



Citroën C4 Grand Picasso Kinderfreund mit Kunstverstand

Autotest | Kinder sind toll. Sie sind unbefangen, haben ständig neue Ideen und sehen Dinge oft aus einem ganz originellen Blickwinkel. Genau diesen Charakter hat Citroën mit seinem neuen Familienauto eingefangen: dem Grand C4 Picasso. Für den neuesten Minivan des schon immer als eigensinnig bekannten Herstellers wurde über alle Aspekte ganz von neuem nachgedacht. Herausgekommen ist ein frisches, innovatives und besonders durchdachtes Raumwunder.

"Kinderleicht" klingt so, als ob Kinder gar nichts könnten, aber an manche Dinge hat man sich als Erwachsener einfach so sehr gewöhnt, dass man nie mehr darüber nachdenkt. Gerade Kinder fragen bei allem "warum?" und kommen so auf ganz neue Ideen. Das fängt beim Citroën Grand C4 Picasso auf der Rückbank an, dort wo Kinder die meiste Zeit verbringen.

Hinten

Der Grand C4 Picasso ist als Siebensitzer gedacht, mit Platz für zwei Erwachsene vorne, drei Kinder auf der Rückbank und nochmal zwei Kinder auf der zweiten Rückbank. Die Betonung liegt bei den Rückbänken auf "Kinder". Citroën hat noch einen anderen Siebensitzer im Programm, den C8, in den fünf Erwachsene und zwei Kinder passen.

Der C4 ist ein Stück kleiner als der C8, und das macht sich in der Beinfreiheit auf der ersten Rückbank bemerkbar. Der Platz auf der zweiten Rückbank reicht dagegen in fast allen Minivans nur für Kinder, so auch

im C4.



Aber gerade bei der zweiten Rückbank fangen die vielen neuen Ideen an, die den Grand C4 Picasso ausmachen. Der Zugang zur zweiten Rückbank erfordert meistens eine Kletterpartie oder zumindest einen Körperbau wie ein Strohalm. Hier lässt sich die erste Rückbank nicht nur nach vorne schieben, um den Zugang zur zweiten Rückbank freizugeben,

sondern die Sitzflächen klappen gleichzeitig nach oben, so dass sich die Bank deutlich weiter verschieben lässt.

Unsere "Testkinder" beschwerten sich allerdings darüber, dass sich ganz hinten die Fenster nicht öffnen lassen. An fast allen Fenstern befindet sich ein ausziehbarer Sonnenschutz. Im nagelneuen Testauto waren aber schon einige Federmechanismen ausgeleiert, so dass das Zurückrollen zu einer kleinen Herausforderung wird.

In der Mitte

Die beiden hinteren Sitze werden in der Regel sowieso nur als Notlösung verwendet. Die erste Rückbank ist dagegen öfter besetzt, weshalb hier auch besonderes Augenmerk auf dem Komfort liegt. Warum sollen nur die Großen, die vorne sitzen Belüftungsschlitze haben? Warum haben Kinder kein eigenes Fach für ihre Sachen? Und wenn schon soviel Platz im Auto ist, warum soll man auf der Rückbank dann nicht spielen können?

Der C4 Picasso hat auf alle diese Fragen eine Antwort. An der Seite finden sich Belüftungsgitter samt Einstellmöglichkeit. Im Boden vor der Rückbank gibt es kleine Fächer, in denen Spielzeug untergebracht werden kann. Aus den Rückenlehnen der Vordersitze lassen sich kleine Tische ausklappen, die sogar beleuchtet sind. Leider hat Citroën dem C4 hinten keine 12-Volt-Steckdose spendiert, so dass der Gameboy mit dem eigenen Akku laufen muss.



Für die Eltern gibt es über dem Innenspiegel einen kleinen Extraspiegel, um die Racker auf dem Rücksitz

beobachten zu können. Im Alltag eine echte Erleichterung.

Darf's ein bisschen mehr sein?

Jeder einzelne der Rückbanksitze ist problemlos umzuklappen und liefert so noch mehr Gepäckraum. Die beiden hinteren Sitze verschwinden geradezu im Handumdrehen im Boden und machen Platz für eine große ebene Ladefläche. Klasse 7b beweist uns, dass dann elf Kinder in den Gepäckraum passen. Wenn auch die erste Rückbank umgelegt wird, passt sogar die ganze Klasse mit 20 Schülern ins Auto. Wer hat hier behauptet der C4 Picasso sei ein Siebensitzer?



Der Kofferraum ist voll von praktischen Kleinigkeiten. Zum Beispiel kann die Beleuchtung abgenommen werden und dient dann als Taschenlampe. Die Ladefläche kann unterteilt werden, so dass empfindlichere Stücke nicht vom großen Gepäck

zusammengedrückt werden. Die Heckklappe ist (bei einigen Modellen) in zwei Teilen zu öffnen. Zum Einladen kleinerer Stücke muss dann nur die Heckscheibe geöffnet werden.



Freiheit, Fröhlichkeit

Inzwischen ist der Trick alt: Setz einfach den Motor unter das Armaturenbrett, lass die Windschutzscheibe weit nach unten durchlaufen und schon vermittelt der Wagen ein unglaubliches Gefühl von Weite. Citroën geht noch einen Schritt weiter, und zieht die Windschutzscheibe auch bis ins Dach hinein durch. Der Effekt ist verblüffend, der C4 Picasso vermittelt Offenheit und Freiheit in bisher nicht dagewesenem Maß. Die Sonnenblenden sitzen auf Schienen, so dass sich die Scheibengröße auch verringern lässt, wenn die Sonne zu sehr blendet. Hier hat jemand wirklich nachgedacht!



Den Citroën C4 Coupé haben wir damals im Testbericht als Ufo beschrieben. Kein anderes

Interieur ist so gewagt und kein anderer Entwurf seiner Zeit so weit voraus. Das gilt auch für den Grand C4 Picasso. Das Armaturenbrett ist nicht die übliche Plastiksammlung, sondern ein Meisterwerk an Platz und Ergonomie das dazu noch prima aussieht. Vor allem im Dunkeln ist das Interieur ein wahres Kunstwerk (es ist schließlich ein "Picasso"); die sphärische Beleuchtung schafft eine ganz eigene Stimmung.

Citroën hat aber mehr zu bieten als nur das Aussehen. In den Modellen mit "elektronisch gesteuertem Getriebe" (dazu später mehr) gibt es in der mitte im Armaturenbrett einen richtigen kleinen Kühlschrank. Die zwei Ablagefächer im Armaturenbrett (zusätzlich zum Handschuhfach natürlich) und die enorm großzügig bemessenen Türfächer sind dagegen bei allen Modellen gleich. Das Radio (mp3-fähig!) verschwindet hinter einer eigenen Abdeckung.

In der Mitte des Armaturenbretts leuchtet ein großes Display. Darauf werden in schickem Layout die wesentlichen Daten wie Geschwindigkeit, Verbrauch etc. angezeigt. Bei manchen Angaben ist die Schrift allerdings zu klein, um sie ohne große Anstrengung vom Fahrersitz aus zu erkennen. Zur links und rechts getrennt regelbaren Klimaanlage (je nach Ausstattungsniveau) gehört an den äußersten Enden des Armaturenbretts jeweils ein Bedienfeld und eine Anzeige.



Alles im Lenkrad

So gut wie alle anderen Funktionen werden vom Lenkrad aus bedient. Das ist so gebaut, dass der mittlere Teil sich nicht mitdreht, sondern einfach an seinem Platz bleibt. Das Konzept dahinter ist wieder kinderleicht: Wenn es sicherer ist, die Hände am Lenkrad zu haben, warum sitzen dann nicht so viele Schalter wie möglich am Lenkrad?

Es sind allerdings so viele Schalter, dass sich die Knöpfe und Drehregler in zwei Reihen ums Lenkrad drängen. Die Anordnung ist dabei auch nicht immer logisch, so dass uns auch nach ein paar Tagen Fahrt der Sinn einiger Schalter noch verborgen blieb. Die Modelle mit "elektronisch gesteuertem Getriebe", wie Citroën die Technik nennt, haben außerdem keinen Schaltknüppel und auch kein Kupplungspedal. Stattdessen gibt es über der Lenksäule einen kleinen Hebel, mit dem Rückwärtsfahrt, Leerlauf, Automatik oder Handschaltung gewählt werden können.



Mit kleinen Wippschaltern hinter dem Lenkrad kann im Handschaltmodus der Gang gewechselt werden. Diese Schalter drehen sich allerdings nicht mit dem Lenkrad mit, und hier hat Citroën offensichtlich etwas falsch verstanden. Das aus dem Rennsport stammende Schaltsystem dient schließlich genau dazu, in der Kurve schalten zu können, ohne die Hände vom Lenkrad nehmen zu müssen. Das "elektronisch gesteuerte Getriebe" schaltet auf Wunsch auch vollautomatisch, allerdings jeweils mit einem merklichen Ruck. Im Stau oder im langsamen

Stadtverkehr ist die Automatik trotzdem sehr angenehm.

Motor

Den C4 Picasso gibt es in zwei Benzin- und zwei Dieselvarianten. Unser Testwagen hat den stärkeren der beiden Diesel: einen 138 PS starken 2-Liter-Vierzylinder mit Partikelfilter. Der ist schnell, sparsam, einigermaßen leise und macht den Grand C4 Picasso genauso komfortabel wie einen Pkw derselben Preisklasse.

Die Fahreigenschaften sind allerdings nicht mit denen eines Pkw zu vergleichen. Der Grand C4 Picasso ist groß, schwer und hoch, und das merkt man auch. Durch seine Größe braucht der Wagen viel Platz beim Parken und da ist die Einparkhilfe kein überflüssiger Luxus. Die Außenspiegel sind zu klein, was der Überschaubarkeit nicht förderlich ist. Trotz seiner Höhe ist der Grand C4 Picasso kaum anfällig für Seitenwind.



Zusammen mit dem Gewicht sorgt die Höhe allerdings dafür, dass sich der Wagen in schnell genommenen Kurven zur Seite neigt und beim starken Bremsen in die Federn sackt. Die Räder bleiben auch bei den wildesten Kapriolen sicher auf der Erde, aber es fühlt sich an, als ob Fahrwerk und Karosserie nicht direkt verbunden wären. Zusammen mit der leichten Lenkung hat das zur Folge, dass richtiger Fahrspaß nicht aufkommen will. Aber für den ist dieses Auto auch nicht gebaut. Der Grand C4 Picasso soll schließlich das ultimative Familienauto sein, mit genug

Platz und einer Menge praktischer Lösungen; und als solches ist er Citroën auch prima gelungen.

Fazit

Im Citroën Grand C4 Picasso vereinigen sich alle ergonomischen Erfindungen und Platzspartricks die ein Familienauto nur haben kann und das in einer kunstvollen Verpackung. Dazu bietet das Auto so viel Luxus, Komfort und moderne Elektronik wie es in einem Minivan nur möglich ist.

Der Nachteil dessen ist, dass der Grand C4 Picasso spürbar größer und schwerer ist, wodurch sich die Fahreigenschaften deutlich von einem Pkw unterscheiden. Außerdem ist die Lenkung zu leichtgängig und die Kommunikation mit dem Fahrer generell nur mäßig. Der Fahrspaß bleibt daher aus. Die Vorteile liegen aber auch auf der Hand: Der Citroën Grand C4 Picasso ist eins der praktischsten, komfortabelsten und vor allem auch eins der kinderfreundlichsten Autos, die es derzeit gibt. ■



Technische Daten

Citroën C4 Grand Picasso HDi 135 FAP Exclusive ESG

Maße und Gewichte



Länge x Höhe x Breite	459 x 183 x 171 cm
Radstand	273 cm
Leergewicht	1.595 kg
Anhänger	750 kg
Bremsgewicht Anhänger	1.500 kg
Tankinhalt	60 l
Gepäckraum	208/1951 l
Reifen	215/50R17

Motor und Leistung



Motorinhalt	1997 cc
Zylinder / Ventile	4/4
Max. Leistung	138 PS @ 4000 U/min
Drehmoment	270 Nm @ 2000 U/min
Antrieb	vordere Räder
Beschleunigung 0 - 100 km/h	13,7 Sek.
Höchst- geschwindigkeit	195 Km/h
Durchschnittlicher Verbrauch	6,1 l / 100 km
Vebrauch Stadt	7,9 l / 100 km
Verbrauch außerhalb der Stadt	5,1 l / 100 km
CO2 Ausstoß	159 gr. / km

Preis

Preis	€ 30.550
Grundpreis	€ 21.700