

Biltest: Citroën DS4



Vad är detta? En coupé-halvkombi-Suv-miljöbil? Citroën DS4 är inte lätt att definiera. Fågel eller fisk? Vi bedömer miljöversionen.

2010 relanserade Citroën undermärket DS, först ut var DS3 som gett Mini och Fiat 500 en match, medan DS4 snarast utmanar själva konventioner om hur bilar i den mindre mellanklassen ska se ut. Den har inga direkta konkurrenter, men är till för den som vill ha lite flärd i det lilla formatet, och som skyr Suvar men ändå vill upp ett par centimeter extra från marken.

Vi kör den enda miljöbilsklassade motorn, en diesel på 1,6 liter och 112 hästar. Citroën räknar med att de flesta ska välja den starkare dieseln på 160 hästar, men vi tycker nog att denna motor räcker, tack vare utmärkt vridmoment som finns hela vägen från 1500-3000 varv, med en kort stunds overboost för omkörningar. Tre bensinversioner erbjuds också, etanolmotorerna är tyvärr borta ur Citroënprogrammet.

Citroën DS4 e-Hdi 110 Airdream EGS

Pris: Design 218 900 kr, Style 243 900 kr

Miljöpåverkan: 114 – 115 g CO2/km

Bränsleförbrukning: 4,4 liter diesel/mil

Säkerhet: Ej testad i Euro NCAP. Basbilen C4 har 5 stjärnor. Antisladdsystem, låsningsfria bromsar och airbags fram, i sidan, gardiner standard.

Motor: 4 cylindrar, volym 1,6 liter, 112 hk vid 3 600 varv/minut, vridmoment 240 Nm vid 1500 – 3000 varv/min.

Mått: L 427 cm, B 181 cm, H 153 cm, axelavstånd 261 cm

Vikt: Tjänstevikt 1 428 kg, maxlast 387 kg, släp 1 550 kg

Kupéutrymme/bagagevolym: 5 platser, 370 l

Kraftöverföring: Framhjulsdraft, robotiserad manuell växellåda med sex växlar

Prestanda: 0 – 100 km/h 11,3 sekunder, top-fart 190 km/h

Garantier: Assistens 3 år, lack 3 år, nybilsgaranti 2 år, rostskydd 12 år, vagnskada 3 år

Miljöförmåner: Fordonsskattebefriad 5 år, gratis parkering i 30-talet kommuner

Välj billiga lådan

Vi har tidigare beklagat oss över Citroëns automatiserade manuella låda, som är enda möjligheten att få stora C5 miljöklassad. I DS4 klarar också den vanliga bilen miljöbilsgränsen, och då är valet lätt – spara åtta tusen kronor och slipp köra som i segt tuggummi, där bilen stannar upp mellan växlarna innan den skjuter ny fart. Det blir lite bättre om man växlar manuellt med paddlarna bakom ratten, men vi blir aldrig riktigt sams med systemet ändå. Den sjätte växeln går att lägga i från ungefär 60 km/h och drar ner både ljudvolym och buller, även om bilen skorrar en del om man tvingar in högsta växeln så tidigt det går.



Citroënkomfort utan gas

Citroëns gashydrauliska fjädring är världsberömd, men är för dyr för normalmodellerna. Många trodde nog att den skulle komma i DS-bilarna, men icke. DS4 har samma fjädringstyp som i C4, i Golf, Focus och flertalet konkurrenter, men Citroën har gjort ett väldigt bra jobb och har styvat upp stötdämparna utan att bilen blir stötig. Att bilen är lite upphissad märks inte i vägegenskaperna, och den elektriska styrningen är omprogrammerad jämfört med vanliga C4 för att vara mer direkt och underhållande. På små grusvägar och i vinter har DS4 fördel av den högre markfrigången, som gör det lättare att forcera snövallar. Någon fyrhjuldriven version finns inte, men för det mesta är höjd markfrigång i kombination med antispinnsystem det som behövs. Hjulhusen är enorma, här ska upp till 19-tumsfäglar trivas, tursamt nog har testbilen däck av mer rimlig storlek.

GRÖNA BILISTER



Fram sitter man utmärkt, vi har den lite lyxigare förarstolen med en slags massagefunktion som dock inte imponerar särskilt. Ratten är ställbar i alla led, skönt knubbig och inte riktigt rund; i nederkant är den avfasad. Dock är det för många likadant utformade knappar på ratten och det är lätt att slå på farthållaren istället för att stänga av radion. Inredningen är påkostad och skön.

Man sitter ett par centimeter högre än i vanliga bilar vilket ger bra sikt, dessutom har bilen panoramaruta även om nyttan med att kunna se mer snett uppåt är begränsad. Oftast innebär det mest att irriterande ljus kommer in, men då kan man dra ner en liten gardin. Bakåtsikten är dålig, rakt bakåt på grund av en liten bakruta och långt neddragen takspoiler, snett bakåt på grund av de breda "höfterna".

Baksätet är skitzofrent. Man sitter bra, tack vare de extra centimetrarna är takhöjden okej medan benutrymmet är lite begränsat. Mittplatsen är inte att rekommendera; bättre att fälla ner mittarmstödet och öppna skidluckan om man har lång packning. Utsikten är dålig eftersom överdelen av sidorutan är så lågt nerdragen och C-stolpen är så bred. Men värst av allt och unikt för en bil över ministorlek: sidorutorna går inte att öppna alls. Det ger en klaustrofobisk känsla och kommer att leda till ett och annat åksjukt barn i baksätet. Bakdörrarna har en lång kant som sticker ut och träffar oss i bröstet flera gånger när vi stiger i och ur. Poänglöst, ren designgimmick. Bagageutrymmet är lite mindre än i C4, men fortfarande större än i Golf. Synd bara att lasttröskeln är så hög.

Gröna Bilister är Sveriges enda miljödrivna motororganisation och vill ha en miljöanpassad utveckling av trafiken. Vi vill att det ska vara möjligt även för kommande generationer att kunna köra bil. Som medlem får du tidningen Trafik & Miljö. Läs mer på www.gronabilister.se där du också finner fler tester av miljöbilar.

Säkerheten är förmodat hög, basbilen C4 fick högsta betyg och DS4 kompletterar med döda vinkelnvarnare. Parkeringsensorer fram och bak hjälper till att undvika plåtskador, men växellådan och den automatiska handbromsen gör det väldigt svårt att fickparkera eftersom bilen väntar på att få mycket gas innan den rör sig och då startar med ett skutt.



Lågt snitt

Vi snittar 0,52 liter milen, sommartid och ganska lätt packad bil, så de uppgivna 0,44 liter diesel per mil blir svåra att nå. Stop-start-systemet stänger av motorn när bilen går under 8 km/h och verkar vara på väg att stanna, på instrumentpanelen anges hur lång tid motorn varit avstängd för varje körning. Systemet funkade smidigt och utan fördröjning eller vibrationer, men har man på luftkonditioneringen går motorn igång igen efter ett par sekunder fast man står still. Märkligt nog har varken bensinversionerna eller den starkare dieseln systemet.

Citroën har också ansträngt sig med de övriga miljöaspekterna, 15% av all plast är antingen återvunnen eller biobaserad.

Fransk lyx

DS4 känns lyxigt för sin storlek, främst tack vare den lite egna formen som sticker ut från mängden, sköna stolar fram och en mycket låg ljudnivå tack vare onfattande isolering. Dieselknattret hörs lite vid kallstart, annars hörs motorn knappast alls utom vid fullt gaspådrag.

I mellannivån Style ingår mycket utrustning. På det praktiska planet finns mängder av förvaringsfack, regnsensor för vindrutetorkarna. För komforten finns en avancerad klimatanläggning, kylt handskfack, farthållare, hastighetsbegränsare och massagefunktion i båda framstolarna. Säkerhetsmässigt ingår döda vinkelnvarnare, parkeringsensorer, elektronisk parkeringsbroms och hill holder, som ser till att bilen inte rullar bakåt vid start i uppförsbacke.

Mer gimmickmässigt är att färgen på instrumentbelysningen och ljudet för olika varningssignaler kan bytas till det man gillar bäst för tillfället.

Citroën har valt att göra en uträklig men kompetent C4, där motsvarande version är knappt 20 000 kronor billigare än DS4. Det valet är superlätt: DS4 alla gånger. Också i jämförelse med tyska prestige-kompaktbilar står sig DS4 fint; den har något eget som de inte har.



Vi gillar

- Egen stil
- Kompakta mått
- Säkerhet
- Lågt buller
- Relativt lågt pris

Vi ogillar

- Robot-växellådan
- Baksätet och bakdörrarna

Överväg också

- Audi A3, Ford Focus och VW Golf i snåldiesel eller etanolversioner



Biltestet utfört av: Mattias Goldmann
Foton tagna av: Mattias Goldmann
Biltestet utfört under: Juli 2011

GRÖNA BILISTER

Gröna Bilister är Sveriges enda miljödrivna motororganisation och vill ha en miljöanpassad utveckling av trafiken. Vi vill att det ska vara möjligt även för kommande generationer att kunna köra bil. Som medlem får du tidningen Trafik & Miljö. Läs mer på www.gronabilister.se där du också finner fler tester av miljöbilar.