



Nieuwe neus, nieuw hart

Als paddenstoelen schieten ze uit de grond: benzinemotoren met een turbo. Waren deze krachtbronnen tot voor kort vooral voorbehouden aan hot hatches en ander snel spul, tegenwoordig zien we ze steeds vaker in modale vierwielers. Met een lager verbruik bij gelijke of betere prestaties dan grote ongeblazen motoren zijn ze dé manier een groen energielabel te scoren. En een mooi label zorgt weer voor een schoon milieu en dito geweten. Citroën gaf de C4 onlangs een kleine esthetische update en maakte van de gelegenheid gebruik om de oude



tweeliter benzinemotor te vervangen voor een splinternieuwe 1.6 turbo. De THP, zoals hij gedoopt is, zou volgens de Fransen zo'n 10% sterker en 10% zuiniger zijn dan voorganger.

Eenheid binnen de familie

Eigenlijk had de C4 nog niet echt een facelift nodig, hij oogde immers niet gedateerd, het was meer een kwestie van het streven naar eenheid binnen de familie. Door zijn trapeziumvormige grille heeft hij meer gelijkenissen met zijn grote broer, de C5. De vouw die over het midden van de motorkap liep is gladgestreken, zodat ook de motorkap van de C4 beter aansluit bij de andere modellen van Citroën. Verder hebben de mistlichten een opvallende zilverkleurige omlijsting gekregen, iets dat we de laatste jaren bij steeds meer – met name



Franse – auto's zagen. De facelift beperkte zich tot de voorkant van de auto, de achterkant bleef hetzelfde. Dat geeft ook aan dat de facelift niet hard nodig was en eerder een 'politieke' kwestie was.

Waar de driedeurs C4 Coupé met zijn aerodynamische achterzijde nog het meest wegheeft van een futuristische conceptauto van enkele decennia geleden, heeft de vijfdeurs Berline juist een heel behoudend ontwerp. Okay, de koplampen en achterlichten zien er misschien wat ongewoon uit, maar in grote lijnen is het design vooral veilig. Vanaf de zijkant gezien herkennen we zelfs de 'oervorm', de ronde belijning die een klein kind tekent als je het vraagt een auto op papier te zetten. Wellicht heeft Citroën voor het veilige design gekozen om zo de praktische koper, die minder waarde hecht aan een



eigenzinnige uitstraling, te kunnen bedienen met de Berline, terwijl degene die zich wil onderscheiden aan zijn trekken komt met de Coupé.

Negentien knoppen

Van buiten mag de Berline dan een behoudende indruk maken, binnenin is dat beslist niet het geval. Zo doet een groot display bovenop het dashboard dienst als instrumentarium. Vóór de facelift had de bestuurder nog een toerenteller voor zijn neus, die is nu verplaatst naar het display. Nu zit er linksvoor dus alleen een stuur. 'Alleen' is misschien het verkeerde woord, want het stuur is een verhaal apart. Het heeft namelijk een vaste kern en het stuurwiel draait daar omheen. Op die manier zijn de knoppen op het stuur altijd, dus ook in bochten, te bedienen.



Misschien is Citroën hierin iets doorgeslagen: we tellen maar liefst negentien draai- en drukknoppen op het stuur, dus het duurt wel even voordat je die blindelings kunt bedienen.

De uitstraling van het interieur staat op een hoog niveau. Met het lichtgekleurde leer van onze testauto oogt hij zelfs best chique. Het is dan ook een beetje zonde dat de raamstijlen net niet helemaal bekleed zijn, waardoor een randje kaal metaal te zien is. Wel mooi is het in de kleur van de stoelen beklede strookje in het deurpaneel, dat zorgt voor de nodige afwisseling. De middenconsole laat qua ergonomie te wensen over. Dat ligt vooral aan de plaatsing van de knoppen: zowel de bediening van de airco als die van de radio en het navigatiesysteem zijn erg laag geplaatst. Bovendien voelen de 'joystickjes' waarmee je bijvoorbeeld een navigatie bestemming invoert nogal gammel aan, waardoor het lastig is om ze nauwkeurig te bedienen.

Bij de facelift is de C4 Berline íets gegroeid, 15 millimeter om precies te zijn. Het is echter nog steeds geen ruimtewonder. De achterbank is net niet toereikend voor volwassenen en van de kofferruimte zijn we evenmin onder de indruk. Dat zijn we wel van de uitrusting. Zeker bij de Exclusive – de enige uitvoering voor deze motorisering – is deze zeer uitgebreid. Automatisch inschakelende verlichting en ruitenwissers, meedraaiende xenon koplampen, parkeersensoren... wie had enkele jaren geleden gedacht dat dit allemaal standaard zou zijn op een auto uit de 'Golf-klasse'? Je betaalt dan wel ruim 27 mille voor de 150 pk sterke 1.6 THP. Neem je genoeg met de basismotor, een 1.4 met 90 pk, dan ben je voor minder dan 19.000 euro klaar.



Weinig toeren, laag verbruik

Onze C4 beschikt over de nieuwe 1.6 THP motor. PSA, het moederbedrijf van Citroën, heeft dit blok samen met BMW ontwikkeld. Naast de C4, worden ook de Mini en diverse Peugeots van deze 1.6 turbo voorzien. Het grote voordeel van een turbo is dat je bij lage toerentallen veel meer trekkracht hebt dan bij een atmosferische krachtbron. Zo levert de THP-motor zijn maximale koppel al bij een toerental van 1.400. Hierdoor is het niet nodig om bij het optrekken veel toeren te maken en dat is weer gunstig voor het verbruik. Citroën claimt



dat deze motor in de C4 genoeg neemt met 6,9 liter per 100 km. Met relatief veel snelweggebruik is dat ons wel gelukt, maar we betwijfelen of het ook haalbaar is voor iemand die wat meer in de stad rijdt.

De snelweg is het terrein waar deze Citroën veel indruk maakt. Het is één van de meest comfortabele auto's in zijn klasse. Hij strijkt de weg goed glad, maar is ook weer niet zo week geveerd dat overhellen een probleem is. Integendeel: in bochten blijft hij keurig neutraal, zodat hoge bochtensnelheden mogelijk zijn. Op de snelweg is de C4 ook erg stil, dat komt vooral door de lange overbrengingen. Omdat hij bij 120 km/h slechts 2.500 toeren maakt - bijzonder weinig voor een 'éénpuntjesje' - is het motorgeluid amper hoorbaar. In de stad is het voordeel van de lange versnellingen minder duidelijk, maar dankzij de turbo zijn lage toerentallen gelukkig geen probleem. En dat je in de tweede versnelling ruim 110 kunt halen is eigenlijk ook wel leuk.

Wat betreft de besturing en bediening verrast de C4 niet. Hij stuurt licht, maar wel precies en zeker niet vaag. Ook de versnellingspook laat zich makkelijk bedienen, de zesbak schakelt lekker licht en toch trefzeker. Het koppelingspedaal geeft bovendien voldoende feedback, iets dat we van veel concurrenten helaas niet kunnen zeggen. Remmen doet hij prima. De remschijven vertragen goed en bij een noodstop blijft de auto netjes in het spoor. Natuurlijk trap je niet dagelijks het rempedaal tot de bodem in, maar het is een fijne gedachte dat de C4 zich in die situatie goed houdt. Sowieso is hij behoorlijk koersvast, ook ernstige spoorvorming of sterke zijwind brengt hem niet van zijn stuk. Daardoor voelt hij groter aan dan hij is.



Geslaagde facelift

Wat ons betreft is de facelift van de C4 geslaagd. Niet alleen ligt het front nu beter op één lijn met dat van de C5, ook is de nieuwe turbomotor een verbetering. Hij is een prettige motor, die zowel sterker als zuiniger is dan zijn voorganger. Zo zien we het graag! Van buiten ziet de Berline er nog steeds behoudend uit, binnenin is het met zijn eigenzinnige stuur en instrumentarium een echte Citroën. De lage plaatsing van de airco en radio en de beperkte ruimte op de achterbank zijn zaken die beter kunnen. Al met al is de vernieuwde C4 een prima



alternatief voor auto's als de Volkswagen Golf, Ford Focus en Opel Astra. Qua verkoopsucces komt de Citroën niet in de buurt van deze toppers, toch is hij zeker het overwegen waard.

Plus

- + Sterke en zuinige motor
- + Chique interieur
- + Rijcomfort

Min

- Ergonomie middenconsole
- Geen spannend design
- Ruimte achterin