



Dank seiner gedrungene Karosserie mit glatten Flächen wirkt der Citroën Nemo gepflegt und frech zugleich.

Citroën Nemo

Citroën Nemo – der Name stammt vom Clownfisch, die Ambitionen sind ernsthaft: Der kleine Lieferwagen ist ein echter Mini-Transporter.

Dieser Kleine meint es ernst

Tatsächlich, er hat etwas vom legendären Kinostar, dem abenteuerlustigen Clownfisch Nemo. Frech kommt der kleine Citroën daher. Schiebt das kräftige Kinn vor, guckt durch große Augen, rümpft das Doppelwinkel-Näschen, zeigt als junger Lieferwagen eine glatte Babyhaut ohne die Runzeln von Blecheinpressungen anstelle von Fenstern auf den Flanken. Fehlt nur die Clownfisch-Farbe: Orange mit den markanten weißen Querstreifen. Aber das kräftige Rot tut's allemal.

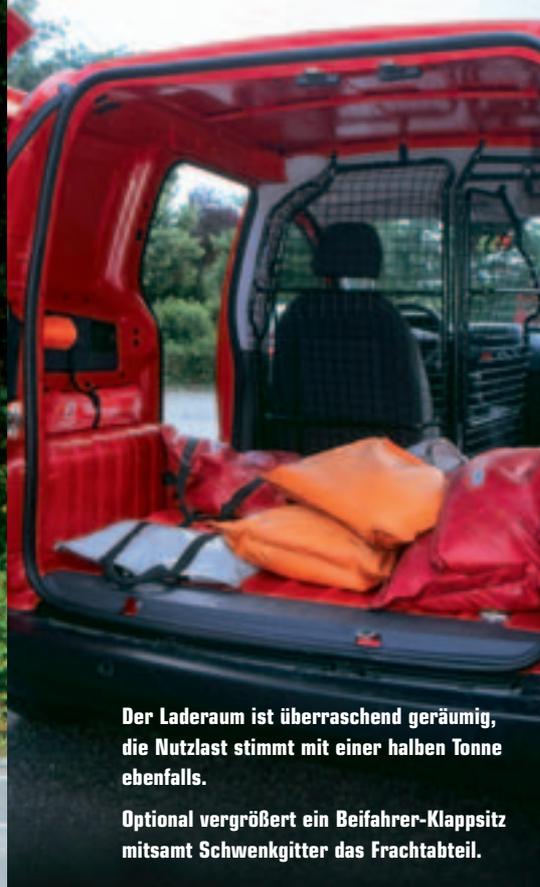
Zum munteren Lieferwagen passt der fröhliche Clownfisch Nemo viel besser als der düstere Kapitän Nemo, der im U-Boot

die Weltmeere durchkreuzte. Der Citroën Nemo durchquert lieber die City. 3,8 m kurz, 1,7 m schlank, Wendekreis knapp über 10 m – der wendige Nemo saust behände durch die Stadt. Und dank kräftigen Stoßfängern, hochgesetzten Scheinwerfern und Rückleuchten sowie Seitenschutzleisten hält der Nemo auch mal einen Rempler aus. Handfest sind auch die kräftigen Türgriffe rundum.

Der freche Zwerg ist nicht nur putzig, sondern auch nützlich. Der Laderaum, fast würfelförmig geformt, lässt sich prima nutzen. Das beginnt mit asymmetrischen Hecktüren, der längere Flügel öffnet sinnvoll zur Straßenseite; die

Erweiterung auf 180 Grad Öffnung ist simpel und fingersauber per Taste am Scharnier geregelt. Weiter geht's mit wahlweise ein oder zwei Schiebetüren. Sage keiner, die könne man nicht brauchen: Bei 1,5 m Ladelänge liegt jeder Fahrer bäuchlings im Heck, um das Paket ganz vorne zu angeln. Sechs Zurrösen gibt's, links ein kleines Regal für Kleinteile, dazu rechteckige Radhäuser, gut zu überbauen und mit Kisten und Kästen zu bepacken.

2,5 m³ Volumen genügen für viele Wechselfälle des Lieferwagenlebens, ob im Einsatz für Expressdienste, Pizzalieferanten oder den Hausmeister. Falls nicht, geht der Nemo beim Erwerb des so genannten Extenso-Pakets (netto 250 Euro) in die Verlängerung: Beifahrersitz mit zwei Handgriffen im Fußraum versenken, rechten Teil der Gittertrennwand vorschwenken – schon streckt sich das Frachtabteil auf knapp zweieinhalb Meter Länge und wächst auf 2,8 m³ Volumen. Allerdings sollte sich der Fahrer im Klaren sein, was er transportiert: Das Cockpit ist in dieser Ausführung ungeschützt, daher schnell verschrammt. Und als Zweisitzer taugt der Extenso-Nemo nur bedingt, der Klappstuhl rechts dient maximal als starrer Notsitz für Kurzstrecken.



Der Laderaum ist überraschend geräumig, die Nutzlast stimmt mit einer halben Tonne ebenfalls.

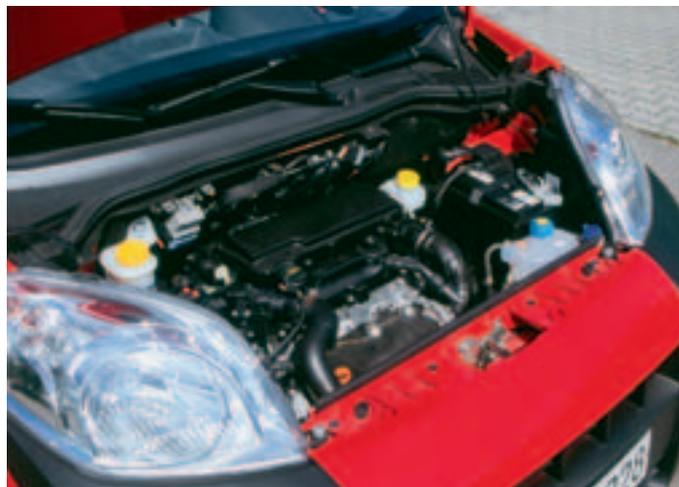
Optional vergrößert ein Beifahrer-Klappsitz mitsamt Schwenkgitter das Frachtabteil.



Um die Nutzlast muss man beim Beladen nicht fürchten, die Gewichtsbilanz des flinken Nemo fällt vorteilhaft aus. Trotz vollwertigem Reserverad und selbst bei Annehmlichkeiten – von der Klimaanlage über Schiebetüren bis zu elektrischen Fensterhebern – bleibt rund eine halbe Tonne für Fahrer und Fracht. Hohe Achslasten schaffen Reserven für ungleiche Lastverteilung, falls etwa mal eine Palette auf der Hinterachse Platz nimmt.

Trotz des ansehnlichen Laderaums bleibt hinter dem Lenkrad überraschend viel Platz. Auf dem Fahrersitz kommen auch zwei Meter lange Recken ohne Beklemmungen unter, da bietet der Nemo

mehr Platz als der größere neue Citroën Berlingo. Trotz der drahtigen Karosserie sitzt man auch zu zweit nicht auf Tuchfühlung, Kompliment an die Innenarchitekten. Sie erreichen mit dem gern genutzten Trick der weit nach vorn gezogenen Frontscheibe sogar einen geradezu luftigen Eindruck im Cockpit. Türfächer für DIN-A4-Formate und Getränkeflaschen, zahlreiche Fächer für Kleinkram, geschlossenes Handschuhfach – auch bei den Ablagen lässt sich der Nemo nicht lumpen. Die Zeitung für die Pause landet im offenen Fach oben auf dem Cockpit. Dass die Fensterbrüstung einen breiten Streifen Außenfarbe zeigt, die verwendeten



Der teure Diesel hinterlässt einen eher matten Eindruck, der günstige Benziner ist eine reizvolle Alternative.

TECHNISCHE DATEN

Antriebsstrang

Motor: wassergekühlter Vierzylinder-Reihenmotor, quer eingebaut, Turbolader mit Ladeluftkühlung. Direkteinspritzung mit Kraftstoffförderung per Common-Rail-Technik. Elektronische Steuerung. Oben liegende Nockenwelle mit Antrieb über Zahnriemen, zwei Ventile pro Zylinder. Abgasrückführung, Oxidationskatalysator. Bohrung/Hub 73,7/82,0 mm, Hubraum 1.398 cm³, Leistung 50 kW (68 PS) bei 4.000/min, maximales Drehmoment 160 Nm bei 1.750/min.

Antrieb: mechanisches Fünfgang-Schaltgetriebe mit Joystick-Schaltung, Übersetzungen 3,42/1,81/1,17/0,85/0,68, Übersetzung Antriebsachse 4,06, R.-Gang 3,58. Antrieb auf die Vorderräder.

Fahrwerk

Vorne Einzelradaufhängung an McPherson-Federbeinen und unteren Dreieckslenkern, Stabilisator. Hinten Torsionskurbelachse, Schraubenfedern. Vorn und hinten Teleskop-Stoßdämpfer, Reifen 185/65 R 15 auf Rädern 5,5 Jx15. Zahnstangenlenkung mit Servounterstützung.

Bremsen: vorn innenbelüftete Scheiben-, hinten Trommelbremsen, Durchmesser 257 mm, hinten 203 mm, elektronische Bremskraftverteilung, Antiblockiersystem, Bremsassistent. Mechanisch auf die Hinterräder wirkende Feststellbremse.

Füllmengen

Tankinhalt: 45 l
Motoröl mit Filter: 3,75 l

Elektrik

Batterie: 12 Volt 60 Ah
Lichtmaschine: 80 A

Wartung und Garantie

Wartung: Ölwechsel-Intervall alle 30.000 km/2 Jahre

Garantie: zwei Jahre Garantie, zwei Jahre Mobilitätsgarantie.

Preis Citroën Nemo HDi 70, 50 kW (68 PS): 11.400 Euro*

*ohne Mehrwertsteuer

Maße und Gewichte

Länge gesamt 3.864 mm
Breite gesamt 1.716 mm
Höhe gesamt 1.721 mm
Radstand 2.513 mm
Wendekreis re/li 10,60/10,05 m
Höhe/Breite Schiebetür 1.041/410–644 mm
Höhe/Breite Hecktür 1.067/1.140 mm
Laderaum über Fahrbahn 527 mm
Laderaum (L/B/H) . . . 1.523 (2.491)/1.473/1.181 mm
Breite zw. den Radkästen 1.040 mm
Ladevolumen 2,5–2,8 m³
Spurweite vorn/hinten 1.469/1.465 mm
Leergewicht Testwagen 1.210 kg
Nutzlast 490 kg
Zulässiges Gesamtgewicht 1.700 kg
Zul. Achslast vorn/hinten 900/950 kg
Anhängelast bei 12 % Steigung 600 kg
Zul. Zuggesamtgewicht 2.300 kg



Die Außenspiegel sind zwar groß, doch es fehlt das praktische Weitwinkelfeld größerer Transporter.

Einfache Erweiterung der Hecktüröffnung per Tastendruck



Materialien nicht von allerfeinster Machart sind – dem Lieferwägelchen zum Einstandspreis von 10.000 Euro sieht man's nach, billiger gibt's nur Gebrauchtwagen. Und die Verarbeitung bis hin zu schweren, satt schließenden Türen lässt kaum Wünsche offen.

Dazu gibt die Bedienung keine Rätsel auf, alles passt und sitzt. Bedienungsanleitung? Überflüssig. Den Schalthebel haben die Entwickler auf halber Höhe angesiedelt – passt ebenfalls, auch wenn die Schaltung selbst einen gummiartig knorpeligen Eindruck hinterlässt. Kaum vorteilhafter zu gestalten sind die übersichtlichen Instrumente. Sie nehmen ein informatives Display in ihre Mitte. Ein Ergonomie-Paket (netto 190 Euro) enthält ein zweifach verstellbares Lenkrad, den höhenverstellbaren Fahrersitz und andere praktische Details, das Elektro-Paket (310 Euro) allerhand elektrische Helfer.

Zwiespältig schneidet die Sicht ab, speziell bei Kastenwagen ein wesentliches Sicherheitsthema. Direkt nach vorn ist der Nemo gut zu überschauen, die Haube liegt weit gehend im Blick, davor kommt ohnehin nichts mehr. Die stark gewölbte Windschutzscheibe zeigt allerdings eine irritierende Verzerrung genau in Augenhöhe. Prima ist der Blick in den Innen Spiegel: Der Steg zwischen den Heckflügeltüren und die Drehsäule des Trenngitters zum Laderaum sind in einer Flucht angeordnet, stören kaum. Indes: Die Außenspiegel sind zwar groß, doch fehlt ein Weitwinkelseinsatz, das Blickfeld ist ungewohnt eng. Rückwärts um die Ecke, spitzwinkliges Abbiegen – alles kein Vergnügen. Und die A-Säulen laufen nach unten breit aus, da geht Crashesicherheit vor Sicht.

Kontrast zum handlichen Wesen des Nemo ist sein aufpreispflichtiger Dieselmotor (1.450 Euro). Der kompakte Turbodiesel wirkt matt, fast entkräftet. Aus dem tiefen Turboloch bei niedrigen Drehzahlen rappelt er sich nur mühsam auf, beweist ebensowenig Drehfreude. Dieser Diesel ist weder durchzugsstark noch spritzig. Wenn dann zu Gunsten von

Anzeige

**Sicher auf allen Straßen
durch den Winter
www.eisfrei-fahrgeruest.de**

Normverbrauch und Geräuschen auch noch eine etwas lang geratene Übersetzung hinzukommt, resultiert daraus ein müder Eindruck. Der baugleiche Fiat Fiorino kann's mit 190 Nm Drehmoment spürbar besser.

Aber die Wirtschaftlichkeit stimmt, auch wenn der Nemo die optimistischen Verbrauchsangaben des Werks verfehlt. Beladen schluckt er zwischen knapp 5 l/100 km bei streichelsanfter Überlandfahrt und bald 8 l bei rüdem Gaseinsatz auf der Autobahn. Die kräftig gewürzte Hausstrecke beendet er beladen mit gut 6 l/100 km, kein Traumergebnis, aber achtbar. Und zur Wirtschaftlichkeit zählt

TESTERGEBNIS	
Beschleunigung	
0–50 km/h	5,4 s
0–80 km/h	12,8 s
0–100 km/h	19,6 s
Elastizität	
60–80 km/h (IV/V)	6,3/9,3 s
60–100 km/h (IV/V)	13,4/19,1 s
Höchstgeschwindigkeit	
152 km/h	
Innengeräusche	
Stand/50 km/h	54/64 db(A)
80/100 km/h	68/72 db(A)
Kraftstoffverbrauch	
Teststrecke beladen	6,3 l/100 km
Testverbrauch min./max.	4,9/7,7 l/100 km

ja noch mehr, etwa ein sehr langer Ölwechselintervall von 30.000 km oder alle zwei Jahre. Trotzdem: Der weit günstigere Benziner ist bei überschaubarer Kilometerleistung eine Überlegung wert.

Der kleine Nemo ist als Lastesel auf die Welt gekommen, davon kündigt auch sein Fahrwerk. Leer keilt die schraubenbefederte Verbundlenker-Hinterachse des Franzosen heftig aus, lässt jeden Anstand vermissen, meldet jede Körnung des Asphalt überdeutlich weiter. Beladen zeigt der Nemo gewisse Ansätze von Komfort, verwandelt sich indes nicht in eine französische Sänfte. Auch der etwas unausgegoren gepolsterte Sitz rettet den mäßigen Komforteindruck nicht, der Fahrer nimmt mehr auf als im Gestühl Platz.

Andererseits lässt sich's mit dem Nemo wunderbar schneidig um die Kurven pfeifen, gern auch beladen. ESP steht nicht auf der Aufpreisliste – vermisst wird's kaum. Überdies bremsst der Nemo kräftig ohne jedes Nachlassen. Dem Fahrer treten dabei fast die Augen aus den Höhlen, der Sicherheitsgurt wird einer Zerreißprobe unterzogen – klasse.

„Findet Nemo“ hieß der Kultfilm zum putzigen Kultfisch. Der Nemo mit vier Rädern ist beim Citroën-Händler zu finden. Er hat das Zeug zum Kultauto. Und wie immer bei professionellen Clowns: Die Arbeit nehmen sie sehr ernst.

RANDOLF UNRUH

**Alle Tests und Fahrberichte auch
unter www.kfz-anzeiger.com**