



Wilbert Huls
4 december 2013

Grandioos

Enige tijd geleden werd de C4 Picasso vernieuwd. De Franse MPV kreeg weer een aantal eigenzinnige Citroën-trekjes mee in het ontwerp. Toch ontbrak er nog wat belangrijks en dat was natuurlijk de grotere zevenzitter. Van de vorige generatie Grand C4 Picasso werden er beduidend meer verkocht dan van de compactere uitvoering. Met name leasende huisvaders vielen in groten getale voor de ruimte in combinatie met een royale uitrusting. Om te kijken of deze editie die potentie ook heeft, hebben we de nieuwe Grand C4 Picasso een week lang goed doorgelicht.



Verwarrend perspectief

Citroën lijkt de naamgever van het model meer dan ooit betrokken te hebben bij het ontwerpproces. Het werk van Picasso verwacht soms, omdat verschillende perspectieven door elkaar gebruikt worden en het lijkt of de C4 Picasso daar ook mee te maken heeft. De koplampen zitten laag op de snuit, terwijl de dagrijverlichting erboven zit. Toen we de eerste foto's van het model te zien kregen, deed het ons op zijn minst flink fronsen. Net zoals het werk van de schilder na verloop van tijd steeds meer waardering kreeg, is dat voor ons ook zo met het uiterlijk van deze Citroën.

Door de contouren van dit model heen, zien we duidelijk de vorige Grand C4 Picasso. Met name de afwijkend gekleurde omlijsting van de dakrand, die uitmondt in een 'omgevouwen' D-stijl, zorgt ervoor dat het ontwerp wat gebroken wordt. Verder zorgen privacy glass en zwarte stijlen voor een stoere uitstraling. In de aankleding van onze uitvoering doen mooie lichtmetalen wielen en led-achterverlichting met een zogenaamd 3D-effect nog een hippe duit in het zakje. Al met al staat er een moderne auto, met wat typische Citroën gekkigheid.



Voortborden

De Franse autobouwer heeft heel goed begrepen dat je succesfactoren niet te sterk moet veranderen en dat is in het interieur duidelijk te merken. Ook in deze Picasso zien we de hoog doorlopende voorruit, gesplitste A-stijlen en grote raampartijen waarmee het zicht en de lichtinval royaal is. Ook de zonneklepjes, uitschuifbare dakhemel tegen de voorruit en de zonneschermjes voor de zijruiten kennen we van voorheen. Het dashboard is daarentegen wel compleet onder handen genomen. Door de symmetrie eruit te halen komt het minder kolossaal over; het gebrek aan opbergvakjes dat daarmee gepaard gaat, wordt opgelost met een vak onder de middenconsole en bakjes onder de stoelen.

Onder een koepel bovenop het dashboard zien we alle benodigde informatie voor de bestuurder. In het verleden waren we nooit zo dol op volledig digitale meters, maar Citroën heeft hier echt een mooi product van gemaakt met verschillende kleuren. Diverse informatie staat naast elkaar afgebeeld en er is een heel eigen lettertype gebruikt, maar toch is het geheel overzichtelijk gebleven. Een mooi detail is het subtiële

lijntje dat de snelheid en het toerental weergeeft. Aan de voorzijde van het dashboard is er ook nog een touchscreen voor de wat algemenere functies zoals airconditioning, audio en telefonie. De navigatiekaart kan op beide schermen getoond worden, maar vreemd genoeg niet alleen op het bovenste scherm. Als je hem daar wil tonen met de optie navigatie - dat spelfoutje kan er vast uitgehaald worden met een systeemupdate - krijg je de kaart ook op het andere scherm te zien. Doordat de knoppen naast het scherm voornamelijk touchbuttons zijn, blijft de cleane aanblik die voorheen met een klepje voor de radio werd bewerkstelligd. Met al deze digitale systemen is het wel nodig om wat tijd uit te trekken voor het leren kennen van de menu's.



Ruime mogelijkheden

Datzelfde geldt ook voor de knoppen op het stuur. Het zijn er veel, waarbij de functies van links en rechts makkelijk te verwarren zijn, maar het lastigst is dat de positie van het draaiknopje bij de regelaar/begrenzer niet met één blik te herleiden is. Het stuur ligt overigens wel lekker in de hand en met de afgeplatte onderkant ziet het er mooi uit, wat ook nog zijn voordelen biedt bij de instap. Als bestuurder zit je vrij rechtop, daarom

staat de versnellingspook weer op hoogte, al staat hij nu tussen de stoelen en zit hij niet meer aan het dashboard vast. De stoelen zijn aan de zachte kant, maar bieden desondanks voldoende steun. Op de zijkanten zien we opstaande randen, maar verwacht daar qua steun niet te veel van, want daar zijn ze simpelweg te zacht voor. We vrezen zelfs een beetje voor de duurzaamheid, wanneer in- en uitstappende bestuurders de rand steeds zullen belasten.

Op de tweede zitrij hebben de passagiers op de drie afzonderlijke stoelen veel ruimte, zelfs flink meer dan voorheen. Wanneer je je naar de derde zitrij wurmt, wordt duidelijk waarom: daar is de ruimte beperkter. Nadere bestudering leert ons dat de schuifmogelijkheden voor de middelste rij groter zijn geworden. Dat daarmee meer vrijheid ontstaat voor de inzittenden om de ruimte naar eigen wens te verdelen, is natuurlijk alleen maar mooi. Toch blijven de laatste twee plekken kinderplekjes. Ook met het wegklappen van de stoelen heeft Citroën het goede behouden; met een simpele trekbeweging aan een lusje zakt de stoel in de vloer, of komt hij weer overeind. Door afdekkleppen uit te klappen kan de vloer vlak gemaakt worden. Simpel en doeltreffend.



Strakker

Overdadig Frans comfort, dat is iets waar je van moet houden en precies dat maakte de vorige Picasso niet bij iedereen even geliefd. Dat heeft Citroën ter harte genomen, want in het rijden is de nieuwe niet meer te vergelijken met de vorige. Grote verantwoordelijke hiervoor zijn het totaal nieuwe onderstel en een gewichtsbesparing van maar liefst 110 kg. De Grand Picasso staat een stuk strakker op zijn pootjes, wat vooral te merken is in het bochtenwerk. Voor de bestuurder betekent dat meer controle bij het sturen, maar alle inzittenden profiteren daarnaast van minder deining. Het blijft natuurlijk wel een hoge MPV, dus licht overhellen is de Picasso niet helemaal vreemd.

Voor de aandrijving zorgt de BlueHDI 150 dieselmotor. Het vermogen van dit tweeliter blok laat zich raden en is meer dan voldoende voor de Grand Picasso. Het blok doet vrij rustig zijn werk en heeft altijd voldoende power wanneer dat nodig is, maar vooral het gemak waarmee alles gebeurt, is prettig. Doordat het blok al vroeg bij de les is, kan je vlot doorschakelen en het toerental laag houden. Helaas gaat dat schakelen wel wat hakerig. Doordat het motorgeluid relatief op de achtergrond blijft en er ook bij lage

toeren nauwelijks resonanties door de auto gaan, is de Picasso een bron van rust. Wel wordt op hogere snelheden de windruis dominant, met name langs de voorkant van de auto.

Naast dit krachtigste dieselblok, heeft Citroën ook nog twee zuinigere e-HDI's in de aanbieding. Met 115 en 90 pk zijn ze een stuk minder krachtig, vooral bij de laatste vragen we ons af of het vermogen afdoende is. Op papier is het verbruiksvoordeel relatief laag, terwijl het in bijtelling zelfs helemaal niks uitmaakt. Alle diesels vallen voorlopig in de 20%-categorie. De testauto staat in de boeken voor een gemiddeld verbruik van 4,2 liter per 100 kilometer. Dat leek ons bij voorbaat al een utopie, en dat is ook gebleken. Met precies 6 liter per 100 kilometer vonden we hem heel behoorlijk presteren. Iets zuiniger moet zelfs nog wel tot de mogelijkheden behoren, maar door het verschil met de opgave voelt het toch enigszins teleurstellend aan.



Kunststukje

De Grand C4 Picasso staat wat ons betreft weer helemaal klaar voor een nieuwe



succesperiode. Succesfactoren als ruimte en uitrusting zijn nog steeds aanwezig en hier en daar zelfs verbeterd. Waar het gebrek aan rijdynamiek de vorige versie parten speelde, heeft Citroën op dat vlak zeer grote sprongen gemaakt. Ondanks dat gaat de typische Citroën-identiteit niet verloren, want die blijft volop aanwezig met het eigzinnige uiterlijk en de moderne gadgets aan boord. Prijstechnisch zijn de verschillen nihil, sterker nog, het nieuwe model is licht goedkoper dan zijn gelijk uitgeruste voorganger. Wie de ruimte nodig heeft en wel oren heeft naar goede prestaties en een royale uitrusting, moet zich melden bij Citroën, want daar staat sinds kort dit kunststukje in de showroom.

Plus

- + Lekker eigzinnig
- + Complete uitrusting
- + Verbeterde rijdynamiek

Min

- Systemen vergen gewenning
- Hakerige versnellingsbak
- Verbruik valt tegen