
Fahrbericht Citroën ë-C4 X: Gemütlicher Gleiter

Von Frank Wald, cen

Eine Stufenheck-Limousine? Wer will denn sowas heute noch fahren? Nun, in Ost- und Südeuropa, dem mittleren Osten und Afrika ist die viertürige Karosserieform, vor allem als Taxi und Familienkutsche, immer noch sehr populär. Weshalb Citroën seinem kompakten Fließheckmodell C4 nun die gestreckte Crossover-Variante C4 X mit Kofferraumdeckel folgen lässt. In Deutschland wird sie allerdings nur mit Elektroantrieb verkauft. Und der lässt es eher französisch-gemütlich angehen.

Mit 4,60 Meter in der Länge reiht sich der ë-C4 X unterhalb des Mittelklassemodells C5 X (4,80 Meter) und über seinem 24 Zentimeter kürzeren Fließheck-Zwilling ein, Breite, Höhe und Radstand (2,67 Meter) bleiben indes mit Letzterem identisch. Damit ist zugleich offensichtlich, was die neue Karosserie, die bei beiden Modellen bis zur B-Säule vollkommen identisch ausfällt, vor allem bringen soll: mehr Kofferraum. Und tatsächlich übertrifft das Gepäckfach des Stromers mit maximal 510 Liter Volumen das des C4 (380 Liter) um mehr als 120 Liter. Dank asymmetrisch geteilt umklappbarer Rücksitzlehne samt Durchreiche ließe sich die Kapazität sogar noch auf maximal 1360 Liter ausbauen. Allerdings: Die hohe Ladekante und die kleine Ladeluke erschweren das Befüllen des Heckabteils. Anders als bei der Fließheckversion bleiben hier größere oder sperrige Gegenstände außen vor. Beim Stromer kommt außerdem noch hinzu, dass die Ladekabel in der Reserveradmulde verstaut sind und bei Bedarf unter dem Gepäck heraus gezogen werden müssen.

Auch in Cockpit und Innenraum sind die Ähnlichkeiten augenfällig. Oberflächen und Materialien sind wegen einiger Hartplastikdetails nicht unbedingt premiumlike, aber insgesamt schnörkellos und ansprechend gestaltet. Auch Tasten und Bedienelemente sind übersichtlich und intuitiv geordnet, das Multifunktions-Lenkrad mit Leder bezogen. Immer serienmäßig ist das digitale 5,5-Zoll-Kombiinstrument sowie ein Infotainment-System mit 10-Zoll-Touchscreen, dessen Funktionslogik allerdings einer gewissen Eingewöhnung bedarf. Immerhin: Apple CarPlay und Android Auto lassen sich kabellos integrieren, das Smartphone lädt optional induktiv in der Mittelkonsole oder über eine der vier USB-C-Anschlüsse. Ein Head-Up-Display als ausfahrbare Plastikscheibe ist in den höheren Ausstattungen, eine 2-Zonen-Klimaautomatik sowie zahlreiche Fahrassistenten schon in der Basis „Feel“ Serie.

Gleiches gilt für die mehrlagig gepolsterten Sitze. Die breiten, loungeartigen Sessel sind bequem und auch für die Langstrecke bestens geeignet, vor allem, wenn sie optional mit Sitzheizung und Massagefunktion ausgestattet sind. Für die dynamische Kurvenfahrt bieten sie allerdings zu wenig Seitenhalt.

Doch Querdynamik scheint ohnehin nicht das vorrangige Entwicklungsziel des ë-C4 X gewesen zu sein. Dann schon eher Komfort und Ausgewogenheit. So wie die „Advanced Comfort“-Sitze sorgt auch das gleichnamige Fahrwerk, das mit seinen hydraulischen Anschlägen der Stoßdämpfer an die legendäre hydropneumatische Federung der französischen Marke erinnert, unterwegs für Wohlbefinden. So gleitet der Stromer bei unserer ersten Ausfahrt über Bodenwellen und bügelt Querfugen und Asphaltbrüche souverän glatt. Auch die ausgezeichnete Geräuschdämmung trägt zur gemütlichen Atmosphäre bei.

Passend dazu lässt es auch der Elektro-Antrieb ruhig angehen. Der Citroën ë-C4 X steht noch auf der älteren e-CMP-Plattform, womit er auch noch mit der bekannten Kombination aus 100 kW (136 PS) starkem E-Motor und 50-kWh-Batterie, wie sie auch in Opel Mokka-e, Peugeot e-208 oder eben Citroën ë-C4 zu finden sind, fährt. Das soll auch hier im Idealfall für bis zu 360 Kilometer Reichweite sorgen, bei einem Normverbrauch

nach WLTP von 15,0 kWh. Bei unserer knapp 100 Kilometer langen Runde, vorwiegend über Landstraße und Autobahn, zeigte der Bordcomputer am Ende 16,6 kWh.

Doch wie seine Stellantis-Kollegen reißt auch der 1659 Kilogramm schwere französische Crossover damit keine Bäume aus. Via Kippschalter in der Mittelkonsole lässt sich die Leistung über drei Fahrmodi variieren. Die Maximalleistung von 100 kW steht im Sportmodus bereit, 80 kW sorgen im Normalmodus für Vortrieb und im sparsamen Ecomodus leistet der Elektromotor noch 60 kW. Das reicht zwar, um im Stadtverkehr mit seinen ansatzlosen Spurts Ampelstarts zu gewinnen oder flott die Fahrspuren zu wechseln. Mit 260 Nm maximales Drehmoment und 9,5 Sekunden bis zur Tempo-100-Marke oder einer Spitze von 150 km/h gehört der Citroën ë-C4 X jedoch insgesamt eher zu den gemütlicheren Vertretern in der Stromer-Liga.

Das gilt nicht weniger für die Ladeleistung von 100 kW, mit der die Batterie an einem Gleichstrom-Schnelllader nach einer halben Stunde zu 80 Prozent gefüllt sein soll. An einer 3-phasigen 11-kW-Wallbox soll eine komplette Ladung knapp fünf Stunden dauern. Doch schon im Laufe des Jahres soll Abhilfe kommen. Stellantis neuer und effizienterer Elektro-Antriebsstrang mit 115 kW (156 PS) Leistung und 54 kWh-Akku, der im neuen Jeep Avenger debütierte, wird ab Jahresmitte zunächst im ë-C4, etwas später im ë-C4 X folgen.

Der Citroën ë-C4 X rollt im März in vier Ausstattungen zu Preisen ab 37.540 Euro auf den deutschen Markt. Schon die Basisversion „Feel“ verfügt bereits über viele Komfort- und Sicherheitsfeatures wie etwa dem erwähnten 10-Zoll-Touchscreen, 2-Zonen-Klimautomatik, elektrisch einstell- und beheizbare Außenspiegel, glanzgedrehten 18-Zoll-Leichtmetallfelgen sowie zahlreichen Fahrassistenten (Notbrems-, aktiver Spurhalte-, Berganfahr- und Aufmerksamkeitsassistent, Kollisions- und Müdigkeitswarner, Verkehrszeichenerkennung).

Der Wagen ist damit genauso teuer wie das Fließheck-Modell ë-C4. Abzüglich der neuen staatlichen Stütze von 4500 Euro und 2250 Euro Herstelleranteil plus Mehrwertsteuer, insgesamt also 7178 Euro, zahlt man nach Förderung also noch rund 30.000 Euro. (Frank Wald/cen)

Daten Citroën ë-C4 X

Länge x Breite x Höhe (m): 4,60 x 1,83 x 1,53
Radstand (m): 2,67
Antrieb: E-Synchronmotor, Frontantrieb, 1-stufiges Reduktionsgetriebe
Systemleistung: 100 kW / 136 PS
Max. Drehmoment: 260 Nm
Höchstgeschwindigkeit: 150 km/h
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 9,5 Sek.
Energieverbrauch (WLTP): 15,3 – 15,0 kWh
CO₂-Emissionen (WLTP): 0 g/km
Batteriegröße: 50,0 kWh
Reichweite (WLTP): 353-360 km
Leergewicht (EU)/ Zuladung: min. 1659 kg / max. 381 kg
Kofferraumvolumen: 510-1360 Liter
Basispreis: 37.540 Euro

Bilder zum Artikel



Citroën ë-C4 X.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Frank Wald



Citroën ë-C4 X.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Frank Wald



Citroën ë-C4 X.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Frank Wald



Citroën ë-C4 X.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Citroën



Citroën ë-C4 X.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Citroën



Citroën ë-C4 X.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Citroën



Citroën ë-C4 X.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Citroën



Citroën ë-C4 X.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Citroën



Citroën ë-C4 X.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Citroën



Citroën ë-C4 X.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Citroën



Citroën ë-C4 X.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Citroën



Citroën ë-C4 X.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Citroën



Citroën ë-C4 X.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Citroën



Citroën ë-C4 X.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Citroën



Citroën ë-C4 X.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Citroën



Citroën ë-C4 X.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Citroën



Citroën ë-C4 X.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Citroën



Citroën ë-C4 X.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Citroën
