

# Komfortsjefen

2020-12-12

© Finansavisen

Alle artikler er beskyttet av lov om opphavsrett til åndsverk. Artikler må ikke viderefremmes utenfor egen organisasjon uten godkjenning fra Retriever eller den enkelte utgiver.

[Read article by clicking here.](#)

TEST



**SKARP:** Hekken er skarpt avhugd under den fallende taklinjen, med skarpe lyssignaturer.

FOTO: IVAR ENGERUD



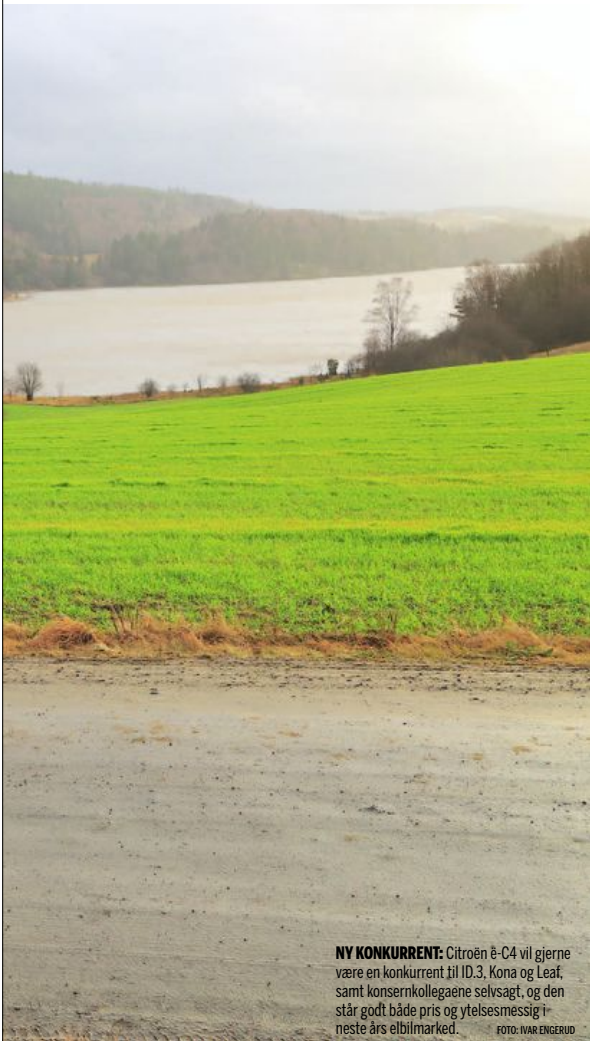
**MYE DESIGN:** Både front og hekk har mange elementer som krever oppmerksomhet om du skal ta designen helt inn, men det beviser også at designerne behersker komplekse proporsjoner og former.

FOTO: IVAR ENGERUD



**BEHOLDT:** Rattet har fått ny design og samlet funksjoner til radio og telefon, samt kjøreassistanse, mens bryterne er for en stor del beholdt.

FOTO: IVAR ENGERUD



**NY KONKURRENT:** Citroën ë-C4 vil gjerne være en konkurrent til ID.3, Kona og Leaf, samt konsernkollegaene selvsgat, og den står godt både pris og ytelsesmessig i neste års elbilmarked. FOTO: IVAR ENGERUD



**MARKANT FRONT:** Det skjer ganske mye i frontdesignen på Citroën, noe som gjør at folk sjelden er likegyldige til hva de ser. FOTO: IVAR ENGERUD

# Komfortsjefen

**DRØBAK:** Endelig får Citroën en verdig utfordrer i det viktige C-segmentet i elbilmarkedet. ë-C4 skal løfte Citroën til gamle høyder i Norge.

IVAR ENGERUD  
MOTOR@FINANSVISEN.NO

—Norge har allerede tre ganger flere bestillinger på ë-C4 enn i hjemlandet Frankrike, sier merkesjef for Citroën i Bertel O. Steen, Ole S. Nedenes.

Med rett over tusen nyregistrerte personbiler er 2020 det dårligste året for Citroën i Norge i moderne tid. Det koster å ikke ha noen reell tilstedeværelse i elbilmarkedet i Norge, men nå er det lys i tunnelen for Citroën-organisasjonen. Mens året i år har vært en sammenhengende nedtur med minustegn foran, blir 2021 garantert en gedigen opptur. Det kunne man se på ordreinngangen av den nye elbilen fra dag én da muligheten for bestilling åpnet.

Citroën forventer nemlig å selge 2.000 ë-C4 neste år. Det er det dobbelte av denne ene modellen sammenliknet med hele merkevolumet i 2020.

At den vil bli en direkte, og verdig, konkurrent til biler som VW ID.3, Nissan Leaf og Hyundai Kona og Mazda MX-30 viser vår testdag på landevei og motorvei i kjente omgivelser hjemme i Norge.

## Midt i smørøyet

Mens ë-C4 blir den første virkelig konkurransedyktige elbilen fra merket, er det den femte helelektriske modellen fra det store PSA-konsernet som kommer på norske veier i 2020.

Fra før har vi møtt Peugeot e-208 og e-2008, DS 3 og Opel Corsa-e, og sammen med kommende Opel Mokka-e er alle bygd på den felles skalerbare plattformen



**SIGNATUR:** En liten «ë» signaliserer at det er en elektrisk bil. FOTO: IVAR ENGERUD

«e-CMP». Hvis du fortsatt lever i den villfarelse at en felles plattform betyr like biler, bør du definitivt sørge for å prøvekjøre noen av disse ulike modellene.

## Komfort i sentrum

For hver av dem har sin nøye posisjonerte rolle å spille i konsernet som snart skal bli enda større når også Fiat Chrysler Automobiles fusjonerer inn. Men foreløpig er det PSA, og er det én rolle Citroën skal ha blant sine konsernsøsken, så er det å være komfortsjef.

Og er det én ting som preger ë-C4 ute på veien i forhold til både disse og de fleste andre (el)bilene vi har kjørt i denne klassen, så er det en overlegen komfortfølelse når du glir ut i trafikken.

## Ingen racer

For dette er ikke bilen som inviterer til de så typiske elbilmanøvrene med plutselige akselerasjoner og filskifter. Selv om dreiemomentet på 260 newtonmeter er der helt fra bunnen og du ved kickdown engasjerer samtlige av elmotorens 136 hestekrefter er dette lite sammenlignet med flere av konkurrentene.

Men liker du å tilpasse deg trafikken og følge flyten holder det helt greit, selv med de 109 hestekreftene du har fra start og i normalmodus. Ønsker du å kjøre økonomisk og bevare rekkevidden mest mulig, er Eco-modus oppsatt med 82 hestekrefter.

Vi valgte å kjøre over Lillestrøm, Fet-sund og sydover til Mysen før vi tok motorvegen i retning lunsjstopp i Drøbak, og det ble en meget behagelig tur på til dels svingete veier. Men du merker fort at du ikke blir fristet til å se etter forbjøringsmuligheter før du har god avstand.

## Konkurransedyktig segment

ë-C4 plasserer seg midt i et tett befolket segment hvor det til gjengjeld selges mye bil i Norge, og lykkes du her gjør du et kraftig hopp på registreringsstatistikken. Og i konkur-





**TØFF:** Citroën ë-C4 har en kraftig fallende taklinje som selvsagt koster liter med bagasjeplass i hekken, men designen er tøff og distinkt. FOTO: IVAR ENGERUD



**TRE SKJERMER:** Den viktigste informasjonen samles på head up display, og i en 5-tommers skjerm foran rattet, samt en 10-tommers skjerm for annen info midt på dashbordet. FOTO: IVAR ENGERUD

ransen er det ikke én utøver som er overlegen. Det blir litt gi og ta ut fra prioriteringene du selv har mot Leaf, Kona og ID.3.

Den har færre hestekrefter, litt dårligere bagasjeplass og rekkevidde enn Leaf. Kona er sterkere med lengre rekkevidde, mens ID.3 er langt sterkere med litt lengre rekkevidde. Til gjengjeld slår ë-C4 dem alle på pris, så verdi for pengene blir meget bra.

#### Laveste støynivå

Kombinasjonen av klassens laveste støynivå, svært behagelige seter og en unik fjæringskomfort, gir bilen meget hyggelige egenskaper på områder som vil glede mange.

Fjæringskomforten skyldes Citroëns patenterte støtdemperløsning, «Hydraulic Cushions». Det består kort sagt av to små puter som sitter i støtdemperen og styrer hvordan demperne skal takle ujevnheter i underlaget. At det virker kan vi bekrefte

etter en tur på norske veier som ikke akkurat ble asfaltert i går.

Testbilen har bare så vidt blitt lastet av transporterer fra fabrikk i Spania da vi la ut på vår testrunde, så rekkeviddemålingen hadde nok ikke rukket å kalibrere

seg til faktisk kjørestil. Konsernkollegaene på den samme plattform kjøres imidlertid relativt greit den oppgitte rekkevidden under de forhold den er målt. Men som alltid merker du at du ikke skal la deg friste til å holde 110 km/t selv om det er lov. Da for-

svinner kilometrene fort. Litt under 100 er påkrevet om du trenger hele rekkevidden på 350 kilometer.

#### Tøffing

Ë-C4 er en moderne designet crossover med gode proporsjoner og distinkte linjer, sammen med mange detaljer spesielt i front og hekk. Den er fortsatt en design som nok vil splitte folket, slik en Citroën skal. Den skal ikke være likegyldig der den står med 15,6 centimeter bakkeklaring på 18-tommers hjul. Noe som gjør at den takler relativt store ujevnheter uten å være en terrengbil.

Du får den i tre utstyrsvarianter: Feel, Feel Pack og Shine. Den billigste koster fra 277.000 kroner og Shine koster fra 312.000 kroner. Det er den sistnevnte importøren forventer å selge best. Selv om du krysser av for det meste av ekstrautstyr du måtte ønske, er det ikke noe problem å holde seg et sted like nord for 350.000 kroner.



**INGEN REVOLUSJON:** Interiøret er stilrent, men ikke spesielt avtangerde. FOTO: IVAR ENGERUD

#### Citroën ë-C4 Shine

Motor	Elmotor - forhjulsdriфт
HK/kW/Nm, elmotor	136/99/260
0-100 km/t	9,7 sekunder
Toppfart	150 km/t
Vekt	1.541 kg
L/B/H	435/183/152 cm
Batteri	50 kWh
Rekkevidde (WLTP)	350 km
Ladepasitet	100 kW
Tilhengervekt	0 kg (Tak: 75 kg)
Bagasjerom	380 liter VDA

#### Priser

Rimeligste	277.000 kroner*
Denne modellen	312.000 kroner**
Testbilen	353.500 kroner

\* Innstegsmodellen Feel \*\* Shine

#### DESIGN

Citroën ë-C4 føyer seg fint inn i rekken av stramt designede modeller for et nytt tiår, akkurat passe provoserende

#### FØRERMILJØ

Du finner deg lett til rette bak rattet i en ë-C4, med en helt grei kombinasjon av skjermer og brytere til de mest brukte funksjoner.

#### KJØREEGENSKAPER

Definitivt den mest komfortable elbilen vi har kjørt i denne klassen, noe du vil sette pris på i vanlig trafikk.

#### YTELSE

Med 136 hestekrefter er den definitivt ikke noen racer, men det holder helt greit i all vanlig bruk.

#### PLASS

Plassen er akkurat slik du kan regne med i en slik liten crossover. Det er ikke den du velger hvis plass er førsteprioritet.

#### MYE FOR PENGENE

ë-C4 plasserer seg definitivt godt i klassen "Mye bil for pengene" på det norske elbilmarkedet

#### KONKLUSJON

Citroëns første moderne elbilsatsing lover godt for en komfortabel fremtid fra den fronten. Bør absolutt kunne bli en positiv overraskelse i Norge 2021.



- Komfort
- Pris
- Design



- Litt slapp
- Kunne hatt litt skarpere styrefølelse
- Ekstra rekkevidde ønskes man alltid

