



Citroën C4 Grand Picasso

Kunstzinnige kindervriend

Autotest | Kinderen zijn leuk. Ze zijn onbevagen, hebben nieuwe ideeën en komen vaak met een originele kijk op zaken. Juist dat karakter is gevangen in de nieuwe familieauto van Citroën: de C4 Picasso. Voor deze nieuwste MPV van de altijd eigenzinnige fabrikant is over alles opnieuw nagedacht, met als resultaat een vernieuwende en bijzonder slimme ruimteauto.

"Kinderlijk eenvoudig" heeft een negatieve bijklank, maar sommige dingen zijn zo gewoon dat volwassenen er nooit meer over nadenken. Juist kinderen vragen zich bij schijnbaar voor de hand liggende zaken af "waarom" en komen zo op nieuwe ideeën. Dat begint voor de Citroën C4 Picasso achterin, de plek waar kinderen de meeste tijd doorbrengen.

Achterin

De C4 Picasso is bedoeld als zevenpersoons auto met voorin ruimte voor twee volwassenen, op de eerste achterbank ruimte voor drie kinderen en op de tweede achterbank nog eens twee kinderen. Let daarbij op het nadrukkelijke verschil tussen kinderen en volwassenen. Citroën heeft nog een zevenzitter in het programma, de C8, en die is bedoeld voor vijf volwassenen en twee kinderen.

De C4 is een maatje kleiner dan de C8 en dat is merkbaar in de geringe beenruimte op de eerste achterbank. De ruimte op de tweede achterbank is in

vrijwel iedere MPV alleen voldoende voor kinderen, zo ook in deze C4.



Maar juist die tweede achterbank is het begin van de vele frisse ideeën die de C4 Picasso uniek maken. De toegang tot een tweede achterbank vereist in de regel een klimpartij of in het beste geval het postuur van een lat. Om toegang te bieden tot de tweede achterbank schuiven de stoelen van de eerste

achterbank niet alleen naar voren, maar klappen de zittingen op waardoor de stoel nog veel verder naar voren kan.

Een klacht van de "test kinderen" is wel dat de achterste zijruiten niet open kunnen. Vrijwel alle ramen zijn voorzien van uitrolbare zonweringen. In de hagelnieuwe testauto waren diverse veermechanismen al lam, waardoor het terugrollen een hele uitdaging vormt.

Middenin

De twee achterste zitplaatsen worden in de regel als "noodplekken" gebruikt. De eerste achterbank is vaker bezet en daarom is juist hier extra aandacht besteed aan het comfort. Want waarom zouden alleen de grote mensen voorin luchtroosters hebben? Waarom hebben kinderen geen eigen bergruimte voor hun spullen? En als een auto alle ruimte biedt, waarom kan de achterbank dan geen speelplaats zijn?

De C4 Picasso biedt op alle vragen een antwoord. In de raamstijl zijn luchtroosters te vinden met een eigen niveauregeling. In de vloer voor de achterbank zijn bergvakken gemaakt waar klein speelgoed in past. De rugleuningen van de voorstoelen zijn voorzien van klaptafeltjes die bovendien zijn voorzien van verlichting. Helaas voorziet Citroën niet in een 12 volt stopcontact achterin, de spelcomputer zal het op de eigen accu moeten doen.



Speciaal voor de ouders zit boven de binnenspiegel een tweede spiegeltje om het kruis op de achterbank in de gaten te houden. In de praktijk is dit een uitkomst.

Er kan nog meer bij!

Alle individuele achterstoelen zijn gemakkelijk op te klappen om meer bagageruimte te creëren. De achterste twee stoelen verdwijnen letterlijk in een handomdraai in de vloer waarna een ruime vlakke laadvloer ontstaat. Groep 7b van basisschool "Het Spectrum" bewijst dat deze bagageruimte ruimte biedt aan elf kinderen. Wanneer ook de middelste stoelen ("eerste achterbank") worden weggevouwen, passen zelfs alle 20 leerlingen in de auto. Wie beweerde hier dat de C4 Picasso een zeventzitter is?



De bagageruimte "barst" van de slimmigheden. Zo is de verlichting uitneembaar en doet dan dienst als zaklantaarn. De laadruimte kan worden verdeeld in compartimenten om grote stukken te scheiden van kleinere tere bagage. De achterklep is (afhankelijk van de uitvoering) in twee delen te openen. Voor het inladen van kleine stukken is het dan voldoende alleen

de achterraut te openen.



Vrijheid, blijheid

Het is inmiddels een oude truc: plaats de motor onder het dashboard, laat de voorruit ver naar voren doorlopen en het interieur geeft een overweldigend gevoel van ruimte. Citroën gaat nu nog een stapje verder en laat de voorruit doorlopen in het dak. Het effect is verbluffend, want de C4 Picasso geeft een onovertroffen gevoel van openheid en vrijheid. De zonnekleppen zitten op rails om het ruitoppervlak bij verblindende zon toch te kunnen verkleinen. Hier is over nagedacht!



De eerder geteste Citroën C4 Coupé werd in het testverslag beschreven als een ufo. Geen enkel ander interieur is zo gedurfd en geen enkel ontwerp is z'n tijd zo ver vooruit. Dat geldt ook voor de C4 Picasso. Het dashboard is niet de gebruikelijke collage van sober plastic, maar een wondertje van ruimte en ergonomie dat bovendien een lust is voor het oog.

Vooral in het donker is het interieur een waar kunstwerkje (het blijft een "Picasso") dat dankzij sfeerverlichting achter panelen een bijzondere ambiance schept.

Citroën houdt het echter niet bij uiterlijk vertoon. In de varianten met "elektronisch bediende versnellingsbak" (waarover later meer) is midden in het dashboard een heuse koelkast te vinden. Daarnaast kent iedere C4 Picasso een dashboardkastje, twee bergvakken op het dashboard en royaal bemeten deurbakken. De radio (met mp3!) is verstopt achter een eigen klepje.

Centraal op het dashboard is een groot display te vinden. Daarop worden op fraaie wijze de snelheid, het verbruik en andere essentiële gegevens getoond. Sommige letters zijn echter te klein om gemakkelijk te lezen vanaf de bestuurdersstoel. Het links/rechts gescheiden klimaatcontrolesysteem (vanaf het "Prestige"-niveau) heeft aan de uiterste hoeken van het dashboard een eigen bediening en display.



Stuur

Vrijwel alle andere functies worden bediend vanaf het stuurwiel. Dat is een bijzonder stuurwiel, want wanneer de rand draait blijft de kern op z'n plaats. Het idee er achter is opnieuw kinderlijk eenvoudig: als het veiliger is om de handen altijd aan het stuurwiel te houden, waarom dan niet zo veel mogelijk knoppen op of rond het stuurwiel?

Het aantal toetsen is echter zo groot dat ze zijn

verdeeld in twee lagen met ieder een set draaiwielletjes. Het geheel blinkt niet uit in logica, zodat zelfs na dagen rijden sommige functies onduidelijk blijven.

De uitvoeringen met "elektronisch bediende versnellingsbak", zoals Citroën het zelf noemt, hebben ook geen versnellingspook en geen koppelingspedaal. In plaats daarvan is een kleine hendel bovenop de stuurkolom te vinden om achteruit, neutraal, automaat of handgeschakeld te kiezen.



Met lepels achter het stuurwiel kan worden gekozen voor de volgende of vorige versnelling. Deze lepels draaien echter niet mee met het stuurwiel en hier slaat Citroën de plank mis. Dit uit de autosport afkomstige systeem is juist bedoeld om in de bocht te kunnen schakelen en de handen veilig aan het stuur te houden.

De "elektronisch bediende versnellingsbak" kan ook volautomatisch schakelen, maar dit gaat met schokken gepaard. In de file of bij langzaam stadsverkeer is de automaat desondanks erg prettig.

Motor

De C4 Picasso is leverbaar met twee benzine- en twee dieselmotoren. De testauto is voorzien van de sterkste dieselmotor op de prijslijst: een 138 pk sterke 2-liter 4-cilinder met roetfilter. Deze is vlot, zuinig, redelijk stil en maakt de C4 Picasso net zo comfortabel als een personenauto met eenzelfde prijskaartje.

Het weggedrag is echter niet vergelijkbaar met dat van

een personenauto. De C4 Picasso is merkbaar groot, zwaar en hoog. Door de flinke omvang heeft de C4 Picasso een ruim parkeervak nodig en is parkeerhulp geen overbodige luxe. De buitenspiegels zijn te klein, wat het overzicht niet ten goede komt. Ondanks de hoogte is de C4 Picasso nauwelijks gevoelig voor zijwind.



De hoogte en het forse gewicht van de auto zorgen ervoor dat de C4 Picasso overhangt in snel genomen bochten en duikt bij hard remmen. De wielen blijven ook bij wilde capriolen veilig aan de grond, maar het voelt alsof koetswerk en onderstel niet rechtstreeks met elkaar in verbinding staan. Samen met de te lichte besturing zorgt dat er voor dat het nodige rijplezier ontbreekt. Maar dat is niet waar deze auto voor is gemaakt. De C4 Picasso is bedoeld als ultieme familieauto met volop ruimte en praktische mogelijkheden; daarin is Citroën uitstekend geslaagd.

Conclusie

De Citroën C4 Picasso verenigt alle ergonomische slimmigheden en ruimtebesparende vindingen die ooit voor een familieauto zijn bedacht en combineert dat in een kunstige verpakking. Daarnaast biedt de C4 Picasso alle luxe, comfort en moderne elektronica die redelijkerwijs leverbaar is op een MPV.

Het nadeel hiervan is dat de C4 Picasso merkbaar groot en vooral zwaar is, waardoor deze MPV niet rijdt als een gewone personenauto. Bovendien is de besturing te licht en is de communicatie met de bestuurder matig. Het rijplezier blijft daarom uit. Het

voordeel is echter ook duidelijk: de Citroën C4 Picasso is één van de meest praktische, comfortabele en vooral kindvriendelijke auto's van dit moment. ■



Specificaties

Citroën C4 Grand Picasso 2.0 HDiF Exclusive EBV6

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	459 x 183 x 171 cm
Wielbasis	273 cm
Gewicht	1.595 kg
Aanhanger	750 kg
Aanhanger geremd	1.500 kg
Tankinhoud	60 l
Bagageruimte	208/1951 l
Bandenmaat	215/50R17

Motor en prestaties



Motorinhoud	1997 cc
Cilinders / kleppen	4/4
Vermogen	138 pk @ 4000 tpm
Koppel	270 Nm @ 2000 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	13,7 sec.
Topsnelheid	195 km/u
Verbruik gemiddeld	5,9 l / 100 km
Verbruik stad	7,6 l / 100 km
Verbruik buitenweg	4,9 l / 100 km
CO2 uitstoot	155 gr. / km

Prijs

Prijs	€ 39.090,-
Prijs instapmodel	€ 25.690,-