



Citroen C4 Coupé VTi 120 VTR Plus

Dreitüriges Coupé der unteren Mittelklasse (88 kW / 120 PS)

Das auffälligste am C4 Coupé ist sicherlich sein Heck - hier scheiden sich die Geschmäcker, sicher ein Grund, warum der Dreitürer in Deutschland recht selten ist. Gewisse Nachteile sind auch nicht von der Hand zu weisen: die gewünschte Fensterfläche ist sehr klein, die Sicht nach hinten wird stark beeinträchtigt vom Spoiler und helle Fahrbahnmarkierungen spiegeln sich in der Heckscheibe. Die inneren Werte können überzeugen, das Fahrwerk ist gelungen abgestimmt und der Motor verrichtet ausreichend kräftig seinen Dienst. Nur etwas sparsamer sollte er sein - immerhin ist er sehr sauber. Im Innenraum geht's geräumig zu, der Einstieg nach hinten ist aber konstruktionsbedingt ein Akrobatik-Akt. An der Sicherheits- und Komfortausstattung gibt's nichts auszusetzen. Der Einstiegspreis ist mit 20.450 Euro nicht gerade günstig. Insgesamt aber eine Empfehlung für Fans von Autos, die etwas Besonderes sind.

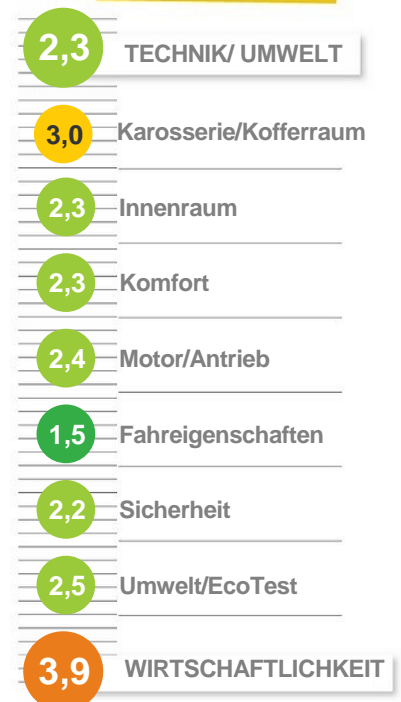
Karosserievarianten: Drei- und Fünftürer **Konkurrenten:** Alfa 147, Audi A3, BMW 1er, Fiat Bravo, Ford Focus, Hyundai i30, Lancia Delta, Mazda 3, Opel Astra, Peugeot 308, Renault Megane, Seat Leon, VW Golf

+ gute Ausstattung, interessante Detaillösungen , guter Zustieg vorne, recht hoher Fahrkomfort, hohe aktive/passive Sicherheit, guter Fußgängerschutz

- unübersichtliche Displays, überfrachtetes Lenkrad, recht hoher Verbrauch



ADAC-URTEIL



3,0

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,5

Verarbeitung

+ Die Karosserie ist überwiegend gut verarbeitet; um Gewicht zu sparen, bestehen die vorderen Kotflügel aus Kunststoff und die Motorhaube aus Alu. Die Kunststoffe im Innenraum sitzen weitgehend passgenau und sind von angenehmer Haptik, haben aber oft unschöne Nähte. Eine nette Idee: Der regelbare Parfümspender mit drei nachfüllbaren Duftkreationen. Der Fahrzeugboden ist weitgehend glattflächig, das reduziert Luftverwirbelungen und damit den Kraftstoffverbrauch. Die Türausschnitte sind gut gegen Verschmutzen abgedichtet, die Türschweller können aber leicht verkratzen durch unvorsichtiges Ein- und Aussteigen. Auf dem Dach sind Lasten bis 75 kg erlaubt. Es steht ein vollwertiges Reserverad unter dem Kofferraumboden zur Verfügung. Die Fahrzeugseiten werden nur im unteren Bereich durch unlackierte Kunststoffapplikationen geschützt. Die Front- und Heckschürzen sind zwar durchgängig lackiert, besitzen aber zahlreiche Sicken und Kanten, die ein kostengünstiges partielles Lackieren bei kleinen Beschädigungen ermöglichen.

- Der Tankdeckel muss umständlich mit dem Zündschlüssel aufgesperrt werden. Im Kofferraum befindet sich eine minderwertige Bodenmatte. Die Unterseite der Rücksitze ist lieblos zusammengenäht (sichtbar, wenn die Sitze vorgeklappt sind).

2,8

Sicht

Übersichtlichkeit und Rundumsicht sind durchschnittlich: Nach vorn sieht der Fahrer den Boden auch recht nah am Auto, die Front des Fahrzeugs entzieht sich aber dem Sichtfeld. Die Behinderung durch Fensterpfosten hält sich in Grenzen. Positiv: Die Rücksitzkopfstützen lassen sich versenken. Das Halogenlicht leuchtet die Fahrbahn recht gut aus.

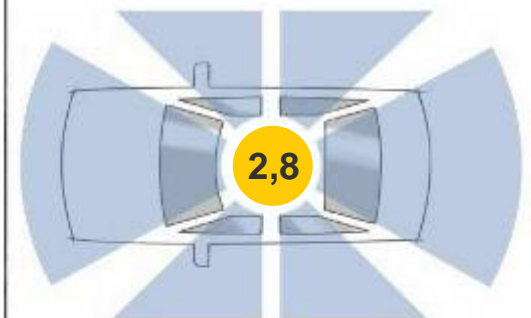
+ Der automatisch abblendende Innenspiegel ist seriemäßig. Ebenso die akustischen Einparksensoren hinten.

- Bei Betätigung der Wisch-/Waschanlage setzt der Wischer sehr spät nach dem Waschwassersprühen ein, sodass man zu lange ohne Sicht fährt. Im Innenspiegel sieht man nur einen schmalen Bereich. In der Heckscheibe spiegeln sich weiße Fahrbahnmarkierungen, dies Reflektionen können irritieren.

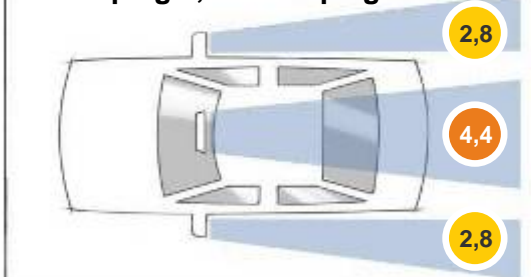


Aufgrund der versenkbaren Kopfstützen und den nicht zu breiten Dachsäulen ist die Übersichtlichkeit des C4 nur wenig eingeschränkt.

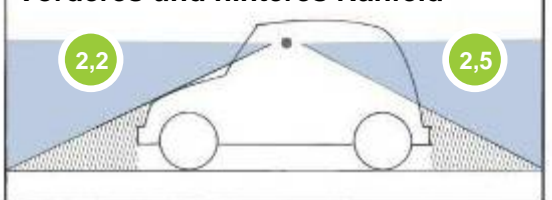
Rundumsicht



Innenspiegel, Außenspiegel



Vorderes und hinteres Nahfeld



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen. Bei den Innen- und Außenspiegeln werden deren Sichtfelder aus dem Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem Fahrzeug erkennt.

3,3

Ein-/Ausstieg

Vorne wird von den Zusteigenden nicht allzu große Gelenkigkeit verlangt; die langen Türen geben große Öffnungen frei (wenn nicht nebendran ein Auto steht), die Schweller sind nicht zu hoch und die Sitzfläche liegt in einer günstigen Höhe über der Straße. Nach hinten fällt das Einsteigen dafür umso schwieriger, weil man zu den Rücksitzen klettern muss. Immerhin hilft dabei die Einstieghilfe der Vordersitze, die weit nach vorne fahren. Die Türbremsen können die langen und recht schweren Türen zufriedenstellend halten.

⊕ Die Türen lassen sich mit einer Fernbedienung ent- und verriegeln, allerdings kann man die Tasten verwechseln. Mit einer dritten Taste lässt sich die Außenbeleuchtung einschalten, um im Dunklen den Weg zum Auto zu erleichtern. Für alle Außensitzenden gibt es Haltegriffe am Dachhimmel - außer für den Fahrer.

3,1

Kofferraum-Volumen*

Die Kofferraumgröße ist mit 305 l durchschnittlich. Bei vorgeklappter Rücksitzlehne erweitert sich das Volumen auf 580 l (gemessen bis Fensterunterkante).



Mit 305 l Kofferraumvolumen besitzt das Coupé nicht ganz so viel Stauraum wie die fünftürige Schräghecklimousine (315 l).

3,0

Kofferraum-Zugänglichkeit

Die Ladekante befindet sich 72 cm über der Straße - sie sollte niedriger sein, zumal die Kante innen 20 cm über dem Kofferraumboden liegt. Beim Ausladen muss das Gepäck also weit angehoben werden. Die Heckklappe öffnet nur bis 1,80 m - große Menschen sollten also auf ihren Kopf achten.

⊕ Die große Heckklappe lässt sich ohne die Hände zu verschmutzen leicht öffnen und schließen. Der Kofferraum ist gut zugänglich, allerdings verengen sich die C-Säulen nach oben hin. Das Format ist zweckmäßig.

⊖ Bei umgeklappten Rücksitzen behindert eine Kante am Ladeboden das Vorschieben von großem Gepäck. Die Kofferraumbeleuchtung ist eher schwach.

3,0

Kofferraum-Variabilität

⊕ Rücksitzlehne und -bank können asymmetrisch geteilt umgeklappt werden.

⊖ Um die Rückbank vorklappen zu können, müssen die Vordersitze vorgeschoben sein. Eine Durchladeluke gibt es nicht. Kleines Gepäck kann nur in zwei kleinen Fächern links und rechts in der Kofferraumverkleidung untergebracht werden.

2,3

INNENRAUM

2,3

Bedienung

+ Mit den zum Fahren wichtigsten Schaltern und Hebeln kommt man schnell zurecht. Das Lenkrad ist längs- und höheneinstellbar. Vorderfenster und Außenspiegel lassen sich mit praktischen Schaltern betätigen bzw. einstellen. Die Spiegel sind auch elektrisch beheiz- und anklappbar. Es gibt sehr viele Kontrollleuchten und Anzeigen, u. a. für Verbrauch und Außentemperatur. Auf Wunsch werden Scheibenwischer und Abblendlicht von Sensoren gesteuert. Das Radio ist nicht besonders übersichtlich gestaltet, lässt sich aber auch mit Tasten an der Lenkradnabe bedienen. Ein Navigationssystem ist gegen Aufpreis erhältlich. Praktische Ablagen sind vorhanden, das Handschuhfach ist zwar unübersichtlich, aber groß; für die Wagenpapiere gibt es ein extra Fach.

- Die drei digitalen Anzeigeinstrumente lassen sich zum Teil schlecht ablesen, im Bordcomputer sind die Texte schlecht übersetzt, im Radiotext gibt es keine Umlaute, außerdem sind Menüführungen gelegentlich unsinnig. Beim Einstellen des Lenkrades kann man sich an dem scharfkantigen Hebel verletzen. Der Hupknopf ist nicht gleich zu finden. Die Einsteller für Klimaanlage, Umluft und Scheibenbeheizung sind zu weit unten angeordnet. Bei vollständig geöffneten Vordertüren lassen sich die Türgriffe von den Sitzen aus nur sehr schwer erreichen. Die Fensterheber funktionieren nur mit Zündung.



Futuristisch wie das Äußere ist auch der Innenraum des C4. Der Funktionalität nützt dies nicht immer.

1,8

Raumangebot vorne*

+ Auf den Vordersitzen ist durch große Innenbreite und Kopffreiheit viel Platz vorhanden und das subjektive Raumempfinden angenehm; der Fahrersitz lässt sich auch für über 1,90 m große Personen zurückschieben.

3,4

Raumangebot hinten*

Hinten ist die Innenbreite für zwei Erwachsene in Ordnung, drei Personen sitzen aber beengt. Das Platzangebot reicht auch für 1,85 m große Personen aus (Vordersitze für 1,85 m große Menschen eingestellt).

2,3

KOMFORT

2,2

Federung

+ Die Fahrwerksabstimmung tendiert in Richtung straff und ist ausgewogen. Die meisten Unebenheiten der Fahrbahn werden gut geschuckt, der Wagen liegt ruhig. Nur bei groben Bodenwellen ist die Federung gelegentlich etwas überfordert, dann holpert der C4 stärker. Angenehm ist die geringe Seitenneigung in Kurven.



Im Fond finden Mitfahrer bis zu einer Körpergröße von 1,85 ausreichend Platz vor.

2,4 Sitze

- + Die Vordersitze sind eher weich gefedert und dennoch bequem, sie bieten genügend Halt dank deutlicher Konturierung. Der Fahrersitz ist höhenjustierbar und hat eine Lendenwirbelstütze, die zwar in der Intensität, nicht aber in der Höhe justiert werden kann. Alle Lehnen sind hoch genug. Der Fahrer kann sein linkes Bein fest abstützen. Auch auf den Rücksitzen kann man insgesamt recht angenehm Platz finden.
- Mit dem Einstellen der Fahrersitzhöhe ändert sich auch die Neigung. Dadurch ist der Sitz in tiefster Stellung zu schräg nach hinten geneigt. Dem Beifahrersitz fehlt eine Höheneinstellung. Rücksitzlehne und -bank sind zu schwach konturiert.

2,7 Innengeräusch

Bei niedrigen Drehzahlen ist der Motor sehr leise, wird aber zunehmend lauter, wenn das Drehzahlniveau ansteigt. Die Fahrgeräusche bleiben im Hintergrund. Windgeräusche sind erst bei höheren Geschwindigkeiten deutlicher. Insgesamt bewegt sich das Geräuschniveau bis 130 km/h im zufriedenstellenden Bereich.

2,4 Klimatisierung

(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer). Die Heizung spricht vorne gut an, zeigt aber nur eine zufriedenstellende Wirkung. Hinten sind Ansprechen und Wirkung deutlich schlechter und für ein Auto mit Benzinmotor enttäuschend.

- + Eine Klimaautomatik mit Pollenfilter ist serienmäßig. Fahrer und Beifahrer können sich die Temperatur unabhängig einstellen.
- Die Luftverteilung lässt sich nur grob regulieren. Das gilt auch für die Luftmenge an den einzelnen Auslässen.

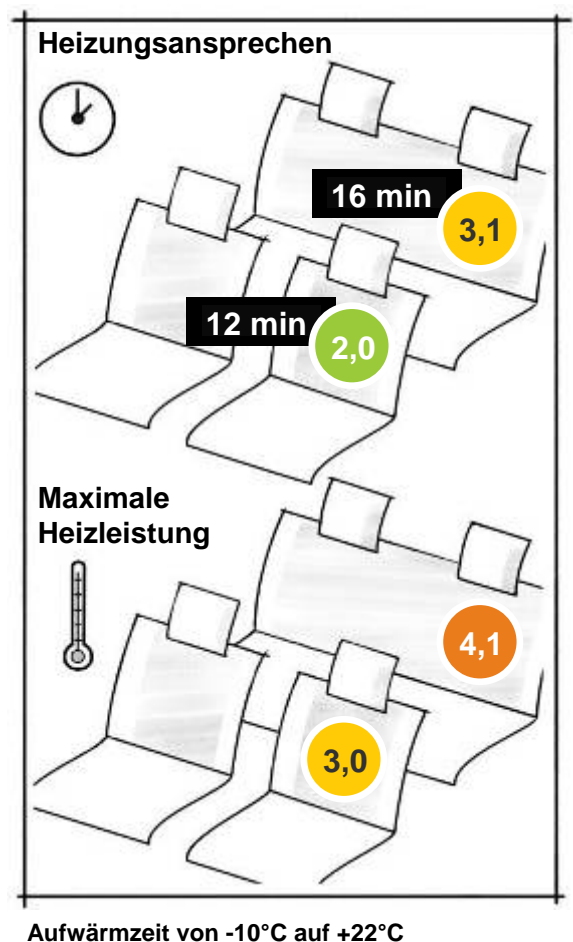
2,4 MOTOR/ANTRIEB

2,6 Fahrleistungen*

Der 1,6-l-Saugmotor muss hoch gedreht werden, will man zügige Beschleunigungen erreichen. So klappen dann auch Überholmanöver recht gut. Für schaltfaules Fahren braucht man aber deutlich mehr Geduld, der Motor ist nicht besonders durchzugskräftig.

2,3 Laufkultur

- + Bei niedrigen Drehzahlen verhält sich der Motor sehr kultiviert, im Leerlauf ist er praktisch nicht wahrnehmbar. Ab etwa 3.000 U/min. wird er dröhnig und laut, das Ausdrehen bereitet keine Freude - auch eine Möglichkeit, den Fahrer zu niedrigen Drehzahlen und damit zum Spritsparen zu animieren. Vibrationen treten über das gesamte Drehzahlband kaum auf.



2,6 Schaltung

Die Schaltpräzision ist deutlich besser geworden im Vergleich zu älteren Citroen-Modellen, dennoch bleibt Verbesserungspotential. Schnelles Schalten stellt kein Problem dar. Die Schaltwege sind zufriedenstellend. Der Rückwärtsgang ist nicht deutlich genug von den Vorwärtsgängen abgetrennt, ihn einzulegen klappt meist problemlos.

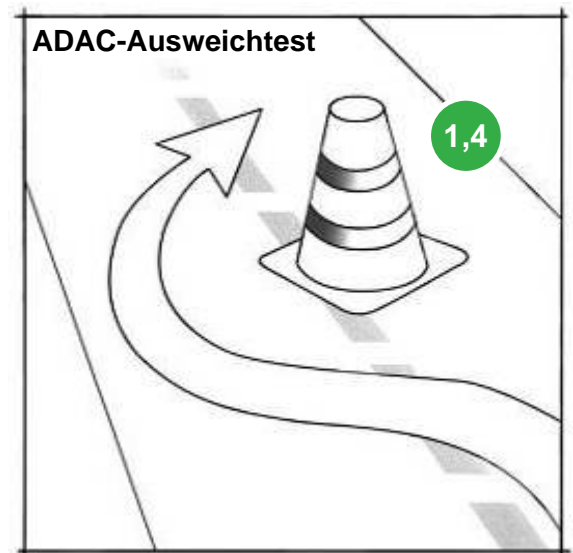
2,0 Getriebeabstufung

+ Die Abstufungen der fünf Gänge passen gut zur Leistungscharakteristik des Motors, auch die einzelnen Ganganschlüsse sind stimmig, es ergeben sich keine zu großen Drehzahlsprünge. Ein sechster Gang fehlt aber, er könnte insbesondere auf der Autobahn das Drehzahlniveau noch etwas senken.

1,5 FAHREIGENSCHAFTEN

1,4 Fahrstabilität

+ Das C4 Coupé fährt auch bei hohem Autobahntempo richtungsstabil, Spurrillen, Fahrbahnverwerfungen und selbst Seitenwind bringen es kaum aus der Ruhe - der Fahrer hat ein sicheres Gefühl. Die elektronisch gesteuerte Traktionskontrolle verhindert Schlupf, auch wenn die Fahrbahn weniger griffig ist. ADAC-Ausweichtest: Das Fahrzeug folgt präzise dem vorgegebenen Kurs, fährt fast wie auf Schienen. Dem Übersteuern wirkt früh genug und weich einsetzend das serienmäßige ESP entgegen, die Regelung ist effektiv.



Beim ADAC-Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei mindestens 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion, d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.

1,3 Kurvenverhalten

+ In Kurven untersteuert der Wagen im Grenzbereich - ein Verhalten, das weniger geübten Fahrern entgegen kommt. In kritischen Situationen hilft die elektronische Stabilitätskontrolle, nicht von der Fahrbahn abzukommen bzw. ins Schleudern zu geraten.

2,2 Lenkung*

+ Die Lenkung spricht schnell und gleichmäßig an. Sie ist zielgenau und vermittelt guten Kontakt zur Fahrbahn. Die direkte Auslegung und der geringe Kraftaufwand sorgen für Handlichkeit. Der Wendekreis bewegt sich mit 11,3 m aber nur im zufriedenstellenden Bereich.

1,3 Bremse

+ Die Bremse spricht sehr schnell an und lässt sich fein dosieren. Bei Vollbremsungen aus 100 km/h sind nur 34,5 m bis zum Stillstand erforderlich (Mittel aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Serienreifen) - das ist ein sehr guter Wert.

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

- ⊕ Das Fahrzeug ist mit folgenden Einrichtungen ausgestattet, um die aktive Fahrsicherheit zu erhöhen: elektronisches Stabilitätssystem ESP, Bremsassistent, bei Notbremsung automatisch einschaltende Warnblinkanlage.
- ⊖ Bi-Xenonscheinwerfer mit dynamischem Kurvenlicht und der Spurassistent (links oder rechts vibrierender Sitz) sind bei dieser Ausstattungsvariante leider nicht erhältlich.

Passive Sicherheit - Insassen

- ⊕ Der Citroen C4 bietet einen guten Schutz. Mit insgesamt 35 Punkten für den Insassenschutz erzielt er klar 5 Sterne (Frontalcrash: 15; Seitencrash/Pfahlaufprall: 18; Gurtwarner für Fahrersitz und hinten: 2). Selbst im Fußbereich sind die Verformungen sehr gering und auch die Pedale tragen nicht zu einem erhöhten Verletzungsrisiko bei. Moderne Sicherheitsgurte und Airbags schaffen es, die Belastungswerte auf einem niedrigen Niveau zu halten. Besonders viel Mühe hat sich Citroen gegeben, den Aufschlagbereich der Knie rund um die Lenksäule herum zu entschärfen. 15 von max. 16 Punkten werden erreicht. Für alle Insassen hat der Fahrer Kontrollanzeigen, ob sie angeschnallt sind. Der im Sitz eingebaute Seitenairbag und der von vorne bis hinten durchgehende Vorhangairbag ermöglichen ein Schutzpotenzial auf sehr hohem Niveau. Es wird die höchstmögliche Punktzahl 18 erreicht. An den stabilen Türgriffen lässt sich hohe Zugkraft aufbringen. So kann man nach einem Unfall verklemmte Türen leichter öffnen.
- ⊖ Vorn stehen die Kopfstützen etwas zu weit entfernt vom Kopf, hinten sind sie zu kurz. Warndreieck und Verbandmaterial haben keine Halterung.

Kindersicherheit

Für drei Kindersitze nebeneinander ist die Rücksitzbank zu schmal.

- ⊕ Das Ergebnis bei der Kindersicherheit ist mit vier Sternen ebenfalls gut. Die EuroNCAP-Tests wurden mit den vom Fahrzeughersteller empfohlenen Kindersitzen für eineinhalb- und dreijährige Kinder durchgeführt: „Britax Römer BabySafe Plus“ und „Britax Römer Duo Plus Isofix“. Der Schutz der Kinder sowie auch die Warnhinweise zum Beifahrerairbag im Fahrzeug sind gut. Es werden 42 von max. 49 Punkten erreicht. Auf den beiden äußeren Rücksitzplätzen lassen sich Kindersitze stabil unterbringen - auch mittels Isofix-System. Eine Kontrollanzeige signalisiert dem Fahrer, ob die hinteren Türen kindersicher verriegelt sind. Der rechte Front-Airbag lässt sich mit dem Zündschlüssel deaktivieren. Dann dürfen auf dem Beifahrersitz auch rückwärts gerichtete Kindersitze befestigt werden.
- ⊖ Der mittlere Platz der Rückbank ist wegen der höckerartigen Kontur für Kindersitze wenig geeignet.

Fußgängerschutz

- ⊕ Auf den Schutz der Fußgänger legt Citroen mit dem C4 einen besonders hohen Wert. Die wesentlichen Partien, die Erwachsenen und Kindern gefährlich werden können, sind relativ gut entschärft. Das gilt besonders für die Punkte, an denen der Kopf eines Kindes auf die Motorhaube aufschlagen kann. Gute 22 von max. 36 Punkten werden erreicht, das sind 3 von 4 Sternen.

2,5 UMWELT/ECOTEST

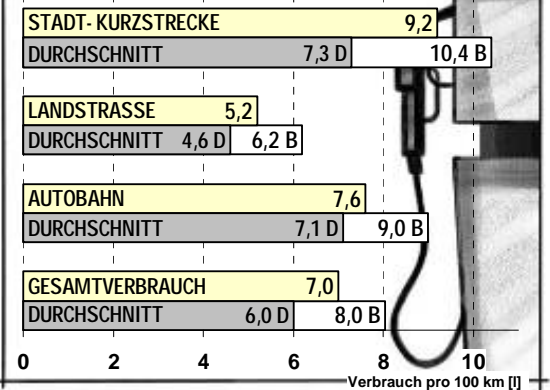
3,9 Verbrauch/CO2*

Der durchschnittliche Kraftstoffkonsum wurde mit 7,0 l Super pro 100 km gemessen. Damit ist ein CO₂-Ausstoß von 175 g pro Kilometer verbunden. Das reicht im EcoTest nur für magere 21 Punkte. Innerorts verbraucht der 120-PS-C4 9,2 l, außerorts 5,2 und auf der Autobahn 7,6 l alle 100 km.

1,1 Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas sind ausgesprochen gering. So verdient sich der C4 49 von 50 möglichen Punkten im ADAC EcoTest im Bereich Schadstoffe. Zusammen mit den Punkten im CO₂-Bereich ergibt das 70 Punkte und damit gerade so vier Sterne.

Verbrauch



Kraftstoffverbrauch in l/100 km – Klassendurchschnitt für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und mit Ottomotor (B)

3,9 WIRTSCHAFTLICHKEIT

3,9 Betriebskosten*

Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da die getestete Variante nicht gerade sparsam mit dem teuren Super-Benzin umgeht, entstehen hier erhöhte Ausgaben.

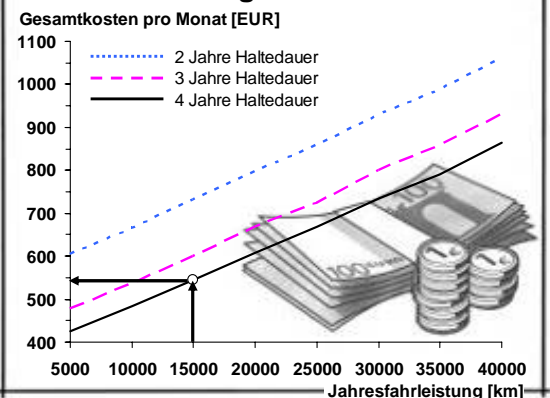
3,5 Werkstatt- / Reifenkosten*

Alle 30.000 Kilometer oder alle 24 Monate ist eine Wartung fällig.

⊕ Citroen verbaut nach eigenen Angaben langlebige Verschleißteile und gewährt zudem eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung. Die Inspektionsintervalle sind zeitgemäß lang und reduzieren die Werkstattaufenthalte.

⊖ Die Kosten für den Reifenersatz sind relativ hoch.

Kostenermittlung



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 545 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

5,5 Wertstabilität*

⊖ Es wird dem Citroen C4 Coupé mit 120 PS Motor ein sehr schlechter Restwertverlauf prognostiziert.

3,4 Kosten für Anschaffung*

Der Anschaffungspreis von knapp 20.500 Euro liegt im zufriedenstellenden Bereich dieser Klasse. Die Sicherheitsausstattung umfasst alles Nötige, im Komfort-Bereich gibt es auch keine Lücken. Weitere Extras sind eher Luxus.

2,3 Fixkosten*

⊕ Bei der Steuer kommt der C4 günstig weg. Auch die Versicherung ist nicht teuer, da sich die Einstufungen für Haftpflicht, Teilkasko und Vollkasko im guten bis zufriedenstellenden Bereich der Klasse bewegen.

4,0 Monatliche Gesamtkosten*

⊖ Bei den Fixkosten schneidet das C4 Coupé nicht schlecht ab, die Spritkosten und der Wertverlust sorgen aber für erhöhte absolute monatliche Kosten und damit für eine nur ausreichende Platzierung im Klassenumfeld.

DIE MOTORVARIANTEN							
in der preisgünstigsten Modellversion							
TYP	1.4 16V	VTi 120	THP 150	HDi 90 FAP	HDi 110 FAP	HDi 135 FAP	HDi 140 FAP
Aufbau/Türen	CP/3	CP/3	CP/3	CP/3	CP/3	CP/3	CP/3
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1360	4/1598	4/1598	4/1560	4/1560	4/1997	4/1997
Leistung [kW(PS)]	65(88)	88(120)	110(150)	66(90)	80(109)	100(135)	103(140)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	133/3250	160/4250	240/1400	215/1750	240/1750	320/2000	320/2000
0-100 km/h[s]	14,2	11,4	9,2	13,9	12,4	11,4	10,5
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	182	195	212	178	192	206	207
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	7,0 S	7,0 S	7,3 S	4,9 D	5,0 D	7,0 D	5,5 D
Versicherungsklassen KH/VK/TK	14/17/18	14V/19V/17 V	18V/19V/23 V	17/16/19	17/18/19	17/21/23	17V/21V/23 V
Steuer pro Jahr [Euro]	94	110	120	152	152	300	228
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	462	525	600	483	501	627	585
Preis [Euro]	15950	19250	23300	20250	21150	26400	25100

Aufbau		Versicherung	Kraftstoff
ST = Stufenheck	KT = Kleintransporter	KH = KFZ-Haftpfl.	N = Normalbenzin
SR = Schrägheck	TR = Transporter	VK = Vollkasko	S = Superbenzin
CP = Coupe	GR = Großraumlimousine	TK = Teilkasko	SP = SuperPlus
C = Cabriolet	BU = Bus		D = Diesel
RO = Roadster	GE = Geländewagen		FG = Flüssiggas
KB = Kombi	PK = Pick-Up		G = Erdgas

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro4
Hubraum	1598 ccm
Leistung	88 kW (120 PS)
bei	6000 U/min
Maximales Drehmoment	160 Nm
bei	4250 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	205/50R17
Reifengröße (Testwagen)	205/50R17W
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,2 m
Höchstgeschwindigkeit	195 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	11,4 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2. +2.Gang)	6,9 s
Bremsweg aus 100 km/h	34,7 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	6,9 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	9,2/ 5,2/ 7,6 l
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	159g/km/ 175g/km
Innengeräusch 130km/h	70dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4274/1769/1458 mm
Leergewicht/Zuladung	1265 kg/462 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	305 l/580 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	645 kg/1550 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	60 l
Reichweite	865 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte fett

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	128 Euro
Monatliche Werkstattkosten	53 Euro
Monatliche Fixkosten	71 Euro
Monatlicher Wertverlust	293 Euro
Monatliche Gesamtkosten	545 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	14V/19V/17V
Grundpreis	20.450 Euro

NOTENSKALA

 Sehr gut	0,6 – 1,5	 Ausreichend	3,6 – 4,5
 Gut	1,6 – 2,5	 Mangelhaft	4,6 – 5,5
 Befriedigend	2,6 – 3,5		

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2009 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.01.2009 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.07.2009 gültigen Steuergesetzgebung.



Citroen C4 Coupé VTi 120 VTR Plus

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Bremsassistent	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Parkhilfe, elektronisch (Komfort-Paket 1)	890 Euro°
Regen- und Lichtsensor (Komfort-Paket 1)	890 Euro°
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Reserverad, vollwertig	Serie
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	nicht erhältlich

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
aktive Kopfstützen vorn	nicht erhältlich
Audioanlage (CD mit MP3)	Serie
Fahrersitz, höheneinstellbar	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne	Serie
Isfix-Kindersicherungssystem	Serie
Klimaanlage	Serie
Klimaautomatik (Komfort-Paket 1)	890 Euro°
Kopfstützen hinten	Serie
Lenkrad, höhen-/längseinstellbar	Serie
Navigationssystem	nicht erhältlich
Rücksitzlehne und -bank umklappbar (geteilt)	Serie
Skisack/Durchladelupe	nicht erhältlich

AUSSEN

Außenspiegel, elektrisch einstell-/anklapp-/beheizbar	Serie
Panorama-Glasdach (Komfort-Paket 2)	1600 Euro
Schiebe-Hubdach	nicht erhältlich

° im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹

2,3

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	3,0	Fahreigenschaften	1,5
Verarbeitung	2,5	Fahrstabilität	1,4
Sicht	2,8	Kurvenverhalten	1,3
Ein-/Ausstieg	3,3	Lenkung*	2,2
Kofferraum-Volumen*	3,1	Bremse	1,3
Kofferraum-Zugänglichkeit	3,0	Sicherheit	2,2
Kofferraum-Variabilität	3,0	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,6
Innenraum	2,3	Passive Sicherheit - Insassen	2,1
Bedienung	2,3	Kindersicherheit	1,8
Raumangebot vorne*	1,8	Fußgängerschutz	2,6
Raumangebot hinten*	3,4	Umwelt/EcoTest	2,5
Innenraum-Variabilität	4,0	Verbrauch/CO2*	3,9
Komfort	2,3	Schadstoffe	1,1
Federung	2,2		
Sitze	2,4	WIRTSCHAFTLICHKEIT	3,9
Innengeräusch	2,7	Betriebskosten*	3,9
Klimatisierung	2,4	Werkstatt- / Reifenkosten*	3,5
Motor/Antrieb	2,4	Wertstabilität*	5,5
Fahrleistungen*	2,6	Kosten für Anschaffung*	3,4
Laufkultur	2,3	Fixkosten*	2,3
Schaltung	2,6	Monatliche Gesamtkosten*	4,0
Getriebeabstufung	2,0		

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte Klassenbezogen

ADAC autotest