
Fahrvorstellung Citroën C4: Anders als die Anderen

Von Walther Wuttke

Citroën gehört zu den Marken, die traditionell einen anderen Weg wählt als die Mitbewerber. Der C4 erfindet zwar die Kompaktklasse nicht unbedingt neu, wie es die Pressemitteilung verkündet, doch wählten die Franzosen bei ihrem Angebot in diesem Segment eine neue Ausrichtung und kombinierten Elemente aus dem Bereich der SUV mit einer coupéhaften Linienführung, die das neue Modell von den Mitbewerbern im Kompaktsegment deutlich abhebt.

Dank der im Vergleich zu den anderen Modellen in dieser Klasse um vier Zentimeter höheren Bodenfreiheit und der bis zu um zehn Zentimeter angehobenen Sitzposition kombiniert der neue C4 auf seine Art das Beste aus den beiden Welten. Der günstige cw-Wert von 0,28 bringt im Innenraum eine angenehm ruhige Atmosphäre (bis 140 km/h), und das komplett neu gestaltete Interieur erzeugt eine Wohlfühlatmosphäre. Wobei die Sitze allerdings eine größere Auflagefläche bieten könnten. Als Antrieb dient der aus anderen PSA-Modellen bekannte 1,2-Liter-Dreizylinder, der nach dem Start zunächst recht rau läuft.

Zusammen mit der so genannten Advanced-Comfort-Federung und den (optionalen) dazu passenden Sitzen erreicht der C4 gute Komfortwerte, so lange Bodenwellen nicht in allzu kurzen Abständen auf das Fahrwerk treffen. Der Fahrer blickt auf ein aufgeräumtes digitales Instrumentenfeld, bei dem allerdings der Drehzahlmesser deutlich zu klein ausfällt. Über den zentralen Bildschirm lassen sich alle Einstellungen steuern, und gleichzeitig helfen konventionelle Schalter bei der individuellen Steuerung der wichtigsten Funktionen. Gesteuert wird der C4 über ein kompaktes und abgeflachtes Lenkrad. Allerdings könnte die Lenkung etwas präziser ausgelegt sein.

Drei Fahreinstellungen stehen bereit, wobei „Eco“ höchstens für begeisterte Sparfahrer attraktiv ist. In dieser Einstellung wird das Temperament des Antriebs allzu stark gezügelt, und erst im Modus „Normal“ machen sich die 130 PS (96 kW) wieder bemerkbar. In „Sport“ schließlich ermöglicht der C4 eine durchaus dynamische Fahrweise, was allerdings den Verbrauch jenseits der versprochenen 4,8 Liter auf 100 Kilometer steigen lässt. Am Ende einer ersten Ausfahrt meldete die Verbrauchsanzeige knapp acht Liter. Die Acht-Gang-Automatik (Serie in den Versionen Feel Pack und Shine) wählt im Hintergrund stets unauffällig die passende Übersetzung.

Für den aufgeräumten Innenraum wählten die Citroën-Kreativen wertige Materialien, die von den Kollegen am Band in Madrid sauber verarbeitet werden. Die Passagiere auf den Sitzen hinten erleben dank eines großzügigen Radstands (2,67 Meter) den größten Freiraum in der Kompaktklasse. Sollte es dem Beifahrer langweilig werden, kann er eine stolz als Weltneuheit angekündigte Einrichtung zugreifen. Das so genannte Smart Pad Support Citroën (Serie ab Ausstattung Feel Pack) ermöglicht die Nutzung eines Tablets während der Fahrt. Die Halterung ist so konstruiert, dass der Fahrer nicht abgelenkt werden kann.

Zusammen mit den konventionell angetriebenen C4-Versionen rollte auch eine vollelektrische Variante auf den Markt. Der e-C4 wird vom bekannten 136 PS (100 kW) starken PSA-Elektromotor angetrieben, der von einer 50 kWh starken Batterie mit Energie versorgt wird, die eine Reichweite von 350 Kilometer ermöglichen soll. Zwischen 0 und 100 km/h vergehen 9,7 Sekunden, und bei 150 km/h ist die Höchstgeschwindigkeit erreicht. Die optimale Reichweite erreicht der elektrische C4 im Eco-Modus, bei den Einstellungen „Normal“ (minus zwölf Kilometer) und „Sport“ (minus 20 Kilometer)

verringert sich die Distanz bis zur nächsten Ladesäule. An öffentlichen Ladesäulen mit einer Leistung von 100 kW vergehen 30 Minuten bis die Batterie zu 80 Prozent aufgeladen ist – an einer Wallbox muss der C4-Fahrer fünf Stunden warten.

Einmal in Fahrt zeigt der elektrische C4 seine fahraktiven Eigenschaften. Dank des vom Start an einsetzenden maximalen Drehmoments von 260 Newtonmetern ist der e-C4 zügig unterwegs und hat auch ausreichend Leistung für den Sprint zwischendurch. Die Preisliste für den elektrischen C4 beginnt bei 33.766 Euro. Wird die Förderung (9480 Euro) abgezogen, ist der e-C4 mit 24.286 Euro nur geringfügig teurer als der C4 Pure Tech 130 Stop&Start, der bei 23.336 Euro liegt.

Citroën schickt den C4 mit insgesamt bis zu 20 Assistenzsystemen – unter anderem Spurhalteassistent, Frontkollisionswarner und aktiver Notbremsassistent – zu den Kunden. Die Preisliste beginnt bei 19.291 Euro für den erst im kommenden Jahr lieferbaren C4 Pure Tech 100 Stop & Start. Später wird auch noch eine Variante mit 155 PS (114 kW) folgen. (ampnet/ww)

Daten Citroën C4 Pure Tech 130 Stop & Start EAT8

Länge x Breite x Höhe (m): 4,33 x 2,03 x 1,52
Radstand (m): 2,67
Motor: R3-Benziner, 1,2 Liter, Turbo, Direkteinspritzung
Leistung: 96 kW/130 PS bei 5500 U/min
Max. Drehmoment: 230 Nm bei 1750 U/min
Höchstgeschwindigkeit: 208 km/h
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 9,9 Sek.
WLTP-Durchschnittsverbrauch: 4,8 Liter
Effizienzklasse: A
CO2-Emissionen: 108 g/km (Euro 6d-ISC-FCM)
Leergewicht / Zuladung: min. 1322 kg / max. 395-488 kg
Kofferraumvolumen: 380–1250 Liter
Max. Anhängelast: 660 kg
Wendekreis: 10,9 m
Bereifung: 195/60 R 18
Luftwiderstandsbeiwert: 0,28
Basispreis: 25.286 Euro

Bilder zum Artikel



Citröen ë-C4.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Citröen



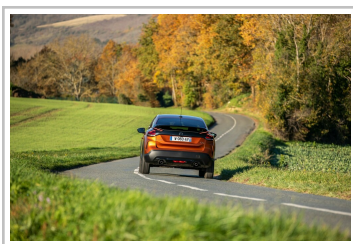
Citröen ë-C4.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Citröen



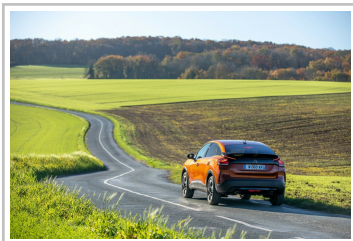
Citröen ë-C4.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Citröen



Citröen ë-C4.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Citröen



Citröen ë-C4.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Citröen



Citroën ë-C4.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Citroën



Citroën ë-C4.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Citroën