

Citroën ë-C3: kui vähe autot on tegelikult piisav?

1 kuu tagasi - 28.07.2026 Autor: [Marko Habicht](#)

Citroën ë-C3 on esimene auto minu selle suve katses leida kõige mõistlikum taskukohane elektriauto. Taskukohane tähendab siin alla 30 000 euro. See ei ole sise põlemismootoriga autode maailmas just odav, kuid elektriautode puhul on olukord paraku selline, et palju soodsamalt väga valikuid ei ole.

27 000 euro eest raadiot ei saa

Minu kätte sattus peaaegu kõige madalama varustustasemega ë-C3. Esimene reaktsioon oli üsna lihtne: 27 000 eurot ja isegi raadiot ei ole, rääkimata keskekraanist, navist jne.

Tegelikult pole asi päris nii hull. Keset armatuuri on telefonihoidik ning sinu telefonist saab navigaator, muusika ja sisuliselt kogu multimeedia. Bluetooth ja vabakäesüsteem ongi olemas, raadiot saab kuulata telefoni kaudu ning igapäevases kasutuses ei jää otseselt midagi tegemata.

Mõne päeva pärast tekkis hoopis ebamugavam küsimus: Milleks mul seda suurt sisseehitatud ekraani tegelikult nii väga vaja on?

Telefoni navigatsioon on enamasti parem kui autotootjate enda lahendused, Spotify on seal nagunii ja telefon on alati kaasas. Küll aga tahaks teada, kui lihtsalt saaks tehase telefonihoidiku näiteks MagSafe'i toega või mõne asisema variandi vastu vahetada. Saaks kasutada näiteks Ipad'i vms, mis märksa soodsam kui C3 ekraaniga varustustase. See oleks päris kasutuses palju huvitavam uuendus kui järjekordne 12-tolline ekraan, mille navi sind kuhugi ei vii.



Lihtne auto, aga mitte päris tühi

Auto ise on väga lihtne. Püsikiirusehoidja on olemas, kiirusepiiraja samuti. Adaptiivset püsikiirusehoidjat ei ole. Nuppe on piisavalt ning suurem osa funktsioone saab kiiresti selgeks.

Kohustuslike juhiabisüsteemidega läheb asi natuke tüütumaks. Kiiruseületamise märguanne ise ei ole minu meelest halb nõue. Probleem tekib siis, kui auto arvab 50 km/h alas järjekindlalt, et peaksid 30ga sõitma, ja hakkab sind selle eest noomima.

Sellisel hetkel ei ole piiksumine enam turvafunktsioon, vaid lihtsalt järjekordne asi, mida tahaks välja lülitada. Õnneks saab seda teha rooli nupult ja ei pea, või õigemini isegi ei saa, selle jaoks kuhugi ekraani kaudu menüüde rägastiku kaevuma.



Eest kena, tagant justkui poolik

Väljast on ë-C3 üsna tüüpiline tänapäeva Citroën. Eest päris ummamuudu, kuid külje pealt vaadates on tunne, et poole auto peal sai eelarve otsa ja saba lõigati lihtsalt ära. Maitseasi muidugi, kuid disaini nunnumeeter on kindlasti olemas.

Ruumikus seevastigi üllatas positiivselt. Olen ligi kaks meetrit pikk ja ette mahun täiesti normaalselt. Pea kohale jääb isegi umbes viis sentimeetrit ruumi.

Laiuses on lugu natuke kehvem. Või pigem istme seades: Istmepadja ja küljetoetuse kuju surub suuremal inimesel reide ning sunnib istuma veidi kitsamalt, kui tahaks. Väiksem inimene ilmselt ei saa üldse aru, millest ma räägin. Kuid see tundub olevat Stellantise grupi sõidukitel üsna levinud, et iste on üsna kitsas ning hästi keskkonsooli lähedal, nii et oled sunnitud istuma viltu nii istme, rooli kui pedaalide suhtes.

Pakiruum on okei. Mitte asi, mille pärast autot ostma joosta, kuid midagi otseselt ette heita ka ei ole. Kui mitu korda aastas ikka külmikut tarvis vedada on.



Akut vaid linnasõitudeks

ë-C3 on saadaval kahe akuga ja kolmes varustuses. Väiksema akuga (30kWh) versioon lubab sõita kuni 214km ning see tundub üsna realistlik. Testiautoga sõitnud valdavalt linnas 135 km ning akut oli alles 40%. Väga jämedalt tähendas see minu kasutuses umbes 200 km reaalset sõiduulatust. See tähendab väikese auto kohta küllalt suurt tarbimist ~15kWh/100 kohta ning võib eeldada, et talvel on see kuni kolmandiku rohkem.

Üks ë-C3 omanik kirjutas elektriautode grupis, et oli mai algusest sõitnud autoga umbes 6500 km. Tema igapäevane kasutus jaguneb Tallinna ja maantee vahel umbes pooleks ning täis Comfort range akuga (44kWh) on auto näidanud tavaliselt umbes 270 km ulatust. Ühel pikemal sõidul pärast laadimist isegi 290 km.

Olles järjes erinevate elektrikatega sõitnud, siis tundub, et pere ainsana autona ongi valulävi kuskil 300km range juures ning valu leevendab korralik kiirlaadimine >50kW.



Nutikas numbrimärk NoCo2

Oluline pole alati võimalikult suur number

Palju huvitavam oli omaniku ostuloogika. Tema eelmine auto oli Kia Stonic ja küsimus polnud selles, milline elektriauto sõidab kõige kaugemale.

Vaja oli autot, millega saaks kaks korda tööl käia ja mis jätaks talveks mõistliku varu.

Arvutus oli umbes selline: kaks korda 80 km ning sellele 1,5-kordne talvevaru. Ehk vähemalt 240 km.

See on palju mõistlikum viis elektriautot valida kui ajada taga võimalikult suurt WLTP-numbrit.

Omanik laeb autot kodus tavalisest 230 V pistikust 8 A juures ning vähemalt suvel on selline rütm tema kasutuse ära katnud. Üle 30-kraadise ilmaga sai auto tema sõnul salongi normaalselt maha jahutatud.

Talve kohta kogemust veel ei ole. Kõige suurem talvehirm pole tal isegi aku, vaid hommikul lumiselt maapinnalt laadimiskaabli kokku korjamine.

See on kuidagi väga elektriauto moodi probleem.

Palju murelikumaks teeb hoopis teise omaniku kogemus, milleks on aku tervis (SOH), mis on 15kuud vanal autol juba 91% ehk 44kWh -> 41kWh (foorumites selgub, et enamasti juba 3 kuuga 96%) Keskmiseks loetakse esimese kahe aastaga vähenemist 5–10% ja Tesla lubab 70% aku mahtu ka peale 8t aastat kuid enamasti väheneb aku mahtuvus aeglasemalt.

Kõlakatele toetudes, on auto ise siis toodetud Slovakkias, aku SVOLT (Hiina), mootor Prantsusmaal (Emotors, mõningatel andmetel tegelikult DongFeng)



Esialgne hinnang

Praegu jätab ë-C3 mulle mulje autost, mis ei ürita olla rohkem, kui ta on. Võibolla natukene võiks?

See on lihtne, ruumikam kui välja paistab ja piisava varustusega, et igapäevaselt hakkama saada aga natukene ju võiks pingutada.

Küsimus pole selles, et midagi oleks väga halvasti. Küsimus on 27 000 euros, mida ei ole tegelikult vähe raha.

Etteruttavalt võib öelda et nii mõnigi tootja suudab sama raha eest pakkuda rohkem või sama asja odavamalt ja ë-C3 kiiresti tahaplaanile.

Üldse on tunne, et konkreetne sõiduk rohkem tehase margi kvootide vähendamiseks kokku pandud kui tõsiseltvõetava müügiartiklina sest olles Daciast kolmandiku kallim tundub, et pakkumises on kolmandiku vähem.

- [Testid](#)

- [Öko](#)
- [Sõidukid](#)

Pilt

