

Testnotizen zum Citroen DS4 HDi 110 FAP "SoChic"

Im Test vom 05. bis zum 20. Januar 2012.
Kennzeichen: K – QA 3641

Von Redaktion „Fahrschule“, Dietmar Fund
Springer Fachmedien München GmbH
Aschauer Straße 30
81549 München
Tel. 0 89 / 20 30 43 -22 69
E-Mail: dietmar.fund@springer.com

Ausstattung

Der Testwagen hatte die **mittlere Ausstattung** namens „SoChic“, die für ein Fahrschulauto die beste Basis ist. Ab dieser Stufe ist der **Beifahrersitz höhenverstellbar**. Außerdem haben die Vordersitze eine elektrisch einstellbare Lendenwirbelstütze mit einer Massagefunktion. Eine Zwei-Zonen-Klimaautomatik, 17-Zoll-Leichtmetallfelgen, eine in der Höhe und längs verstellbare Armauflage zwischen den Vordersitzen, eine Mittelarmlehne hinten sowie Stoff-/Lederbezüge gehören ebenfalls zum „SoChic“.

Weitere aufpreispflichtige Sonderausstattungen des Testwagens waren das Navigationssystem, die mitlenkenden Bi-Xenon-Scheinwerfer und ein voll elektrisch einstellbarer Fahrersitz, die man teilweise in einem der Pakete bestellen kann. Zweifarbige Ledersitze vom Typ „Claudia“ komplettierten die Ausstattung.

Karosserie

Die wegen des Fußgängerschutzes etwas nach oben gezogene **Motorhaube lässt sich** vom höhenverstellbaren Fahrersitz aus **gut einschätzen**. Die **Sicht zur Seite** beim Ein- oder Abbiegen wird durch die voluminösen vorderen Kopfstützen und die nach hinten abfallende Fensterlinie eingeschränkt. Letzteres macht sich auch beim Zurückstoßen unangenehm bemerkbar, wo zusätzlich die sehr breite C-Säule und das kleine Heckfenster stören.

Der **Ein- und Ausstieg** ist vorne sehr bequem, weil die Karosserie und die Sitzposition etwas höher als in herkömmlichen Modellen der Golf-Klasse sind. Hinten muss man sich dagegen wegen des stark abfallenden Türausschnitts ordentlich bücken.

Der **Kofferraum** hat eine recht hohe Ladekante. Die Heckklappe öffnet weit genug für 1,85 Meter große Menschen. An zwei Griffschalen innen lässt sie sich bequem schließen. Ein netter Gag ist, dass eine der beiden Innenleuchten als Taschenlampe herausnehmbar ist.

Innenraum

Der **Fahrlehrer** hat einen mit einem Ratschenhebel in der Höhe verstellbaren Sitz. Seine Lehnenneigung lässt sich mit einem Rändelrad fein justieren, das allerdings

weit hinten sitzt und dadurch schlecht zugänglich ist. Je tiefer man sitzt, desto länger ist der Beinraum des Fahrlehrers und desto knapper der Knieraum des Prüfers.

Der Fahrlehrer hat in der hintersten Position seines Sitzes einen guten Beinraum. Sein Sitzkomfort könnte höchstens durch die Doppelbedienung geschmälert werden. Die **Vordersitze** sind angenehm straff gepolstert und bieten einen guten Seitenhalt. Breiter gebaute Menschen können sich allerdings leicht eingeengt fühlen. Die Einstellrädchen für die dreistufige **Sitzheizung** sind außen an der Sitzkonsole angebracht, wo man sie während der Fahrt nur ertasten kann. Das ist schlechter als eine Anordnung in der Armaturentafel oder wenigstens in der Mittelkonsole.

Ganz hinten und ganz unten darf der Fahrlehrersitz nicht stehen, sonst kann dahinter kein Prüfer mehr sitzen. Wenn der Fahrlehrer seinen Sitz ganz nach hinten schiebt und ihn auf mittlere Höhe bringt, kann ein 1,85 Meter großer **Prüfer** seine Knie in den Ausbuchtungen des Vordersitzes unterbringen. Ein ebenso großer Fahrlehrer fühlt sich in dieser Position aber dem Dach schon sehr nahe.

Der Prüfer könnte unter den ganz abgesenkten Vordersitz gerade noch seine Füße schieben. Seine **Kopffreiheit** ist aber trotz der abfallenden Dachlinie gut, weil die eher optisch durch das heruntergezogene Seitenfenster und dessen Chromumrandung betont wird. Die hintere Armauflage ist bequem. Leider hat sich Citroen sowohl eingearbeitete Getränkehalter als auch ein Ablagefach darin gespart. Beim Herausziehen der Ablage gefährden Damen ihre Fingernägel, denn eine Lasche hat sich Citroen ebenfalls eingespart. Am Ende der Mittelkonsole gibt es eine weitere 12-Volt-Steckdose. In die hinteren Türablagen passen 0,5-l-Flaschen. Zwei Leseleuchten gibt es auch dort.

Der Fahrlehrer sieht in der hintersten Position seines Sitzes gut auf den mittig liegenden **Tacho**, in dem die gefahrene Geschwindigkeit zusätzlich auch digital angezeigt wird, sofern dort nicht gerade die Angaben des Bordcomputers wiedergegeben werden. Der schicke kleine rote umlaufende Zeiger des analogen Instruments lässt sich dagegen eher schlecht ablesen. Nähert sich der Tankinhalt dem Reserve-Bereich, so hat dies der Fahrlehrer rechtzeitig im Blick. Die **Sichtverhältnisse** verschlechtern sich nicht wesentlich, wenn der Sitz weit vorne arretiert ist. Stets einen guten Blick auf die leicht „eingetüteten“ Anzeigen hat der Prüfer.

Der DS4 bietet ein tiefes, beleuchtetes **Handschuhfach**, in das sogar DIN A4-Unterlagen passen. Sein Deckel knallt dem Fahrlehrer beim Öffnen nicht einfach auf die Unterschenkel wie in einigen Wettbewerbern.

In die **vorderen Türablagen** kann man eine 1,5-l-Flasche legen und daneben noch Kleinteile wie etwa ein Schwämmchen zum Abwischen der beschlagenen Windschutzscheibe unterbringen. Eine Unterteilung, um Flaschen sicher zu stellen, gibt es leider nicht. Hinter dem Schalthebel hat der DS4 „SoChic“ einen **Getränkehalter**. Obwohl er recht weit hinten sitzt, stören dort abgestellte 0,5-l-Flaschen und Isolierbecher beim Schalten. Dahinter sitzt die in der Höhe und sehr weit längs **verstellbare Armauflage**. Unter ihr kann man weitere Gleichteile unterbringen, aber eine 0,5-l-Flasche passt nicht hinein.

Vor dem Schalthebel hat der DS4 einen 12-Volt-Anschluss und eine offene Ablage, in der man ein kleines Funkgerät oder Handys ablegen könnte.

Anders als frühere Modelle von Citroen und Peugeot hat der DS4 keine vom Fahrer nicht einsehbaren Bediensatelliten hinter dem Lenkrad, sondern **klar einsehbare Bedientasten im Lenkrad**. Links oben sitzen die des Geschwindigkeitsreglers, links unten weniger oft gebrauchte Verstellfunktionen für die Armaturenbeleuchtung und den Parklückendetektor, rechts oben die für das CD-Radio und rechts unten die für das Telefon.

Die Tasten und Einstellräder in der Armaturentafel und die beiden Lenkstockhebel fühlen sich gut an, während die weiteren Materialien eher an Hartplastik erinnern. Gut verarbeitet ist das **Cockpit** aber.

Nach dem Zuschalten der beiden Leseleuchten ist die **Innenbeleuchtung** vorn wie hinten vorbildlich hell. Die Tasten dafür sind in der Dachkonsole sogar für große, weit hinten sitzende Personen weit hinten angebracht.

Motor und Antriebsstrang

Der **Vierzylinder** ist gut gedämmt, läuft leise und ist laufruhig, solange er nicht auf 1.000/min abfällt, wo er leicht zu dröhnen beginnt – etwa bei Tempo 50 im fünften Gang. Anders als im gleich motorisierten nahen Verwandten Peugeot 308 hat der Motor im DS4 ein **deutlich spürbares Turboloch**, das erst ab etwa 1.600/min und dann recht nachhaltig überbrückt wird. Die Nennleistung von 82 kW/102 PS erreicht der HDi 110 im DS4 schon bei 3.600/min, was ihn flott wirken lässt. Sein maximales Drehmoment von 270 Newtonmetern bei 1.750/min **erlaubt** außerorts eine **schaltfaule Fahrweise**. Sobald die Fahrschüler mit der ab dem zweiten Gang spürbaren Anfahrschwäche zurecht kommen, lässt sich der DS4 „rund“ und flott fahren, denn seine sechs Gänge sind nicht zu lang übersetzt.

Anders als im gleich motorisierten Peugeot 308 bietet Citroen im DS4 die weich greifende Start-Stopp-Automatik nur in Verbindung mit dem automatisierten Schaltgetriebe EGS-6 an, aber nicht mit einem Schaltgetriebe. Das ist aus der Sicht von Fahrschulen sehr zu bedauern.

Die **Kupplung** greift gutmütig und erlaubt das Rangieren mit Standgas. Zu beachten ist allerdings, dass man zum automatischen Lösen der ab dem „SoChic“ serienmäßigen **elektrischen Parkbremse** leicht Gas geben muss. Gut an ihr ist, dass sie sich beim Abstellen des Motors automatisch anlegt, während man bei vielen Wettbewerbern die Bremse erst per Taste anlegen muss. Das ist auch im DS4 möglich.

Das **Sechsgang-Getriebe** lässt sich recht präzise schalten, wenngleich die Gänge auch nicht ganz so genau einrasten wie bei einem 1er-BMW oder einem Hyundai i40. Auf jeden Fall ist dieses Getriebe um Längen besser als die bei Peugeot und Citroen früher üblichen, unpräzisen und hakeligen Getriebe.

Die Betriebsbremse des DS4 greift sehr nachdrücklich zu, woran sich Umsteiger erst eine Zeit lang gewöhnen müssen.

Fahrwerk und Fahrkomfort

Der Testwagen war mit **Winterreifen** des Typs Bridgestone Blizzak in der Dimension 205/60 R 16 bestückt. Normalerweise zählen zur Serienausstattung des „SoChic“ bereits 17-Zoll-Leichtmetallfelgen. Mit den 16-Zöllern zeigte sich das Fahrwerk **angenehm straff abgestimmt**. Über harte Querrillen wie etwa an Kanaldeckel rollt der DS4 noch ganz manierlich ab, aufschaukeln tut er sich nie. Die elektromechanische **Servolenkung** ist recht direkt und vermittelt einen guten Fahrbahnkontakt, was den DS4 sehr handlich wirken lässt.

Verbrauch

Auf insgesamt 1.698 Test-Kilometern verbrauchte der Citroen DS4 HDi 110 FAP zwischen 4,9 Litern bei überwiegendem Landstraßeneinsatz und 6,3 Litern im Kurzstrecken- und Stadtverkehr. Auf längerer Autobahnfahrt mit vielen Tempolimits kam der DS4 auf sparsame 5,0 Liter. Der **Durchschnittsverbrauch** betrug sehr gute **5,2 Liter**.

Fahrerassistenzsysteme

Der Testwagen hatte den **Spurhalteassistenten** an Bord. Wenn man den Blinker nicht betätigt und trotzdem zum Spurwechsel ansetzt, vibriert die entsprechende Seite der Sitzfläche. Leider passierte das mehrmals auch beim Überfahren von Richtungspfeilen auf der Fahrbahn.

Auf den **Parklückendetektor**, der lediglich die Länge von längs zur Fahrbahn liegenden Lücken vermisst, können erfahrene Fahrer und sicher auch Fahrlehrer verzichten. Aktiviert wird er mit einer Taste im Lenkrad.

Der **Tote-Winkel-Assistent** ist wegen der nach hinten und zur Seite unübersichtlichen Karosserie eine sinnvolle Angelegenheit, ebenso die **Einparkhilfe** hinten, die ab dem „SoChic“ serienmäßig ist. Der Tote-Winkel-Assistent mahnt beim Wiedereinscheren zu einem langen Sicherheitsabstand, sonst leuchtet die rote Warnlampe noch auf. Beim Herannahen überholender Fahrzeuge von hinten schlägt dieser Spurwechselassistent erst mit einer roten Warnleuchte Alarm, wenn der Überholende schon fast auf Höhe des hinteren Stoßfängers ist. Das ist zu spät. Dafür geht die Lampe zuverlässig aus, gleich nachdem der Überholende den DS4 passiert hat.