

Citroen ë-C4 - parim elektriauto hinnaga alla 30 000€

1 aasta tagasi Autor: [Marko Habicht](#)



Elektriautode maailm on pidevas muutumises. Uued mudelid, uuendatud tehnoloogiad ja järjest kasvav huvi säästlikuma transpordi vastu. Kuid esmane investeering tundub kallis, soodsatel on akud väikesed ning Aimaivõid ikka ei tahaks!

Kui üldiselt alla 30K elektriautot ei saa (va Spring või Zoe), näib, et Stockman toob "hullud päevad" raames pakkumisse ka kolmanda – Citroen ë-C4 hinnaga 29 990€. Kui arvestada elektriauto toetusega, langeb hind veelgi – 26 000€. Kuidas on see võimalik, kui sama varustusega "Shine" mudel maksab hinnakirjas 42 000€?



Kas liiga hea, et olla tõsi?

Ei, tõsi, kuid mõõndusega, et tegemist on lihtsalt Citroen ë-C4 vanema mudeliga, millest soovitakse lahti saada. Uue mudeli letihind on kõrgem, märkimisväärselt, kuid mis on nende kahe vahe?

Prantsuse ajakirja L'Automobile testi kohaselt on uue mudeli autonoomia maanteel 19% parem ja väiksematel teedel 12.7% parem. See tähendab, et uue mudeliga saab ühe laadimisega sõita kaugemale. Uuendused hõlmavad ka paremat meedialusti, juhtmevaba laadijat ja kaablita Android autot. Lühidalt öeldes on uuem mudel võimsam, sellel on 5 kWh suurem aku maht ja parem akukeemia, mis tagab suurema läbisõidu.



Konkurendid turul

Alla 30 000€ on Eestis saadaval Dacia Spring ja Renault Zoe. Mõlemad on väiksemad autod, mis ei paku kaugeltki sama mugavust ja ruumikust kui Citroen ë-C4. Zoe on küll parem kui Spring, kuid selle peamine eelis on 22KW pardalaadimine. Citroen ë-C4 on aga täismõõdus sedaan, mis pakub mugavust nii linnas kui maanteel. Mahutab üsna vaevata 4 inimest, kuigi pagasiruum sarnaneb oma mõõtmetelt VW Golfile.

Oma originaal hinna juures ei ole ë-C4 kuskilt otsast halb auto ning seda täitsa tasub kaaluda, kuid tõenäoliselt on oluliselt raskem müük, sest 40+ tuhande juures on valikus teisigi, väga võimekaid elektriautosid.



Nii hea pakkumine, et käisin proovisõidul!

Septembri alguses õnnestus käia Pariisis ning ära proovida kogu Citroni mudelivalikut sh ë-C4 ja ë-C4x, mis kumbki ei jätnud erilist emotsiooni. Seda enam et viimane elektrikas, millega sõitsime, oli 120 000 maksev AMG. Citroen ei ole kuigi kiire, kuigi edev jne, mitte halb, lihtsalt tavaline.

Küll aga tekkis huvi teha pikem proovisõit, kui kõnealune pakkumine avalikuks tuli. 42 tuhande eest on valikus teisi autosid, 30K eest tundub, see väga mõistlik algus.

Minu isiklik kogemus näitas, et Citroen ë-C4 on ideaalne igapäevaseks sõiduks. Olgugi, et hommikul näitas aku 350 km ja pärast 140 km sõitu Varblasse oli alles vaid 110 km. Tarbimine oli 17.7 kWh/100 km. Ilmselgelt tekkis väike skepsis selle osas, kas suudame sõita 96km lähimasse kiirteedijasse. Vähendades natukene kliima temperatuuri ja sõites Eco režiimis, mis auto uimasemaks teeb, kukkus see 15.5 peale.

Samas ei pidanud me sõitma ei külmas ega 70ga vaid hoidsime kiiruse ühtlaselt lubatu piirides, nii et kellelegi ka jalgu ei jää. Ehk õppides oma autot tundma, mis meeldib, mis mitte, saab sellega kenasti Tallinnast Tartusse ja ka tagasi, ilma liigselt stressamata.

Kiire laadija puudumise tõttu Virtsu ja Tallinna vahel suundusime Turba Eleporti, kus 24 minutiga (kohv, kempis, kabanoss, venitamata) õnnestus laadida aku 7% pealt 65% peale ning Linna jõudes jäi ülegi.

Kuigi ë-C4 ei ole sportauto, on selle jõudlus igapäevastes oludes rohkem kui piisav.

Sõidu ajal oli auto reaktsioon kiire ja möödasõidud olid vaevatud.

Pigem on Citroeni kohalt minek tibia uimasem kui teistel, elektrika kohta. Üle 30kmh, hakkab see kenasti kiirust kruvima. 0-100ni on umbes sama nagu diislil 10s ja natukene peale.



Disain

Maitse asi! Pole minu lemmik aga omade kiiksudega, mulle ta täitsa meeldib. Sisu ja materjalid on pigem head, selle hinnaklassi kohta ja kõik nupud on õige koha peal (va heli nupp, mis on vist kõrvalistujale). Ainus on Piano Black keskkonsoolis, mis muutub üsna kiiresti Rõlgeks.



Elektriauto ja laadimisvõrgu puudused

Kui üldiselt on puuduseks hind, siis bensiinimootoriga C4 tuleb kallim, kui ë-C4 elektriline, miinus KIK-i toetus (4000€). Kuid kodus laadides on 100km hind üldteenusega ca 4€/100, odavamaga paketi või spekulatsioonide börsil, on võimalik sõita veelgi soodsamalt.

Seevastu, kui kodus või tööjuures ei saa laadida, ei erine kilomeetri hind märkimisväärselt ökonoomsest diislist ning kogu laadimise protsess on parajalt tüütu, kiireid laadijaid on siiani vähe, eriti kui suurematelt trassidelt eemal liigelda.

Eestis laadimisvõrgustik on veel arenevas staadiumis. Kui eemaldada suuremad linnad nagu Tallinn, Tartu ja Pärnu ning valida CCS (auto standard) laadimisjaamad võimsusega 55+Kwh, jääb kaardile vaid mõni laadimisjaam (<10). Tavatanklaid oli 2021 aastal 501. Talvel võib tarbimine olla suurem, mis tähendab, et peate sagedamini laadima. Lisaks võib laadimisaeg olla pikem kui bensiini või diisli tankimine, eriti kui kasutate aeglasemat laadijat.

Seega võibolla elektriauto ei ole sulle?



Kokkuvõte

Citroen ë-C4 ei pruugi olla kõige uuem, edavam ega kõige võimsam elektriauto, kuid selle hinna ja kvaliteedi suhe teeb sellest Parima valiku Eesti turul. Sõites keskmiselt päevas <200km, nii et saad kodus laadida, ei pea sa mitte kunagi käima tanklas ja aku on pidevalt täis, sisuliselt sentide eest. Pealegi Ikeas on täiesti tasuta laadimine.

Kui otsite mugavat ja taskukohast elektriautot, mis sobib nii linnasõiduks kui ka pikemateks reisideks, siis Citroen ë-C4 tundub ideaalne valik. Lihtsalt marsruuti peab planeerima ning natukene rohkem aega varuma.

PS autosid on piiratud koguses.

PS2 – tegu ei ole sisuturundusega ega makstud artikliga!

Sisu toetab www.riipptelk.ee

- [Uudised](#)
- [Testid](#)
- [Sõidukid](#)