



Abgerundete Ecken und Kanten, betonte Radhäuser und kreisförmige Motive um die Türgriffe bringen beim neuen Citroën C3 Picasso Kontraste in die von zwei Quadern gebildete Seitenansicht.

CITROËN C3 PICASSO

MISCHT DEN VAN-MARKT AUF

Der neue Citroën C3 Picasso ist nun das fünfte Citroën-Modell mit dieser Zusatz-Bezeichnung und bietet alles, um den Van-Markt in Europa aufzumischen. Zwei Benziner mit 70 kW/95 PS oder 88 kW/120 PS und ein 80 kW/110 PS starker Diesel stehen zur Wahl. Die Hälften der geteilten Rücksitzbank sind getrennt verschiebbar oder mit einem Handgriff wegzuklappen. Dank der dreiteiligen Windschutzscheibe und mit dem optionalen Panoramadach misst die Glasfläche des Fünfsitzers über 4,5 Quadratmeter.

Am 5. Februar 2009, dem Geburtstag seines Firmengründers, schlug Citroën zum 90-jährigen Bestehen eine neue Seite seiner Geschichte auf. Im Logo, dem Erkennungszeichen der Marke, ist der Doppelwinkel nun aus seinem Rahmen herausgelöst und dreidimensional. Darunter steht CITROËN in noch dunklerem Rot. Weltweit einheitlich präsentiert sich Citroën mit „Créative Technologie“ als kreativ, technologisch führend und bewusst französisch. Alle Internet-Auftritte werden unter www.citroen.com auf

die neue Markenlinie umgestellt. Um die Kundenbeziehungen weiter zu verbessern, erfolgt schrittweise eine tiefgreifende Veränderung des Händler-Erscheinungsbildes. Bei der Kundenzufriedenheit will man bald unter die fünf Besten im Rahmen der jährlichen Umfrage von J.D.Power kommen. Je neun „Basispunkte“ oder „Guidelines“ sollen im Verkauf wie im Kundendienst den Besuch bei Citroën zu einem außergewöhnlichen Erlebnis machen. Schließlich wird mit der Produktlinie DS nicht die „Göttin“ von

1956 wiederbelebt, sondern eine „Palette in der Modellpalette“ für Kunden mit besonderen Ansprüchen geschaffen werden. Einen ersten Vorgeschmack darauf liefert schon das Concept-Car DS3 Inside auf der Basis des C3. Weitere Abwandlungen von C2, C4 und C5 mit geänderter Optik und aufgewerteter Ausstattung für jeweils rund 2.000 Euro Aufpreis sollen folgen.

Absoluter Van-Spezialist

Seit der Einführung des Klassikers Xsara Picasso im Jahr 2000 und dem Start der Großraumlimousine C8 in 2002 mauserte sich Citroën ab 2006 mit dem Grand C4 Picasso und dessen Kurzform C4 Picasso zu einem absoluten Van-Spezialisten in der Kompaktklasse. Ein Marktanteil von 22 Prozent bedeutete 2008 die europäische Marktführerschaft in diesem Segment. Flankiert wurde diese Entwicklung vom Erfolg des kleinen Nutzfahrzeugs Berlingo, das in der Preisklasse darunter den Raumbedarf von Familien mit kleinem Budget und Leuten mit sperrigem Hobby befriedigt. Unterhalb dieser Modelle

schickt sich der C3 Picasso an, mit stadtgerechten Außenmaßen und gut nutzbarem Innenraum die neue Referenz in seiner Klasse zu werden. Bei 4,08 Meter Länge, einer Breite von 1,77 Meter und 1,63 Meter Höhe ergibt sich nicht nur genügend Platz



und beachtliche Kopffreiheit für fünf Personen – das normale Kofferraumvolumen beträgt abhängig von der Position der Rückbank 385 bis 500 Liter, das maximale Ladevolumen bis zum Dachhimmel sind mehr als 1,5 Kubikmeter und bei umgeklappter Beifahrersitzlehne stehen vom Armaturenbrett bis zur Heckklappe 2,41 Meter Ladelänge zur Verfügung. Wenn der variable Kofferraumboden in der höheren seiner beiden möglichen Stellungen eingerastet ist, er-



Die Mitten-Orientierung betonen beim Cockpit des C3 Picasso die Anzeige auf der Armaturentafel und die leicht wirkende Mittelkonsole.



Variabel nutzbar und ausgesprochen hell ist trotz der dunklen Auskleidung der Laderaum des C3 Picasso.



Doppelwinkel, Scheinwerfer-Design, zentrale Sicke der Motorhaube und Lufteinlässe unterstreichen die Marken-Identität des Citroën C8.



Deutlich dynamischer präsentiert sich der Xsara Picasso nach kleiner aber feiner Überarbeitung.

gibt sich darunter ein „Geheimfach“ für die Gepäckraumabdeckung und über die Wagenbreite eine 1,50 Meter lange Ladefläche.

„Wohnzimmer für unterwegs“

Die einschlägigen Komfortmaße des C3 Picasso sind Bestwerte in der Wagenklasse. Vier Erwachsene reisen dank der aufrechten Sitzposition auch auf längeren Strecken sehr bequem. Die Anzeigen zentral auf dem Armaturenbrett informieren nicht nur den Fahrer, sondern auch die Insassen. Radio, Klimaanlage und Schalthebel sind griffgünstig in der Nähe des zweifach verstellbaren Lenkrads platziert. An die weit nach vorn gezogene Frontscheibe schließen sich große Dreiecksfenster vor den zurückgesetzten A-Säulen mit dünnen Streben an. Diese werden beim räumlichen Sehen mit zwei Augen quasi „durchsichtig“. Mit 1,20 Meter Länge und 82 Zentimeter Breite macht das optionale Glasdach den C3 Picasso zum fahrenden Wintergarten. Klappstischchen an den Vordersitzlehnen mit nicht blendenden Leselampen, ein zusätzlicher Innenspiegel zur Beobachtung kleiner Fondpassagiere oder eine Kühlung für das Handschuhfach sind praktisch. ABS mit Bremsassistent, ESP mit Antriebsschlupfregelung und Front- sowie Seitenairbags hat schon die Einstiegsvariante Advance. In der mittleren Ausstattungsstufe Tendance kommen Kopfairbags, manuelle Klimaanlage und Radio mit CD-Player dazu. Die Topversion Exclusive bietet auch Einparkhilfe und elektrische Fensterheber hinten, Armlehne zwischen den Vordersitzen, Stoff-Alcantara-Leder-Sitzbezüge und vollautomatische Klimaregelung.

Drei moderne Triebwerke

Die Benziner stammen aus der Kooperation mit BMW. Einstiegsmotorisierung ist der 1,4-Liter-16-Ventiler mit variabler Ventilsteuerung, der 70 kW/95 PS leistet und ab 14.900 Euro erhältlich ist. Er ist ebenso an ein Fünfgang-Schaltgetriebe gekoppelt wie der 1,6-Liter-16V-Motor mit 88 kW/120 PS, den es erst mit der mittleren Ausstattungsstufe ab 18.000 Euro gibt. Die im C4 dazu erhältliche Vierstufen-Automatik ist im C3 Picasso (vorerst) leider nicht verfügbar. Beiden Benzinern fehlt es mit 13,9 oder 11,7 Sekunden Beschleunigungszeit von 0 auf 100 km/h und 178 oder 188 km/h Spitze nie an Fahrdynamik. Die durchschnittlichen Verbrauchswerte liegen zwischen 6,8 und 7,0 Liter Su-

per je 100 Kilometer. Entsprechend reichen die CO₂-Emissionen von 157 g/km bis 163 g/km. Einziger Selbstzünder ist ab 20.000 Euro der 80 kW/109 PS starke 1,6-Liter-Vierzylinder-HDi FAP 110, der 245 Nm maximales Drehmoment ebenfalls per Fünfganggetriebe auf die Vorderräder bringt. Mit dem Spurt aus dem Stand auf Tempo 100 in 12,4 Sekunden und 183 km/h Spitze rangieren die Fahrleistungen genau zwischen denen der Ottomotoren. Der Diesel verbraucht abhängig von der Bereifung 4,9 oder 5,0 Liter je 100 Kilometer und emittiert entsprechend 130 oder 133 g/km CO₂. Die zielgenau elektrische Servolenkung unterstützt geschwindigkeitsabhängig und die überdurchschnittliche Dicke der vorderen Seitenscheiben dämpft zusammen mit den doppelten Türdichtungen die Fahrgeräusche deutlich.

Zwillings-Brüder C4 Picasso

Als Zweitjüngster im Bunde der klar differenzierten Vans von Citroën ist der C4 Picasso in zwei Karosserievarianten verfügbar. Ein halbes Jahr nach dem siebensitzigen Grand C4 Picasso startete der fünfsitzige „Visiovan“ im Frühjahr 2007. Obwohl die Länge von 4,59 Meter auf 4,47 Meter verringert wurde, tragen nicht zuletzt unveränderte 1,83 Meter Breite ebenso wie 1,66 Meter Höhe zur exemplarischen Geräumigkeit des „kleinen“ C4 Picasso bei. Der Abstand zwischen den Vordersitzen ist weiterhin der größte im Segment. Die drei identischen Sitze im Fond haben alle eine Isofix-Kindersitzbefestigung, sind in Längsrichtung um 13 Zentimeter verschiebbar und haben verstellbare Rückenlehnen sowie Sitzpolster für optimalen Komfort. Selbst bei ganz zurückgeschobenen Fondsitzen fasst der Kofferraum 500 Liter. Wird das hintere Gestühl leicht ohne Abnehmen der Kopfstützen in den flachen Boden des Fahrgastraumes geklappt, stehen als Zweisitzer sogar 1.734 Liter Laderaum zur Verfügung. Ausgesprochen praktisch ist die Modubox – ein kleiner „Einkaufswagen“ mit 22 Kilogramm Tragfähigkeit und abnehmbarer Textiltasche mit 40 oder 37 Liter Fassungsvermögen in Normal- oder Isotherm-Version. Die Weitwinkel-Panoramawindschutzscheibe verdoppelt das Sichtfeld nach vorn. Der traditionell hervorragende Komfort der Stahlfederung an der Hinterachse kann (außer in Verbindung mit dem 1.8i 16V Motor) durch eine Luftfederung noch weiter verbessert werden. Diese garantiert nicht nur

konstante Bodenfreiheit und erhält die Sicherheit bei voller Beladung – auch die Höhe der Ladekante kann bequem zwischen 50 und 64 Zentimeter verstellt werden. Automatische Vierzonen-Klimaanlage, schalldämmende Seitenscheiben, Luftqualitätssensor und Innenraum-Parfumspender sorgen wie im C4 Grand Picasso für Wohlbefinden.

Auch ESG6 und Automatik

Basis-Benzinmotorisierung ist der 1.8i 16V mit 92 kW/125 PS. Zu den darüber angesiedelten Triebwerken – dem 105 kW/143 PS starken Zweiliter-Benziner oder den Dieseln HDI 110 FAP und HDI 135 FAP, die 81 kW/110 PS oder 101 kW/137 PS leisten und jeweils einen Partikelfilter haben, gibt es optional das neue ESG6. Dieses automatisierte Schaltgetriebe sorgt für besonders weiche und trotzdem schnelle Gangwechsel, entsprechendes Fahrvergnügen und gesenkten Kraftstoffverbrauch. Beim ESG6 an Stelle der Fünfgang-Handschaltung kann man im Automatikmodus jederzeit manuell über Wippen am Lenkrad oder den Mittelschalthebel eingreifen, um z.B. zum

Überholen zurückzuschalten. Vom C4 Picasso stehen fünf Benziner zu Preisen von 21.250 bis 28.950 Euro zur Wahl – zwei mit dem Einstiegsmotor und Fünfganggetriebe, zwei mit ESG6 und eine Version mit Vierstufen-Wandlerautomatik. Die neun Diesel zu Preisen von 22.900 bis 31.050 Euro verteilen sich auf zwei Motorenvarianten, von denen es drei Versionen mit ESG6 und eine mit Sechstufen-Automatik gibt. Der jetzt von uns gefahrene Grand C4 Picasso HDI 110 FAP Exclusive bot für 29.300 Euro bereits sieben Airbags, elektronische Einparkhilfe hinten, Geschwindigkeitsregler, vollautomatische Klimaanlage und zwei weitere Einzelsitze in der dritten Sitzreihe. Mit dem Sicherheits-Paket 2 für 990 Euro waren auch AFIL-Spurassistent, Sitzheizung, Einparkhilfe mit Parklückendetektor und Gepäcktrennnetz an Bord. Der 80 kW/109 PS starke HDI-Motor mit 240 Nm maximalem Drehmoment erlaubte 180 km/h Höchstgeschwindigkeit und die Beschleunigung aus dem Stand auf Tempo 100 in 14,5 Sekunden. Durchschnittlich verbraucht er 5,9 Liter je 100 Kilometer, die 155 g/km CO₂-Emission entsprechen.

Mehr-Marken-Van Citroën C8

Mehr Raum, Leistung und Komfort brachte der C8 schon 2002 ins Citroën-Angebot. Der Siebensitzer hat die Grundkarosserie mit seinen Schwestermodellen Lancia Phedra und Peugeot 807 gemeinsam. Zwei seitliche Schiebetüren sind je nach Ausstattung elektrisch, auch per Fernbedienung, zu betätigen. Schwerelos wirken die mittig im Armaturenbrett angeordneten Instrumente. Die Einzelsitze haben alle Dreipunkt-Automatikgurte und lassen sich im Fond mit dem Quickfix-System leicht ein- und ausbauen oder umstellen. Die Sicherheitsausstattung des C8 umfaßt serienmäßig ESP, ABS und Bremsassistent. Front- und Seitenairbags sind durch Kopfairbags für alle drei Sitzreihen ergänzt. Das Fahrwerk verfügt zugunsten von Fahrverhalten und Komfort über neu entwickelte Vorder- und Hinterachsen. Zu Preisen von 29.210 bis 40.470 Euro stehen ein Benziner und zwei Diesel für den Antrieb zur Wahl.

Modellangebot gestrafft. Neu kalkuliert wurden auch die Preisempfehlungen, die nun zwischen 20.990 und 25.800 Euro liegen. Die Modellpalette besteht aus einem 80 kW/109 PS starken Benziner und den beiden Dieselmotoren HDI 90 oder HDI 110 FAP. Innerhalb der drei Ausstattungsniveaus hat der Style bereits manuell geregelte Klimaanlage, ESP mit ASR, elektrische Fensterheber vorn und Zentralverriegelung mit Funkfernbedienung. Der Confort bietet zusätzlich Radio mit CD-Player, vollautomatische Klimaanlage und Sensorsteuerung für Scheinwerfer und Scheibenwischer. Im Spitzenmodell Tendance sind auch elektrische Fensterheber hinten, Parksensoren hinten und Leichtmetallfelgen Standard.

Karl Seiler

... und nächste Woche in

Fahrzeuge

NEUE VOLKSWAGEN ALS PKW UND NUTZFAHRZEUGE

Klassiker Xsara Picasso

Citroën hat den erfolgreichen Kompaktvan-Klassiker Xsara Picasso 2004 im Detail überarbeitet und 2007 das



Die Weitwinkel-Panorama-Frontscheibe des C4 Picasso bietet allen Passagieren beste Sicht nach vorn.



Mit einem Handgriff lassen sich beim Grand C4 Picasso die Sitze der zweiten und dritten Reihe flächenbündig in den Laderaumboden klappen.



Hochaufschwungende Heckklappe und per Luftfederung verstellbare Ladekante erleichtern die Gepäckraumnutzung beim Grand C4 Picasso.



Die zweitürige Studie DS3 Inside zielt mit MINI-ähnlichen Elementen auf das automobiler Vergnügen, ohne auf Vernunft zu verzichten.