



## Citroën Xsara Picasso

### Ruime voorsprong

Autotest | Een gezin struint over een autoboulevard op zoek naar een nieuwe auto. De tweepersoons sportcoupeetjes lonken vader tegemoet. Maar ze vallen direct af, want de nieuwe auto moet plaats bieden aan minimaal vijf personen en een flinke hoeveelheid bagage. Tijdens het bekijken van de diverse middenklassers beginnen de kinderen uit protest te gapen. Bovendien houdt de ruimte op de achterbank van zulke auto's niet over. Het enige alternatief is een MPV, maar die hebben vaak de rijeigenschappen en de uitstraling van een container op wielen. Dan stapt het gezin bij de Citroën-dealer binnen. Daar staat de Citroën Xsara Picasso; een auto met de ruimte van een MPV en de charme van een vlot gelijnde middenklasser. Iedereen gelukkig?

De Picasso lijkt voor iedereen wat te bieden. De kinderen springen direct achterin en vinden tot hun genoegen tafeltjes en zelfs een stopcontact voor de spelcomputer. Terwijl de verkoper probeert te tonen hoe groot de bagageruimte is, heeft vader meer aandacht voor het futuristische dashboard. "Hier moet een proefrit mee worden gemaakt", denkt hij. Achter het stuur valt op hoe groot de ruimte tussen de inzittenden en de voorruit is. Die afstand geeft niet alleen het gevoel dat de Picasso ruim is, het geeft ook een veilig gevoel omdat het overige verkeer verder weg lijkt te zijn. Nu is ook moeder overtuigd.



De verkoper overhandigt de sleutel van de amérindien-blauwe demonstratieauto en de familie stapt in. De stoelen zijn bekleed met een zachte stof die aan velours doet denken. Stoelen en stuurwiel zijn in alle richtingen verstelbaar zodat vader al snel een prettige rijpositie heeft gevonden. Door de brede zittingen en (optionele) armsteunen lijken de voorstoelen meer op fauteuils. Achterin de auto geen driezitsbank maar drie gescheiden stoelen waarvan de rugleuning ten koste of juist ten bate van

bagageruimte is te verstellen. De beenruimte valt gezien het formaat van de auto wat tegen, maar is voldoende. Door de middelste achterstoel op te klappen ontstaat een tafeltje met vakjes en bekerhouders.

Standaard meet de bagageruimte 550 liter. Als alle achterstoelen zijn opgeklapt groeit de bagageruimte tot 1969 liter. De hoofdsteunen worden daarbij in de rugleuning geduwd zodat geen plaats hoeft te worden gezocht voor drie losse hoofdsteunen. Wie de achterstoelen liever thuis laat, heeft nog meer ruimte en kan in totaal 2128 liter bagage achter de voorstoelen kwijt. De bagageruimte is met stof afgewerkt en is voorzien van sjoegen, een in delen opvouwbare hoedenplank en een heus boodschappenwagentje tegen de zijwand. De achterklep is in twee standen te openen, hetgeen bijvoorbeeld schade kan voorkomen onder een laag garagedak.

## Ergonomie

Terug naar de bestuurder. De versnellingspook is op het dashboard vlak naast het stuur geplaatst. Het ligt goed onder handbereik, maar vraagt met name bij het inleggen van de tweede versnelling enige gewenning. In tegenstelling tot de eerder geteste Xsara Coupé diesel zijn de versnellingsbakverhoudingen bij deze Xsara Picasso wel goed gekozen.

Boven de versnellingspook zijn de klimaatregeling en het (optionele) audiosysteem te vinden. Wie airconditioning bestelt maar ook aan het milieu wil denken (een airconditioning vraagt veel motorvermogen) kan deze in de "ECO" stand gebruiken. Dan probeert het systeem de digitaal aangegeven temperatuur te bereiken door te verwarmen of koude buitenlucht aan te zuigen. Als de buitenlucht te warm is, probeert het systeem de opgegeven temperatuur zo dicht mogelijk te benaderen. Handige extra is de ontwasemingsknop, waarmee de airconditioning en aanjager proberen in een zo kort mogelijke tijd alle ramen te ontwasemen. Zeker met vijf personen is dit een waardevolle extra.



Centraal onder de voorruit is een groot display te vinden met daarin de snelheidsmeter en de weergave van de (standaard) boordcomputer. Deze geeft informatie over het gemiddelde verbruik, het huidige verbruik, de gemiddelde snelheid, de actieradius en de instellingen van het audiosysteem. Ook mededelingen zoals een niet goed gesloten deur of sleutels die nog in het contact zitten verschijnen (in het Nederlands) op deze display. Voor het rijden van lange afstanden in het donker is een blackpanel-functie beschikbaar. Helaas is Citroën in haar enthousiasme een toerenteller vergeten.



## Zuinigheidswonder

Bij het instappen viel de ruimte tot de voorruit al op. Die constructie dient een tweede doel: het geeft de

Picasso een prima stroomlijn en maakt de auto verbluffend zuinig. Net als iedere politieke partij roept ook iedere autofabrikant het beste voor te hebben met het milieu. Hoe dat uitpakt na verkiezing of aanschaf is een heel ander verhaal.

Terwijl Citroën in de brochure van de Picasso weinig aandacht aan de motor besteedt, blijkt deze "1.8i 16v" een wonder van techniek te zijn. Zelden wist een motor zo'n laag verbruik met zulke pittige prestaties te combineren. De krachtbron levert maximaal met 115 pk en heeft geen enkele moeite met de 1220 kg wegende Picasso. Bij een verkeerslicht komt de Picasso vlot uit de startblokken en ook inhalen op een provinciale weg is geen enkel probleem. Op de snelweg is een kruissnelheid van 120 tot 130 km/u mede door de hoge zit en het bijzonder lage geluidsniveau heel aangenaam.

De boordcomputer toont daarbij continu het actuele benzineverbruik. Bij een snelheid van zo'n 120 km/u bedraagt dat ongeveer 10 liter per 100 kilometer, maar als het minder haastig mag daalt het verbruik spectaculair. Bij snelheden rond de 100 km/u neemt de Picasso genoegen met 6 liter per 100 km. Wie zijn of haar stinkende best doet (eerder schakelen, langzamer rijden, goed anticiperen) kan zelfs tot 4.5 liter per 100 km/u komen. Over een testperiode van drie dagen en een afstand van bijna 700 km/u bedroeg het gemiddelde benzineverbruik uiteindelijk 6.8 liter Euroloodvrij per 100 kilometer.



## Weggedrag

De Citroën Xsara Picasso heeft de naam te danken aan het onderstel dat het deelt met de andere Xsara's. Wie zo'n grote opbouw op het onderstel van een middenklasser zet, verwacht een auto die danst in de veren of minimaal stevig overhelt in de bochten. Niets is minder waar. Mede dankzij een stuurbevestiging die precies voldoende assisteert om het rijden te veraangename maar genoeg gevoel overlaat om te communiceren, is het prettig sturen met de Picasso.

De auto laat zich wonderlijk snel een hoek om zetten en kan ook op een klaverblad prima snelheid houden zonder overdreven over te hellen. Pas bij bochtsnelheden die geen enkel goed huisvader zijn gezin aandoet beginnen de banden te piepen. Gaat vaders nog verder, dan begint de auto langzaam naar buiten te glijden. Alleen bij stevig remmen (schijven voor, trommels achter) duikt de Picasso nadrukkelijk in de veren, maar dat is niet storend of gevaarlijk.

## Conclusie

De Citroën Xsara Picasso behoort tot de meer recent geïntroduceerde ruimteauto's. Citroën had daarom meer bedenktijd en heeft een aantal slimmigheden naar goed Japans voorbeeld simpelweg afgekeken. Dat resulteert in een echte familieauto die even veel rekening houdt met de bestuurder als met de inzittenden.

Dankzij een motor die zeer respectabele prestaties biedt bij een laag verbruik, wordt ook rekening gehouden met het huishoudbudget. Na drie dagen rijden geeft de auto een gevoel van Japans vernuft met Citroën's eigenzinnigheid. Juist dat geeft de auto nu een ruim(t)e voorsprong op de concurrentie (Ivo Kroone). ■



## Specificaties

### Citroën Xsara Picasso 1.8i 16v

#### Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	428 x 175 x 164 cm
Wielbasis	276 cm
Gewicht	1.220 kg
Aanhanger	655 kg
Aanhanger geremd	1.300 kg
Tankinhoud	55 l
Bagageruimte	550/2128 l
Bandenmaat	

#### Motor en prestaties

Motorinhoud	1749 cc
Cilinders / kleppen	4/4
Vermogen	115 pk @ 5500 tpm
Koppel	160 Nm @ 4000 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	10,8 sec.
Topsnelheid	190 km/u
Verbruik gemiddeld	7 l / 100 km
Verbruik stad	10 l / 100 km
Verbruik buitenweg	5 l / 100 km
CO2 uitstoot	n.b.

#### Prijs

Prijs	€ 22.815,-
Prijs instapmodel	€ 21.190,-