



Im Businessanzug

Kann der neue Citroën C4 ab dem 13. November bei Flottenkunden punkten? Die erste Autofahrt.

Um es gleich vorwegzunehmen: Der neue Citroën C4 ist ein sachlicher wie praktischer Vertreter der Kompaktklasse, von früheren Extravaganzen wie feststehender Lenkradnabe oder Parfümspender sich hat der Golf-Jäger mittlerweile verabschiedet.

Im gut sitzenden Businessanzug, was die gefällige Optik angeht, möchte der Franzose also ab dem 13. November im Revier des Platzhirschen wildern. Besonders begehrte Beute: Geschäftskunden mit einem Sinn fürs Praktische.

Denn hier bietet der um fünf Zentimeter auf 4,33 Meter gewachsene C4 einiges. Allen voran ein sagenhaftes Kofferraumvolumen von 408 Litern (+88 Liter). Der um 13

Zentimeter kürzere VW Golf schluckt 350 Liter, der 4,34 Meter lange Ford Focus 395 Liter. Vorbei die Zeiten, als sich der C4 für die 314 Liter Ladevolumen rechtfertigen musste. Dank der 2/3 zu 1/3 klappbaren Rücksitzlehne wächst das Ladeabteil für größere Frachten.

Auch das Futter innen, um im Businessanzug-Bild zu bleiben, macht deutlich mehr her als bislang. Vorne fühlt man sich auf den ordentlichen Sitzen gut untergebracht, die verwendeten Materialien und die klare Armaturenstruktur wissen zu gefallen. Praktisch: die großen Ablagen in den vorderen Portalen, ideal für den Transport der handelsüblichen 1,5-Liter-Flaschen.

Eine Reihe dahinter ist das Raumangebot für die Fondpassagiere im Fünftürer, das dreitürige Coupé gibt es in Erwartung des neuen DS4 nicht mehr, guter Durchschnitt.

Doch Citroën wäre nicht Citroën, wenn es nicht Neues aus der Rubrik „Spielerei“ zu vermelden gäbe: Bei der Tachobeleuchtung kann der Fahrer kreativ werden sowie sich als DJ polyphoner Warntöne versuchen.

Antriebsseitig stehen sieben Euro-5-konforme Triebwerke parat (95 bis 156 PS) – größtenteils alte Bekannte. Wir waren mit dem kräftigen HDi 150 (5,2 Liter, 136 g/km CO₂) unterwegs, der im Zuge der Euro-5-Umstellung nun zehn PS mehr mobilisiert.

Zusammen mit dem präzisen Sechsganghandschalter und dem lobenswert komfortabel abgestimmten Fahrwerk schlüpft der C4 schnell in die Rolle des Business-Cruisers. Lästige Fahrbahnuneben-

Drei Pro-Argumente: hochwertigere Materialien, toller Fahrkomfort und großes Ladeabteil

heiten und nervige Geräusche dringen erst gar nicht bis zum Fahrer vor. Nur die Lenkung könnte eine Spur direkter sein.

Vorzeigemotor ist der genügsame e-HDi 110. Dank etwa Start-Stopp 2.0, Rekuperation, Sprintsparreifen Michelin Energy Saver, modifiziertem EGS6-Getriebe und aerodynamischem Feinschliff steht ein Normverbrauch von 4,2 Litern (CO₂ 109 g/km) im Datenblatt. Ein Wert wie beim HDi 90.

Flottenkunden dürften in puncto Restwerte schätzen, dass jetzt ein gesenkter Einstiegspreis statt Rabattitis auch für den C4 gilt. Bei 13.403 Euro geht's los. Dafür bietet die Basis Attraction stets unter anderem sechs Airbags, ESP, Schalthpunktanzeige und manuelle Klimaanlage.

Das erste Treffen mit dem neuen C4 – ein vielversprechender Businesskontakt. P N Af

Citroën C4

Modell	VTi 95*	VTi 120	THP 155	HDi 90	HDi 110	e-HDi 110	HDi 150
Motor/Hubraum (cm³)	R4/1.397	R4/1.598	R4/1.598	R4/1.560	R4/1.560	R4/1.560	R4/1.997
Leistung (kW/PS/min)	70/95/6.000	88/120/6.000	115/156/6.000	68/92/4.000	82/112/3.600	82/112/3.600	110/150/3.750
Drehmoment (Nm/min)	135/4.000	160/4.250	240/1.400	230/1.750	270/1.750	270/1.750	340/2.000
Getriebe	M5	M5	EGS6	M5	M6	EGS6	M6
L x B x H (mm)	4.329 x 1.789 x 1.498						
0–100 km/h (s)	k. A.	10,8	8,7	12,9	11,3	11,2	8,6
Spitze (km/h)	182	193	214	180	190	190	207
Normverbr. (l/100 km)	6,1 S	6,2 S	6,4 S	4,2 D	4,6 D	4,2 D	5,2 D
CO ₂ -Ausstoß (g/km)	140	143	148	110	120	109	136
Preis (netto/Euro)	ab 13.403	ab 14.664	ab 20.252	ab 15.714	ab 16.471	ab 18.782**	ab 19.454

* ab Ende März/Anfang April 2011 lieferbar; ** ab Tendence erhältlich und damit 841 Euro teurer als der gleich ausgestattete HDi 110, dafür mit EGS6