



Pawel Piotrowski  
1 september 2012

## Familie-uitbreiding

Neem een Citroën brochure ter hand, sla deze open en blader door naar de overzichtspagina. Het moge duidelijk zijn; Citroën is de onbetwiste koning van de variatie. Geen ander merk heeft zo'n divers aanbod in de reguliere marktsegmenten. Alleen al in het C-segment heb je de keuze uit een C4, DS4, C4 Picasso en Grand Picasso. Stuk voor stuk verschillende auto's die op het eerste gezicht weinig met elkaar te maken hebben. Toch is nog niet elke niche opgevuld. Een stationwagon en SUV ontbraken en worden nu met één model verenigd: de C4 Aircross.



## Bekend trucje

Met de stijgende brandstofprijzen en aanhoudende recessie houd je het bijna niet voor mogelijk, maar auto's die hoog op hun poten staan blijven immens populair. Vooral kleine midi-SUV's gaan als warme broodjes over de toonbank. In deze niche was Citroën nog niet vertegenwoordigd. Om geen tijd te verkwisten met een jarenlang durende ontwikkeling van een zelfstandig model hebben de Fransen een bekend trucje uitgehaald. Zoals de Citroën C-Crosser op de Mitsubishi Outlander is gebaseerd, is de C4 Aircross een legale kopie van de ASX. Deze keer heeft Citroën echter duidelijk meer moeite in een onderscheidend uiterlijk gestoken. Over de auto is een Franse dressing gegoten die met lekker eigenwijze details is afgetopt. Neem bijvoorbeeld het doorlopende ruitje in de D-stijl of die geestige achterlichten. Juist deze kleinigheden zorgen ervoor dat de C4 Aircross van mijlenver direct als Citroën herkenbaar is. Over het hoofd zien kun je hem sowieso niet. De buitenafmetingen zijn

# Citroën C4 Aircross 1.6 HDi 2WD Exclusive

niet exceptioneel, maar er staat wel een flinke auto voor je neus. Grote wielen, chromen opsmuk, privacy glass, LED's en priemende bi-xenon lampen versterken het statige optreden. Daarvoor moet je wel de meest luxe Exclusive bestellen, de goedkopere versies ogen een stuk bescheidener.



## Onveranderd

Zodra je de deur opent en instapt word je overvallen door een veel minder chique sfeer. In de Exclusive heb je weliswaar lederen bekleding en andere luxe zaken, maar deze privileges kunnen de wat simpele uitstraling van het dashboard niet verbloemen. Het interieur is *à l'ancienne* overgenomen uit de ASX en straalt de typische Japanse degelijkheid uit. Alles is keurig overzichtelijk en binnen handbereik geplaatst, maar je mist de Franse eigenzinnigheid en het aparte design dat de andere Citroën modellen wel bieden. Daar zou je nog overheen kunnen komen als de materialen, afwerking en

# Citroën C4 Aircross 1.6 HDi 2WD Exclusive

zitpositie goed voor elkaar zouden zijn. Helaas. Harde kunststoffen en goedkope ogende glimmende panelen passen niet bij de prijsklasse van de C4 Aircross. Ook de zitpositie stelt teleur. Ten eerste is de stoelzitting nogal kort en hard, ten tweede kun je als langere bestuurder door de beperkte stuurverstelling geen comfortabele zitpositie vinden. Bij een lichaamslengte van 1,90m of meer zit je noodgedwongen voorovergebogen achter het stuur. Dat kan beter. Zodoende moet de C4 Aircross het vooral van zijn royale ruimteaanbod en goede overzicht hebben. Op de achterbank kan ik moeiteloos 'achter mezelf zitten' zonder dat mijn hoofd of knieën klem komen te zitten. Voor een fijne zitpositie is de rugleuning kantelbaar. Daarbij is de goed toegankelijke bagageruimte met een minimale inhoud van 442 liter groot genoeg voor een vol bezette vakantierit. Praktisch is ook de vlakke laadvloer die na het omslaan van de rugleuning ontstaat.



## In twee smaken

Veel keuze op motorisch gebied heb je niet. Je kunt kiezen tussen een Japanse benzine 1.6i met 117pk of een Franse 1.6 HDi met 115 paarden en 270Nm. Alleen de diesel is optioneel met vierwielaandrijving leverbaar. Dat is tevens het belangrijkste verschil met de Mitsubishi ASX die altijd voorwielaandrijving heeft. In de C4 Aircross is de welbekende 1.6 HDi gelukkig niet aan de ergerniswekkende EGS transmissie gekoppeld, maar aan een manuele zesbak. Deze schakelt met lange slagen en is vooral van twee naar drie behoorlijk hakerig. De gekozen overbrengingen passen wel goed bij de koppelrijke motor. Op de snelweg draait de diesel in het zesde verzet altijd tussen 2.000 en 2.400 toeren zodat je bij het indrukken van het gaspedaal met dank aan het koppel prima weg kunt sprinten. Dat gaat vanuit stilstand anders. Onder de 1.400 toeren heb je last van een fiks turbogat en ben je genoodzaakt redelijk veel toeren te maken om met het verkeer mee te komen. De slechte geluidsisolatie die de brommerige motor goed ten gehore brengt werkt daarbij op den duur op je zenuwen. Vanaf 80km/h komen daar ook nog eens wind- en bandengeruis bij. Een sterkere motor en betere geluidsisolatie staan derhalve hoog op ons wensenlijstje. Met de 150pk sterke 1.8 DI-D komt de Mitsubishi ASX vlot uit de startblokken en dat blok zou een welkome aanvulling in het motorenpalet van de Citroën C4 Aircross zijn. Qua brandstofverbruik is er in de praktijk geen verschil, zowel de 1.8 DI-D als 1.6 HDi maken per 100km gemiddeld 5,5 liter diesel op.



## Betere alternatieven

Naast de ongeraffineerde motor weet ook het weggedrag niet te overtuigen. Het onderstel hinkt merkbaar op twee gedachten en is daardoor niet optimaal in balans. De veerwegen zijn redelijk lang en de demping behoorlijk straf. Bij korte oneffenheden is de C4 Aircross nogal stoterig, terwijl in snelle bochten de koets fiks overhelt en de Citroën zich er min of meer doorheen worstelt. Bij elke stuurbeweging merk je dat je met een hoge auto onderweg bent. Het typische Franse comfort ontbreekt dan ook volledig, omdat het onderstel van de Citroën nooit tot rust komt. Ook de besturing stelt teleur. Deze voelt kunstmatig zwaar aan en heeft een totaal gebrek aan precisie en gevoel. Tel deze eigenschappen bij elkaar op en je weet dat er beter rijdende alternatieven te koop zijn.



## Nog niet uitgerijpt

Voor het modellengamma van Citroën is de C4 Aircross een welkome aanvulling. Hij biedt naast een royaal ruimteaanbod de praktische aspecten van een stationwagon en het goede overzicht van een SUV. Daar houdt het eigenlijk ook wel mee op. Zowel op motorisch gebied als qua weggedrag is er ruimte voor verbetering. In feite voelde de auto gedurende de testperiode over de gehele linie niet uitgerijpt aan. Het prijskaartje dat aan de Citroën hangt is dermate hoog dat we deze minpunten niet zomaar door de vingers kunnen zien. Er zijn genoeg goedkopere en betere auto's te koop. Je moet zodoende wel heel graag een Citroën willen rijden om voor de C4 Aircross te kiezen.

### Plus

- + Herkenbaar als Citroën
- + Ruimteaanbod
- + Prima overzicht

### Min

- Matige zitpositie
- Slechte geluidsisolatie
- Onderstel niet in balans