



Arno Lommers
26 oktober 2006

© Rijtesten.nl

Intro

Net als bij de introductie van het vorige model Picasso op basis van de Xsara, is er voor de nieuwe versie uitermate veel belangstelling. De agenda staat vol met proefritten, maar gelukkig kon Rijtesten.nl vroeg op de ochtend een test met de Citroën C4 Picasso maken. Zoals bijna ieder model is de Picasso (zo noem ik de auto maar kortweg) luttele centimeters gegroeid. Een ander verschil is dat hij nu ook met zeven zitplaatsen leverbaar is. Deze versie is sinds enkele weken op de markt, de vijfzitter volgt enkele maanden later.

De testauto beschikt over de 1.6 HDiF-dieselmotor met roetfilter en de geautomatiseerde zesversnellingsbak EB6V. Qua uitrustingsniveau heb ik de op

© Citroën na luxe versie onderhanden, de Ligne Ambiance.



© Rijtesten.nl

Het exterieur

Als je zo eens een rondje om de nieuwe Picasso loopt stáit er gewoon een auto. Grote glasoppervlakken, gestrekte lijnen, gebogen vormen, alles bij elkaar maakt het gewoon dat deze Citroën goed smooelt.

Aan de voorkant ligt het vrij kleine motorkapje, met het merklogo eronder, in een lijn met de ongebruikelijk ver doorgetrokken voorruit en de smalle A-stijlen. Eindelijk eens een auto waarbij het zich niet beperkt wordt door dikke palen naast de voorruit, zelfs de voorste zijruiten zijn door hun enorme oppervlak functioneel. Aan de zijkant zijn het

Citroën Grand C4 Picasso 1.6 HDiF EB6V Ligne

vooral de lijnen rond de wielkasten, de spiegels die op de deuren staan en de karakteristieke lichtmetalen wielen die de aandacht opeisen. De achterlichtunits zijn in lengte geplaatst en voorzien van lange stroken LED™s voor de (rem)verlichting, erg smaakvol naar mijn mening. Boven de eveneens grote achterraut is een lang derde remlicht opgenomen in een gedeelte dat lijkt op een spoilerlip. De Franse ontwerpers hebben echt een heel stijlvol ontwerp op de weg gezet.



Het interieur

Zoals het een echte Citroën betaamt is de Picasso zeer eigenzinnig. Het digitale klokkenpaneel is in het midden van het dashboard geplaatst, het hoofdbedieningspaneel van de airco zit links naast het stuur en het pookje van de

EB6V-transmissie aan de stuurkolom. Opbergruimte is in overvloed aanwezig, zowel op als naast het dashboard, zelfs aan een apart gekoeld vak is gedacht. Het meterpaneel is prima afleesbaar en eenvoudig af te lezen, ondanks dat er veel functies op getoond worden. De verlichting is door middel van een van de toetsen op het stuurwiel te dimmen en (net als bij Saab) zijn minder belangrijke zaken als toerenteller en temperatuurmeter in stappen uit te zetten, net zolang tot alleen de snelheid en de ingeschakelde versnelling zichtbaar blijft, erg futuristisch. De kleur van het paneel is ook nog eens te veranderen, wit is mogelijk maar blauw ook.

De afwerking en keuze van materialen wordt bij Citroën steeds beter, ook al staan de Duitse merken wat dit betreft nog steeds op een hoger niveau.

Op de naaf van het stuurwiel, dat altijd in zijn positie blijft staan zijn erg veel functies ondergebracht, af en toe is het echt even denken wat nou waar zit. Radio, boordcomputer en cruise controle zijn vanaf hier te bedienen. Het aircopaneeltje links naast het stuur heeft een duidelijk afleesscherm, maar wel kleine knopjes. Door de klimaatregeling op de automatische stand te zetten hoeft er buiten de gewenste temperatuur niets geregeld te worden. De voorpassagier kan zelf zijn temperatuur kiezen en de personen op de middelste zitrij hebben een ventilatierooster voor de nodige frisse lucht.

Nog nooit vertoond is de enorme voorruit die erg ver in het dak doorloopt. Door de zonnekleppen naar voren te trekken kan de ruit gedeeltelijk afgedekt worden tegen hoogstaande zon. Het geeft de Picasso een heel eigen karakter, maar wat kost zo€™n ruit wel niet als er een ster in zit? Over ruimte hebben de voorste inzittenden totaal niet te klagen, hoofd-, been- en armruimte in overvloed. De stoelen zijn flink van formaat en goed stevig, maar toch erg comfortabel en in de Ambiance zijn armsteunen standaard. Een klein smetje is dat de rugleuning niet traploos verstelbaar is, maar een fijne zitpositie is desondanks toch vrij snel gevonden, met dank aan het in ruime mate verstelbare stuurwiel.

De tweede zitrij dan. Ook hier voldoende ruimte voor de inzittenden, vliegtuigtafeltjes tegen de voorstoelen en drie aparte stoelen, die in diverse variaties op te klappen zijn.

Ten eerste kunnen ze in hun geheel verschoven worden, maar helemaal plat leggen kan ook, dan ontstaat er een vlakke laadvloer. Wat erg goed bedacht is door de ontwerpers is het feit dat bij het instappen naar de derde zitrij, de zitting vanzelf omhoog klapt als de stoel naar voren wordt geschoven, met recht een ingenieus systeem.

Eenmaal aangekomen op de achterste stoelen zitten volwassenen al gauw klem, deze stoeltjes zijn dus vooral geschikt voor kinderen. Vanuit de kofferruimte zijn ze in een handomdraai tevoorschijn te toveren en in te klappen. Als de extra stoeltjes omhoog staan is er logischerwijs niet veel ruimte meer voor bagage, maar heb je ze niet nodig dan is er onder het afdekscherm 576 liter beschikbaar. Vouw je ook de middenrij plat dan is er 1951 liter beschikbaar, een heel aardige ruimte dus.



Het rijden

Rijden in deze auto is vooral rustgevend. De motor reutelt zachtjes op de achtergrond mee en de versnellingsbak schakelt vanzelf door de zes verzetten. Echt snel is de 1.6 diesel met 110 pk niet, maar het koppel van 240 Nm maakt veel goed. Lage toeren kan de motor gemakkelijk aan en inhaalacties verlopen vlot. In de zesde versnelling van 80 naar 120 accelereren kost grofweg 14 seconden, zeker niet verkeerd dus. De standaardsprint naar de landelijk geldende limiet van 100 km/h kost een niet echt denderende 15 tellen, maar de auto komt best makkelijk opgang en zoals gezegd, het grote koppel sleurt de auto wel vooruit. De auto weegt dan ook een niet onaanzienlijke 1.514 kilogram, de groeistuipe hebben zoals altijd ook een hoger gewicht als gevolg.

De besturing reageert erg direct op kleine stuurcorrecties en voelt in snelgenomen bochten voldoende strak aan. Bij manoeuvreren is de installatie aangenaam bekrachtigd en hierbij is door de grote glasoppervlakte ook het overzicht prima voor elkaar. De testauto heeft parkeersensoren achter als optie, maar echt nodig zijn deze niet omdat de achterkant goed op lengte is in te schatten.

Het weggedrag is erg comfortabel en putdeksels en langrichels in de weg worden dan ook goed weggewerkt door de soepele vering en demping. Bij het remmen duikt de koets zelfs een beetje en in de bocht is duidelijke een overhelneiging te bespeuren, maar voor lekker scheuren is deze ruimteauto natuurlijk niet bedoeld. De remmen grijpen gretig aan en zijn goed te doseren.

Voor slechts € 500 is de zesversnellingsbak geautomatiseerd en het koppelingspedaal verwijderd. Middels een staafje rechts aan de stuurkolom worden de standen ingeschakeld en met schakelpeddels achter het stuurwiel kan in elke situatie de gewenste versnelling door de bestuurder zelf ingelegd worden, ook in de automatische stand. In de manuele functie bemoeit de elektronica zich gelukkig niet met het gekozen verzet, zelfs niet bij plankgas. Wordt er automatisch geschakeld dan klikt de bak bij snel optrekken twee tikken terug, al duurt dat wel even, dat kan knap vervelend zijn bij inhalen in de file. Maar over het algemeen is dit een vrij aangename versnellingsbak. Hij heeft geen kruipneiging als je voor een rood verkeerslicht staat te wachten zodat de bak niet in neutraal gezet hoeft te worden of de voet op de rem gehouden moet worden. De handrem wordt met een duidelijk hoorbaar elektrisch gezoem automatisch aangetrokken als de motor is afgezet, maar ontgrendelen moet de bestuurder zelf doen met de schakelaar midden op het dashboard.



© Rijtesten.nl

Slot

Een erg mooie auto, deze Citroën C4 Picasso. Veel ruimte, comfort en een rustgevend karakter maken van deze auto een ideale familievervoerder. De bagageruimte is zeer flexibel in te delen en de opbergruimte voor klein grut is goed voor handen. Waar Citroën nog eens naar moet kijken is de niet traploos verstelbare rugleuning van de voorstoelen en de schakelsnelheid van de EB6V-bak in kritieke situaties, zoals snel inhalen. Voor de rest is dit een prima auto voor de familieman die heerlijk relaxt op weg wil zijn en niet geeft om een dynamisch weggedrag.

De test-Picasso kost wel een lieve 33 mille, waar nog metallic lak, dakrails, parkeersensoren en 17-inch wielen bijkomen zodat de prijskaart nog eens â,- 2.100

verhoogd wordt. Zeker ten opzichte van de vorige Picasso een hele prijsstijging, ook al staat er meer auto.

Wordt de concurrentie erbij gehaald, dan is de conclusie dan de nieuwe Picasso niet te duur is. Een Opel Zafira 1.9 CDTi (100 pk) Cosmo kost â,- 33.745 en de Renault Grand Scenic 1.5 dCi (105 pk) Tech Line staat voor â,- 32.145 in de lijsten. In combinatie met deze motoren is geen automatische versnellingsbak verkrijgbaar, dan moet worden uitgekeken naar een versie met meer vermogen, wat uiteraard meer gaat kosten.

Plus

- + Karakteristiek uiterlijk
- + Algeheel comfort
- + Uitrusting

Min

- Stevige prijs
- (Te) veel functies op stuurwiel
- Ruggleuning niet traploos verstelbaar