



Citroen C3 Picasso VTI 120 Exclusive

Fünftürige Großraumlimousine in der Kleinwagenklasse (88 kW / 120 PS)

Der Citroen C3 Picasso bietet viel Platz auf nur vier Metern Länge, das gute Raumangebot und der große Kofferraum gefallen. Dank der großen Türen kann man bequem ein- und aussteigen. Der 1,6-Liter-Benzin-Motor mit 88 kW/120 PS bietet ordentliche Fahrleistungen, wenn man die volle Drehzahlbandbreite nutzt - dann tritt er aber auch akustisch in den Vordergrund. Bei niedrigen Drehzahlen fehlt es ihm an Durchzugskraft. Der im ADAC EcoTest gemessene Verbrauch von 6,8 l/100 km ist für einen Kleinwagen zu hoch. Dem Getriebe fehlt es noch etwas an Schaltpräzision, die Drehzahlsprünge sind beim Schalten groß. Man vermisst vor allem bei zügiger Fahrt einen sechsten Gang. Mit einem Grundpreis von 20.710 Euro kann man den C3 Picasso VTI 120 Exclusive nicht als Schnäppchen bezeichnen, die Ausstattung ist aber großzügig. Neben dem hohen Anschaffungspreis sollte man auch mit hohen Unterhaltskosten rechnen. Trotz regelmäßiger Frischzellenkur ist der C3 Picasso in die Jahre gekommen. **Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** u.a. Nissan Note, Opel Meriva, Skoda Roomster, Toyota Verso-S.

+ bequemer Ein- und Ausstieg, großer Kofferraum, gutes Raumangebot vorn, kräftige Bremsanlage, gute Sicht nach vorn, umfangreiche Ausstattung

- hoher Verbrauch, teure Anschaffung, hohe Unterhaltskosten



ADAC-URTEIL

2,7 AUTOTEST

4,7 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

2,3 Familie

2,9 Stadtverkehr

2,3 Senioren

2,8 Langstrecke

2,6 Transport

2,8 Fahrspaß

3,7 Preis/Leistung

2,4

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

3,2

Verarbeitung

Die Karosserie ist recht gut verarbeitet, die Spaltabstände fallen durchgehend gleichmäßig aus. Es sind aber nicht alle Bleche sauber geschnitten, viele Schweißnähte wurden nicht versiegelt. Kräftige (aber nicht durchgehende und tief liegende) Seitenleisten sollen die Karosserieflanken gegen Remppler durch fremde Autotüren schützen. Türen und Klappen öffnen und schließen leicht. Die Kunststoffelemente im Innenraum sitzen passgenau, nichts klappert oder wackelt. Man findet aber an einigen Stellen unschöne Kanten von der Fertigung. Das Armaturenbrett ist mehrfarbig gehalten, im Mittelteil mit Klavierlack, gebürsteten Alurahmen und -Leisten sowie einer Menge Chrom. Die Sitze erfreuen durch saubere Verarbeitung und elegante Bezüge. Gegen Aufpreis gibt es ein großes Panoramadach, das mit einer Jalousie bei viel Sonne abgedeckt werden kann.

⊖ Front- und Heckpartie der Karosserie sind durchgehend lackiert und kratzempfindlich. Selbst die separat tauschbaren Einlagen tragen eine Lackschicht. Der Motorraum ist unten größtenteils offen, so kann ungehindert Straßenschmutz eindringen. Die Türschweller sind ungeschützt und können dadurch schnell zerkratzen, außerdem haben sie nach außen keine Dichtungen, sodass sie leicht verschmutzen. Der Tankdeckel muss umständlich mit dem Zündschlüssel auf- und zugesperrt werden, obwohl eine Zentralverriegelung vorhanden ist. Die Nebelscheinwerfer liegen im besonders gefährdeten Bereich - sie können auch bei kleinen Anstößen leicht beschädigt werden. Die Motorhaube wird nur von einem einfachen Metallstab offen gehalten. Gasdruckfedern wären deutlich praktischer.

2,9

Alltagstauglichkeit

Auf dem Dach dürfen Lasten bis zu 60 kg transportiert werden, gegen Aufpreis ist auch eine stabile Dachreling erhältlich. Die maximale Zuladung beträgt noch akzeptable 413 kg. Anhänger dürfen bis zu einem Gesamtgewicht von 1.100 kg gezogen werden, ohne Bremse dürfen sie maximal 635 kg wiegen.

⊕ Mit dem 50-Liter-Tank können Reichweiten von rund 740 Kilometern realisiert werden. Im Innenraum finden vier Personen bequem Platz. Der mittlere Sitz der Rücksitzbank sollte nur auf kurzen Strecken besetzt werden. Durch die kompakte Karosserie zeigt sich der C3 Picasso, vor allem in innerstädtischen Betrieb, recht wendig.

⊖ Bei einer Reifenpanne gibt es nur ein dünnes Notrad, das versteckt unter mehreren Lagen an Kofferraumböden und Einsätzen liegt und somit schwierig zu erreichen ist.

2,8

Sicht

⊕ Die leicht erhöhte Sitzposition sorgt für gute Sicht auf den Verkehr. Große, beheizte Außenspiegel bieten gute Sicht nach hinten, es fehlt allerdings ein asphärischer Bereich, der den toten Winkel vermindern würde. Bei der Messung der Rundumsicht nach dem ADAC-Verfahren schneidet der C3 Picasso insgesamt zufriedenstellend ab. Anteil daran haben auch die zweigeteilten A-Säulen. Von Nachteil ist allerdings, dass die Scheibe zwischen den beiden A-Säulen stark verzerrt. Die Abmessungen der Karosserie lassen sich gut abschätzen.



Die hinteren Dachsäulen sind sehr breit und beeinträchtigen die Sicht erheblich.

Die Kopfstützen der Rückbank können weit nach unten geschoben werden und stören dann nicht mehr beim Rückwärtsfahren. Die akustische Abstandssensoren für hinten (Serie) und die optionale Rückfahrkamera sind dabei ebenfalls hilfreich. Nachts kann das Kamerabild aber nicht überzeugen. Tagfahrlicht sorgt auch bei mäßigen Sichtverhältnissen für gute Erkennbarkeit. Ebenso ist Abbiegelicht an Bord.

⊖ Die hintersten Dachsäulen sind nicht gerade schlank, was beim Abbiegen hinderlich sein kann. Der selbst abblendende Innenspiegel dürfte ein etwas größeres Sichtfeld bieten. Die Lichtausbeute der Halogenscheinwerfer dürfte großzügiger ausfallen.

2,1 Ein-/Ausstieg

⊕ Die Türen lassen sich mit einer praktischen Fernbedienung ent- und verriegeln. Die Tasten der Fernbedienung können aber im Dunkeln kaum unterschieden werden. Im geöffneten Zustand werden die Türen zuverlässig arretiert, die Rastung ist aber relativ grob. Durch die verhältnismäßig hohe Karosserie, die großen, geraden Türen sowie die niedrigen Türschweller ist das Ein- und Aussteigen vorn und auch hinten bequem. Selbst der Mittelsitz der Rückbank lässt sich leicht erreichen, da am Boden kein Tunnel stört. Über jeder Tür ist ein praktischer Haltegriff angebracht, der vor allem beim Aussteigen behilflich sein kann. Beim Verlassen des Fahrzeugs leuchten die Scheinwerfer noch etwas nach und bieten einen sicheren Heimweg. Zudem wird das direkte Umfeld des Fahrzeugs ausgeleuchtet.

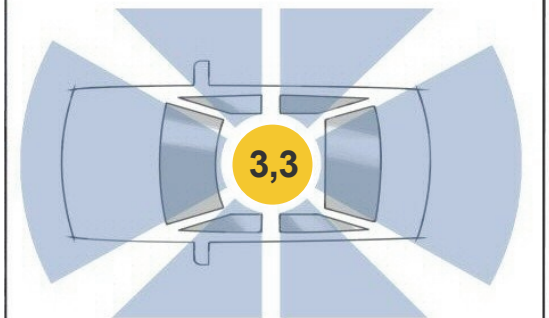
1,4 Kofferraum-Volumen*

⊕ Der Kofferraum fasst 345 l in Normalkonfiguration bei nach hinten geschobenen Sitzen. Entfernt man die Hutablage, so beträgt das Ladevolumen bis zum Dach 585 Liter. Dann kann man darin auch bis zu zehn handelsübliche Getränkekisten stapeln. Klappt man die Rücksitze um, erweitert sich das Volumen auf großzügige 715 l (gemessen bis Fensterunterkante). Aufgrund der fast senkrechten Heckpartie lässt sich der Kofferraum gut bis zum Dach beladen. Nutzt man das komplette Volumen und belädt bis zum Dach, dann schluckt der C3 Picasso über 1.300 Liter Gepäck.

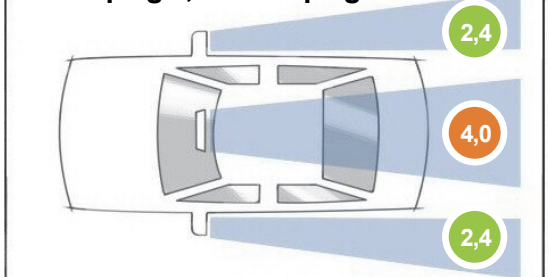
2,2 Kofferraum-Zugänglichkeit

⊕ Die Heckklappe lässt sich sehr leicht öffnen und schwingt genügend weit nach oben auf. Unter der ausladenden Verkleidung des Scheibenwischermotors können aber nur Personen bis 1,79 m stehen, ohne sich den Kopf zu stoßen. Die Ladeöffnung ist sehr groß. Der auch bei vorgeklappten Rücksitzen völlig ebene Ladeboden liegt auf angenehm niedrigem Niveau (66 cm über der Fahrbahn).

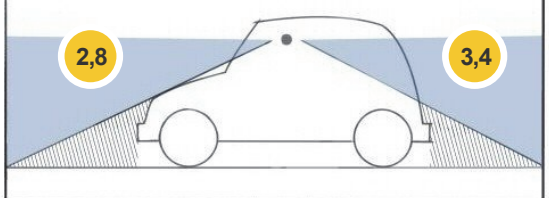
Rundumsicht



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



Mit 345 l Kofferraumvolumen (dachhoch über 1300 l) bietet der Picasso mehr Platz für das Gepäck als die meisten Konkurrenten.

Bei Ausladen stört keine Ladekante. Mit seiner rechteckigen Form lässt sich der Kofferraum sehr gut nutzen. Durch die geringe Tiefe und die große Ladeöffnung kann man auch kleine Gegenstände gut fassen, die bis zu den Sitzlehnen vor gerutscht sind. Praktisch zeigt sich die Kofferraumleuchte, die entnommen und als Akku-Lampe verwendet werden kann.

- An den seitlichen Ecken der Heckklappe kann man sich schmerzhaft den Kopf stoßen.

2,6 Kofferraum-Variabilität

+ Die beiden Rücksitzlehnen sind asymmetrisch geteilt und lassen sich mit wenig Kraft vor- und wieder zurückklappen, die Kopfstützen können eingesteckt bleiben. Das optionale Reisepaket umfasst eine Skiklappe in der Rücksitzlehne und eine umklappbare Lehne des Beifahrersitzes, so dass auch sehr lange Gegenstände im Innenraum untergebracht werden können.

– Für kleines Einkaufsgepäck fehlen gut erreichbare Ablagefächer im praktischen Format. Hierfür gibt es nur ein kleines Netz im Kofferraum, Haken und einen Stauraum unter dem Kofferraumboden. An den Entriegelungshebeln der Rücksitzbank kann man sich leicht die Finger einklemmen.

2,3 INNENRAUM

2,4 Bedienung

Kupplung und Bremspedal sind etwas hoch angeordnet. Das Zündschloss ist nicht direkt einsehbar und unbeleuchtet. Die Beleuchtung wird am Blinkerhebel bedient. Die Nebelscheinwerfer werden durch Tippen an einem federbelasteten Drehring aktiviert. Ein Schalter mit fester Rastung würde die Logik der Bedienung verbessern.

+ Die Bedienung der wichtigsten Funktionen ist weitestgehend sinnfällig und einfach, man kommt mit dem C3 Picasso relativ schnell zurecht. Das Lenkrad lässt sich in Höhe und Weite einstellen. Der weit oben platzierte Schalthebel liegt gut zur Hand. Die Bedienteile für Heizung und Radio sind ordentlich platziert und einfach zu bedienen, wenn auch manche Funktionen etwas klein angeschrieben sind. Fahrlicht und Wischer schalten sich automatisch zu. Das serienmäßige Radio lässt sich auch von einem Satelliten aus einstellen, der sich hinter dem Lenkrad befindet. Seine Bedienung ist allerdings gewöhnungsbedürftig. Gegen Aufpreis war im Testwagen ein Navigationssystem verbaut. Die meisten Schalter sind beleuchtet. Im Display des serienmäßigen Bordcomputer können u.a. der Momentan- und Durchschnittsverbrauch abgelesen werden. Der Blinker besitzt eine praktische Antippfunktion (einmal tippen, dreimal blinken), allerdings ist die Rastung des Blinkerhebels zu schwach. Die elektrischen Fensterheber haben vorn eine Antippautomatik für auf- und abwärts. Mit dem optionalen Reise-Paket gibt es eine Schublade unter dem Beifahrersitz, Ablagefächer unter dem Fußraum der hinteren Sitzreihe und Klapptische für die hinteren Passagiere. Dann ist das Angebot an Ablagen in Ordnung. Das Handschuhfach ist groß und wird von der Klimaanlage gekühlt. Die Außenspiegel werden elektrisch eingestellt und können automatisch angeschwenkt werden. Die Türen und die Heckklappe werden überwacht und der Fahrer gewarnt, wenn sie nicht richtig verschlossen sind. Auf langen Reisen unterstützt der serienmäßige Tempomat.



Der Innenraum ist zwar durchgehend ordentlich verarbeitet und die Bedienung weitgehend funktionell, die mittig im Armaturenbrett platzierten Instrumente sind jedoch schlecht ablesbar und z.T. auch durch den Lenkradkranz verdeckt.

⊖ Tacho und Drehzahlmesser sitzen seitlich nach rechts versetzt vom Fahrer. Vor allem die Kontrollleuchten der Blinker entziehen sich dem Blickfeld des Fahrers. Eine Motor-Temperaturanzeige fehlt. Zudem sind die Instrumente tagsüber nicht ideal ablesbar, da der Kontrast der weiß und orange beleuchteten Instrumente schlecht ist. Das Handschuhfach ist nur bei eingeschalteter Zündung beleuchtet. Die Fensterheber funktionieren nicht ohne Zündung. Die Lehnen der Vordersitze lassen sich nur grob einstellen, die Hebel dafür sind schlecht zu erreichen und schwergängig. Die Höheneinstellung ist schwergängig, der Hebel dafür schlecht zu greifen. Hinten fehlen Leselampen.

2,0 Raumangebot vorne*

+ Fahrer bis zu einer Körpergröße von knapp 1,90 m können sich den Sitz genügend weit nach hinten schieben. Die Kopffreiheit würde auch für noch größere Personen ausreichen. Zusammen mit der üppigen Innenbreite sorgt das für ein besonders großzügiges Raumgefühl.

2,6 Raumangebot hinten*

Auch hinten ist der Platz angemessen. Die Kniefreiheit reicht für 1,85 m große Mitfahrer (Vordersitze für 1,85 m große Personen eingestellt), auch Kopffreiheit ist genügend vorhanden. Die Innenbreite ist für diese Fahrzeugklasse ebenfalls groß, drei Erwachsene sitzen aber beengt.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,85 m ausreichend Platz vor.

3,5 Innenraum-Variabilität

Die Rückbank lässt sich um ca. 15 cm längs verschieben. Außerdem lässt sich die Lehnenneigung justieren.

2,6 KOMFORT

2,4 Federung

+ Die Abstimmung der Federn und Dämpfer hat Citroen tendenziell weich gewählt. Dadurch ist das Fahrverhalten sehr komfortabel, bei engagierter Fahrweise fehlt es aber etwas an Fahrstabilität. Bei langen Bodenwellen schwingt die Karosserie ein wenig nach, kurze Wellen werden vom Fahrwerk gut geschluckt. Auch Einzelhindernisse wie abgesenkte Kanaldeckel werden zufriedenstellend geschluckt. Selbst auf grobem Kopfsteinpflaster rollt der Citroen recht komfortabel ab. Nickbewegungen und Seitenneigung halten sich für einen Minivan in Grenzen. Bei Beladung ändert sich das Fahrverhalten in angemessenem Rahmen.

2,7 Sitze

Die Vordersitze sind komfortabel gepolstert. Der Körperhalt ist passabel, das gilt auch für die Unterstützung in Kurven. Für große Menschen dürften aber Sitzfläche und Lehne länger sein. Hinten sitzt man ebenfalls recht bequem, zumindest wenn man nicht allzu groß ist. Dann bleibt auch genügend Auflage für die Oberschenkel. Sowohl Lehne als auch Sitzfläche dürften etwas besser konturiert sein.

- + Der Fahrersitz hat einen weiten Einstellbereich für die Höhe, so finden Personen unterschiedlichster Größe eine geeignete Position. Man sitzt entspannt. Auch die Rücksitzlehne kann in der Neigung eingestellt werden.
- Der Fahrer findet keinen geeigneten Platz, um den linken Fuß bequem abstellen zu können. Am Beifahrersitz fehlt die Höheneinstellung.

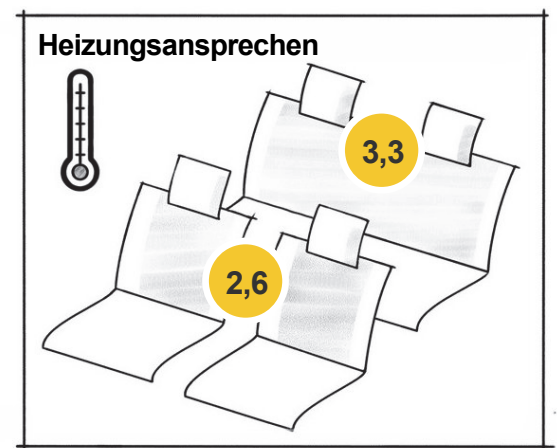
2,4 Innengeräusch

- + Mit gemessenen 68,5 dB(A) bei 130 km/h liegt der Geräuschpegel niedrig. Den Motor hört man arbeiten, zu laut wirkt er aber auf die Insassen nicht ein. Bei hohem Tempo kommen deutliche Windgeräusche dazu.

2,6 Klimatisierung

Bei der gemessenen Heizleistung kann der Franzose für alle Plätze nur durchschnittliche Resultate liefern. Die Luftverteilung wird für Fahrer und Beifahrer gemeinsam eingestellt.

- + Die 2-Zonen-Klimaautomatik mit Pollenfilter ist serienmäßig.
- Die hinteren Seitenscheiben öffnen nicht vollständig und geben somit nicht den vollen Fensterausschnitt frei.



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

2,8 MOTOR/ANTRIEB

2,3 Fahrleistungen*

- + Die Fahrleistungen des 1,6-Liter-Benziner mit 88 kW/120 PS stellen zufrieden. Den Sprint von 60 auf 100 km/h (simulierter Überholvorgang) absolviert der C3 in 6,8 Sekunden. Der Motor mag aber gedreht werden. Bei den Elastizitätsmessungen im vierten und im fünften Gang zeigt er nur eine durchschnittliche Durchzugskraft.

2,7 Laufkultur

Die Vibrationen im Innenraum halten sich in akzeptablen Grenzen. Bei Teillast fallen sie etwas stärker aus, als wenn man die volle Leistung abfordert. Im niedrigen Drehzahlbereich emittiert der Benziner keine störenden Frequenzen. Dreht man den Motor über 4.000 Umdrehungen, dröhnt er kräftig los.

3,0 Schaltung

Die Schaltpräzision kann nach wie vor nicht lobend erwähnt werden, es bleibt Verbesserungspotential. Die Schaltwege sind noch zufriedenstellend.

- + Schnelles Schalten stellt kein Problem dar. Eine Schaltempfehlung unterstützt den Fahrer bei der richtigen Gangwahl. Dadurch wird Kraftstoff gespart.

⊖ Der Rückwärtsgang ist nicht deutlich genug von den Vorwärtsgängen abgetrennt, er liegt rechts hinten. Zudem fehlt eine Rückwärtsgangsperrle, das kann besonders gefährlich werden, wenn der Fahrer ein Sechsgang-Getriebe gewöhnt ist und versehentlich bei hohem Tempo den Rückwärtsgang einlegt. Bei ausrollendem Fahrzeug macht der Rückwärtsgang Geräusche. Ein Start-Stopp-System gibt es für die getestete Motorsierung nicht.

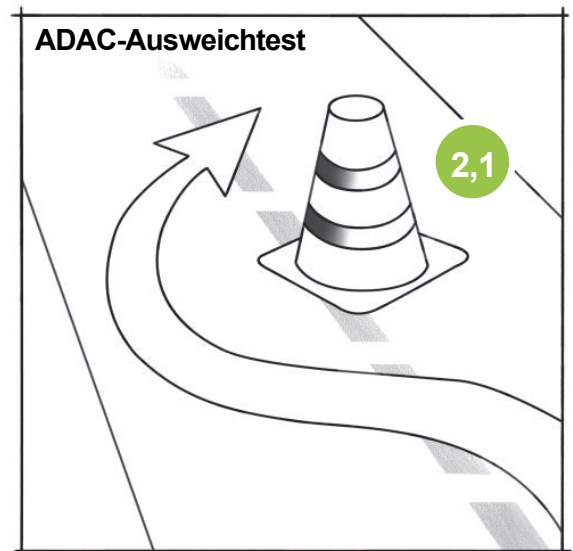
3,3 Getriebeabstufung

Beim Fünfgang-Schaltgetriebe vermisst man einen sechsten Gang. Die Drehzahlsprünge beim Schalten sind groß, aber in sich stimmig. Durch die kurze Gesamtübersetzung dreht der Motor bei 130 km/h im größten Gang mit 3.750 Umdrehungen in der Minute, wodurch auch auf langen Reisen mit hohen Geschwindigkeiten unnötig Kraftstoff vergeudet wird.

2,5 FAHREIGENSCHAFTEN

2,7 Fahrstabilität

Auf plötzliche und aggressive Spurwechsel reagiert der Citroen agil und gelassen. Die Aufbaubewegungen halten sich in Grenzen. ESP stabilisiert das Fahrzeug, es bleibt jederzeit gut beherrschbar. Beim Überholen mit hohen Geschwindigkeitsdifferenzen wird das Fahrzeug durch Luftwirbel leicht aus der Spur gestoßen. ADAC-Ausweichtest: Willig folgt der C3 Picasso dem ersten Lenkeinschlag. Erst beim anschließenden Gegenlenken neigt er leicht zum Überschieben. Nach dem prompt einsetzenden ESP-Eingriff und entsprechendem Tempoabbau ist der Van aber ziemlich schnell wieder lenkbar. Insgesamt ein sicheres Ausweichverhalten, ohne Schleuder- oder gar Kipptendenz. In schnell gefahrenen Kurven schiebt der Citroen früh, aber gut kontrollierbar über die Vorderräder. Lastwechselreaktionen kann man provozieren, können aber sicher abgefangen werden. In kritischen Fahrsituationen wird der Fahrer vom Stabilisierungssystem ESP unterstützt.



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.

3,1 Lenkung*

Die Lenkung spricht recht schnell an, ohne deshalb nervös zu wirken, die Zielgenauigkeit ist noch passabel. Sie vermittelt dem Fahrer aber recht wenig Kontakt zur Fahrbahn und fühlt sich synthetisch an. Die Mittelstellung ist ordentlich definiert. Der Kraftaufwand ist niedrig, auch beim Rangieren lässt sich die Lenkung sehr leicht drehen, störend ist jedoch der ziemlich große Wendekreis von 11 m.

2,0 Bremse

⊕ Bei der Bremswegmessung aus 100 km/h bis zum Stillstand sind 36,4 m erforderlich (Mittelwert aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Reifen: Michelin Pilot Exalto der Größe 205/45 R17 88V). Die Wirkung lässt auch nach mehrmaligen Wiederholungen kaum nach. Das Bremsgefühl ist gut, die Bremskraft lässt sich ordentlich dosieren. Auch in Kurven zeigt sich der Van recht spurtreu.

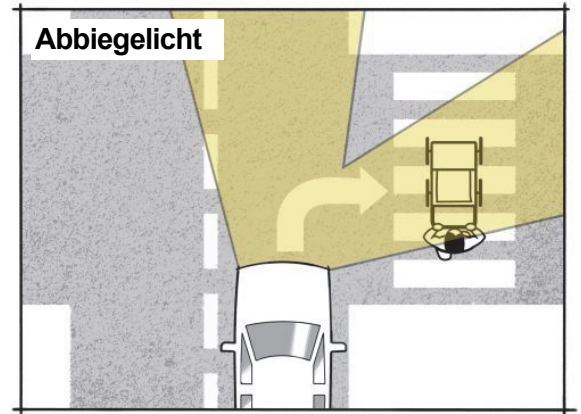
2,5

SICHERHEIT

2,6

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

- + Das elektronische Stabilitätsprogramm ESP und der Bremsassistent sind bei allen C3 Picasso-Modellen serienmäßig an Bord. Bei Gefahrenbremsungen wird die Warnblinkanlage aktiviert, um den nachfolgenden Verkehr zu warnen. Serienmäßig sind die Nebelscheinwerfer mit einer Abbiegelicht-Funktion versehen. Ebenso ohne Aufpreis ist ein Speedlimiter an Bord, mit die maximale Fahrgeschwindigkeit begrenzt werden kann.
- Ist der Warnblinker aktiviert, können die Blinker nicht mehr zur Fahrtrichtungsanzeige verwendet werden, was beim Abschleppen nachteilig ist.



Abbiegelicht

Zusätzliche Lampen (oder angepasste Nebelscheinwerfer) leuchten im Stadtverkehr beim Abbiegen die betreffende Seite besser aus. So wird das Risiko, an Kreuzungen und Einmündungen Fußgänger zu übersehen, erheblich vermindert.

2,7

Passive Sicherheit - Insassen

- + Die Sicherheitsausstattung des Citroen C3 Picasso besteht aus Frontairbags, vorderen Seitenairbags, Vorhangairbags vorn und hinten sowie Gurtstraffern inkl. Kraftbegrenzern vorn. Beim Crashtest EuroNCAP (Stand 2009) erreicht er 81% der möglichen Punkte und insgesamt vier Sterne. Fahrer- und Beifahrerplatz haben akustische und optische Angurt-Erinnerungen, die drei Rücksitzplätze nur optische. An den stabilen, griffgerechten Türgriffen lässt sich nach einem eventuellen Unfall hohe Zugkraft aufbringen und somit ein schneller Zugang zu den Insassen schaffen. Die Kopfstützen der Vordersitze reichen in der Höhe für ca. 1,85 m große Personen. Sie haben knappe Abstände zu den Köpfen und können so bei einem Heckcrash gut wirken.
- Hinten reichen die Kopfstützen nur für Personen bis zu einer Größe von 1,65 m aus, außerdem sind sie ziemlich schmal, was sich bei einem Schrägaufprall ungünstig auswirken kann. Für Verbandskasten und Warndreieck gibt es keine definierten Halter, welche die Auffindbarkeit verbessern würden.

1,5

Kindersicherheit

- + Beim Crashtest nach EuroNCAP (Stand 2009) erreicht der Franzose im Bereich Kindersicherheit 76 % der möglichen Punkte. Die äußeren Rücksitze sind zur Befestigung von Kinderrückhalte-Systemen gut geeignet. Die Außenplätze bieten auch die Möglichkeit der Befestigung mit Isofix. Hier finden auch besonders hohe Kindersitze ausreichend Platz. Der rechte Frontairbag ist via Schlüsselschalter abschaltbar, somit können auch rückwärts gerichtete Kindersitze auf dem Beifahrersitz montiert werden. Auf dem Beifahrersitz und den hinteren Außensitzen erlaubt der Fahrzeughersteller universelle Kindersitze aller Altersklassen. Die Schließkräfte der elektrischen Fensterheber sind erfreulich gering, wodurch sie kaum Verletzungspotenzial haben.
- Auf dem mittleren Rücksitz sind keine Kindersitze erlaubt.

3,3 Fußgängerschutz

Beim Crashtest EuroNCAP (Stand 2009) erhält der Picasso für den Fußgängerschutz 43 % der möglichen Punkte. Wegen der aggressiven Motorhaube besteht noch erhebliches Verletzungsrisiko.

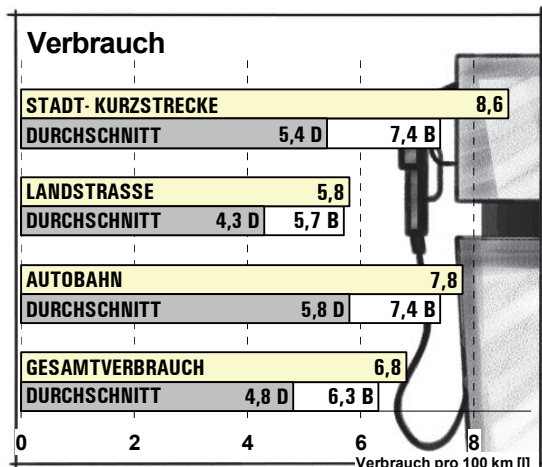
3,2 UMWELT/ECOTEST

4,6 Verbrauch/CO₂*

– Der Verbrauch des Citroen C3 Picasso VTi 120 fällt mit 6,8 l pro 100 km zu hoch aus. Mit einem CO₂-Ausstoß von 186 g/km erreicht das Fahrzeug beim ADAC EcoTest nur 13 Punkte im Kapitel CO₂. Im Stadtverkehr verbraucht der durstige Van 8,6 Liter, über Land 5,8 Liter und auf der Autobahn 7,8 Liter auf 100 Kilometer.

1,7 Schadstoffe

+ Die Schadstoffanteile im Abgas sind gering, es zeigen sich keine nennenswerten Auffälligkeiten bei den einzelnen Schadstoffgruppen. Somit werden 43 von 50 möglichen Punkten erreicht. Zusammen mit der Verbrauchs-Bewertung ergeben sich 56 Punkte. Das reicht im EcoTest nur für drei von fünf möglichen Sternen.



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

4,7 AUTOKOSTEN

5,5 Betriebskosten*

– Die Kosten für den Betrieb setzen sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff zusammen. Der hohe Verbrauch von teurem Superkraftstoff führt unweigerlich zu hohen Betriebskosten.

4,1 Werkstatt- / Reifenkosten*

Alle 30.000 Kilometer oder alle 12 Monate ist eine Wartung fällig. Der 1,6-Liter Ottomotor besitzt eine Steuerkette, die einen oftmals teuren Zahnriemenwechsel überflüssig macht.

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

– Durch die üppige Bereifung ist mit hohen Kosten für den Reifenersatz zu rechnen, was eine bessere Benotung verhindert.

5,0 Wertstabilität*

– Es wird von einem eher ungünstigen Restwertverlauf im vierjährigen Kalkulationszeitraum ausgegangen. Von Nachteil ist der hohe Verbrauch. Zudem ist mit einem baldigen Modellwechsel zu rechnen.

4,3 Kosten für Anschaffung*

➖ 20.710 Euro sind ein stolzer Preis für einen Kleinwagen, auch wenn es sich dabei um einen Minivan handelt. Immerhin ist die Ausstattung umfangreich. Bereits in Grundausstattung ist alles Wünschenswerte an Bord.

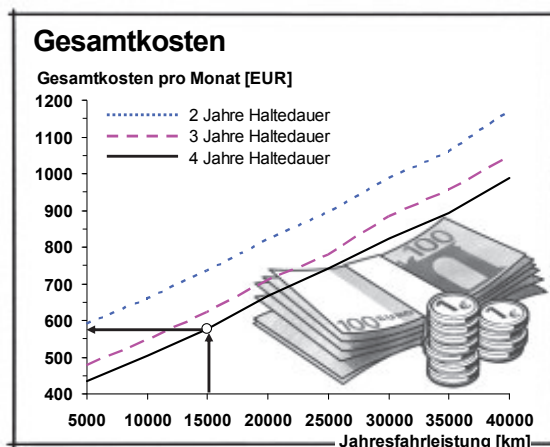
1,9 Fixkosten*

➕ Die Fixkosten sind erschwinglich. Die Versicherungsklassen liegen im guten Mittelfeld, die Haftpflichtversicherung ist sogar günstig.

➖ Für die Kfz-Steuer werden 140 Euro pro Jahr fällig.

5,2 Monatliche Gesamtkosten*

➖ Die monatlichen Gesamtkosten fallen sehr hoch aus, daran können auch die überschaubaren Werkstattkosten und die niedrigen Fixkosten nichts ändern. Der hohe prozentuale Wertverlust führt aufgrund des teuren Anschaffungspreises zu einem sehr hohen tatsächlichen Wertverlust. Die üppige Bereifung macht die Unterhaltskosten nicht erschwinglicher.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 577 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	VTi 95	VTi 120	HDi 90 FAP	e-HDi 90 FAP EGS6	HDi 115 FAP
Aufbau/Türen	GR/5	GR/5	GR/5	GR/5	GR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1397	4/1598	4/1560	4/1560	4/1560
Leistung [kW (PS)]	70 (95)	88 (120)	68 (92)	68 (92)	84 (114)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	136/4000	160/4250	230/1750	230/1750	270/1750
0-100 km/h[s]	13,4	11,9	14,6	15,7	11,9
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	178	188	174	177	184
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	6,3 S	6,3 S	4,0 D	4,3 D	4,6 D
CO2 [g/km]	145	145	105	112	119
Versicherungsklassen KH/VK/TK	13/16/16	13/16/16	14/17/20	14/17/20	14/17/20
Steuer pro Jahr [Euro]	128	132	172	186	200
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	506	536	492	514	517
Preis [Euro]	15.190	18.710	20.010	21.110	20.910

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-Haftpf.
VK = Vollkasko
TK = Teilkasko

Kraftstoff

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

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1598 ccm
Leistung	88 kW (120 PS)
bei	5660 U/min
Maximales Drehmoment	160 Nm
bei	4250 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	205/45R17W
Reifengröße (Testwagen)	205/45R17V
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11/10,95 m
Höchstgeschwindigkeit	188 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	11,9 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2. + 3. Gang)	6,8 s
Bremsweg aus 100 km/h	36,4 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	6,4 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	6,8 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	8,6/5,8/7,8 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe	149 g/km
CO ₂ -Ausstoß Test(*WTW)	186 g/km
Innengeräusch 130km/h	68,5 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4101/1766/1631 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2050 mm
Leergewicht/Zuladung	1340 kg/413 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	345 l/715 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	635 kg/1100 kg
Dachlast	60 kg
Tankinhalt	50 l
Reichweite	735 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte fett

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	156 Euro
Monatliche Werkstattkosten	55 Euro
Monatliche Fixkosten	85 Euro
Monatlicher Wertverlust	281 Euro
Monatliche Gesamtkosten	577 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	13/16/16
Grundpreis	20.710 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 2013 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 01.03.2013 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.05.2012 gültigen Steuergesetzgebung.

*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich.

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

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Automatikgetriebe (EGS6)	800 Euro
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Parkhilfe, elektronisch (hinten)	Serie
Regen- und Lichtsensor	Serie
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Servolenkung	Serie
Start-Stop-System (nicht für VTi 120)	nicht erhältlich
Tempomat	Serie
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	nicht erhältlich

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Audioanlage (CD-MP3)	Serie
Drehzahlmesser	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	Serie
Klimaautomatik	Serie
Navigationssystem	900 Euro ^o
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie
Zentralverriegelung	Serie

AUSSEN

Außenspiegel, elektrisch einstellbar	Serie
Dachreling	Serie
Lackierung Metallic	500 Euro ^o
Nebelscheinwerfer	Serie
Panorama-Glasdach	600 Euro ^o
Schiebe-Hubdach	nicht erhältlich

^o im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

2,7

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

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte klassenbezogen