

Citroën C4 HDi – stort, snålt, säkert, snyggt och snabbt

Senast att kvala in som miljöbil enligt Vägverkets definition är Citroën C4 HDi med ny växellåda som pressat ner förbrukningen under magiska gränsen 0,45. Trafik & Miljö testar, låter sig imponeras och önskar biodiesel för att kunna rekommendera bilen fullt ut.

Citroën C4 har funnits ett tag nu med sin 110 hästars dieselmotor, men utan att vi brytt oss så mycket. Men med nya sexväxlade elektroniska växellådan EGS pressas förbrukningen ett par procent, så att man med 0,45 liter per mil och koldioxidutsläpp på 120 g/km är precis på rätt sida gränsen för Vägverkets miljöbilsdefinition. Därmed är C4 HDi plötsligt högtintressant - den största fossilbränsle drivna bil som klassas som miljöbil enligt Vägverkets definition. Det betyder bl.a. gratis parkering i en rad kommuner och troligen undantag från Stockholms förnyade trängselavgifter.

Eftersom växellådan är det nya, börjar vi med den. Vi har tidigare satt ett stort frågetecken för Citroëns elektroniska växellådor, som växlar så långsamt att man i trånga parkeringslägen hinner rulla in i bilen bakom medan bilen ställer om från back till ettans växel. Inte heller nu är vi imponerade av snabbheten – de 1,2 sekunder det tar för bilen att växla i automatläge känns som en evighet. När man låter bilen växla själv blir accelerationen också ganska ryckig. I sportläget växlar bilen snabbare och låter bilen dra på växlar något längre innan den växlar upp. Vill man, så kan man växla manuellt, med växelspaken eller paddlar bakom ratten, alltid utan kopplingspedal. Den som vill köra riktigt snålt kan då ligga en växel högre än vad bilen annars väljer och därmed pressa ned förbrukningen ytterligare.

Dieselmotorn på 110 hk, med vidhängande underhållsfritt partikelfilter, känns igen från en rad andra bilar från Citroën och Peugeot, alltifrån lilla 206/207 till stora C5. I de små bilarna ger den acceleration i sportbilsklass (se Trafik & Miljös tidigare tester av 206 HDi), medan den i C5 är en basmotor för den som är nöjd med att hänga med hjälpligt i trafiken. C4 väger över 1 400 kilo olastad, men motorn räcker för att ge goda prestanda.

C4 finns med en hel rad andra motorer, från en 90 hästars 1,4 liters motor, till en tvålitersmotor på 143 hästar. Vi avser inte testa dem eftersom ingen av dem är i närheten av att uppfylla den statliga miljöbilsdefinitionen och därmed är de distanserade av motsvarande modeller från andra tillverkare.

C4 har fått fem stjärnor för krocksäkerhet i Euro-NCAP, med tre stjärnor av fyra möjliga för fotgängarsäkerhet och fyra stjärnor av fem möjliga för barnsäkerhet. C4 har dubbla airbags fram, krockkuddar i sidorna och krockgardin samt låsningsfria bromsar och antisladdsystem. All säkerhetsutrustning är standard, i kontrast till åtskilliga andra tillverkare som har lockpriser på bilar utan t.ex. antisladdsystem. I vissa versioner finns varningssystem för lågt lufttryck i däcken – av både säkerhets- och miljöskäl borde det ha blivit självklar standardutrustning för länge sen.

För 10 500 kronor får man ett paket med parkeringssensorer fram och bak adaptiva bi-xenonljus som följer rattutslag och bilens färdväg. Citroën C4 finns med AFIL-avåkningsvarnare, som genom en kraftig vibration i förarstolen varnar föraren om man håller på att åka av vägen, men det går av okänd anledning inte att kombinera med dieselmotorn.

Citroën har ibland betytt egensinnigt utan något klart syfte. Så inte i C4, med undantag för doftampullerna i instrumentbrädan som sprider valfri av nio olika överintensiva tantparfymmer i kupén. Det går att stänga av. Ratten är unik, med ett fast nav som inte snurrar, men det funkade utmärkt och man undrar snabbt varför inte alla bilar är så. Eftersom navet alltid är i samma läge, kan airbagen alltid utlösa optimalt och alla kontroller finns alltid på samma plats oavsett hur mycket du svänger.

Motormännen påstår att den som vill ha miljöbil och inte kan köra på etanol eller biogas bara har tvåsitsiga Smart att välja på. Så fel de har! Sällan behöver man mer utrymmen än i C4, som storleks- och utseendemässigt motsvarar Focus. C4 finns som tre- och femdörrars halvkombi, men dieseln bara i den praktiska femdörrarsversionen. Utrymmet i baksätet och bagageutrymmet är bra för storleken, vilket också bidragit till att C4 blivit klassvinnare i stortesterna med alla konkurrenterna. För den som behöver mer utrymme, kommer i höst sjusitsiga, innovativa C4 Picasso. Den kommer knappast att klara miljöbilsdefinitionen, men blir troligen snålast i sin klass.

C4 HDi finns från 179 900 kronor, med EGS-lådan från 187 400 kronor. Citroën har tidigare haft fast pris, så att vad man betalade inte avgjordes av hur duktig man var på att pruta. För den som är sugen på en C4 är det nog en fördel att priset *inte* är fast, eftersom bilarna säljer mycket sämre än Citroëns prognos och därmed troligen ger en bra prutmån för den som är sugen.

En av de närmaste konkurrenterna är Ford Focus. Gröna Bilister ser Focus i Flexifuelutförande som ett klart bättre miljöval, till dess det tankmöjligheterna för diesel från biomassa eller biogas är utbredda. För den som inte vill ha Focusen, är C4 ett av de bästa valen.

Mattias Goldmann