



Citroen C4 Picasso HDi 150 FAP Exclusive

Fünftürige Großraumlimousine der unteren Mittelklasse (110 kW / 150 PS)

Der Citroen C4 Picasso bietet fünf vollwertige Sitzplätze und kann sowohl durch sein gutes Raumangebot als auch den gut nutzbaren Kofferraum punkten. Wer mehr Platz benötigt, kann auf den Grand Picasso zurückgreifen. Die rund 12 cm längere Karosserie kommt vor allem dem Kofferraum zugute - zudem gibt es den Grand Picasso auch mit sieben Sitzplätzen. Der C4 Picasso bietet eine gute Kindersicherheit, auf den drei Einzelsitzen im Fond lassen sich sogar drei Kindersitze nebeneinander befestigen - da gibt es wenige Konkurrenten in dieser Klasse, die ähnlich viel Platz bieten. Der Picasso bietet Citroen-typischen Fahrkomfort mit weich ansprechender Federung und bequemen Sitzen. Der 150 PS starke Dieselmotor sorgt für zügiges Vorankommen, auch wenn er sich im Verbrauch nicht besonders sparsam zeigt. Die Ausstattung in der getesteten Exclusive-Variante fällt üppig aus. Der Grundpreis von 29.250 Euro ist aber auch ausstattungsbedingt sehr hoch. Zusammen mit dem hohen Wertverlust kann der Franzose bei der Wirtschaftlichkeitsberechnung nicht überzeugen. **Karosserievarianten:** Grand Picasso. **Konkurrenten:** u. a. Ford C-MAX, Opel Zafira, Peugeot 5008, Renault Scénic, VW Touran.

- +** sehr großer Kofferraum, vorn wie hinten viel Platz, sehr gute Kindersicherheit, guter Langstreckenkomfort, kräftiger Dieselmotor
- hoher Verbrauch, großer Wendekreis, schlechte Wirtschaftlichkeit



ADAC-URTEIL

2,4 AUTOTEST

4,3 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

1,7 Familie

3,6 Stadtverkehr

2,4 Senioren

2,1 Langstrecke

2,0 Transport

2,4 Fahrspaß

3,4 Preis/Leistung

Stand: September 2012
Text: D. Silvestro

2,0

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,5

Verarbeitung

- +** Die Verarbeitung der Karosserie hinterlässt einen guten Eindruck. Die Spaltmaße 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 steigerungsfähig. Der Unterboden ist 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 lassen sich aber separat auswechseln. Tanken ist besonders einfach, da die Klappe gleichzeitig als Verschluss fungiert.
- Leider ist im Tankstutzen kein Fehlbetankungsschutz integriert, wodurch das Fahrzeug nicht gegen falsches Betanken mit Benzin geschützt ist. Die Motorhaube wird nicht wie bei vielen anderen Fahrzeugen mit einem Dämpfer offen gehalten, sondern es muss ein Haltestab eingehängt werden.

2,1

Alltagstauglichkeit

- +** Der Citroen C4 Picasso besitzt fünf vollwertige Sitzplätze. Die maximale Zuladung beträgt gute bis zufriedenstellende 510 kg. Auf dem Dach sind 80 kg Gepäck erlaubt, eine Dachreling ist leider nicht vorhanden. Im Falle einer Reifenpanne steht ein vollwertiges Ersatzrad zur Verfügung. Es ist leider ungünstig unter dem Fahrzeug montiert. Dank des 60 l großen Kraftstofftanks können mit einer Tankfüllung Reichweiten von über 1.000 km realisiert werden.

2,5

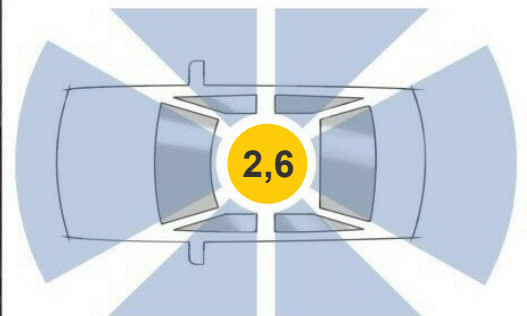
Sicht

- +** 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 (vorn optional). Bei der ADAC-Rundumsichtmessung schneidet der 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.

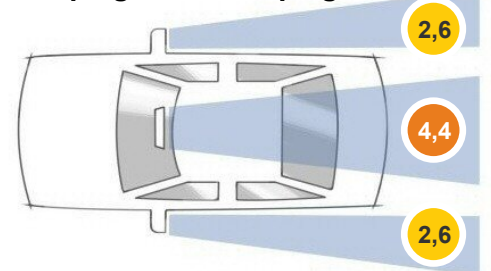


Versenkbare Kopfstützen und nicht zu breite Dachsäulen erleichtern die Sicht nach hinten.

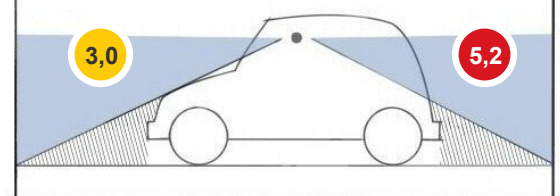
Rundumsicht



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.

Der Innenspiegel blendet bei störendem Scheinwerferlicht von hinten automatisch ab (abschaltbar). Gegen Aufpreis gibt es helle Xenonscheinwerfer mit Kurvenlicht. Die in der Mitte überlappenden Scheibenwischer reinigen die Frontscheibe vorbildlich. Die bis ins Dach gezogene Glasfläche wird aber nicht erreicht. LED-Tagfahrlicht gibt es in der getesteten Ausstattung serienmäßig.

– Durch die hohe Heckscheibe können flache Hindernisse hinter dem Fahrzeug kaum erkannt werden. Die Sicht auf den rückwärtigen Verkehr ist im kleinen Innenspiegel nicht ideal.

2,3 Ein-/Ausstieg

+ Vorn 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 Außenspiegel-Unterseiten.

– 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.

0,8 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.

1,8 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. Die Ladekante liegt 61 cm oberhalb der Fahrbahn und nur rund fünf Zentimeter über dem Kofferraumboden. Das Format des Kofferraums ist zweckmäßig, auch sperrige Dinge lassen sich dank der großen Ladeöffnung gut verstauen. Die Beleuchtungseinheit ist herausnehmbar und fungiert dann als Taschenlampe.

– Die zweiteilige Gepäckraumabdeckung erweist sich als unpraktisch, ein Rollo wäre besser. 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.

1,8

INNENRAUM

2,3

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 Schalthebel ist in idealer Höhe positioniert und sehr gut erreichbar. 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 nicht perfekt funktioniert. Oft wird der Scheibenwischer erst spät eingeschaltet. 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 justieren. 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. Insgesamt ist die Ergonomie im C4 Picasso zufriedenstellend, 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 Armaturenbrettmitte 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.

1,6

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.

2,5 Innenraum-Variabilität

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

2,3 KOMFORT

2,2 Federung

- + Die tendenziell weiche Fahrwerkabstimmung des C4 Picasso passt gut zum Fahrzeug und bietet einen guten Komfort. Bei langen Bodenwellen neigt die Karosserie zum Nachschwingen, voll beladen verstärkt sich dieser Effekt etwas. Eine Niveauregulierung an der Hinterachse gibt es nur für den längeren Grand Picasso. Kurze Unebenheiten und Einzelhindernisse wie abgesenkte Kanaldeckel oder Quertfugen werden gut geschluckt und belästigen die Insassen kaum. Feine Unebenheiten (z.B. rauer Fahrbahnbelag) werden gut abgedämpft, es konnte keine Stuckerneigung festgestellt werden. 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. Der Fahrersitz ist mit einer in der Intensität einstellbaren Lordosenstütze ausgestattet. 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.

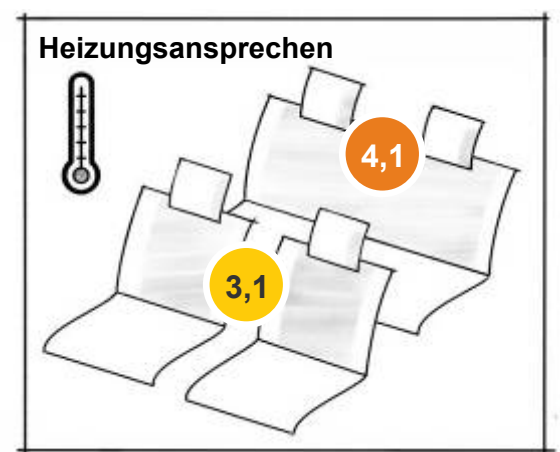
2,1 Innengeräusch

- + Der gemessene Geräuschpegel bei 130 km/h liegt mit 67,9 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

Der Innenraum wird vorn in akzeptabler Zeit auf angenehme Temperatur erwärmt. Hinten dauert es deutlich länger.

- + Mit der serienmäßigen Klimaautomatik können sich Fahrer und Beifahrer die Temperatur separat einstellen. Die Luftmengenverteilung lässt sich leider nur in bestimmten Kombinationen vorwählen. Die Mitreisenden der zweiten Reihe können sich die Belüftungsstärke hinten separat einstellen. In den Luftdüsen ist ein Duftspender integriert.



Heizungstest bei -10°C in der ADAC-Klimakammer.

- Die hinteren Seitenscheiben öffnen nicht vollständig.

2,3 MOTOR/ANTRIEB

2,1 Fahrleistungen*

- + Der 150 PS Dieselmotor sorgt für gute Fahrleistungen. Aufgrund des hohen Drehmoments besitzt der Motor auch bei niedrigen Drehzahlen genügend Kraft, um das 1,6 t schwere Fahrzeug zu beschleunigen. Dadurch ist eine schaltfaule und komfortable Fahrweise möglich.

2,2 Laufkultur

- + Die Laufkultur des Vierzylinder-Diesels ist überraschend gut. Vibrationen nimmt man nur in geringem Maße wahr. Brummen tritt nicht auf, erst bei hohen Drehzahlen neigt der Motor etwas zum Dröhnen.

2,6 Schaltung

Die Schaltung funktioniert zufriedenstellend. Es fehlt aber etwas an Präzision. Die Schaltwege dürften kürzer sein. Aufgrund der gefühllosen Kupplung fällt das Anfahren nicht immer ganz leicht.

- + Die mögliche Schaltgeschwindigkeit ist hoch, das Getriebe leichtgängig. Allein die mangelnde Präzision beim Gassenwechsel bremst den Schaltvorgang aus. Eine gut ablesbare Schaltempfehlung unterstützt den Fahrer beim Kraftstoffsparen. Per Sperrring ist der Rückwärtsgang gegen versehentliches Einlegen geschützt. Aufgrund einer Synchronisation lässt er sich auch bei ausrollendem Fahrzeug geräuschlos einlegen.

2,0 Getriebeabstufung

- + Die Übersetzungsstufen der sechs Gänge passen gut zum Motor. Auch die Gesamtübersetzung geht in Ordnung. Im größten Gang dreht der Motor bei 130 km/h ca. 2.500 1/min.

2,6 FAHREIGENSCHAFTEN

2,5 Fahrstabilität

- + Die Richtungsstabilität bei einem plötzlichen Spurwechsel ist gut. Trotz der hohen Karosserie und der weichen Federung halten sich die Aufbaubewegungen in Grenzen. Die Lenkung zentriert stark und sorgt somit für eine gute Stabilität. Seitenwind und Spurrillen beeindrucken den Picasso nur wenig. Beim ADAC Ausweichtest reagiert der C4 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. Auf rutschigem Untergrund verhindert die früh eingreifende Traktionskontrolle das Durchdrehen der Antriebsräder. Bei schneller Kurvenfahrt zeigt der C4 Picasso schon bei relativ niedrigen Geschwindigkeiten eine deutliche Untersteuertendenz, die sich aber früh ankündigt und damit gut beherrschbar ist. Lastwechselreaktionen sind nur wenig ausgeprägt.

3,0 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.

2,4 Bremse

⊕ Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der C4 Picasso HDi 150 durchschnittlich 37,5 m (Mittel aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Michelin Primacy HP der Größe 215/50 R17 95W). 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. Beim Bremsen in der Kurve zeigt das Fahrzeug eine gute Stabilität.

1,9 SICHERHEIT

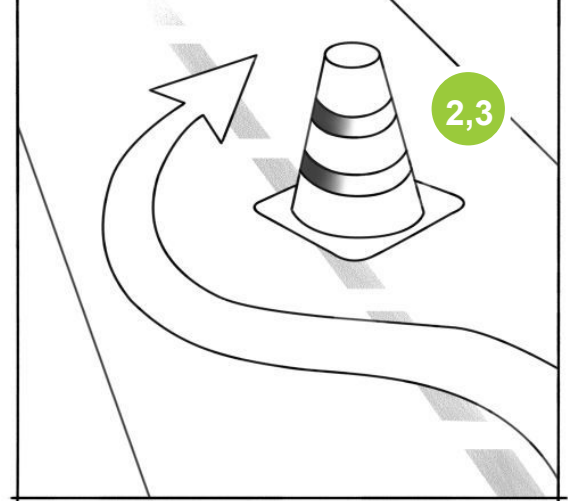
2,4 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Serienmäßig verfügt der C4 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 findet sich adaptives Kurvenlicht in Verbindung mit hellen Xenonscheinwerfern. Der optionale Spurverlassenswarner informiert den Fahrer über Vibrationen im Sitz, falls dieser ohne Blinkerbetätigung eine Fahrbahnmarkierung überfährt. Ein Speedlimiter ist Serie.

1,7 Passive Sicherheit - Insassen

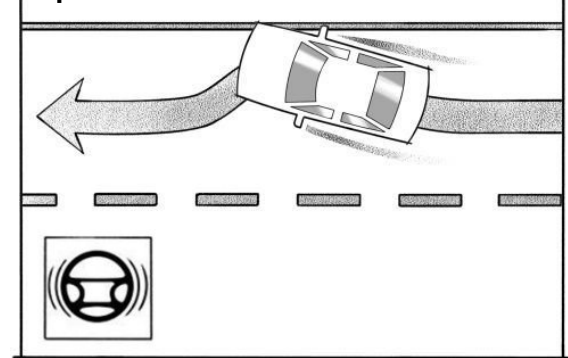
⊕ Beim EuroNCAP-Front- und Seitencrash gibt es 31 Punkte. Damit erreicht der C4 Picasso alle fünf möglichen Sterne für sehr gute passive Sicherheit. Front-, Seiten- und durchgehenden Kopfairbags gibt es serienmäßig. Die Kopfstützen der Vordersitze lassen sich für ca. 1,95 m große Personen hoch genug einstellen.

ADAC-Ausweichtest



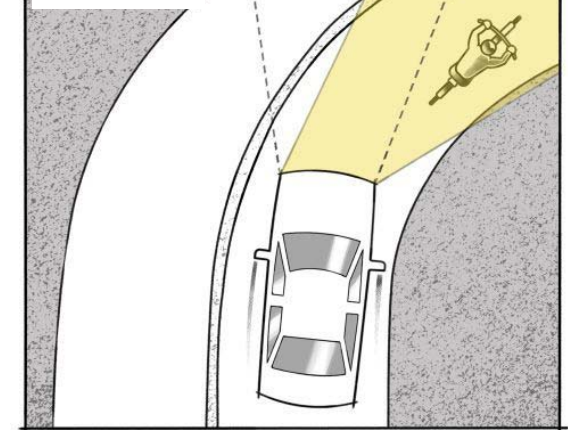
Beim ADAC-Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei mindestens 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion, d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.

Spurhalteassistent



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.

Kurvenlicht



Die Scheinwerfer schwenken (abhängig von Lenkradstellung und Geschwindigkeit) gemäß dem Straßenverlauf in Fahrtrichtung und folgen so der Fahrbahn in Kurvenrichtung.

Sie sind sehr breit und nah am Kopf platziert, was das Verletzungsrisiko des Halswirbelbereichs im Falle eines Unfalls verringert. Fahrer und Beifahrer werden optisch und akustisch ermahnt, sich anzuschallen. Der Anschnallstatus auf den hinteren Plätzen wird über Kontrollleuchten angezeigt. An den stabilen Bügeltürgriffen lässt sich im Falle eines Unfalls hohe Zugkraft aufbringen. Das Citroen eTouch Notrufsystem ist in der Ausstattungsvariante Exclusive serienmäßig an Bord. Über eine SIM-Karte und ein GPS-Modul kann im Falle eines Unfalls der Fahrzeugstandort an die Rettungsleitstelle übermittelt werden, wodurch die Hilfe vereinfacht wird.

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

1,3 Kindersicherheit

⊕ Bei den ADAC Crashtests erreicht der C4 Picasso für die Kindersicherheit gute 38 Punkte. 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. Aufgrund der drei Einzelsitze finden auch drei Kindersitze nebeneinander problemlos Platz. Laut Bedienungsanleitung sind auf allen drei Plätzen Universal-Kindersitze aller Klassen erlaubt. Eine Beifahrerairbag-Deaktivierung ist Serie. Dann dürfen auf dem Beifahrersitz auch rückwärts gerichtete Kindersitze befestigt werden. Der Einklemmschutz der Fensterheber arbeitet zuverlässig und sensibel.

3,3 Fußgängerschutz

Beim ADAC Crashtest erreicht das Fahrzeug für den Fußgängerschutz zwei von vier Sterne (16 Punkte). Das ist ein durchschnittliches Ergebnis. Die Randbereiche der Motorhaube und der Übergang zur Frontscheibe bergen noch ein zu hohes Verletzungspotential.

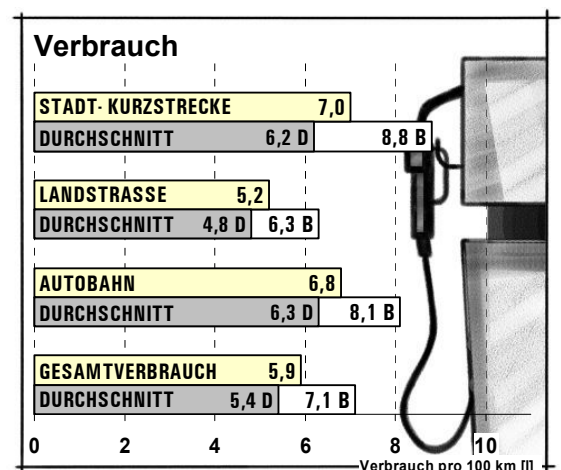
3,2 UMWELT/ECOTEST

4,1 Verbrauch/CO2*

⊖ Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des C4 Picasso mit 150 PS Dieselmotor liegt bei vergleichsweise hohen 5,9 l Diesel auf 100 km. Mit einem gemessenen CO₂-Ausstoß von 189 g/km erreicht das Fahrzeug im CO₂-Kapitel des EcoTest nur 19 Punkte. Innerorts benötigt er 7,0 l, außerorts 5,2 l und auf der Autobahn 6,8 l Diesel pro 100 km.

2,3 Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas fallen insgesamt gering aus, keine Schadstoffgruppe zeigt sich besonders auffällig. Der C4 Picasso erhält im Schadstoffkapitel 37 von 50 möglichen Punkten. Insgesamt ergeben sich im ADAC EcoTest damit 56 Punkte und somit drei von fünf möglichen Sternen.



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

4,3 AUTOKOSTEN

4,1 Betriebskosten*

– Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der C4 Picasso einen vergleichsweise hohen Verbrauch hat, fallen auch die Betriebskosten erhöht aus.

4,0 Werkstatt- / Reifenkosten*

Alle 30.000 km oder alle zwei Jahre ist ein Wartungsdienst fällig. Der 2,0-Liter Diesel besitzt einen Zahnriemen, der spätestens nach 150.000 Kilometer oder nach 10 Jahren gewechselt werden muss.

- + Citroen gewährt eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.
- Durch die üppige Bereifung ist mit höheren Kosten für den Reifenersatz zu rechnen, was eine bessere Benotung verhindert.

4,9 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.

4,2 Kosten für Anschaffung*

– Mit einem Preis von 29.250 Euro gehört der getestete Wagen zu den teuren Vertretern seiner Klasse. Immerhin ist die Ausstattung weitgehend komplett, sowohl im Sicherheits- als auch im Komfortbereich.

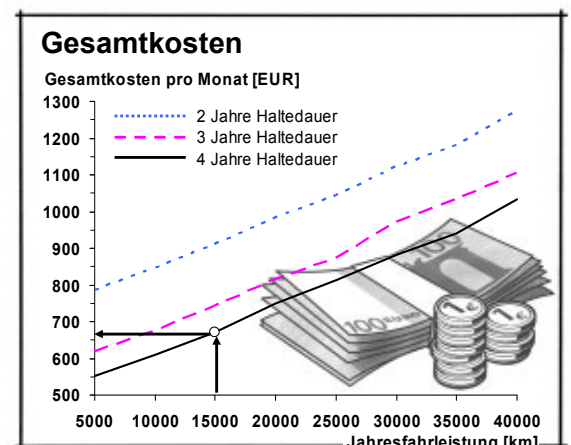
4,1 Fixkosten*

In allen Versicherungsklassen rangiert der Picasso im Mittelfeld.

– Für die Kfz-Steuer werden jährlich stolze 278 Euro fällig.

4,4 Monatliche Gesamtkosten*

– Die absoluten monatlichen Aufwendungen fallen im Klassenvergleich hoch aus. Vor allem die schlechte Wertbeständigkeit sowie der hohe Anschaffungspreis wirken sich negativ auf die Gesamtkosten aus.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 670 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	VTi 120	THP 155 EGS6	HDi 110 FAP	HDi 150 FAP	HDi 165 FAP Automatik
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
Verbrauch pro 100 km lt.Hersteller [l]	6,9 S	6,7 S	5,1 D	5,7 D	6,7 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]	629	668	609	654	704
Preis [Euro]	21.950	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	1997 ccm
Leistung	110 kW (150 PS)
bei	3750 U/min
Maximales Drehmoment	340 Nm
bei	2000 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	215/50R17
Reifengröße (Testwagen)	215/50R17W
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,9/12 m
Höchstgeschwindigkeit	195 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,7 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	5,8 s
Bremsweg aus 100 km/h	37,5 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	5,9 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	5,9 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	7,0/ 5,2/ 6,8 l
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	154g/km / 189g/km
Innengeräusch 130km/h	67,9dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4468/1831/1665 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2110 mm
Leergewicht/Zuladung	1620 kg/510 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	455 l/910 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/1600 kg
Dachlast	80 kg
Tankinhalt	60 l
Reichweite	1015 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	130 Euro
Monatliche Werkstattkosten	63 Euro
Monatliche Fixkosten	91 Euro
Monatlicher Wertverlust	386 Euro
Monatliche Gesamtkosten	670 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	15/19/20
Grundpreis	29.250 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 2012 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Umwelt und Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.05.2012 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.05.2012 gültigen Steuergesetzgebung.

Weitere Autotests finden Sie unter www.adac.de/autotest

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbieglicht	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	800 Euro
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht (Sicherheits-Paket 2)	1.690 Euro ^o
Parkhilfe, elektronisch (hinten)	Serie
Regen- und Lichtsensor	Serie
Reifendruckkontrolle (Sicherheits-Paket 1)	290 Euro ^o
Spurassistent (Sicherheits-Paket 2)	1.690 Euro ^o
Tempomat	Serie
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht (Sicherheits-Paket 2)	1.690 Euro ^o

INNEN

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 ^o
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung (zzgl. Montage)	389 Euro
Außenspiegel, elektrisch einstellbar	Serie
Lackierung Metallic	550 Euro ^o
Schiebe-Hubdach	690 Euro

^o im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

2,4

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,0	Fahreigenschaften	2,6
Verarbeitung	2,5	Fahrstabilität	2,5
Alltagstauglichkeit	2,1	Lenkung*	3,0
Sicht	2,5	Bremse	2,4
Ein-/Ausstieg	2,3	Sicherheit	1,9
Kofferraum-Volumen*	0,8	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,4
Kofferraum-Zugänglichkeit	1,8	Passive Sicherheit - Insassen	1,7
Kofferraum-Variabilität	2,0	Kindersicherheit	1,3
Innenraum	1,8	Fußgängerschutz	3,3
Bedienung	2,3	Umwelt/EcoTest	3,2
Raumangebot vorne*	1,2	Verbrauch/CO2*	4,1
Raumangebot hinten*	1,6	Schadstoffe	2,3
Innenraum-Variabilität	2,5		
Komfort	2,3		
Federung	2,2		
Sitze	2,1		
Innengeräusch	2,1		
Klimatisierung	2,9		
Motor/Antrieb	2,3		
Fahrleistungen*	2,1		
Laufkultur	2,2		
Schaltung	2,6		
Getriebeabstufung	2,0		

AUTOKOSTEN

4,3

Betriebskosten*	4,1
Werkstatt- / Reifenkosten*	4,0
Wertstabilität*	4,9
Kosten für Anschaffung*	4,2
Fixkosten*	4,1
Monatliche Gesamtkosten*	4,4

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte klassenbezogen