

Autotest



Citroen C4 VTi 120 Exclusive

Fünftürige Schräghecklimousine der unteren Mittelklasse (88 kW / 120 PS)

nsgesamt ist der Citroen C4 ein gelungenes Fahrzeug, das nicht nur mit den Citroen-typisch guten Komforteigenschaften, sondern auch mit großzügigem Platzangebot und brauchbarem Kofferraum punkten kann. Die Insassen werden zudem mit einer Reihe an Komfortausstattungen verwöhnt - Vordersitze mit Massagefunktion gibt es nicht oft in dieser Fahrzeugklasse. Einige Patzer erlaubt sich der C4 dagegen bei der Bedienung. Das unübersichtlich gestaltete Cockpit mit vielen Knöpfen und verspielten Instrumenten erfordert eine deutliche Eingewöhnungszeit und mag so gar nicht zum ansonsten eher gediegenen Auftritt des Franzosen passen. Aber auch beim Motor gibt es noch Verbesserungsbedarf. Der 1,6-Liter-Saugmotor leistet zwar auf dem Papier ordentliche 120 PS, in der Praxis wirkt der Antrieb aber träge und fordert hohe Drehzahlen für akzeptable Beschleunigungen. Und das, obwohl Citroen schon ein sehr kurz übersetztes Fünf-Gang-Getriebe verbaut hat. Das treibt den Lärmpegel bei höheren Geschwindigkeiten nach oben und wirkt sich zudem negativ auf den Verbrauch aus. Im EcoTest kommt der C4 deshalb mit durchschnittlich 6,4 l/100 km nicht über drei Sterne hinaus. Der Preis für die sehr hochwertig ausgestattete Exclusive-Variante fällt mit 22.680 Euro noch akzeptabel aus. Aufgrund des hohen zu erwartenden Wertverlustes ist das Fahrzeug aber in der Summe nicht besonders wirtschaftlich.

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



unübersichtliche Armaturen, durchzugsschwacher Motor, zu kurze Getriebeübersetzung, recht hoher Verbrauch, schlechte Wertstabilität



ADAC-URTEIL
2,5 AUTOTEST
3,6 AUTOKOSTEN
Zielgruppencheck
2,5 Familie
3,1 Stadtverkehr
3,1 Senioren
2,4 Langstrecke
2,6 Transport
3,1 Fahrspaß
3,0 Preis/Leistung

Stand: April 2013 Text: D. Silvestro

2,7

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,8

Verarbeitung

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 in der Klappe integriert, man muss ihn nicht mehr separat öffnen. Eine Fehlbetankung mit Diesel anstatt Benzin ist nicht möglich. Die Türausschnitte sind gut abgedichtet und verschmutzen somit nicht so schnell. Einstiegsleisten an den Türschwellern, welche vor Kratzern schützen, gibt sind in der getesteten Ausstattungsvariante Serie.

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. Die Motorhaube wird von einem primitiven Haltestab offen gehalten.

2,7

Alltagstauglichkeit

Der Citroen C4 bietet dank vier vollwertigen Sitzplätzen und einem schmalen Notsitz hinten in der Mitte eine gute bis zufriedenstellende Alltagstauglichkeit. Die maximale zulässige Zuladung liegt bei noch akzeptablen 475 kg. Auf dem Dach sind nur Lasten bis 55 kg erlaubt, es gibt auch keine stabile Dachreling.

Dank des großen 60 l Kraftstofftanks lassen sich mit einer Tankfüllung Reichweiten von über 900 km realisieren. Recht hoch fällt für einen Kompaktwagen die zulässige Anhängelast aus. Gebremst sind 1.550 kg zulässig, ungebremst 640 kg.

Serienmäßig ist der C4 nur mit einem Reifenpannenset ausgestattet, welches sich schon bei kleinen Beschädigungen als unwirksam erweisen kann. Gegen Aufpreis gibt es aber auch ein Notrad. Nur dann findet man einen Wagenheber an Bord.



Sicht

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



Besonders breite Dachsäulen erschweren die Sicht nach schräg hinten.

(Serie). Einparksensoren sind vorne wie hinten Serie. Zusätzlich findet man auch einen Parklückendetektor an Bord. Dee vermisst Parklücken am Fahrbahnrand und zeigt dem Fahrer an, ob sie groß genug sind. Einparken muss man aber trotzdem selber, deshalb ist das System in der Praxis kaum hilfreich.

Xenonscheinwerfer mit dynamischem Kurvenlicht gibt es gegen Aufpreis (nicht im Testwagen). Die serienmäßigen Halogenscheinwerfer leuchten die Fahrbahn zufriedenstellend aus, das Fernlicht reicht aber nicht besonders weit. Abbiegelicht ist in dieser Ausstattungsvariante serienmäßig verbaut.

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.

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.

Innenspiegel, Außenspiegel 2,9 Vorderes und hinteres Nahfeld 2,2 3,8

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.

2,4 Kofferraum-Volumen*

Mit 370 Litern Fassungsvermögen stellt der C4 einen großzügigen Laderaum zur Verfügung. Entfernt man die Hutablage und belädt das Fahrzeug bis zum Dach passen sogar 505 l in den Kofferraum. Klappt man die Rücksitzbank um, so stehen 700 l (gemessen bis zur Fensterunterkante) bzw. 1.220 l (dachhoch) zur Verfügung.



Der Kofferraum mit 370 I Volumen bietet ausreichend Platz fürs Reisegepäck.

Kofferraum-Zugänglichkeit

Der Zugang zum Kofferraum wird durch eine hohe Ladekante unnötig erschwert. Beim Einladen muss man 71 cm überwinden, beim Ausladen 18 cm.

Die Heckklappe lässt sich leicht öffnen, nur der Taster dazu ist meist verschmutzt. Sie gibt eine große Ladeöffnung frei und schwingt weit auf. Personen bis 1,90 m haben darunter genügend Platz.

Aufpassen sollten sehr große Personen, damit sie sich am abstehenden Schloss den Kopf nicht anstoßen. Das Format des Kofferraums ist zweckmäßig, die Lehnen der Rücksitzbank dürften aber steiler stehen. Ein nettes Detail beinhaltet die Kofferraumbeleuchtung: Diese ist in eine herausnehmbare Taschenlampe integriert. Der Akku dafür lädt sich automatisch wieder auf, wenn man sie in die Halter im Kofferraum steckt.

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

2,7

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 ist in der getesteten Ausstattung Serie.

2,6

INNENRAUM

2,6

Bedienung

Insgesamt wirkt das Cockpit des Citroen C4 durch die vielen Schalter, das überfrachtete Lenkrad und die verspielten Instrumente sehr unübersichtlich und erfordert eine deutliche Eingewöhnungszeit. Die Grundfunktionen sind zwar noch recht schnell erlernt, doch sobald man Detaileinstellungen vornehmen möchte, kommt man schnell nicht mehr zurecht. Das Bedienteil der Klimaautomatik ist tief angebracht und einfach gehalten. Tasten und Symbole sind klein, die Drehregler schlecht greifbar. Die Umluftschaltung 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



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

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 Serie. 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 ein Tempomat und Bordcomputer mit Verbrauchsanzeige 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. Es fehlt eine Motortemperaturanzeige. Der angeschnallte Fahrer kann die inneren Türgriffe kaum erreichen, wenn die Türen voll geöffnet sind.

Raumangebot vorne*

Das Raumangebot auf den vorderen Plätzen ist großzügig bemessen, das subjektive Raumempfinden einwandfrei. Personen bis knapp 1,90 m Körpergröße finden bequem Platz. Die Kopffreiheit ließe auch größere Insassen zu.

Raumangebot hinten*

Sind die vorderen Sitze für Personen mit 1,85 m Größe eingestellt, so können die hinteren Plätze nur noch von Personen bis rund 1,75 m Körpergröße genutzt werden. Auch die Kopffreiheit bietet kaum mehr Kapazität. Das subjektive Platzempfinden ist aber dank der großen Seitenscheiben gut bis zufriedenstellend.



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

4.0 Innenraum-Variabilität

Der Beifahrersitz lässt sich in Liegeposition bringen und die Lehnen der Rückbank sind geteilt klappbar - das reicht nur für eine ausreichende Bewertung der Innenraum-Variabilität.

2,3 KOMFORT

2,2 Federung

Das Fahrwerk des C4 ist zwar tendenziell straff abgestimmt, bietet aber dennoch immer genügend Komfort. Ein guter Kompromiss. Auf langwelliger 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.

^{2,3} Sitze

Der Seitenhalt ist mäßig, die Seitenwangen sind zu weich. Die Lehnenhöhe 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).

^{2,4} Inn

Innengeräusch

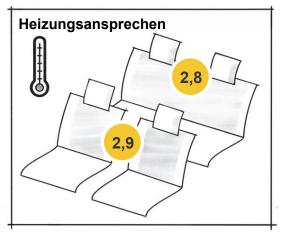
Das Innengeräusch liegt auf niedrigem Niveau. Bei 130 km/h kommt ein Geräuschpegel von 68,6 dB(A) bei den Insassen an. Weder Wind- noch Fahrgeräusche treten unangenehm in den Innenraum. Nur das hohe Drehzahlniveau des Benziners nervt auf Dauer.

2,3

Klimatisierung

Die Heizung spricht vorne wie hinten in zufriedenstellender Zeit an und sorgt so in recht kurzer Zeit für angenehme Temperaturen. In der getesteten Variante ist serienmäßig eine Klimaautomatik verbaut, die sich in der Intensität einstellen lässt. 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.



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



MOTOR/ANTRIEB

3,2

Fahrleistungen*

Bei den Fahrleistungen kann der Citroen C4 VTi 120 ein zufriedenstellendes Ergebnis einfahren. Den simulierten Überholvorgang von 60 auf 100 km/h absolviert er in guten 7,1 Sekunden. Bei den Elastizitätsmessungen schneidet der C4 mit dem 1,6 l großen Vierzylinder dagegen nur mäßig ab. In Sachen Durchzugskraft kann der Saugmotor nicht mit den modernen Turbomotoren der Konkurrenz mithalten. Im vierten Gang wirkt der Motor noch einigermaßen elastisch. Trotz der kurzen Gesamtübersetzung geht es im fünften Gang aber kaum noch voran. Die Folge sind häufige Schaltvorgänge und ein hochdrehender Motor.



Laufkultur

Die Laufkultur des Vierzylinders ist einwandfrei. Leichte Vibrationen sind zu spüren, die den Fahrer aber auf Dauer nicht nerven. Er neigt weder zum Brummen noch zum Dröhnen.



Schaltung

Der Schaltkulisse fehlt es insgesamt an Präzision. Der Wechsel der Schaltgassen erfordert Fingerspitzengefühl und Konzentration. Die Schaltwege dürften zudem kürzer sein.

Die möglichen Schaltgeschwindigkeiten liegen hoch, lediglich die mangelnde Präzision beim Gassenwechsel bremst den Schaltvorgang aus. Das Anfahren funktioniert insgesamt gut, die Kupplung lässt sich leicht und exakt dosieren.

⊕ Eine gut ablesbare Schaltempfehlung unterstützt den Fahrer beim Kraftstoffsparen. Eine Berganfahrhilfe ist Serie.

Der Rückwärtsgang ist nicht mechanisch gegen unbeabsichtigtes Einlegen gesichert. Das Einlegen bei noch ausrollendem Fahrzeug wird von starkem Getriebekrachen untermalt.

3,3 Getriebeabstufung

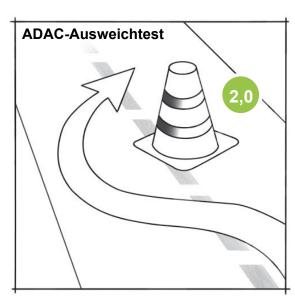
Der C4 VTi 120 besitzt nur fünf Gänge, was aber kein wirklicher Mangel ist. Die Abstufung des Getriebes passt gut zur Motorcharakteristik.

Bei 130 km/h dreht der Motor im höchsten Gang bereits mit knapp 3.900 Touren. Hier wird bei zügiger Fahrt sinnlos Kraftstoff vergeudet und der Lärmpegel erhöht. Ein Argument für einen sechsten Gang.

4 FAHREIGENSCHAFTEN

Fahrstabilität

Die Fahrstabilität des C4 ist einwandfrei. Auf einen plötzlichen Lenkimpuls reagiert er gutmütig und unkritisch. Beim ADAC-Ausweichtest erreicht der Franzose eine 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 früh eingreifende Traktionskontrolle verhindert durchdrehende Räder auf rutschigem Untergrund und verbessert so die Fahrstabilität beim Beschleunigen aus Kurven. Bei schneller Kurvenfahrt schiebt die Vorderachse gut kontrollierbar 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.



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.

<mark>2,9</mark> Lenkung*

Das Lenkgefühl ist Klassendurchschnitt. Ein Wendekreis von 11,2 m geht in dieser Klasse noch in Ordnung.

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.

2,2 Bremse

Der Bremsweg beträgt durchschnittlich nur 36,5 m (Mittelwert aus 10 Messungen, halbe Zuladung, Reifen: Michelin Primacy HP 91V der Größe 225/45R17V). Die Bremse spricht sehr spontan an, die Dosierbarkeit ist gut. Beim Bremsen in der Kurve drängt das Heck zwar leicht nach, das Fahrzeug bleibt aber trotzdem sicher beherrschbar.

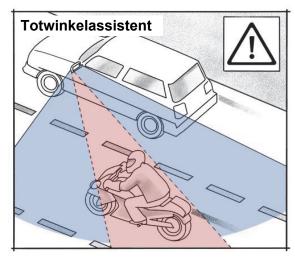
1,9 SICHERHEIT

Aktive Sicherheit -Assistenzsysteme

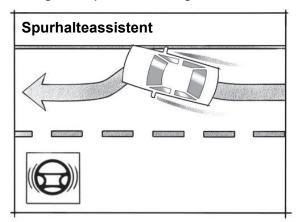
Der Citroen C4 ist serienmäßig ESP und Bremsassistent sind serienmäßig an Bord. Bei einer Gefahrenbremsung wird automatisch die Warnblinkanlage aktiviert und somit der nachfolgende Verkehr gewarnt. Das in die Nebelscheinwerfer integrierte Abbiegelicht ist ebenso serienmäßig verbaut wie ein Tempomat inklusive Geschwindigkeitslimiter. Gegen Aufpreis gibt es eine Reihe an aktiven Sicherheitssystemen, die allerdings nur in der getesteten Top-Ausstattung erhältlich sind. Wählt man das optionale "Sicherheits-Paket 2" findet man neben einem Spurverlassenswarner und einem Totwinkelassistenten auch ein Reifendruckkontrollsystem sowie hellere Xenonscheinwerfer inklusive Kurvenlicht vor.

Passive Sicherheit - Insassen

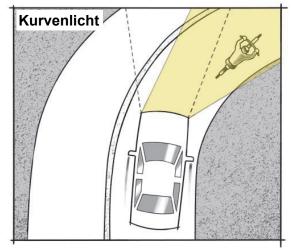
🕀 Der C4 ist serienmäßig mit Front-, Seiten- und durchgehenden Kopfairbags ausgestattet. Beim ADAC-Crashtest werden gute 90% der möglichen Punkte und somit gute fünf Sterne erreicht. Die vorderen Kopfstützen sind für Personen bis 1,90 m geeignet und optimal nahe am Kopf platziert. Die hinteren reichen zwar nur für Personen bis 1,65 m, da aber ohnehin keine besonders großen Personen im Fond Platz finden, ist die Kopfstützenhöhe ausreichend. 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. In der getesteten Top-Ausstattung ist der C4 serienmäßig mit dem Citroen eTouch ausgestattet. Dieses beinhaltet ein automatisches Notruf-System, welches im Falle eines Unfalls oder durch Betätigung der SOS-Taste einen Notruf absetzt und den Standort des Fahrzeugs über GPS übermittelt. Bis zum Eintreffen der Rettungskräfte wird eine Sprechverbindung mit den verletzten oder einklemmten Personen gehalten.



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.



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.



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

Die hinteren Kopfstützen wurden unterdimensioniert: Sie sind zu schmal, nur für Personen bis 1,65 m geeignet und über 8 cm vom Kopf entfernt. Warndreieck und Verbandskasten lassen sich im Notfall schlecht erreichen.

1,7

Kindersicherheit

Bei den ADAC Crashtests erreicht der C4 bei der Kindersicherheit 85% der möglichen Punkte - das ist ein sehr gutes Ergebnis. Auf den hinteren äußeren Sitzplätzen sind serienmäßig das Isofix-Befestigungssystem und Ankerhaken verbaut, 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 fallen dank früh eingreifendem Einklemmschutz sehr gering aus.

Der Mittelsitz eignet sich dagegen aufgrund der ungünstig angebrachten Gurtanlenkpunkte kaum zum Befestigen von Kindersitzen. Laut Hersteller sind dort ohnehin keine Kindersitze erlaubt.

3,4

Fußgängerschutz

Beim Fußgängerschutz besitzt der C4 noch Verbesserungspotential. Er erreicht nur 43% der möglichen Punkte. Die Vorderkante sowie die seitlichen und hinteren Bereiche der Motorhaube sind noch zu aggressiv gestaltet.

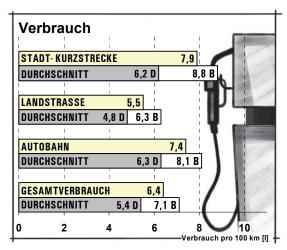
2,7

UMWELT/ECOTEST

3,5

Verbrauch/CO2*

Mit einem Testverbrauch von durchschnittlich 6,4 l/100 km fällt der Verbrauch des C4 VTi 120 nicht besonders niedrig aus. Vor allem im Stadtverkehr liegt der Verbrauch mit 7,9 l/100 km zu hoch, was nicht zuletzt auf das fehlende Start-Stopp-System zurückzuführen ist. Aber auch auf der Landstraßen (5,5 l/100 km) und auf der Autobahn (7,4 l/100 km) fällt der Verbrauch nicht besonders niedrig aus, was auch an der kurzen Gesamtübersetzung liegt. Mit einer ermittelten CO2-Bilanz von 173 g/km erreicht das Fahrzeug im EcoTest nur akzeptable 25 Punkte im CO2-Kapitel.



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

1,9

Schadstoffe

Beim Schadstoffausstoß gibt es dagegen kaum Anlass zur Kritik. Lediglich der CO-Ausstoß steigt auf der Autobahn recht stark an, was dem C4 einige Punkte kostet. Im ADAC EcoTest werden 41 Punkte erreicht, was kombiniert mit den CO2-Punkten zu insgesamt 66 Punkten und somit drei Sternen führt.

Α

AUTOKOSTEN



Betriebskosten*

Die Betriebskosten werden hauptsächlich aus den Kraftstoffkosten ermittelt. Da der C4 VTi 120 nicht besonders sparsam mit dem Super-Kraftstoff umgeht, fallen die Betriebskosten entsprechend hoch aus.



Werkstatt- / Reifenkosten*

Alle 30.000 km oder alle 12 Monate ist eine Wartung fällig. Für den Vielfahrer ist das in Ordnung, für Fahrer, die mit dem Auto nur wenig unterwegs sind, ist der jährliche Serviceabstand jedoch zu gering.

- Citroen verbaut nach eigenen Angaben langlebige Verschleißteile und gewährt eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.
- Durch die nicht gängige Seriengröße entstehen erhöhte Kosten für den Reifenersatz.

4,7

Wertstabilität*

Nicht überzeugen kann der Citroen C4 beim Wertverlust. Prozentual gesehen verliert der Citroen in den ersten vier Jahren stark an Wert.

3,3

Kosten für Anschaffung*

Für den Neukauf eines Citroen C4 VTi 120 in der Top-Ausstattung Exlusive muss man mindestens 22.680 € bereitlegen. Dann ist das Fahrzeug aber bereits ziemlich komplett ausgestattet. Empfehlenswert ist das Sicherheits-Paket 2, welches für 1.340 Euro eine Reihe an Assistenzsystemen bereithält.



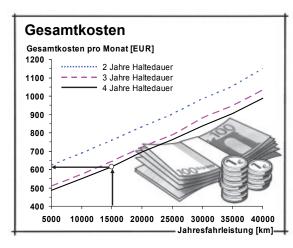
Fixkosten*

Die Fixkosten liegen im guten bis zufriedenstellenden Bereich. Für die Kfz-Steuer werden jährlich 104 € fällig, die Kfz-Haftpflicht liegt im sehr erschwinglichen Bereich (KH:14). Ungünstiger Fallen die Einstufungen der Teil- und Vollkaskoversicherung aus (TK:19; VK:20).



Monatliche Gesamtkosten*

Die absoluten monatlichen Gesamtkosten liegen im schlechteren Klassendurchschnitt. Vor allem der hohe Wertverlust wirkt sich in Verbindung mit dem nicht besonders niedrigen Anschaffungspreis negativ auf die Gesamtkosten aus.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 615 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

VTi 95	VTi 120	THP 155 EGS6	HDi 90	HDi 115	e-HDi 115	HDi 150
SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5
4/1397	4/1598	4/1598	4/1560	4/1560	4/1560	4/1997
70 (95)	88 (120)	115 (155)	68 (92)	84 (115)	84 (115)	110 (150)
135/4000	160/4250	240/1400	230/1750	270/1750	270/1750	340/2000
11,9	10,8	8,7	12,9	11,3	11,3	8,6
182	193	214	180	190	190	207
6,1 S	6,2 S	6,4 S	4,2 D	4,6 D	3,8 D	4,9 D
140	143	148	110	119	100	127
15/19/19	14/20/19	16/23/21	18/19/21	18/21/21	18/21/21	18/23/21
88	98	108	152	170	152	224
547	569	672	542	566	561	624
16.420	18.020	24.980	19.270	20.270	22.480	23.980
	SR/5 4/1397 70 (95) 135/4000 11,9 182 6,1 S 140 15/19/19 88 547	SR/5 SR/5 4/1397 4/1598 70 (95) 88 (120) 135/4000 160/4250 11,9 10,8 182 193 6,1 S 6,2 S 140 143 15/19/19 14/20/19 88 98 547 569	VTI 95 VTI 120 EGS6 SR/5 SR/5 SR/5 4/1397 4/1598 4/1598 70 (95) 88 (120) 115 (155) 135/4000 160/4250 240/1400 11,9 10,8 8,7 182 193 214 6,1 S 6,2 S 6,4 S 140 143 148 15/19/19 14/20/19 16/23/21 88 98 108 547 569 672	VTi 95 VTi 120 EGS6 HDi 90 SR/5 SR/5 SR/5 SR/5 4/1397 4/1598 4/1598 4/1560 70 (95) 88 (120) 115 (155) 68 (92) 135/4000 160/4250 240/1400 230/1750 11,9 10,8 8,7 12,9 182 193 214 180 6,1 S 6,2 S 6,4 S 4,2 D 140 143 148 110 15/19/19 14/20/19 16/23/21 18/19/21 88 98 108 152 547 569 672 542	VTi 95 VTi 120 EGS6 HDi 90 HDi 115 SR/5 SR/5 SR/5 SR/5 4/1397 4/1598 4/1598 4/1560 4/1560 70 (95) 88 (120) 115 (155) 68 (92) 84 (115) 135/4000 160/4250 240/1400 230/1750 270/1750 11,9 10,8 8,7 12,9 11,3 182 193 214 180 190 6,1 S 6,2 S 6,4 S 4,2 D 4,6 D 140 143 148 110 119 15/19/19 14/20/19 16/23/21 18/19/21 18/21/21 88 98 108 152 170 547 569 672 542 566	VTi 95 VTi 120 EGS6 HDi 90 HDi 115 e-HDi 115 SR/5 SR/5 SR/5 SR/5 SR/5 4/1397 4/1598 4/1598 4/1560 4/1560 4/1560 70 (95) 88 (120) 115 (155) 68 (92) 84 (115) 84 (115) 135/4000 160/4250 240/1400 230/1750 270/1750 270/1750 11,9 10,8 8,7 12,9 11,3 11,3 182 193 214 180 190 190 6,1 S 6,2 S 6,4 S 4,2 D 4,6 D 3,8 D 140 143 148 110 119 100 15/19/19 14/20/19 16/23/21 18/19/21 18/21/21 18/21/21 88 98 108 152 170 152 547 569 672 542 566 561

Aufbau

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

= Kleintransporter = Transporter = Großraumlimousine = Bus = Geländewagen = Pick-Up

KT TR GR BU GE PK

Versicherung KH = KFZ-Haftpfl. VK = Vollkasko TK = Teilkasko

Kraftstoff

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

ADAC

DATEN UND MESSWERTE	
4-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro5
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)	205/45R17
Reifengröße (Testwagen)	225/45R17V
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,2 m
Höchstgeschwindigkeit	193 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,8 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3.Gang)	7,1 s
Bremsweg aus 100 km/h	36,5 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	6,31
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	6,4 I
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAI	
CO2-Ausstoß Herstellerangabe	146 g/km
CO2-Ausstoß Test(*WTW)	173 g/km
Innengeräusch 130km/h	68,6 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4329/1789/1498 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspieg	
Leergewicht/Zuladung	1290 kg/475 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	370 I/700 I
Anhängelast ungebremst/gebremst	640 kg/1550 kg
Dachlast	55 kg
Tankinhalt	60 I
Reichweite	935 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre
ADAC-Testwerte fett	

KOSTEN	
Monatliche Betriebskosten	153 Euro
Monatliche Werkstattkosten	56 Euro
Monatliche Fixkosten	98 Euro
Monatlicher Wertverlust	308 Euro
Monatliche Gesamtkosten	615 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	14/20/19
Grundpreis	22.680 Euro

NOTENSKALA	\		
Sehr gut Gut Befriedigend	0.6 - 1.5 1.6 - 2.5 2.6 - 3.5	Ausreichend Mangelhaft	3,6 – 4,5 4,6 – 5,5

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 2013 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 01.03.2013 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

TECHNIK	
Abbiegelicht	Serie
Automatikgetriebe (nicht für Exclusive)	nicht erhältlich
automatische Parkbremse	Serie
Berganfahrhilfe	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht (Sicherheits-Paket 2)	1.340 Euro
Regen- und Lichtsensor	Serie
Reifendruckkontrolle (Sicherheits-Paket 1)	290 Euro°
Spurassistent (Sicherheits-Paket 2)	1.340 Euro
Tempomat	Serie
Totwinkelassistent (Sicherheits-Paket 1)	290 Euro
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht (Sicherheits-Paket 2)	1.340 Euro
INNEN	
Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
	'
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	00
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten Innenspiegel, automatisch abblendend	Serie Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten Innenspiegel, automatisch abblendend Klimaautomatik	Serie Serie Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten Innenspiegel, automatisch abblendend Klimaautomatik Knieairbag	Serie Serie Serie nicht erhältlich
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten Innenspiegel, automatisch abblendend Klimaautomatik Knieairbag Navigationssystem	Serie Serie Serie nicht erhältlich 990 Euro
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten Innenspiegel, automatisch abblendend Klimaautomatik Knieairbag Navigationssystem Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie Serie Serie nicht erhältlich 990 Euro ^c Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten Innenspiegel, automatisch abblendend Klimaautomatik Knieairbag Navigationssystem Rücksitzlehne und -bank umklappbar Sitzbezüge, Leder (elektr. Einstellbar)	Serie Serie Serie Serie nicht erhältlich 990 Euro ^o Serie 1.490 Euro
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten Innenspiegel, automatisch abblendend Klimaautomatik Knieairbag Navigationssystem Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie Serie Serie nicht erhältlich 990 Euro° Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten Innenspiegel, automatisch abblendend Klimaautomatik Knieairbag Navigationssystem Rücksitzlehne und -bank umklappbar Sitzbezüge, Leder (elektr. Einstellbar) Sitze, vorn, beheizbar	Serie Serie Serie nicht erhältlich 990 Euro Serie 1.490 Euro Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten Innenspiegel, automatisch abblendend Klimaautomatik Knieairbag Navigationssystem Rücksitzlehne und -bank umklappbar Sitzbezüge, Leder (elektr. Einstellbar) Sitze, vorn, beheizbar	Serie Serie Serie nicht erhältlich 990 Euro ^c Serie 1.490 Euro

Lackierung Metallic

° im Testwagen vorhanden

Schiebe-Hubdach (nur Panoramadach)

TESTURTE	L		2,5
		AUTOTEST ¹	2,5
KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,7	Fahreigenschaften	2,4
Verarbeitung	2,8	Fahrstabilität	2,3
Alltagstauglichkeit	2,7	Lenkung*	2,9
Sicht	2,9	Bremse	2,2
Ein-/Ausstieg	2,9	Sicherheit	1,9
Kofferraum-Volumen*	2,4	Aktive Sicherheit - Assistenzsyst	
Kofferraum-Zugänglichkeit	2,7	Passive Sicherheit - Insassen	1,5
Kofferraum-Variabilität	2,7	Kindersicherheit	1,7
Innenraum	2,6	Fußgängerschutz	3,4
Bedienung	2,6	Umwelt/EcoTest	2,7
Raumangebot vorne*	2,2	Verbrauch/CO2*	3,5
Raumangebot hinten*	3,5	Schadstoffe	1,9
Innenraum-Variabilität	4,0	Ochadotorio	1,0
Komfort	2,3		
Federung	2,2	AUTOKOSTEN	3,6
Sitze	2,3		
Innengeräusch	2,4	Betriebskosten*	5,1
Klimatisierung	2,3	Werkstatt- / Reifenkosten*	3,1
Motor/Antrieb	3,0	Wertstabilität*	4,7
Fahrleistungen*	3,2	Kosten für Anschaffung* Fixkosten*	3,3
Laufkultur	2,3	Monatliche Gesamtkosten*	2,6 3.5
Schaltung	2,9		,
Getriebeabstufung	3,3	¹ ohne Wirtschaftlichkeit *Werte klasse	enbezogen

Serie ab 530°

nicht erhältlich