



Dirk-Jan Dalhuisen
13 maart 2011

Geen geheim

Vraag autoliefhebbers uit welk land de meest eigenzinnig vormgegeven auto's komen, en je kunt er de klok op gelijk zetten dat Frankrijk tot de meest gegeven antwoorden behoort. Chauvinistisch als de Fransen zijn, maken ze daar geen geheim van. Neem bijvoorbeeld Citroën, dat er niet voor terugdeinst om haar eigenzinnigheid kracht bij te zetten door haar MPV's - de C8 uitgezonderd - al jarenlang te voorzien van het signatuur van Picasso. Maar zelfs het dragen van de naam van een wereldberoemde kunstenaar - een Spaanse, dat dan weer wel - maakt je niet direct immuun voor de nietsontziende tand des tijds. En dus werden de C4 Picasso en de Grand C4 Picasso gelijktijdig met de komst van de geheel nieuwe C4 en DS4 aan een lichte facelift onderworpen. Wij reden een week met de grootste van het stel, voorzien van de nieuwe 1.6 e-HDi dieselmotor.



Frisse neus

Als hij zo voor je staat, lijkt de Picasso nauwelijks gewijzigd. Pas als je de oude en de nieuwe Picasso naast elkaar zet, zie je dat Citroën zich er toch niet zo gemakkelijk van af heeft gemaakt. Zonder de auto ingrijpend te wijzigen, heeft Citroën de Grand C4 Picasso weer een frisse neus gegeven. Meest in het oog springende noviteit is de LED-dagrijsverlichting, die is geïntegreerd in de eveneens vernieuwde voorbumpers. Na twee keer kijken vallen ook de witte knipperlichten en de nieuwe double chevron op. Neem je de auto rustig in je op, dan kom je steeds meer designdetails tegen die bijdragen aan het eigzinnige karakter van de Picasso. Voor wie het allemaal niet apart genoeg kan zijn, is de vijfpersoons Picasso zelfs leverbaar met een zogeheten 'Black Top'. Daarbij wordt de bovenste helft van de carrosserie in een contrasterende zwarte lakkleur uitgevoerd; een optie die we eerder tegenkwamen bij de Lancia Musa Bicolore. Over eigzinnigheid gesproken!



Anders dan anders

Eigenzinnig is ook het interieur van de vernieuwde Picasso. Het dashboard wemelt werkelijk van de opbergvakken en is qua bedieningselementen helemaal anders dan anders. De meterklokken bevinden zich midden op het dashboard en zijn ondergebracht in een groot scherm, dat ook dienstdoet als boordcomputer en audio- en navigatiesysteem. Doordat de bediening van al deze functies op de vaste kern van het stuurwiel is gegroepeerd, lijkt het dashboard geheel ontdaan te zijn van knopjes. Lijkt, want voor degenen van wie al de knopjes op het stuur teveel gewenning vragen, is in het dashboard nog een kleine traditionele bedieningsunit ondergebracht. Het idee om met je handen aan het stuur de meeste functies te bedienen is doordacht, al is het op het stuur nu wel een drukte van belang en moet je bovendien over lange vingers beschikken om, zonder het stuur los te hoeven laten, de binnenste rij knoppen te bereiken. Gelukkig heeft Citroën voor het bedienen van de gescheiden airco een apart

knoppencluster op beide uithoeken van het dashboard geplaatst. Dat houdt het geheel nog enigszins overzichtelijk.



Glazen huis

Citroën heeft alles uit de kast gehaald om de ruimtebeleving in de Picasso op een hoog niveau te brengen; neem alleen al het opgeruimde dashboard. Maar daar blijft het niet bij. Mogelijk nog indrukwekkender is het glasoppervlak dat niet alleen naast je, maar ook voor je en boven je gigantisch is. De grote voorruit loopt ver in het dak door - een truc die we eerder ook al op de C3 tegenkwamen - en laat veel licht in het interieur vallen. Het "glazen-huis-gevoel"™ is nog verder te versterken door tegen meerprijs een groot (vast) glazen panoramadak te bestellen. Al dat glas om je heen zorgt voor een riant zicht op het overige verkeer. Met de ruimtebeleving zit het dus wel goed; de ruimte voor de achterpassagiers voldoet daarentegen niet helemaal aan de

Citroën Grand C4 Picasso 1.6 e-HDi EGS Ligne

verwachtingen. De Picasso lijkt vooral geschikt voor gezinnen met jonge kids (vandaar ook het extra binnenspiegeltje). Als volwassene kom je zelfs op de middelste zitrij al snel met je benen tegen de forse, comfortabele voorstoelen of met je kruin tegen de hemelbekleding. Over de toegang tot de twee stoelen helemaal achterin is wel weer goed nagedacht, evenals over de eenvoud waarmee je deze stoelen tevoorschijn tovert. Heb je ze niet nodig, dan kun je ze gemakkelijk weer in de bodem laten verdwijnen, waarna een bagageruimte van 576 liter - uit te breiden tot 1.951 liter - overblijft.



Afbreuk

Niet alleen de ruimte en flexibiliteit, maar ook het rijgedrag laat doorschemeren dat je met een MPV onderweg bent. Citroën heeft het onderstel van de Picasso - hoe kan het ook anders? - comfortabel afgestemd, wat je onder meer merkt aan de lichte, gevoelloze besturing. Vooral in bochten eisen het hoge zwaartepunt en de grote

omvang hun tol van de Picasso, die zich er behoorlijk overhellend doorheen worstelt. Ook de 112 pk sterke 1.6 e-HDi heeft merkbaar moeite met het gewicht van de Picasso. De instapdiesel moet er flink aan trekken om de grote MPV in beweging te krijgen en laat dat gepaard gaan met het nodige lawaai. Wil je fatsoenlijk met het overige verkeer meekomen, dan zul je de motor aardig op toeren moeten houden en kun je het opgegeven verbruik van iets meer dan 1 op 20 wel uit je hoofd zetten. De e-HDi is standaard gekoppeld aan een zestraps EGS semi-automaat, waarvan de keuzehendel aan de stuurkolom zit. Omdat een automaat in de regel garant staat voor comfortabel autorijden, lijkt de transmissie op papier een perfecte match met de Picasso. De EGS heeft echter zoveel tijd nodig om over een geschikte versnelling na te denken en schakelt daardoor zo abrupt, dat het onrustige karakter van de semi-automaat juist eerder afbreuk doet dan bijdraagt aan de comfortbeleving in de Picasso.



Vooral heel comfortabel

Na een week sturen blijkt de Grand C4 Picasso genoeg kwaliteiten te hebben om het nog even vol te kunnen houden tussen de Tourans, C-MAX™ en, Scénics en 5008™ en op de weg. De ruimtebeleving is enorm en hoewel de ruimte achterin voor volwassenen wat tegenvalt, zitten de tweede en derde zitrij wel heel doordacht in elkaar. Tel daar de grote bagageruimte en dito opbergruimte op en het mag geen verrassing heten dat de auto in 2008 werd uitgeroepen tot Gezinsauto van het Jaar. Verwacht van de Grand Picasso verder vooral een heel comfortabele, compleet uitgeruste auto voor een reële prijs. Als dynamisch ingestelde automobilist kun je je een bezoek aan de Citroën-dealer beter besparen, maar als je op zoek bent naar een comfortabele, flexibele auto met volop ruimte voor drie kids plus bagage en geen hoge eisen stelt aan de aandrijflijn, dan is deze vernieuwde Grand C4 Picasso een prima keuze.

Plus

- + Comfortabel
- + Ruimtebeleving
- + Flexibiliteit

Min

- Prestaties motor / bak
- Weinig stuurgevoel
- Ruimte achterin