



Bjorn Blokzijl
20 oktober 2014

Weer een Ã©chte Citroën

De tijden dat mensen stil bleven staan op straat om het bijzondere design van een Citroën te aanschouwen, liggen al een tijdje achter ons. In de jaren '50 en '60 van de vorige eeuw werd de consument verrast met het bijzondere design van zowel de 2CV als de DS. Bij deze modellen gingen vorm en functie hand in hand; Niet alleen zagen beide modellen er onderscheidend en goed uit, de praktische bruikbaarheid was niet naar de achtergrond gedrukt. Om weer hetzelfde effect te krijgen als toen, introduceert het Franse merk de bijzonder gestileerde C4 Cactus.



Ã¸cht anders

In de basis heeft de C4 Cactus niet eens zo'n bijzonder uiterlijk. Het zijn de aparte details die het hem doen. Op foto's lijkt de auto een stuk groter dan hij daadwerkelijk is. Zijn naam doet vermoeden dat de C4 de technische basis van de auto vormt, maar niets is minder waar. Hij leunt qua onderstel zwaar op de C3 en qua buiten- en binnenmaten zit hij precies tussen die auto en de C4 in. Dat hij forser lijkt, komt vooral door zijn hoge neus, dito raamlijn, forse zwarte randen om de wielkasten en doordat hij wat hoger op z'n pootjes staat. Aan de voorzijde vallen de dubbele koplampunits aan beide kanten op. Bovenin een smalle strook aan de rand van de motorkap en zo'n 10 centimeter daaronder een kloeke unit die door de contrasterende kleur van het omliggende kunststof extra groot aandoet. Het zwarte plastic onderin de bumper geeft hem een nog wat stoerder voorkomen.Ã¸

Is de voorkant al bijzonder vormgegeven, op de zijkanten vind je iets wat nog nooit eerder op een productieauto is verschenen. Zowel op de voor- als de achterportieren zijn kunststof luchtkussens geplaatst. Deze 'Airbumps', die je in verschillende kleuren

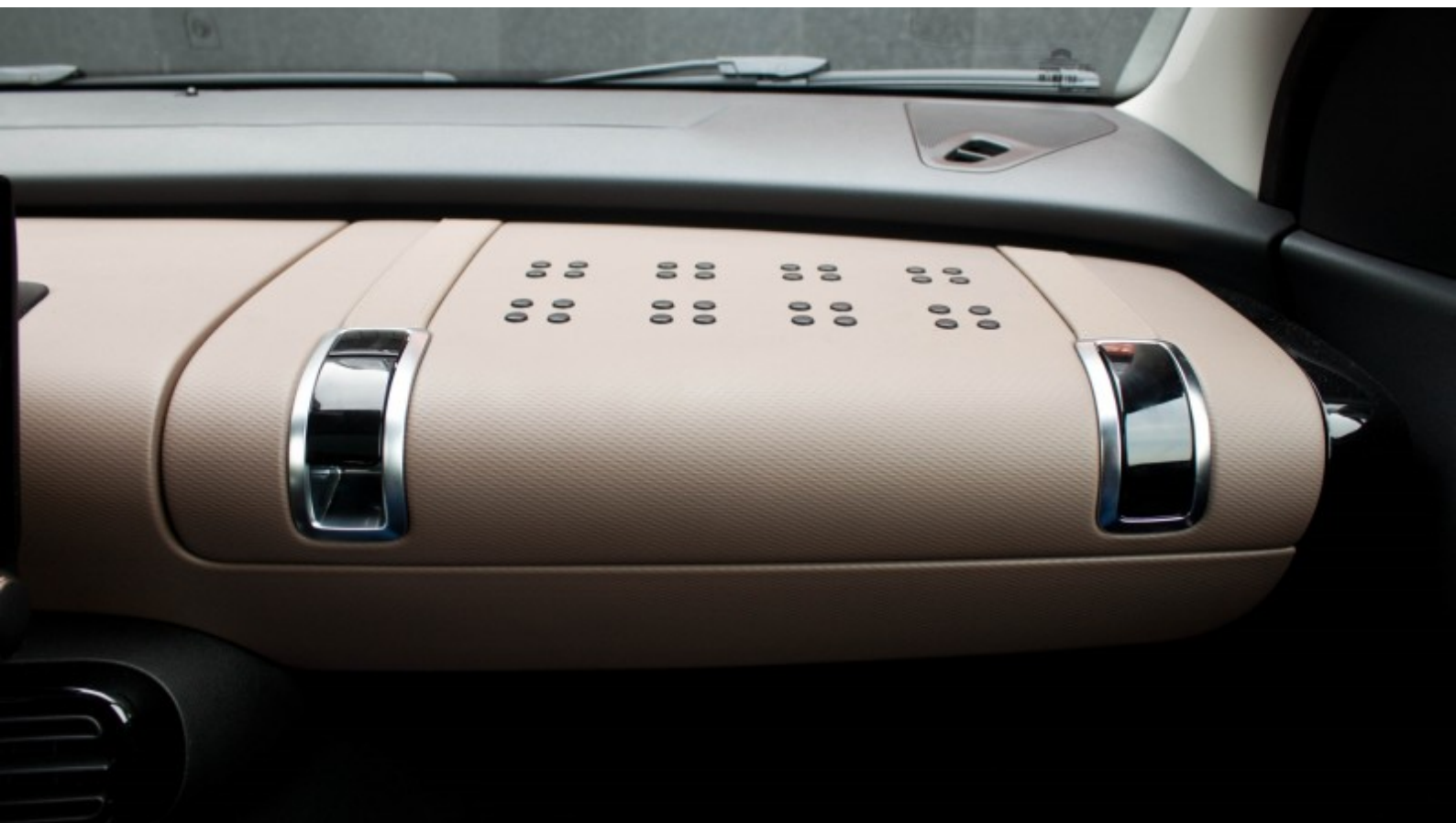
kunt krijgen, zijn niet alleen een designgrapje, maar ook functioneel. Sta je naast iemand geparkeerd die onvoorzichtig zijn of haar deur opent, dan resulteert dit niet in een deuk in jouw C4 Cactus, doordat de Airbump het portier opvangt. De kleur die gekozen wordt, vind je ook terug in de omlijsting van de koplampen en op de brede strook op de achterzijde. In deze strook is alle 'informatie' van de auto terug te vinden. Hoewel deze dezelfde kleur heeft als de luchtkussens, zijn ze niet van hetzelfde materiaal gemaakt en dus niet flexibel. Om slechts 14% bijtelling te hoeven betalen voor de C4 Cactus met de 100 pk sterke e-HDi is de auto voorzien van 15 inch stalen velgen met wioldoppen. Lichtmetalen velgen - en dan bij voorkeur één of twee maten groter - staan de auto beter, maar het moet gezegd worden dat er serieus werk gemaakt is van de wioldoppen. Men heeft zich er niet met een Jantje van Leiden van afgemaakt door een paar exemplaren van bijvoorbeeld de C3 van de plank te pakken, maar er is een heel nieuw ontwerp met daarop een soort carbonmotief gemaakt.



Back to basics

Breekt het exterieurdesign al met wat wij de afgelopen jaren hebben gezien, binnenin is

dit nog extremer doorgevoerd. Bij de eerste blik op het dashboard valt direct het ontbreken van een knoppenbrij op. Buiten de knoppen op het stuur vind je slechts zeven bedieningsknoppen in de Cactus. Ook lijkt het alsof de interieurontwerpers weinig moeite hebben gedaan om er binnenin iets moois van te maken. Zo op het oog lijkt het op een plank waarop twee schermen zijn geplaatst. Toch zit het wat anders als je beter gaat kijken. Het eenvoudig ontworpen dashboard is bekleed met plastic met een bijzonder motiefje. Geheel rechts zit het dashboardkastje - beter gezegd: een dashboardbak - met riemen op het deksel. Samen met de acht clusters van vier antisliprubbertjes geeft dit extra schwung aan het interieur. Op het centrale scherm is alles te bedienen, van audio tot airco. Dit hebben we wel eerder gezien in andere auto's, maar we moeten er toch aan wennen. Door het ontbreken van knoppen is het interieur mooi opgeruimd, maar het is wel fijn om met een simpele draai aan de knop de temperatuur in de auto te veranderen. Nu moet je eerst via een menu dit wijzigen. Op zich werkt het systeem prima, maar het vraagt gewenning.



Fors bespaard



De kleur van het dashboard - en de diverse andere delen van het interieur - kun je zelf kiezen. Standaard is het grijs, maar vanaf de Feel-uitvoering kun je kiezen uit het warme bruin - zoals in onze auto - en paars. Omdat de bruine kleur in het hele interieur is doorgevoerd - ook op de heerlijk zittende stoelen - lijkt het geheel behoorlijk 'premium'. Dit wordt extra versterkt door het bijzonder gevormde - met leer beklede - stuurwiel, de handgrepen in de vorm van stoffen lussen en de hoogglans zwarte details zoals de ventilatieroosters. Niet alles doet hoogwaardig aan in de Cactus. Zo kan de achterbank niet in delen worden neergeklapt, zijn achterin uitzetramen gemonteerd - die ten opzichte van normale exemplaren niet erg praktisch zijn en niet ver open kunnen - en zijn niet de meest zachte plastics gebruikt. De reden voor deze keuzes is tweeslachtig: door niet te kiezen voor het C4-onderstel en de hiervoor genoemde besparingen in het interieur is de auto ten opzichte van een C4 200 kilogram lichter. De tweede reden is de prijs. Voor 15.990 euro staat er al een C4 Cactus voor de deur. Deze is standaard voorzien van het touchscreen en LED-dagrijverlichting, maar deze basisuitvoering is enkel leverbaar met de 82 pk sterke VTi. Ga je één stap hoger en kies je voor de Feel, dan krijg je onder andere handbediende airco, een met leer bekleed stuurwiel en mistlampen v³r. De meest luxe versie is de Shine, die wij reden. Hoewel daar wel bij vermeld moet worden dat er een paar opties op deze auto zitten, zoals het bruine - Habana Club genaamd - interieur, het panoramisch dak en Park Assist. Omdat ook de opties niet al te duur zijn, kost de auto in totaal exact 22 mille, wat behoorlijk concurrerend is.Â



Comfort met een hoofdletter C

Volgens Citroën is de C4 Cactus 'de auto die antwoord geeft op de vragen van nu'. Aan het exterieur- en interieurdesign te zien, snappen we wel hoe het merk 'het antwoord' geeft, maar hoe moet je dit op het gebied van rijden en motorisatie doen? Om zoveel mogelijk consumenten tevreden te stellen, heeft Citroën gekozen voor de gulden middenweg. De Cactus is vooral comfortabel. Alles is daarop afgestemd: vering, demping en besturing. Op lange stukken is de auto heerlijk om te rijden. Kleine oneffenheden worden gladgestreken en de wat grotere worden goed gedempt doorgegeven. Neem je bochten met een wat hogere snelheid, dan helt de auto wat over. Daarbij is hij in de stad wendbaar - voor het parkeren is een stand beschikbaar zoals we kennen van verschillende Fiats: met een druk op de knop is de besturing licht en wordt parkeren een peulenschil. Buiten deze stand is het gevoel in het stuurwiel ruim voldoende. De door ons gereden auto is voorzien van de 100 pk sterke 1.6 e-HDI. Toch is het niet behelpen met deze motorisatie. Het vermogen is ruim voldoende voor de slechts 1.070 kg wegende auto. De motor doet zijn werk in stilte, al hoor je uiteraard bij acceleratie wel een dieselbrom van onder de motorkap. Ondanks de wat lange

versnellingsbakverhoudingen - die moeten zorgen voor een laag verbruik - wordt de '100' aangetikt in net geen 11 seconden. Rij je op de snelweg en wil je snel inhalen, dan moet je terugschakelen naar de vierde versnelling. Dan heeft de motor voldoende kracht om rap te versnellen. Toch moet een gemiddeld verbruik van 3,1 liter per 100 km gehaald kunnen worden volgens de fabrieksopgave. Deze waarde is in de praktijk niet te halen, maar zonder er moeite voor te doen, haalden wij wel 1 op 25.Â



Geprezen risico

Met de C4 Cactus doet Citroën wat veel autofabrikanten niet aandurven: risico's nemen op het gebied van design, aankleding van het interieur en rijgedrag. Hoewel niet iedereen het uitzonderlijke uiterlijk van de auto kan waarderen, kun je niet ontkennen dat de auto met oog voor detail is ontworpen. Het interieur krijgt van het gros wel de handen op elkaar. Vooral het opgeruimde dashboard, de fraaie details en de bruine kleur in het interieur scoren hoge punten. Voor veel consumenten is het niet van belang dat een auto als een sportwagen de hoek omgaat en al helemaal niet dat je elk kuiltje en gaatje in het asfalt voelt. De gekozen gulden middenweg van Citroën past daarom

perfect bij de wensen van de gemiddelde consument. Had de C4 Cactus niet zo'n bijzonder uiterlijk, dan zou het succes van de auto meer vanzelfsprekend zijn, gezien zijn vele pluspunten. Nu is het maar afwachten of het grote publiek valt voor de aparte looks. Toch prijzen wij Citroën voor het genomen risico. Wij hopen dat meer fabrikanten auto's als deze introduceren, maar dan wel met hun eigen merkidentiteit.

Plus

- + Onderscheidend ontwerp
- + Fraai interieur
- + Comfortabel rijgedrag

Min

- Geen grotere velgen i.c.m. lage bijtelling
- Uitzetraampjes achter
- Touchscreenbediening vraagt gewenning