



Intro

Persoonlijk heb ik nooit wat gezien in de Xsara Picasso: het is een bol en mollig ding dat gemaakt is voor de massa. Geen ziel, geen uitstraling, niet waar ik maar ook maar een klein beetje warm van werd. Maar toen ik de eerste foto's zag van de Citroën C4 Picasso zevenszitter en daarna van de vijfzitter werd ik al wel een beetje warm van binnen: wauw! Die lekkere dikke neus, de vorm van de koplampen en de achterlichten, die lijnen. De zevenszitter ziet er iets meer uit als een familieauto, maar de vijfzitter oogt heus sportief. Een sportief ogende MPV in een schitterende kleur blauw. De Xsara Picasso was in een klap weggevaagd uit mijn geheugen.



Het exterieur

De nieuwe styling van Citroën is direct zichtbaar op de C4 Picasso. De doorlopende chevrons op de motorkap, de opvallende vormen van de koplampen en achterlichten, de neus, eindelijk kan ik me weer vinden in de nieuwe modellen van Citroën: eigenwijs en typisch Citroën.

Het bolle van de Xsara Picasso zie je terugkomen in de C4 Picasso, maar dan op een moderne en bovendien prettige manier. Alle lijnen vloeien lekkerder in elkaar over dan bij de Xsara Picasso. De lichtunits aan de voor- en achterzijde vormen al een kunstwerk op zich: prachtig! Wat me het meest opvalt is de kont van de C4 Picasso. Ik wil hier niet te vrouwelijk overkomen, maar ik vind dat de C4 Picasso een lekker kontje heeft. De subtiele spoiler, de geweldig aflopende en apart te openen achterraam, de kofferbakklep, het is gewoon allemaal een geheel: super!

De deuren vallen dicht zoals je mag verwachten bij een nieuwe auto: bof. Bij de oudere auto's is het de 'kleng' wat de mechanische onderdelen verklappen, maar bij de C4 Picasso is hoor je de kwaliteit (of is het rubber en kunststof wat je hoort?). Toegang tot de kofferbak is te krijgen op twee manieren: via het achterraam of door de hele klep te openen. Het apart te openen achterraam is ideaal om snel iets te pakken. Wat mij zelf handig lijkt is dat de klep niet in zijn geheel omhoog gaat, maar juist in een gedeelte naar beneden zoals de Land Rovers dat hebben. Op deze manier wordt een zitgedeelte gecreëerd voor de gezellige familie picknicks of voor de hond die ook mee wil met het familie-uitje.





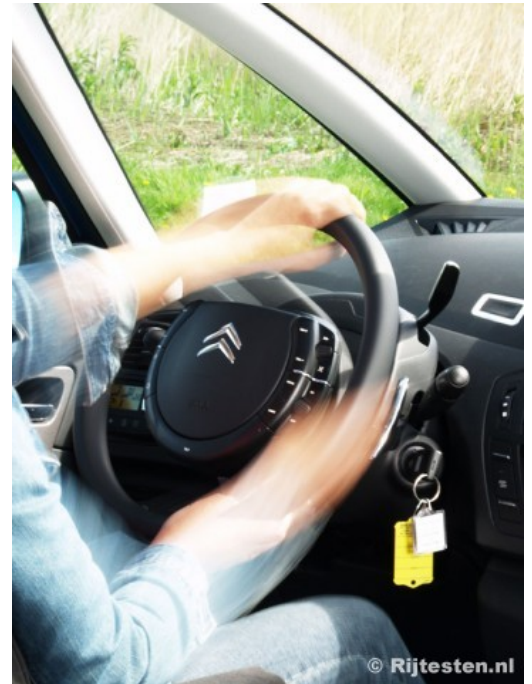
De Ligne Business uitvoering die wij mee hadden had automatisch inklappende buitenspiegels als de auto vergrendeld werd. Als de auto ontgrendeld wordt gaat het licht onder de buitenspiegels branden wat zeer prettig is als het donker is. Ook is het mogelijk om via de afstandbediening de lichten aan te doen.

Het interieur

Door via de solide handgrepen de deur te openen komen we in de C4 Picasso terecht. Er zijn een paar dingen die direct opvallen. Als eerste het geweldige panoramische voorraam. Wat een licht komt er in de auto terecht: geweldig! Als tweede valt op dat het dashboard grotendeels gelijk is aan dat van de normale C4. Het heeft hetzelfde stuur met de kern die niet meedraait en de klokkenunit is vrijwel gelijk aan de C4. Ook heeft Citroën rekening gehouden met de historici en citrofielen onder ons. De pook van de automatische versnellingsbak heeft erg veel weg van de pook van de halfautomaat uit de Citroën DS.

De stoelen die in onze uitvoering zitten zijn goed en geven goede steun aan de zijkanten van je rug. Ze zijn ietswat hard, maar toch comfortabel. Het overzicht wat je hebt op de bestuurdersstoel is werkelijk formidabel. Door al het glaswerk kan je alles buiten goed zien en via de grote buitenspiegels zie je werkelijk alles wat achter je en naast je is. Heel slim is het tweede kleine achteruitkijkspiegeltje waar je je kroost op de achterbank in de gaten kunt houden. En dan over de opbergmogelijkheden: een kast van de IKEA valt totaal in het niets. Als je geen kinderen hebt (en dus geen speelgoed, knuffels en dergelijke) zou ik niet weten wat je met alle bergruimte moet doen. Een nadeel is dat sommige onderdelen van het dashboard en de deurpanelen iets te plastic lijken en zijn.

Vanuit de stoel van de piloot zijn alle knopjes goed zichtbaar en te bedienen. Wel raad ik aan om eerst een week op de oprit alle knopjes te proberen, want al rijdend zit je al snel te veel naar de knopjes te kijken in plaats van de weg. Een grote fout kwam ik tegen bij de boordcomputer. Op het stuur zit een soort van scrollwiel waar je door alle opties heen kan lopen. Maar als je met dat scrollwiel naar beneden wilt, ga je in het menu juist omhoog en vice versa. Stel je maar eens voor dat de muis alle tegenoverstaande richtingen op ging, je zou stapelgek worden.





Het rijden

En nu het belangrijkste voor de Citroëner: het rijgedrag. Ik rekende op dezelfde stijfheid als de normale C4, maar het veergedrag van de Picasso is daar absoluut niet mee te vergelijken. Het veergedrag van de C4 Picasso verraste me: het is zowaar comfortabel. Het kan natuurlijk niet op tegen de hydraulisch geveerde voitures, maar het is zeker niet slecht en ik denk beter dan alle andere concurrenten van de C4 Picasso. Citroën doet dus wat van haar verwacht wordt: comfortabele auto's maken. De Ligne Business uitvoering die wij mee hadden was uitgevoerd met een automaat. Je kunt kiezen



tussen de automaat of dat je zelf schakelt met de flippers achter het stuur. Mijn tip is om of heel langzaam op te trekken, zelf te schakelen of gewoon een handbak te nemen. Als je de bak zelf laat schakelen is het net of een vrouwelijke kabouter zit te schakelen onder de motorkap. Als je vlot wilt optrekken schiet je opeens naar voren op het moment dat de bak schakelt en het duurt een a twee seconde voordat hij in de volgende versnelling zit. Een automaat hoort wat mij betreft naadloos of bijna naadloos te schakelen. De nu twintig jaar oude Chrysler Voyager waar ik lang geleden in heb gereden schakelde toen al lekkerder dan de C4 Picasso nu.

Naast het schakelen is het gas geven een punt van kritiek. Het is goed te merken dat je niet meer gas geeft via een kabeltje maar via de elektronica. Het directe gevoel met het gas is weg. Als je vlot wil optrekken is het net op de boordcomputer moet nadenken wat hij moet doen: "Oeh, het gaspedaal is ver ingetrapt, help!, stress! In welke versnelling zit ik en moet ik ook terugschakelen? Hmm, even denken. O ja ik moet de gaskabel ook nog even flink aantrekken.". Het directe gevoel is weg en dat vind ik persoonlijk heel jammer.

Wat onder de mensen die met een oude Citroën rijden wel prettig zal zijn is het remgedrag. Als je de eerste keer op het paddestoeltje van de DS drukt sta je in een keer stil en hetzelfde was bij mij en de C4 Picasso ook het geval. Het is heel even wennen om hier mee om te gaan maar daarna is het prettig.

Verder is het gewoon een heerlijke auto om mee te rijden. De C4 Picasso is stil, ligt goed op de weg en remt bovendien goed. Als ik een C4 Picasso zou gaan aanschaffen dan zou ik wel een handbak en een iets zwaardere motor nemen dan de 110 pk sterkte 1.6 HDiF.



Slot

De C4 Picasso is een MPV met kwaliteit, comfort en een eigenwijze styling. Alles is goed afgewerkt. De grootste minpunten zijn wat mij betreft de automaat en het gaspedaal, maar die zijn eigenlijk weg te strepen bij de rest van de auto. De auto is solide en rijdt gewoon comfortabel. De C4 Picasso straalt kwaliteit en klasse uit. Ik denk dat je je absoluut niet hoeft te schamen als je met deze auto aan komt zetten, integendeel, ik denk dat je juist trots moet zijn op de C4 Picasso. Wat mij betreft een Citroën die ook echt een Citroën is!

Plus

- + Panoramadak
- + Geweldig uiterlijk
- + Comfortabel rijgedrag

Min

- Semi-automaat
- Geen direct gevoel bij gasgeven
- 1.6 motor iets te licht

