gerold Schmid

Zwischen 2012 und 2016 hat sich der Anteil an Kompakt-SUV weltweit vervielfacht. Kein anderes Segment zeichnet einen solch rasanten Zuwachs. Kompakt-SUV zeichnen sich aus durch kleine Abmessungen, redimensionierte Motoren und mehr und mehr auch dadurch, dass auf einen Allrad verzichtet wird. Das spart letztlich Gewicht und vor allem Treibstoff.

«L'art de vivre»

Später als die Konkurrenz ist nun auch Citroën in dieses Segment eingestiegen und präsentiert seinen ersten Kompakt-SUV, den neuen C3 Aircross. Schon ein erster Blick von aussen auf den Wagen zeigt: Der Unterschied zur Konkurrenz fällt ins Auge.

Überboten sich in der Vergangenheit viele Hersteller mit Kanten und Sicken im Design, so zeigt sich der C3 Aircross ruhig – mit runden, harmonischen Formen. Man möchte sagen: Er kommt lieblich daher. Ohne Ecken und Kanten.

Ein echter Franzose, der etwas von der französischen «art de vivre» ausstrahlen scheint. Klar, das ist Ansichtssache. Aber mir scheint, als hätte sich Citroën auf seine Urkompetenzen Design und Technik zurückbesonnen.

85 Farbkombinationen möglich

Weiter fällt die hoch angesetzte und waagrecht verlaufende Motorhaube ins Auge und damit verbunden die Lichtsignatur. Schwarze Schürzenverkleidungen und Unterfahrerschutz-Look,

zusammen mit ebenfalls schwarzen Radhausverbreiterungen, verstärken das SUV-Aussehen. Der Individualisierung beim Aussehen sind fast keine Grenzen gesetzt. Insgesamt 85 Farbkombinationen sind möglich. Wer die Wahl hat, hat die Qual.

Grip Control statt Allrad

Der Innenraum besticht durch gefühlte Grösse. Die Sitze sind bequem. Die Formsprache zieht sich vom Äusseren ins Innere weiter mit abgerundeten, manchmal verspielt wirkenden Elementen.

Im Cockpit fällt mir zuerst in der Mittelkonsole der von Peugeot her bekannte Grip-Control-Knopf auf (Sonderausstattung). Der C3 Aircross kommt ohne Allrad auf den Markt. Mit Grip Control kann aber die Traktionskontrolle der Vorderäder auf verschiedenen Untergrund abgestimmt werden (Standard, Schnee, Schlamm, Sand und ESP off). Grip Control ist eine innovative technische Lösung, die den Allrad zwar nicht ersetzt, aber es dennoch möglich macht, eine Offroad-Fahrt zu geniessen.

Zusätzlich ist ein Hill Assist Descent vorhanden (Sonderausstattung). Bei starkem Gefälle eingeschaltet, hält dieser Assistent den Wagen bergab, je nach Untergrund, auf einer konstanten Geschwindigkeit; meist zwischen 10 und 20 km/h.

«Wenig» ist genug

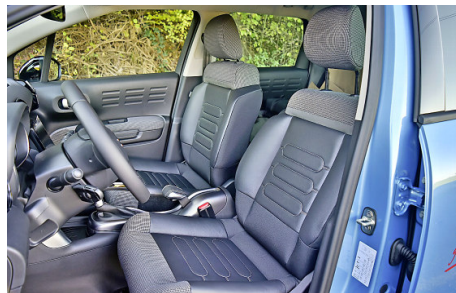
Unter der Haube brummt beim gefahrenen Modell ein 1,2-Liter-Dreizylinder-Benziner, gekoppelt mit dem EAT6-Getriebe des Peugeot-Konzerns. Die sequenzielle 6-Gang-Automatik schaltet sehr schnell und fein. Auch wenn es nach «wenig» tönt, der Dreizylinder mit seiner 81-kW-Leistung bringt seine Leistung, und die genügt. Das sonst typische Motorengeräusch eines Dreizylinders bleibt dank guter Schallisolation aussen vor. Erstaunlich leichtgängig und trotzdem präzise ist die Lenkung. Kurven nimmt der Aircross deshalb problemlos, und er verhält sich dabei äusserst spurstabil.

Sicherheit in Serie eingebaut

Über dem Lenkrad ist ein versenkbares Head-up-Display angebracht (Sonderausstattung), das verschiedene Informationen in Farbe projiziert. Durch seine konkave Form gibt es keine störenden Lichtreflexe und keine Spiegelungen, auch wenn die Sonne darauf scheint. Spurrassistenz, Coffee Break Alert, Verkehrsschildererkennung, Geschwindigkeitsregler



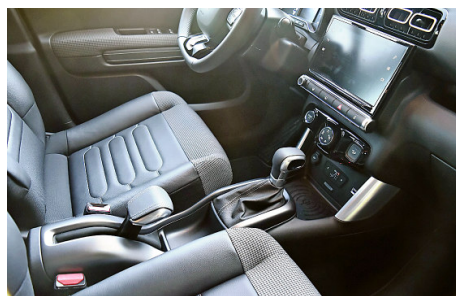
Der neue Citroën C3 Aircross verkörpert vom Design her die französische «art de vivre» und gefällt. (Bilder: Gerold Schmid)



Ohne Ecken und Kanten ist auch das Interieur gestaltet.



Längs verschiebbare Rücksitze und in der Neigung verstellbare Lehnen.



Der 7-Zoll-Touchscreen ist das Herz der digitalen Vernetzung.



Analoge Instrumente, kombiniert mit einem Display.

Technische Daten:

Citroën C3 Aircross 1.2i PT	
Start & Stopp Ausführung Shine	
Treibstoff:	Benzin
Hubraum:	1199 cm ³
Leistung:	81 kW/110 PS
Drehmoment:	205 Nm
Getriebe:	6-Gang-Automat
Normverbrauch:	5,6 l/100 km
Testverbrauch:	6,8 l/100 km
CO ₂ -Emissionen:	126 g/km
Abgasnorm:	Euro 6
Energieeffizienz-Kategorie:	C
Ladevolumen:	410–1289 l
Grundpreis:	ab Fr. 17'990
Testwagen:	Fr. 30'650

und -begrenzer sowie Berganfahrhilfe sind in allen drei erhältlichen Varianten serienmässig verbaut. Im gefahrenen Wagen sind zudem eine SOS-Notrufstation und Citroën Assistance eingebaut. Beide Bedienknöpfe sind im Overhead-Panel zu finden. Die digitale Vernetzung ist

hervorragend. Sowohl iOS- als auch Android-Smartphones lassen sich über die entsprechenden Apps mit dem Bordcomputer koppeln.

Fazit: Der neue C3 Aircross von Citroën macht einen guten Eindruck. Geschaffen für ein urbanes Kundensegment, das auch

gerne mal einen Abstecher «aufs Land» machen will. Citroën zeigt mit diesem Fahrzeug seine Kernkompetenzen in der innovativen Umsetzung von neuen Technologien und neuem Design. Und mit einer Preisspanne von 17'990 bis 28'890 Franken hat er ein grosses Verkaufspotenzial.

Testwagen zur Verfügung gestellt von

Faust Auto AG
Wässerstrasse 10
8340 Hinwil
044 511 3535
www.faustauto.ch

Paneuropäisches Netzwerk für Elektroauto-Ladestationen geplant

Mit der Gründung des Gemeinschaftsunternehmens Ionity stellen die BMW Group, die Daimler AG, die Ford Motor Company und der Volkswagen Konzern mit Audi und Porsche die Weichen für den Aufbau des leistungsstärksten Schnellladetztes für Elektrofahrzeuge in Europa.

400 Stationen bis 2020

Die Errichtung und der Betrieb von insgesamt rund 400 Schnellladestationen bis 2020 sind wichtige Schritte, um Elektromobilität auch auf Langstrecken zu gewährleisten und sie damit im Markt zu etablieren.

Das neue Unternehmen Ionity mit Sitz in München hat die Geschäftstätigkeit bereits aufgenommen.

Erste Stationen im Bau

Der Aufbau der ersten 20 Stationen startet noch dieses Jahr. Diese werden an Autobahnen und Hauptverkehrsachsen unter anderem in Deutschland, Norwegen und Österreich errichtet. Sie werden öffentlich zugänglich sein und mit einer Entfernung von etwa 120 Kilometern zueinander liegen. Jede der Ionity-Schnellladestationen wird über mehrere Ladesäulen verfügen. Dadurch er-

halten Kunden bis 2020 marken- und leistungsunabhängig Zugang zu Tausenden von Ladepunkten mit High-Power-Charging (HPC). Das HPC-Netzwerk verwendet den europäischen Ladestandard Combined Charging System. Die Ladeleistung von bis zu 350 kW pro Ladepunkt ermöglicht entsprechend ausgelegten Fahrzeugen eine deutlich kürzere Ladezeit im Vergleich zu heute verfügbaren Systemen. Die Offenheit des Systems und die europaweite Verbreitung werden helfen, die Akzeptanz von Elektrofahrzeugen deutlich zu erhöhen. (Quelle: BMW Group)

Audi intensiviert Forschung bei synthetischen Kraftstoffen

Audi baut laut einer Medienmitteilung seine e-fuels-Strategie aus. Gemeinsam mit den Partnern Ineratec GmbH und Energiedienst Holding AG plant das Unternehmen in Laufenburg im Kanton Aargau eine neue Pilotanlage zur Produktion von e-diesel. Die dafür notwendige Energie aus erneuerbaren Quellen stammt dabei erstmals von Wasserkraft. Die geplante Anlage hat eine Kapazität von rund 400'000 Litern pro Jahr.

CO₂-neutraler Treibstoff...

Audi e-diesel habe das Potenzial, herkömmliche Verbrennungsmotoren nahezu CO₂-

neutral zu betreiben, teilt Audi mit. Für seine Entstehung transformiert die Power-to-Liquid-Anlage überschüssigen Strom aus Wasserkraft zu synthetischem Treibstoff.

...mithilfe von Elektrolyse

Das funktioniert nach einem chemischen Prinzip: Der vor Ort im Wasserkraftwerk produzierte Ökostrom erzeugt aus Wasser mittels Elektrolyse Wasserstoff und Sauerstoff. Im nächsten Schritt reagiert der Wasserstoff mit CO₂. Hier kommt eine neuartige und sehr kompakte Mikroverfahrenstechnik zum Einsatz. Das CO₂ kann aus

der Luft oder aus biogenen Abgasen gewonnen werden und ist die einzige Kohlenstoffquelle. Es entstehen langkettige Kohlenwasserstoffverbindungen. Diese werden im letzten Verfahrensschritt separiert – in das Endprodukt e-diesel sowie in Wachse, die in anderen Industriezweigen Verwendung finden. Für Audi ist dies bereits die zweite Kooperation bei einer Pilotanlage, die nach dem Power-to-Liquid-Verfahren funktioniert. So arbeitet Audi bereits seit 2014 mit dem Energietechnikunternehmen Sunfire am Standort Dresden zusammen. (Quelle: Audi)