



Citroen C4 Aircross HDi 150 Stop&Start Exclusive 4WD

Fünftüriges SUV der Mittelklasse (110 kW / 150 PS)

S eit Mitte 2012 wird Citroen C4 Aircross gebaut - auf den ersten Blick ein komplett neues Modell. Aber hinter der typischen Citroen-Front versteckt sich ein alter Bekannter: Es ist der Mitsubishi ASX, weitgehend baugleich mit dem Aircross, wie auch mit dem Peugeot 4008. Alle drei Modelle werden von Mitsubishi produziert. Selbst der 150 PS-Dieselmotor mit Start-Stopp-System stammt aus dem japanischen Konzern. Er sorgt für ordentliche Fahrleistungen bei akzeptablem Verbrauch. Das Sechsgang-Schaltgetriebe passt gut zum Dieselmotor und überzeugt mit Präzision. Auf die Straße übertragen wird die Motorleistung durch ein Allradsystem, das die Drehmomente flexibel auf die Achsen verteilt und somit für beste Traktion auf fast allen Fahrbahnoberflächen sorgt. Ab einem Kaufpreis von 24.000 Euro kann man Aircross fahren. Wählt man aber, wie im Test, die große Diesel-Motorisierung mit Allradantrieb und der luxuriösen Exclusive-Ausstattung plus ein paar hilfreicher Optionen, werden schnell 35.000 Euro überschritten. **Karosserievarianten:** keine.

Konkurrenten: u. a.: Dacia Duster, Ford Kuga, Honda CR-V, Hyundai ix35, Kia Sportage.

+ gutes Crashverhalten, präzise Schaltung, geringer Schadstoffausstoß

- kein Einklemmschutz an den hinteren Fenstern, hohe Fixkosten



ADAC-URTEIL

2,6 AUTOTEST

3,5 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

2,9 Familie

3,5 Stadtverkehr

2,7 Senioren

2,3 Langstrecke

2,8 Transport

2,5 Fahrspaß

3,0 Preis/Leistung

2,8

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,8

Verarbeitung

Im Großen und Ganzen ist der Innenraum ordentlich verarbeitet. Ausnahmen sind die hinteren Türverkleidungen, denen es gewaltig an Passgenauigkeit fehlt und die wackelige Mittelarmlehne. Der Motorraum ist zwar aufwändig nach unten verschlossen, der Rest des Unterbodens aber zerklüftet und sorgt für verbrauchererhöhende Luftwirbel. Über einen Hebel, der vor dem Fahrersitz angebracht ist, wird die Tankklappe entriegelt.

+ Die Karosserieteile sind präzise gefertigt und sauber zusammengesetzt. Die Verarbeitung wirkt hochwertig. Im Innenraum ist feines Leder und geschäumter Kunststoff verarbeitet, allerdings auch einfaches Hartplastik. Die Türausschnitte sind gut abgedichtet und werden somit sauber gehalten, die Schweller sind allerdings ungeschützt und kratzempfindlich.

- In den Stoßfängern sind keine Kunststoffeinlagen verbaut, welche bei kleinen Beschädigungen eine kostengünstige Reparatur ermöglichen könnten. Die Seiten des Fahrzeugs sind vor Beschädigungen kaum geschützt. Nur die Radläufe und Schweller tragen außen Stoßleisten. Der Kraftstofftank kann versehentlich mit Ottokraftstoff befüllt werden, was teure Folge-Reparaturen nach sich ziehen kann. Dass bei einem Auto dieser Klasse die Motorhaube per primitivem Haltestab offen gehalten wird, ist ungewöhnlich. Gasfedern wären hier besser platziert.

2,4

Alltagstauglichkeit

Im Kapitel Alltagstauglichkeit überzeugt der C4 vor allem mit einer großzügigen Reichweite. Insgesamt dürfen 435 kg zugeladen werden - in dieser Klasse nur Mittelmaß. Im Falle einer Reifenpanne steht ein Notrad zur Verfügung. Die Reserveradwanne ist aber nicht groß genug, um das vollwertige Pannennrad aufzunehmen.

+ Mit einer Tankfüllung kommt der C4 Aircross fast 1.000 Kilometer weit. Auf der Dachreling können Lasten bis zu 80 kg transportiert werden. Im Innenraum finden vier Personen bequem Platz, der hintere Mittelsitz kann nur als Notsitz für kurze Strecken betrachtet werden.

- Vor allem die große Fahrzeugbreite schmälert die Agilität in der Stadt.

2,8

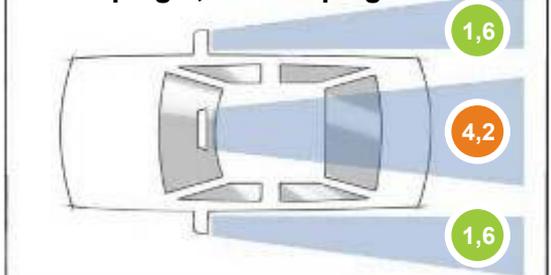
Sicht

Die Fahrzeugenden sind durchschnittlich zu überblicken. Vorne kann das Fahrzeugende nur abgeschätzt werden, hinten wird das Ende besser erkannt. Auch bei der ADAC-Rundumsichtmessung schneidet der C4 Aircross nur mäßig ab. Die B-Säulen sind breit, die C- und D-Säulen monströs. Durch das winzige Dreiecksfenster verwachsen die beiden Holme zu einer quasi undurchsichtigen Fläche.

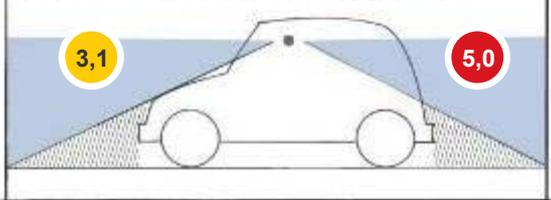
Rundumsicht



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.

⊕ Die etwas erhöhte Sitzposition ermöglicht eine gute Übersicht. Die großen Außenspiegel sorgen für gute Sicht nach hinten. Bei Regen wird die Windschutzscheibe in einem großen Bereich gewischt. Nur das Abblendlicht hat einen Xenonbrenner, das Fernlicht wird klassisch mit Halogenlampen betrieben. Tagfahrlicht sorgt für bessere Erkennbarkeit auch bei wechselnden Lichtverhältnissen.

⊖ Niedrige Hindernisse und z. B. spielende Kinder sind hinter dem Fahrzeug absolut unsichtbar, die Rückfahrkamera ist unerlässlich. Auch die Rücksicht durch den Innenspiegel (automatisch abblendend) ist unzureichend.



Sehr breite Dachsäulen erschweren die Sicht nach schräg hinten.

2,7 Ein-/Ausstieg

Der Sitz ist relativ weit zur Fahrzeugmitte gerückt, weswegen man mit einem großen Schritt in das Fahrzeug steigen muss. Vorne wie hinten ist die Dachlinie im Verhältnis zur Sitzfläche tief gezogen, große Personen laufen Gefahr sich den Kopf zu stoßen. Hinten lässt sich die Tür nicht sehr weit öffnen.

⊕ Die hoch eingebauten Sitze sind sehr gut zu erklimmen. Ent- und Verriegelt wird das Fahrzeug per Keyless-Access - man muss den Schlüssel nur bei sich führen, das Schloss wird per Tastendruck bedient. Die Türen rasten im geöffneten Zustand kräftig ein, könnten aber eine Raste mehr vertragen, um die Öffnungswinkel feiner zu stufen. Jeder außen sitzende Passagier hat einen Haltegriff, der ihm das Ein- und Aussteigen erleichtert. Nach dem Verlassen des Fahrzeugs leuchten die Scheinwerfer noch eine gewisse Zeit nach und garantieren einen sicheren Heimweg.

⊖ Die Schweller sind hoch über der Straße, man muss quasi auf das Fahrzeug aufsteigen.

3,2 Kofferraum-Volumen*

Mit 325 Litern Kofferraumvolumen liegt der Aircross nur im Klassendurchschnitt. Nach dem Umklappen der Rücksitzbank stehen 685 Liter Ladevolumen zur Verfügung (gemessen bis zur Fensterkante).



Mit 325 l Volumen ist der Kofferraum des C4 Aircross nur von durchschnittlicher Größe.

2,7 Kofferraum-Zugänglichkeit

Hat man die sehr hohe Ladekante überwunden, kann man den praktischen Kofferraum gut nutzen.

⊕ Per Taster wird die Heckklappe entriegelt und schwingt nach leichtem Anheben 1,85 m nach oben. Sie gibt eine große Ladeöffnung frei. Zum Ausladen muss das Gepäck nur über eine 7 cm hohe Kante gehoben werden. Der Gepäckraum ist fast Quaderförmig und damit sehr gut nutzbar. Auch nach vorne gerutschte Gegenstände können gut erreicht werden.

⊖ Gepäckstücke müssen weit angehoben werden, um sie in den Innenraum zu laden. Die Ladekante liegt 77 cm über der Fahrbahn. Der Gepäckraum wird nur halbherzig ausgeleuchtet.

2,5 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehnen können asymmetrisch geteilt umgeklappt werden. Kleine Gegenstände können nur in einem kleinen Fach im Kofferraum und unter dem Kofferraumboden untergebracht werden. Zudem kann ein Gepäcknetz an den Zurrösen eingehängt werden.

⊕ Der Umklappmechanismus kann von vorne und von hinten bedient werden. Er funktioniert einwandfrei. Nur der Knopf muss fest gedrückt werden und das Einrastgeräusch beim Wiederaufrichten ist gewöhnungsbedürftig und laut. Eine Luke in der Rücksitzlehne erlaubt das Durchladen sperriger Gegenstände.

2,6 INNENRAUM

2,3 Bedienung

Die Bedienung des Citroen ist unkompliziert, die Eingewöhnungszeit gering. Ungewöhnlich ist die auf der Innenseite der Sitze angebrachte Sitzheizungsbedienung. Die Instrumentenbeleuchtung wird per Taster stufenweise dunkler geschaltet, ein Drehregler wäre praktischer. Typisch für französische Fahrzeuge ist der im Blinkerhebel integrierte Lichtschalter. Das Bedienteil der Klimaanlage ist weit unten eingebaut und lenkt somit den Blick vom Verkehr ab, ist aber übersichtlich aufgebaut. Es ist einfach gehalten, die Drehringe aber unpraktisch in der Bedienung. Die Symbolik ist nicht sofort durchschaubar. Heckscheibenheizung und Umluftfunktion sind in der Heizungsbedienung versteckt. Hat man die Tasten gefunden, sind sie aber gut zu bedienen. Einige Bedienelemente sind nicht oder nur dürrtig beleuchtet. Die Bedienelemente der elektrischen Sitzeinstellung sind klar aufgebaut, der Platz zum Bedienen aber knapp bemessen.

⊕ Das Lenkrad kann in Höhe und Weite justiert werden. Die Pedalerie ist günstig platziert und es gibt viel Platz für die Füße. Beim Tritt auf die Kupplung berühren die Fußspitzen aber gerne den Pedalhebel. Trotz Armlehnen ist der lange Schalthebel sehr gut zu erreichen. Optimal angebracht ist der Motorstartknopf der zudem beleuchtet ist. Per Sensor werden die vorderen Scheibenwischer aktiviert. Das Radio- und Navigationsgerät ist gut platziert und wird über Lenkradtasten oder Touchscreen gesteuert. Es erfordert aber viel Fingerspitzengefühl. Mit schlanken Fingern stellt auch die Außenspiegeleinstellung kein Problem dar. Für die vorderen Plätze gibt es die vielfältigsten Ablagemöglichkeiten, in den Türtaschen können Getränkeflaschen verstaut werden. Die Analoginstrumente der Armaturen sind einwandfrei ablesbar, das Display ist allerdings überladen. Für Kühlmitteltemperatur und Kraftstoffmenge wären Analoginstrumente übersichtlicher. Das Fahrlicht wird serienmäßig per Sensor aktiviert. Ebenso serienmäßig ist der Tempomat und die Berganfahrhilfe an Bord. Der Bordcomputer berechnet den Durchschnittsverbrauch und bietet dem Fahrer somit Hilfestellung zum Kraftstoff sparen.

⊖ Die Nebellampen werden über einen Ring mit Tastfunktionen am Blinkerhebel bedient. Besser wäre es, wenn er einrasten würde. Für die Fensterheber ist nur am Fahrerplatz eine automatische Öffnungs- und Schließfunktion vorhanden. Hinten fehlen Ablagen. Außer Becherhaltern und einer einzigen kleinen Lehnentasche gibt es nichts. Ebenso sucht man dort vergeblich Innen- und Leseleuchten. Auch vorne sind keine separaten Leseleuchten vorhanden, man kann nur die Innenleuchte links und rechts getrennt einschalten. Aufgrund der losen Gurtschlösser gestaltet sich das Anschnallen auf der Rücksitzbank schwierig. Das Navigationssystem reagiert sehr langsam auf die eingegebenen Befehle.



Die Funktionalität des Fahrerplatzes ist gut, die Verarbeitungsqualität kann dagegen noch nicht vollends überzeugen.

2,6 Raumangebot vorne*

⊕ Auf den vorderen Plätzen sitzen Personen bis 1,89 m bequem, die Kopffreiheit ist dabei sehr großzügig gestaltet. Auch die üppige Innenbreite vermittelt ein hervorragendes Raumgefühl. Nur die Ellenbogen touchieren gerne mal die Türverkleidungen.

3,1 Raumangebot hinten*

Auf der Rücksitzbank können zwei Personen bequem sitzen, der mittlere Platz ist eher als Notsitz zu betrachten. Hier geht es etwas beengter zu als auf den vorderen Plätzen. Stellt man die Vordersitze auf Personen mit einer Körpergröße von 1,85 m ein, so sind die hinteren Plätze nur noch für Mitfahrer bis ca. 1,80 m bequem.

⊕ Die Innenbreite ist großzügig, das subjektive Raumgefühl gut.



Auf den hinteren Sitzplätzen finden Personen bis 1,80 m Körpergröße ausreichend Platz vor.

4,0 Innenraum-Variabilität

Beim C4 Aircross werden keine Sitzvarianten angeboten.

2,5 KOMFORT

2,1 Federung

⊕ Das Fahrwerk des Citroen C4 Aircross lässt nicht viel Raum für Kritik. Es ist sehr ausgewogen und komfortabel abgestimmt. Bei langen Wellen schwingt die Karosserie ein kleines Bisschen nach, kurze Wellen filtert das Fahrwerk gut heraus. Stuckern tritt kaum auf. Werden Einzelhindernisse wie Kanaldeckel etc. überfahren, so registrieren das die Insassen nur akustisch. Auch Kopfsteinpflaster meistert der SUV souverän. Die Schläge werden einwandfrei abgefedert. Karosseriebewegungen beim Kurvenfahren, Bremsen oder Beschleunigen treten aber schon deutlich auf.

2,1 Sitze

⊕ Die Vordersitze sind vielfältig einstellbar. Neben der Sitzhöhe ist auch die Neigung der Sitzfläche justierbar. So findet der Fahrer eine sehr entspannte Sitzposition, auch wenn die Sitzfläche etwas kurz geraten ist. Die Vordersitze sind gut konturiert, die Seitenwangen könnten aber ausgeprägter und fester sein. Die Polsterung ist straff aber bequem. Auch für große Fahrer sind die Rückenlehnen ausreichend hoch. Lederbezüge sind nicht gerade atmungsaktiv, beim C4 sind aber die Flächen, an denen man am meisten zum Schwitzen neigt, perforiert. Die Rücksitzbank ist nicht ganz so gut ausgeformt wie die Vordersitze. Seitenhalt wird hinten überhaupt nicht geboten, die Sitzflächen sind flach und kurz. Trotzdem sitzen die Passagiere bequem. Die Polsterung ist weicher als vorne, die Lehne sehr hoch.

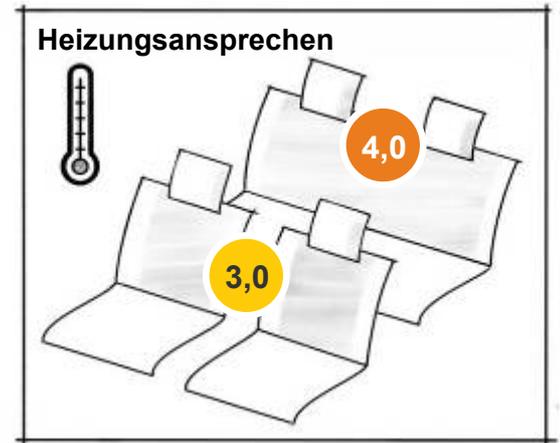
2,4 Innengeräusch

⊕ Bei 130 km/h wird im Innenraum ein niedriger Geräuschpegel von 68,9 dB (A) gemessen. Die Insassen nehmen aber ausgeprägte Windgeräusche wahr. Das Motorengeräusch hält sich in Grenzen und wird nicht störend empfunden. Weitere Fahrgeräusche treten kaum auf.

3,5 Klimatisierung

Die serienmäßige Klimaautomatik erzielt nur ein durchschnittliches Ergebnis. Vorn kann die Heizleistung noch akzeptiert werden.

⊖ Hinten ist die Heizung zu schwach ausgelegt. Die Einstellmöglichkeiten sind begrenzt. Für alle Insassen wird die Temperatur über einen gemeinsamen Regler eingestellt, welcher grob skaliert ist. Auch die Luftverteilung wird für Fahrer und Beifahrer gemeinsam vorgenommen, es können nur vorgegebene Kombinationen angewählt werden. Die hinteren Seitenscheiben lassen sich nicht komplett öffnen.



Heizungstest bei -10°C in der ADAC-Klimakammer.

2,3 MOTOR/ANTRIEB

2,7 Fahrleistungen*

Die Fahrleistungen sind durchschnittlich. Beim simulierten Überholvorgang unter voller Beschleunigung vergehen 6,3 Sekunden, um den Wagen von 60 auf 100 km/h zu beschleunigen. Die Elastizitätsmessungen im vierten und fünften Gang meistert der Citroen ohne Probleme, im sechsten Gang fehlt es ihm etwas an Durchzugskraft.

2,5 Laufkultur

⊕ Für einen Vierzylinder-Diesel läuft der Motor sehr kultiviert. Im Innenraum nimmt man kaum Vibrationen wahr. Bei 1.500 Umdrehungen pro Minute brummt der Motor etwas unter Last, über 4.000 Touren beginnt er zu dröhnen. In diesem hohen Drehzahlbereich fühlt sich der Selbstzünder aber auch nicht mehr wohl, verliert arg an Durchzugskraft und wird dort wohl kaum betrieben werden.

1,7 Schaltung

⊕ Die Schaltung ist präzise und knackig. Nur beim schnellen Durchschalten kann sie gelegentlich etwas haken. Trotzdem sind, nicht zuletzt aufgrund der Leichtgängigkeit, hohe Schaltgeschwindigkeiten möglich. Auch der Rückwärtsgang lässt sich selbst bei ausrollendem Fahrzeug leicht und geräuschlos einlegen. Die Schaltwege sind kurz genug. Eine Gangempfehlung hilft dem Fahrer eine kraftstoffsparende Fahrweise zu verwirklichen. Am Berg hält ein sogenannter Hill-Holder das Fahrzeug automatisch fest.

2,3 Getriebeabstufung

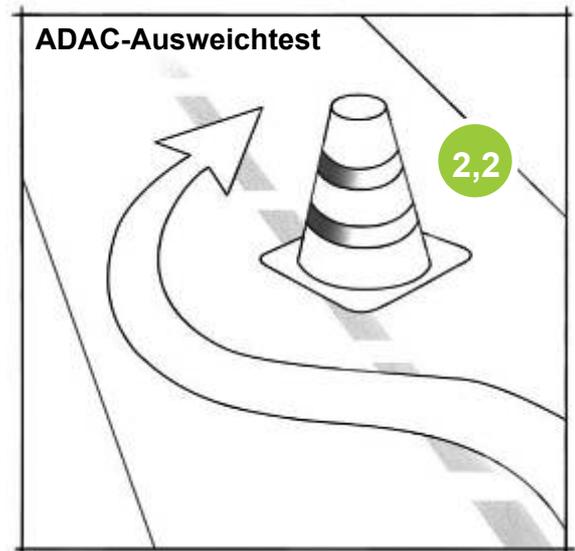
⊕ Das Sechsgang-Schaltgetriebe passt gut zur Leistungscharakteristik des Motors. Für jede Geschwindigkeit steht ein passender Gang zur Verfügung, gleich ob man die volle Zugkraft nutzen oder eine kraftstoffsparende Fahrweise realisieren will. Im größten Gang dreht der Motor bei 130 km/h mit nur 2.700 Umdrehungen, wodurch kein unnötiger Kraftstoff verschwendet wird.

2,6 FAHREIGENSCHAFTEN

2,3 Fahrstabilität

Einen plötzlichen Lenkimpuls quittiert der SUV mit ausgeprägtem Nachpendeln. Wirklich kritisch wird die Fahrsituation dabei aber nicht.

⊕ Der Geradeauslauf bei Spurrillen oder Fahrbahnebenenheiten ist in Ordnung. Beim ADAC Ausweichtest erhält er eine gute Benotung. Den ganzen Parcours meistert der SUV deutlich untersteuernd, bei hohen Lenkwinkeln tendiert er dazu über beide Achsen zu schieben. Schleuder- oder Kipptendenz besteht dabei zu keiner Zeit. Das Allradssystem sorgt auf jedem Untergrund für optimale Traktion. Man kann an einem Drehrad in der Mittelkonsole unter drei Antriebsprogrammen auswählen: Im 2WD Modus ist das Fahrzeug nur frontgetrieben. Im 4WD AUTO Modus wird das Drehmoment variabel zwischen Vorder- und Hinterachse verteilt. Auch wenn tendenziell die Vorderachse stärker angetrieben wird, bei Bedarf kann eine 50:50 Verteilung erreicht werden. Wird 4WD LOCK gewählt, so wird die Hinterachse fix mit dem 1,5-fachen Drehmoment der Vorderachse beaufschlagt. In schnell gefahrenen Kurven untersteuert der Citroen stark, Lastwechselreaktionen treten kaum auf.



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.

2,5 Lenkung*

Der Wendekreis dürfte mit 11,6 Metern etwas geringer ausfallen.

⊕ Das Fahrzeug reagiert leicht verzögert, aber absolut gutmütig auf Lenkbefehle. Die Lenkung ist zielgenau und vermittelt dem Fahrer auffallend viel Gefühl für die Fahrbahn - nicht selbstverständlich für einen SUV. Sie ist ziemlich direkt ausgelegt. Beim Rangieren hält sich der Kraftaufwand in überschaubaren Grenzen.

⊖ Kommt man beim Beschleunigen an die Haftungsgrenze der Vorderräder, so nimmt man deutliche Antriebseinflüsse in der Lenkung wahr.

3,0 Bremse

Ein Bremsweg von 39,7 Metern aus 100 km/h geht noch in Ordnung (Mittelwert aus 10 Messungen, halbe Zuladung, Reifen: Bridgestone Dueler H/P Sport der Größe 225/55 R18 98V).

+ Die Bremse spricht schnell an, ein Bremsassistent ist Serie. Das Pedalgefühl ist gut, sie lässt sich feindosieren. Der Wagen verhält sich beim Bremsen spurtreu.

2,2 SICHERHEIT

2,8 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

+ Das Stabilitätsprogramm ESP und der Bremsassistent BAS sind serienmäßig an Bord. Bei einer Gefahrenbremsung wird automatisch das Warnblinklicht aktiviert, damit der nachfolgende Verkehr gewarnt wird. Nur bei getretenem Kupplungspedal kann der Motor gestartet werden. Ein unbeabsichtigtes Anrollen wird somit verhindert.

- Ein Nachteil beim Abschleppen: Mit eingeschaltetem Warnblinklicht, kann keine Fahrtrichtungsanzeige per Blinker vorgenommen werden.

1,9 Passive Sicherheit - Insassen

+ Beim ADAC Crashtest erreicht der SUV im Bereich Insassenschutz 31 von 36 Punkten. Der Test wurde mit einem baugleichen Mitsubishi ASX durchgeführt. Neben Kopf- und Seitenairbags steht dem Fahrer auch ein Knieairbag zur Verfügung. Die vorderen Kopfstützen haben eine ausreichende Höhe für Insassen bis 1,90 m Größe und bieten durch den geringen Abstand zum Kopf optimales Schutzpotential. Die hinteren dürften aber etwas höher sein. Sie sind nur für Personen bis 1,60 m ausgelegt. Auf den vorderen Sitzplätzen gibt es Gurtwarner. An den stabilen Bügeltürgriffen kann im Falle eines Unfalls hohe Zugkraft aufgebracht werden.

- Warndreieck und Verbandkasten sind unter dem Kofferraumboden und bei beladenem Kofferraum nicht erreichbar.

2,1 Kindersicherheit

+ Beim ADAC Crashtest wurden im Bereich Kindersicherheit 38 von 49 Punkten erzielt (Test mit Mitsubishi ASX). Auf den äußeren Sitzplätzen der Rücksitzbank können alle gängigen Kindersitzmodelle sicher befestigt werden. Dort ist auch das ISOFIX-System inklusive Top-Tether vorhanden. Serienmäßig können die Beifahrerairbags per Zündschlüssel deaktiviert werden, dann können auf dem Beifahrersitz auch rückwärtsgerichtete Kinderschalen installiert werden. Die Montage hoher Kindersitze ist auf allen Plätzen problemlos möglich.

- An den hinteren Fensterhebern ist kein Einklemmschutz vorhanden. Es besteht die Gefahr, dass sich spielende Kinder die Finger quetschen. Die Betätigung der Kindersicherungen ist so einfach gehalten, dass sie auch von Kindern einfach abgeschaltet werden können. Auf dem Beifahrersitz und dem hinteren Mittelsitz sind laut Hersteller Kindersitze mehrerer Altersgruppen nicht erlaubt.

2,6 Fußgängerschutz

Beim ADAC Crashtest werden im Bereich Fußgängerschutz 22 von 36 Punkten erreicht. Der Test wurde mit einem Mitsubishi ASX durchgeführt.

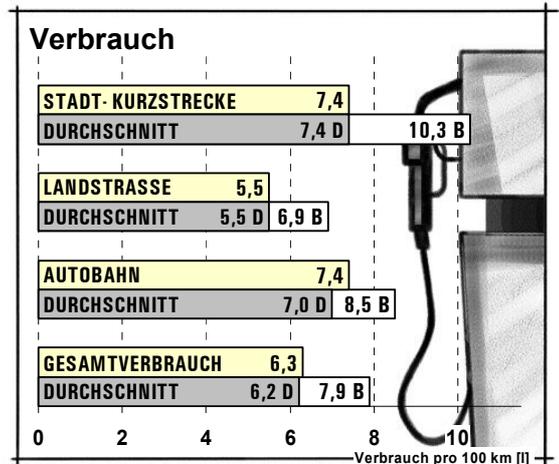
2,9 UMWELT/ECOTEST

3,8 Verbrauch/CO2*

Beim Kraftstoffverbrauch verpasst der C4 mit einem Testverbrauch von 6,3 Litern auf 100 km eine gute Bewertung. Innerorts verbraucht er nur 7,4 l/100 km. Auf Landstraßen konsumiert der Citroen 5,5 Liter und auf Autobahnen 7,4 Liter auf 100 km. CO2 emittiert er dabei 202 g/km (Berechnung well-to-wheel) und erhält beim ADAC-EcoTest 22 Punkte.

1,9 Schadstoffe

⊕ Der Schadstoffausstoß ist gering. Im ADAC EcoTest bekommt der C4 Aircross dafür 41 Punkte, was zusammen mit den CO2-Punkten zu insgesamt 63 Punkten und somit drei Sternen führt.



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

3,5 AUTOKOSTEN

2,9 Betriebskosten*

Die Betriebskosten werden hauptsächlich aus den Kraftstoffkosten ermittelt. Der günstigere Dieselmotor kann nicht verhindern, dass der Citroen hier nur durchschnittlich bewertet wird.

4,5 Werkstatt- / Reifenkosten*

Alle 20.000 Kilometer oder alle zwölf Monate ist eine Wartung fällig. Der 1.8 Liter Dieselmotor besitzt einen Zahnriemen, der jedoch erst nach 180.000 Kilometern oder 10 Jahren ausgetauscht werden muss.

- ⊕ Citroen gewährt eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.
- ⊖ Das jährliche Wartungsintervall bedeutet - vor allem für den Normal- oder Wenigfahrer - relativ kurze Inspektionsabstände und somit mehr Werkstattaufenthalte. Erhöhte Kosten für Verschleißreparaturen verhindern eine bessere Benotung.

3,4 Wertstabilität*

Dem Citroen C4 Aircross kann im vierjährigen Kalkulationszeitraum ein stabiler Restwertverlauf prognostiziert werden.

3,2 Kosten für Anschaffung*

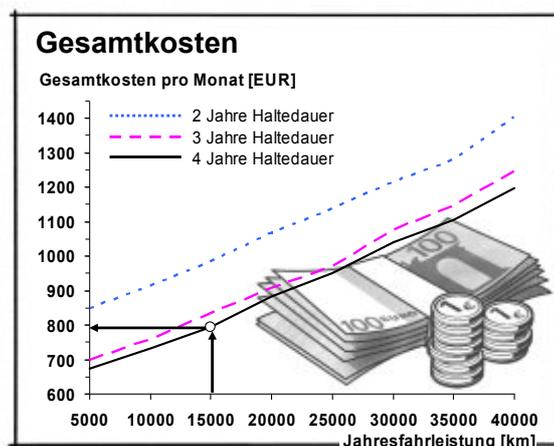
Mit einem Grundpreis von 33.790 € liegt der Citroen C4 Aircross HDi 150 Exclusive 4WD im Mittelfeld seiner Klasse. Um das ADAC Standard-Ausstattungs-niveau seiner Klasse zu erreichen, wären Optionen im Wert von weiteren 2.560 Euro nötig.

4,7 Fixkosten*

Die Kfz-Versicherung lässt sich der Aircross teuer bezahlen. Vor allem Haftpflicht und Vollkasko rangieren in den höchsten Klassen. Die KFZ-Steuer kostet 245 € jährlich.

3,2 Monatliche Gesamtkosten*

Die gesamten monatlichen Unterhaltskosten liegen im durchschnittlichen Bereich dieser Fahrzeugklasse.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 795 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.6 Stop&Start 2WD	HDi 115 Stop&Start 2WD	HDi 115 Stop&Start 4WD	HDi 150 Stop&Start 2WD	HDi 150 Stop&Start 4WD
Aufbau/Türen	GE/5	GE/5	GE/5	GE/5	GE/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1590	4/1560	4/1560	4/1798	4/1798
Leistung [kW (PS)]	86 (117)	84 (114)	84 (114)	110 (150)	110 (150)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	154/4000	270/1750	270/1750	300/2000	300/2000
0-100 km/h[s]	11,3	10,8	11,6	10,8	11,5
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	182	182	180	200	198
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	5,9 S	4,6 D	4,9 D	5,4 D	5,6 D
CO2 [g/km]	135	119	129	142	147
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/21/18	19/24/20	19/24/20	19/24/20	19/24/20
Steuer pro Jahr [Euro]	82	170	190	235	245
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	635	651	737	739	767
Preis [Euro]	23.690	25.990	29.790	29.790	31.790

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-Haftpfl.
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	1798 ccm
Leistung	110 kW (150 PS)
bei	4000 U/min
Maximales Drehmoment	300 Nm
bei	2000 U/min
Kraftübertragung	Allrad aut. zuschaltbar
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	225/55R18V
Reifengröße (Testwagen)	225/55R18V
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,45/11,65 m
Höchstgeschwindigkeit	198 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	11,5 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	6,3 s
Bremsweg aus 100 km/h	39,7 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	5,6 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	6,3 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	7,4/5,5/7,4 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe	147 g/km
CO ₂ -Ausstoß Test(*WTW)	202 g/km
Innengeräusch 130km/h	68,9 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4340/1800/1625 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2130 mm
Leergewicht/Zuladung	1625 kg/435 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	325 l/685 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/1400 kg
Dachlast	80 kg
Tankinhalt	60 l
Reichweite	950 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	127 Euro
Monatliche Werkstattkosten	78 Euro
Monatliche Fixkosten	139 Euro
Monatlicher Wertverlust	451 Euro
Monatliche Gesamtkosten	795 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	19/24/20
Grundpreis	33.790 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 2012 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Umwelt und Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.05.2012 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.05.2012 gültigen Steuergesetzgebung.

*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich.

Weitere Autotests finden Sie unter www.adac.de/autotest

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbiegelenk	nicht erhältlich
Abstandsregelung, elektronisch	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Berganfahrhilfe	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent	nicht erhältlich
Head-Up-Display	nicht erhältlich
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Regen- und Lichtsensor	Serie
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Spurassistent	nicht erhältlich
Start-Stop-System	Serie
Tempomat	Serie
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Xenonlicht	Serie

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	Serie
Keyless Entry	Serie
Klimaautomatik	Serie
Knieairbag (für den Fahrer)	Serie
Navigationssystem	1.950 Euro ^o
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung (zzgl. Montage)	697 Euro
Außenspiegel, elektrisch anklappbar (beheizbar)	Serie
Lackierung Metallic	610 Euro ^o
Schiebe-Hubdach	nicht erhältlich

^o im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

2,6

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

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte klassenbezogen