

**Citroën C4 BioFlex – Miljöbästa bil utmanad**

Vi har tidigare kört miljöbilsklassade Citroën C4, men då med den 110 hästars dieselmotor som med sexväxlad elektronisk växellåda EGS får ner förbrukningen till precis 0,45 liter per mil och koldioxidutsläpp på 120 g/km. Därmed är C4 HDi den största miljöbilsklassade fossilbränsle drivna bilen. Men fossilt är ändå fossilt och el-växellådan är bland det segaste på marknaden, så vi välkomnar med öppna armar C4 i etanolversion, med vanlig växellåda.

C4 är i samma storleksklass som Gröna Bilisters favoritbil Ford Focus Flexifuel, och uppbyggd på samma sätt med en femdörrars halvkombikaross. Tredörrarsversionen fås inte i etanolversion, och varken sedan- eller kombiversion finns. För den som behöver mer plats finns de bussliknande C4 Picasso och C4 Grand Picasso, men de saluförs ännu inte med etanolmotor. Här har Ford ett klart bredare modellprogram, med såväl tredörrars- som kombiversion av Focus i Flexifuelversion, liksom storkombin C-Max och snart även minibussarna S-Max och Galaxy. Förutom Ford Focus, är Peugeot 307, Renault Mégane och Volkswagen Golf alla direkta konkurrenter, i samma storlek, till ungefär samma pris och med ungefär jämnstarka etanolmotorer.

Citroën tar bara 4 000 kronor extra för BioFlex, som finns från 156 900 kronor, vilket inkluderar en elektrisk motorvärmare. Dessutom får privatpersoner en miljöbilspremie på 10 000 kronor, alla slipper trängselavgifter i Stockholm och får gratis parkering i Stockholm, Göteborg, Malmö och ytterligare ett trettio-tal kommuner. Etanolmotorn ger tre hästkrafter extra och något högre vridmoment. Bara vinster alltså, och varken Citroën eller vi tror att någon kommer att välja bensinvarianten efter detta.

Vi testar den mer utrustade SX-Pack för 167 800 kronor, med klimatanläggning istället för luftkonditionering, läderratt, regnsensor för vindrutetorkaren och värmedämpande vindruta. Dessutom en inte särskilt smart bagagerumsindelare. De 11 000 kronorna är alltså inte särskilt väl spenderade.

Motorn är enligt standardformulär 1A för Golf-klassen; 1,6 liter och 110 hästar – 113 när man kör på etanol. Vridmomentet och därmed dragviljan kommer rätt sent, först vid 4 000 varv, och är helt underlägset dieselversionens. Det betyder att man får växla lite oftare än man tänkt. Motorn importerar från Peugeot-Citroëns brasilianska fabrik och har andra kolvringar och ventiläten än bensinmotorn. Också tanken, bränslepumpen, rörledningar och bränslefilter är ändrade, liksom förstas bränslemätaren. Citroën nöjer sig med oljebyte var 20 000 kilometer, mot Ford som begär att det ska ske var tusende mil. Det gör ingen stor skillnad i kostnadskalkylen eftersom oljebytet är billigt, men det ökar bekvämligheten.

Citroën anger själva en snittförbrukning på etanol på 9,8 liter per hundra kilometer, jämfört med 7,1 för bensinaren – någon officiell förbrukning på etanoldrift finns ännu inte. Trots vinterdäck och blöta vägbanor håller vi oss utan problem under detta, och ser alltså C4:n som något snålare än Focus Flexifuel. Också andra biltester har funnit att C4 BioFlex drar mindre än de officiella värdena, och därmed något mindre än Focus, 307 och VW Golf. Utifrån

Naturvårdsverkets och Vägverkets beräkningar, ger C4 vid etanoldrift upphov till ungefär 50 gram fossil koldioxid per kilometer, mot 169 för bensinmodellen eller 120 för dieseln. 120 gram är gränsen för den statliga miljöbilsdefinitionen.

C4 är en tung bil. 1,4 ton olastad är alltför mycket och betyder onödigt hög förbrukning. Citroën har själva med konceptbilen C-Cactus visat att det går att göra en jämnstor bil med samma säkerhet och halva vikten – det är hög tid att det tänkesättet omsätts i praktiken.

Av outgrundlig anledning varför BioFlex 60 kilo mer än bensinversionen förstår vi inte – motorvärmaren väger bara något kilo. Vad är resten? Det betyder också att maxilasten krymper från 390 till 332 kilo. Dieseln får lasta mer rimliga 445 kilo. Med fyra passagerare på 75 kilo blir det bara 30 kilo över till bagage – vi förutser att många C4 kommer att åka olagligt tungt lastade och oroar oss för effekterna.

Bagageutrymmet på 320 liter imponerar inte, det är mycket mindre än Focus, Golf eller 307. En del beror på designen, en del på att bilen är nästan en decimeter både kortare och smalare än Focusen, men mycket verkar vara att utrymmet är dåligt utnyttjat.

Dubbla airbags fram, krockkuddar i sidorna och krockgardin, låsningsfria bromsar och anti-sladdsystem är standard – bra att säkerhet är standard, och det gav toppbetyget fem stjärnor i Euro-NCAP:s test, fyra för barnsäkerhet och tre för fotgängarsäkerhet – också det toppbetyg.

Men det går att göra bilen än säkrare. För 14 900 kronor får man ett paket med parkerings-sensorer fram och bak, adaptiva bi-xenonljus som följer rattutslag och bilens färdväg - och lättmetallfälgar vare sig man vill eller inte. Citroën C4 finns med AFIL-avåkningsvarnare, som genom en kraftig vibration i förarstolen varnar föraren om man håller på att åka av vägen. Det kostar bara 4 250 kronor men kräver att man köper en SX-Pack-utrustad bil.

Citroën är ett märke med klara värden. Det ska vara komfortabelt. Det stämmer inget vidare, bl.a. eftersom Citroëns patenterade gasfjädring numera förbehålls de riktigt dyra bilarna. Det är småstötigt, ganska bullrigt och dåligt med både takhöjd och benutrymme bak. Här är Peugeot 307 från samma koncern och VW Golf helt överlägsna, medan Ford Focus är ungefär jämnbra.

Citroën ska inte vara körglada eller sportiga. Det stämmer inget vidare heller; styrningen är precis, motorn pigg och växellådan precis och snabbväxlad. Tyvärr har man tagit i med däckstorleken, 205 breda med 55-profil är rena racerdäck

Citroën ska vara egensinnigt. Det stämmer alldeles lagom. Designen sticker ut utan att störa, och känns fortfarande fräsch trots att modellen börjar ha ett par år på nacken. Bäst är den unika ratten, med ett fast nav som inte snurrar. 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. Varför är inte alla bilar så? Sämst är doftampuller i instrumentbrädan som sprider valfri av nio olika överintensiva tantparfumer i kupén. Som tur är går den att stänga av.

C4 BioFlex är en utmärkt miljöbil, på gränsen till att beseгра Miljöbästa Bil Ford Focus Flexifuel. Vilken av etanolbilarna i klassen man slutligen väljer blir ett beslut utifrån eget tycke och smak. Det är en stor seger i sig.

Mattias Goldmann