

Testnotizen zum Citroen C3 Picasso HDi 110 FAP Tendance mit 80 kW/109 PS

Sonderausstattungen:
City-Paket, Dachreling, Klima-Automatik-Paket, Reise-Paket, Metallic-Lackierung
Im Test vom 18. Mai bis zum 2. Juni 2009.
Kennzeichen: K – EA 5870.

Von Redaktion „Fahrschule“, Dietmar Fund
Neumarkter Straße 18
81673 München
Tel. 0 89 / 43 72 -22 69, Fax: -22 07
E-Mail: dietmar.fund@springer.com

Karosserie

Der **Bug** des C3 Picasso ist **nicht einzusehen**. Dafür ist seine kastenförmige **Karosserie** sonst sehr übersichtlich, besonders wegen des steil abfallenden Hecks und der filigranen A-Säulen-Konstruktion. Sie bewährt sich besonders in Kreisverkehren, wo man bei anderen Vans große tote Winkel bemerkt. Die **B-Säulen** sind dagegen **recht breit**. Dadurch hat man beim spitzwinkligen Einbiegen nach links eine schlechte Sicht auf die von rechts kommende Straße.

Die **Serien-Außenspiegel** sind schön groß und **bieten ein großes Sichtfeld**, obwohl noch nicht einmal der linke asphärisch gekrümmt ist. Die **Vogel-Zusatzspiegel** für den Opel Astra H **passen prima**, ohne dass dies die elektrische Spiegelverstellung einschränkt.

Ärgerlich ist das **kleine Wischfeld der Scheibenwischer**, besonders des rechten. Citroen baut hier offenbar Wischer aus einem anderen Modell ein, deren Wischblätter kürzer sind als sie sein könnten. Dies gilt auch für den **Heckwischer**, dessen Wischfeld ebenfalls nicht so groß ist, wie es nach der Glasfläche bemessen sein könnte. Wahrscheinlich geht das dort nicht besser, weil die Heckscheibe im oberen Bereich stark gekrümmt ist. So lässt die Spitze des Wischers einen Bereich in der Mitte oben ungewischt.

Der Tankdeckel ist nicht an die Zentralverriegelung angeschlossen. Zum Abnehmen muss man den Fahrzeugschlüssel am Tankdeckel lassen und unter Umständen auf einer schmutzigen Zapfsäule ablegen. Die Tankentlüftung ist in Ordnung.

Unter der weit öffnenden **Heckklappe** können auch große Menschen noch stehen. Sie könnte man prinzipiell an zwei Innen-Griffschalen gut zuwerfen, doch beim Testwagen war die Klappe dazu viel zu schwergängig. Man musste immer von außen nachdrücken und sich die Finger schmutzig machen. Da die Heckklappe um die Seiten herumgezogen ist, läuft man Gefahr, mit dem Kopf anzuecken, wenn man unter der Klappe steht und beispielsweise etwas zur Seite wegtragen möchte.

Der **Kofferraum** ist gut geschnitten und über die **niedrige Ladekante** gut zu beladen. Unter dem Laderaumboden gibt es ein weiteres Fach, darunter liegt das Reserverad. Wenn man den Laderaum erweitern möchte, kann man die

asymmetrisch geteilte Sitzbank, deren schmales Teil in Fahrtrichtung rechts ist, mit einem Handgriff absenken, sodass ein ebener Laderaumboden entsteht. Wenn die Ladelänge dann noch nicht ausreicht, kann man bei der getesteten Tendance-Ausstattung noch die Lehne des Beifahrersitzes umlegen.

Innenraum

Der Testwagen hatte einen **Geschwindigkeitsregler**, den man auch als Begrenzer nutzen kann. Mit einem Rädchen muss man einstellen, ob man den Begrenzer oder den Regler nutzen möchte. Beim Regler kann man per Tastendruck ähnlich wie am rechten Bediensatelliten für das Radio in kleinen Schritten die Geschwindigkeit verringern oder erhöhen. Welcher der beiden Helfer gerade aktiv ist und welche Geschwindigkeit der Regler halten soll, wird im großen zentralen Display angezeigt. Das ist auch bitter nötig, denn der **Fahrer sieht den Bediensatelliten** links unten am Lenkrad hinter dem Lenkradkranz **gar nicht**. Eine Bedienung über gut sichtbare Tasten im Lenkrad wäre gerade für Fahrschüler wesentlich besser, da der Fahrlehrer dann dem Fahrschüler auch etwas zeigen könnte, während er an den Bediensatelliten während der Fahrt nicht rankommt. Auch die Lichtfunktionen, die man durch das Drehen der Blinkerhebel-Spitze einstellt, kann der Fahrer nicht einsehen.

Der **Fahrersitz ist höhenverstellbar**, der Beifahrersitz nicht. Die **Lehnenneigung** lässt sich nur mit einem sich billig anfühlenden Hebel recht **grob einstellen** und leider gar nicht während der Fahrt. Die Vordersitze sind sehr schmal. Ihre **Kopfstützen** lassen sich angenehm weit herausziehen. Auch die hinteren Kopfstützen lassen sich recht weit herausziehen. Die Lehnenneigung der Rücksitzbank ist in zwei Stufen einstellbar. Die **Polsterung** der Sitze ist recht **weich**, was für Vielfahrer wie Fahrlehrer auf Dauer nicht so angenehm ist wie sehr straff gepolsterte Sitze.

Hinter dem ganz nach hinten geschobenen Beifahrersitz können auch rund 1,85 Meter **große Prüfer** noch gut sitzen, ohne mit den Knien anzuecken, wenn das Fahrzeug nicht die aus Hartplastik bestehenden Klapptischchen hat wie der Testwagen. Sie kosten mehrere Zentimeter Kniefreiheit und sind so klein, dass sie ohnehin nicht viel bringen. Nett ist die Idee, ihnen ein Leselämpchen in der Rückenlehne zu spendieren. Der **Fußraum hinten** und die **Kopffreiheit** sind immer **gut**. Der **Ein- und Ausstieg ist vorn wie hinten bequem**. Der Prüfer sieht ebenso einwandfrei auf den digitalen Tacho und die Blinkeranzeigen wie der Fahrlehrer aus jeder Längsposition seines Sitzes. Der obere Anlenkpunkt des mittleren Sitzes ist im Dach untergebracht, was Fahrlehrer nicht weiter stören wird.

Die recht **großen Ablagen in den Vordertüren** sind lieblos gestaltet. Sie lassen eine Unterteilung vermissen, die eine 1,5-l-Flasche halten könnte, die an sich gut in die Ablage passt. Links neben dem Lenkrad und vor dem Fahrer hat der C3 Picasso **offene Ablagen**, deren Oberfläche aber nicht gummiert, sondern recht rutschig ist. Ein Handy und ein Päckchen Papiertaschentücher könnte man vor dem Beifahrersitz gerade noch ablegen.

Die sehr tief zwischen den Vordersitzen angeordneten **Becherhalter** haben so niedrige Brüstungen, dass man 0,5-l-Flaschen darin nicht hundertprozentig gesichert abstellen kann. Sie kippen in Kurven leicht und lassen sich auch sonst nirgends

unterbringen. Etwas tiefer ist ein Dosenhalter am hinteren Ende der Mittelkonsole, der einer 0,5-l-Flasche ausreichenden Halt gibt. Eine 12-Volt-Steckdose hat der Minivan rechts neben dem Schalthebel.

Das **Handschuhfach** ist **sehr geräumig**. Magazine wie „Fahrschule“ kann man unterbringen, wenn man sie quer hineinlegt. DIN A4-Unterlagen passen längs hinein, wenn man sie leicht biegen kann.

Motor und Antriebsstrang

Die **Kupplung** ist leichtgängig und **gutmütig**, bei warmem Motor kann man vor- wie rückwärts mit Standgas rangieren. Die Kupplung greift allerdings recht spät. Die **Fünfgangschaltung** ist ebenfalls leichtgängig, aber so **schlabberig**, wie man es von Modellen von Citroen und Peugeot leider gewohnt ist. Besonders der fünfte Gang und der Rückwärtsgang hinten rechts haben lange und schlecht definierte Schaltwege. Der Rückwärtsgang ließ sich auch oft nicht beim ersten Versuch einlegen.

Innerorts passt bei exakten und per Digitaltacho gut ablesbaren 50 km/h am besten der vierte Gang. Im fünften dreht der Motor nur 1.000/min. Zwar brummt er dabei anders als andere hochgezüchtete Common-Rail-Motoren noch nicht, aber im vierten klingt er deutlich angenehmer. Bei Überlandfahrten kann man den C3 Picasso HDi 110 FAP **sehr schaltfaul fahren** – ab Tempo 60 ist man mit dem fünften Gang gut bedient. Diese Charakteristik kommt der Motorradbegleitung entgegen. Beim Zurückschalten ist genug Kraft da, um Überholmanöver zügig durchzuführen.

Bei der normalen Fahrausbildung ist es angenehm, dass der Motor zwar munter, aber nicht ungestüm hochdreht und die Fahrschüler beim Abbiegen in den unteren Gängen nicht durch einen plötzlich einsetzenden Turbolader erschreckt. Obwohl der Motorraum nicht nach unten abgedeckt ist, läuft der Vierzylinder sehr leise.

Fahrwerk und Fahrkomfort

Der Testwagen war bereift mit Sommerreifen vom Typ Michelin Energy in der Dimension 195/55 R 16. Das Fahrwerk ist damit sehr **komfortabel abgestimmt**, ohne eine solch starke Seitenneigung zu erreichen wie der Citroen Berlingo. Der C3 Picasso schaukelt sich auf langgezogenen Bodenwellen nicht auf. Die Servolenkung vermittelt einen guten Fahrbahnkontakt. Allerdings ist der C3 Picasso wohl auch wegen seiner hoch aufragenden Karosserie sehr **seitenwindempfindlich**. Die Windgeräusche sind für ein Auto mit solch großer Stirnfläche angenehm niedrig, selbst bei Richtgeschwindigkeit auf der Autobahn.

Verbrauch

Auf insgesamt 1.417 Test-Kilometern verbrauchte der Citroen C3 Picasso HDi 110 FAP zwischen 5,1 Litern und 5,9 Litern. Der Durchschnittsverbrauch betrug 5,5 Liter. Das sind angesichts der großen Stirnfläche sehr gute Werte.