



Lehdistötiedote 28.8.2013

## Citroën esittelee tilaa ja tulevaisuutta Frankfurtin Autonäyttelyssä

**Autosyksyn syyskuussa avaavassa Frankfurtin Autonäyttelyssä Citroën paljastaa mielenkiintoisia uutuuksia. Ensi kertaa median ja yleisön eteen ajetaan 7-paikkainen Grand C4 Picasso, jonka myynti Euroopassa alkaa jo tänä vuonna. Tulevaisuutta luotaa uuden lähestymisen autoiluun tarjoava Citroën Cactus ja uudet bensiini- ja dieselmoottorit.**

Suomessa ensi viikonvaihteessa myyntiin saatettava 5- paikkainen Citroën C4 Picasso on monikäyttöinen tilataituri. Tila-autojen pioneereihin kuuluvasta mallisarjasta on jalostunut myös moneen käyttöön taipuva avara perinteisen farmariauton nykyaikaisempi vaihtoehto. Syksyn myötä mallisto laajenee 7-paikkaisella Grand C4 Picassolla.



### **Uuden aikakauden iso tila-auto**

Grand C4 Picasso on hyvin erinäköinen kuin 5-paikkainen malli: sen siluetti on runsaampi ja sen kattokaaret vahvistavat sivuprofiilia yhdistyessään C-pilariin. Avarat sisätilat yhdistettynä voimakkaaseen muotoiluun ja luokassaan esimerkilliseen mukavuuteen asettavat 5- ja 7-paikkaiset C4 Picasso-mallit tarjolle aivan uuteen kohderyhmään.

Uudelle mukautuvalle EMP2-moduulipohjarakenteelle (Efficient Modular Platform 2) perustuvat uudet Citroën C4 Picasso- ja Grand C4 Picasso-mallit edustavat uutta sukupolvea myös kaikilta avainominaisuuksiltaan. Kompaktit ulkomitat pitävät sisällään helposti muuntuvat avarat sisätilat. Grand C4 Picasson sisätilat ovat luokkansa suurimmat 2. ja 3. istuinriveillä.

Henkilökuljetuskapasiteetin lisäksi uutuus tarjoaa ennätysuuren tavaratilan 645 litraa. Kun takaistuimet on työnnetty täysin eteen, tilaa tavaroille on jopa yli 700 litraa. Kokonaispituudeltaan



4.59 metrin mittainen Grand C4 Picasso on 16 cm 5-paikkaista mallia pidempi. Akselivälissä eroa on 5,5 cm.

### **Uusi Blue HDI-moottori**

Uuden Citroën Grand C4 Picasson yhteydessä esitellään myös uusi BlueHDI-moottori, joka täyttää Euro VI -päästönormin vaatimukset. Varustukseen kuuluu SCR-moduuli (Selective Catalytic Reduction), jonka avulla pakokaasujen typpioksidit (NOx) käsitellään erittäin tehokkaasti, jolloin auton CO<sub>2</sub>-päästöt vähenevät. Tämän moottorin teho ja kulutus ovat luokassaan ennennäkemättömät: moottorin teho on 150 hv ja CO<sub>2</sub>-päästöt vain 110 g/km käsivalintaisella vaihteistolla ja 117 g/km uusimmalla automaattivaihteistolla.

### **Citroën Cactus: nyt puhaltavat uudet tuulet**

Citroën Cactus on paljon muutakin kuin konseptiauto. Siinä on jo nähtävissä C-malliston tulevien mallien tärkeimmät ominaisuudet. Citroën esittelee nyt täysin uuden lähestymistavan: kaikki ylimääräinen pois ja keskitytään auton käyttömukavuuteen. Citroën Cactus on helppo ja tyylikäs auto, jossa kaikki olennainen on kohdallaan. Tyylikäs muotoilu on yhdistetty ajomukavuuteen ja helppokäyttöiseen teknologiaan.

### **Uusi turboahdettu 3-sylinterinen Pure Tech-moottori**

Ranskassa suunnitelluissa ja valmistetuissa PureTech -moottoreissa käytetään innovatiivista, tehokasta ja taloudellista teknologiaa. Uusien ahtamattomien 3-sylinteristen bensiinimoottoreiden (1,6 l 68 hv ja 1,2 l 82 hv) lisäksi markkinoille tulee turboahdimella varustettu e-THP 130, joka on PSA Peugeot Citroënin ensimmäinen Euro VI -päästönormin vaatimukset täyttävä bensiinimoottori. e-THP 130 -moottori on sekä tehokas (130 hv 5 500 r/min, maksimivääntö 230 Nm / 1 750 r/min) että ympäristöystävällinen (sen CO<sub>2</sub>-päästötaso on 110 g/km). Entistäkin tehokkaampi ja ympäristöystävällisempi bensiinimoottoriperhe: 15 % lisää tehoa ja jopa 25 % pienempi kulutus ja CO<sub>2</sub>-päästötaso edellisiin moottorisukupolviin nähden.

### **Autourheilun uusi aluevaltaus**

Frankfurtissa esitellään myös Citroënin uuden autourheilun aluevaltauksen tekijät: WTCC-ratasarjaan rääätelöity Citroën C-Elysée WTCC, jolla Sébastien Loeb ja Yvan Muller osallistuvat FIA:n vakioautojen MM-ratasarjaan vuonna 2014.

Citroën C-Elysée WTCC:n konepellin alla on sama suoraruiskutuksella toimiva 1,6-litrainen turbomoottori kuin DS3 WRC -mallissa. Runsaan ahtopaineen ansiosta moottorin teho on lähes 380 hv. Auto on etuvetoinen ja siinä on kuusivaihteinen sekventiaalivaihteisto.

### **EMP2-perusrakenne: tehokkuutta, keveyttä ja modulaarisuutta**

PSA Peugeot Citroënin uusi EMP2-pohjarakenne (Efficient Modular Platform 2) on ensimmäistä kertaa käytössä C4 Picasso- ja Grand C4 Picasso -malleissa. Uudella pohjarakenteella auton painoa



on voitu pudottaa 70 kg. Pohjarakenteen ja optimoitujen moottoreiden ansiosta uuden Citroën C4 Picasson ja Grand C4 Picasson CO<sub>2</sub> -päästötaso on erittäin alhainen: vain 98 g/km. Uusi moduulipohjarakenne mahdollistaa useita korimalleja useissa kokoluokissa ja soveltuu loistavasti erilaisille markkinoille.

Auton keulaan voidaan EMP2-pohjarakenteen ansiosta liittää useita erilaisia takaosia (pitkä tai lyhyt), matala tai korkea kuljettajan paikka, eri tyyppisiä taka-akselistoja, sekä useita eri moottori-vaihteistokokonaisuuksia. Modulaarisen rakenteen ansiosta voidaan luoda erilaisia yhdistelmiä, kuten:

- 4 erilaista eturaiteen leveyttä,
- 5 akseliväliä,
- 2 kuljettajan paikan ja ilmanottoaukon yhdistelmää,
- 2 erilaista taka-akselin rakennetta,
- "takaosat", joiden avulla voidaan valmistaa pitkä tai lyhyt malli 5 tai 7 istumapaikalla, sekä mahdollisuus asentaa sähköinen hybridi-taka-akseli,

Uuden EMP2-pohjarakenteen tärkeimmät tavoitteet ovat auton keventyminen ja CO<sub>2</sub>-päästöjen vähentäminen. Näihin tavoitteisiin on pyritty seuraavin keinoin:

- Uusien kevyiden materiaalien (suurlujuusteräs ja ultraluja teräs), komposiittimateriaalien ja alumiinin käyttäminen (näiden ansiosta auto on 27 kg kevyempi),
- Auton kokoamisessa käytettyjen menetelmien (syväveto, valssaus, hydromuovaus ja laserhitsaus) avulla autoa on saatu kevennettyä 10 kg,
- Joustavat, sovitetut ja pienikokoiset moduulit.

### **Hybrid Air: ympäristön kuormitusta vähentävää uutta tekniikkaa**

Citroënin uudessa HybridAir-teknologiassa käytetään paineilmaa. Järjestelmä ei edellytä lisäakkuja, jolloin hinta saadaan pidettyä alhaisena, sisätilat tilavina ja auton kierrättäminen helpompana. Järjestelmän avulla kulutus on kaupunkiajossa 45 % alhaisempi kuin vastaavalla tavallisella bensiinimoottorilla.

Hybrid Air -teknologia sopii erityisesti kaupunkiautoihin, kulutus alle 3 l/100 km yhdistetyssä kaupunki- ja maantieajossa, CO<sub>2</sub>-päästöt 69 g/km.

Hybrid Air -tekniikan perustana on useita komponentteja ja teknisiä ratkaisuja: PureTech - bensiinimoottori, energiaa paineilman muodossa säilövä järjestelmä, kahden moottorin ja hydraulipumpun kokonaisuus, sekä planeettapyörästöä käyttävä automaattinen voimansiirto. Kokonaisuutta ohjaa valvontajärjestelmä, joka käsittelee kuljettajan pyynnöt energiankulutuksen optimoimiseksi. Tätä varten on käytettävissä kolme toimintatilaa: Air-tila (ei päästöjä), bensiinitila, jossa pelkästään polttomoottori on toiminnassa, sekä yhdistelmätila, jossa käytetään sekä moottorin että paineilman tuottamaa tehoa.