



## Citroen C4 HDi 150 Exclusive

Fünftürige Schräghecklimousine der unteren Mittelklasse (110 kW / 150 PS)

**A**uch wenn der Citroen C4 in seiner Klasse gegen harte Konkurrenten wie VW Golf und Opel Astra ankämpfen muss, macht er seinen Job nicht schlecht. Besonders lobenswert ist der hohe Sicherheitsstandard (volle fünf Sterne beim ADAC Crashtest nach EuroNCAP), aber auch der Triebstrang hinterlässt einen guten Eindruck. Der kräftige 2.0 Liter-Diesel sorgt für gute Fahrleistungen bei geringem Verbrauch (durchschnittlicher Testverbrauch 5,0 l/100 km). Das Sechsgang-Getriebe harmonisiert gut mit dem Selbstzünder. Den hohen Fixkosten stehen günstige Betriebskosten gegenüber - somit wird der C4 Hdi 150 mit jedem gefahrenen Kilometer wirtschaftlicher. Der Grundpreis in der Exclusive-Variante (Top-Ausstattung) beträgt 25.750 €, das Ausstattungsniveau liegt dabei bereits sehr hoch.

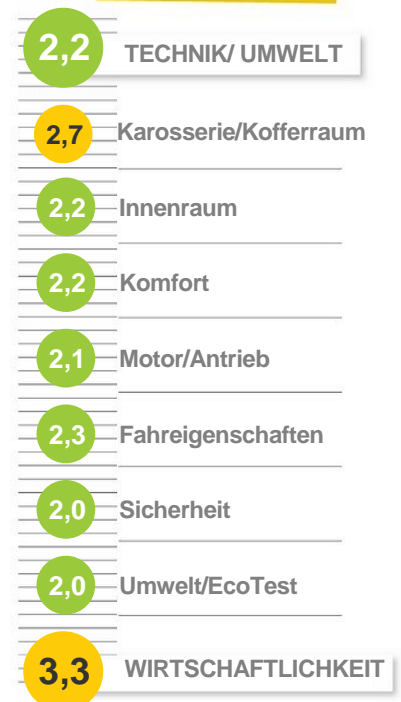
**Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** u. a.: Audi A3, VW Golf, Mazda 3, Opel Astra, Peugeot 308.

**+** großzügiges Raumangebot auf den Vordersitzen, gute Insassensicherheit, sehr gute Fahrleistungen, ausgewogenes Fahrwerk, niedrige Betriebskosten

**-** unübersichtliche Armaturen, sehr hohe Fixkosten



### ADAC-URTEIL



⊕ Die Verarbeitung und die Materialqualität des C4 sind gut, er ist im Vergleich zu den Kleinwagen von Citroen wesentlich hochwertiger gefertigt. Die Karosserie ist solide geschaffen, nur die Bleche sind an den Schweißnähten teils unschön gefalzt und schlecht abgedichtet. Bis auf die wacklige Mittelkonsole wirkt der Innenraum robust. Neben solidem Hartplastik ist auch schönes Leder verbaut, scharfe Kanten von der Produktion sind selten. Das geschäumte Armaturenbrett fasst sich gut an. Unnötige, Kraftstoff verschwendende Luftwirbel am Unterboden werden durch den geschlossenen Motorraum unterdrückt. Per Tastendruck am Armaturenbrett wird die Tankklappe entriegelt. Der Tankdeckel ist integriert, man muss ihn nicht mehr separat öffnen. Die Türausschnitte sind großzügig abgedichtet. Stoßleisten schützen die Schweller vor Kratzern. 430 kg mögliche Zuladung sind großzügig.

⊖ Brauchbare Kunststoffeinlagen in den Stoßstangen, die bei kleinen Beschädigungen eine kostengünstige Reparatur ermöglichen würden, gibt es nicht. Nur im unteren Bereich des hinteren Stoßfängers ist eine Einlage vorhanden - ein Bereich, der kaum Beschädigungen ausgesetzt sein wird. Seitenleisten gibt es nicht. Die Fahrzeugflanken sind anstoßenden Türen schutzlos ausgeliefert. Im Falle einer Reifenpanne ist nur ein Reparaturset an Bord, ein Notrad inklusive Bordwerkzeug kostet 70 € Aufpreis. Die Motorhaube wird von einem primitiven Haltestab offen gehalten.

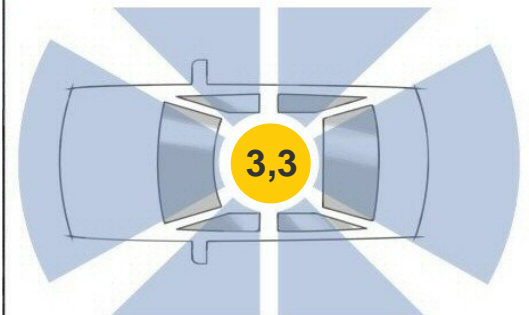
Das vordere und hintere Fahrzeugende kann man nur mäßig abschätzen. Auch bei der Rundumsichtmessung erreicht der C4 nur ein durchschnittliches Ergebnis. Alle Dachsäulen sind massiv und breit, aber vor allem die monströse D-Säule blockiert die Sicht nach schräg hinten. Das kleine Dreiecksfenster zwischen C- und D-Säule trägt nicht zur besseren Rundumsicht bei. Hinter dem Fahrzeug können aufgrund der hohen Scheibenlinie nur hohe Hindernisse erkannt werden. Die Außenspiegel bieten durchschnittliche Sicht nach hinten.

⊕ Hindernisse vor dem Fahrzeug lassen sich gut erkennen. Die Scheibenwischer sind außen befestigt und überlappen in der Mitte. Die Frontscheibe wird somit großflächig gereinigt, nur hinter dem Innenspiegel bleibt ein Wasserkeil stehen. Der Innenspiegel blendet bei störendem Scheinwerferlicht von hinten automatisch ab. LED-Tagfahrleuchten sorgen auch bei Tag für gute Erkennbarkeit. Abbiegelicht ist serienmäßig an Bord.

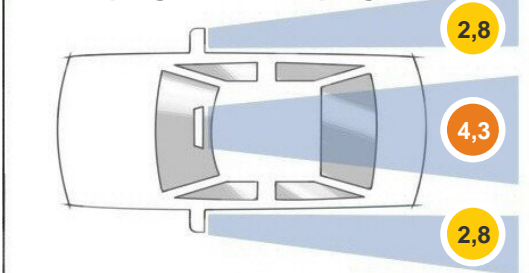


Besonders breite Dachsäulen erschweren die Sicht nach schräg hinten.

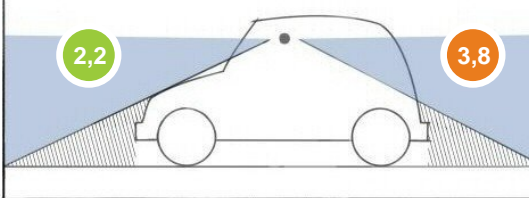
### Rundumsicht



### Innenspiegel, Außenspiegel



### Vorderes und hinteres Nahfeld



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten 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.

Ohne Aufpreis ist in der Ausstattungsvariante Exclusive eine optische und akustische Einparkhilfe vorn und hinten verbaut. Zusätzlich ist ein Parklückendetektor vorhanden, welcher Parklücken ausmisst und anzeigt, ob sie ausreichende Größe haben. Xenonscheinwerfer und dynamisches Kurvenlicht sind optional erhältlich (im Testwagen vorhanden).

⊖ Im Innenspiegel ist die Sicht nach hinten dürftig.

## 2,9 Ein-/Ausstieg

Der Zustieg auf die vorderen Plätze ist in Ordnung und wird weder durch Schweller- noch Sitzhöhe erschwert. Aber aufgrund der tief gezogenen Dachlinie stoßen sich große Personen leicht den Kopf. Verriegelt werden die Türen per serienmäßiger Zentralverriegelung mit Fernbedienung, mit der sich auch die Scheiben öffnen und schließen lassen. Die Tasten der Fernbedienung lassen sich allerdings nicht erfühlen, was das Öffnen und Schließen im Dunkeln erschwert.

+ Die Rücksitzbank ist gut erreichbar, nur die Türen dürften dazu noch ein wenig weiter öffnen. Sie werden sicher offen gehalten, hinten rasten die Türen aber nur in zwei Stellungen ein. Für alle außen sitzenden Insassen sind praktische Haltegriffe am Dachhimmel vorhanden. Nach dem Abstellen des Fahrzeugs leuchten die Scheinwerfer den Heimweg aus.

⊖ Die Schweller sind sehr breit ausgeführt. Man muss das Fahrzeug mühsam mit einem großen Schritt erklimmen.

## 2,2 Kofferraum-Volumen\*

+ Mit 370 Litern Fassungsvermögen stellt der C4 einen großzügigen Laderaum zur Verfügung. Klappt man die Rücksitzbank um, so stehen sogar 700 Liter Kofferraum zur Verfügung (gemessen bis zur Scheibenunterkante).



**Der Kofferraum mit 370 l Volumen bietet ausreichend Platz fürs Reisegepäck.**

## 3,0 Kofferraum-Zugänglichkeit

Der Zugang zum Kofferraum wird durch eine hohe Ladekante unnötig erschwert. Beim Einladen muss man 71 cm überwinden, beim Ausladen 18 cm. Aufgrund der Tiefe muss man sich weit strecken, um Gegenstände zu erreichen, die bis zur Rücksitzbank gerutscht sind. Man verschmutzt sich dabei leicht die Kleidung am hinteren Stoßfänger.

+ Die Heckklappe lässt sich leicht öffnen, nur der Taster dazu ist meist verschmutzt. Sie gibt eine große Ladeöffnung frei und schwingt 1,89 Meter nach oben, so dass sich nur noch sehr große Personen am abstehenden Schloss den Kopf anstoßen können. Das Format des Kofferraums ist zweckmäßig, die Lehnen der Rücksitzbank dürften aber steiler stehen.

⊖ Bei vorgeklappten Rücksitzen bleibt eine Stufe im Laderaumboden und die Rückenlehnen der Sitze können nicht komplett flach gelegt werden, was das Durchladen behindert.

## 3,0 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehnen sind asymmetrisch geteilt umklappbar. Der Mechanismus funktioniert gut und ist leichtgängig. Beim Zurückklappen kann aber der Gurt in die Verriegelung geraten und beschädigt werden. Kleine Gegenstände lassen sich mit einem kleinen Gepäcknetz befestigen oder in der Reserveradwanne unterbringen. Im Kofferraum sind zusätzlich Haken vorhanden, um Taschen zu befestigen.

⊕ Eine Luke in der Rücksitzbank ermöglicht das Verladen von langen Gegenständen.

## 2,2 INNENRAUM

### 2,0 Bedienung

Die Pedalerie ist etwas eng gebaut und das Bremspedal liegt hoch, was einen schnellen Wechsel vom Gas auf die Bremse behindert. Nervend wirkt die Kick-Down-Stellung des Gaspedals, welche bei manuellem Getriebe absolut überflüssig ist. Das Bedienteil der Klimaautomatik ist tief angebracht und einfach gehalten. Tasten und Symbole sind klein, die Drehregler schlecht greifbar. Die Umluftschtung wird nicht automatisch deaktiviert, auch nicht nach Neustart des Motors. Zu wenig Frischluft kann allerdings die Insassen gefährlich ermüden und die Scheiben beschlagen lassen. Die Bedienelemente der Luftdüsen, der Sitzheizung und die am Dachhimmel sind nachts nicht beleuchtet. Die Bedienung des Navigationssystems ist nicht einfach, es kann aber vom Lenkrad aus in vielen Funktionen fernbedient werden.



**Der Innenraum überzeugt durch gute Verarbeitungsqualität und weitgehender Funktionalität.**

⊕ Das Lenkrad lässt sich mechanisch in Höhe und Tiefe verstellen. Der Verstellbereich ist groß. Das Zündschloss ist nicht beleuchtet, liegt aber gut zur Hand. Ebenso ist der Schalthebel gut greifbar. Scheibenwischer und Außenbeleuchtung werden serienmäßig von Sensoren gesteuert. Nach gewisser Betriebsdauer schaltet die Heckscheibenheizung automatisch ab und spart Energie. Alle Fensterheber haben eine Antipp-Automatik und funktionieren auch bei ausgeschalteter Zündung. Die hinteren Heber können vom Fahrer deaktiviert werden, um spielende Kinder zu schützen. Links wird der Sitz elektrisch eingestellt, für den Beifahrer gibt es nur eine mechanische Einstellung. Groß und gekühlt ist das Handschuhfach. Für die vorderen Insassen sind großzügige Ablagen vorhanden. Die Türtaschen sind riesig und unter dem Beifahrersitz ist ein Schubfach. Allgemein ist die Ergonomie des Fahrzeugs gut, der Gewöhnungsaufwand hält sich in Grenzen. Serienmäßig sind der Tempomat, die Berganfahrhilfe und der Bordcomputer mit Verbrauchsanzeigen an Bord.

⊖ Der Lichtschalter am Lenkstockhebel ist nicht gut greifbar. Nebenan befindet sich ein Ring, mit dem durch Tastbewegungen die Nebellampen aktiviert und deaktiviert werden. Ablesbare Schalterstellungen wären sinniger. Das Tastenlenkrad ist mit Funktionen überladen. Schlecht kontrollieren lassen sich die Bedienelemente der Sitzheizung, die seitlich am Sitz angebracht sind. Für die hinteren Passagiere gibt es nur kleine Ablagefächer in den Seitenverkleidungen und winzige Lehnentaschen. Lediglich bei eingeschalteter Zündung ist das Handschuhfach beleuchtet. Die Instrumente sind verspielt und unübersichtlich. Es ist nett gedacht, dass man die Farben von Schrift und Beleuchtung separat anwählen und die Helligkeit getrennt einstellen kann. Aber beim schnellen Blick auf die Armaturen nimmt der Fahrer zu wenig Information auf, die Übersicht fehlt. Ein Thermometer, mit dem man den ordnungsgemäßen Motorbetrieb überprüfen könnte, gibt es nicht. Der angeschnallte Fahrer kann die inneren Türgriffe kaum erreichen, wenn die Türen voll geöffnet sind. Die Lordosenstütze kann man während der Fahrt nur schwer bedienen.

---

## 1,9 Raumangebot vorne\*

⊕ Das Raumangebot auf den vorderen Plätzen ist großzügig bemessen, das subjektive Raumempfinden einwandfrei. Personen bis 1,89 Meter Körpergröße können bequem Platz finden. Die Kopffreiheit ließe auch größere Insassen zu.

---

## 3,3 Raumangebot hinten\*

Auf der Rückbank ist das Platzangebot mittelmäßig. Es sind zwei vollwertige Plätze und ein Notsitz vorhanden. Das subjektive Platzempfinden ist gut.

⊖ Sind die vorderen Sitze für Personen mit 1,85 m Größe eingestellt, so können die hinteren Plätze nur noch von Personen bis 1,76 m Körpergröße genutzt werden. Auch die Kopffreiheit bietet kaum mehr Kapazität.



**Auf den äußeren Sitzplätzen finden Personen nur bis 1,76 m Körpergröße ausreichend Platz vor.**

---

## 2,2 KOMFORT

---

### 2,0 Federung

⊕ Das Fahrwerk des Franzosen ist straff, aber komfortabel abgestimmt. Ein guter Kompromiss. Auf langweiliger Fahrbahn schwingt er nicht nach, kurze Wellen und Einzelhindernisse, wie z. B. Kanaldeckel, filtert das Fahrwerk einwandfrei heraus. Die Stuckerneigung ist gering und die Karosseriebewegungen halten sich in Grenzen.

---

### 2,1 Sitze

Der Seitenhalt ist mäßig, die Seitenwangen sind zu weich. Die Lehnenhöhen wurden auf den vorderen Sitzplätzen für große gewachsene Personen etwas knapp bemessen, zudem verjüngen sie sich nach oben hin früh. Die Rücksitzbank ist kaum ausgeformt. Auf den Lederbezügen schwitzt man trotz Perforation schnell.

⊕ Fahrer- und Beifahrersitz sind höhenstellbar, beim Fahrersitz kann zusätzlich die Neigung eingestellt werden. Die Kontur der Vordersitze ist gut. Allgemein hat der Fahrer eine entspannte Sitzposition. Hinten ist die Rückenlehne sehr hoch, die Sitzposition ordentlich. Beide Vordersitze haben eine Lordosenstütze, die allerdings nur in der Intensität einstellbar ist. Die Polsterung ist vorn und hinten straff und bequem. Auf den vorderen Plätzen bekommt man serienmäßig eine Massagefunktion angeboten, die aber etwas plump arbeitet.

---

### 2,2 Innengeräusch

⊕ Das Innengeräusch ist niedrig. Ein Schallpegel von 68,1 dB(A) bei 130 km/h gilt als guter Wert. Weder Wind- oder sonstige Fahrgeräusche treten unangenehm in den Innenraum. Das Motorengeräusch ist jederzeit kernig präsent, geht aber in Ordnung.

## 2,7 Klimatisierung

Die Klimatisierungsautomatik des Citroen C4 erreicht beim Heizungstest bei  $-10^{\circ}\text{C}$  in der ADAC-Klimakammer eine durchschnittliche Bewertung. Auf den vorderen Plätzen muss man sich nur 14 Minuten gedulden, bis eine Wohlfühltemperatur von  $22^{\circ}\text{C}$  erreicht ist, hinten dauert es aber vier Minuten länger. Die Temperatureinstellung funktioniert gut und kann für Fahrer und Beifahrer getrennt vorgenommen werden. Die Luftverteilung wird für beide Frontpassagiere gemeinsam vorgenommen, es kann aber jeder Bereich einzeln angewählt werden.

- Hinten kann man die Seitenscheiben nicht komplett versenken.

## 2,1 MOTOR/ANTRIEB

### 1,4 Fahrleistungen\*

+ Wegen den Fahrleistungen muss sich der Citroen nicht verstecken. Den simulierten Überholvorgang von 60 auf 100 km/h bei voller Beschleunigung absolviert er in guten 5,2 Sekunden. Außerdem zeigt sich der Motor im vierten, fünften und auch im sechsten Gang sehr elastisch.

### 2,5 Laufkultur

+ Die Laufkultur des Vierzylinder-Diesels ist überraschend gut. Vibrationen nimmt man nur in geringem Maße wahr. Brummen tritt nicht auf, erst bei hohen Drehzahlen neigt der Motor etwas zum Dröhnen.

## 2,6 Schaltung

Die Schaltung ist nur Durchschnitt. Der Schaltkulisse fehlt es an Präzision. Der Wechsel der Schaltgassen erfordert Fingerspitzengefühl und Konzentration. Die Schaltwege dürften kürzer sein.

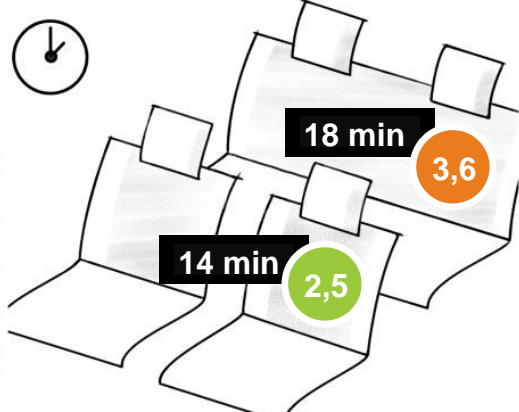
+ Die mögliche Schaltgeschwindigkeit ist hoch, das Getriebe sehr leichtgängig. Alleine mangelnde Präzision beim Gassenwechsel bremst den Schaltvorgang aus. Eine gut ablesbare Schaltempfehlung unterstützt den Fahrer beim Kraftstoffsparen. Per Zugring ist der Rückwärtsgang gegen versehentliches Einlegen geschützt. Aufgrund einer Synchronisation lässt er sich auch bei ausrollendem Fahrzeug geräuschlos einlegen.

- Die Kupplung ist gefühllos, ein sanftes Anfahren gestaltet sich schwierig.

### 1,9 Getriebeabstufung

+ Mit sechs Gängen stehen im C4 HDi ausreichend Übersetzungen zur Verfügung, um das Leistungspotential des Motors voll ausschöpfen zu können, aber trotzdem einen sparsamen Drehzahlbereich anzustreben. Im größten Gang dreht der Motor bei 130 km/h gerade einmal mit 2.200 Touren.

### Heizungsansprechen



### Maximale Heizleistung



Aufwärmzeit von  $-10^{\circ}\text{C}$  auf  $+22^{\circ}\text{C}$

## 2,3 FAHREIGENSCHAFTEN

### 1,8 Fahrstabilität

⊕ Die Fahrstabilität des C4 ist einwandfrei. Auf einen plötzlichen Lenkimpuls reagiert er gutmütig und gelassen. Beim ADAC-Ausweichtest erreicht er eine sehr gute Bewertung. Er untersteuert leicht und zeigt sich unproblematisch. Die mögliche Einfahrgeschwindigkeit liegt sehr hoch. Leider verhärtet die Lenkung beim schnellen Lenken. Auf Spurrillen und Verwerfungen zeigt er kaum Reaktionen. Die Traktionskontrolle verhindert durchdrehende Räder auf rutschigem Untergrund.

### 2,1 Kurvenverhalten

⊕ Bei schneller Kurvenfahrt drückt die Vorderachse ruhig und unkompliziert Richtung Kurvenaußenrand. Provoziert man durch Gaswegnahme einen Lastwechsel, so drängt das Heck sanft nach außen.

### 2,7 Lenkung\*

Der Wendekreis liegt mit 11,2 m im durchschnittlichen Bereich der Fahrzeugklasse. Das Lenkgefühl ist nur durchschnittlich.

⊕ Bei schneller Kurvenfahrt drückt die Vorderachse ruhig und unkompliziert Richtung Kurvenaußenrand. Provoziert man durch Gaswegnahme einen Lastwechsel, so drängt das Heck sanft nach außen.

### 2,6 Bremse

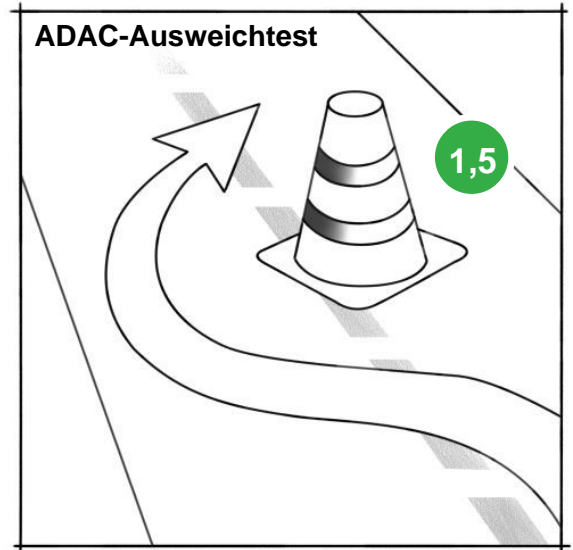
Der Bremsweg beträgt durchschnittlich 38 Meter (Mittelwert aus 10 Messungen von 100 km/h bis zum Stillstand bei Serienbereifung. Die Bremse spricht scharf an, die Dosierbarkeit ist trotz ihrer Leichtgängigkeit gut.

## 2,0 SICHERHEIT

### 2,2 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

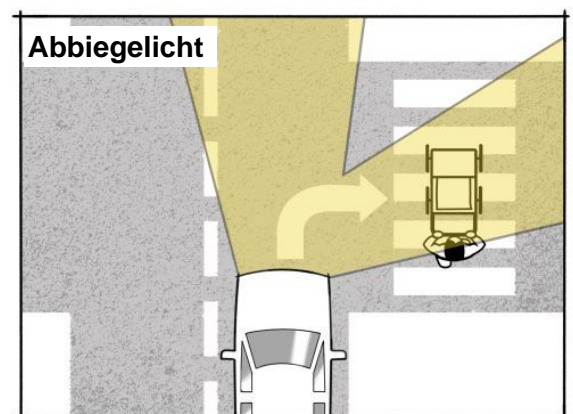
⊕ ESP und Bremsassistent sind serienmäßig an Bord. Bei einer Gefahrenbremsung wird automatisch die Warnblinkanlage aktiviert und somit der nachfolgende Verkehr gewarnt. Das in die Nebelscheinwerfer integrierte Abbiegelicht ist serienmäßig verbaut.

#### ADAC-Ausweichtest



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.

#### Abbiegelicht



Zusätzliche Lampen (oder angepasste Nebelscheinwerfer) leuchten im Stadtverkehr beim Abbiegen die betreffende Seite besser aus. So wird das Risiko, an Kreuzungen und Einmündungen Fußgänger zu übersehen, erheblich vermindert.

Optional sind dafür das Reifendruck-Kontrollsystem, die Xenonscheinwerfer mit dynamischem Kurvenlicht, Spurhalteassistent und Totwinkelassistent an Bord. Alarmiert der Spurhalteassistent, so wird der Fahrer in Schwingung versetzt - ein sehr gewöhnungsbedürftiges Gefühl.

## 1,7 Passive Sicherheit - Insassen

**+** Beim ADAC-Crashtest werden 32 von 36 möglichen Punkten und somit gute fünf Sterne erreicht. Die vorderen Kopfstützen sind für Personen bis 1,90 m geeignet und mit 3,5 cm Abstand vernünftig nahe am Kopf platziert. Die hinteren reichen noch bis 1,65 m. Die großen, stabilen Türgriffe ermöglichen Ersthelfern nach einem eventuellen Unfall hohe Zugkräfte, um die Türen zu öffnen. Auf den vorderen Plätzen wird gewarnt, wenn die Insassen nicht angeschnallt sind, hinten wird dem Fahrer der Anschnallstatus signalisiert.

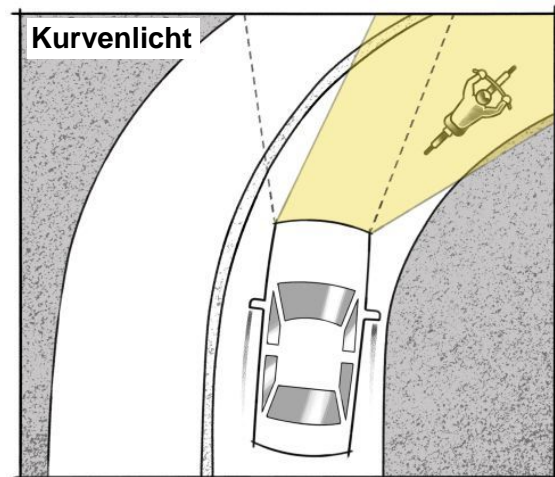
**-** Warndreieck und Verbandskasten lassen sich im Notfall schlecht erreichen.

## 1,8 Kindersicherheit

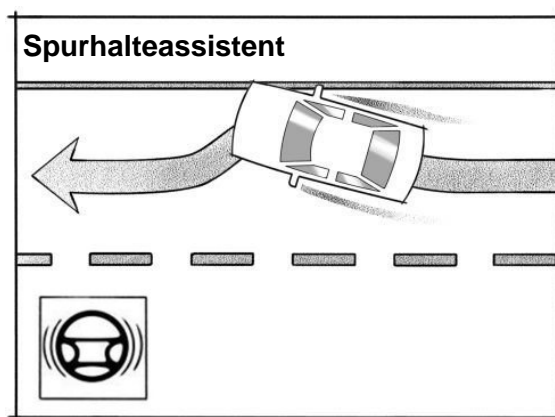
**+** Im Euro NCAP Crashtest erreicht der C4 bei der Kindersicherheit 42 von 49 Punkten. Auf den hinteren äußeren Sitzplätzen sind serienmäßig das ISOFIX-Befestigungssystem und Ankerhaken vorhanden, welches aber nur mit Einsteckhilfen verwendet werden kann. Die Gurtschlösser im Fond sind fest installiert. Der Beifahrerairbag kann serienmäßig mit dem Fahrzeugschlüssel deaktiviert werden. Auch ohne Isofix lassen sich die meisten Kindersitze auf dem Beifahrersitz und auf den hinteren, äußeren Sitzen sicher befestigen. Die Fensterschließkräfte sind gering, ein Fingereinklemmschutz ist vorhanden.

## 3,4 Fußgängerschutz

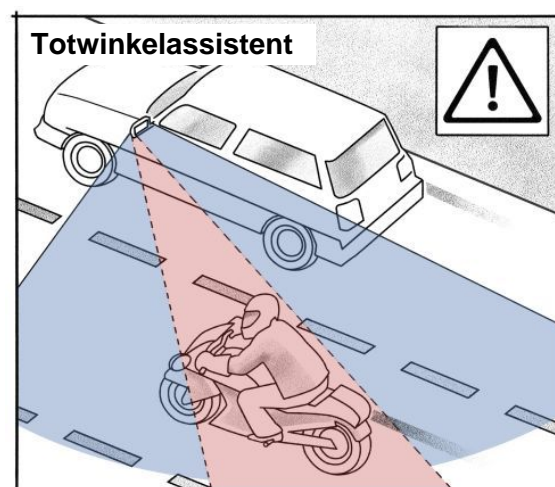
Beim Fußgängerschutz bietet auch der neue C4 Verbesserungspotential. Er erreicht nur 15 von 36 Punkten. Die Vorderkante sowie die seitlichen und hinteren Bereiche der Motorhaube sind noch zu aggressiv.



**Kurvenlicht**  
Die Scheinwerfer schwenken (abhängig von Lenkradstellung und Geschwindigkeit) gemäß dem Straßenverlauf in Fahrtrichtung und folgen so der Fahrbahn in Kurvenrichtung.



**Spurhalteassistent**  
Infrarotsensoren oder Kameras erkennen die Fahrbahn-Markierungen. Verlässt der Fahrer seine Spur ohne zu Blinken (etwa wegen Unachtsamkeit oder Sekundenschlaf), erfolgt eine optische, akustische oder haptische Warnung.



**Totwinkelassistent**  
Mit Hilfe von Radarsensoren wird das seitliche Umfeld überwacht. Beabsichtigt der Fahrer, die Fahrspur zu wechseln, während sich Fahrzeuge im toten Winkel befinden, erfolgt eine optische Warnung.



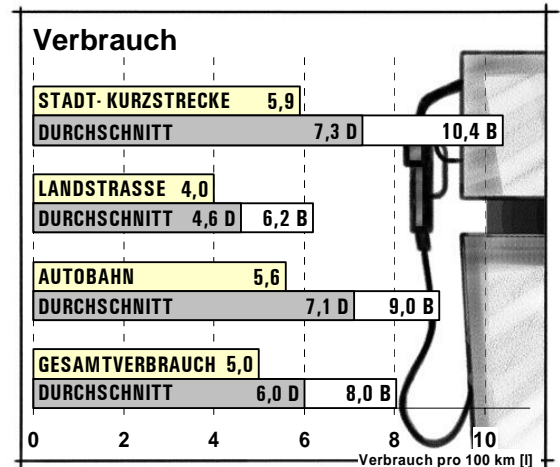
## 2,0 UMWELT/ECOTEST

### 2,5 Verbrauch/CO2\*

⊕ Mit einem Testverbrauch von durchschnittlich 5,0 Litern auf 100 Kilometer gibt es gerade noch eine gute Bewertung. Im Stadtverkehr verbraucht der C4 5,9 l/100 km, auf Landstraßen 4,0 l/100 km und auf Autobahnen 5,6 l/100 km. Der durchschnittliche CO2-Ausstoß beträgt 130 g/km - dafür gibt es im ADAC EcoTest 35 Punkte.

### 1,5 Schadstoffe

⊕ Der Schadstoffausstoß ist lobenswert gering. Während aller Zyklen fällt kein Messwert negativ auf. Im ADAC EcoTest werden somit 45 Punkte erreicht, was kombiniert mit den CO2-Punkten zu insgesamt 80 Punkten und somit vier Sternen führt.



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

## 3,3 WIRTSCHAFTLICHKEIT

### 1,8 Betriebskosten\*

Zum Großteil errechnen sich die Betriebskosten aus den Kraftstoffkosten.

⊕ Da sich der C4 HDi 150 mit einer geringen Menge an günstigem Dieselmotorkraftstoff begnügt, sind die Betriebskosten erschwinglich.

### 4,0 Werkstatt- / Reifenkosten\*

Alle 30.000 Kilometer oder alle zwei Jahre ist eine Wartung fällig. Der 2,0-Liter Dieselmotor besitzt einen Zahnriemen, der spätestens nach 150.000 Kilometer oder nach 10 Jahren gewechselt werden muß.

⊕ Citroen verbaut nach eigenen Angaben eine langlebige Auspuffanlage und gewährt zudem auch eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

⊖ Erhöhte Kosten für den Reifenersatz verhindern eine bessere Benotung.

### 3,3 Wertstabilität\*

Dem C4 wird im vierjährigen Kalkulationszeitraum nur ein durchschnittlicher Werterhalt prognostiziert. Er muss sich in seiner Klasse gegen harte Konkurrenz wie den VW Golf und den Opel Astra behaupten.

### 3,7 Kosten für Anschaffung\*

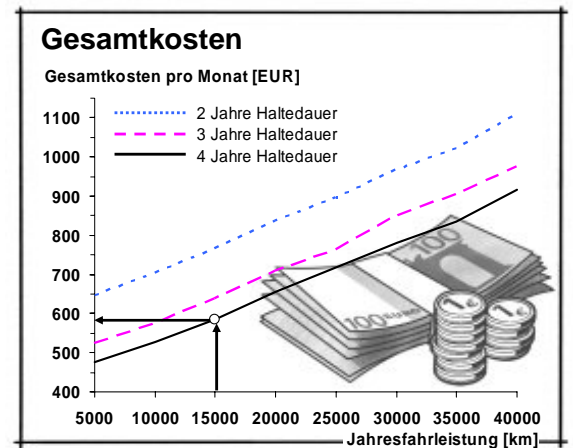
Für den Neukauf eines Citroen C4 HDi 150 Exclusive muss man mindestens 25.750 € bereitlegen. Dann ist das Fahrzeug aber fast komplett ausgestattet. Um das ADAC-Standard-Ausstattungs-niveau zu erreichen müssen nur Optionen im Wert von 490 € geordert werden.

### 5,0 Fixkosten\*

– Nicht ganz überraschend bei einem Diesel-Fahrzeug sind die hohen Fixkosten. Nur die Haftpflichtversicherung ist im Rahmen, die Kaskoklassen des C4 sind sehr teuer. Die Kfz-Steuer beträgt 228 € jährlich.

### 3,0 Monatliche Gesamtkosten\*

Die monatlichen Unterhaltskosten liegen im Mittelfeld der Klasse. Auch wenn die Betriebskosten niedrig liegen, der Wertverlust und die Werkstatt- und Reifenkosten sind durchschnittlich. Bei den Fixkosten zeigt sich der Franzose sogar sehr teuer.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 585 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

## DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	VTi 95	VTi 120	THP 155	HDi 90	HDi 110	HDi 150
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1397	4/1598	4/1598	4/1560	4/1560	4/1997
Leistung [kW(PS)]	70(95)	88(120)	115(155)	68(92)	82(112)	110(150)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	135/4000	160/4250	240/1400	230/1750	270/1750	340/2000
0-100 km/h[s]	11,9	10,8	8,7	12,9	11,3	8,6
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	182	193	214	180	190	207
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	6,2 S	6,1 S	6,8 S	4,5 D	4,9 D	5,0 D
CO2 [g/km]	140	143	148	110	119	127
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/19/19	13/20/19	16/23/21	15/19/21	15/21/21	15/23/21
Steuer pro Jahr [Euro]	68	78	88	152	152	204
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	500	514	612	491	509	557
Preis [Euro]	15.990	17.590	24.350	18.840	19.740	23.350

#### Aufbau

ST = Stufenheck  
 SR = Schrägheck  
 CP = Coupe  
 C = Cabriolet  
 RO = Roadster  
 KB = Kombi

KT = Kleintransporter  
 TR = Transporter  
 GR = Großraumlimousine  
 BU = Bus  
 GE = Geländewagen  
 PK = Pick-Up

#### Versicherung

KH = Kfz-Haftplf.  
 VK = Vollkasko  
 TK = Teilkasko

#### Kraftstoff

N = Normalbenzin  
 S = Superbenzin  
 SP = SuperPlus  
 D = Diesel  
 FG = Flüssiggas  
 G = Erdgas

## DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1997 ccm
Leistung	110 kW (150 PS)
bei	3750 U/min
Maximales Drehmoment	340 Nm
bei	2000 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	205/45R17
Reifengröße (Testwagen)	<b>225/45R17V</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,2 m
Höchstgeschwindigkeit	207 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,6 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	<b>5,2 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	<b>38,2 m</b>
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	<b>5,0 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>5,9/ 4,0/ 5,6 l</b>
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Herstellerangabe/Test	130g/km / <b>130g/km</b>
Innengeräusch 130km/h	<b>68dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	4329/1789/1498 mm
Leergewicht/Zuladung	<b>1455 kg/430 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>370 l/700 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	695 kg/1750 kg
Dachlast	55 kg
Tankinhalt	60 l
Reichweite	<b>1200 km</b>
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Messwerte fett

## KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	<b>110 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten	<b>58 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>93 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>323 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>584 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	15/23/21
Grundpreis	26.000 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 HDi 150 Exclusive

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK

Abbiegelycht	Serie
Regen- und Lichtsensor	Serie
Totwinkelassistent (Sicherheits-Paket 1)	290 Euro <sup>o</sup>
Berganfahrhilfe	Serie
Automatikgetriebe (nicht für HDi 150)	nicht erhältlich
automatische Parkbremse	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht (Sicherheits-Paket 2)	1.300 Euro <sup>o</sup>
Reifendruckkontrolle (Sicherheits-Paket 1)	290 Euro <sup>o</sup>
Spurassistent (Sicherheits-Paket 2)	1.300 Euro <sup>o</sup>
Tempomat	Serie
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht (Sicherheits-Paket 2)	1.300 Euro <sup>o</sup>

### INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	Serie
Klimaautomatik	Serie
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	950 Euro <sup>o</sup>
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie
Sitzbezüge, Leder (elektr. Einstellbar)	1.490 Euro <sup>o</sup>
Sitze, vorn, beheizbar	Serie

### AUSSEN

Anhängerkupplung (zzgl. Montage)	560 Euro
Außenspiegel, elektrisch einstellbar (und beheizt)	Serie
Lackierung Metallic	ab 510 <sup>o</sup>
Schiebe-Hubdach (nur Panoramadach)	nicht erhältlich

<sup>o</sup> im Testwagen vorhanden

## TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT<sup>1</sup>

2,2

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

<sup>1</sup>ohne Wirtschaftlichkeit \*Werte Klassenbezogen

**ADAC** autotest