

Pressepräsentation Citroen C4 Picasso: Wertewandel

Von Peter Schwerdtmann

Große Worte für einen kompakten Van aus Frankreich: Man wolle dem Wettbewerb davonfahren, war jetzt bei dessen Pressevorstellung in Lissabon zu hören. Auch vom Bruch mit der Vergangenheit war die Rede. Mit Luxus à la Français wolle man sich vom Mainstream absetzen und mit moderner Technologie wieder zum Maßstab in Europa werden. „Unsere Kunden wollen wieder Fahrer sein und nicht mehr Spediteure“, lautete das deutlichste Zitat zum Wertewandel bei Citroen. Das alles soll die dritte Generation des Citroen C4 Picasso stemmen.

Nun zählt der Van-Markt in Europa nicht gerade zu den Wachstumstreibern. Aber eine Gesamtverkaufszahl von 800 000 Kompakt-Vans oder Multi Purpose Vehicles (MPV) in Europa lohnt den Schweiß der Edlen auch in Frankreich. Und die haben sich mächtig ins Zeug gelegt. Das Design zeigt deutlich andere Züge, als man sie von Vans bisher gewohnt war: Kaum Überhänge vorn und hinten, eine zwar kurze, aber deutlich als Motorabteil zu erkennende Schnauze, die eben nicht – wie sonst bei Vans – scheinbar nahtlos in eine flach liegende Windschutzscheibe übergeht. Beim Citroen beginnt die Scheibe früh. Die zierliche A-Säule setzt bereits über der Mitte des Vorderrads an. Dadurch wirkt die Kabine sehr groß. Unter dem flacher als beim Vorgänger verlaufenden Dach bringt der Verzicht auf eine ausgeprägte Keillinie große Glasflächen über einer breiten Schulter.

Das neue Gesicht wird geprägt von einem Band aus LED-Tagfahrlicht an den Enden der beiden Chromspangen mit den typischen Citroen-Winkeln. Mit seiner kompakten Rundung, dem großen sechseckigen Lufteinlass und den weit nach außen gezogenen, flachen und eher kleinen Scheinwerfern sowie den Nebelleuchten wirkt er gedungen, kraftvoll und breit.

Der neue C4 ist rund 40 Millimeter kürzer und verfügt dank der neuen Konzernplattform über einen um 57 Millimeter verlängerten Radstand. Die neue Architektur prägt aber nicht nur das Äußere, sondern schafft auch innen mehr Raum. So wuchs der Kofferraum um 37 Liter auf 537 Liter, und erreicht auch 630 Liter, wenn man die

Verstellmöglichkeiten der Rücksitze voll ausschöpft. Da sich auch der Beifahrersitze umlegen lässt, sind Ladungen mit zwei Metern Länge möglich. Maximal kann der C4 bis zu 1709 Liter in dem Laderaum mit niedriger Ladekante fassen, plus 40 Liter in diversen Staumöglichkeiten im Innenraum. Mit diesen Maßen und der großen Flexibilität der Innenraumgestaltung je nach Transportaufgabe und der Zuladung weniger als 400 Kilogramm erfüllt der C4 die Kriterien für einen Van nur bei der Zuladung nicht perfekt.

Der C4 sollte mehr sein als nützlich. Wer das beim Anblick des gar nicht mehr an den Kriterien der Nützlichkeit ausgerichteten Außendesigns erkannt hat, erlebt es im Innenraum. Wir hatten die Chance, die beiden oberen der vier Ausstattungsstufen (Attraction, Seduction, Intensive und Exclusive) zu erleben. Beide vermitteln schon auf den ersten Blick das, was die Damen und Herren von Citroen als Luxus à la Français beschrieben hatten. Die Vordersitze sind zwar mit hohen Seitenwangen eher sportlich geschnitten, wirken aber dennoch wie Sessel. Als solch bequeme Sitzmöbel für Langstrecken entpuppen sie sich auch, wobei die Seitenwangen eher mit Sitzkomfort als mit Seitenführung in Kurven zu tun haben.

Sitzt man im C4, erlebt man die rund fünf Quadratmeter Glas als sehr angenehm. Nach Art der Vans sitzt die Windschutzscheibe zwar weit vorn. Das behindert den Blick auf den Verkehr aber in keiner Weise, weil hinter den zierlichen A-Säulen große Seitenfenster bis zur ebenfalls nicht gerade massiven B-Säule ein weites Sichtfeld nach vorn und zur Seite eröffnen. Zusammen mit dem Panoramadach hat man auf den Vordersitzen eher den Eindruck, in einer Aussichtskanzel als in einem Fahrzeug zu sitzen.

Der zweifarbige Armaturenräger wird dominiert von einem aufgesetzten 12-Zoll-Bildschirm auf der Mitte. Hier werden alle Informationen angezeigt, die man sich dorthin gewählt hat. Das Wählen und alle anderen Einstellarbeiten am Bordklima, Infotainment und dem fast kompletten Angebot an modernen Fahrer-Assistenzsystemen geschieht über einen darunter sitzenden 7-Zoll-Touchscreen oder über die diversen Regler am dicken Lederlenkrad. Gemessen an der Zahl der Funktionen finden sich wenige Regler auf der Armaturentafel, aber viele im Touchscreen. Wer alle Möglichkeiten nutzen will, muss ein bisschen üben, bis er die Einschätzung von Citroen teilt, die Bedienung sei intuitiv.

Abstandswarnung, aktiver Geschwindigkeitsregler, automatischer Parkassistent, Toter-Winkel-Assistent, Spurhalteassistent, Fernlichtassistent, aktive Sicherheitsgurte und vieles mehr auch in Sachen Komfort bis hin zur Massagefunktion auf den Vordersitzen. Das alles passt heute in einen C4, zum Teil schon in der recht gut ausgestatteten Serien-

Version Attraction (ab 19 900 Euro), zum Teil als Option. Mit besserer Ausstattung kommt natürlich die Version Exclusive daher, bei der die meisten genannten Funktionen bereits mitgeliefert werden zusätzlich zu 17-Zoll-Rädern, elektrischer Heckklappe, dem automatischen Parkassistenten, Lederpolsterung und dem Relax-Beifahrersitz mit ausfahrbarer Fußstütze.

Der Einstiegspreis für die Intensive-Version mit dem VTi 120 Benziner mit 88 kW / 120 PS und Fünf-Gang-Handschtaltung liegt bei 24 490 Euro. Der zweite Benziner, der THP 155 mit Sechs-Gang-Handschtaltung leistet 115 kW / 155 PS. Drei Diesel-Motoren stehen zur Wahl: der HDi 90 mit 68 kW / 92 PS und Fünf-Gang-Getriebe, der e-HDi 90 mit dem automatisierten Sechs-Gang-Getriebe ETG6 und der e-HDi 115 mit 84 kW / 115 PS kombiniert entweder mit einer Sechs-Gang-Handschtaltung oder ETG6. Das e in der Typbezeichnung steht für das Start-Stopp-System.

Wir fuhren zunächst den großen Benziner und stuften ihn schnell als typisch Citroen ein: weiche Federung, sanfte Dämpfung, ein Motor, der häufiges Schalten in einer etwas indifferenten Kulisse verlangt, wenn er den C4 auf Touren bringen soll und eine schlichte Hinterachse, die mit uns auch einige Sprünge vollführte. Wir ordneten das als Retrofahrverhalten angesichts der Erfahrungen mit alten DS ein, bis wir den 115 PS-Diesel fuhren. Mit 40 PS weniger als der Benziner und von den Fahrleistungen auf dem Papier her ist der Diesel dem Benziner mit Abstand unterlegen: 0 auf 100 km/h in 11,8 Sekunden statt 9,0 Sekunden und Spitze 189 km/h statt 209 km/h.

Doch der Diesel entpuppte sich als ein komplett anderes Fahrzeug. Der Motor überzeugte durch kräftigen Durchzug bei erstaunlich geringer Geräusentwicklung. Das Getriebe ließ sich präzise und knackig schalten. Es mag ja an der jeweiligen Straße gelegen haben, aber der Diesel versetzte nicht bei jedem Schlagloch. Kurz: Den Picasso C4 e-HDi 115 erlebten wir – den Zahlen zum Trotz – als das agilere Fahrzeug, ein sichtbar auf Komfort getrimmtes Reiseauto mit viel Technik zum Nutzen wie zum Spielen und einem (im Schnitt nach EU-Norm) um zwei Liter niedrigeren Kraftstoffverbrauch von vier Litern.

Mag ja sein, dass es sich bei unserem Benziner um ein nicht ganz geglücktes Exemplar aus der Vorserie handelte, aber wir würden uns vermutlich auch dann für den Diesel entscheiden, wenn der Benziner voll auf der Höhe gewesen wäre. Ab Mitte Juni steht der Citroen C4 Picasso in Deutschland bei den Händlern. Dann kann sich jeder sein eigenes Bild von den Eigenschaften des Kompakt-Vans bilden, der sich vom Mainstream absetzen will. (ampnet/Sm)

Daten Citroen C4 Picasso e-HDi 115 Intensive

Länge x Breite x Höhe (in m): 3,43 x 1,83 x 1,61

Radstand: 2785 mm

Motor: Vier-Zylinder, Common Rail-Diesel, Turbo, 1560 ccm

Leistung: 85 kW / 116 PS bei 3600 U/min

Maximales Drehmoment: 270 Nm 1750 U/min

Verbrauch (Schnitt nach EU-Norm): 4,0 l/100 km

Kohlendioxidemission: 105 g/km / Effizienzklasse B

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 11,8 Sekunden

Höchstgeschwindigkeit: 189 km/h

Leergewicht / Zuladung: 1555 kg / 385 kg

Maximale Anhängelast: 1600 kg

Reifen: 205/60 R 16

Luftwiderstandsbeiwert: 0,30

Wendekreis: 10,84 m

Kofferraum: 537 l, erweiterbar auf 630l, insgesamt 1709 l

Basispreis: 27 090 Euro