Bjorn Blokzijl
21 augustus 2013

Evolutie brengt perfectie

In het segment der midi-MPV's was Renault alleenheerser met de ScÃ©nic, totdat CitroÃ«n in 2000 op de proppen kwam met de - op z'n zachtst gezegd - bijzonder gestileerde Xsara Picasso. Al viel het design niet bij iedereen in de smaak, een verkoopsucces werd het wel. Zelfs tien jaar na zijn introductie wisten de Fransen nog ruim 400 Picasso's van de eerste generatie aan ons te slijten. Vooral die laatste waarde is bijzonder, aangezien er sinds 2007 - op basis van de C4 - al een nieuwe Picasso in het gamma is opgenomen. Zowel de eerste als de twee generatie van het ruimtewonder onderscheiden zich van de massa door hun bijzondere, gewaagde design en hoewel de huidige zeker nog niet verouderd aandoet, vindt CitroÃ«n het tijd voor een geheel nieuwe. Ook in deze markt is het belangrijk om een auto te kunnen leveren waar slechts 20% bijtelling over betaald hoeft te worden, dus reden we met de 115pk sterke 1.6 e-HDi.

Lekker vreemd

Zet de drie generaties Picasso op een rij en je ziet direct de overeenkomsten. Kenmerken van de auto's zijn de ver naar voren doorlopende voorruit en de schuin aflopende achterzijde. Net als de tweede generatie is de nieuwste volgestopt met fraaie designelementen. Vooral de dik aangezette chroomstrip over de zijkant en de scherpe vouw aan de onderzijde van de portieren breken de lijnen van de auto. Door deze elementen lijkt de auto een stuk compacter dan dat hij daadwerkelijk is. Het korte neusje met de 'geknepen' lichtunits versterkt deze optische illusie. Waar de designers veel moeite hebben gedaan om de voorzijde bijzonder te laten zijn, is de achterzijde strak en weinig onderscheidend. Toch ligt het geheel prettig op het netvlies, waarbij de 17 inch velgen het plaatje afmaken. Comfort biedt de auto ruim voldoende met grotere velgen en ook de meerprijs is beperkt - 895 euro voor het Introductiepakket, inclusief Park Assist en LED-achterlichten.

Niet alleen optisch ruim

Niet alleen het uiterlijk van de Picasso's onderscheidt zich van het gros van de concurrenten, ook het interieur is behoorlijk anders. Net als bij de normale C4 heeft CitroÃ«n afscheid genomen van het met knoppen bezaaide gefixeerde hart van het stuurwiel. Wat gebleven is, is een ruim opgezet dashboard - zonder middenconsole - met een groot centraal scherm voor de meters en het navigatie- en audiosysteem. Dit scherm heeft een hoge resolutie en doet daardoor hoogwaardig aan. Met een simpele bediening op het stuurwiel kan gescrold worden tussen de verschillende weergaves. Handig is de toevoeging van een kleiner scherm aan de onderzijde van het dashboard. Zo kun je het audiosysteem bedienen, zonder dat de kaart van de navigatie uit het zicht verdwijnt.

Optimaal zicht

Net als bij zijn voorgangers is het zicht naar voren uitmuntend. Doordat er twee smalle raamstijlen zijn in plaats van Ã©Ã©n dikke, is de dode hoek naar voren en opzij beperkt tot een minimum. Samen met de immense voorruit geeft het grote glasoppervlak tevens een ruimtelijk gevoel. Ruimte is niet alleen optisch, maar ook fysiek aanwezig. Voorin zitten zowel bestuurder als passagier ruim en ook op de - in drie delen verstelbaar en neerklapbare - 'achterbank' kunnen drie volwassenen lijf en leden prima kwijt. Heb je niet alle beenruimte achterin nodig, dan schuif je de drie stoelen naar voren en ontstaat een nog grotere bagageruimte dan de standaard 537 liter.

Ruim 1000km op een tank

Besluit je een C4 Picasso te bestellen, dan heb je ruime keuze in zowel benzine- als dieselmotoren. Rijd je de auto zakelijk, dan is de e-HDi 115 aan te raden. Vermogen en koppel voldoende - maar ook niet meer dan dat - maar ook een laag verbruik en bovenal slechts 20% bijtelling. Met zijn 112pk - 115 is een positieve afronding - is de C4 Picasso geen sprinter, maar komt hij goed mee met het verkeer. Van 0 naar 100 gaat binnen de 12 seconden en ook tussensprints zijn geen probleem dankzij de 270Nm koppel. Ondanks de grotere velgen staat het rijcomfort op een hoog niveau. Nadeel van deze keuze is dat de carrosserie in bochten wat overhelt en het gevoel in het stuurwiel beperkt is. Zoek je een MPV met een wat meer sportievere snit, dan is de Picasso niet de auto voor je. De C-Max is dan een betere keuze. Toch ervaren we de keuze voor comfort niet als negatief. Samen met de opvallend stille 1.6 dieselmotor is het een genot om lange stukken te rijden met de auto. Door het lage testverbruik van 5,2 liter per 100 kilometer en de tankinhoud van 55 liter, kun je meer dan 1.000 kilometer rijden zonder een tankstop te hoeven maken. Voor een laag verbruik hoef je niet te rijden als een begrafenisondernemer, maar voldoet het houden aan de snelheid,

gebruik maken van de cruise control en tijdig opschakelen.

Concurrentie: kom maar op!

Hoewel er niet zoveel mis is met de generatie die de nieuwe Picasso opvolgt, is de geteste auto wel weer een flinke stap vooruit. Gezien de heftige concurrentie in dit segment was een upgrade op het vlak van aandrijving een vereiste. En het moet gezegd worden, de combinatie van de zuinige, doch over voldoende vermogen beschikkende dieselmotor en de handgeschakelde zesversnellingsbak, is een vooruitgang die hard nodig was. Bij de vorige generatie was het juist de automatische versnellingsbak die ons enigszins negatief stelde ten opzichte van deze motor. Nu bepaal je zelf wanneer je schakelt en kun je een stuk sneller van verzet wisselen. Gebleven zijn de flinke binnenruimte, het comfortabele rijgedrag, het onderscheidende design en de ruime uitrusting voor een concurrerende prijs. Dat alles gecombineerd met de lage bijtelling maakt van de nieuwe C4 Picasso een geduchte concurrent voor verkoopleiders C-Max, Prius Wagon en ScÃ©nic.

Plus

+ Veel binnenruimte
+ Onderscheidend design
+ Comfortabel rijgedrag...

Min

- ...maar bochtengedrag en gevoel in stuurwiel lijdt daaro
- 1.6 e-HDi voldoende, maar ook niet meer dan dat
- Grotere velgen een must voor een uitgebalanceerd uiter