



## Citroen C4 Picasso e-HDi 110 FAP Exclusive EGS6

Fünftürige Großraumlimousine der unteren Mittelklasse (82 kW / 112 PS)

Der C4 Picasso ist der kleine Bruder des Grand Picasso. Er bietet nur fünf Sitzplätze und Innen- und Kofferraum sind etwas knapper geschnitten als bei der langen Version. Die zweite Sitzreihe besteht aus drei Einzelsitzen, deren Abstand zu den Vordersitzen veränderbar ist. Der Fahrkomfort fällt Citroen-typisch aus: Sportliche Fortbewegung liegt dem Picasso nicht. Die Ausstattung in der getesteten Exclusive-Variante ist üppig. Auch an die Sicherheit wurde gedacht, sieben Airbags und ESP sind serienmäßig an Bord. Besondere Details wie die feststehende Lenkradnabe bietet nur Citroen. Der Motor gefällt durch seine Laufruhe, das automatisierte Schaltgetriebe EGS6 enttäuscht aber mit langen Schaltzeiten. Auch passen die Gänge nicht immer zur jeweiligen Fahrsituation. Der Picasso kostet knapp 30.000 Euro - für ein Auto mit Basis-Diesel ist das eine Menge Geld. Zudem ist der Wertverlust sehr hoch.

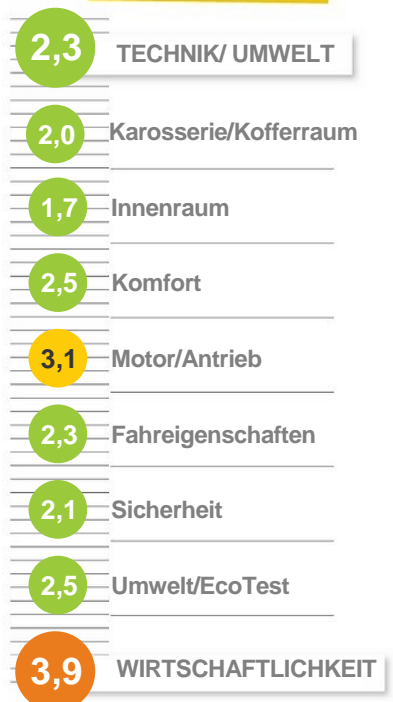
**Karosserievarianten:** Grand Picasso. **Konkurrenten:** u. a.: Ford C-MAX, Opel Zafira, Peugeot 5008, Renault Scénic, VW Touran.

**+** viel Platz im Innen- und Kofferraum, umfangreiche Komfort- und Sicherheitsausstattung, gute Verarbeitung, laufruhiger Motor

**-** teuer in der Anschaffung, hoher Wertverlust



### ADAC-URTEIL



2,0

## KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,0

### Verarbeitung

⊕ Die Verarbeitung der Karosserie hinterlässt einen guten Eindruck. Die Spalten sind teilweise nicht besonders schmal, verlaufen aber gleichmäßig. Die Türen schließen mit solidem Geräusch. Kunststoffkotflügel reduzieren das Gewicht. Im Innenraum setzt sich dieser gute Eindruck fort, die Bauteile sind passgenau verarbeitet, die Qualitätsanmutung ist aber noch etwas steigerungsfähig. Trotzdem erfreuen Chromleisten, Lederbezüge, solide Kunststoffe und ein geschäumtes Armaturenbrett. Die nach aerodynamischen Gesichtspunkten gestylte Karosserie ist auch am Unterboden weitgehend glattflächig, was zur Verbrauchsreduzierung beiträgt. Die Türausschnitte sind nach außen gegen Verschmutzen gut abgedichtet, es fehlt aber leider ein Schwellerschutz gegen Kratzer durch unvorsichtiges Ein- und Aussteigen. Die Fahrzeugflanken verfügen über lackierte, breite Seitenleisten, damit können teure Reparaturen durch kleine Rempler vermieden werden. Auch die Schürzen an Front und Heck sind zwar lackiert, die besonders gefährdeten Ecken können aber separat getauscht werden. Tanken ist besonders einfach, da der Deckel gleichzeitig als Verschluss fungiert. Auf dem Dach sind 80 kg Gepäck erlaubt, eine Dachreling ist nicht vorhanden. Im Falle einer Reifenpanne steht ein vollwertiges Ersatzrad zur Verfügung. Die maximale Zuladung beträgt 510 kg.

2,8

### Sicht

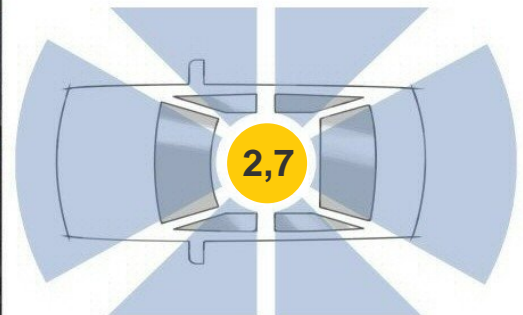
⊕ Der Fahrer sitzt erhöht, was die Sicht auf den umliegenden Verkehr erleichtert. Leider sieht er aber nur schlecht wo das Fahrzeug vorn anfängt. Hier helfen die Parksensoren sehr (vorn optional). Bei der ADAC-Rundumsichtmessung schneidet der Grand C4 Picasso ordentlich ab, nur die massiven B- und D-Säulen behindern die Sicht etwas. Die Kopfstützen der Rücksitze lassen sich weit nach unten schieben. Die Außenspiegel sind recht groß, ihnen fehlt aber ein asphärischer Bereich, der den Blick in den toten Winkel erleichtern würde. Der Innenspiegel blendet bei störendem Scheinwerferlicht von hinten automatisch ab (abschaltbar). Gegen Aufpreis gibt es helle Xenonscheinwerfer mit Kurvenlicht (im Testwagen nicht verbaut). Die in der Mitte überlappenden Scheibenwischer reinigen die Frontscheibe vorbildlich. Die bis ins Dach gezogene Glasfläche wird aber nicht erreicht. Tagfahrlicht sorgt für gute Erkennbarkeit.

⊖ Durch die hohe Heckscheibe können flache Hindernisse hinter dem Fahrzeug kaum erkannt werden. Die Rücksicht per Innenspiegel stellt nicht zufrieden - die kleine Spiegelfläche wird zusätzlich durch den massiven Heckwischer verkleinert.

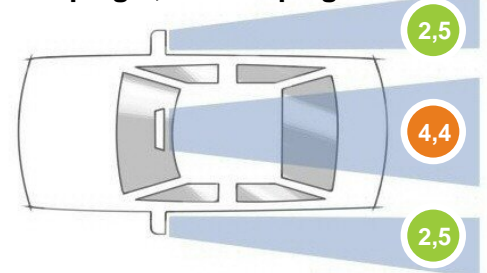


Versenkbare Kopfstützen und nicht zu breite Dachsäulen erleichtern die Sicht nach hinten.

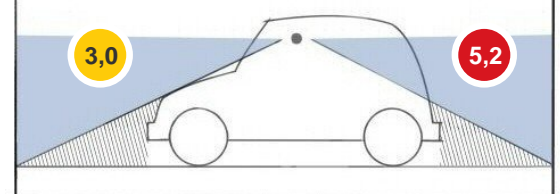
#### Rundumsicht



#### Innenspiegel, Außenspiegel



#### Vorderes und hinteres Nahfeld



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten und Kopfstützen. Bei den Innen- und Außenspiegeln werden deren Sichtfelder aus dem Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem Fahrzeug erkennt.

2,4

## Ein-/Ausstieg

- ⊕ Vorne steigt man recht bequem ein und aus, die Sitzfläche befindet sich in beinahe idealer Höhe über der Straße. Der Schweller liegt nicht zu hoch und die Türausschnitte sind angenehm groß. Zu den Sitzen der zweiten Reihe ist der Zustieg ebenso bequem, es stört keine Schwellerstufe innen. Die Tür dürfte aber etwas weiter öffnen. Nach dem Aussteigen bleiben die Scheinwerfer noch eine Weile an, um den Weg nach Hause zu beleuchten, zusätzlich gibt es Leuchten in den Außenspiegelunterseiten.
- ⊖ Hinten könnten die Türbremsen etwas kräftiger ausgelegt sein. Für Fahrer und Beifahrer gibt es am Dachhimmel keine Haltegriffe. Die Tasten der Zentralverriegelungs-Fernbedienung können vor allem im Dunkeln leicht verwechselt werden.

0,9

## Kofferraum-Volumen\*

- ⊖ Der Kofferraum fasst 455 l, das ist sehr viel. Noch größer wird das Gepäckabteil, wenn die drei Rücksitze der mittleren Reihe vorgeklappt werden, dann beträgt das Volumen 910 l (gemessen bis Fensterunterkante).



Mit 455 l Volumen ist der Kofferraum des C4 Picasso zwar groß, erreicht aber nicht ganz die Konkurrenz, wie z.B. den VW Touran mit 475 l oder des Opel Zafira mit 495 l Volumen.

1,5

## Kofferraum-Zugänglichkeit

- ⊕ Die große Heckklappe lässt sich leicht öffnen und schließen, der Taster zum Öffnen verschmutzt aber leicht. Die Klappe schwingt im geöffneten Zustand 1,93 Meter nach oben und gibt eine große Ladeöffnung frei. Für kleine Transportgegenstände lässt sich die Heckscheibe separat öffnen. Die Ladekante liegt 61 cm oberhalb der Fahrbahn und nur 4,5 cm über dem Kofferraumboden. Das Format des Kofferraums ist zweckmäßig, auch sperrige Dinge lassen sich gut verstauen. Die Beleuchtungseinheit ist herausnehmbar und fungiert dann als Taschenlampe.
- ⊖ Die zweiteilige Gepäckraumabdeckung erweist sich als unpraktisch. Bei umgeklappten Rücksitzen ergibt sich keine ebene Ladefläche.

2,0

## Kofferraum-Variabilität

- ⊕ Die Sitze der hinteren Reihe können einzeln in Längsrichtung verschoben werden. Das Umklappen der Sitze ist einfach und benötigt nicht viel Kraft - zieht man an einer Schlaufe, so klappen sie selbständig vor. Kleine Gegenstände können unter dem Kofferraumboden untergebracht oder an Haken befestigt werden. Im Kofferraum befindet sich ein klappbarer Transportwagen.

1,7

## INNENRAUM

2,0

### Bedienung

**+** Das Lenkrad kann in Höhe und Reichweite eingestellt werden, Schalthebel und Pedale liegen günstig. Damit können sehr unterschiedlich große Personen eine gute Sitzposition finden. Der dünne Getriebe-Wählhebel ist an der Lenksäule gut erreichbar, aber schlecht greifbar. Das Licht wird per Sensor ein- und ausgeschaltet und am linken Lenkstockhebel aktiviert. Der Hebel ist bei Dunkelheit leider nicht beleuchtet. Der Blinker verfügt über eine Antippfunktion (1x tippen, 3x blinken). Für den Scheibenwischer vorn gibt es einen Regensensor, der aber etwas rätselhaft arbeitet. Die Bedieneinheiten der Klimasteuerung sind ungewöhnlich positioniert - links und rechts außen am Armaturenbrett. Der Fahrer hat somit keinen Zugriff auf das rechte Bedienteil. Alle wichtigen Schalter verfügen über eine vernünftige Beleuchtung. Auch das Radio ist gut zu erreichen, es kann vom Lenkrad aus gesteuert werden oder über das klassische Bedienteil hinter einer Klappe in der Mittelkonsole. Alle vier Fensterheber verfügen über eine Antippautomatik (abwärts und aufwärts). Die Außenspiegel lassen sich mit einem praktischen und günstig positionierten Schalter einstellen. Die Sitze können recht leicht eingestellt werden, ideal ist die Lehneneinstellung über einen Hebel aber nicht. Es gibt zahlreiche Ablagen im ganzen Auto, besonders vorn sind sie großzügig dimensioniert und genügen auch für große Flaschen. Durch das EGS6-Getriebe entfällt der klassische Schalthebel. An seiner Stelle findet man ein Kühlfach. Das Anfahren an Steigungen wird durch eine Berganfahrhilfe erleichtert. Insgesamt ist die Ergonomie im C4 Picasso gut, vieles erfordert aber eine lange Eingewöhnungszeit.

**-** Die feststehende Lenkradnabe ist mit zu vielen Schaltern überfrachtet, sie können während der Fahrt kaum auseinander gehalten werden. Es gibt zwar eine vollständige Ausstattung mit Kontroll- und Warnleuchten, die digitalen Instrumente aber befinden sich oben in Armaturenbrettmittte und somit nicht optimal im Blickfeld des Fahrers. Der kleine Hupen-Ring an der Lenkradnaben-Unterseite lässt sich im Ernstfall nicht leicht treffen. Das Handschuhfach ist klein und nur bei eingeschalteter Zündung beleuchtet. Seine Klappe öffnet nicht weit genug. Die Fenster funktionieren ebenfalls nur mit eingeschalteter Zündung.



**Der Innenraum überzeugt durch angenehme Materialien, eine gute Verarbeitungsqualität und weitgehender Funktionalität. Störend sind jedoch die mittig im Armaturenbrett angeordneten, schlecht ablesbaren Instrumente.**

1,2

### Raumangebot vorne\*

**+** Auf den Vordersitzen ist das Platzangebot sehr groß, die Kopffreiheit enorm. Der Fahrersitz lässt sich selbst für knapp zwei Meter große Personen zurück schieben. Die Innenbreite ist üppig, das trägt zusätzlich zum großzügigen subjektiven Raumempfinden bei.

2,0

### Raumangebot hinten\*

**+** Auf den drei Einzelsitzen im Fond ist genügend Platz, selbst 1,91 m großen Mitfahrern reichen die Kopf- und Kniefreiheit (Vordersitze für ca. 1,85 m große Personen zurück geschoben). Die Innenbreite fällt großzügig aus, das subjektive Raumempfinden stellt absolut zufrieden.



**Auf den hinteren Sitzplätzen finden Personen bis 1,91 m Körpergröße ausreichend Platz vor.**

## 2,0 Innenraum-Variabilität

- + Die hinteren Sitze kann man in der Länge verschieben und die Lehnenneigung variieren.

## 2,5 KOMFORT

### 2,5 Federung

- + Die Federn und Dämpfer hat Citroen komfortabel und weich abgestimmt. Bei langen Bodenwellen schwingt die Karosserie etwas nach, kurze Unebenheiten werden gut geschluckt, auch Stuckern tritt kaum auf. Einzelhindernisse wie abgesenkte Kanaldeckel und Querrillen belästigen die Insassen praktisch nicht. Die Nickbewegungen beim Beschleunigen und Bremsen sowie die Seitenneigung bei schnell durchfahrenen Kurven fallen etwas deutlicher auf.

### 2,1 Sitze

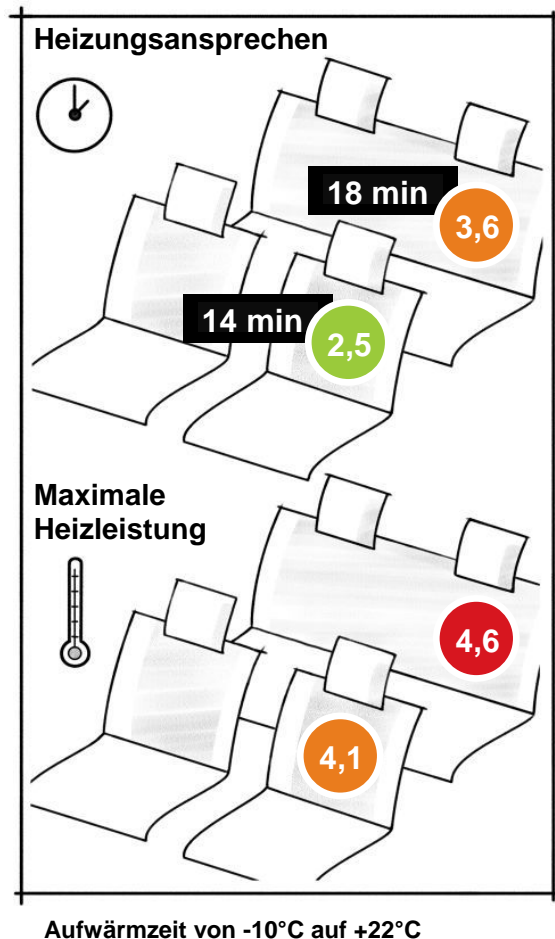
- + Fahrer- und Beifahrersitz verfügen über eine Höheneinstellung mit weitem Einstellbereich, damit können sie verschiedenen Staturen gut angepasst werden. Die Lehnen und Flächen der Vordersitze sind gut konturiert und bieten den Insassen einen festen Halt sowie guten Komfort. Im oberen Bereich dürften die Lehnen aber etwas breiter sein. Der Seitenhalt in schnell durchfahrenen Kurven fällt erstaunlich gut aus. Der Fahrer sitzt entspannt - die Beine werden gut unterstützt. Beide Vordersitze haben eine Lordosenstütze, die man aber nur in der Intensität justieren kann. Die Stoffsitze bieten eine ordentliche Atmungsaktivität. Die drei Einzelsitze der Rückbank könnten etwas höhere und deutlicher konturierte Lehnen vertragen, auch die Sitzflächen fallen für große Erwachsene eher kurz aus, zudem könnten sie für diese Leute auch mehr Oberschenkelunterstützung bieten, wenn sie mehr Abstand zum Innenraumboden hätten.

### 2,1 Innengeräusch

- + Der gemessene Geräuschpegel bis 130 km/h liegt mit 68 dB(A) im niedrigen Bereich. Weder das Motorgeräusch noch Fahrgeräusche treten störend hervor. Bei hohen Geschwindigkeiten nimmt man Windgeräusche wahr. Insgesamt eignet sich der Picasso dank ansprechendem Komfort auch für längere Reisen.

### 2,9 Klimatisierung

- (Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer)
- Vorn ist die Luft im Innenraum nach passabler Zeit angenehm erwärmt (14 min für 22° C Raumtemperatur), die möglichen Temperaturen sind aber recht niedrig. Auf den Rücksitzen ist die Heizung etwas schwach dimensioniert (18 min für 22° C). Die Luftmengenverteilung kann leider nur in bestimmten Kombinationen vorgewählt werden.



- + Die Klimaautomatik ist serienmäßig, der Beifahrer kann sich die Temperatur selbst einstellen. Die Mitreisenden der zweiten Reihe haben ebenfalls die Möglichkeit, ihre Klimatisierung selbst zu beeinflussen. In den Luftdüsen ist ein Duftspender integriert.
- Die hinteren Seitenscheiben öffnen nicht vollständig.

---

## 3,1 MOTOR/ANTRIEB

---

### 3,6 Fahrleistungen\*

Der 1,6-Liter-Diesel mit 82 kW/112 PS sorgt für nur durchschnittliche Fahrleistungen. Um den Van von 60 auf 100 km/h zu beschleunigen (simulierter Überholvorgang), vergehen 9,1 Sekunden.

### 2,0 Laufkultur

+ Der Motor läuft in jedem Drehzahlbereich ruhig und kultiviert, von dem harten Verbrennungsprinzip des Diesel-Direkteinspritzers bekommt man nur beim Start etwas mit - typisch für einen Diesel aus dem Hause Citroen.

### 3,7 Schaltung

Das automatisierte Schaltgetriebe EGS6 kann nicht restlos überzeugen.

+ Der Wählhebel des Getriebes ist an der Lenksäule gut platziert und einfach zu bedienen, sollte aber besser greifbar sein. Ab einer gewissen Fahrgeschwindigkeit wird der Rückwärtsgang nicht mehr geschaltet. Unterschreitet man diese Geschwindigkeit bei vorgewähltem Rückwärtsgang, so wird dieser unsanft eingelegt. Die Gangwechsel können automatisch oder über Paddel am Lenkrad vollzogen werden. Der eingelegte Gang wird dem Fahrer im Display angezeigt.

- Die Gangwechsel dauern zu lang. So haben die Insassen ausreichend Zeit für ausgiebiges Kopfnicken - ein unangenehmes Fahrgefühl. Die Schaltstrategie wird überschattet von unsinnigen Fehlschaltungen. Sollen zum schnellen Beschleunigen zwei Gänge herunter geschaltet werden, so überspringt das Getriebe nicht und schaltet die Gänge hintereinander. Bis dann der richtige Gang gewählt ist, kann man nicht mehr von schnellem Beschleunigen sprechen.

### 2,1 Getriebeabstufung

+ Die Abstimmung der sechs Gänge ist in sich stimmig und passt gut zur Charakteristik des Motors. Die Drehzahlsprünge beim Schalten sind gleichmäßig und nicht zu groß. Durch die lange Gesamtübersetzung wird auch bei großen Reisen mit hohem Tempo kein Kraftstoff verschwendet. Der Motor dreht bei 130 km/h im größten Gang mit ca. 2.500 Touren.

## 2,3 FAHREIGENSCHAFTEN

### 2,2 Fahrstabilität

+ Die Richtungsstabilität ist gut, die Lenkung zentriert stark. Seitenwind und Spurrillen in der Fahrbahn beeindrucken den Picasso wenig. Beim ADAC Ausweichtest reagiert der Picasso zunächst gut auf die Lenkbefehle und quittiert die Richtungswechsel mit sanftem Untersteuern. Beim schnellen Gegenlenken aber verhärtet die Lenkung etwas. Schleuder- oder gar Kippgefahr besteht nicht. Für sicheren Vortrieb sorgt die serienmäßige Traktionskontrolle.

### 2,7 Kurvenverhalten

In Kurven untersteuert der Picasso deutlich und das auch bei bereits mittleren Geschwindigkeiten. Lastwechsel durch Gaswegnehmen treten kaum auf.

### 2,9 Lenkung\*

Die Lenkung spricht bereits bei kleinen Lenkwinkeln gut an. Ihre Präzision ist ordentlich. Das Lenkgefühl könnte noch optimiert werden - aufgrund der Leichtgängigkeit bekommt der Fahrer kaum Rückmeldung. Auch die Zielgenauigkeit bietet Verbesserungspotential. Die direkte Auslegung, verbunden mit dem geringen Kraftaufwand, sorgt für Handlichkeit. Dieser abträglich ist der große Wendekreis von 12 m.

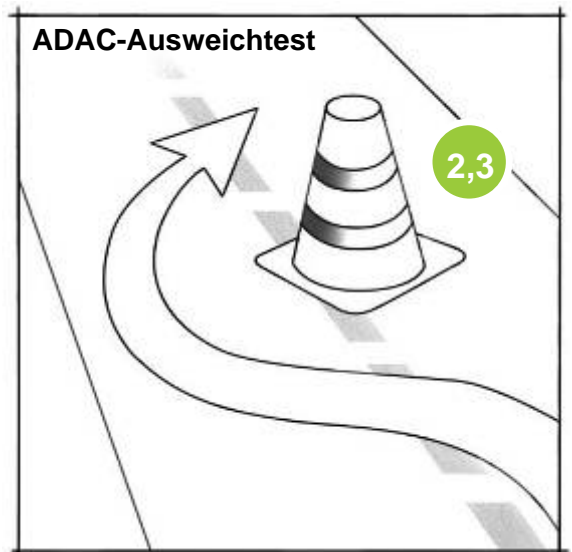
### 1,9 Bremse

+ Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der getestete Picasso durchschnittlich 36 m (Mittel aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Reifen Michelin Primacy HP der Größe 215/55 R16 93V). Die Bremse spricht dabei schnell an und lässt sich fein dosieren. Der Bremsassistent hilft auch weniger geübten Fahrern, im Notfall das volle Potenzial der Bremsanlage zu mobilisieren.

## 2,1 SICHERHEIT

### 2,4 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

+ Serienmäßig verfügt der Picasso über das elektronische Stabilitätsprogramm ESP und einen Bremsassistenten. Bei einer Notbremsung aktiviert sich automatisch die Warnblinkanlage, um andere Verkehrsteilnehmer auf den Ernst der Lage aufmerksam zu machen. Optional kann man ein direkt messendes Reifendruckkontrollsystem ordern. Ebenso in der Aufpreisliste finden sich adaptives Kurvenlicht in Verbindung mit hellen Xenonscheinwerfern und ein Spurhalteassistent.

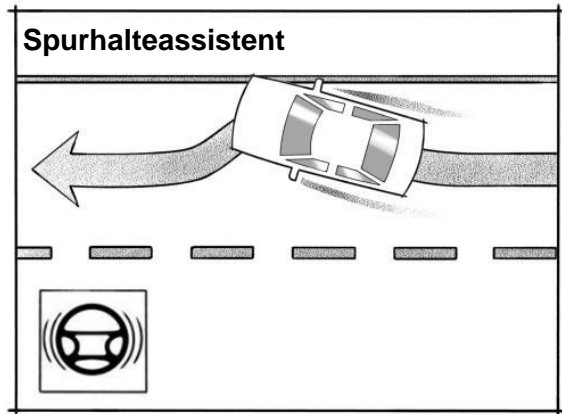


Beim ADAC-Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei mindestens 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion, d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.

## 2,0 Passive Sicherheit - Insassen

**+** Beim EuroNCAP-Front- und Seitencrash gibt es 31 Punkte. Damit erreicht der Picasso alle fünf möglichen Sterne für sehr gute passive Sicherheit. Kopfstützen der Vordersitze lassen sich für ca. 1,95 m große Personen hoch ziehen, sie sind sehr breit und nah am Kopf platziert, was das Verletzungsrisiko des Halswirbelbereichs verringert. Fahrer und Beifahrer werden optisch und akustisch ermahnt, sich anzuschnallen. Der Anschnallstatus auf den hinteren Plätzen wird über Kontrollleuchten angezeigt. An den stabilen Bügeltürgriffen lässt sich im Falle eines Unfalls hohe Zugkraft aufbringen.

**-** Hinten sind die Kopfstützen zu niedrig: In der zweiten Sitzreihe reichen sie nur für max. 1,65 m große Personen.



Infrarotsensoren oder Kameras erkennen die Fahrbahn-Markierungen. Verlässt der Fahrer seine Spur ohne zu Blinken (etwa wegen Unachtsamkeit oder Sekundenschlaf), erfolgt eine optische, akustische oder haptische Warnung.

## 1,5 Kindersicherheit

**+** Bei der Prüfung der Kindersicherheit nach EuroNCAP-Norm kann der C4 Picasso 38 Punkte erreichen. Auf allen drei Plätzen im Fond gibt es Isofix-Befestigungen und Ankerhaken. Auch mit den Gurten können Kindersitze sicher befestigt werden, die Gurtlängen sind üppig und die Schlösser fixiert, so dass auch eine Einhandbedienung möglich ist. Auf den drei Einzelsitzen der hinteren Sitzreihe sind die Gurtanlenkpunkte aber etwas nahe beieinander. Der rechte Front-Airbag lässt sich mit dem Zündschlüssel deaktivieren. Dann dürfen auf dem Beifahrersitz auch rückwärts gerichtete Kindersitze befestigt werden. Der Einklemmschutz der Fensterheber arbeitet zuverlässig und sensibel.

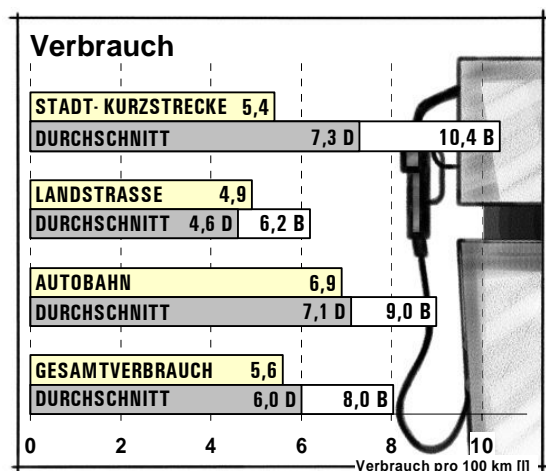
## 3,3 Fußgängerschutz

Beim simulierten Fußgängerunfall (EuroNCAP) schneidet der Wagen mit zwei von vier Sternen durchschnittlich ab, da er nur 16 Punkte erreicht. Die Randbereiche der Motorhaube und der Übergang zur Frontscheibe bergen noch ein zu hohes Verletzungspotential.

## 2,5 UMWELT/ECOTEST

### 3,1 Verbrauch/CO2\*

Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des Grand C4 Picasso mit dem 1,6-l-Dieselmotor liegt bei 5,6 l Diesel auf 100 km. Damit verbunden ist ein CO<sub>2</sub>-Ausstoß von 148 g pro Kilometer. Das reicht im EcoTest für 29 Punkte. Innerorts benötigt er nur 5,4 l, außerorts 4,9 l und auf der Autobahn 6,9 l Diesel pro 100 km.



Kraftstoffverbrauch in l/100 km – Klassendurchschnitt für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und mit Ottomotor (B)



1,8

## Schadstoffe

+ Die Schadstoffanteile im Abgas fallen insgesamt gering aus, keine Schadstoffgruppe zeigt sich besonders auffällig. Der Picasso erhält 42 von 50 möglichen Punkten im EcoTest. Insgesamt ergeben sich im ADAC EcoTest damit 71 Punkte und somit gerade so vier Sterne.

3,9

## WIRTSCHAFTLICHKEIT

2,3

### Betriebskosten\*

+ Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Grand C4 Picasso mit dem relativ erschwinglichen Dieseldieselkraftstoff nicht zu sorglos umgeht, erreicht er in diesem Kapitel ein gutes Ergebnis.

4,6

### Werkstatt- / Reifenkosten\*

Alle 20.000 Kilometer oder alle zwei Jahre ist eine Wartung fällig. Der 1,6-Liter Diesel besitzt einen Zahnriemen, der spätestens nach 240.000 Kilometer oder nach 10 Jahren gewechselt werden muß.

+ Citroen verbaut nach eigenen Angaben langlebige Verschleißteile und gewährt zudem auch eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

- Durch die nicht gängige Seriengröße entstehen hohe Kosten für den Reifenersatz, die letztendlich für die schlechte Note maßgebend sind.

4,3

### Wertstabilität\*

- Um die Wertstabilität ist es bei diesem Citroen nicht gut bestellt, Gründe hierfür sind auch der zu erwartende Modellwechsel innerhalb des vierjährigen Berechnungszeitraums und die üppige Neupreisgestaltung - die hohen Preise lassen sich beim Wiederverkauf nicht mehr anteilmäßig erzielen, zudem machen zahlreiche hohe Rabatt-Aktionen bei Neufahrzeugen auch die Gebrauchtwagenpreise kaputt.

4,3

### Kosten für Anschaffung\*

- Mit einem Preis von 28.450 Euro gehört der getestete Wagen zu den teuren Vertretern seiner Klasse. Immerhin ist die Ausstattung weitgehend komplett, sowohl im Sicherheitsbereich als auch im Komfortbereich. Um das ADAC Standard-Ausstattungs niveau zu erreichen, sind Optionen im Wert von 520 € nötig.

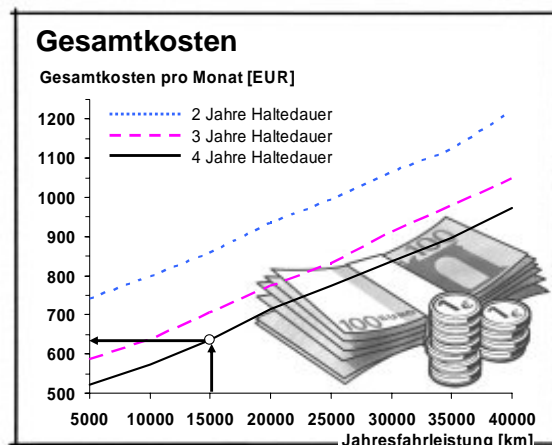
3,5

### Fixkosten\*

In allen Versicherungsklassen rangiert der Picasso im Mittelfeld. Für die Kfz-Steuer werden jährlich 172 € fällig.

## Monatliche Gesamtkosten\*

Die günstigeren Kraftstoffkosten können die hohen Aufwendungen vor allem für den Wertverlust nicht vollständig kompensieren - und so fallen die absoluten monatlichen Aufwendungen im Klassenvergleich nur durchschnittlich aus.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 636 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

## DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	VTi 120	THP 155	HDi 110 FAP	HDi 150 FAP	HDi 165 FAP Autom.
Aufbau/Türen	GR/5	GR/5	GR/5	GR/5	GR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1598	4/1598	4/1560	4/1997	4/1997
Leistung [kW(PS)]	88(120)	115(156)	82(112)	110(150)	120(163)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	160/4250	240/1400	270/1750	340/2000	340/2000
0-100 km/h[s]	12,1	10,9	13,7	10,7	11,5
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	186	204	180	195	190
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	7,5 S	7,3 S	5,7 D	6,3 D	7,3 D
CO2 [g/km]	159	155	132	149	175
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/17/16	15/20/16	15/19/20	15/19/20	15/19/20
Steuer pro Jahr [Euro]	130	122	196	268	320
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	630	672	614	659	709
Preis [Euro]	21.800	25.600	25.450	27.250	30.450

### Aufbau

ST = Stufenheck  
 SR = Schrägheck  
 CP = Coupe  
 C = Cabriolet  
 RO = Roadster  
 KB = Kombi

KT = Kleintransporter  
 TR = Transporter  
 GR = Großraumlimousine  
 BU = Bus  
 GE = Geländewagen  
 PK = Pick-Up

### Versicherung

KH = KFZ-Haftpfl.  
 VK = Vollkasko  
 TK = Teilkasko

### Kraftstoff

N = Normalbenzin  
 S = Superbenzin  
 SP = SuperPlus  
 D = Diesel  
 FG = Flüssiggas  
 G = Erdgas

## DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1560 ccm
Leistung	82 kW (112 PS)
bei	3600 U/min
Maximales Drehmoment	270 Nm
bei	1750 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-automatisiertes Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	215/50R17
Reifengröße (Testwagen)	<b>215/55R16V</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	<b>11,9/12 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	181 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	14,4 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	<b>9,1 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	<b>36,2 m</b>
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	<b>5,6 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>5,4/ 4,9/ 6,9 l</b>
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Herstellerangabe/Test	130g/km / <b>148g/km</b>
Innengeräusch 130km/h	<b>68dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	4468/1831/1665 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	<b>2110 mm</b>
Leergewicht/Zuladung	<b>1550 kg/510 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>455 l/910 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/1370 kg
Dachlast	80 kg
Tankinhalt	60 l
Reichweite	<b>1070 km</b>
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Messwerte fett

## KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	<b>120 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten	<b>63 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>84 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>370 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>637 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	15/19/20
Grundpreis	28.450 Euro

## NOTENSKALA

 Sehr gut	0,6 – 1,5	 Ausreichend	3,6 – 4,5
 Gut	1,6 – 2,5	 Mangelhaft	4,6 – 5,5
 Befriedigend	2,6 – 3,5		

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2009 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.01.2009 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.07.2009 gültigen Steuergesetzgebung.



## AUSSTATTUNG

### TECHNIK

Berganfahrhilfe	Serie
Abbiegelenk	nicht erhältlich
Regen- und Lichtsensor	Serie
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht (Sicherheits-Paket 2)	1.690 Euro
Reifendruckkontrolle (Sicherheits-Paket 1)	290 Euro
Spurassistent (Sicherheits-Paket 2)	1.690 Euro
Tempomat	Serie
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht (Sicherheits-Paket 2)	1.690 Euro

### INNEN

2. Sitzreihe, Einzelsitze	Serie
Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	Serie
Klimaautomatik	Serie
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	790 Euro <sup>o</sup>
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie

### AUSSEN

Anhängerkupplung (zzgl. Montage)	ab 360
Außenspiegel, elektrisch einstellbar	Serie
Heckscheibe separat zu öffnen	Serie
Lackierung Metallic	550 Euro <sup>o</sup>
Schiebe-Hubdach	nicht erhältlich
Tagfahrlicht (mit LED-Technik)	Serie

<sup>o</sup> im Testwagen vorhanden

## TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT<sup>1</sup>

2,3

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
<b>Karosserie/Kofferraum</b>	<b>2,0</b>	<b>Fahreigenschaften</b>	<b>2,3</b>
Verarbeitung	2,0	Fahrstabilität	2,2
Sicht	2,8	Kurvenverhalten	2,7
Ein-/Ausstieg	2,4	Lenkung*	2,9
Kofferraum-Volumen*	0,9	Bremse	1,9
Kofferraum-Zugänglichkeit	1,5	<b>Sicherheit</b>	<b>2,1</b>
Kofferraum-Variabilität	2,0	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,4
<b>Innenraum</b>	<b>1,7</b>	Passive Sicherheit - Insassen	2,0
Bedienung	2,0	Kindersicherheit	1,5
Raumangebot vorne*	1,2	Fußgängerschutz	3,3
Raumangebot hinten*	2,0	<b>Umwelt/EcoTest</b>	<b>2,5</b>
Innenraum-Variabilität	2,0	Verbrauch/CO <sub>2</sub> *	3,1
<b>Komfort</b>	<b>2,5</b>	Schadstoffe	1,8
Federung	2,5		
Sitze	2,1	<b>WIRTSCHAFTLICHKEIT</b>	<b>3,9</b>
Innengeräusch	2,1	Betriebskosten*	2,3
Klimatisierung	2,9	Werkstatt- / Reifenkosten*	4,6
<b>Motor/Antrieb</b>	<b>3,1</b>	Wertstabilität*	4,3
Fahrleistungen*	3,6	Kosten für Anschaffung*	4,3
Laufkultur	2,0	Fixkosten*	3,5
Schaltung	3,7	Monatliche Gesamtkosten*	3,9
Getriebeabstufung	2,1		

<sup>1</sup>ohne Wirtschaftlichkeit \*Werte Klassenbezogen