



## Citroën C4 Picasso

### Speciaal voor iedereen

Autotest | Ruimte is het allerbelangrijkste punt bij de keuze van een MPV (Multi Purpose Vehicle). Bij zo'n praktische gezinsauto komen zaken zoals luxe of rijkeigenschappen op de tweede plaats. Het uiterlijk wordt vaak helemaal vergeten. Citroën brengt daar nu verandering in! De "C4 Picasso" zou even praktisch en comfortabel zijn als de concurrentie, maar koppelt dat aan een bijzondere vormgeving.

De ogen zijn als de spiegel van de ziel. Wie in de ogen van de nieuwe C4 Picasso kijkt, weet meteen dat dit een bijzondere auto is. De dagrijverlichting (een continu brandende rij LEDs) en het dimlicht zijn namelijk van elkaar gescheiden. Daardoor ontstaat een unieke aanblik waarmee de toon voor de C4 Picasso meteen is gezet.

Maar ook van de zijkant gezien is de nieuwe C4 Picasso een bijzondere verschijning dankzij de verspringende lijn onder de buitenspiegels en zijruit. Toen de vormgevers bij de achterkant van de auto kwamen was de inspiratie zichtbaar op. De nieuwe C4 Picasso ziet er van achteren prima uit, maar beduidend minder origineel dan de rest van de auto.



## Interieur

Neem plaats achter het stuur en het is definitief duidelijk dat deze auto anders dan anders is. De voorste hoofdsteunen omsluiten het achterhoofd zo ver, dat het bijna helmen zijn. De voorruit loopt veel verder naar boven door dan bij andere auto's. Dat geeft een groter gevoel van vrijheid en maakt het makkelijker om verkeerslichten te zien. Bij lage zon kan een enorme zonwering naar beneden worden gehaald om verblinding te voorkomen.

De bestuurder wacht ware verwennerij: de rechter voorstoel heeft een losse steun voor de onderbenen, als bij een "lounge stoel". Afhankelijk van het uitrustingsniveau is de bestuurdersstoel voorzien van een massage-functie. Verwacht hier echter niet te veel van: het is slechts de opblaasbare lendesteun die herhaaldelijk wordt gevuld en weer leegloopt.



De opzet van het interieur is origineel. De meeste toetsen zitten op het stuurwiel en het dashboard wordt gedomineerd door twee grote beeldschermen. Het bovenste is centraal onder de voorruit geplaatst en toont informatie die belangrijk is voor de bestuurder. De snelheidsmeter en brandstofmeter zijn altijd in beeld, welke informatie daarnaast wordt getoond kan de bestuurder zelf bepalen.

Het onderste beeldscherm is aanraakgevoelig ("touch screen") en wordt gebruikt om de functies van het audio-, navigatie- en communicatiesysteem te bedienen. De menu's en dialogen zijn allemaal zeer

fraai vormgegeven, maar de gebruiksvriendelijkheid laat soms te wensen over. De beloofde "apps" (verkeersinformatie, nieuws, beurskoersen, toeristische tips) werken zo traag dat ze nauwelijks bruikbaar zijn. Volgens Citroën ligt dit echter aan de kwaliteit van het 3G netwerk en niet aan de auto.



Onderin de middenconsole is een enorm vak te vinden met daarin ruimte plus aansluitingen (AUX, twee keer USB, een 12 volt stopcontact en een 220 volt stopcontact) voor een smartphone of andere muzikspeler. De klank van het audiosysteem is matig. Het optionele hoogwaardige JBL-systeem brengt daar weinig verandering in: het is opdringerig en het geluid vervormt gemakkelijk als het volume flink wordt opgeschroefd.

De C4 Picasso is voorzien van "active cruise-control". Dit verschilt nadrukkelijk van "adaptive cruise-control", zoals diverse andere merken aanbieden. De "adaptive"-variant bewaart een vaste afstand tot de voorligger vast en doet dat door zowel af te remmen als te accelereren. De versie van Citroën is eenvoudiger: wanneer de ingestelde snelheid niet kan worden aangehouden omdat de voorligger langzamer rijdt, schakelt de C4 Picasso de cruise-control uit (waardoor de snelheid vanzelf terugloopt).





## Ruimte

Ondanks al het uiterlijk vertoon is de ruimte zeker niet vergeten. Dankzij de elektrische parkeerrem is veel ruimte rondom de voorstoelen. De hoofd- en beenruimte is zowel voor- als achterin prima.



In plaats van een achterbank, heeft de C4 drie losse achterstoelen die individueel verstelbaar zijn. De achterpassagiers hebben een eigen ventilatiesysteem en klaptafeltjes; ook hiermee weet de C4 Picasso meer te verwennen dan zomaar een doorsnee MPV. De bestuurder kan de achterpassagiers in de gaten houden met een tweede binnenspiegel(tje).

De bagageruimte meet 437 liter en dat is keurig voor een auto van deze omvang. De achterklep is groot en breed, zodat de toegang tot de bagageruimte optimaal

is. De achterstoelen kunnen in één beweging worden opgevouwen (uitbouwen of het losmaken van zittingen/hoofdsteunen is niet nodig), waarmee de bagageruimte wordt vergroot tot 1.709 liter. Dat is wederom een prima waarde, maar geen record.

## Benzine

Voor deze test is gereden met twee uitvoeringen: de "115 e-HDi" en de "155 THP". De verschillende motoren zorgen niet alleen voor uiteenlopende prestaties, maar ook voor sterk uiteenlopende rijeigenschappen. Citroën heeft het onderstel namelijk niet aangepast aan het gewicht van de diverse motoren. Wat beide motoren gemeenschappelijk hebben, is een geruisloze en zijdezachte loop.



Met de 1.6 liter metende THP (Turbo High Pressure) benzinemotor voelt de C4 Picasso groot en zwaar. De motor levert ruim voldoende vermogen en is ook sterk bij een laag toerental. Alhoewel er niets mis is met deze benzinemotor, toont hij niet half zo veel karakter als de rest van de auto.

Met de benzinemotor onder de motorkap stuurt de C4 Picasso bijzonder licht. De bestuurder heeft daarom nauwelijks gevoel en dus nauwelijks vertrouwen in de auto. Met name op nat wegdek glijdt de C4 Picasso in te snelle bochten gemakkelijk rechtuit over de voorwielen ("onderstuur"). Door de veel te lichte besturing voelt de chauffeur dit echter nauwelijks aankomen en daarom rijdt hij/zij preventief langzamer dan nodig.



## Diesel

Wanneer de zwaardere dieselmotor op de voorwielen rust, is de C4 Picasso juist een heerlijk sturende auto die helemaal "klopt". De besturing is lekker zwaar, waardoor de chauffeur volop gevoel heeft met het mechaniek. In snelle bochten is de auto daarom mooi te plaatsen en gedraagt de C4 Picasso zich als een kleine wendbare personenauto.

Wanneer echter het uiterste wordt gevraagd, valt ook de C4 Picasso diesel door de mand. Een plotselinge beweging (bijvoorbeeld een uitwijkmanoeuvre) of een richel in het wegdek kan er voor zorgen dat de auto alsnog uit balans wordt gebracht.

De C4 Picasso schittert daarentegen op de snelweg. Het is niet overdreven om te stellen dat de C4 Picasso op de lange afstand de comfortabelste auto in zijn klasse is. Alsof op wolken gedragen zoeft de auto volmaakt rechtuit en in alle rust over de snelweg.



## Conclusie

Citroën toont lef met de nieuwe C4 Picasso; waarvoor hulde! Door anders te zijn, is de C4 Picasso op diverse punten automatisch beter dan de concurrentie. Op sommige punten stelt de C4 Picasso echter teleur of zal de auto slechts bij een select publiek in de smaak vallen.

Het belangrijkste kritiekpunt is het weggedrag van de versie met benzinemotor. Deze stuurt te licht en wanneer het de auto lastig wordt gemaakt, is het weggedrag matig. Diverse elektronische systemen zijn lastig te bedienen of doen niet wat er van verwacht mag worden. In vergelijking met de concurrentie gebruikt Citroën conservatieve techniek met als resultaat heel gemiddelde prestaties en verbruikscijfers.

In combinatie met de dieselmotor is de C4 Picasso een heerlijk sturende auto die volop comfort biedt. Dankzij de bijzondere vormgeving en complete uitrusting weet de C4 Picasso zich echt van de massa te onderscheiden. Vooral mensen die tot nu toe geen MPV wilden hebben vanwege de nietszeggende uitstraling, zullen zich aangetrokken voelen tot deze exclusieve Citroën. ■

# Specificaties

## Citroën C4 Picasso e-HDi 115 Intensive

### Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	443 x 183 x 161 cm
Wielbasis	279 cm
Gewicht	1.373 kg
Aanhanger	685 kg
Aanhanger geremd	1.600 kg
Tankinhoud	57 l
Bagageruimte	537/1709 l
Bandenmaat	205/60R16

### Motor en prestaties



Motorinhoud	1560 cc
Cilinders / kleppen	4/2
Vermogen	112 pk @ 3600 tpm
Koppel	270 Nm @ 1750 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	11,8 sec.
Topsnelheid	189 km/u
Verbruik gemiddeld	4 l / 100 km
Verbruik stad	4,5 l / 100 km
Verbruik buitenweg	3,8 l / 100 km
CO2 uitstoot	105 gr. / km

### Prijs

Prijs	€ 32.490,-
Prijs instapmodel	€ 25.350,-