



Citroen e-C4 X 136 Shine Pack

Viertüriges SUV der unteren Mittelklasse (100 kW / 136 PS)

Citroen hat den e-C4 X als Crossover mit Stufenheck, quasi wie eine höhergelegte Limousine, gestaltet. Er wirkt auf den ersten Blick wie eines dieser bedingt praktischen und eigentlich wenig sinnvollen SUV-Verschnitte. Stellt man ihn gedanklich in diese Ecke, tut man ihm jedoch Unrecht. Denn der e-C4 X kommt in moderater Größe und ohne unnötigen Gewichtsexzess daher, als SUV-artig lassen ihn hauptsächlich die Kunststoffflanken um die Karosserie wirken. Wirklich viel Bodenfreiheit oder Allradantrieb gibt es nicht. Als Antrieb dient ein E-Motor mit 136 PS (100 kW) und 260 Nm maximalem Drehmoment an der Vorderachse, der von einer 50 kWh großen Batterie gespeist wird. Recht schnell stellt man im Alltag bei der getesteten Elektrovariante allerdings fest, dass von der 50 kWh-Batterie nur 48,1 kWh genutzt werden können - der für den Kunden relevante Netto-Kapazitätswert dürfte von Seiten des Herstellers durchaus deutlicher kommuniziert werden. Der Verbrauch ist für ein Fahrzeug in dieser Größe sehr gut. Er liegt im Ecotest im gemischten Betrieb bei 16,7 kWh (inkl. Ladeverluste) und ermöglicht so eine Reichweite von rund 310 km. Abgesehen davon ist der e-C4 X ein ausgesprochen komfortables Auto, das konsequent auf Gemütlichkeit ausgelegt ist und es mit erzwungener Pseudo-Sportlichkeit erst gar nicht versucht. Citroen zeigt, dass man auch ohne aufwendige Elektronik ein Komfort-Fahrwerk verbauen kann, dass dennoch eine hohe Fahrsicherheit bietet. Auch sonst sind die heute üblichen Annehmlichkeiten an Bord, in der Shine Pack-Ausstattung das meiste sogar serienmäßig. **Konkurrenten:** u.a. Cupra Born, Kia Niro EV, Peugeot e-2008, Renault Megane E-Tech, VW ID.3.

- ⊕ geringer Verbrauch, umfangreiche Serienausstattung, sicheres und komfortables Fahrwerk
- ⊖ kein Heckwischer, geringe Reichweite, keine Dachlast und keine Anhängerkupplung

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,0

AUTOKOSTEN 2,5

Zielgruppencheck

	Familie	2,7
	Stadtverkehr	3,5
	Senioren	3,2
	Langstrecke	2,8
	Transport	3,7
	Fahrspaß	3,0
	Preis/Leistung	2,2

Ecotest ★★★★★

3,0 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,4 Verarbeitung

Die Karosserieteile sind passgenau und mit gleichmäßigen, wenn auch nicht immer schmalen Spaltmaßen verbaut. An einigen Stellen fällt auf, dass Citroen durchaus auf die Kosten schauen muss: Die Blechkanten sind zwar ordentlich umgelegt, müssen an manchen Stellen aber ohne Dichtmasse auskommen. Im Innenraum hat Citroen auch mit spitzem Bleistift kalkuliert, der billig anmutende Dachhimmel und die vielen

harten Kunststoffflächen - bis hin zur Hutablage - zeugen von Kostendruck. An anderen Stellen wiederum hat man sinnvoll investiert, wie beispielsweise mit Filz seitlich im Kofferraum und mit weicher Oberfläche auf dem Armaturenbrett und den Oberseiten der vorderen Türverkleidungen. Zudem werten die hochwertigen Sitzbezüge und die Microfaser-Einlagen in den Türverkleidungen das Ambiente wieder auf.

4,2 Alltagstauglichkeit

Die 50-kWh-Batterie des e-C4 X kann serienmäßig mit Wechselstrom (AC, Steckertyp 2) und Gleichstrom (DC, Steckertyp CCS) geladen werden. Ein Kabel mit Typ-2-Stecker sowie ein Ladekabel für die typische „Haushaltssteckdose“ (Schuko) sind mit im Lieferumfang vorhanden. Beide Kabel können unter dem Kofferraumboden verstaut werden. Ein Frunk, also eine Verstaumöglichkeit unter der Fronthaube, wie sie zahlreiche E-Autos zu bieten haben, wäre die bessere Lösung. Dann kommt man auch problemlos an das Ladekabel, wenn der Kofferraum beladen ist oder sich die Kofferraumklappe nicht öffnen lässt, da man zu nahe an einer Wand bzw. Ladestation geparkt hat. Das Laden an der Haushaltssteckdose dauert etwa 22 bis 40 Stunden und ergibt daher wenig Sinn, zumal in diesem Fall die Ladeverluste höher als beim Laden mit 11 kW ausfallen. An einer geeigneten Wallbox benötigt man mit Wechselstrom für die Vollladung rund viereinhalb (bei 11 kW) bis sieben Stunden

(bei 7,2 kW). Deutlich schneller geht es mit Gleichstrom über CCS. Die Ladung von 10 auf 80 Prozent dauert dann nur 31 Minuten an einer Schnellladesäule – der Citroen lädt im Test unter optimalen Bedingungen sogar mit bis zu 101 kW. Eine volle Batterie erlaubt auf Basis des Ecotest-Verbrauchs eine Reichweite von rund 310 km – für ein Elektroauto, das nicht unbedingt als "Zweitwagen" gedacht ist, ein mittelmäßiger Wert. Der Citroen ist mit seinen 4,6 m Länge kein kompaktes Fahrzeug, allerdings kommt er mit 2,04 m Breite inklusive Außenspiegel nicht zu ausladend daher. Mit einem Wendekreis von 11,5 m ist er durchschnittlich wendig.

⊖ In Puncto Lastentransport schneidet der e-C4 X schlecht ab. Es gibt weder eine Anhängerkupplung, noch gibt Citroen eine Dachlast für den Dachtransport an.

3,3 Licht und Sicht

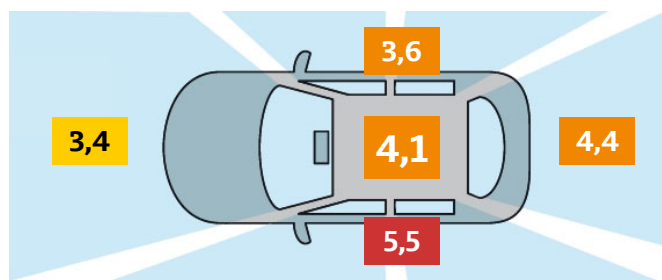
Die Karosserieenden lassen sich nach vorn gut abschätzen, auch wenn die Vorderkante der Motorhaube nicht direkt zu sehen ist; nach hinten ist die Sicht aufgrund der hohen Karosseriekante und des schmalen Fensterausschnitts ziemlich mau, die Rückfahrkamera ist eine sinnvolle und zum Glück



Die breiten Dachsäulen schränken die Sicht nach hinten stark ein.

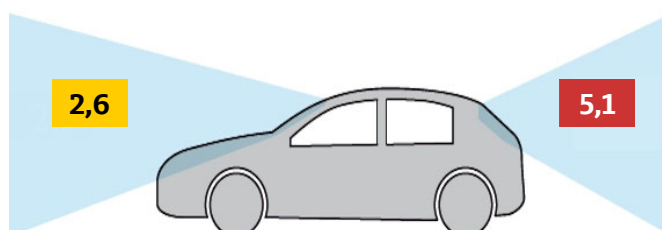
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen



Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.



serienmäßige Hilfestellung. Bei der ADAC Rundumsichtmessung schneidet der e-C4 X nur ausreichend ab, hauptsächlich die breiten hinteren Dachsäulen schränken die Sicht nach draußen ein, zusätzlich bildet der Heckspoiler in der Rückseite eine schmale Sichtbehinderung. Niedrige Gegenstände lassen sich vorn noch einigermaßen nah am Auto erkennen, hinten fällt das deutlich schwerer, sodass die hinteren Parksensoren eine sinnvolle Ausstattung darstellen. Parksensoren vorn und hinten sowie die erwähnte Rückfahrkamera sind Serie, optional gibt es noch eine Kamera für die Front. Ebenfalls gegen Aufpreis kann man einen Einparkassistenten ordern, der selbsttätig lenken kann.

In der Shine Pack-Ausstattung sind neben den LED-Rückleuchten auch die LED-Frontscheinwerfer Serie; sie sind

zwar besser als Halogenleuchten, allerdings nicht besonders homogen oder hell, verfügen nur über eine manuelle Leuchtweitenregulierung und müssen ohne Scheinwerferreinigungsanlage auskommen. Das Abbiegelicht wird über die Nebelscheinwerfer umgesetzt, eine Kurvenlichtfunktion gibt es nicht. Immerhin erhält man einen Fernlichtassistenten aufpreisfrei, der automatisch auf- und abblendet.

⊖ Eine automatische Abblendfunktion ist für den Innenspiegel Serie, für die Außenspiegel nicht erhältlich. Diese müssen leider auch ohne asphärischen Bereich auskommen, mit dem man den seitlichen Bereich neben dem Auto besser einsehen könnte. Ein Heckwischer ist für den e-C4 X nicht erhältlich.

2,4 Ein-/Ausstieg

⊕ Das Ein- und Aussteigen beim e-C4 X gelingt recht leicht, lediglich die Schweller liegen ziemlich hoch über der Straße, die Beine müssen weit angehoben werden. Auffällig ist der zur B-Säule hin ansteigende Schweller. Ansonsten befindet sich die Sitzfläche mit etwa 48 cm (Sitz ganz nach unten gestellt, von der Fahrbahn aus gemessen) in günstiger Höhe. Die Türen öffnen weit und geben recht große Türausschnitte frei; dabei werden die Türen vorn wie hinten an drei Positionen sicher offen gehalten, selbst an Steigungen. Am Dachhimmel gibt es vier Haltegriffe, die beim Ein- und Aussteigen ebenfalls hilfreich sein können. Eine Umfeldbeleuchtung bei Dunkelheit sowie ein schlüsselloses Zugangssystem sind in der Shine Pack-Ausstattung Serie.

⊖ Das schlüssellose Zugangssystem (Serienausstattung) ist unsicher, da das Fahrzeug über einen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden kann. Weiterführende Informationen gibt es unter www.adac.de/keyless.

2,3 Kofferraum-Volumen

Der Gepäckraum des Testwagens fasst 470 l. Alternativ kann man im Kofferraum auch bis zu sechs Getränkekisten unterbringen. Klappt man die Rückbank um, lassen sich bis 805 l verstauen. In der mit dem Reifen-Reparatur-Set nur teilweise gefüllten Reserveradmulde gibt es noch etwa 25 l Platz für Kleinigkeiten.

3,5 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Kofferraumklappe lässt sich leicht öffnen und schließen, ein elektrischer Antrieb ist nicht lieferbar. Die Griffmulde an der Innenseite der Klappe ist jedoch praktisch. Ab etwa 1,90 m Größe sollte man auf seinen Kopf achten, um sich nicht am abstehenden Heckklappenschloss (immerhin mit Kunststoff ummantelt) den Kopf schmerzhaft zu stoßen.



Immerhin 470 l Gepäck passen in den Kofferraum des e-C4 X.



Die Ladekante mit einer Höhe von 74 cm bereitet beim Be- und Entladen des Kofferraums so gut wie keine Probleme.

Die Ladekante liegt 74 cm über der Straße und ist damit nicht zu hoch. Der Ladeboden beginnt etwa 16 unterhalb der Ladekante. Insgesamt kann man den Kofferraum gut nutzen, auch wenn sich bei umgeklappten Rücksitzlehnen ein Absatz von

ca. 10 cm auf Ladefläche ergibt. Lediglich die schwache Ausleuchtung mit nur einer Lampe stört etwas, zudem ist keine 12-V-Steckdose erhältlich.

2,9 Kofferraum-Variabilität

Eine verschiebbare Rückbank ist für den e-C4 X nicht erhältlich. Immerhin gibt es serienmäßig eine Durchladeluke in der Sitzlehne. Die Rücksitzlehne lässt sich asymmetrisch geteilt umklappen. Die Lehnenteile kann man von der Rückbank aus entriegeln und umlegen, die Kopfstützen müssen dafür nicht entfernt werden. Beim wieder Aufstellen der Lehnenteile sollte

man auf die seitlichen Gurte achten, um sie nicht einzuklemmen und dabei zu beschädigen. Im Kofferraum gibt es keine speziellen Ablagemöglichkeiten, nur eine Schaumstoffwanne mit Segmentierungen unter der Ladefläche. Etwaige Ladung kann mittels der vier Verzurrösen gesichert werden; ein Kofferraumnetz liegt nicht bei.

2,4 INNENRAUM

2,4 Bedienung

Das Armaturenbrett wirkt im Prinzip aufgeräumt und reduziert, trotzdem sind separate Tasten zu finden, z.B. für die Fahrmodi, das Head-up-Display oder die Steuerung der Klimaautomatik. Im Alltag erweisen sich die verbliebenen Knöpfe als durchaus sinnvoll. Es bedarf allerdings einiger Zeit, ehe man sich an das Bedienkonzept gewöhnt hat. Citroen bündelt die meisten Fahrzeugfunktionen in einem großen 10-Zoll-Touchscreen, der gut erreichbar positioniert ist. Positiv hervorzuheben ist auch der eigene Drehknopf für die Lautstärke. Ansonsten gibt es nur noch eine Home-Taste und einen Knopf für die Fahrzeugeinstellungen, die anderen Menüpunkte müssen über den Touchscreen angesteuert werden. Links auf dem Lenkrad befinden sich die Tasten für Abstandsregeltempomat und Limiter, rechts jene für Audiofunktionen, Sprachsteuerung und Telefon.

Als Instrumenten-Anzeige muss ein 5,5 Zoll kleines Display hinter dem Lenkrad herhalten; da dort viele Informationen untergebracht sind, wirkt es überfrachtet. Unabhängig davon ist es aber tagsüber wie nachts einwandfrei ablesbar. Der Regensensor ist Serie, seine Empfindlichkeit jedoch nicht einstellbar. Oberhalb des Handschuhfachs gibt es eine Schublade, in der

ein Tablet (Apple iPad oder vergleichbare Dimension) untergebracht werden kann. Platziert man es im mitgelieferten Rahmen, kann man es am Armaturenbrett vor dem Beifahrer befestigen und so als zusätzlichen Bildschirm nutzen - eine im Prinzip simple Idee, auf die man aber erst mal kommen muss.



Die Verarbeitungsqualität im Innenraum geht in Ordnung, die Materialanmutung mit reichlich harten, kratzempfindlichen Kunststoffen weniger.

1,8 Multimedia/Konnektivität

⊕ Der e-C4 X ist in der Shine Pack-Ausstattung bei Multimedia und Konnektivität gut aufgestellt. Serienmäßig sind ein Radio mit zehn Zoll großem Touchscreen samt sechs Lautsprechern, Bluetooth-Freisprecheinrichtung, USB-Schnittstelle, digitaler Radioempfang (DAB+) sowie Smartphone-Integration via Apple CarPlay (kabellos) und Android Auto. Das Navigationssystem ist ebenso dabei. Eine optionale Premium-Audioanlage gibt es nicht, ebenso wenig einen CD-Player. Die Möglichkeit das Smartphone induktiv zu laden kostet 200 Euro Aufpreis. Jeweils ein USB-A- und ein

USB-C-Anschluss vorn und im Fond sind aufpreisfrei an Bord. Die integrierten Remote-Dienste ermöglichen das Abfragen diverser Fahrzeugfunktionen über das Smartphone (u. a. Auto ver- und entriegeln, Fahrzeug lokalisieren, Ladezustand überwachen) und eine automatische Notruf Funktion im Falle eines Unfalls. Zudem erstellt der Citroen einen WLAN-Hotspot, in den sich die Passagiere einwählen können.

⊖ Eine erweiterte Laderoutenplanung gibt es nicht. Der Citroen signalisiert, dass die Ladung nicht bis zum Ziel reicht und stellt dann Ladesäulen entlang der Route zur Auswahl.

Darüber hinaus gibt er Auskunft über die Ladeleistung und die Anzahl der Säulen vor Ort. Allerdings plant er die Route nicht

aktiv mit allen notwendigen Ladestops zu Ende, weshalb man sich in der Planung quasi von Säule zu Säule hangeln muss.

2,0 Raumangebot vorn

⊕ Vorn ist das Platzangebot großzügig bemessen. Personen bis zu einer Körpergröße von gut 1,95 m finden genügend Beinfreiheit vor, die Kopffreiheit würde für noch größere Personen ausreichen. Das subjektive Raumempfinden ist trotz des hoch aufragenden Armaturenbretts angenehm. Die

Innenbreite fällt eher durchschnittlich aus. Noch luftiger geht es mit dem optionalen Schiebedach zu, das es für die Shine Pack-Ausstattung gegen Aufpreis gibt. Allerdings reicht dieses nicht bis zur zweiten Sitzreihe.

3,0 Raumangebot hinten

Im Fond fallen die Platzverhältnisse knapper aus. Sind die Vordersitze auf 1,85 m große Personen eingestellt, reicht die Beinfreiheit für 1,95 m große Leute aus - die Kopffreiheit fällt aufgrund des früh nach hinten abfallenden Dachs knapper aus, schon ab etwa 1,85 m Größe geht man mit dem Dachhimmel auf Tuchfühlung. Das subjektive Raumempfinden ist zufriedenstellend und wird hauptsächlich durch die breite und nah am Kopf befindliche C-Säule sowie die recht schmalen Fensterflächen eingeschränkt.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von ca. 1,85 m bequem Platz.

3,0 Innenraum-Variabilität

Eine verschiebbare oder in der Lehnenneigung einstellbare Rückbank ist für den e-C4 X nicht erhältlich. Das Thema Ablagen spult der Citroen routiniert ab, besondere Dinge wie einen Brillenhalter oder Fächer unter den Sitzen bietet er aber nicht. Die Türfächer sind allgemein recht knapp geschnitten, immerhin vorn bekommt man aber 1-l-Flaschen unter. Zwei Becherhalter findet man unter einer Abdeckung zwischen den Vordersitzen. Hinten stehen geschlossene Lehnentaschen und

ebenfalls Becherhalter zur Verfügung.

Das Handschuhfach ist groß und beleuchtet, jedoch nicht klimatisiert oder abschließbar. Eine Besonderheit ist die Schublade oberhalb des Handschuhfachs, in der beispielsweise ein Apple iPad in einem Rahmen verstaut werden kann.

2,4 KOMFORT

2,4 Federung

⊕ Mit seinem auf Komfort bedachten Fahrwerk ist man im e-C4 X sehr komfortabel unterwegs, obwohl keine elektronische Dämpferregelung verfügbar ist. Wie auch in den größeren Modellen verbaut Citroen seine Advanced Comfort Federung mit optimierten rein mechanischen Dämpfern. Die Stoßdämpfer sind mit zwei integrierten Federn ausgerüstet, die den Endanschlag frühzeitig weich begrenzen. Unebenheiten werden besser geschluckt - dadurch ergibt sich zwar mehr Karosseriebewegung, dennoch leidet die Fahrsicherheit nicht darunter. Die Entwickler haben gute Arbeit geleistet, denn der hohe Komfort gelingt ohne aufwendige elektronische Regelung.

Der e-C4 X pariert kurze Stöße auf schlechten Straßen gekonnt mit seinem gut ansprechenden Fahrwerk, ein Aufschaukeln liegt ihm aber fern. Gerade im Konkurrenzumfeld der kompakten SUV ist der Komfort gelungen. Innerorts spürt man kleine Unebenheiten mehr, bei größerem Hub wird besser abgedämpft. Außerorts ist man gut und komfortabel unterwegs, der e-C4 X ist angenehm auf langen Strecken, selbst wenn die Straßen nicht so gepflegt sind. Auf der Autobahn fühlt er sich ebenfalls zuhause und bietet hier sogar den besten Federungskomfort.

2,7 Sitze

⊕ Auch die Sitze sind Teil des Citroen-Komfortkonzepts namens Advanced Comfort. Sie sollen eine besonders ausgeklügelte Polsterung aufweisen - tatsächlich ist diese gelungen. Die Sitze sind außerdem recht breit und bieten dadurch zwar viel Bewegungsfreiheit, aber eher wenig Seitenhalt. Die Längsverstellung der Vordersitze geschieht manuell; Lehnenneigung und Höhe sind elektrisch verstellbar.

2,5 Innengeräusch

Die Elektro-Variante ist bei Tempo 130 innen erwartungsgemäß leiser als die vergleichbaren Verbrenner auf Basis des C4. Im hier getesteten Fahrzeug beträgt der Geräuschpegel im Innenraum 66,9 dB(A). Der Vergleich zum Benziner: 67,8 dB(A). Der Elektromotor bleibt akustisch unauffällig. Die Fahrgeräusche sind insgesamt gleichsam unauffällig, nasse Fahrbahn

2,1 Klimatisierung

Im e-C4 X mit Shine Pack-Ausstattung ist die Zweizonen-Klimaautomatik serienmäßig an Bord, die Temperatur lässt sich somit für Fahrer und Beifahrer separat vorwählen. Der Automatikmodus kann dabei in drei Stufen in seiner Intensität angepasst werden. An kalten Tagen sind beheizte Sitze sehr angenehm und, genauso wie die Lenkradheizung, serienmäßig an Bord. Darüber hinaus ist eine Standklimatisierung verbaut.

1,6 MOTOR/ANTRIEB

2,0 Fahrleistungen

⊕ Obwohl der e-C4 X ein vollwertiges Elektroauto ist, fehlt ihm der typische E-Auto-Punch im Antritt. Seine 100 kW Leistung machen den Französer nicht zum Kraftprotz, motorisieren ihn aber solide und so, dass man für jede Fahraufgabe gut gerüstet ist. Er absolviert den Spurt von 60 auf 100 km/h in zügigen 5,4 s und von 80 auf 120 km/h in 7,4 s. Das

1,3 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Die Laufkultur des E-Motors ist, wie für seine Bauart typisch, der von Verbrennern überlegen. Es gibt kaum Vibrationen und Brummfrequenzen, so dass der Fahrer die annähernd lineare Leistungsentfaltung störungsfrei genießen

1,4 Schaltung/Getriebe

⊕ Die Bedienung des Gangwahlhebels (Wipp-Taster) und das Wechseln der Fahrstufen gelingt im Citroen einfach und intuitiv, wenngleich die Anzeige der Fahrstufen für manche Fahrer etwas zu klein geraten sein mag. Zudem ist die Taste für

Die einstellbare Vierwege-Lordosenstütze und eine Massagefunktion sind optional erhältlich. Hinten sitzt man weniger komfortabel, aber dank der angemessenen Beinfreiheit nicht unbequem. Der mittlere Sitz ist nur für kurze Strecken anzuraten. Zwei Leute nebeneinander können gemütlich sitzen, für drei nebeneinander wird es arg eng.

und Kieselsteinchen hört man aber deutlich in den Radhäusern, weil hier keine Dämmmaßnahmen (z.B. geräuschschluckende Beflockung an der Innenseite) ergriffen wurden. Die Windgeräusche hingegen halten sich selbst bei hohem Tempo im Rahmen.

Auch an die Fondpassagiere hat Citroen gedacht; in der Mitte sind separate Luftausströmer verbaut und die hinteren Scheiben sind getönt (beides Serie). Die optionale Frontscheibenheizung arbeitet mit feinen Drähten in der Scheibe - diese können nachts durch entgegenkommende Fahrzeuge Reflexionen verursachen, welche manche Menschen als störend empfinden.

Anfahrverhalten zeigt sich dann wieder typisch elektromotorisch und beschleunigt den Citroen in nur 1,2 s von 15 auf 30 km/h, was sich vor allem in Einfädel-Situationen als Vorteil erweist. Die Beschleunigung von 0 auf 100 km/h fällt mit 9,5 s dagegen wenig beeindruckend aus. In Summe passen die Fahrleistungen zur eher komfortablen Auslegung des e-C4 X.

kann. Auch die Art und Weise, wie der Citroen auf "Gaspedal"-Eingaben reagiert ist vorbildlich. Es gibt lediglich eine kurze Verzögerung, die aber der Komfortauslegung des Citroen sogar zuträglich ist.

die Parkstellung mit ihrer Größe von etwa 1x1 cm sehr kompakt ausgelegt und nicht direkt als Taste erkennbar. Für das Anfahren ohne Zurückrollen an Steigungen erweist sich die serienmäßige Berganfahrhilfe als komfortables Feature.

2,4 FAHREIGENSCHAFTEN

2,3 Fahrstabilität

Der e-C4 X hat nicht nur ein komfortables, sondern auch ein sicheres Fahrverhalten mitbekommen. Man kann mit ihm sauber geradeaus fahren, Spurrinnen und Fahrbahnverwerfungen bringen ihn kaum aus der Ruhe. Auch reagiert der Franzose gut auf Lenkimpulse und kann einwandfrei beherrscht werden. Geht man in einer Kurve abrupt vom Gas und provoziert damit einen Lastwechsel, halten sich die Fahrzeugreaktionen in Grenzen. Beim Beschleunigen und Abbremsen zeigt er ausgeprägte Nick-Bewegungen, was aber gewollt und zur soften Fahrzeugcharakteristik des Franzosen passend ist. Ansonsten

bleiben Seitenneigung und Aufbaubewegungen im Rahmen. Im ADAC Ausweichtest zeigt der kompakte Citroen deutliche, aber nicht übereifrige ESP-Eingriffe. Von den ausgeprägten Karosseriebewegungen darf man sich nicht irritieren lassen, das ESP versteht es, alles unter Kontrolle zu halten. Der Wagen bleibt damit gut beherrschbar, im Grenzbereich ist die Abstimmung untersteuernd ausgelegt, wodurch sich recht viel Tempoabbau ergibt. Durch das nicht zu rigide regelnde ESP bleibt ausreichend Fahrspaß erhalten, wenngleich das Wanken freilich Präzision kostet.

2,4 Lenkung

⊕ Die Lenkung wirkt zwar ziemlich entkoppelt und gefühllos, die Zentrierung aber ist gut, insbesondere sobald man unterwegs ist - so wird die Gefühllosigkeit teilweise ausgeglichen. Die ausgeprägte Lenkkraftunterstützung beim Rangieren lässt den e-C4 X sehr "leicht" wirken, passend zum

Fahrzeugkonzept und der komfortorientierten Ausrichtung. Auch wenn man wenig Rückmeldung hat, kann man dennoch erstaunlich gut und präzise fahren. Von Anschlag zu Anschlag benötigt man etwa 2,9 Lenkradumdrehungen, damit ist die Lenkung angemessen direkt übersetzt.

2,5 Bremse

⊕ Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand steht der e-C4 X nach 34,9 m (Mittel aus zehn Einzelbremsungen) - das ist ein wirklich guter Wert. Die Bremsanlage zeigt sich dabei auch bei höherer Beanspruchung

standfest und stabil. Dosierbarkeit und Ansprechverhalten der Bremse sind ohne Beanstandung.

2,3 SICHERHEIT

1,5 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Das Head-up-Display ist mit einer einfachen Display-Scheibe auf den Armaturenbrett ausgeführt.

⊕ Im e-C4 X sind zahlreiche Assistenzsysteme verfügbar, vieles davon serienmäßig. Zu den aufpreisfreien Assistenten gehören neben dem Notbremsassistenten mit Abstands- und Kollisionswarnung der Spurassistent, die Verkehrszeichenerkennung, der adaptive Geschwindigkeitsregler sowie der automatische Geschwindigkeitsbegrenzer. Regler wie Begrenzer können auf Knopfdruck jeweils die über die Frontkamera erkannte erlaubte Höchstgeschwindigkeit übernehmen. Durch Betätigen der Taste „MEM“ (Memory) wird die jeweilige Geschwindigkeit gesetzt. Außerdem immer dabei sind die Müdigkeitserkennung sowie die Fußgängererkennung des Notbremsystems. Ein Totwinkel-Warner (aktiv zwischen 12 und 140 km/h) ist Serie - da er über die Parksensoren mit Informationen versorgt wird, ist sein Wirkungsbereich gegenüber radarbasierten Systemen jedoch begrenzt. Einzig der Highway Driver Assist kostet beim Shine noch Aufpreis (Drive-Assist-Paket Plus).
























2,4 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Im ADAC Crashtest nach Euro NCAP-Norm kommt der e-C4 X auf 80 Prozent der erreichbaren Punkte und erhält hierfür vier von fünf Sterne (Test Mai 2021). Immer mit dabei sind Front- und Seitenairbags für Fahrer und Beifahrer sowie von vorn nach hinten durchgehende Kopfairbags. Zudem haben alle äußeren Sitzplätze sowohl Gurtstraffer als auch Gurtkraftbegrenzer. Vorn schützen die Kopfstützen Personen bis zu einer Körpergröße von knapp 1,95 m. Hinten lassen sich die Kopfstützen lediglich für bis zu 1,70 m große Personen weit genug herausziehen; allerdings ist der Abstand zwischen Kopfstütze und Dachhimmel gering, wodurch auch größere Personen ausreichend geschützt sind.

Bei allen Ausstattungsvarianten ist die Citroen Connect Box serienmäßig; diese beinhaltet ein Notrufsystem. Nach einem Unfall (z.B. Airbagauslösung) wird automatisch eine Sprechverbindung zum Fahrer hergestellt. Bei Bedarf werden anschließend die Rettungskräfte alarmiert. Der Fahrer kann die Verbindung auch manuell durch Betätigung der SOS-Taste vor dem Innenspiegel herstellen.

⊖ Der Verbandkasten hat keinen speziellen Halter im Kofferraum; je nach Ausführung passt er in das kleine seitliche Kofferraumfach. Die Kopfstütze hinten in der Mitte lässt sich nicht genauso weit ausziehen wie die beiden seitlichen. Ein Kofferraumtrennnetz zur Sicherung schwerer Gepäckstücke hinter den Vordersitzen ist nicht erhältlich.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Serie
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremsassistent	Serie
	Vorausschauendes Notbremsassistent	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremsassistent	Serie
	Querverkehrserkennung beim Rückwärtsfahren	nicht erhältlich
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	nicht erhältlich
	Abstandsregeltempomat	Serie
	Autobahn-/Stauassistent	Option
	Verkehrszeichenerkennung	Serie
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	Serie
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	Serie
	Head-up-Display	Serie
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie (indirekt messend)

2,8 Kindersicherheit

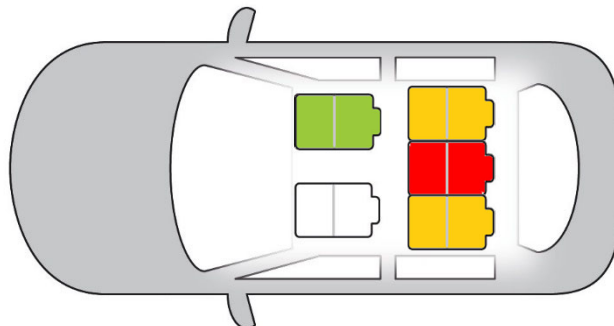
⊖ Bei der Kindersicherheit erreicht der e-C4 X im ADAC Crashtest 83 Prozent der maximal möglichen Punkte. Auf den äußeren Fondplätzen gibt es zur Kindersitzbefestigung Isofix-Halterungen mit Ankerhaken und i-Size-Freigabe - die Bügel liegen aber nicht besonders anwenderfreundlich tief unter der Sitzwulst und sind daher umständlich zu erreichen. Alternativ können die Kindersitze auch mit den langen Gurten befestigt werden, allerdings ist die Gurtgeometrie für einige Kindersitze ungünstig, um einen festen Halt zu erreichen. Ungünstig für hohe Sitze ist auch der relativ geringe seitliche Abstand zum Dachhimmel. Die Gurtschlösser sind auf allen Plätzen kurz und fixiert, was die Montage erleichtert. Der Beifahrerairbag lässt sich mittels Schüsselschalter serienmäßig deaktivieren, eine Isofix-Befestigung fehlt hier allerdings.

Der Fondmittelsitz ist zur Kindersitzmontage kaum geeignet, Isofix steht hier nicht zur Verfügung. Drei Kindersitze passen ohnehin nicht nebeneinander auf die Rückbank. Wie immer

sollte vor dem Kindersitzkauf eine Probemontage durchgeführt werden.

Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.



Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5)
 ■ gut (1,6 – 2,5)
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

4,2 Fußgängerschutz

⊖ Für die Fußgängersicherheit bekommt der e-C4 X im Crashtest nur 57 Prozent der erreichbaren Punkte - kein gutes Ergebnis für ein aktuelles Modell. Während der vordere Bereich der Fahrzeugfront sowie die Mitte der Motorhaube recht nachgiebig gestaltet sind, weisen die Randbereiche der

Motorhaube sowie die Bereiche vor und seitlich der Frontscheibe ein hohes Verletzungspotenzial auf. Der serienmäßige Notbremsassistent erkennt auch Radfahrer und Fußgänger.

1,0 UMWELT/ECOTEST

0,6 Verbrauch/CO2

⊕ Im Elektrozyklus des Ecotest wurde ein durchschnittlicher Stromverbrauch von 16,7 kWh pro 100 km ermittelt. Diese Verbrauchsangabe beinhaltet auch die Ladeverluste bei 3-phasiger Ladung mit 16 A. Um die 48,1-kWh-Batterie (Nettokapazität) einmal komplett von leer auf voll zu laden, werden 51,8 kWh benötigt. Der Citroen gehört damit zu den effizienten Elektroautos, sowohl was den Verbrauch als auch die Ladeverluste betrifft. Legt man den gemischten Betrieb

(innerorts, außerorts, Autobahn) des Ecotest zugrunde, ergibt sich für den e-C4 X mit der 50 kWh-Batterie (48,1 kWh netto) eine Reichweite von 310 km. Aus den 16,7 kWh/100 km errechnet sich eine CO2-Bilanz von 84 g pro km (Basis deutscher Strommix von 500 g/kWh, gültig für das Berichtsjahr 2021). Das ergibt im CO2-Bereich des Ecotest sehr gute 55 Punkte.

1,4 Schadstoffe

⊕ Direkt am Auto entstehen zwar keine Schadstoffemissionen, in den für die Stromversorgung in Deutschland nötigen Kraftwerken aber schon. Diese Emissionen werden wie auch die CO2-Emissionen durch die Stromproduktion dem E-Auto zugerechnet. Je niedriger der Stromverbrauch des Autos, desto sauberer die Gesamtbilanz. Für den Ecotest ist nicht eine möglichst große Reichweite entscheidend, sondern die Effizienz des Antriebs - egal welche

Antriebsform. Mit einem Stromverbrauch von 16,7 kWh pro 100 km sind beispielsweise NOx-Emissionen von 68 mg/km verbunden - der Citroen erzielt damit im Bereich Schadstoffe mit 46 von 50 Punkten ein sehr gutes Ergebnis. Wird der Strommix sauberer, steigen automatisch die Punkte. Besonders effiziente Elektroautos können die vollen 50 Punkte erzielen. In Summe steht der e-C4 X sehr gut da, weil er 101 Punkte erzielt - das ergibt im Ecotest fünf von fünf Sternen.

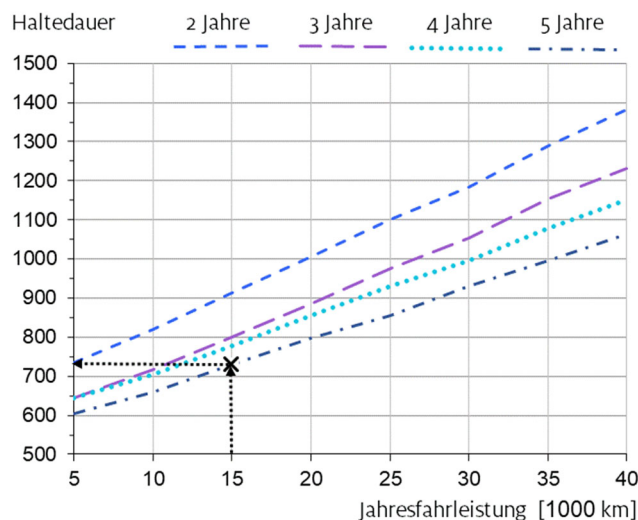
2,5 AUTOKOSTEN

2,5 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Der Grundpreis des e-C4 X Shine Pack liegt bei 41.340 Euro. Die Serienausstattung ist ziemlich umfangreich und beinhaltet Assistenz- und Sicherheitssysteme wie LED-Scheinwerfer, Frontkollisionswarner, Spurhalte- und Totwinkelassistent sowie Verkehrszeichenerkennung. Auch im Bereich Kommunikation und Unterhaltung mit Audiostreaming und Freisprecheinrichtung per Bluetooth ist der e-C4 X Shine Pack serienmäßig gut vernetzt – selbst das Navigationssystem inklusive Echtzeit-Verkehrsmeldungen ist kostenfrei an Bord. Zudem sind die Unterhaltskosten relativ günstig, denn an Kfz-Steuer werden jährlich nur 62 Euro fällig - aber erst nach 2030, denn solange sind rein elektrisch angetriebene Autos aktuell steuerfrei. Die Einstufungen bei der Versicherung sind moderat, die Haftpflicht liegt bei 17, Teilkasko bei 22 und die Vollkasko bei 23 - so ergeben sich insgesamt überschaubare Kosten. Die Ausgaben für die Wartungen werden zudem niedriger ausfallen, da es im Vergleich zum Verbrenner-Pendant weniger mechanische Teile gibt und der Ölwechsel entfällt. Der größte Posten der monatlichen Kosten ist wie meistens der Wertverlust.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 730 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	C4 X PureTech 100 You	C4 X PureTech 130 Plus EAT8	C4 X BlueHDi 130 Plus EAT8	e-C4 X 136 You	e-C4 X 156 You
Aufbau/Türen	SUV/4	SUV/4	SUV/4	SUV/4	SUV/4
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/1199	3/1199	4/1499	-/-	-/-
Leistung [kW (PS)]	74 (101)	96 (131)	96 (131)	100 (136)	115 (156)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	205/1750	230/1750	300/1750	260/0	270/0
0-100 km/h [s]	11,6	10,3	10,8	9,5	9,5
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	184	200	206	150	150
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	5,30/5,3 S	5,70/5,7 S	4,80/4,8 D	15,0/15,0 kWh E	14,6/14,6 kWh E
CO2 [g/km] lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	120/120	129/129	126/126	0/0	0/0
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/22/19	17/22/19	17/22/19	17/23/22	n.b.
Steuer pro Jahr [Euro]	75	94	206	62	0
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	584	660	678	661	k.A.
Preis [Euro]	19.890	24.470	26.750	35.990	37.040

Aufbau

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

KT = Kleintransporter
HKB = Hochdachkombi
TR = Transporter
BU = Bus
SUV = Sport Utility Vehicle

KB = Kombi
GR = Van
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
E = Strom

SPEZIFISCHE EIGENSCHAFTEN DES ELEKTRO-ANTRIEBS

ELEKTROMOTOR

maximale Leistung	100 kW (136 PS)
Dauerleistung nach Fahrzeugschein	57 kW
maximales Drehmoment	260 Nm
Ecotest Verbrauch/Reichweite	16,7 kWh/100km/310 km

BATTERIE

Batteriegröße gesamt/nutzbar	50 kWh/48,1 kWh
komplette Vollladung mit Ladeverlusten	51,8 kWh
Garantie/garantierte Kapazität	8 Jahre, 160.000 km, 70%

REKUPERATION

Verzögerung bei Rekuperationsbegrenzung (z.B. Batterie voll)	ja
Stufen / Einstellung	3/Fahrmodus

KLIMATISIERUNG

Wärmepumpe (Serie / Option / nein)	Serie
Klimatisierung im Innenraum einschränkbar (z.B. nur Fahrer)	ja
Standklimatisierung	ja
Steuerung Smartphone / Vorprogrammierung	ja/ja

WARNUNG BEI LEERER BATTERIE

Warnbeginn bei leerer Batterie	1. 12% "Batterieladestatus niedrig", RW + SoC orange, 2. 1% "Batterieladestatus kritisch, Leistung reduziert", Schildkröte
Leistungsreduzierung	n.b.
Notfallstrecke bei Neustart	n.b.

einstellbarer Ladestopp	nein
regelbare Ladeleistung	nein
Position der Ladeklappe	hinten links
Entriegelung Ladekabel	Schlüssel

LADEKABEL ANSCHLUSS SERIE / OPTION

Schuko	einphasig, 230 V, 10 A	Option
Typ2	dreiphasig, 230 V, 32 A	Serie

ANZEIGEN WÄHREND LADEVORGANG

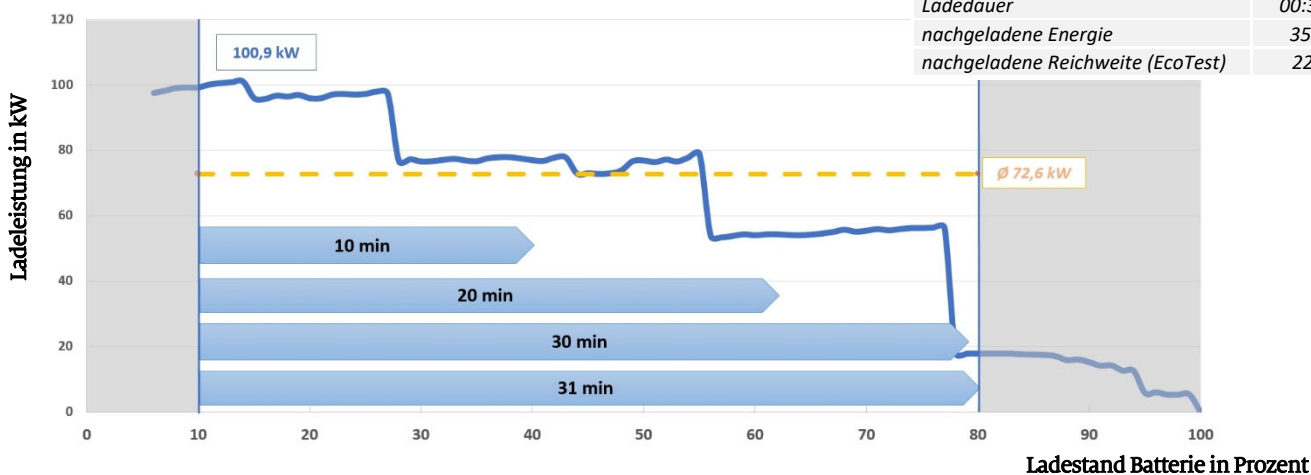
Ladestand in Prozent / Restkilometer	ja/ja
Anzeige Restdauer / Uhrzeit bis geladen	ja/nein
Anzeige momentane Ladeleistung	ja km/h
Ladeanzeige von außen sichtbar	ja (nur ja/nein am Ladeanschluss)

LADEMÖGLICHKEITEN

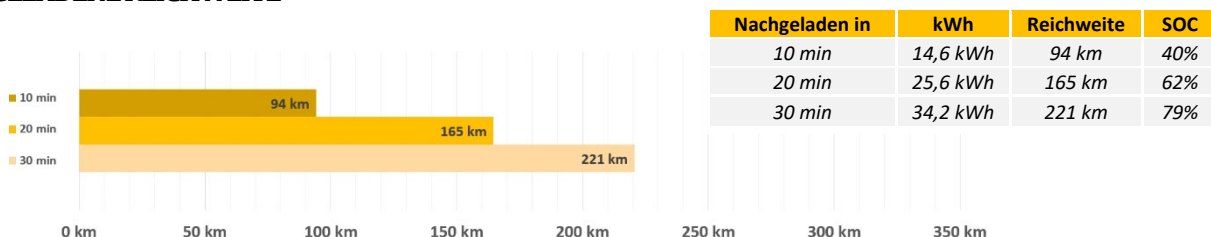
Steckertyp	Anschluss	Ausstattung	Ladestrom	Leistung	Ladezeit
Haushaltssteckdose	einphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 10 A	1,3 - 2,3 kW	40 - 22,5 h
Typ 2	einphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 32 A	1,3 - 7,4 kW	40 - 7 h
Typ 2	zweiphasig, 230 V, AC	-	-	-	-
Typ 2	dreiphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 16 A	4,1 - 11 kW	12,5 - 4,5 h
DC Schnell	CCS	Serie	-	bis zu 100 kW	31 min

*10 bis 80 %

LADEKURVE DC



NACHGELADENE REICHWEITE



HERSTELLERANGABEN

Elektro, permanenterregter Synchronmotor	
Leistung	100 kW/136 PS
Maximales Drehmoment	260 Nm
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	Reduktionsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	150 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,5 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	15,0 kWh
CO ₂ -Ausstoß	-
Stirnfläche/c _v -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	195/60 R18
Länge/Breite/Höhe	4.600/1.834/1.525 mm
Leergewicht/Zuladung	1.659/381 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	510/1.360 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	-
Stützlast/Dachlast	-
Batteriekapazität (netto)	48,1 kWh
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Frankreich, Mulhouse

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	5,4 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	-
Bremsweg aus 100 km/h	34,9 m
Reifengröße Testwagen	195/60 R18 96H
Reifenmarke Testwagen	Michelin e-Primacy
Wendekreis links/rechts	11,5 m
Ecotest-Verbrauch	16,7 kWh/100km
Stadt/Land/BAB	k.A.
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	0 g/km (WTW* 84 g/km)
Reichweite	310 km
Innengeräusch 130 km/h	66,9 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.035 mm
Leergewicht/Zuladung	1.620/420 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	470/805/- l

KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

Betriebskosten	103 Euro	Werkstattkosten	64 Euro
Fixkosten	107 Euro	Wertverlust	456 Euro
Monatliche Gesamtkosten	730 Euro		
Steuer pro Jahr	62 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/23/22		
Basispreis e-C4 X 136 Shine Pack	41.340 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 16.02.2023
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	43.740 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	3.255 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten. Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr. *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. * Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5)
 ■ gut (1,6 – 2,5)
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)



AUSSTATTUNG

TECHNIK (* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	-
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	Serie/-
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/-/Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	350 Euro (Paket)
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/-
Head-up-Display	Serie
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselsassistent	Serie

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/-
Lenkradheizung	Serie
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	-
Metalllackierung	700 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	800 Euro/-

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,0

AUTOKOSTEN

2,5

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	3,0	Motor/Antrieb	1,6
Verarbeitung	2,4	Fahrleistungen	2,0
Alltagstauglichkeit	4,2	Laufkultur/Leistungsentfaltung	1,3
Licht und Sicht	3,3	Schaltung/Getriebe	1,4
Ein-/Ausstieg	2,4	Fahreigenschaften	2,4
Kofferraum-Volumen	2,3	Fahrstabilität	2,3
Kofferraum-Nutzbarkeit	3,5	Lenkung	2,4
Kofferraum-Variabilität	2,9	Bremse	2,5
Innenraum	2,4	Sicherheit	2,3
Bedienung	2,4	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	1,5
Multimedia/Konnektivität	1,8	Passive Sicherheit - Insassen	2,4
Raumangebot vorn	2,0	Kindersicherheit	2,8
Raumangebot hinten	3,0	Fußgängerschutz	4,2
Innenraum-Variabilität	3,0	Umwelt/EcoTest	1,0
Komfort	2,4	Verbrauch/CO ₂	0,6
Federung	2,4	Schadstoffe	1,4
Sitze	2,7		
Innengeräusch	2,5		
Klimatisierung	2,1		

Stand: Oktober 2023

Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) Andreas Milkut