



Citroen C4 PureTech 130 Shine EAT8

Fünftüriges SUV der unteren Mittelklasse (96 kW / 131 PS)

Alle guten Dinge sind drei, heißt es in einem bekannten deutschen Song, und so gesellt sich im ADAC Autotest nun noch die Benziner-Variante des Citroen C4 zum Diesel- und Elektroantrieb. Als Gemeinsamkeiten der Varianten zählen das komfortorientierte Fahrwerk und die bequemen Sitze vorn. Dort hat man zwar kaum Seitenhalt, dafür angenehm viel Platz; Erwachsene auf der Rückbank nehmen ungleich eher Kontakt mit dem Dachhimmel auf als die vorn Sitzenden. Die Karosserie macht zwar optisch ein wenig auf SUV, um dem Zeitgeist gerecht zu werden, baut aber weder besonders hoch noch bringt der C4 an sich spezifische Geländegängigkeit mit. Gut so, denn die damit verbundenen Verbrauchsnachteile wären wiederum nicht zeitgemäß. Der Innenraum ist im Finish zwar kostenorientiert gestaltet, macht aber insgesamt einen soliden Eindruck. Immerhin ist die Ausstattung üppig und entschädigt für die selbstbewusste Preisgestaltung ab gut 31.000 Euro. So sind neben der Klimaautomatik auch Parkhilfen und sogar das Navigationssystem beim Shine immer an Bord. Selbstbewusst erscheint der Preis deshalb, weil unter der Motorhaube nur ein kleiner Dreizylinder seinen Dienst verrichtet. Der Turbobenziner liefert zwar maximal 230 Nm und schüttelt sich bis zu 131 PS aus den Zylindern - aber das "Schütteln" kann er trotz weicher Motoraufhängung eben nicht ganz verbergen. Zumal die lasche Aufhängung bei manchen Schaltvorgängen der Achtgang-Wandlerautomatik dem Motor Eigenbewegung unter der Haube lässt. Die Laufkultur ist also nicht besser als beim Diesel-C4, wobei der Selbstzünder ungleich souveräner im Franzosen wirkt. Betrachtet man das Antriebstrio und seine Eigenschaften, sollte die Entscheidung - technisch gesehen - im Grunde zwischen Diesel- und Elektroantrieb fallen: souveräner Langstreckenläufer oder kultivierter, urbaner Leisetreter. **Konkurrenten:** u.a. Audi Q2, KIA XCeed, Mazda CX-30.

- +** gutes Platzangebot vorn, umfangreiche Serienausstattung, sicheres und komfortables Fahrwerk
- kein Heckwischer, knappe Kopffreiheit hinten, recht hoher Autobahnverbrauch

ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,6**

AUTOKOSTEN **2,4**

Zielgruppencheck

	Familie	2,9
	Stadtverkehr	3,4
	Senioren	4,2
	Langstrecke	2,7
	Transport	3,2
	Fahrspaß	2,8
	Preis/Leistung	2,5

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 insgesamt gut verkleidet, nur der mittlere und der hintere Bereich sind teilweise offen; das dürfte einerseits der Verbundlenkerkonstruktion der Hinterachse, andererseits der Abwärme der Abgasrohre geschuldet sein. Im Innenraum hat Citroen auch

mit spitzem Bleistift 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 merklich gespart, denn sie wird nicht von Gasdruckfedern offen gehalten.

3,3 Alltagstauglichkeit

Setzt man den Ecotest-Verbrauch von 6,3 l/100 km an, ergibt sich mit dem eher kleinen 50 l-Tank eine theoretische Reichweite von 790 km. Die maximal mögliche Zuladung liegt im Falle des Testwagens bei 413 kg – das reicht für vier Erwachsene und ein klein wenig Gepäck. Auf dem Dach gibt's keine Reling, sie hätte auch nur optische Funktion - denn Citroen erlaubt für den C4 keine Dachlast. Die Stützlast auf der Anhängerkupplung darf nur 61 kg betragen, für einen Fahrradträger mit zwei normalen Rädern mag das noch reichen, stattdessen sind zwei Pe-delecs oft schon zu schwer. Wenn es ein Anhänger hinten dran

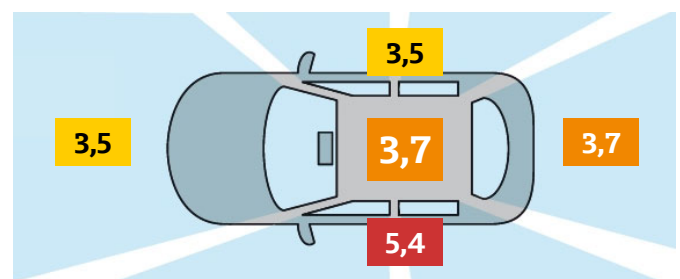
sein soll, darf er bis zu 1,2 t wiegen - falls er über eine eigene Bremse verfügt. Ungebremste Anhänger dürfen maximal 670 kg wiegen. Bei einer Reifenpanne muss man sich entweder mit dem serienmäßigen Reparaturset oder einem optionalen Notrad (dann inklusive Bordwerkzeug und Wagenheber) behelfen, ein vollwertiges Reserverad oder Reifen mit Notlauf-eigenschaften sind für den C4 nicht lieferbar. Die Außenlänge von 4,36 m ist für die Stadt recht praktisch, der Wendekreis von 11,6 m nur durchschnittlich. Die Breite fällt mit 2,04 m (inkl. Außenspiegeln) für heutige Verhältnisse fast kompakt aus.

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 hohen Karosseriekante und der schmalen Scheibe ziemlich mau, die Rückfahrkamera eine sinnvolle und zum Glück serienmäßige Hilfestellung. Bei der ADAC Rundumsichtmessung schneidet der 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 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

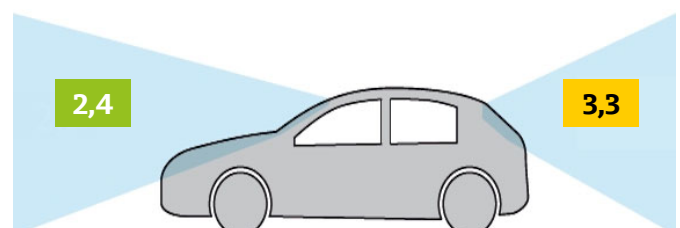
Rundumsicht

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.



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 C4 nicht erhältlich.

2,6 Ein-/Ausstieg

⊕ Das Ein- und Aussteigen beim C4 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 bei Fahrer und Beifahrer. Ansonsten befindet sich die Sitzfläche mit etwa 50 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

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 Kofferraumabdeckung oben 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. In der mit dem Reifen-Reparatur-Set nur teilweise gefüllten Reserveradmulde gibt es noch etwa 35 l Platz für Kleinigkeiten.

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 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. Die Ladekante liegt 73 cm über der Straße und ist damit nicht zu



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

Umfeldbeleuchtung bei Dunkelheit sowie ein schlüsselloses Zugangssystem sind in der Shine-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.



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

hoch. Ladekante und -boden bilden nahezu eine Ebene – wenn 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 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.

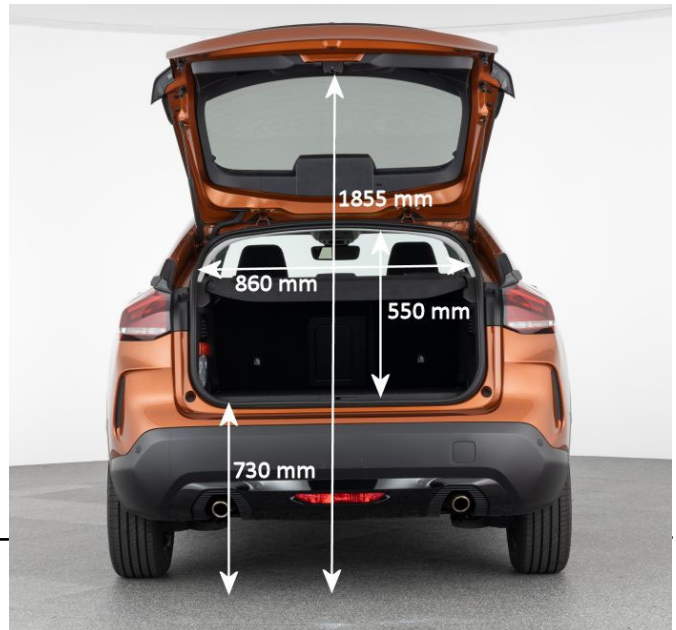
2,7 INNENRAUM

2,7 Bedienung

Das Armaturenbrett wirkt 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 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 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 Air 2 oder vergleichbare Dimension) untergebracht werden kann. Platziert man es im mitgelieferten Rahmen, kann man es am Armaturenbrett

2,4 Multimedia/Konnektivität

⊕ Der C4 ist in der Shine-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 und Android Auto. Das Navigationssystem ist ebenso dabei. Eine optionale Premium-Audioanlage gibt es



Die Ladekante mit einer Höhe von 73 cm bereitet das Be- und Entladen des Kofferraums so gut wie keine Probleme.



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

vor dem Beifahrer befestigen und so als zusätzlichen Bildschirm nutzen - eine im Prinzip simple Idee, auf die man aber erst mal kommen muss.

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 aufpreisfrei an Bord. Die integrierten Remote-Dienste ermöglichen das Abfragen diverser Fahrzeugfunktionen über das Smartphone (u. a. Auto ver- und entriegeln, Fahrzeug lokalisieren) und eine automatische Notruffunktion im Falle eines Unfalls.

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 für noch größere Personen ausreichen (ohne Schiebedach bis 2,10 m, mit Schiebedach bis 2 m). Das subjektive Raumempfinden ist trotz

des hoch aufragenden Armaturenbretts angenehm. Die Innenbreite fällt eher durchschnittlich aus. Noch luftiger geht es mit dem optionalen Panoramadach zu, das es für die Shine-Ausstattung gegen Aufpreis gibt (im Testwagen vorhanden). 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 C4 nicht erhältlich. Das Thema Ablagen spult der 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 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 Air 2 in einem Rahmen verstaut werden kann; bei Bedarf lässt es sich vor dem Beifahrer am Armaturenbrett befestigen.



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

2,6 KOMFORT

2,4 Federung

⊕ Mit seinem auf Komfort bedachten Fahrwerk ist man im C4 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 C4 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 abgedefert. Außerorts ist man gut und komfortabel unterwegs, der 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.

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-

Lordosenstütze. 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.

2,8 Innengeräusch

Die Benziner-Variante ist bei Tempo 130 innen etwas leiser als die Dieselmotorisierung, an die "Ruhe" der Elektrovariante kommt aber auch der Benziner nicht heran. Im hier getesteten Fahrzeug beträgt der Geräuschpegel im Innenraum 67,8 dB(A) - der Wert ist immerhin zufriedenstellend. Der Dreizylindermotor bleibt die meist akustisch recht unauffällig und grummelt im Hintergrund, aber hörbar vor sich hin. Nur unterhalb von 1.800 1/min wirkt er brummig - dafür ergibt sich nicht mal beim

Ausdrehen ein Dröhnen, stattdessen wird der Benziner einfach mit zunehmender Drehzahl lauter. Die Fahrgeräusche sind insgesamt unauffällig, nasse Fahrbahn 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.

2,4 Klimatisierung

⊕ Im C4 mit Shine-Ausstattung 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 kostet ebenfalls Aufpreis. Sitzlüftung gibt es dagegen nicht. Die Standklimatisierung ist nur für die

Elektrovariante erhältlich. 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.

2,6 MOTOR/ANTRIEB

2,2 Fahrleistungen

⊕ Der Hubraum des Dreizylindermotors beläuft sich auf lediglich 1,2 Liter. Dank Turboaufladung werden dem Benziner immerhin 131 PS und maximal 230 Nm Drehmoment entlockt. Die Souveränität des Turbodiesels bei niedrigen Drehzahlen hat er damit nicht, gleicht das jedoch durch seine größere Drehfreude umfänglich aus. Auch mit dem "kleinen" Benziner lässt sich der C4 somit flott bewegen. Die Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h sollte in jedem Fall

reichen. Den Sprint von null auf hundert gibt Citroen mit 10,2 s an. Interessanter im Alltag sind die Durchzugswerte, hier kann der Franzose in 6,2 Sekunden von 60 auf 100 km/h beschleunigen. Von 80 auf 120 km/h geht es in 7,9 s. Insgesamt eine quirlige Motorisierung, die aber mehr zum gemütlichen Charakter des C4 passt als sportlichen Ambitionen gerecht werden kann.

3,0 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Für einen Dreizylinder bietet der 1,2 l PureTech eine ordentliche Laufkultur. Gerade unter 1.800 1/min hat er so seine Vibrationen und leichtes Brummen, diesen Bereich meidet die Steuerung der Automatik aber meistens, so dass das Triebwerk in der Regel im günstigen Drehzahlbereich arbeitet. Dann dringen Vibrationen nur moderat bis in den Innenraum und auch

akustisch werden die Insassen wenig behelligt. Der Motor hinterlegt Leistungsabforderung mit einem kernigen Klang, wird beim Ausdrehen durchaus lauter. Hohe Drehzahlen sind aber selten nötig, weil der Dreizylinder auch bei mittleren schon munter unterwegs.

2,7 Schaltung/Getriebe

Citroen setzt auch beim Dreizylinder-Benziner die Achtgang-Wandlerautomatik ein. Während die Automatik im Zusammenspiel mit dem Dieselmotor einen recht guten Eindruck hinterlassen kann, gefällt sie mit dem Benziner nicht so recht. Um die Vibrationen des Dreizylinders zu dämpfen, wird offensichtlich auf eine weiche Motoraufhängung gesetzt. Schaltvorgängen beim zügigen Beschleunigen sind dadurch deutlich spürbar, weil sich der Motor in seiner Aufhängung merklich bewegt. Nach dem Kaltstart schaltet der Automat auch erst mal etwas herber. Es gibt also immer wieder Situationen, in denen die Wandlerautomatik nicht ganz ruckfrei agiert. Immerhin werden die Gänge sinnvoll gewählt und erfolgen die Reaktionen zügig. Kleine Gaspedalbewegungen werden nicht sofort in

nervöses Schalten umgesetzt, sondern die Elektronik nutzt das Drehmoment des Motors bei mittleren Drehzahlen. Bei ruhiger Fahrweise passt die Motor-Getriebe-Kombination gut zum kompakten Citroen. Die Drehzahlsprünge zwischen den Gängen sind nicht zu groß. Die Gesamtübersetzung ist insgesamt grenzwertig lang, wobei der "kleine" Motor damit noch recht gut zurechtkommt. Im achten Gang (erst ab etwa 100 km/h nutzbar) dreht der Motor bei 130 km/h mit 2.100 1/min - das hilft beim Spritsparen. Die Gänge können über die Schaltpaddel am Lenkrad auch manuell durchgeschaltet werden. Das Start-Stopp-System funktioniert einwandfrei, die Motorstarts verlaufen zügig.

2,3 FAHREIGENSCHAFTEN

2,3 Fahrstabilität

⊕ Der 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 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 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 2,9 Lenkradumdrehungen, damit ist die Lenkung angemessen direkt übersetzt.

2,1 Bremse

⊕ Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand steht der C4 PureTech 130 nach 33,9 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

1,6 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme




⊕ Im 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 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 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; 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 im Kofferraum ist nicht erhältlich.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

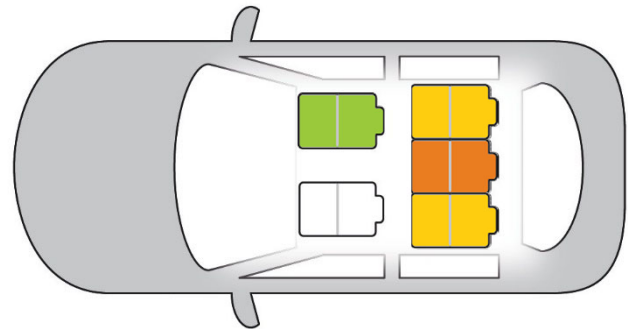
	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Serie
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremsassistent	Serie
	Vorausschauendes Notbremsassistent	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremsassistent	Serie
	Querverkehrserkennung beim Rückwärtsfahren	nicht erhältlich
	Geschwindigkeitsbegrenzer	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	nicht erhältlich
	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 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.

2,8 UMWELT/ECOTEST

3,3 Verbrauch/CO2

Als PureTech 130 mit Achtgang-Automatikgetriebe verbraucht der C4 durchschnittlich 6,3 l Super pro 100 km. Damit verbunden ist eine CO₂-Bilanz von 170 g/km, wofür es nur noch 27 Punkte von maximal 60 möglichen gibt. Trotz der etwas höheren Karosserie und auch in Anbetracht der guten Ausstattung ist das ein nicht mehr ganz zeitgemäßer Verbrauch - eine verbrauchssenkende Hybridisierung des Antriebs tut Not. Das Getriebe bietet im Eco-Modus eine Freilauffunktion, die den Motor in den Leerlauf schickt und den C4 ohne Motorbremse rollen lässt; während dessen läuft der Motor im Leerlauf aber weiter - als Hybrid könnte er ganz abgestellt werden. Aber auch nur mit der Freilauffunktion kann der Citroen etwas Kraftstoff sparen, wenn man sie geschickt einsetzt. Innerorts liegt der Verbrauch bei 6,5 l, außerorts bei 5,3 l und auf der Autobahn bei 7,6 l Super E10 alle 100 km.

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	6,5	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B
Landstraße	5,3	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B
Autobahn	7,6	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	6,3	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

2,2 Schadstoffe

⊕ Alle Motoren des C4 sind nach der aktuellen Abgasnorm Euro 6d homologiert. Dafür verfügt der Benziner über einen Otto-Partikelfilter. Der funktioniert gut, die Partikelemissionen bleiben in allen Fahrzyklen unter den Grenzwerten. Nur die CO-Emissionen sind nie besonders niedrig und im anspruchsvollen Autobahnzyklus sogar recht hoch - das gibt Punktabzüge, am Ende reicht es nur für 38 von 50 möglichen Punkten im Bereich Schadstoffe. Zusammen mit den CO₂-Punkten landet der C4 PureTech 130 bei 65 Punkten und nur drei von fünf Sternen. Deutlich besser sowohl beim Verbrauch

wie auch bei den Schadstoffen hat die Dieselvariante abgeschnitten - sowohl unter ökologischen als auch unter betriebsökonomischen Aspekten ist der Diesel eigentlich die bessere Wahl, sein mäßiges Image nicht mehr gerechtfertigt. Denn unter identischen Bedingungen stößt der Benziner mindestens 8 Prozent mehr CO₂ aus als der Diesel, mindestens das zwanzigfache an CO, und selbst vom dieselkritischen NO_x kommt beim Benziner mehr hinten raus, bis zu achtmal mehr als beim Dieselmotor - der Benziner ist nicht dreckig, der Diesel nur ausgesprochen sauber.

2,4 AUTOKOSTEN

2,4 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Der Grundpreis des C4 PureTech 130 Shine EAT8 liegt bei 31.040 Euro – nicht gerade wenig 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 Audiostreaming und Freisprecheinrichtung per Bluetooth ist der C4 Shine serienmäßig gut vernetzt – selbst das Navigationssystem inklusive Echtzeit-Verkehrsmeldungen ist

kostenfrei an Bord. Die Unterhaltskosten bleiben im Rahmen, die Kfz-Steuer (97 Euro pro Jahr) bleibt Benziner-typisch im günstigen Rahmen. Wer in erster Linie auf kürzeren Strecken unterwegs ist, sollte sich die Elektro-Version des C4 mal genauer anschauen - hier kann man die Steuer sparen und hat geringere Wartungskosten. Die Einstufungen bei der Versicherung sind moderat, die Haftpflicht liegt bei niedrigen 15, Teilkasko wie Vollkasko jeweils bei 19. Der größte Posten der monatlichen Kosten ist wie meistens der Wertverlust.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	PureTech 100	PureTech 130	PureTech 155 EAT8	BlueHDi 110	BlueHDi 130 EAT8	e-C4
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
CO ₂ [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	643	702	572
Preis [Euro]	20.540	25.690	32.415	26.990	31.740	34.640

Aufbau

ST = Stufenheck	KT = Kleintransporter	KB = Kombi
SR = Schrägheck	HKB = Hochdachkombi	GR = Van
CP = Coupe	TR = Transporter	GE = Geländewagen
C = Cabriolet	BU = Bus	PK = Pick-Up
RO = Roadster	SUV = Sport Utility Vehicle	

Versicherung

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

Kraftstoff

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

HERSTELLERANGABEN

3-Zyl.-Turbomotor, Otto, Euro 6d-ISC-FCM, OPF	
Hubraum	1.199 ccm
Leistung	96 kW/131 PS bei 5.500 1/min
Maximales Drehmoment	230 Nm bei 1.750 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	8-Gang-Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	200 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,2 s
Verbrauch pro 100 km (NEFZ/WLTP)	4,8/5,8 l
CO ₂ -Ausstoß (NEFZ/WLTP)	110/130 g/km
Stirnfläche/c _v -Wert	k.A.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	195/60 R18
Länge/Breite/Höhe	4.355/1.800/1.525 mm
Leergewicht/Zuladung	1.353/402 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	380/1.250 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	670/1.200 kg
Stützlast/Dachlast	61/- kg
Tankinhalt	50 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Frankreich, Mulhouse

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	6,2 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.100 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	33,9 m
Reifengröße Testwagen	195/60 R18 96H
Reifenmarke Testwagen	Michelin e-Primacy
Wendekreis links/rechts	11,6/11,5 m
EcoTest-Verbrauch	6,3 l/100km
Stadt/Land/BAB	6,5/5,3/7,6 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	146 g/km (WTW* 170 g/km)
Reichweite	790 km
Innengeräusch 130 km/h	67,8 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.040 mm
Leergewicht/Zuladung	1.342/413 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	330/710/1.130 l

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

Betriebskosten	145 Euro	Werkstattkosten	75 Euro
Fixkosten	97 Euro	Wertverlust	368 Euro
Monatliche Gesamtkosten	685 Euro		
Steuer pro Jahr	97 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	15/19/19		
Basispreis C4 PureTech 130 Shine EAT8	31.040 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 11.02.2021
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	32.260 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	14.800 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°
Rückfahrkamera/360°-Kamera (max. 2 Kameras)	Serie/350 Euro°
Head-up-Display	-
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	100 Euro°
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung (abnehmbar)	690 Euro
Metalllackierung	ab 590 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	800 Euro

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,6

AUTOKOSTEN

2,4

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

Stand: April 2022
Test und Text: M. Ruhdorfer