



## Citroen e-C4 Shine

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

Citroen hat seinen aktuellen C4 als zeitgemäßen Crossover gestaltet. Er wirkt auf den ersten Blick wie eines dieser bedingt praktischen und eigentlich wenig sinnvollen SUV-Coupés mit vier oder fünf Türen. Stellt man ihn gedanklich in diese Ecke, tut man ihm jedoch Unrecht. Denn der C4 kommt in moderater Größe und ohne unnötigen Gewichtsexzess daher, als SUV-artig lassen ihn hauptsächlich die Kunststofffranken um die Karosserie wirken. Wirklich viel Bodenfreiheit oder Allradantrieb gibt es nicht.

Besonders ist das aktuelle Modell insofern, als dass es alle aktuellen Antriebsarten im Sortiment gibt. Neben Benzin- und Dieselmotoren hat Citroen auch den bekannten PSA-Elektroantrieb im Programm: 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 50er-Batterie nur 46 kWh (50,5 kWh inkl. Ladeverluste) 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 und mit dem Nutzwert nicht schlecht, er liegt im Ecotest im gemischten Betrieb bei 19,3 kWh (inkl. Ladeverluste) und ermöglicht so eine Reichweite von rund 260 km. Das aber unter günstigen Bedingungen - wenn es kalt wird, hat der Antrieb keine große Lust mehr, weite Strecken zu laufen. Trotz Wärmepumpe muss man dann eher nach 150 km bereits wieder an die Strom-Leine. Zwar ist ein schnelles Laden mit bis zu 100 kW möglich, das jedoch wieder nur unter günstigen, nicht kalten Bedingungen. Abgesehen davon ist der C4 ein ausgesprochen komfortables Auto, das konsequent auf Gemütlichkeit ausgelegt ist und es mit 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-Ausstattung das meiste sogar serienmäßig. Wie auch die Assistenten, welche den heute klassenüblichen Umfang abdecken. Wer also mit der winters überschaubaren Reichweite zurechtkommt, erhält mit dem e-C4 ein rundes Paket, das zwar nicht gerade günstig vorfährt, aber mit den aktuell verfügbaren Förderungen eine interessante Alternative zum Verbrenner darstellt. **Konkurrenten:** u.a. KIA e-Niro, Lexus UX, Peugeot e-2008, Seat Born, VW ID.3.








- + hoher Fahr- und Antriebskomfort, gutes Platzangebot vorn, üppige Serienausstattung
- mäßige Reichweite (v.a. im Winter), knappe Kopffreiheit hinten, hoher Anschaffungspreis

### ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,2

AUTOKOSTEN 2,0

### Zielgruppencheck

	Familie	<span style="background-color: #FFD700; padding: 2px 5px;">2,9</span>
	Stadtverkehr	<span style="background-color: #FFD700; padding: 2px 5px;">3,2</span>
	Senioren	<span style="background-color: #FFD700; padding: 2px 5px;">3,2</span>
	Langstrecke	<span style="background-color: #FFD700; padding: 2px 5px;">2,7</span>
	Transport	<span style="background-color: #FFD700; padding: 2px 5px;">3,3</span>
	Fahrspaß	<span style="background-color: #90EE90; padding: 2px 5px;">2,0</span>
	Preis/Leistung	<span style="background-color: #90EE90; padding: 2px 5px;">2,1</span>

Ecotest ★★★★★

## 2,9 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

### 2,5 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. Der Unterboden ist sehr gut verkleidet, typisch Elektroauto; um die Hinterachse herum sind jedoch gewisse Lücken, was offenbar der Verbundlenkerkonstruktion geschuldet ist.

Im Innenraum hat Citroen auch mit spitzem Bleistift

### 4,0 Alltagstauglichkeit

Die 50-kWh-Batterie des e-C4 kann serienmäßig mit Wechselstrom (AC, Steckertyp 2) und Gleichstrom (DC, Steckertyp CCS) geladen werden. Ein AC-Ladekabel mit Typ 2 Stecker kostet Aufpreis, ein sechs Meter langes Ladekabel für die Haushaltssteckdose (Schuko) ist serienmäßig. Die Kabel können unter dem doppelten Kofferraumboden verstaut werden. Das Laden über 230 V dauert etwa 28 Stunden, ergibt also in der Praxis 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 etwa fünf Stunden (bei 11 kW) bis siebeneinhalb Stunden (bei 7,2 kW). Deutlich schneller geht es mit Gleichstrom über CCS; die Ladung auf 80 Prozent dauert dann etwa 30 Minuten an einer Ladesäule, die bis zu 100 kW Ladeleistung bietet (unter optimalen Bedingungen). Citroen gibt eine maximale Ladeleistung von 100 kW an, welche nur im niedrigen Ladestandsbereich der

### 2,9 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 sehr schrägen Heckscheibe ziemlich mau, die Rückfahrkamera eine sinnvolle und zum Glück serienmäßige Hilfestellung. Bei der ADAC Rundumsichtmessung schneidet der e-C4 nur ausreichend ab, hauptsächlich die breiten hinteren Dachsäulen schränken die Sicht nach draußen ein, zusätzlich bildet der Heckspoiler in der Rückscheibe 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-Ausstattung sind neben den LED-Rückleuchten

kalkuliert, der billige Dachhimmel und die vielen harten Kunststoffflächen zeugen vom 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.

⊖ Unter der Motorhaube wurde wiederum gespart, denn sie wird nicht von Gasdruckfedern offen gehalten.

Batterie (SOC) und bestenfalls kurz erreicht werden kann. Eine volle Batterie erlaubt auf Basis des Ecotest-Verbrauchs eine Reichweite von rund 260 km. Bei innerorts-Fahrten oder bei sehr ruhiger Fahrweise außerorts (möglichst unter 120 km/h) sind auch Reichweiten von 300 km oder mehr möglich. Die Außenlänge von 4,36 m ist für die Stadt recht praktisch, der Wendekreis von 11,5 m nur durchschnittlich. Die Breite fällt mit 2,04 m (inkl. Außenspiegeln) für heutige Verhältnisse fast kompakt aus.

Als maximale Zuladung sind im Falle des Testwagens nur 355 kg erlaubt - bei vier Erwachsenen ist der Wert meistens ausgereizt, an zusätzliches Gepäck dann nicht mehr zu denken. Auf dem Dach dürfen keine Lasten transportiert werden. Eine Anhängerkupplung oder eine Stützlast sind ebenfalls nicht vorgesehen. Ein Notrad samt Wagenheber und Radmutterenschlüssel ist nicht erhältlich, das Reifenpannenset ist hingegen Serie.

auch die LED-Frontscheinwerfer Serie; sie sind zwar besser als Halogenleuchten, allerdings nicht besonders homogen oder



Die breiten Dachsäulen und die schmale, durch den Heckspoiler geteilte Heckscheibe schränken die Sicht nach hinten stark ein.

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 nicht erhältlich.

## 2,4 Ein-/Ausstieg

⊕ Das Ein- und Aussteigen beim e-C4 gelingt recht leicht, lediglich die Schweller liegen ziemlich hoch über der Straße, die Beine müssen weit angehoben werden. 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-Ausstattung Serie.

## 3,0 Kofferraum-Volumen

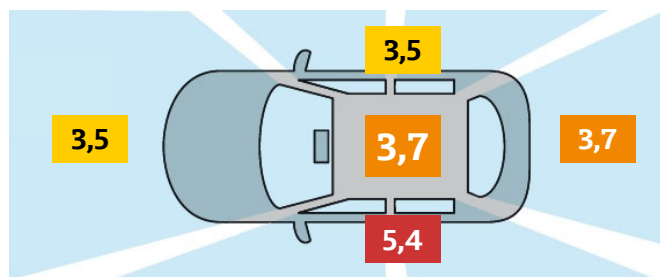
Unter der Kofferraumabdeckung fasst der Gepäckraum des Testwagens 330 l; der verstellbare Kofferraumboden befindet sich dabei in der unteren Position. Entfernt man die obere Abdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen auf 425 l. Alternativ kann man im Kofferraum auch bis zu acht Getränkekisten unterbringen. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis 710 l verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 1.130 l Volumen verfügbar. Positioniert man den variablen Kofferraumboden in der oberen Stellung, kann man darunter etwa 75 l des Gesamtvolumens abtrennen.

## 3,0 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 1,85 m Größe sollte man auf seinen Kopf achten, um sich nicht am abstehenden Heckklappenschloss den Kopf schmerzhaft zu stoßen. Die Ladekante liegt 71 cm über der Straße und ist damit nicht zu hoch. Ladekante und -boden bilden nahezu eine Ebene – wenn

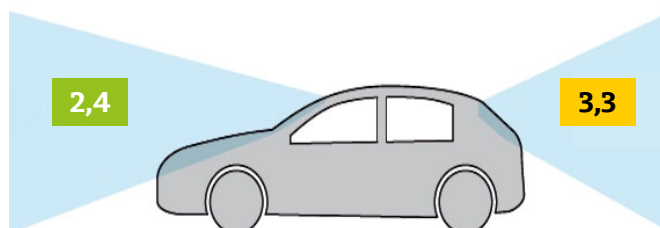
## Rundumsicht

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.



⊖ 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](http://www.adac.de/keyless).



Mit 330 l Volumen ist der Kofferraum des C4 von klassenüblicher Größe.

der Kofferraumboden in der oberen Position ist, sonst hat man innen eine 11-cm-Stufe. Insgesamt kann man den Kofferraum gut nutzen, da sich bei umgeklappten Rücksitzlehnen eine weitgehend ebene Ladefläche ergibt. Lediglich die schwache Ausleuchtung mit nur einer Lampe stört etwas, zudem ist keine 12-V-Steckdose erhältlich.

## 2,8 Kofferraum-Variabilität

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

entfernt werden. Beim wieder Aufstellen der Lehnteile sollte man auf die seitlichen Gurte achten, um sie nicht einzuklemmen und dabei zu beschädigen. Neben den Taschenhaken gibt es auch zwei praktische seitliche Fächer im Kofferraum zum Verstauen kleiner Gegenstände.

## 2,7 INNENRAUM

### 2,7 Bedienung

Das Armaturenbrett wirkt weitgehend aufgeräumt und reduziert, dennoch sind aber separate Tasten zu finden, z.B. für die Fahrmodi, das Head-up-Display oder die Steuerung der Klimautomatik. Es bedarf einiger Zeit, ehe man sich an das Bedienkonzept gewöhnt hat. Citroen bündelt die meisten Fahrzeugfunktionen in einem großen 10-Zoll-Touchscreen, der gut erreichbar und angemessen hoch 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 etwas überfrachtet. Unabhängig davon ist es aber tagsüber wie nachts einwandfrei ablesbar. Der Regensensor ist Serie, seine Empfindlichkeit aber nicht einstellbar.

### 2,5 Multimedia/Konnektivität

⊕ Im Bereich Multimedia und Konnektivität ist der e-C4 in der Shine Ausstattung gut aufgestellt. Serienmäßig sind ein Radio mit zehn Zoll großem Touchscreen samt sechs Lautsprechern, Bluetooth-Freisprecheinrichtung, USB-Schnittstelle, digitalem Radioempfang (DAB+) sowie Smartphone-Integration via Apple CarPlay und Android Auto. Das Navigationssystem ist ebenso dabei. Eine optionale Premium-Audioanlage gibt es nicht, ebenso wenig einen CD-Player. Serie ist dagegen die induktive Lademöglichkeit. Jeweils ein USB-A- und ein USB-C-Anschluss vorn und im Fond sind Serie.

### 2,1 Raumangebot vorn

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

Oberhalb des Handschuhfachs gibt es eine Schublade, in der ein Tablet (Apple iPad Air 2 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 - eigentlich eine 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.

Die integrierten Remote-Dienste ermöglichen das Abfragen diverser Fahrzeugfunktionen über das Smartphone (u. a. Auto ver- und entriegeln, Lade- und Batteriestand abfragen, Fahrzeug lokalisieren), eine automatische Notruf funktion im Falle eines Unfalls, die Ladungssteuerung sowie die Aktivierung der Standklimatisierung.

⊖ Noch wird eine praktikable Integration von Ladestopps in die Routenführung schmerzlich vermisst.

eher durchschnittlich aus. Noch luftiger geht es mit dem optionalen Panoramadach zu, das es für die Shine-Ausstattung gegen Aufpreis gibt. Es reicht allerdings nur bis knapp zur Rückbank.



### 3,5 Raumangebot hinten

Im Fond fallen die Platzverhältnisse knapper aus. Sind die Vordersitze auf 1,85 m große Personen eingestellt, reicht die Beinfreiheit für über 1,90 m große Leute aus - die Kopffreiheit fällt aufgrund des früh nach hinten abfallenden Dachs knapper aus, schon ab etwa 1,80 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.

### 2,9 Innenraum-Variabilität

Eine verschiebbare oder in der Lehnenneigung einstellbare Rückbank ist für den e-C4 nicht erhältlich. Das Thema Ablagen spult der e-C4 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 Becherhalter zur Verfügung.

## 2,4 KOMFORT

### 2,1 Federung

⊕ Der e-C4 bietet insbesondere als Elektrovariante mit recht hohem Gewicht und niedrigerem Schwerpunkt einen guten Fahrkomfort. Wie auch in den größeren Modellen verbaut Citroen seine Advanced Comfort Federung mit optimierten 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 Fahr-sicherheit nicht darunter. Die Entwickler haben gute Arbeit geleistet, denn der hohe Komfort gelingt ohne aufwendige elektronische Regelung.

### 2,9 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 wenig Seitenhalt. Beim Shine sind Fahrer- wie Beifahrersitz manuell u.a. in der Höhe einstellbar. Immerhin der linke Sitz hat eine verstellbare Zweiwege-Lordosen-



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von ca. 1,80 m Platz.

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 Air 2 in einem Rahmen befestigt und vor dem Beifahrer platziert werden kann.

Der e-C4 pariert kurze Stöße auf schlechten Straßen gekonnt mit seinem fein ansprechenden Fahrwerk, ein Aufschaukeln liegt ihm aber fern. Gerade im Konkurrenzumfeld der kompakten SUV ist der Komfort gelungen, zumal auf teure Elektronik verzichtet wird. Innerorts spürt man kleine Unebenheiten etwas mehr, bei größerem Hub wird besser abgedämpft. Außerorts ist man gut und komfortabel unterwegs, der e-C4 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.

stütze. Einstellbare Vierwege-Lordosenstützen und die Massagefunktionen 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.

## 2,4 Innengeräusch

⊕ Der Elektroantrieb arbeitet leise, ein gewisses Surren ist aber dennoch zu hören - hier gibt es auch ruhigere Vertreter unter den Elektroautos. Dennoch rollt man etwa bis Landstraßentempo angenehm leise dahin. Bei höheren Geschwindigkeiten kommen die allgemeinen Fahr- und

Windgeräusche zunehmend ins Spiel und dominieren die Geräuschkulisse. Mit 66,5 dB(A) im Innenraum ist der e-C4 dennoch angenehm leise. Eine Doppelverglasung wird nicht angeboten.

## 2,2 Klimatisierung

⊕ Im e-C4 Shine ist die Zweizonen-Klimaautomatik serienmäßig an Bord, die Temperatur lässt sich somit für Fahrer und Beifahrer separat vorwählen. An kalten Tagen sind beheizte Sitze sehr angenehm, wer den "Luxus" haben möchte, muss ihn optional ordern. Eine Lenkradheizung immerhin ist serienmäßig an Bord. Sitzlüftung gibt es dagegen nicht. Wer im Sommer oder im Winter draußen parken muss, wird sich über die serienmäßige Standklimatisierung freuen, diese kann man vorprogrammieren oder über die App steuern. 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.

⊖ Lüftungsdüsen unter den Vordersitze gibt es nicht, ein Nachteil insbesondere bei der Beheizung des Innenraums.

## 1,6 MOTOR/ANTRIEB

### 2,0 Fahrleistungen

⊕ Den e-C4 gibt es nur in der Standard-Leistungsstufe des PSA-Konzerns: mit einem 100-kW-Elektromotor an der Vorderachse. Das maximale Drehmoment liegt bei 260 Nm. Der Elektromotor beschleunigt den Stromer angemessen flott, eine Rennsemmel wird der C4 damit aber nicht. Dennoch zeigen die Werte der Zwischenspurts, dass der Franzose ausreichend motorisiert ist. Von 60 auf 100 km/h geht es in 5,5

s, von 80 auf 120 km/h in gut 7,4 s. Von 15 auf 30 km/h kommt man in etwa einer Sekunde - beispielsweise beim Abbiegen und Einfädeln in den fließenden Verkehr innerorts. Citroen verspricht den Sprint von 0 auf 100 km/h in 9,7 s, die Höchstgeschwindigkeit ist bei 150 km/h aberegelt. Fahrspaß kommt durchaus auf, aber am besten liegt ihm die gelassene Art.

### 1,2 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Wie von einem aktuellen Elektromotorsystem zu erwarten, ergeben sich keinerlei Vibrationen und auch kaum störende Motorgeräusche – lediglich das Surren des Elektromotors ist im Hintergrund zu vernehmen. Der Motor

zieht vom Start weg mit Nachdruck an, er gibt seine Leistung weitgehend gleichmäßig ab und lässt erst bei Landstraßentempo und dann hohen Drehzahlen etwas nach.

### 1,5 Schaltung/Getriebe

⊕ Der E-Motor ist an ein Eingang-Getriebe gekoppelt, sodass es keine Schaltvorgänge gibt – das bringt hinsichtlich Schaltkomfort die Bestnote. Die gewünschte Fahrstufe wird über eine kleine Wippe eingelegt, die nach dem Anwählen der jeweiligen Fahrstufe in die Ausgangsposition zurückkehrt. Zur Verfügung stehen der automatische Vorwärtsgang (D) oder der automatische Vorwärtsgang mit regenerativem Bremsen (B), der die Rekuperation bei nicht betätigtem Gaspedal steuert. Rangieren und Anfahren gelingen ebenfalls tadellos, denn die Kriechfunktion setzt fein und gut steuerbar ein. Für „P“ gibt es eine kleine separate Taste, eine Berganfahrhilfe ist Serie und verhindert ein Zurückrollen des Fahrzeugs.

⊖ Prinzipiell ist der Getriebewählhebel einfach zu bedienen, aber die kleine P-Taste erfordert zur Betätigung ein Hinsehen. Wirklich störend im Alltag: Man muss die Wippe immer kurz gedrückt halten, damit die gewünschte Fahrstufe eingelegt wird (beim Testwagen mit Erstzulassung November 2020). Gerade beim Rangieren ist das gefährlich, weil man genau darauf achten muss, ob die Fahrtrichtung gewechselt wurde. Hinzu kommt, dass sich die Richtungswechsel beim Rangieren immer wieder gefühlt "hinziehen" und insbesondere für ein Elektroauto untypisch sind, weil man den Hebel wie erwähnt immer einen Moment gedrückt halten muss.

## 2,4 FAHREIGENSCHAFTEN

### 2,3 Fahrstabilität

⊕ Der e-C4 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. Gerade beim Beschleunigen und Bremsen ergeben sich deutliche Aufbaubewegungen, die aber gewollt und zur Fahrzeugcharakteristik passend sind. Ansonsten bleiben Seitenneigung und Aufbaubewegungen im

Rahmen.

Im ADAC Ausweichtest zeigt der kompakte Stromer 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. Er bleibt damit gut beherrschbar, im Grenzbereich ist die Abstimmung untersteuernd ausgelegt, wodurch sich recht viel Tempoabbau ergibt. Durch das nicht zu rigide ausgelegte 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 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 2,8 Lenkradumdrehungen, damit ist die Lenkung recht direkt übersetzt.

### 2,5 Bremse

⊕ Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand steht der e-C4 nach 34,9 m (Mittel aus zehn Einzelbremsungen) - das ist ein guter Wert. Die Bremsanlage zeigt sich dabei auch bei höherer Beanspruchung standfest und stabil. Dosierbarkeit und Ansprechverhalten der Bremse sind in Ordnung. Das Bremsgefühl ist etwas synthetisch, der Übergang zwischen Rekuperationsbremse und Radbremsen jedoch gut gelöst. Über einen Knopf am Wählhebel kann zwischen "D" und "B"

gewählt werden, wobei der B-Modus die Rekuperation erhöht und beispielsweise für längere Bergabfahrten praktisch und sinnvoll ist. Der Bremsenverschleiß fällt zwar dadurch geringer aus - um langfristig Korrosion an den Bremsscheiben vorzubeugen und die volle Bremswirkung der mechanischen Bremse zu erhalten, sollte man sie hin und wieder bewusst einsetzen.

## 2,3 SICHERHEIT

### 1,6 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Im e-C4 Shine 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 aber 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 aktuelle C4 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 1,65 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. Die Kopfstütze hinten in der Mitte lässt sich nicht vergleichbar weit ausziehen wie die beiden seitlichen. Ein Kofferraumtrennnetz zur Sicherung schwerer Gepäckstücke im Kofferraum ist nicht erhältlich.

## DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Serie
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremsystem	Serie
	Vorausschauendes Notbremsystem	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremsystem	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)



## 2,7 Kindersicherheit

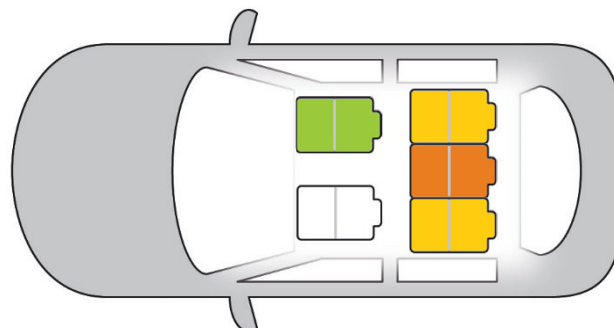
Bei der Kindersicherheit erreicht der C4 im ADAC Crashtest 83 Prozent der maximal möglichen Punkte. Auf den äußeren Fondplätzen gibt es zur Kindersitzbefestigung Isofix-Halterungen mit Ankerhaken und i-Size-Freigabe - die Bügel liegen aber nicht besonders anwenderfreundlich tief unter der Sitzwulst und 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 Schlüsselschalter 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 C4 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 nach-

giebig 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.

## 1,4 UMWELT/ECOTEST

### 0,9 Verbrauch/CO<sub>2</sub>

⊕ Im Elektrozyklus des ADAC Ecotest wurde ein durchschnittlicher Stromverbrauch von 19,3 kWh pro 100 km ermittelt. Diese Verbrauchsangabe beinhaltet auch die Ladeverluste bei 3-phasiger Ladung mit 16 A; um die 46-kWh-Batterie (netto) einmal komplett von leer auf voll zu laden, werden 50,5 kWh benötigt.

Legt man den gemischten Betrieb (innerorts, außerorts, Autobahn) des ADAC Ecotest zugrunde, ergibt sich für den e-C4 eine Reichweite von etwa 260 km. Aus den 19,3 kWh/100 km errechnet sich eine CO<sub>2</sub>-Bilanz von 97 g pro km (Basis deutscher Strommix von 500 g/kWh, veröffentlicht 11/2020,

gültig für das Berichtsjahr 2021). Das ergibt im CO<sub>2</sub>-Bereich des ADAC Ecotest ausgezeichnete 51 Punkte.

Der Verbrauch inklusive Ladeverluste liegt innerorts bei etwa 15,3, außerorts bei etwa 20,6 und auf der Autobahn bei etwa 21,5 kWh/100 km. Der e-C4 ist in der Stadt am sparsamsten unterwegs, dort sind Reichweiten von über 300 km möglich. Sparsam ausgelegte elektrische Verbraucher wie die Klimatisierung (Wärmepumpe Serie) sowie eine optimierte Aerodynamik an Front und Unterboden unterstützen dabei, eine möglichst gute Reichweite zu erzielen.

### 1,9 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 CO<sub>2</sub>-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 19,3 kWh pro 100 km sind

beispielsweise NO<sub>x</sub>-Emissionen von 78 mg/km verbunden - dafür gibt es ein paar Punkte Abzug, so dass der e-C4 im Bereich Schadstoffe 42 von 50 Punkten erhält. Wird der Strommix sauberer, steigen automatisch die Punkte. Besonders effiziente Elektroautos können die vollen 50 Punkte erzielen. In der Summe steht der Citroen aber gut da, weil er 93 Punkte insgesamt erzielt - das ergibt im ADAC Ecotest die vollen fünf Sterne.

## 2,0 AUTOKOSTEN

### 2,0 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Der Grundpreis des e-C4 in der Shine-Ausstattung liegt bei 37.340 Euro – eine Menge Geld für ein kompaktes SUV. Die Serienausstattung ist aber ziemlich umfangreich und beinhaltet Assistenz- und Sicherheitssysteme wie LED-Scheinwerfer, Frontkollisionswarner, Spurhalte- und Totwinkelassistent sowie Verkehrszeichenerkennung. Auch im Bereich Kommunikation und Unterhaltung mit Audio-streaming und Freisprecheinrichtung per Bluetooth ist der e-C4 serienmäßig gut vernetzt – selbst das Navigationssystem inklusive Echtzeit-Verkehrsmeldungen ist kostenfrei an Bord. Die 3.000 Euro (netto) Herstellerbeteiligung an der aktuellen Elektroautoprämie relativieren den Preis etwas, ein kostspieliges Auto bei der Anschaffung bleibt der Franzose aber dennoch.

Die Unterhaltskosten sind relativ günstig, denn an Kfz-Steuer werden jährlich nur 56 Euro fällig – aber erst nach zehn Jahren, denn solange sind rein elektrisch angetriebene Autos aktuell steuerfrei. Die Einstufungen bei der Versicherung sind günstig, die Haftpflicht liegt bei niedrigen 13, die Teilkasko und die Vollkasko jeweils bei 19. Die Ausgaben für die Wartungen

sollten überschaubar ausfallen, denn es gibt deutlich weniger mechanische Teile als bei einem Verbrenner und keine Ölwechsel; einzig die Aufwendungen für die (Vorder-)Reifen können teuer werden, wenn man öfter mal das früh einsetzende Drehmoment des Motors ausnutzt oder dynamisch durch die Kurven fährt und damit die Reifen in Windeseile verschleißt.

Der größte Posten der monatlichen Kosten ist wie meistens der Wertverlust. Dieser muss bisher mangels ausreichender Erfahrungswerte mehr geschätzt werden als dass man ihn exakt berechnen kann. Maßgeblich hängt er von der Haltbarkeit der Batterie ab; Citroen gibt auf das ganze Auto zwar nur zwei Jahre Garantie, auf die Batterie aber acht Jahre bis 160.000 km. Für das Auto an sich ist dies ziemlich geizig, für die Batterie inzwischen Standard. Im Kleingedruckten wird dann noch eingeschränkt, dass ein Garantiefall erst eintritt, wenn die Kapazität der Batterie (SOH, State-of-Health) 70 Prozent unterschreitet. Basierend auf der im ADAC Ecotest ermittelten Reichweite von 260 km muss man einen Abfall der Reichweite auf etwa 180 km akzeptieren, ehe die Garantie greift.

### DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	PureTech 100 Live	PureTech 130 Feel	PureTech 155 Shine EAT8	BlueHDi 110 Feel	BlueHDi 130 Feel Pack EAT8	e-C4 Feel
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/1199	3/1199	3/1199	4/1499	4/1499	-/-
Leistung [kW (PS)]	74 (101)	96 (131)	114 (155)	81 (110)	96 (131)	100 (136)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	205/1750	230/1750	240/1750	250/1750	300/1750	260/0
0-100 km/h [s]	11,3	9,9	9,2	10,5	10,6	9,7
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	184	200	208	193	206	150
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	4,6/5,4   S	4,8/5,4   S	4,9/5,9   S	3,7/4,3   D	3,8/4,6   D	15,3/15,3 kWh E
CO2 [g/km] lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	106/122	108/121	113/134	98/113	100/120	0/0
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/19/19	15/19/19	15/19/19	15/20/19	15/20/19	13/19/19
Steuer pro Jahr [Euro]	79	77	105	178	193	62
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	559	624	707	638	697	572
Preis [Euro]	20.540	25.690	32.415	26.990	31.740	34.640

#### 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	19,3 kWh/100km/262 km

### BATTERIE

Batteriegröße gesamt/nutzbar	50 kWh/46 kWh
komplette Vollaftung mit Ladeverlusten	50,5 kWh
Garantie/garantierte Kapazität	8 Jahre, 160.000 km, 70%

### REKUPERATION

Verzögerung bei Rekuperationsbegrenzung (z.B. Batterie voll)	Ja
Stufen / Einstellung	2/Gangwahlhebel

### 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. Warnung bei ca. 12% "Batterie niedrig" 2. Warnung bei 0%, Schildkröte + Leistungsreduzierung
Leistungsreduzierung	nein
Notfallstrecke bei Neustart	n.b.

### LADEMÖGLICHKEITEN

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

### LADEKABEL ANSCHLUSS SERIE / OPTION

Schuko	einphasig, 230 V, 8 A	Serie
Typ2	dreiphasig, 230 V, 32 A	Option

### ANZEIGEN WÄHREND LADEVORGANG

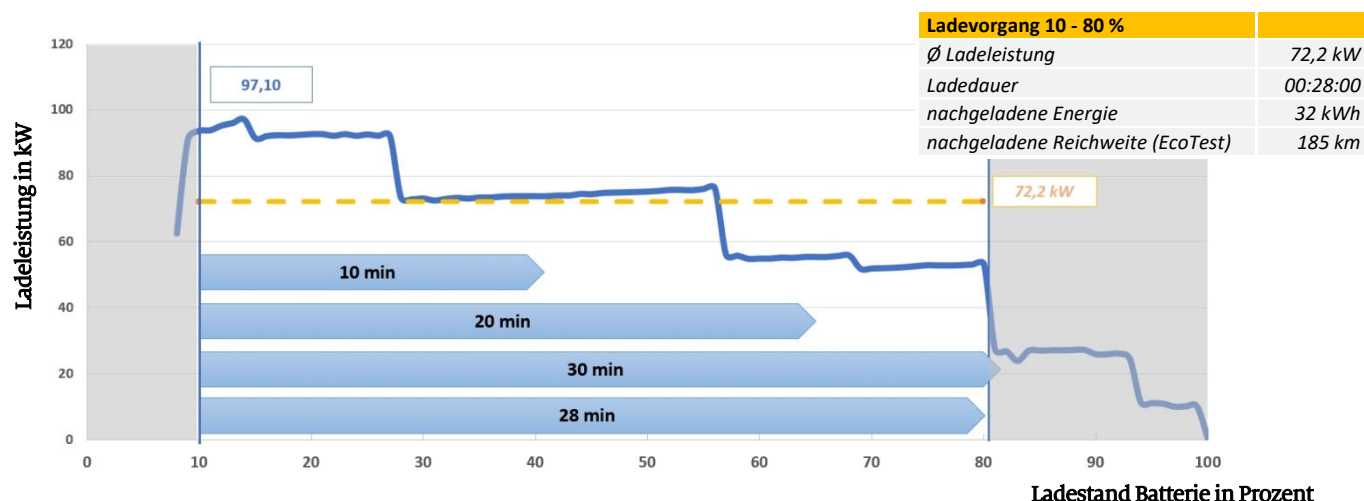
Ladestand in Prozent / Restkilometer	ja/ja
Anzeige Restdauer / Uhrzeit bis geladen	ja/nein
Anzeige momentane Ladeleistung	ja (km/h)
Ladeanzeige von außen sichtbar	ja (nur Ja/Nein)

### LADEMÖGLICHKEITEN

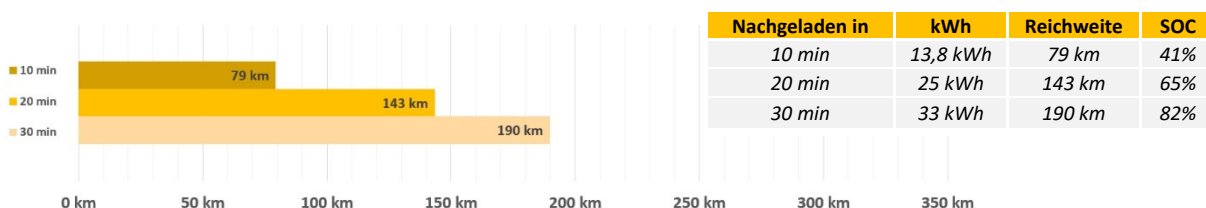
Steckertyp	Anschluss	Ausstattung	Ladestrom	Leistung	Ladezeit
Haushaltssteckdose	einphasig, 230 V, AC	Serie	8 - 16 A	1,8 - 3,7 kW	28 - 13,5 h
Typ 2	einphasig, 230 V, AC	Serie	32 A	7,4 kW	7 h
Typ 2	zweiphasig, 230 V, AC	-	-	-	-
Typ 2	dreiphasig, 230 V, AC	Serie	16 A	11 kW	4,5 h
DC Schnell	CCS	Serie	-	bis zu 100 kW	28 min

\*10 bis 80 %

### LADEKURVE DC



### NACHGELADENE REICHWEITE



## HERSTELLERANGABEN

Elektro, permanenterregter Synchronmotor	
Hubraum	-
Leistung	100 kW/136 PS
Maximales Drehmoment	260 Nm
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	1-Gang-Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	150 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,7 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	15,3 kWh
CO <sub>2</sub> -Ausstoß	0 g/km
Stirnfläche/c <sub>w</sub> -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	195/60 R18
Länge/Breite/Höhe	4.355/1.800/1.520 mm
Leergewicht/Zuladung	1.636/384 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	380/1.250 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	-
Stützlast/Dachlast	-
Bateriekapazität netto/brutto	46,0/50,0 kWh
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Frankreich, Mulhouse

## ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	5,5 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	11,4/11,4 m
EcoTest-Verbrauch	19,3 kWh/100km
Stadt/Land/BAB	k.A.
CO <sub>2</sub> -Ausstoß EcoTest	0 g/km (WTW* 97 g/km)
Reichweite	260 km
Innengeräusch 130 km/h	66,5 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.040 mm
Leergewicht/Zuladung	1.645/355 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	330/710/1.130 l

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

<b>Betriebskosten</b>	<b>90 Euro</b>	<b>Werkstattkosten</b>	<b>62 Euro</b>
<b>Fixkosten</b>	<b>86 Euro</b>	<b>Wertverlust</b>	<b>358 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	596 Euro		
Steuer pro Jahr (mit Serienausstattung) <sup>1</sup>	56 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	13/19/19		
Basispreis e-C4 Shine	37.340 Euro		

## INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 05.11.2020
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	39.210 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	3.030 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](http://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 CO<sub>2</sub>-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO<sub>2</sub>-Emissionen auch die CO<sub>2</sub>-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. <sup>1</sup> 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	300 Euro°/-
Lenkradheizung	Serie
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

### AUSSEN

Anhängerkupplung	-
Metalllackierung	600 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	800 Euro/-

## TESTURTEIL

### AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,2

### AUTOKOSTEN

2,0

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
<b>Karosserie/Kofferraum</b>	<b>2,9</b>	<b>Motor/Antrieb</b>	<b>1,6</b>
Verarbeitung	2,5	Fahrleistungen	2,0
Alltagstauglichkeit	4,0	Laufkultur/Leistungsentfaltung	1,2
Licht und Sicht	2,9	Schaltung/Getriebe	1,5
Ein-/Ausstieg	2,4	<b>Fahreigenschaften</b>	<b>2,4</b>
Kofferraum-Volumen	3,0	Fahrstabilität	2,3
Kofferraum-Nutzbarkeit	3,0	Lenkung	2,4
Kofferraum-Variabilität	2,8	Bremse	2,5
<b>Innenraum</b>	<b>2,7</b>	<b>Sicherheit</b>	<b>2,3</b>
Bedienung	2,7	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	1,6
Multimedia/Konnektivität	2,5	Passive Sicherheit - Insassen	2,4
Raumangebot vorn	2,1	Kindersicherheit	2,7
Raumangebot hinten	3,5	Fußgängerschutz	4,2
Innenraum-Variabilität	2,9	<b>Umwelt/EcoTest</b>	<b>1,4</b>
<b>Komfort</b>	<b>2,4</b>	Verbrauch/CO2	0,9
Federung	2,1	Schadstoffe	1,9
Sitze	2,9		
Innengeräusch	2,4		
Klimatisierung	2,2		

Stand: Februar 2022  
Test und Text: M. Ruhdorfer