



Vorn geht beim neuen C4 die gerippte Motorhaube gerundet in die Seitenpartie über, die Scheinwerfer reichen bis zu den Kotflügeln und den Kühlergrill betonen die breiten Chromleisten des Doppelwinkels, während die stark geneigten hinteren Seitenscheiben und die eigenwillig gestalteten Heckleuchten den angehobenen Status der Kompaklimousine verstärken.

NEUES BEI CITROËN: ZWEITER C4 UND C5 MODELLPFLEGE

Über dem neuen C3 rangiert jetzt bei Citroën die zweite Generation der kompakten Limousine C4 und orientiert sich nicht nur mit 408 Liter erweiterbarem Kofferraumvolumen, sondern auch bei der Ausstattung deutlich nach oben in Richtung C5. Drei Benziner und drei Diesel, einer davon auch als Mikro-Hybrid e-HDi, sind mit Leistungen von 68 kW/92 PS bis 115 kW/156 PS ab 15.950 Euro verfügbar. In Kürze folgen auch noch der in Optik und Technik verfeinerte C5 sowie die beiden Kompaktvan-Modelle C4 Picasso und Grand C4 Picasso mit neuem Markengesicht und der innovativen Mikro-Hybridtechnologie e-HDi unter der Haube.

Im Vorfeld dieser Offensive zum Modelljahr 2011 besuchte Citroën-Markenchef Frédéric Banzet Ende Oktober in der Bundeshauptstadt die Citroën-Niederlassung Berlin sowie die Autohäuser Fandrich und Arnhölder. Hintergrund der Stippvisite waren die aktuellen Maßnahmen zur Steigerung der Kundenzufriedenheit und die Umstellung der Händlerbetriebe auf das neue Markenbild, die im Laufe des nächsten Jahres abgeschlossen werden soll. Die noch junge Niederlassung Berlin ist als einer der ersten Betriebe in Deutschland bereits auf das im Februar 2009 vorgestellte, neue Erscheinungsbild umgerüstet worden. Banzet nutzte

die Gelegenheit, mit den operativen Führungskräften von Citroën Deutschland unter Geschäftsführer Peter Weis



Citroën-Markenchef Frédéric Banzet

den Stand der Umsetzung der Maßnahmen im deutschen Händlernetz zu besprechen. Er ließ sich außerdem von den Leitern der Autohäuser die Erwartungen der deutschen Kunden an die Doppelwinkel-Marke erläutern.

Größer, aber nicht schwerer

Der neue Citroën C4 hat in der Länge um fünf Zentimeter, in der Breite um zwei Zentimeter und in der Höhe um drei Zentimeter auf 4,33/1,79/1,50 Meter zugelegt - nicht jedoch beim Leergewicht, das unverändert zwischen 1.200 und 1.395 Kilogramm beträgt. Besonders komfortable Sitze bieten zusammen mit vergrößerter Kopf- und Ellenbogenfreiheit großzügigen Platz

für fünf Personen. Der Gepäckraum fasst selbst bei seitlich eingebautem Subwoofer noch 380 Liter und lässt sich für dachhohe Beladung bis auf 1.183 Liter Ladevolumen erweitern. Dann beträgt die Ladelänge bis zu den Vordersitzen 1,57 Meter und die -breite zwischen den Radhäusern 1,03 Meter. Die Rückkehr zum „normalen“ Lenkrad statt der bisher feststehenden Lenkradnabe ist leicht zu verschmerzen. Vorbildlich sind die Ablagemöglichkeiten mit Platz für 1,5-Liter-Flaschen in den Vordertüre, Schubfach unter den Vordersitzen und Mittelkonsole mit gekühltem Raum für vier Halb-Liter-Flaschen sowie 230-Volt-Steckdose. Die Qualitätsanmutung ist insgesamt deutlich gesteigert. Individuell kann man die Farben des Kombiinstrumentes, polyphone Warntöne und die Intensität der Klimaanlage konfigurieren, während außen zehn Farbtöne und Räder mit 15 bis 18 Zoll Durchmesser zur Wahl stehen.

Ausgereifte Motorisierungen

Das Einstiegsmodell mit dem 70 kW/95 PS starken Benziner VTi 95 ist in diesem Jahr noch nicht verfügbar. So beschränkt sich das Angebot derzeit in drei Ausstattungsstufen auf zwölf C4-



Im Cockpit des C4 ist das Kombiinstrument exakt im Blickfeld angeordnet und die Bedienelemente im Lenkrad bzw. in der Mittelkonsole liegen gut zur Hand.



Im Fond des C4 gibt es genügend Platz und praktische Ausstattungsdetails für eine komfortable Reise „in der Business Class“.

Varianten zu Grundpreisen von 17.450 bis 25.750 Euro. Aktuell stehen fünf umweltfreundliche und wirtschaftliche Motorisierungen zur Wahl, die alle Euro 5 erfüllen: Vier HDi-Motoren (HDi 90 FAP, HDi 110 FAP, e-HDi 110 FAP und HDi 150 FAP) mit Leistungen von 68 kW/92 PS bis 110 kW/150 PS und die beiden Benziner VTi 120 und THP 155 mit 88 kW/120 PS bzw. 115 kW/156 PS. Die Motorisierungen THP 155 und e-HDi 110 FAP sind mit einem automatisierten Sechsgang-Schaltgetriebe kombiniert, während HDi 110 FAP und HDi 150 FAP ein manuelles Sechsgang-Schaltgetriebe haben. Die Motorisierung VTi 120 wird wahlweise mit einem Fünfgang-Schaltgetriebe oder einer Vierstufenautomatik angeboten.

Im Gesamtzyklus liegen die Verbrauchswerte bei den Dieselmotoren zwischen 4,2 und 5,0 Liter je 100 Kilometer und die CO₂-Emissionen zwischen 110 und 130g/km. Die Benziner verbrauchen maximal 6,4 Liter im Durchschnitt und emittieren entsprechend nicht mehr als 148 g/km. Die Diesel erreichen 180 bis 207 km/h Höchstgeschwindigkeit und beschleunigen in 14,4 bis 8,6 Sekunden aus dem Stand auf Tempo 100, von den Benzinern sind vorerst 193 bis 214 km/h und 12,2 bis 8,7 Sekunden bekannt. Elektrohydraulische Servolenkung, Pseudo-McPherson-Federbeine vorn und Hinterachse mit verformbarer Traverse sichern eine Straßenlage „à la Citroën“.

Neue Mikro-Hybridtechnologie

Herzstück der Mikro-Hybridtechnik e-HDi ist die Kombination des 82 kW/112 PS starken HDi 110 FAP mit dem automatisierten EGS6-Getriebe und dem Stop&Start-System der zweiten Generation. Dieses verfügt über einen Starter-Generator, der als Lichtmaschine und Anlasser fungiert. Die gegenüber der ersten Generation um 70 Prozent



Selbst mit integriertem Subwoofer von DENON ist der Kofferraum des C4 noch großzügig bemessen und inklusive Durchladeeinrichtung variabel nutzbar.

gesteigerte Leistung erreicht 2,2 kW und die Leistungselektronik ist nunmehr integriert. Der schnelle und kaum spürbare Startvorgang dauert nur 0,4 Sekunden - das ist doppelt so schnell wie mit einem herkömmlichen Anlasser! Zudem ist der Anlassvorgang nahezu lautlos, weil ein Keilriemen die Drehbewegung auf den Motor überträgt. Dank eines Zweimassen-Schwungrads und der schneller erreichten Leerlaufdrehzahl gibt es auch keine Vibrationen beim Anlassen und Stoppen des Motors.

Das elektrische Bordnetz wird von einer Hilfsvorrichtung aus Superkondensatoren, dem e-booster, unterstützt. Dieser wird zeitweise mit der Batterie in Reihe geschaltet und so kann die Leistung beim Anlassvorgang deutlich erhöht werden. Durch die Unterstützung des Bordnetzes werden die anderen Verbraucher, wie Scheinwerfer, Scheibenwischer und Radio, während der Entnahme des Anlasserstroms in ihrer Funktion nicht beeinträchtigt. Eine optimierte Aufladesteuerung der Batterie und der Superkondensatoren erlaubt die Energierückgewinnung, wenn das Gaspedal losgelassen wird und das

Fahrzeug rollt. Dabei wird die Wirkung der Motorbremse leicht verstärkt. Schließlich ist die Lebensdauer der gasdichten Batterie auf 600.000 Anlasszyklen ausgelegt.

eTouch hält die Verbindung

Anders als beim Vorgänger wird es keine dreitürige Version mehr geben. Punkten kann Citroën in der Golf-Klasse mit kompletter Sicherheits- und eine hohen Komfortausstattung. Bereits das Basismodell hat serienmäßig sechs Airbags, Berganfahrhilfe, Geschwindigkeitsregler und -begrenzer sowie Klimaanlage. Das Spitzenmodell Exclusive bietet unter anderem beheizbare Massagesitze vorn, Automaten für Licht bzw. Scheibenwischer, Klimaanlage, Abblendfunktion des Innen spiegels, Einparkensoren vorn und hinten dienen auch der Überwachung des toten Winkels per Ultraschall und ein dort „verstecktes“ Fahrzeug wird durch eine orangefarbene Diode im Außenspiegel angezeigt.

Für den C4 ist jetzt „eTouch“ erhältlich. Dieses System beinhaltet neben einer Notruf-Funktion auch ein virtuelles Wartungsheft und einen EcoDriving-

Dienst, die über das persönliche Portal MyCitroën im Internet zugänglich sind. Für autonome Not- und Pannerrufe verfügt eTouch über ein GPS-Modul zur Lokalisierung und eine integrierte SIM-Karte, die ohne Telefonvertrag und ohne Zeitbegrenzung funktioniert. An Bord gibt es zwei Tasten, eine „SOS“-Taste für Notrufe (die bei einem Unfall auch automatisch ausgelöst werden) und eine Taste mit dem Citroën-Doppelwinkel für Anrufe bei einer Hotline. Beide Dienste stehen gratis und rund um die Uhr zur Verfügung.

Erfolgsmodell mit Ambitionen

Seit seiner Markteinführung Anfang 2008 hat der Citroën C5 makellose Verkaufserfolge vorzuweisen. Bisher sind über 200.000 Exemplare verkauft worden, mehr als ein Drittel davon als Kombi „Tourer“. Um diesen Erfolg fortzuschreiben, weist der überarbeitete C5 sowohl stilistische als auch technische Verfeinerungen auf. Die Designmodifikationen betreffen insbesondere die vorderen Scheinwerfer: Mit einer eigens gestalteten LED-Kette ausgerüstet, machen sie das neue Modell durch die feine, leuchtende Signatur sofort identifizierbar. Die anderen möglichen Scheinwerferfunktionen, wie mitlenkendes Bi-Xenon-Licht oder Abbiegelicht bleiben davon unberührt. Die Rückleuchten zeigen sich nunmehr in einer „Dark Cristal“-Ausführung mit einer klaren Scheibe in der Mitte. Auch für den C5 ist jetzt eTouch erhältlich. Insgesamt gibt es in drei bewährten Ausstattungsstufen und als Top-Version „by Carlsson“ je 20 Varianten der Limousine und des Tourer zu Preisen von 22.950 bis 46.640 Euro bzw. 24.150 bis 47.840 Euro

Stop&Start und HDi 200 FAP

Wesentliche Technik-Neuheiten sind die Mikro-Hybridtechnologie e-HDi in Verbindung mit dem Dieselmotor HDi



Zahlreiche neue Details sorgen dafür, dass C4 Picasso und Grand C4 Picasso noch eleganter wirken: Das neue Markenlogo, eine einheitliche Frontschürze mit LEDs unter den Hauptscheinwerfern mit weißen Blinkleuchten für beide Versionen, schwarz umrandete Heckleuchten und die Option Black Top beim C4 Picasso, die ein brilliantschwarz lackiertes Dach bietet.

110 FAP und der HDi 2,2 Liter der neuesten Generation mit einer Leistung von 150 kW/204 PS. Zum Stop&Start-System und dem automatisierten Schaltgetriebe EGS6, dessen sechs Gänge auch manuell mit Schalt paddeln unter dem Lenkrad gewählt werden können, gehören stets auch Reifen mit verringertem Rollwiderstand. Das ermöglicht einen niedrigen Kraftstoffverbrauch (4,8 Liter je 100 Kilometer) und deutlich reduzierte CO₂-Emissionen (125 g/km). Beim neuen Top-Diesel sorgen 450 Nm maximales Drehmoment in Verbindung mit einer Sechsstufen-Automatik für 230 km/h Höchstgeschwindigkeit (225 km/h für den Tourer) und die Beschleunigung aus dem Stand auf Tempo 100 in 8,3 oder 8,6 Sekunden. Dabei werden im Normzyklus nur 5,9 oder 6,1 Liter Super je 100 Kilometer verbraucht und die CO₂-Emissionen betragen 155 g/km für die Limousine bzw. 159 g/km für den Tourer. Schließlich gibt es in der C5-Palette jetzt auch einen neuen Einstiegs-Benziner, den VTi 120. Der 88 kW/120 PS starke 1,6-Liter-Motor entstammt der Kooperation mit der BMW Group. Ausgerüstet mit dem automati-



Die Scheinwerfer des C5 sind nun an ihrem unteren Rand mit LED-Leuchten versehen, die Tag und Nacht den Wagen noch unverwechselbarer machen.

sierten EGS6-Getriebe, verbraucht er im Normzyklus nur 6,2 Liter je 100 Kilometer und die CO₂-Emissionen erreichen lediglich 144 g/km.

Neuer Markenlook und e-HDi

Nach mehr als 650.000 verkauften Fahrzeugen seit Markteinführung schreiben die beiden Kompaktvans von Citroën ihre Erfolgsgeschichte in technisch und stilistisch aktualisierter Form fort. Die dank ihrer großen Panoramawindschutzscheiben für beste Licht- und

Sichtverhältnisse bekannten C4 Picasso und Grand C4 Picasso setzen jetzt auch nach außen Lichtakzente. Außerdem sind im Kühlergrill und auf der Heckklappe neu gestaltete Doppelwinkel analog zum neuen Citroën-Markenauftritt zu sehen. In den drei bekannten Ausstattungsstufen gibt es jetzt elf Varianten des verbesserten C4 Picasso zu Preisen von 21.650 bis 30.300 Euro und 17 Versionen des Grand C4 Picasso von 22.650 bis 32.500 Euro. Die neue Mikro-Hybridtechnologie e-HDi ist ebenfalls

schon bestellbar, wird aber erst 2011 geliefert. Sie verbindet wie beim C4 das Stop&Start-System der zweiten Generation mit dem automatisierten mechanischen Sechsganggetriebe und dem Motor HDi 110 FAP. Sie erlaubt so bei hohem Antriebskomfort einen geringeren Kraftstoffverbrauch (4,8 Liter oder 5,0 Liter je 100 Kilometer) und deutlich reduzierte CO₂-Emissionen (125 oder 130 g/km). Bei den beiden Modellen wurden auch die Motorlagerungen überarbeitet, damit der Komfort für die Insassen beim häufigen Stoppen und Wiederanlassen des Motors noch größer ist. Im Großstadtverkehr kann die Senkung von Verbrauch und CO₂-Emissionen durch e-HDi gegenüber dem normalen Diesel bis zu 15 Prozent betragen. Zudem sind auch C4 Picasso und Grand C4 Picasso ab sofort mit dem eTouch-System erhältlich.

Karl Seiler

... und nächste Woche in

Fahrzeuge

**NEUER OPEL ASTRA:
SPORTSTOURER LÖST CARAVAN AB**



Bei unverändertem Charakter entsprechen Frontpartie, Fahrwerk und Motorenpalette des C5 Kombi weiterhin der fünftürigen Limousine - angehobene Dachlinie mit langer Dachreling, geräumiges Heck mit niedriger Ladekante und senkrechte Heckleuchten beiderseits der wagenbreiten Heckklappe sind die wesentlichen Unterschiede.