



Der neue Citroën C3 bleibt knapp unter der Vier-Meter-Grenze, ist so eines der kompaktesten Modelle seines Segments, erweist sich mit 10,2 Meter Wendekreis wie geschaffen für die Stadt und spart auf der Reise nicht zuletzt mit dem Cw-Wert 0,30.

NEU BEIM CITROËN C3: LIMOUSINE FOLGT VAN PICASSO

Der Citroën C3 Picasso bietet seit dem Frühjahr 2009 alles, um den Van-Markt in Europa kräftig aufzumischen. Zwei Benziner mit 70 kW/95 PS oder 88 kW/120 PS und ein 80 kW/110 PS starker Diesel stehen zur Wahl. Jetzt folgt die neue C3 Limousine als Fünftürer und hat optional die riesige Zenith-Frontscheibe. Vorerst gibt es aber nur vier Benzinmotoren, die zwischen 44 kW/60 PS und 88 kW/120 PS leisten. Dieselmotoren mit Partikelfilter folgen auf dem deutschen Markt erst im März 2010 und darunter ist dann auch ein HDi 90 FAP, der nur 99 g/km CO₂ ausstößt.

Null Liter Spritverbrauch, keine CO₂-Emissionen am Fahrzeug und minimales Geräusch verspricht im letzten Quartal 2010 der C-ZERO, mit dem dann Citroën sein Kleinwagenangebot um ein reines Elektrofahrzeug erweitert. Der C-ZERO ist für die Mobilität in der Stadt entwickelt worden: Kompakte Maße, Schnellademöglichkeit und genug Reichweite für den stressfreien Kurzstreckenverkehr. Der C-ZERO demonstriert das Motto

von Citroën („Créative Technologie“), indem er den Verkehr von morgen schon heute erlebbar macht. Mit mehr als 5.500 bereits hergestellten Elektroautos verfügt Citroën über wertvolle Erfahrungen, um auf diesem Zukunftsmarkt mit großen Wachstumschancen eine wichtige Rolle zu spielen. Der in Zusammenarbeit mit der Mitsubishi Motors Corporation (MMC) entwickelte C-ZERO wird nach dem mit Venturi entwi-



ckelten Berlingo First Electricque das zweite rein elektrisch angetriebene Fahrzeug im Programm der Marke mit dem Doppelwinkel sein und reiht sich in eine umweltbewusste Modellpalette ein: Mehr als 30 Prozent aller verkauften Citroën emittieren bereits weniger als 120 g/km CO₂, noch 2010 wird das Stop&Start-System der zweiten Generation eingeführt und 2011 kommt schließlich mit dem DS5 das erste Full-Hybrid-Fahrzeug der Marke auf den Markt.

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 des-

sen Kurzform C4 Picasso zu einem absoluten Van-Spezialisten in der Kompaktklasse. Ein Marktanteil von 22 Prozent bedeutete schon 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 ergibt sich im C3 Picasso bei 4,08 Meter Länge, einer Breite von 1,77 Meter und 1,63 Meter Höhe 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 beträgt 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, entsteht 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. Klapptischchen an den Vordersitzlehnen mit nicht blendenden Leselampen, ein zusätzlicher Innenspiegel zur Beobachtung kleiner Fondpassagiere oder eine Kühlung für das Handschuhfach sind praktisch.

Die Einstiegsvariante Advance hat schon ABS mit Bremsassistent, ESP mit Antriebsschlupfregelung und Front- sowie Seitenairbags. In der mittleren Ausstattungstufe 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 Benzinern 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 15.150 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 18.250 Euro gibt. Die im C4 dazu erhältliche Vierstufen-Automatik ist im C3 Picasso weiterhin 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 Super je 100 Kilometer. Entsprechend reichen die CO₂-Emissionen von 157 g/km bis 163 g/km. Einziger Selbstzünder ist ab 20.200 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 (16 oder 17 Zoll) 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.

Citroën hilft Regine Sixt

Ein schwarzer Citroën C3 Picasso VTi 75 wurde auf der diesjährigen IAA in Frankfurt von Citroën Generaldirektor

Frédéric Banzet an Regine Sixt übergeben, um von Modedesigner Wolfgang Joop persönlich bemalt und anschließend auf Ebay versteigert zu werden. Wolfgang Joop ist ein weltweit beachtetes Multitalent. Seine Wunderkind Kollektionen, sein Roman „Im Wolfspelz“, seine Debüts als Schauspieler und seine Gemäldezeichnungen erregten internationale Aufmerksamkeit. Die Regine Sixt Kinderhilfe e.V. mit dem Motto „Tränchen trocken“ fördert auf der ganzen Welt Projekte für Kinder in Armut und Not, um ihnen eine menschenwürdige Zukunft zu geben. Jede Spende kommt ohne Abzug den Hilfsprojekten zugute. Der Großteil der Spenden stammt von der Familie Erich und Regine Sixt sowie von den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Sixt-Gruppe, die in über 100 Ländern tätig ist. Der Erlös der Auktion betrug 24.360 Euro und kommt vollständig dem Kindergarten „Little Lambs“ in Hout Bay (Südafrika) zu Gute, den die Regine Sixt Kinderhilfe e.V. zusammen mit der Aktion „Ein Herz für Kinder“ unterstützt.

Zweite Auflage der Limousine

Der erste C3 läutete mit rundlichen



Dritter im Bunde der japanisch-französischen Elektroauto-Vorreiter ist der C-ZEO von Citroën neben dem Mitsubishi i-MiEV und dem Peugeot iOn.



Abgerundete Ecken, betonte Radhäuser und kreisförmige Motive um die Türgriffe bringen beim Citroën C3 Picasso Kontraste in die Seitenansicht.



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.

Formen und Kuppeldach eine neue Design-Ära bei Citroën ein. Nach über zwei Millionen weltweit verkauften Exemplaren kommt die (bereits bestellbare) zweite Generation der Limousine nach dem Jahreswechsel auch auf den deutschen Markt. Gegenüber dem Vorgänger deutlich in der Länge auf 3,94 Meter und in der Breite auf 1,73 Meter gewachsen, ist der Fünftürer unverändert stattliche 1,52 Meter hoch. Knappe Überhänge heben weiterhin die Kompaktheit hervor. Im unteren Bereich eingezogenes Armaturenbrett (mit immerhin 13 Liter großem Handschuhfach), weit verschiebbarer Beifahrersitz und dünne Sitzlehnen vorn schaffen großzügige Platzverhältnisse für fünf Passagiere. Über dem Kombiinstrument mit analoger und digitaler Anzeige scheint der Schirm zu schweben. Der Kofferraum fasst 300 Liter, ist 104 Zentimeter breit und über die um 22 Zentimeter abgesenkte Ladekante bequem nutzbar. Vier Verzurrösen und ein optionales Trennnetz helfen bei der Ladungssicherung. Die Lehnen der im Verhältnis 1/3 zu 2/3 geteilten Rückbank lassen sich mit einem Handgriff vom Innen- oder vom Kofferraum aus bequem umlegen und das Ladevolumen steigt so auf maximal 1.200 Liter. Zahlreiche Ablagen ergänzt eine Schublade unter dem Beifahrersitz.

Einmalige Zenith-Frontscheibe

Die Basisversion Advance (ab 12.700 Euro) hat bereits ABS mit Bremsassistent, elektrisch verstellbare Außenspiegel, Bordcomputer, ESP inklusive ASR, elektrische Fensterheber vorn, Front- und Seitenairbags, zweifach verstellbares Lenkrad, elektrische Servolenkung und Zentralverriegelung mit Fernbedienung. In der mittleren Variante Tendance kommen Geschwindigkeitsregler, manuelle Klimaanlage, Kopfairbags, Lederlenkrad, Nebelscheinwerfer, CD-Radio mit Lenkradfernbedienung und schwarze Velours-Stoffpolster dazu. Die Top-Version Exclusive glänzt zusätzlich mit Alcantara-Stoffpolstern, elektrisch anklappbaren Außenspiegeln, höhenverstellbarem Beifahrersitz, Chromdekor, Einparkhilfe am Heck, elektrischen Fensterhebern hinten, vollautomatischer Klimaanlage, 16-Zoll-Leichtmetallfelgen, getönten Fondscheiben und der 135 Zentimeter weit ins Dach reichenden Zenith-Frontscheibe inklusive Verdunklungsrollo mit integrierten Sonnenblenden. Diese Super-Scheibe gibt es als Paket für 400 Euro auch in der Tendance-Variante,

die sich außerdem durch weitere Pakete Richtung Top-Version aufwerten lässt. Selbst die Exclusive-Version kann noch durch das Luxus-Paket mit Navigationssystem, Lederpolsterung inklusive Sitzheizung und 17-Zoll-Leichtmetallfelgen vollkommen gemacht werden.

Diesel folgen auf Benzin

Bekannt-bewährt ist das Quartett der sofort lieferbaren Vierzylinder-Benziner – der 1,1-Liter mit 44 kW/60 PS, der 1,4-Liter mit 54 kW/73 PS oder 70 kW/95 PS (als VTi) sowie der 88 kW/120 PS starke 1,6-Liter-VTi, zu dem es statt manuellem Fünfganggetriebe auch eine Vierstufen-Automatik gibt. Diese Ottomotoren liegen mit durchschnittlichen Verbrauchswerten von 5,8 bis 7,0 Liter und CO₂-Emissionen von 134 bis 160 g/km dicht zusammen. Die Fahrleistungen sind mit 155 bis 190 km/h Höchstgeschwindigkeit und der Beschleunigung aus dem Stand auf Tempo 100 in 18,3 bis 9,9 Sekunden deutlich weiter gespreizt. Eine weiter verbesserte Schalldämmung trägt dazu bei, dass die Motoren-, Aerodynamik-, Fahr- und Abrollgeräusche zu den niedrigsten im Segment gehören. McPherson-Federbeine vorn, verformbare Querträger-Hinterachse mit Schraubenfedern und vergrößerte Spurweite von 1,47 Meter kennzeichnen das komfortable und dynamische Fahrwerk, zu dem auch innenbelüftete Scheibenbremsen vorn gehören. Einstiegs-Diesel wird ab März der HDi 90 FAP mit 68 kW/92 PS sein, der in der Normalversion und als „99g“ ab 17.450 bzw. 17.650 Euro verfügbar sein wird. Für die Verringerung des Durchschnittsverbrauchs von 4,0 auf 3,8 Liter je 100 Kilometer und der CO₂-Emission von 104 auf 99 g/km muss bei identischen 180 km/h Höchstgeschwindigkeit die Verlängerung des Standardsprints von 11,3 auf 11,5 Sekunden akzeptiert werden. Top-Diesel bleibt der 82 kW/112 PS starke HDi 110 FAP, der im Durchschnitt 4,4 Liter verbraucht, entsprechend 115 g/km CO₂ ausstößt und mit 189 km/h Spitze bzw. 9,9 Sekunden Beschleunigungszeit die besten Benzin-Fahrleistungen erreicht.

Karl Seiler

... und nächste Woche in

Fahrzeuge

LAND CRUISER + PRIUS: ZWEI TOYOTA MIT KULTURSTATUS



Auf der Frankfurter IAA war der neue C3 HDi 90 als umweltfreundlichste Variante mit nur 99 g/km CO₂-Ausstoß bereits zu sehen.



Über der C3-Armaturenanlage mit regelbarem Innenraum-Parfumspender erlaubt auf Wunsch die Zenith-Frontscheibe den Blick senkrecht nach oben.



Wie eine Glaskuppel wölbt sich optional die Zenith-Frontscheibe über die Insassen auf den vorderen Plätzen der neuen C3 Limousine.



Die Bemalung des C3 Picasso durch Wolfgang Joop fand im November in der Berliner Citroën Niederlassung (Alboinstraße 1, 12103 Berlin) statt.