

Testnotizen zum Citroen C4 Aircross HDi 115 Stop & Start Exclusive (mit Sechsganggetriebe und zuschaltbarem Allradantrieb 4WD)

Im Test vom 05. bis zum 21. November 2012.

Kennzeichen: K – CD 8858

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

Der gegenüber dem Mitsubishi ASX viel gefälligere **Bug** des C4 Aircross sowie die ansehnlichere Heckpartie mit ihren auffälligen Rückleuchten führten zu anerkennenden Äußerungen von Passanten. Die **Motorhaube** haben die Fahrschüler vom höhenverstellbaren Fahrersitz aus **einwandfrei im Blick**. Das **LED-Tagfahrlicht**, das alle Ausstattungsvarianten des C4 Aircross haben, **wirkt markant**.

Der Testwagen hatte das „**Panorama-Paket**“. Zu ihm gehören die Dachreling und ein **weit nach hinten gezogenes Glasdach**, das den Innenraum hell macht und großzügig wirken lässt. Es hat eine elektrisch bedienbare Jalousie, die man im Sommer bestimmt braucht.

Die Ladekante ist zwar wie für SUV typisch recht hoch, aber man kann wenigstens Gepäck eben in den Kofferraum schieben, ohne dabei eine Kante überwinden zu müssen. Unter dem Kofferraumboden hatte der Testwagen nur ein **Notrad**.

Die **Tankentlüftung** des C4 Aircross **ist sehr gut**. Man kann ihn problemlos randvoll tanken und so die Verbräuche einzelner Fahrlehrer bei Bedarf sehr genau ermitteln. Der **Einstieg** auf die hoch angeordneten Sitze ist **vorn wie hinten sehr bequem**, weil die Türen weit öffnen.

Die **Xenon-Scheinwerfer des „Exclusive“** leuchten die Fahrbahn schön gleichmäßig aus. In der Stadt ist ihr Lichtkegel schön breit und beleuchtet so Fahrbahnrande und Einmündungen sehr gut.

Das **schlüssellose Zugangssystem** des „Exclusive“ **ist empfehlenswert**. Mit Tasten an den Vordertüren kann man den Wagen zuverlässig ent- und verriegeln.

Alle drei Ausstattungsvarianten des C4 Aircross haben eine „**dunkel getönte Heckscheibe**“. Die Seitenscheiben sind nur beim „Exclusive“ laut der Preisliste ebenfalls „dunkel getönt“. Laut Citroen kann man diese nicht prüfungstauglichen **Scheiben tauschen lassen**, was 915 Euro zuzüglich Mehrwertsteuer und Einbau kostet. Citroen prüft, ob das gleich bei der Umrüstung zum Fahrschulwagen erledigt werden könnte, was dann etwas billiger käme. Im Gutachten des Mitsubishi ASX sind

die nicht prüfungstauglichen Scheiben wenigstens mit der Bezeichnung „Privacy Glass“ erwähnt, die auch in den Prospekten und Preislisten steht.

Innenraum

Bis auf das Markenzeichen im Lenkrad ist der **Innenraum** des C4 Aircross **mit dem des Mitsubishi ASX identisch, auf dem er basiert**. Die Bedienung ist selbsterklärend, die Armaturentafel ist sauber verarbeitet, die Instrumente lassen sich vom Fahrerschüler gut ablesen. Da sie in Höhlen versteckt sind, sieht der Fahrlehrer nur bis etwa 80 km/h auf den Tacho, obwohl der rechts liegt. Für den Prüfer ist die Sicht auf den Tacho etwas besser.

Der Testwagen hatte **links im Lenkrad Bedientasten für das Radio** und **rechts für den Geschwindigkeitsregler**. Den kann der Fahrlehrer so gut erklären. Links unten nach hinten versetzt bot der Testwagen noch die **Tasten für die Telefonbedienung und die Sprachsteuerung**. Man kann die Tasten gut voneinander unterscheiden. Sie sind nicht so unübersichtlich wie bei Modellen von Volkswagen.

Der **Exclusive** bietet **elektrisch einstellbare Vordersitze in einem Paket**, das nur für diese Topversion bestellbar ist. In den einfacheren Ausstattungsvarianten bekommt der Fahrlehrer also keinen höhenverstellbaren Sitz. Elektrisch einstellbar sind die Höhe und die Neigung sowie die Lehnenneigung. Die Lehnenneigung dürfte ruhig noch einen Tick aufrechter einstellbar sein. Der Testwagen hatte die aufpreispflichtigen Ledersitze mit einer zweistufigen **Sitzheizung**, die man für Stoffbezüge auch extra bestellen kann. Aus der waagerechten „Aus“-Position muss man den kleinen Schalter innen an der Sitzkonsole nach vorn zur starken und nach hinten zur schwachen Aufheizung drücken. Das ist fummelig. Ob man den Schalter richtig gedrückt hat, merkt man erst nach einiger Zeit. Für die Sitzheizung einen gut sichtbaren Schalter in der Mittelkonsole zu platzieren, wie es bei beispielsweise bei VW, Audi oder BMW üblich ist, ist um Längen besser.

Wenn der Beifahrersitz ganz hinten steht und ganz abgesenkt ist, drücken die Knie rund 1,85 Meter großer Prüfer schon in die Beifahrersitzlehne. Auch in diesem Fall ist der **Fußraum des Prüfers** noch **gut. Genügend Kniefreiheit** bekommt er, **wenn der Beifahrersitz halbhoch steht**, was für große Fahrlehrer auch bequemer sein dürfte. Wegen des weit nach hinten gezogenen Glasdachs stoßen 1,85 Meter große Prüfer beinahe an den Dachhimmel, auch wenn die in der Neigung verstellbaren Rücksitzlehnen in der am stärksten geneigten Position sind. Im Testwagen hatte der Prüfer eine **bequeme Armlehne mit zwei Getränkehaltern**.

Die **Innenbeleuchtung** mit ihren beiden Leseleuchten ist **schön hell** und reicht zum Ausfüllen der Ausbildungs-Diagrammkarten problemlos aus. Selbst die **Tasten im Lenkrad** sind bei der Nachtfahrt **dezent beleuchtet** und so gut zu finden.

Hinter dem Schalthebel und neben dem Handbremshebel kann man zwei 0,5-l-**Flaschen, Dosen oder Isolierbecher abstellen**, ohne beim Schalten behindert zu werden. Vor dem Schalthebel und dort schlecht erreichbar gibt es einen weiteren Getränkehalter, der von der Höhe her nur für Becher reicht. Davor liegt eine **tiefe Ablage**, in der man ein **kompaktes Funkgerät** ablegen könnte, direkt neben einem 12-Volt-Anschluss. **Unter der Mittelarmlehne** kann man zwei 0,5-l-Flaschen mitführen. Dort gibt es außerdem einen weiteren 12-Volt-Anschluss. In die

Türablagen passen nur 0,5-l-Flaschen und daneben Kleinteile wie ein Eiskratzer, die Parkscheibe oder Musik-CD. Das kühlbare **Handschuhfach** taugt nur für Terminkalender im Format DIN A5. Der Kunststoff im Inneren ist sehr einfach gehalten. Bei geöffnetem Handschuhfach blickt man durch einen Schlitz auf „Innereien“, die an der Spritzwand angebracht sind.

Der Testwagen hatte das nur für den „Exclusive“ bestellbare **Multimediasystem** „**NaviDrive**“, zu dem neben dem CD-Radio, der Navigation und der Bluetooth-Anbindung des Telefons auch eine **Rückfahrkamera** gehört. Letztere bietet Hilfslinien und tagsüber ein passables Bild. Nachts dagegen ist der Kontrast schwach und das Bild recht unscharf.

Prinzipiell ist die **Freisprecheinrichtung auf die Sprachbedienung ausgelegt**, die man per Lenkradtaste aktiviert und die sich nicht auf das Navi erstreckt. Leider ist das System sogar bei der Eingabe im Stand schwer von Begriff. Anders als bei guten Wettbewerbern **wird die Wahl des richtigen Kontaktes nicht durch einen Wechsel der Bildschirmanzeige unterstützt**, sondern bleibt rein akustisch. Die Sprachbefehle bekommt man gut vorgelesen, aber dennoch ist es schwer, aus den übernommenen Telefonbucheinträgen den richtigen anzuwählen.

Motor und Antriebsstrang

Der HDi-Motor mit 1,6 Litern Hubraum und 84 kW/114 PS bei 3.600/min ist **leise, laufruhig und gut gedämmt**. Er hat zwar in den Gängen zwei und drei eine gut spürbare Antrittsschwäche, aber mit der kann man nach kurzer Eingewöhnung gut zurechtkommen. Dank eines maximalen Drehmoments von 270 Newtonmetern bei 1.750/min und des gut gestuften Sechsganggetriebes kann man den C4 Aircross **schaltfaul fahren**. Selbst zu dritt besetzt kann man in der Ebene 50 km/h im fünften Gang fahren und ab 70 km/h den sechsten Gang einlegen. Wer als Motorradbegleiter unterwegs ist oder auf Landstraßen überholen möchte, muss die Gänge beherzt länger ausdrehen.

Die **Kupplung** greift **gutmütig** und lässt das **Rangieren mit Standgas** zu. Der Rückwärtsgang lässt sich nach dem Hochziehen eines Sperringes einwandfrei einlegen. Die **sechs Vorwärtsgänge** lassen sich genau schalten, aber wenn man den Schalthebel nonchalant schiebt, kann man sich verhaken.

Der Testwagen war mit einem **Allradantrieb** ausgestattet, den man mit einem Wählrad zuschalten kann. Außer dem reinen Frontantriebsmodus, der beim Test aktiviert war, kann man einen sich bei Bedarf zuschaltenden Antrieb der Hinterräder wählen oder aber den permanenten Allradantrieb.

Fahrwerk und Fahrkomfort

Der Testwagen war mit **Winterreifen** des Typs Michelin Latitude Alpin in der Dimension 215/70 R 16 bestückt. Mit ihnen rollt er recht geschmeidig über grobe Bodenwellen und zeigt eine **sehr ausgewogene Abstimmung von Federung und Dämpfung**. Für Vielfahrer wie Fahrlehrer ist die eher komfortbetonte Abstimmung sicher besser als eine allzu sportlich-harte. Die Seitenneigung hält sich trotz des höheren Schwerpunkts in Grenzen.

Fahrlehrern wird gefallen, dass der C4 Aircross eine **herkömmliche Handbremse** hat, die auch noch auf ihrer Seite der Mittelkonsole angebracht ist.

Verbrauch

Auf insgesamt 971 Test-Kilometern verbrauchte der Citroen C4 Aircross HDi 115 Start & Stop im Frontantriebsmodus zwischen 5,8 Litern und 6,2 Litern. Der **Durchschnittsverbrauch** betrug **6,0 Liter auf 100 km**. Citroen gibt als Normverbrauchswert gesamt 4,9 Liter für das Allrad- und 4,6 Liter für das Frontantriebsmodell an.

Der Mitsubishi ASX kam mit dem von Mitsubishi selbst stammenden 1,8-l-Dieselmotor, der 110 kW/150 PS leistet und auch im C4 Aircross zu haben ist, auf einen Verbrauchsdurchschnitt von 5,8 Liter und einen Minimalwert von 5,6 Liter auf 100 Kilometer. Der ASX war allerdings ein reines Frontantriebsmodell.

Eignung für BE-Ausbildung

Der Citroen C4 Aircross HDi 115 wiegt laut Zulassungsbescheinigung Teil I **leer 1.500 Kilogramm**. Sein **zulässiges Gesamtgewicht beträgt 2.060 Kilogramm**. Mit einer **zulässigen Anhängelast von 1.300 Kilogramm** dürfte er also den für die Ausbildung in der Klasse BE erforderlichen Anhänger mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mindestens 2,2 Tonnen ziehen.

Zum Vergleich: Der mit dem Mitsubishi ASX 1.8 DI-D mit 110 kW/150 PS nahezu baugleiche Citroen C4 Aircross HDi 150 hat mit demselben zulässigen Gesamtgewicht eine Anhängelast von 1.400 Kilogramm.