



Auf Abwegen?

Familienzuwachs | Mit dem C4 Aircross steigen die Franzosen ins Geschäft der Kompakt-SUV ein. Marktstart: 2. Juni.

— Es sollte ein Crossover-Konzept werden, ein Sowohl-als-auch, ein neues Modell in der Citroën-Palette: elegante Limousine und Geländewagen. Gefunden wurde der Mitsubishi ASX, den Citroën als C4 Aircross zum preislich höheren, französischen Kompakt-SUV gemacht hat. Ab dem 2. Juni fährt er mit breitem Kühlergrill inklusive Doppelwinkel und vertikalen LED-Tagfahrleuchten vor.

Seine 4,34 Meter machen den C4 Aircross zu den kürzeren Vertretern seiner Art. Auch mit seinem Kofferraumvolumen (442 bis 1.193 Liter) verdient er sich – verglichen mit SUV-Wettbewerbern wie dem VW Tiguan – das Prädikat kompakt. Clever: die Öffnung in der Rücksitzbank für überlange Ladung (Serie ab „Tendance“).

Ein Benziner, zwei Diesel | Drei Motorisierungen – jeweils mit Start-Stopp – bieten die Franzosen für ihr neuestes Familienmitglied an: zunächst einen Benziner 1.6i (117 PS), der 5,9 Liter verbrauchen soll (135 g/km CO₂) – wobei der Ottomotor nur als 2WD und mit Fünfgangschaltung im Programm steht. Dieselfans müssen sich zwischen dem 114 PS starken 115 HDi und dem 150 HDi mit 150 PS entscheiden, wahlweise als 2WD oder 4WD. Die CO₂-Werte liegen bei 119/142 g/km (2WD), was den Sprung über einige Car-Policy-Hürden erleichtern sollte.

Die Selbstzünder kombiniert Citroën mit einem Sechsganggetriebe, das ob seiner nicht ganz präzisen Art eher die Geländewagen- als die Limousine-Gene vermuten lässt.

Flottentauglich | Am spannendsten für Fuhrparks ist sicher der kleinere Diesel, zumal er sich bei gleicher Beschleunigungsleistung wie der HDi 150 mit nur 4,6 Litern Verbrauch zufriedengibt (2WD). ABS, ESP, ASR und Berganfahrhilfe sind immer an Bord, wobei man weitere Kosten für Navigation und gegebenenfalls Einparkhilfe einplanen sollte.

In allen 4WD-Varianten hat man via Drehknopf die Wahl zwischen Allradantrieb (4WD), dem kraftstoffsparenden Zweirad-Modus (Vorderradantrieb) und dem Modus „Lock“ mit maximaler Traktion (nochmals erhöhtes Drehmoment an den Hinterrädern).

Komfortabel | Der 150 HDi 4WD fährt sich ordentlich, nur die elektrische Servolenkung wirkt etwas undefiniert. Hohe Sitzwangen und die gattungsbedingt hohe Sitzposition machen die Arbeit am Steuer komfortabel. Im Fond ist der Platz dagegen eingeschränkt.

Fazit: Mit dem C4 Aircross begibt sich Citroën auf ungewohntes Terrain. Auch wenn es dort etwas rucklig zugeht, fährt es sich auf Abwegen nicht unbedingt schlecht. |löw

1.6i 2WD	ab 19.908 Euro
R4/1.590 cm ³ 86 kW/117 PS 154 Nm/4.000 U/min 5-Gang 11,3 s 182 km/h 5,9 S 135 g/km	
HDi 115 2WD	ab 21.840 Euro
R4/1.560 cm ³ 84 kW/114 PS 270 Nm/1.750 U/min 6-Gang 10,8 s 182 km/h 4,6 D 119 g/km	
HDi 115 4WD	ab 25.034 Euro
R4/1.560 cm ³ 84 kW/114 PS 270 Nm/1.750 U/min 6-Gang 11,6 s 180 km/h 4,9 D 129 g/km	
HDi 150 2WD	ab 25.034 Euro
R4/1.798 cm ³ 110 kW/150 PS 300 Nm/2.000 U/min 6-Gang 10,8 s 200 km/h 5,4 D 142 g/km	
HDi 150 4WD	ab 26.714 Euro
R4/1.798 cm ³ 110 kW/150 PS 300 Nm/2.000 U/min 6-Gang 11,5 s 198 km/h 5,6 D 147 g/km 4.340 x 1.800 x 1.630 mm Kofferraum 442–1.193 Liter Wartung: 15.000 km oder ein Jahr* Ausstattungen: Attraction, Tendance, Exclusive	

* HDi 150 (HDi 115 und 1.6i: 20.000 km oder ein Jahr)



Kurz & kompakt | Mit 4,34 Metern zählt er zu den kürzeren SUV



Pfffig | Umklappbare Rücksitzbank mit Öffnung



„Black cosmos“ | Lenkrad in Felgenanmutung

Foto: Citroën