

Testnotizen zum Citroen C4 e-HDi 110 Stop&Start Tendance

Im Test vom 30. Mai. bis zum 14. Juni 2011.
Kennzeichen: K – QW 1210

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

Karosserie

Die **Motorhaube** lässt sich gut überblicken. Die gegenläufigen **Scheibenwischer** halten auch dem Fahrlehrer den größten Teil seines Sichtfeldes frei. Die C-Säule ist sehr stämmig und schränkt die Sicht nach schräg hinten ein. Auf den recht großen Außenspiegeln lassen sich die Vogel-Zusatzspiegel montieren, ohne den Verstellbereich der Serienspiegel einzuschränken.

Die **Heckklappe** ragt zwar tief herunter, aber dennoch muss man beim Einladen in den C4 eine hohe Kante überwinden. Unter dem Kofferraumboden ist zwar nur ein Tire-Fit-Set untergebracht, aber der Platz für ein Ersatzrad ist vorhanden. Kleinere Gegenstände lassen sich rechts hinter einem Netz und links mit einem Gummiband sichern. Vier filigrane Zurrösen hat der C4 am Kofferraumboden. An einer breiten Griffschale im Inneren kann man die Heckklappe bequem zuwerfen.

Die **Sitzbank** ist fest montiert, man kann nur die Lehnen asymmetrisch geteilt abklappen. Dadurch entsteht sowohl eine schiefe Ebene als auch eine Stufe im Laderaum. Ein praktischer Gag ist die herausnehmbare Kofferraumbeleuchtung, die man als Taschenlampe nutzen kann.

Innenraum

Der Testwagen hatte einen per Ratschenhebel wie bei VW **in der Höhe verstellbaren Beifahrersitz**. Wie dort engt er den Knieraum des Prüfers um so mehr ein, je weiter man ihn absenkt. Hinter dem ganz unten und ganz hinten stehenden Fahrlehrersitz reicht der Knieraum für Erwachsene nicht mehr aus. Der Fußraum ist dann auch knapp. Große Fahrlehrer sollten ihren Sitz nicht nur auf halbe Höhe bringen, um ausreichend Fußraum zu schaffen, sondern auch etwas nach vorn rücken. Sonst drücken die Knie eines 1,85 Meter großen Prüfers in die Sitzlehne. Das **Glasdach** sollten Fahrlehrer nicht bestellen, denn es schränkt die Kopffreiheit im Fond enorm ein. Rund 1,85 Meter große Fahrlehrer stoßen bereits an die Decke und können nicht mehr bequem sitzen.

Die **Vordersitze** geben guten Seitenhalt. Wie in der Kompaktklasse üblich ist die Tiefe des Sitzkissens für groß gewachsene Menschen zu knapp und lässt sich nicht nach vorn erweitern.

Beim C4 kann man die Farbe der **Instrumentenbeleuchtung** selbst wählen. Das ist an sich eine unnötige Spielerei. Wenn sie blau eingestellt ist, fällt aber die Fernlicht-Anzeige überhaupt nicht mehr auf. Bei starker Sonneneinstrahlung von vorn spiegelt sich die Verkleidung der Lenksäule in der Abdeckung der **Armaturen** und macht sie ganz schlecht ablesbar.

Der Testwagen hatte ein **Navigationssystem**, dessen Bildschirm sich gut ablesen lässt. Die Eingabe eines Ziels ist umständlich, weil man nicht von Zeile zu Zeile springen kann

Der **Fahrlehrer** sieht in der hintersten Stellung seines Sitzes von 0 bis 130 km/h auf den mittigen Tacho. Dessen außen angeordnete Ziffernreihe mit der roten „Zunge“ lässt sich schlecht ablesen. Die Blinkerkontrollleuchten kann der Fahrlehrer gut einsehen, egal, ob er hinten oder weit vorn sitzt. Dieselben Sichtverhältnisse hat auch der Prüfer.

In den **Türablagen** kann man 1,5-l-Flaschen zwar unterbringen, aber etwas haltlos, da es keine Unterteilung gibt. Da waren die Franzosen schon einmal besser. Vor dem Wählhebelchen hat der e-HDi eine tiefe, mit einem Rollo verschlossene Ablage. Sie enthält zwei Halter für 0,5-l-Flaschen und ist kühlbar. Wenn man eine kleine Klappe darin zurückschiebt, kommen ein 12-Volt-Anschluss und der Zigarettenanzünder zu Tage. Neben dem Schalthebelchen gibt es eine sehr kleine Ablage, mit der man wenig anfangen kann. Hinter dem Hebelchen und der Taste für die Feststellbremse kann man eine 0,5-l-Flasche abstellen. Unter der in der Höhe verstellbaren und verschiebbaren Armauflage findet sich ein weiteres, recht tiefes **Ablagefach**. Für einen Kompaktwagen der Golf-Klasse hat der C4 **reichlich Ablagen**. Ins beleuchtete, tiefe **Handschuhfach** passen quer sogar DIN A4-Unterlagen.

Die **Lenkstockhebel** geben den Fahrschülern keine Rätsel auf. Links sind alle Lichtfunktionen einschließlich der Automatikstellung integriert. Leider sieht man die Einstellung nicht während der Geradeausfahrt, weil der Hebel vom Lenkradpralltopf verdeckt wird. Die **Lenkradtasten** für den Geschwindigkeitsregler und den Bordcomputer links sowie für das CD-Radio rechts muss man sich erst genau ansehen. Verwirrend ist, dass man das Verstellrädchen des Geschwindigkeitsreglers nur drehen kann, während man mit dem genau gleich aussehenden des Bordcomputers auch durch Drücken Eingaben quittiert.

Die Bedienelemente in der **Mittelkonsole** sind gut verarbeitet und fühlen sich hochwertig an. Das Cockpit ist mit einer Sorte genarbten Kunststoffes ruhig und griffsympathisch gestaltet.

Sowohl vorne als auch über der Rücksitzbank hat der C4 je eine Innenleuchte und je zwei zusätzliche Leseleuchten.

Motor und Antriebsstrang

Citroen kombiniert das **Start-Stopp-System** mit dem Startergenerator von Valeo bislang nur mit dem automatisierten Schaltgetriebe EGS6, während Peugeot die

Spritspar-Technik im eng verwandten 308 auch mit einem Sechsgang-Schaltgetriebe anbietet. Das Wählhebelchen im C4 e-HDi ist sehr gewöhnungsbedürftig, vor allem, wenn man den Rückwärtsgang einlegen möchte. Man muss das Hebelchen dazu leicht hochziehen und dann nach vorne schieben. Beim Abstellen des Motors ist automatisch ein Gang eingelegt. Vor dem Motorstart muss man daher das Wählhebelchen erst in die Neutral-Stellung bringen, sonst lässt sich der Motor nicht starten.

Das **automatisierte Schaltgetriebe** führt wie in anderen Modellen von Citroen und Peugeot zu Nickbewegungen beim Schalten vom ersten in den zweiten und vom zweiten in den dritten Gang. In den höheren Gängen verlaufen die Schaltvorgänge dagegen sehr weich, weil der erfahrene Fahrer da mit dem Lupfen des Gaspedals etwas nachhelfen kann. Das Herunterschalten mit Zwischengas funktioniert gut. Wenn man bergab vom Gas geht, schaltet das Getriebe automatisch zurück, um die Motorbremswirkung zu verbessern. Unterstützen kann man das noch durch die praktischen Schaltpaddel hinter dem Lenkrad, die man sonst so gut wie nie braucht.

Da das automatisierte Schaltgetriebe **keine Kriechfunktion** hat, muss man beim Rangieren immer leicht Gas geben. Das dürfte für ungeübte Fahrschüler nicht leicht sein und zwingt den Fahrlehrer zu steter Bremsbereitschaft. Gut ist, dass die **elektrische Feststellbremse** sich nicht nur nach dem Abstellen des Motors automatisch anlegt, sondern auch automatisch löst, wenn man anfährt. Dank der beleuchteten Bedientaste ist auch klar, in welcher Stellung die Bremse gerade ist.

Der Motor ist gut gedämmt und läuft geschmeidig. Er ist für Überholmanöver spritzig genug.

Fahrwerk und Fahrkomfort

Der Testwagen war mit Sommerreifen des Typs MichelinPrimacy HP in der Dimension 225/45 R 17 bestückt. Selbst mit dieser Bereifung ist die **Fahrwerksabstimmung komfortbetont**. Man fühlt sich fast wie in einem geschrumpften C5 mit hydropneumatischer Federung, so weich rollt der C4 über Fahrbahnunebenheiten. Besonders sportlich wirkt er in Kurven dadurch natürlich nicht.

Verbrauch

Auf insgesamt 1.017 Test-Kilometern verbrauchte der Citroen C4 e-HDi 110 Stop&Start Tendance zwischen 5,1 Litern und 6,3 Litern. Der **Durchschnittsverbrauch** betrug 5,7 Liter.