



Citroën war schon früher extrovertiert. Mit dem C4 X sind sie es wieder. Die 4,60-Meter-Limousine gibt es nun trotz Technik-Update günstiger als zuvor – und zwar als Elektroversion (gefahren), Benzin- und Diesel.

Citroën wird günstiger

Citroën spendiert dem ë-C4 X ein Technik-Update und senkt die Preise. Jetzt hat die Batterie mehr Kapazität, enthält weniger Kobalt und Mangan. Dennoch steigen Reichweite und Leistung, was Vielfahrer freut.

Besser spät als nie. Das trifft das Update für den Citroën ë-C4 X ziemlich gut. Nachdem der Opel Astra Electric bereits mit einem leistungsstärkeren Antrieb ausgestattet ist, zieht die französische Marke beim Duo ë-C4 und ë-C4 X nach. Also heißt es auch bei diesem französischen Doppel in Zukunft 156 PS statt bisher 136. Auch wenn die schwächere Variante bereits ausreichend motorisiert ist, verleiht der Kraftzuschlag dem Fahren doch einen Schuss mehr Souveränität.

Zumal dieser mit einer Batterie einhergeht, die jetzt eine Kapazität von 54 kWh (brutto) und damit vier kWh mehr besitzt. Damit sollte der zusätzliche Stromdurst, der durch den Power-Zuschlag entsteht, zumindest ausgeglichen sein und es sollten bei der Reichweite keine Nachteile entstehen. Zumal die 360 km (nach WLTP) bisher alles andere als rekordverdächtig sind.

Viele kleine Maßnahmen

Aber durch Reifen mit weniger Rollwiderstand und andere Effizienz-Verbesserungen

– etwa bei der Aerodynamik –, kommt der Citroën ë-C4 X mit einer Batterieladung bis zu 420 Kilometer weit. Auch das sind keine Vielfahrer-Träume, aber Albträume verursacht dieser Wert deswegen nicht. Allerdings gehört die e-CMP Plattform, auf welcher der kompakte Strome basiert, bei der Ladegeschwindigkeit mit maximal 100 kW nicht zu den Stromtankweltmeistern. Auch wenn es sich „nur“ um eine 400-Volt-Plattform handelt, sollte mehr drin sein. Das hat VW mit der MEB-evo-Architektur gezeigt. Laut dem französischen Autobauer sind die Energiespeicher in weniger als einer halben Stunde von 20 auf 80 Prozent gefüllt. Der Onboard-Lader erlaubt ein AC-Stromtanken mit dreiphasigen 11 kW, was dagegen völlig in Ordnung ist.

Eine andere wichtige Änderung betrifft die Zellchemie der neuen Batterie. Bislang setzte sich der Akku zu 60 Prozent aus Nickel und jeweils zu 20 Prozent aus Kobalt und Mangan zusammen. Bei der neuen Variante sind es jetzt 80 Prozent Nickel und jeweils zehn Prozent Mangan sowie Kobalt. Allerdings sind die Leistungssteige-

run- und die verbesserten Stromspeicher nur bei bestimmten Ausstattungslinien erhältlich. Apropos Ausstattungslinien: Citroën entzerzt gerade die Ausstattungslinien. Fortan gibt es „You“, „Plus“, „ë-Series“ und „Max“. Die Basis mit 136 PS kostet ab sofort 30.244 Euro netto. Wer den neueren Antrieb haben möchte, zahlt 31.126 Euro



Die markante Front erkennt man tags wie nachts. Das Fahrwerk ist stets auf Komfort getrimmt – wie früher, nur besser.



1



2



3



4

■ 1 Innen gibt es noch Analog-Bedienung. Gut so, denn oft ist es einfacher und während der Fahrt sicherer als das Touchen und Wischen. ■ 2 Reduziert und doch informativ genug. Hier stören keine unnötigen Gimmicks. ■ 3 USB-A- und USB-C-Anschluss an Bord, dazwischen gibt es Induktivladen fürs Handy und die Kopplung via Apple Carplay und Android Auto gelingt kabellos. ■ 4 Kennt man mittlerweile aus dem Stellantis-Universum – die Bedienung gelingt auch hier, Kratzer entstehen aber ebenso schnell.

bei identischer Ausstattung. Die Topversion Max mit 156 PS kostet 33.647 Euro. Damit gehört die 4,60-Meter-Elektro-Limousine zu den günstigsten Elektroautos des Kompaktsegments, dem der ë-C4 X fast entwachsen ist.

Niedriger Realverbrauch

Auch wenn die Leistungsdaten und die Höchstgeschwindigkeit von 150 km/h sich aktuell nicht besonders beeindruckend lesen, da bei vielen neuen E-Fahrzeugen die 200 kW/272 PS und mindestens 180 km/h gesetzt sind, schlägt die Stunde des Citroën ë-C4 X beim Verbrauch. Wir kamen bei unserer Testfahrt, während der wir auch mal etwas flotter unterwegs waren, auf 15,1 kWh/100 km. Das sind nur 0,2

kWh/100 mehr, als der französische Autobauer angibt, und ein respektable Wert. Dabei hilft auch die serienmäßige Wärmepumpe – vor allem an kalten Tagen. Die Fahrmodi Eco, Normal und Sport bleiben unverändert und mit ihnen die deutlich spürbaren Unterschiede der Kraftentfaltung beziehungsweise Leistung.

Gerade mit dem aufgepeppten Antriebsstrang reicht das Eco-Programm locker zum Mitschwimmen im Verkehr. Aber auch für den Fall der Fälle ist gesorgt. Falls man dennoch einmal mehr Leistung abrufen muss, reicht es, das Gaspedal über einen definierten Druckpunkt komplett durchzutreten, um alles aus dem Antriebsstrang herauszuholen – früher nannte man das Kickdown. Ein Sportler wird aus der französischen E-Limousine mit Attributen

sämtlicher Karosserieformen aber auch dann nicht. Aber das passt ja ohnehin nicht ins Konzept, das auf Komfort setzt. Dem entsprechend sind die Sitze auf Behaglichkeit ausgelegt und weniger auf sportlichen Seitenhalt.

Dazu passen das Advanced-Comfort-Fahrwerk, bei dem die mechanischen Anschläge der Dämpfer durch hydraulische ersetzt sind, die sowohl bei Druck also auch bei Zug arbeiten. Diese Technik ist deutlich günstiger als adaptive Dämpfer, die aktiv voreingestellt werden können. Citroën nutzt dieses Prinzip schon seit einiger Zeit in seinen Modellen. Aus gutem Grund: Die Dämpfer erledigen die Federungsarbeit gut und gleichen Schlaglöcher oder Kanaldeckel zuverlässig aus. Dass der Karosserieaufbau bisweilen leicht nach-



11 kW gelangen über die Wallbox ins Auto, am DC-Lader lediglich 100 kW. An dieser Stelle hätte ein Technik-Update auch gut getan.

wippt, ist eine Folge der komfortablen Abstimmung. Ganz kaschieren kann das Fahrwerk das Gewicht des Stromers von 1.659 Kilogramm nicht. Angenehm ist, wie leise es in der Fahrgastzelle des Citroën ë-C4 X zugeht.

Analoge Bedienelemente

Der dunkle, etwas eintönig wirkende Innenraum passt nicht ganz zu der extrovertierten Optik des Citroën ë-C4 X. Die Bedienelemente sind klar angeordnet und das Einstellen der Klimaautomatik erledigt man über eine analoge Bedienleiste. Ohne Touchscreen geht es freilich nicht. Der misst zehn Zoll und die Bedienung ähnelt der eines Smartphones mit Wischeinlagen durch verschiedene Seiten. Sobald man sich mit diesem Konzept angefreundet hat, findet man sich zurecht. Auch bei der Kombination aus 5,5 Zoll großem digitalen Kombiinstrument und dem Klappscheiben-Head-up-Display ändert sich nichts. Nicht unbedingt Hightech, aber funktional. Wer die klassische Verbindung zwischen Smart Device und Auto bevorzugt, für den gibt es USB-A- und USB-C-Anschlüsse. Ansonsten tankt das Smartphone in einer induktiven Ladeschale Strom und kann per Apple Carplay sowie per Android Auto drahtlos in das Infotainment eingebunden werden.

Platz ist vorne genug. Im Fond geht es dann schon etwas enger zu. Was aber bei einem 4,60 Meter langen Auto mit einem Radstand von nur 2,67 Metern kein Wunder ist. Die Beinfreiheit ist okay, nur um die Kopffreiheit ist es bei einer Größe jenseits

der 1,80 Meter nicht ganz so gut bestellt – ein Tribut an die Dachlinie. Beim Kofferraum ist es ähnlich, auch der ist der coupéhaften Silhouette angepasst, woraus sich nicht nur Vorteile ergeben. Die schmale Luke erschwert das Beladen ebenso wie die deutliche Stufe im Ladeboden, sobald man die Lehnen der Rücksitzbank umlegt und das Volumen von 1.360 Litern nutzt. Sonst sind es 510 Liter.

Für die Rundumsicht beim Rangieren nutzt Citroën nach wie vor die Ultraschallsensoren des Totwinkel-Assistenten. Deswegen kann es zu dem Phänomen kom-

Citroën ë-C4 X (54 kWh)

Preis ab: 31.126 € (netto)

E-Motor | 115 kW/156 PS | 270 Nm

9,4 s | 150 km/h |

Akkugröße (brutto/netto): 54/51 kWh

WLTP-Verbrauch: 14,9 kWh/100 km

WLTP-Reichweite: 420 km

Ladetempo (AC/DC): 11/100 kW

4.600 x 1.834 x 1.525 mm

Kofferraum: 510–1.360 Liter

KH: 17 | **TK:** 22 | **VK:** 23

Garantie: 2 Jahre aufs Fahrzeug

8 Jahre/160.000 km auf den Akku

Alle Preise netto zzgl. Umsatzsteuer

men, dass sich nach einer eher längeren Standzeit die Sensorik den Weg erst „ertasten“ muss und deswegen zunächst die Bereiche links und rechts vom Auto „ausgegraut“ sind. Außerdem ist die Darstellung nicht ganz so detailgetreu wie bei Systemen mit (teuren) Kameras in den Seitenspiegeln.

Wolfgang Gornoll



Etwas staksig steht die hochgesetzte Limousine C4 X vor einem – das aber ist auch beim größeren Bruder C5 X so und eben mittlerweile Citroën-typisch.