



## Citroen C4 e-HDi 110 Tendance EGS6

Fünftürige Schräghecklimousine der unteren Mittelklasse (82 kW / 112 PS)

Citroen gibt beim C4 e-HDI mit automatisiertem Schaltgetriebe (EGS6) einen Verbrauch von lediglich 4,2 l/100 km an. Auch wenn dieser Wert bei sehr zurückhaltender Fahrweise durchaus im Bereich des Möglichen liegt - im realitätsnahen EcoTest, der auch einen Autobahnzyklus beinhaltet, wird dieses Versprechen nicht ganz gehalten. Im Schnitt wurden aber immer noch niedrige 4,9 l Diesel auf 100 km ermittelt. Der C4 kann durch das großzügige Raumangebot, seine ausgewogene Federung und den leisen Innenraum punkten. Absolut unkomfortabel zeigt sich allerdings das automatisierte Schaltgetriebe, welches die Gänge langsam und gefühllos wechselt. Hier ist das manuelle Schaltgetriebe deutlich empfehlenswerter. Der C4 e-HDI EGS6 ist ab 22.550 Euro zu haben und bietet eine gute Serienausstattung. Leider gibt es aber viele aktive Sicherheitssysteme, wie Totwinkelassistent oder Spurverlassenswarner, nur in der Top-Ausstattung Exclusive.

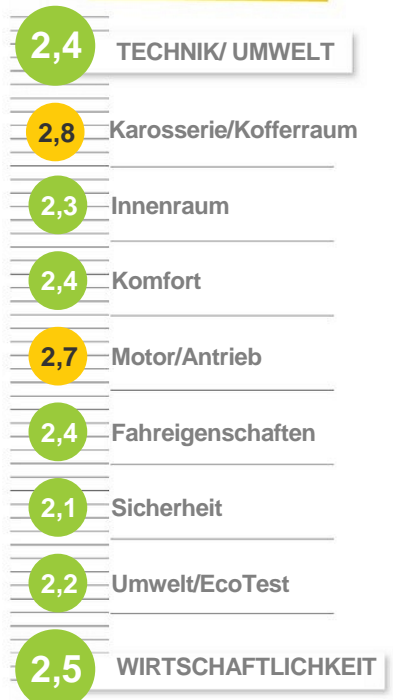
**Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** u.a. Audi A3, VW Golf, Mazda 3, Opel Astra, Peugeot 308.

**+** großzügiges Raumangebot vorn, großer Kofferraum, ausgewogenes Fahrwerk, sichere Fahreigenschaften, gute passive Sicherheit

**-** unübersichtliches Cockpit, unkomfortables EGS6-Automatikgetriebe



### ADAC-URTEIL



⊕ Der C4 bietet insgesamt eine gute bis zufriedenstellende Verarbeitung. Die Karosserie wirkt insgesamt solide, auch wenn teilweise die Schweißnähte an den Türen nicht sauber gefalzt und schlecht abgedichtet sind. Bis auf die wackelige Mittelkonsole wirkt der Innenraum robust. Das Armaturenbrett ist aufgeschäumt und fühlt sich dadurch hochwertig an, jedoch trübt an einigen Stellen tristes Hartplastik den ansonsten guten Gesamteindruck. Der Motorraum ist von unten weitgehend geschlossen und damit glattflächig, was sich positiv auf den Kraftstoffverbrauch auswirken sollte. Per Tastendruck am Armaturenbrett wird die Tankklappe entriegelt. Der Tankdeckel ist integriert, man muss ihn nicht mehr separat öffnen. Die Türausschnitte sind gut abgedichtet und verschmutzen somit nicht so schnell. Einstiegsleisten an den Türschwelleren, welche vor Kratzern schützen, gibt es nur in der Top-Ausstattungsvariante Exclusive. Die maximale Zuladung beträgt großzügige 445 kg. Auf dem Dach dürfen 55 kg transportiert werden.

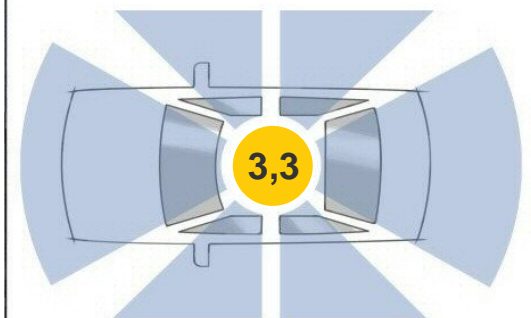
⊖ Brauchbare Kunststoffeinlagen in den Stoßstangen, die bei kleinen Beschädigungen eine kostengünstige Reparatur ermöglichen würden, gibt es nicht. Nur im unteren Bereich des hinteren Stoßfängers ist eine Einlage vorhanden - ein Bereich, der kaum Beschädigungen ausgesetzt sein sollte. Seitenleisten gibt es nicht. 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. Bei der Rundumsichtmessung erreicht der C4 ein durchschnittliches Ergebnis. Die Dachsäulen sind allesamt nicht besonders schmal, vor allem die breiten hinteren Dachsäulen blockieren die Sicht nach schräg hinten. Das kleine Dreiecksfenster zwischen C- und D-Säule trägt kaum zur besseren Rundumsicht bei. Hinter dem Fahrzeug können aufgrund der hohen Scheibenlinie nur hohe Hindernisse erkannt werden. Die Außenspiegel bieten eine akzeptable Sicht nach hinten. Der Innenspiegel ist recht klein, blendet aber bei störendem Scheinwerferlicht von hinten automatisch ab (Aufpreis, Innovations-Paket). Einparksensoren hinten sind gegen Aufpreis erhältlich (City-Paket) - wer auch vorn Sensoren haben möchte, muss auf die Ausstattungsvariante Exclusive zurückgreifen.

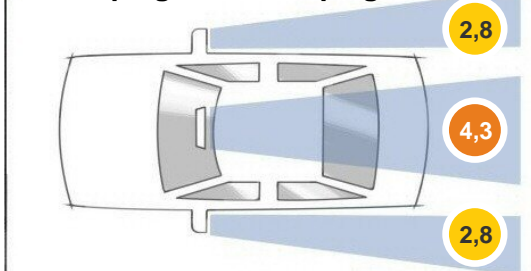


Besonders breite Dachsäulen erschweren die Sicht nach schräg hinten.

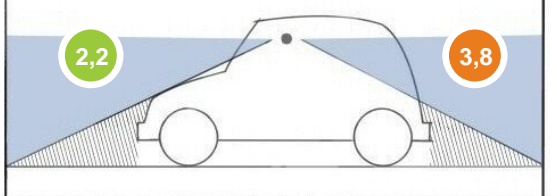
### Rundumsicht



### Innenspiegel, Außenspiegel



### Vorderes und hinteres Nahfeld



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

Dann ist zusätzlich auch ein Parklückendetektor vorhanden, welcher Parklücken ausmisst und anzeigt, ob sie ausreichende Größe haben. Xenonscheinwerfer mit dynamischem Kurvenlicht gibt es lediglich für die Ausstattungsvariante Exclusive (gegen Aufpreis). Die serienmäßigen Halogenscheinwerfer leuchten die Fahrbahn zufriedenstellend aus, das Fernlicht reicht aber nicht besonders weit.

⊕ Hindernisse vor dem Fahrzeug lassen sich gut erkennen. Die Scheibenwischer wischen von außen nach innen. Die Frontscheibe wird somit großflächig gewischt, nur hinter dem Innenspiegel bleibt ein Wasserkeil stehen. Tagfahrleuchten sorgen auch bei Tag für gute Erkennbarkeit. Abbiegelicht ist serienmäßig an Bord.

## 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 steigt der Stauraum auf üppige 700 Liter an (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. Die Klappe gibt eine große Ladeöffnung frei und schwingt knapp 1,90 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.

## 3,1 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 Durchlademöglichkeit in der Rücksitzbank gibt es nur in der Ausstattung Exclusive.

## 2,3 INNENRAUM

### 2,1 Bedienung

Das Bedienteil der Klimaautomatik (Aufpreis) 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 der Innenbeleuchtung (am Dachhimmel) sind nachts nicht beleuchtet. Die Bedienung des Navigationssystems ist kompliziert, es kann aber vom Lenkrad aus in vielen Funktionen fernbedient werden.

⊕ Das Lenkrad lässt sich mechanisch in Höhe und Tiefe einstellen. Der Einstellbereich ist groß. Das Zündschloss ist nicht beleuchtet, aber trotzdem gut auffindbar. Ein gut funktionierender Regensensor und ein Lichtsensor sind gegen Aufpreis erhältlich (Innovations-Paket). Nach gewisser Betriebsdauer schaltet die Heckscheibenheizung automatisch ab und spart Energie. Alle Fensterheber haben eine Antipp-Automatik und funktionieren auch bei ausgeschalteter Zündung. Die mechanischen Sitzeinsteller sind zufriedenstellend erreichbar und einfach zu bedienen. Groß und gekühlt ist das Handschuhfach. Für die vorderen Insassen gibt es großzügige Ablagen. Die Türtaschen sind riesig und unter dem Beifahrersitz befindet sich ein Schubfach. Allgemein ist die Ergonomie des Fahrzeugs gut, der Gewöhnungsaufwand hält sich in Grenzen. Serienmäßig sind Tempomat, Berganfahrhilfe und Bordcomputer mit Verbrauchsanzeigen an Bord.

⊖ Der Lichtschalter am Lenkstockhebel ist nicht gut greifbar. Nebenan befindet sich ein Ring, mit dem durch Tastebewegungen 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. Es fehlt eine Motortemperaturanzeige. 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.



**Der Innenraum überzeugt durch gute Verarbeitungsqualität, die Funktionalität bietet noch Raum für Verbesserungen.**

---

## 1,9 Raumangebot vorne\*

⊕ Das Raumangebot auf den vorderen Plätzen ist großzügig bemessen, das subjektive Raumempfinden einwandfrei. Personen bis 1,89 Meter Körpergröße finden bequem Platz. 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.

---

## 2,4 KOMFORT

---

### 2,0 Federung

⊕ Das Fahrwerk des C4 ist tendenziell straff abgestimmt, bietet aber dennoch guten Komfort. 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.

---

### 2,2 Sitze

Der Seitenhalt ist mäßig, die Seitenwangen sind zu weich. Die Lehnenhöhen wurden auf den vorderen Sitzplätzen für groß gewachsene Personen etwas knapp bemessen, zudem verjüngen sie sich nach oben hin früh. Die Rücksitzbank ist kaum ausgeformt.

⊕ Sowohl der Fahrer- als auch der Beifahrersitz sind in der Höhe einstellbar. Die Kontur der Vordersitze ist gut. Der Fahrer findet 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. Ein Novum in dieser Fahrzeugklasse: Auf den vorderen Plätzen gibt es eine Massagefunktion (nur in der Ausstattung Exclusive).

---

### 2,3 Innengeräusch

⊕ Das Innengeräusch liegt auf niedrigem Niveau. Bei 130 km/h kommt ein Geräuschpegel von 68,5 dB(A) bei den Insassen an. Weder Wind- noch Fahrgeräusche treten unangenehm in den Innenraum. Der Motor zeigt sich zwar akustisch präsent, wird aber nie unangenehm laut.

## 3,1 Klimatisierung

(Heizungstest bei  $-10^{\circ}\text{C}$  in der ADAC-Klimakammer) Die Heizung spricht vorn in zufriedenstellender Zeit an. Es dauert rund 16 Minuten, bis eine Wohlfühltemperatur von  $22^{\circ}\text{C}$  erreicht wird. Hinten vergehen drei Minuten mehr. Die maximale Heizleistung ist vorn wie hinten eher mau. 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.

## 2,7 MOTOR/ANTRIEB

### 2,6 Fahrleistungen\*

Die Fahrleistungen liegen mit dem 112 PS starken Dieselmotor im guten bis zufriedenstellenden Bereich. Für den Sprint von 60 km/h auf 100 km/h vergehen rund sieben Sekunden. Erst bei höheren Geschwindigkeiten jenseits de 130 km/h geht dem Motor langsam die Kraft aus.

## 2,3 Laufkultur

⊕ Für einen Vierzylinder-Diesel läuft der Motor erstaunlich kultiviert, frei von störenden Dröhn- und Brummfrequenzen. Vibrationen treten kaum auf.

## 3,7 Schaltung

⊖ Bekanntlich ist die Schaltgeschwindigkeit bei automatisierten Schaltgetrieben keine Stärke, so auch beim C4. Die Gangwechsel dauern sehr lange. Die Schaltvorgänge werden von der Getriebeelektronik abrupt und gefühllos vorgenommen. Dass dies deutlich besser gehen kann, haben andere Hersteller schon vor vielen Jahren gezeigt. Das Getriebe weigert sich teilweise vehement, beim Beschleunigen zurück zu schalten. Wählt es dann endlich einen kleineren Gang, so schaltet es nach dem Beschleunigen nicht mehr hoch - die Drehzahlen bleiben für lange Zeit im sehr hohen Bereich. Jeder Schaltvorgang wird von einer großen Schaltpause begleitet, die Insassen nicken dabei mit dem Kopf. Selbst bei gelassener Fahrweise nimmt der Schaltkomfort kaum zu. Eine weitere Schwäche ist der schlecht zu bedienende Wählhebel. Es gibt keine Parkstellung, d.h. das Fahrzeug wird immer mit eingelegtem Gang abgestellt. Zum Starten muss man dann erstmal in die Neutralstellung schalten. Um den Rückwärtsgang einzulegen, muss der Wählhebel erst nach oben und dann nach vorn bewegt werden, das ist umständlich und gewöhnungsbedürftig. Falls möglich, sollte man das manuelle Schaltgetriebe bevorzugen, man spart sich nicht nur den Aufpreis, sondern ist auch deutlich komfortabler unterwegs.

### Heizungsansprechen



### Maximale Heizleistung



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

---

## 1,5 Getriebeabstufung

⊕ Die Abstufungen des automatisierten Sechsgang-Getriebes sind gut gewählt, es entstehen beim Schalten keine großen Drehzahlsprünge dank gut passender Ganganschlüsse. Die Schaltstufen harmonisieren gut mit der Leistungscharakteristik des Motors. Die Gesamtübersetzung hat Citroen tendenziell etwas kürzer gewählt, zugunsten besserer Fahrleistungen - zu hoch ist das Drehzahlniveau aber auch auf der Autobahn nicht.

---

## 2,4 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 Drehen. Auf Spurrillen und Verwerfungen gibt es kaum Reaktionen. Die Traktionskontrolle verhindert durchdrehende Räder auf rutschigem Untergrund.

---

### 2,1 Kurvenverhalten

⊕ Bei schneller Kurvenfahrt drückt die Vorderachse ruhig und unkompliziert in Richtung Kurvenaußenrand. Provoziert man durch Gaswegnahme einen Lastwechsel, so drängt das Heck leicht nach außen. Das elektronische Stabilitätsprogramm greift aber effektiv ein und verhindert Schlimmeres.

---

### 2,9 Lenkung\*

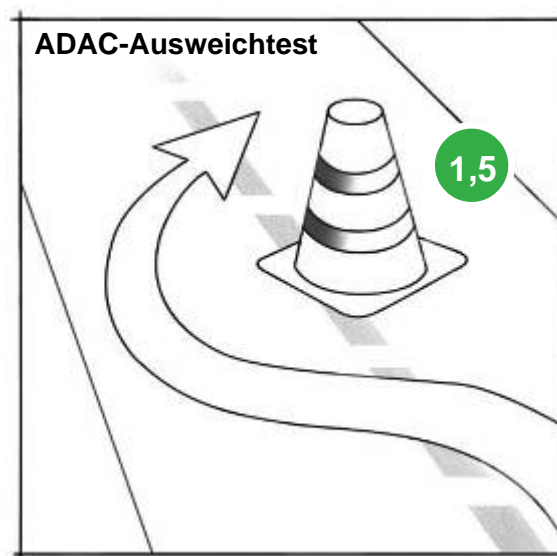
Der Wendekreis liegt mit 11,2 m im durchschnittlichen Bereich dieser Fahrzeugklasse.

⊕ Das Fahrzeug reagiert spontan auf einen leichten Lenkimpuls um die Mittellage. Die Lenkung ist zielgenau und vermittelt einen zufriedenstellenden Fahrbahnkontakt. Beim Rangieren ist der Kraftaufwand trotz einer direkten Übersetzung gering.

---

### 2,7 Bremse

Der Bremsweg aus 100 km/h bis zum Stillstand beträgt durchschnittlich 38 Meter (Mittelwert aus 10 Messungen, halbe Zuladung, Reifen: Michelin Primacy HP 91V der Größe 225/45R17V). Die Bremse spricht zwar spontan an, doch lässt sie sich in Verbindung mit dem Automatikgetriebe nicht besonders fein dosieren.



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.

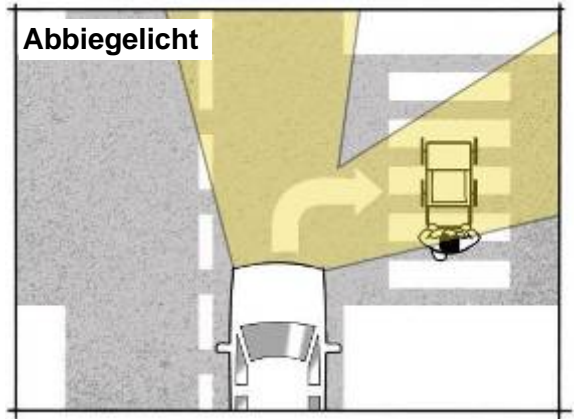
2,1

## SICHERHEIT

2,5

### 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.
- ⊖ Ein Reifendruck-Kontrollsystem, Xenonscheinwerfer mit dynamischem Kurvenlicht, Spurhalteassistent und Totwinkelassistent gibt es zwar für den C4, allerdings nur in der Top-Ausstattungsvariante Exclusive.



**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.**

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 optimal nahe am Kopf platziert. Die hinteren reichen für Personen 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.

1,7

### 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, das 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 sehr gering, ein Fingereinklemmschutz ist vorhanden.

3,4

### Fußgängerschutz

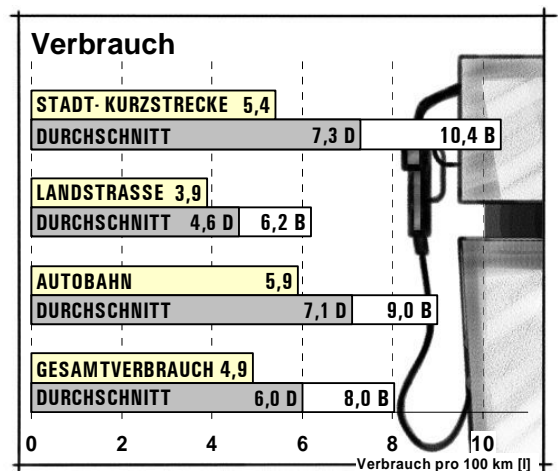
Beim Fußgängerschutz hat der C4 noch Verbesserungspotential. Er erreicht nur 15 von 36 Punkten. Die Vorderkante sowie die seitlichen und hinteren Bereiche der Motorhaube sind noch zu aggressiv.



## 2,2 UMWELT/ECOTEST

### 2,5 Verbrauch/CO2\*

⊕ Der Citroen C4 e-HDI mit EGS6 Automatikgetriebe fährt mit einem gemessenen Durchschnittsverbrauch von 4,9 l/100 km ein gutes Ergebnis ein. Speziell in der Stadt kann der e-HDI dank gut funktionierendem Start-Stopp-System mit einem sehr niedrigen Verbrauch punkten. Auch bei Überlandfahrten (3,9 l/100 km) und auf der Autobahn (5,9 l/100 km) ist der C4 recht sparsam, doch hier gibt es kaum noch Verbrauchsvorteile gegenüber den stärkeren Dieselvarianten. Mit einem ermittelten CO<sub>2</sub>-Ausstoß von 129 g/km erreicht der C4 e-HDI gute 35 Punkte im Kapitel CO<sub>2</sub> des EcoTest. Gegen Aufpreis gibt es ein Aerodynamikpaket, das sich zusätzlich positiv auf den Verbrauch auswirken soll (nicht im Testwagen verbaut).



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

### 1,8 Schadstoffe

⊕ Auch wenn die NO<sub>x</sub>-Werte auf der Autobahn leicht erhöht sind, kann das Fahrzeug ein gutes Ergebnis bei der Schadstoffwertung einfahren. Es werden 42 Punkte in diesem Kapitel erreicht. In der Summe reicht es beim e-HDi 110 für ein gutes Vier-Sterne-Ergebnis (77 Punkte).

## 2,5 WIRTSCHAFTLICHKEIT

### 1,6 Betriebskosten\*

Zum Großteil errechnen sich die Betriebskosten aus den Kraftstoffkosten.

⊕ Da sich der C4 e-HDi mit einer geringen Menge an günstigem Dieselmotorkraftstoff begnügt, fallen die Betriebskosten niedrig aus.

### 3,2 Werkstatt- / Reifenkosten\*

Alle 20.000 Kilometer oder alle zwei Jahre ist eine Wartung fällig. Der 1,6-Liter Dieselmotor besitzt einen Zahnriemen, der spätestens nach 240.000 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.

⊖ Durch die nicht gängige Seriengröße entstehen höhere Kosten für den Reifenersatz, die letztendlich für die schlechte Note maßgebend sind.

### 3,0 Wertstabilität\*

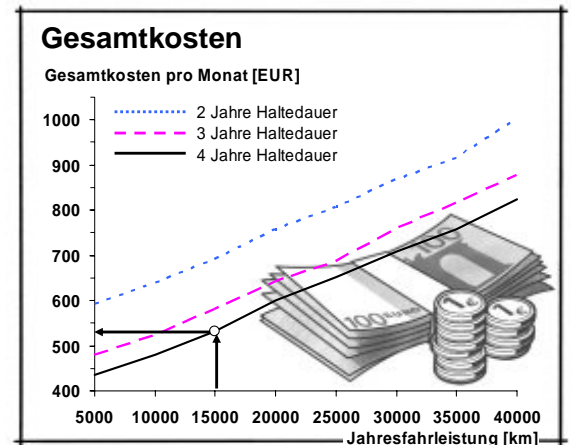
Dem C4 wird im vierjährigen Kalkulationszeitraum nur ein durchschnittlicher Werterhalt prognostiziert. Er muss sich in seiner Klasse gegen harte Konkurrenz wie den VW Golf und den Opel Astra behaupten.

### 3,1 Kosten für Anschaffung\*

Der Citroen C4 e-HDi 110 kostet in der Ausstattungsvariante Tendance 22.550 Euro. Das Fahrzeug bietet eine gute Serienausstattung. Um das ADAC-Standard-Ausstattungslevel für diese Fahrzeugklasse zu erreichen, müssen lediglich Metalliclackierung und Parksensoren geordert werden.

### 3,7 Fixkosten\*

Die Fixkosten liegen im durchschnittlichen Bereich. Während die Kosten für die Haftpflichtversicherung günstig ausfallen, ist das Fahrzeug vor allem in der Teil- und Vollkasko teuer. Die jährliche KFZ-Steuer liegt bei 152 Euro.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 533 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

### 2,1 Monatliche Gesamtkosten\*

⊕ Die absoluten monatlichen Gesamtkosten liegen vor allem dank günstiger Betriebskosten im niedrigen Bereich.

DIE MOTORVARIANTEN in der preisgünstigsten Modellversion							
TYP	VTi 95	VTi 120	THP 155	HDi 90	HDi 110	e-HDi 110	HDi 150
Aufbau/Türen	SR/5	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	4/1560	4/1997
Leistung [kW(PS)]	70(95)	88(120)	115(155)	68(92)	82(112)	82(112)	110(150)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	135/4000	160/4250	240/1400	230/1750	270/1750	270/1750	340/2000
0-100 km/h[s]	11,9	10,8	8,7	12,9	11,3	11,3	8,6
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	182	193	214	180	190	190	207
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	6,2 S	6,1 S	6,8 S	4,8 D	5,2 D	4,9 D	5,0 D
CO2 [g/km]	140	143	148	110	119	114	127
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/19/19	13/20/19	16/23/21	15/19/21	15/21/21	15/21/21	15/23/21
Steuer pro Jahr [Euro]	68	78	88	152	152	152	204
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	501	515	618	497	516	524	562
Preis [Euro]	15.990	17.590	24.550	18.840	19.740	21.950	23.550

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

## DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1560 ccm
Leistung	82 kW (112 PS)
bei	3600 U/min
Maximales Drehmoment	270 Nm
bei	1750 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-automatisiertes Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	205/55R16
Reifengröße (Testwagen)	<b>225/45R17V</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,2 m
Höchstgeschwindigkeit	190 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	11,2 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	<b>7,0 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	<b>38,1 m</b>
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	<b>4,9 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>5,4/ 3,9/ 5,9 l</b>
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Herstellerangabe/Test	109g/km / <b>129g/km</b>
Innengeräusch 130km/h	<b>69dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	4329/1789/1498 mm
Leergewicht/Zuladung	<b>1380 kg/445 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>370 l/700 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	635 kg/1550 kg
Dachlast	55 kg
Tankinhalt	60 l
Reichweite	<b>1220 km</b>
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Messwerte fett

## KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	<b>107 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten	<b>52 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>86 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>287 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>532 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	15/21/21
Grundpreis	22.750 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.



## AUSSTATTUNG

### TECHNIK

Aerodynamik-Paket	250 Euro
Abbiegelenk	Serie
Regen- und Lichtsensor (Innovations-Paket)	690 Euro <sup>o</sup>
Totwinkelassistent (nur beim Exclusive)	nicht erhältlich
Automatikgetriebe (EGS6)	800 Euro <sup>o</sup>
automatische Parkbremse	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht (nur beim Exclusive)	nicht erhältlich
Reifendruckkontrolle (nur beim Exclusive)	nicht erhältlich
Spurassistent (nur beim Exclusive)	nicht erhältlich
Tempomat	Serie
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht (nur beim Exclusive)	nicht erhältlich

### INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend (Innovations-Paket)	690 Euro <sup>o</sup>
Klimaanlage/Klimaautomatik (Innovations-Paket)	Serie/690 Euro <sup>o</sup>
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	1.150 Euro <sup>o</sup>
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie
Sitze, vorn, beheizbar (Innovations-Paket)	690 Euro <sup>o</sup>

### AUSSEN

Anhängerkupplung (zzgl. Montage)	560 Euro
Außenspiegel, elektrisch einstellbar (und beheizbar)	Serie
Lackierung Metallic	510 Euro <sup>o</sup>
Panorama-Glasdach	990 Euro <sup>o</sup>
Schiebe-Hubdach	nicht erhältlich

<sup>o</sup> im Testwagen vorhanden

## TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT<sup>1</sup>

2,4

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

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