



*Kompaktklasse mal anders geht bei Citroën: Mit dem taufrischen DS4 bietet der französische Hersteller einen multifunktionalen Segmentvertreter, der deutlich mehr kann als nur dem Nachbarn auffallen. Neben extravagantem Design offeriert der ausladend geratene Fronttriebler handfeste praktische Eigenschaften. Flottenmanagement unterzog den Beau mit dem 112 PS starken Basisdiesel einem ausführlichen Test.*



# Basis Arbeit



**M**it der zusätzlich installierten DS-Schiene gelang den Citroën-Verantwortlichen ein geschickter Zug: Während sich eingelebte Fans diesen avantgardistisch angehauchten Modellen lustvoll widmen dürfen, mit denen die Marke sämtlichen Erwartungen der glühenden Verehrer gerecht wird, haben sachlich orientierte Käufer zusätzlich die Option auf die konventionellen C-Ausgaben. Für die untere Mittelklasse steht die Zahl „4“; dass die Strategie konsequent umgesetzt wird, zeigt also der aktuelle C4. War der Vorgänger noch ein liebenswerter Exzentriker mit massivem Potenzial zum Blickfänger, integriert sich der heutige Jahrgang dieses Typs ohne Ecken und Kanten in das Straßenbild. Währenddessen holt der DS4 aus und zieht etwaige Betrachter in seinen Bann, baggert nach Kräften mit optischen Reizen und könnte somit spontan Kauflust erzeugen. Mit seinem leicht erhöhten Aufbau transportiert der PSA-Anhänger die Botschaft eines Crossovers.

Ganz so wild ist es nicht, wengleich der eigentlich profane Franzose einen Hauch von Coupé

versprüht; versteckte Griffe der hinteren Portale deuten darauf hin. Und statt tiefer Sitzposition gibt es einen ordentlichen Blick über das Straßengeschehen – Alltagsfertigkeiten kommen schließlich an bei der Kundschaft. Daher machen sich auch weit öffnende Türen gut, um den Citroën kommod zu entern. Und schon sitzt der Passagier auf den sportlichen Stühlen mit feinem Lederbezug. Warum eigentlich die betont ausgeprägten Wangen, wenn der kleine Diesel keineswegs den Performance-Kracher geben soll? Ausflügen auf windungsreiche Pisten außerhalb urbaner Gefilde ist der DS4 jedenfalls nicht abgeneigt und gibt dort eine gute Figur ab. Die elektrisch unterstützte Lenkung liefert präzise Rückmeldung und kooperiert demnach wunderbar mit der im Grunde milde abgestimmten Dämpfung. Der DS4 ist ein Untersteuerer, wie er im Buche steht – bleibt immer gutmütig, wenn der Fahrer es zu wild treibt.

Fein, dass die schicke Fuhre kurviges Geläuf gerne ambitioniert hinter sich lässt, ohne bei zivilen Fahrbahnübungen über die Stränge zu schlagen.

1. Weitgehend entzerzte Schalflächen im DS4
2. Markante Rückleuchten prägen sich ein
3. Auffällige Heckleuchten sorgen für hohen Wiedererkennungswert auf der Straße
4. Betont den Coupécharakter: versteckte Türgriffe hinten
5. Trotz beträchtlicher Höhe verströmt der DS4 einen Hauch von Coupé
6. Der familientypische Grill verrät die Marke auf Anhieb
7. Hier geht ganz schön was rein – der DS4 besitzt eine praktische Ader



### Citroën DS4 HDI 110

Motor	Vierzylinder-Diesel
Hubraum in ccm	1.560
kW (PS) bei U/min	82 (112) bei 3.600
Nm bei U/min	270 bei 1.750
Abgasnorm	EURO 5
Antrieb/Getriebe	6-Gang-Schaltung
Höchstgeschw. km/h	190
Beschleunigung 0-100/h	12,4
EU-Verbrauch	4,7 l auf 100 km
EU-Reichweite	1.277 km
Testverbrauch	6,5 l auf 100 km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß	122 g/km
Tankinhalt	60 Liter
Zuladung	440 kg
Laderaumvolumen	385 Liter

#### Kosten

Steuer pro Jahr	156,- Euro
Typklassen HP/VK/TK	15/21/21

#### Garantie

Fahrzeug	2 Jahre
Lack	3 Jahre
Rost	12 Jahre

#### Sicherheit / Komfort

Klimaautomatik	Serie
Radioanlage mit CD	Serie
Tempomat	Serie
Bordcomputer	Serie
Innenspiegel automatisch abblendend	Serie (ab SoChic)
Regensensor	Serie (ab SoChic)
Assistent toter Winkel	Paket (420 Euro, ab SoChic)
Parksensor	Paket (420 Euro, ab SoChic)
Sitzheizung	210 Euro
Spurhalte-Assistent	Paket (1.294 Euro, ab SoChic)
Elektrische Fensterheber	Serie
Leichtmetallräder	Serie

#### Kommunikation

Bildschirm-Navigation	ab 831 Euro
Bluetooth-Freisprechanlage	Serie

#### Basispreis netto

<b>Citroën DS4 HDI 110</b>	19.285 Euro (alle Preise netto)
----------------------------	------------------------------------

#### Betriebskosten Schaltgetriebe

20.000/30.000/50.000 km	499,67/597,64/783,59
-------------------------	----------------------

#### Betriebskosten Automatik

20.000/30.000/50.000 km	536,04/633,21/765,76
-------------------------	----------------------

#### Fullservice Leasingrate Schaltgetriebe

20.000/30.000/50.000 km	387,67/429,64/503,59
-------------------------	----------------------

#### Fullservice Leasingrate Automatik

20.000/30.000/50.000 km	431,17/475,91/503,59
-------------------------	----------------------

Firmenfahrzeuganteil	13%
Dieselanteil	62%

#### Bewertung

- +
  - gutes Preis-Leistungs-Verhältnis
  - guter Fahrkomfort
  - ausgefallenes, praktisches Fahrzeugkonzept
- - hintere Seitenscheiben nicht versenkbar

Die ALD-Full-Service-Raten enthalten: Finanzrate, Wartung und Reparatur, Kfz-Steuer, Tankkarte und GEZ für eine Laufzeit von 36 Monaten

Will heißen: Selbst hartnäckige Kanaldeckel entschärft die Federung auf ein für die Insassen angenehmes Maß. Freilich ist der Citroën ein freundlicher Autobahn-Begleiter – langweilige Patzer nimmt er souverän und schraubt das gefühlte Komfort-Erlebnis hoch auf „Mittelklasse“. Dazu passt der zurückhaltende 1,6-Liter-Commonrail-Selbstzünder. Nur unmittelbar nach dem Kaltstart gibt er sich auf Antrieb zu erkennen mit seiner Verbrennungsform. Kurze Zeit später schon verwöhnt das Aggregat mit sahnigem Umgangston und versteckt sämtliche Maschinenlaute bei mittleren Tempi auf der schnellen Piste gar vollends, so dass lediglich moderate Windgeräusche in den Innenraum dringen. Unterhaltungen in Zimmerlautstärke tut dies keinen Abbruch. Dass es hier um den Einstiegsdiesel geht, fällt niemals negativ auf.

Bereits ab niedrigen 1.750 Touren zerrt der Vierzylinder mit 270 Nm an den vorderen Pneus und sorgt damit für sanften Druck; dabei rasten die sechs Vorwärtsgänge geschmeidig ein. Der HDI110 lässt sich indes meist äußerst schaltfaul bewegen, zumal dem entspannten Cruiser hohe Drehzahlen ohnehin kaum zu Gesicht stünden. Mit 12,4 Sekunden für den Standardsprint auf 100 km/h steht die Einsteiger-Variante ordentlich im Futter – okay, sportliche Gepflogenheiten sehen anders aus, sind hier aber wahrlich nicht gefragt. Geschwindigkeitszuwachs auf Landstraßen oder Autobahnen ist ebenso kein Thema, vor allem an satten Steigungen macht sich das kräftige Diesel-Drehmoment gut. Selbst mit der längsten Übersetzung sattelt der mittlere DS-Vertreter mühelos mal 40 Sachen auf die häufig gefahrene Richtgeschwindigkeit. Mit einigem Anlauf knackt der Franzose denn auch die magische 200 km/h-Schallmauer, falls es mal ganz eilig sein muss.

Mitreisen in dieser Kompaktklasse ist aber auch für längere Zeit schön, denn Platzprobleme

kommen mitnichten auf. Darüber hinaus gibt es großzügig dimensionierte Sessel mit ausgeprägter Langstreckentauglichkeit. Typisch französische Polster in windweicher Ausführung waren vorgestern – heute muten die Sitzflächen eher straff an. Auch mit skurrilen Bediener-Gewohnheiten ist Schluss, eigentlich sogar ein bisschen schade – aber gut für die Nerven aller Erstanwender. Klar gegliederte Zonen für Klima- und Radiosteuerung vermindern das Rätsel-Potenzial. An ein prall mit Tasten gefülltes Lenkrad gewöhnt sich der Eigner rasch. Ebenso übrigens an schrille Farben für die Instrumentenbeleuchtung von violett bis türkis – aber keine Angst, es geht auch ganz schlicht in weiß. Eine Hand voll Ablagen macht das Leben auf der weiten Strecke leichter, und umklappbare Rücksitzlehnen lassen den DS4 auch vor großen Gepäckmengen nicht kapitulieren.

Als kleiner Schönheitsfehler gehen die hinteren Seitenscheiben durch: Sie können nicht versenkt werden. Ab 19.285 Euro netto gibt es den DS4 HDI110 in der Chic-Version. Stets begrüßen die Fahrgäste ABS, sechs Airbags, Bordcomputer, elektrische Fensterheber, ESP, Klimaanlage, Leichtmetallfelgen, Radio, Tempomat sowie Zentralverriegelung mit Fernbedienung – nackt sieht anders aus. Die für Dienstwagen unentbehrliche Bluetooth-Freisprecheinrichtung schlägt mit verschmerzbaeren 252 Euro (netto) zu Buche – für einen glatten Tausender Zusatzkosten winkt darüber hinaus der elektronische Lotse, und zwar mit Kartenmaterial für das gesamte Europa. Bi-Xenonlicht hingegen erfordert ein höheres Ausstattungslevel („SoChic“, ab 21.218 Euro) und dann nochmals weitere 1.042 Euro. Gleiches gilt auch für zahlreiche Assistenten wie Warnung vor dem toten Winkel oder Verlassen der Spur – hier wird man ab 420 Euro netto fündig.