AutoZine
Online auto-magazine
Publicatiedatum: 15 juli 2014
www.autozine.nl

Citroën C4 Cactus

Uit-stekend

Autotest | Wie beter wil zijn dan de rest, moet zijn nek durven uit te steken. En als er één merk is dat in het verleden lef heeft getoond dan is het wel Citroën. Zo hebben de Citroën Traction Avant, DS en 2CV de autowereld voor goed veranderd. Nu komt Citroën wederom met een model dat alles anders doet: de C4 Cactus. Weet deze nieuwkomer alleen te prikkelen of steekt de Cactus echt boven de middelmaat uit?

Volgens Citroën is de C4 Cactus een "antwoord op de vraag waar de automobilist van vandaag mee zit". De meeste auto's worden ontworpen door technici. Zij bouwen een auto volgens de laatste stand van de techniek en automatisch is het nieuwe model beter dan het oude.

Bij de C4 Cactus heeft Citroën voor een heel andere aanpak gekozen. Niet de techniek, maar de bruikbaarheid van de auto stond centraal. Anno 2014 is een auto geen statussymbool en is het snelste of meest geavanceerde model niet automatisch het beste. In plaats daarvan is gekeken naar ruimte, veiligheid, een laag verbruik en niet te vergeten een lage prijs.

Uiterlijk

Dat de C4 Cactus er bijzonder uitziet is mooi meegenomen, maar het was niet het belangrijkste doel. Omdat de C4 Cactus vooral praktisch moet zijn, is gekozen voor een middelgrote, hoge auto. Op die manier is de Cactus wendbaar, eenvoudig te parkeren

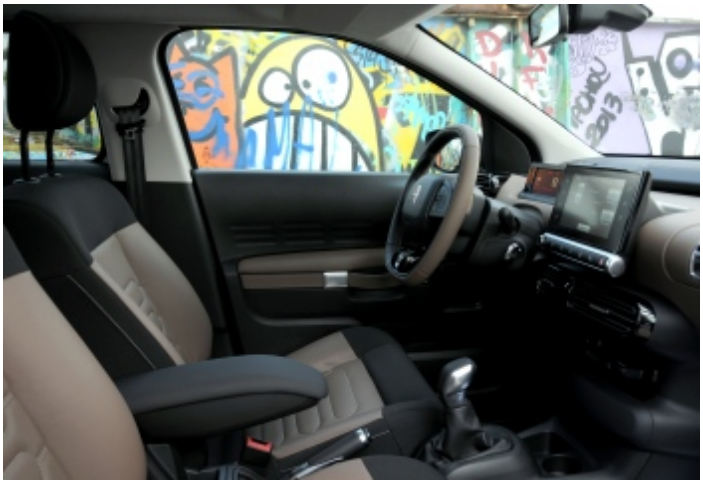
en toch ruim. Zelfs met het optionele glazen dak is de hoofdruimte prima.

De opvallende stootkussens ("AirBumps") en kunststof bumpers rondom zijn vooral praktisch omdat ze (parkeer)schade beperken. Houdt er rekening mee dat deze maatregelen bedoeld zijn om schade veroorzaakt door anderen tegen te gaan. Wie de deur van de Cactus te enthousiast open gooit, kan een andere auto nog altijd beschadigen (dit in tegenstelling tot Ford, dat juist alleen schade door eigen fouten voorkomt met een uitklappend deurrubber).

De hoog opgetrokken neus zorgt voor extra bodemvrijheid en dat is praktisch in de stad, waar verkeersdrempels en stoepranden sommige auto's beperken in hun vrijheid. Alleen de tweedelige koplampen dienen geen hoger doel. Ze zijn er puur voor de sier en zijn kenmerkend voor de laatste generatie Citroëns.

Interieur

Het interieur van de C4 Cactus is minstens zo eigenzinnig als het exterieur. Voor Citroën ging functie altijd voor vorm, maar dankzij hoogst originele oplossingen lijkt het alsof een stel kunstenaars het voor het zeggen had. Zo zijn de deurhendels vervangen door lussen. De klep van het dashboardkastje lijkt op het lid van een koffer, inclusief spanbanden. In feite heeft Citroën meer ruimte gecreëerd door de front-airbags in het dak te plaatsen. Het bijzondere patroon van de klep van het dashboardkastje is vooral een goed anti-slip oppervlak.



Wanneer wordt gekozen voor een variant met automatische versnellingsbak, kan tussen de voorstoelen een "verbinding" worden geplaatst en lijkt het alsof er een bankstel voorin de C4 Cactus staat. Om dat gevoel te versterken, hebben de voorstoelen een ongebruikelijk plat zitvlak (nauwelijks zijdelingse steun) en dat vraagt enige gewenning. Daarbij zijn de pedalen veel minder diep geplaatst dan gebruikelijk, waardoor lange bestuurders met opgetrokken benen achter het stuur zitten.

Wat het interieur van de C4 Cactus ook bijzonder maakt, is het minimum aan knoppen en hendels. Vrijwel alle functies worden bediend middels het centrale beeldscherm. Ook hier zit een idee achter: het maakt de auto goedkoper en vooral lichter. Immers, een lichtgewicht auto rijdt beter en is als vanzelf zuiniger.

Mede daarom is de wis/was-installatie in de ruitenwissers gebouwd (het water-reservoir is daarom kleiner en dus lichter), is de motorkap van aluminium, is de achterbank slechts in één deel neerklapbaar en zijn de achterste ruiten "klapraampjes". Dankzij deze, en nog vele kleinere aanpassingen, is de C4 Cactus zo'n 200 kg lichter dan een traditionele auto. Ook de toerenteller is komen te vervallen en dat is wat Autozine betreft een stap te ver, zeker omdat deze op het digitale display had kunnen worden getoond en dus niets extra weegt.

Diesel

Dankzij alle gewichtsbesparing voldoen relatief lichte motoren. Dat maakt de C4 Cactus wederom voordeliger in aanschaf en verbruik. Voor deze test is eerst gereden met de "e-HDi". Deze 92 pk / 230 Nm sterke dieselmotor is altijd gekoppeld aan een automatische versnellingsbak. Het betreft hier geen traditionele automaat met "koppelomvormer", maar een gewone versnellingsbak die door een robot wordt bediend.

Helaas lijkt het alsof de robot met zijn eerste rijles bezig is, want de automaat schakelt zo houterig dat de auto bij iedere gangwissel hort en stoot. Deze "ETG6" versnellingsbak was al geen favoriet van de redactie, maar lijkt zijn werk nog slechter te doen dan gebruikelijk in de C4 Cactus. Gelukkig bestaat de mogelijkheid om, middels hendels achter het stuurwiel, zelf te schakelen. Door tijdens het schakelen het gaspedaal even los te laten, is het mogelijk om wél soepel van versnelling te wisselen.

Wanneer de "stekeligheden" van de automaat buiten beschouwing worden gelaten, is de kleine dieselmotor een heerlijke krachtbron. De prestaties zijn prima, het geluid bescheiden en het verbruik zeer laag. Citroën belooft een gemiddeld verbruik van 3.4 liter per 100 km en dat is, met de juiste rijstijl, in de praktijk goed te benaderen.

Benzine

Minstens zo eigenzinnig als de rest van de auto, is de geheel nieuwe "e-THP" benzinemotor. Omdat deze slechts drie cilinders telt (vier is meer gebruikelijk), roffelt de C4 Cactus met deze motor als een klein stadsautootje. De prestaties van deze 110 pk / 205 Nm

sterke motor zijn echter veel beter dan die van een stadsautootje! De e-THP reageert alert en bijna gretig op het gaspedaal en voelt daarom veel sneller dan de specificaties doen vermoeden.

Het nadeel van dit uitdagende karakter is, dat het lastig is om het door Citroën beloofde verbruik van 4.6 liter per 100 km te realiseren. Het testverbruik kwam niet verder dan 5.5 liter per 100 km.

Weggedrag

Ook als het gaat om het weggedrag, heeft Citroën eerst naar de wensen van de klant gekeken en daarna naar de techniek. Technici (en autojournalisten!) hebben graag een snaarstrak sturende auto die zich tot op de millimeter precies over een circuit laat sturen.

De C4 Cactus is echter niet half zo spannend om te rijden als het uiterlijk doet vermoeden. De besturing is licht en indirect, zodat het rijden met de Cactus nooit vermoeiend wordt. Vanwege de iets hogere bouw dan gemiddeld helt de C4 Cactus nadrukkelijk over in de bocht. Ook dit heeft een goede reden: voor de koper is een C4 Cactus een vervoermiddel en geen stuk speelgoed. Daarom heeft Citroën nadrukkelijk gekozen voor comfort.

Conclusie

Citroën introduceert de C4 Cactus: een auto met een prikkelende naam, een bijzonder uiterlijk en bijzondere techniek. Wie echter denkt dat dit een hoogstandje van techniek is waarmee Citroën de echte autoliefhebber wil behagen, komt bedrogen uit. In dat opzicht zal de C4 Cactus geen klassieker worden zoals de DS en Traction Avant dat wel zijn.

Als de C4 Cactus al met een andere Citroën kan worden vergeleken, dan is het de 2CV ("Eend"). Achter de C4 Cactus zit namelijk een bijna revolutionaire gedachte: stel de wens van de klant centraal, niet de techniek. De klant zoekt geen statussymbool, maar een functioneel, voordelig en veilig vervoermiddel.

Het resultaat is een auto die optimale ruimte uit bescheiden buitenmaten haalt. Dankzij het bijzondere uiterlijk is de C4 Cactus bovendien robuust en praktisch. Door gewicht te besparen is de C4 Cactus voordeliger in aanschaf en gebruik. Als het gaat om rijeigenschappen staat het comfort op de eerste plaats en ook dat is hoe de klant het wil. En daarmee is de C4 Cactus letterlijk en figuurlijk een uitstekende auto! ■

Specificaties

Citroën C4 Cactus e-THP 110 Shine

Maten en gewichten

Lengte x breedte x hoogte	416 x 173 x 153 cm
Wielbasis	260 cm
Gewicht	995 kg
Aanhanger	545 kg
Aanhanger geremd	825 kg
Tankinhoud	50 l
Bagageruimte	358/1170 l
Bandenmaat	205/55R16

Motor en prestaties

Motorinhoud	1199 cc
Cilinders / kleppen	3/4
Vermogen	110 pk @ 6250 tpm
Koppel	205 Nm @ 1750 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	9,3 sec.
Topsnelheid	188 km/u
Verbruik gemiddeld	4,7 l / 100 km
Verbruik stad	5,8 l / 100 km
Verbruik buitenweg	4 l / 100 km
CO2 uitstoot	107 gr. / km

Prijs

Prijs	€ 21.190,-
Prijs instapmodel	€ 16.490,-