



## Citroën Xsara Picasso

### Großer Vorsprung

Autotest | Eine Familie streunt über einen Autoboulevard auf der Suche nach einem neuen Auto. Ein 2-Personen-Sportcoupé zwinkert dem Vater zu. Aber es fällt sofort aus dem Raster, weil das neue Auto Platz für minimal fünf Personen und eine Menge Gepäck bieten muss. Während der Besichtigung der diversen Mittelklasselimousinen beginnen die Kinder aus Protest zu gähnen. Außerdem könnte der Platz auf der Rücksitzbank bei diesen Autos größer sein. Die einzige Alternative ist ein MPV, aber die haben oft die Fahreigenschaften und Ausstrahlung eines "Containers auf Rädern". Dann kommt die Familie bei einem Citroën-Händler vorbei. Dort steht der Citroën Xsara Picasso; ein Auto mit dem Platzangebot eines MPV und dem Charme eines flotten Mittelklassewagens. Ist jetzt jeder zufrieden?

Der Picasso scheint für jeden etwas bieten zu können. Die Kinder springen sofort auf die Rücksitzbank und finden dort, zu ihrer Zufriedenheit, Klapptische und sogar eine Steckdose für den Spielecomputer. Während der Verkäufer zu zeigen versucht, wie groß der Kofferraum ist, hat der Vater mehr Interesse an dem futuristischen Armaturenbrett. "Mit diesem Auto muss man eine Probefahrt machen", denkt er. Hinter dem Lenkrad fällt auf, wie groß der Platz zwischen den Insassen und der Frontscheibe ist. Der Abstand gibt nicht nur das Gefühl, der Picasso sei geräumig, man fühlt sich in ihm auch sicher, weil der restliche Verkehr weit weg zu sein scheint. Jetzt ist auch die Mutter überzeugt.



Der Verkäufer überreicht den Schlüssel zum blauen Vorführgewagen und die Familie steigt ein. Die Sitze sind mit einem weichen Stoff gepolstert, der an Velours erinnert. Die Sitze und das Lenkrad kann man in alle Richtungen verstellen, so dass der Vater sehr schnell eine angenehme Fahrposition gefunden hat. Durch die breiten Sitze und die (optionalen) Armlehnen sind die Vordersitze eher einem Sessel ähnlich. Hinten gibt es keine richtige dreisitzige Rücksitzbank sondern drei getrennte Plätze, wo man die Rückenlehne entweder

auf Kosten oder zugunsten des Kofferraumes verstellen kann. Die Beinfreiheit enttäuscht ein bisschen, angesichts des Autoumfangs, ist aber ausreichend. Durch Zusammenklappen des mittleren Sitzes entsteht ein Tisch mit Fächern und Becherhaltern.

Standard misst der Kofferraum 550 Liter. Wenn die ganze Rücksitzbank hochgeklappt ist, wächst der Kofferraum bis auf 1969 Liter. Die Kopfstützen werden dabei in die Rückenlehne geschoben, so dass man keinen Platz für die drei losen Kopfstützen suchen muss. Wer die Rücksitzbank lieber zu Hause lässt, hat noch mehr Platz und kann, im jetzt schon 2128 Liter großen Kofferraum, das Gepäck hinter den Vordersitzen liegen lassen. Der Kofferraum ist mit Stoff gepolstert. Die Heckklappe kann man in zwei Positionen öffnen, was zum Beispiel Schaden an einem niedrigen Garagedach verhindern kann.

## Ergonomie

Der Schaltknüppel ist flach auf dem Armaturenbrett neben dem Lenkrad platziert. Er liegt in guter Reichweite, ist aber beim Schalten des 2.Gangs gewöhnungsbedürftig. Im Gegensatz zum früher getesteten Xsara Coupé Diesel sind die Schaltgetriebeübersetzungen jedoch bei diesem Xsara Picasso gut gewählt. Über dem Schaltknüppel befinden sich die Klimaanlage und das (optionale) Audiosystem. Wer eine Klimaanlage bestellt, und auch an die Umwelt denkt (eine Klimaanlage verlangt viel Motorkapazität), kann diese im "ECO"-Stand verwenden. Dann versucht das System die digital angezeigte Temperatur zu erreichen, durch heizen oder die kalte, frische Luft einzusaugen. Wenn die Luft zu warm ist, versucht das System an die angegebene Temperatur so nah möglich herankommen. Ein geschicktes Extra ist der Entfeuchtungsknopf, womit die Klimaanlage und das Gebläse in möglich kurzer Zeit alle Fenster versuchen zu entfeuchten. Mit fünf Personen ist es bestimmt ein wertvolles Extra.

Zentral unter der Frontscheibe befindet sich ein großes Display mit dem Tempomat und der (Standard) Bordcomputerwiedergabe. Dieser zeigt Informationen über dem durchschnittlichen Verbrauch, dem gegenwärtige Verbrauch, die durchschnittliche

Geschwindigkeit, den Aktionsradius und die Audiosystem-Einstellungen. Auch die Warnungen, wie eine nicht gut geschlossene Tür oder Schlüssel, die noch im Zündschloss sind, erscheinen auch auf diesem Display. Für die Langstrecken im Dunkeln ist eine Blackpanel-Funktion vorhanden. Leider hat Citroën in seinem Enthusiasmus einen Drehzahlmesser vergessen.

## Sparsamkeitswunder

Beim Einsteigen ist der Platz bis zu der Frontscheibe bereits aufgefallen. Dieser Konstruktion dient auch ein zweites Ziel: sie verleiht dem Picasso eine sehr gute Stromlinie und macht das Auto verblüffend sparsam. Genauso wie jede politische Partei, auch jeder Autohersteller versichert alles Beste für die Umwelt zu haben. Wie das alles kommt nach der Wahl oder dem Ankauf ist eine ganz andere Geschichte. Während Citroën in der Broschüre über dem Picasso wenig Aufmerksamkeit dem Motor schenkt, scheint dieser "1.8i 16V" ein Wunder der Technik zu sein. Selten kann ein Motor so niedrigen Verbrauch mit so flotten Leistungen kombinieren. Das Triebwerk leistet bis maximal 115 PS und hat absolut kein einziges Problem mit dem 1220 Kg schweren Picasso. An einer Ampel startet der Picasso sehr flott und auch Überholen auf der Nebenstraße ist absolut kein Problem. Auf der Autobahn ist eine Dauergeschwindigkeit von 120 bis 130 Km/h dank dem hohen Sitz und dem besonders niedrigen Schallpegel sehr angenehm.

Der Bordcomputer zeigt dabei kontinuierlich den aktuellen Benzinverbrauch. Bei einer Geschwindigkeit von ungefähr 120 Km/h beträgt das ungefähr 10 L/100 Km, aber wenn es nicht so hastig muss, verringert sich der Verbrauch spektakulär. Bei Geschwindigkeiten von etwa 100 Km/h nimmt der Picasso das Vergnügen mit 6 L/100 Km. Wer sein bestes tut (eher schalten, langsamer fahren, gut antizipieren) sind es sogar 4.5 L/100 Km möglich. Über eine Testperiode von drei Tagen und eine Strecke von fast 700 Km/h betrug der durchschnittliche Benzinverbrauch 6.8 Liter Bleifrei/100 Km.

## Straßenlage

Der Citroën Xsara Picasso verdankt seinen Namen

dem Fahrgestell, das er mit anderen Xsaras teilt. Wer so eine Konstruktion auf das Fahrgestell eines Mittelklassewagens setzt, erwartet ein Auto, das in den Federn tanzt oder minimal in den Kurven neigt. Nichts ist weniger wahr. Dank einer Servolenkung die genau ausreichend assistiert, um das Fahren zu verschönern, aber genügend Gefühl belässt, um zu kommunizieren, ist das Lenken mit dem Picasso angenehm. Das Auto lässt sich wunderbar schnell um die Ecke lenken und hält auch auf einem Autobahnkreuz die Geschwindigkeit sehr gut, ohne übertrieben zu kippen. Gerade bei den Kurvengeschwindigkeiten, die kein guter Familienvater seiner Familie antut, beginnen die Reifen zu quietschen. Geht der Vater weiter, dann gerät das Auto langsam ins Rutschen. Nur beim scharfen Bremsen (Scheiben vorne, Trommeln hinten) geht der Picasso nachdrücklich in die Federn, aber das ist weder störend noch gefährlich.

gibt dem Wagen einen großen Vorsprung vor der Konkurrenz (Ivo Kroone). ■



## Fazit

Der Citroën Xsara Picasso gehört zu den erst kürzlich eingeführten Autos. Citroën hatte deswegen mehr Bedenkzeit und hat einige Tricks nach gutem, japanischen Vorbild einfach abgeguckt. Das resultiert in einem echten Familienauto, das sowohl den Fahrer als auch die Insassen berücksichtigt. Dank eines Motors, der sehr respektable Leistungen, bei einem niedrigen Verbrauch bietet, wird auch das begrenzte Budget berücksichtigt. Nach drei Tagen Fahren hinterlässt das Auto ein Gefühl japanischer Vernunft kombiniert mit Citroëns Eigensinnigkeit. Gerade das

