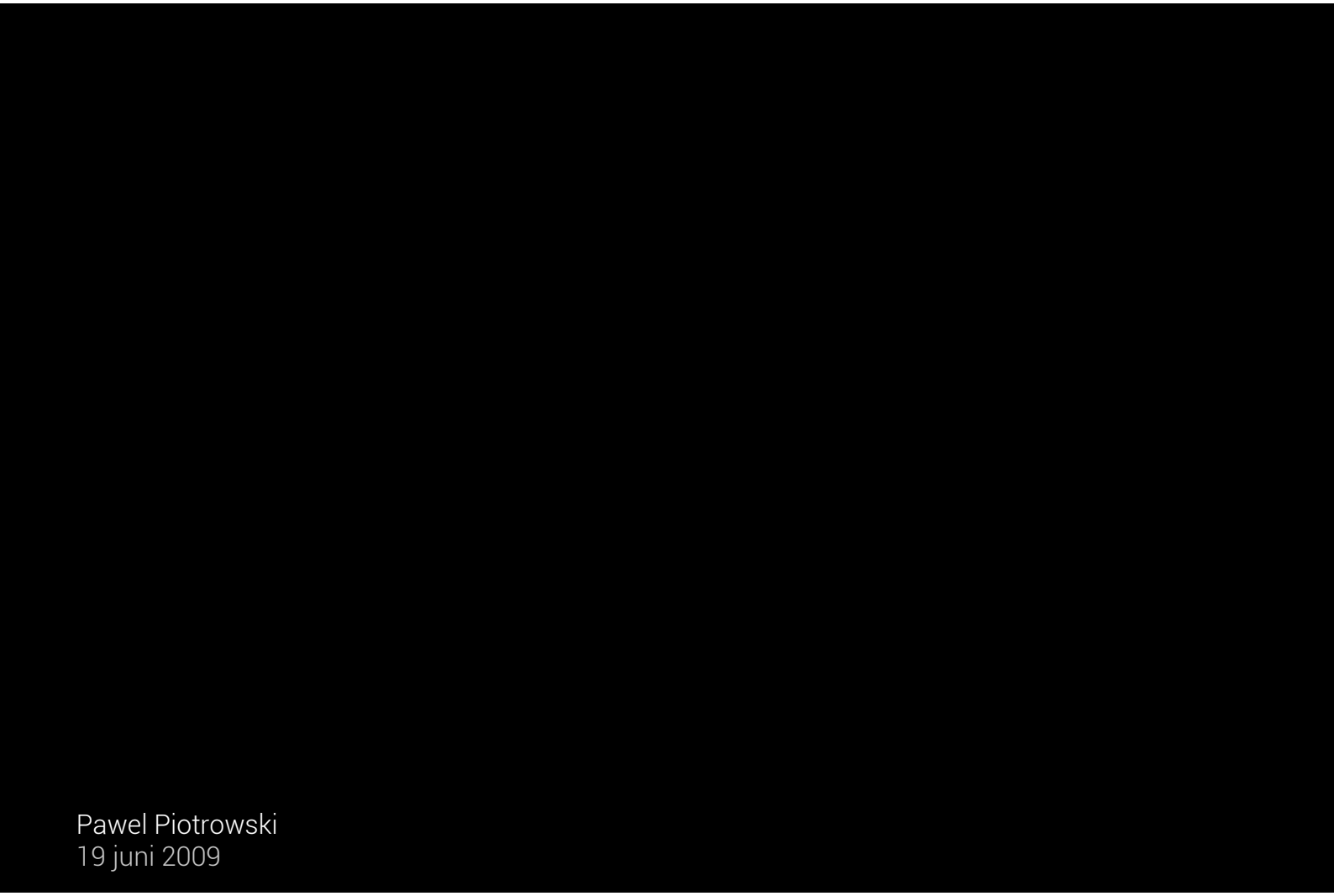

Pawel Piotrowski
19 juni 2009

Uit de hoge hoed

Voor alle Citrofielen en andere autoliefhebbers heeft CitroÃ«n een nieuw kunstwerk in haar showrooms gezet. In tegenstelling tot vele studiemodellen die vaak aan gedurfde productiemodellen vooraf gaan, toverde het Franse merk de C3 Picasso zomaar uit haar hoge hoed. Met deze kleinere monovolume wil CitroÃ«n een snel groeiend segment betreden waarin de meest fantasierijk gestileerde automobielen zich bevinden. Denk bijvoorbeeld eens aan de Kia Soul of de Renault Grand Modus, beide zijn niet te betichten van een saai conventioneel ontwerp. In dat hoekje past ook de C3 Picasso, die met een uitgesproken bol design en ruimtelijke look een puntstuk van de nieuw te verdelen taart voor zich wil gaan winnen.

Infantiel

Dat de Fransen eigenzinnige en soms zelfs bizarre vormen aan auto's weten te geven mag voor niemand meer schokkend nieuws zijn. Bij de C3 Picasso lijkt overal nog een extra schep lef en infantiliteit bovenop te zijn gedaan. Met gefronst kijkende koplampen lijkt de C3 Picasso de wereld voor zich uit te analyseren, grote zwarte contrasterende vlakken onderstrepen deze strenge blik. Echt stoer komt de C3 Picasso desondanks niet over. Door de vele bolle lijnen en weinig rechte vlakken heeft het geheel eerder een vriendelijke dan forse uitstraling. De panoramische voorruit met zijn zwart gelakte dunne stijlen vormt een belangrijk element van het onderscheidende karakter. De ronde lijn van de deurstijl wordt hierdoor geaccentueerd, waardoor het bolle ontwerp wordt bekrachtigd. Met een zwarte lakkleur zal de C3 Picasso dan ook gauw wat minder uniek ogen.

Aan de achterzijde gaat het er een stuk rustiger aan toe. De lampen lijken op te zijn gegaan in de donkere achterruit, ook de kofferklep en bumper weten zich te onderscheiden van alles wat gangbaar is. Toch oogt de achter- en zijkant conventioneler dan de voorzijde. Dit wordt deels veroorzaakt door de weinig spannende grijze kleur van ons exemplaar, maar ook het uitrustingsniveau met de naam 'Aura' speelt hier parten. Ten opzichte van de 'Exclusive' missen wij namelijk spannende roofrails en enkele chromen accenten op de flanken. Ook de 16 inch velgen zijn een stuk simpeler van ontwerp dan de 'Exclusive' wielen met zwart gelakte binnenzijden. Dit soort belangrijke details zijn van wezenlijker belang bij een uitgesprokener ontwerp zoals dat van de C3 Picasso.

Complex

Binnenin weet de C3 Picasso zich eveneens op een speelse manier te onderscheiden

van andere merken. Ten opzichte van andere CitroÃ«ns is het interieur relatief behoudend en herkenbaar gebleven. Neem bijvoorbeeld het stuur, dat kent geen vast hart zoals bij enkele andere modellen. Wel is het fraai bekleed met leer en opvallende stiksels, daarnaast kent het een prettig dikke stuurwielrand. Ook de bovenzijde van het dashboard doet hoogwaardig aan, de structuur en het materiaal doen zelfs aan de majestueuze C6 denken. In het midden daarvan bevinden zich de digitale instrumenten, de belangrijksten zijn links van het midden geplaatst en zodoende goed zichtbaar voor de bestuurder. De rest onder de raamlijn komt behalve gewoner ook beduidend goedkoper over. Zo zijn de deuren en middenconsole van het soort plastic dat knetterhard is.

Een futuristisch in het oog springend kenmerk vormen de met chroom omrande uitstroomopeningen die doen denken aan de uiteinden van straalmotoren. Door de grote panoramische voorruit - met een uitstekend zicht naar voren - en de ruimte om je heen ontstaat dan ook de indruk dat je in een vliegtuigcockpit zit. Als captain kun je de passagiers in de gaten houden door middel van een extra spiegel. Jammer genoeg zijn de voorstoelen niet van het type captain seats, zij zijn beter te omschrijven als zachte krukjes. De zittingen zijn aan de korte kant en de rugleuningen bieden onvoldoende steun tegen zijdelingse G-krachten. In de 'cabine' kom je tafeltjes, zonneschermen en opbergvakken tegen. De ruimte voor de benen doet denken aan die van een budget maatschappij, daarnaast zijn de rugleuningen zo hard dat het compartiment de titel First Class niet waardig is. Voor bagage is voldoende plek aanwezig. Losse spullen kunnen in talrijke vakken - verspreid over het gehele interieur - gelegd worden. Grotere stukken vinden hun plek in de bagageruimte van 385 liter. Met neer geklapte bank wordt deze zelfs vergroot tot meer dan 1500 liter.

Comfortabel

De rijeigenschappen van de CitroÃ«n zijn het best te omschrijven als comfortabel. Ondanks het gebrek van de fameuze hydropneumatische veerbollen zweeft de C3 Picasso bijna gracieus over het wegdek heen. Dat heeft vooral te maken met de zachte vering die grove oneffenheden simpelweg opslokt. Zelfs hinderlijke dwarsnaden worden door het onderstel goed verwerkt. De keerzijde hiervan is het licht deinende karakter van de koets, vooral de achterzijde heeft wat moeite om na een hobbel weer in de neutrale stand terug te keren. Op zeer slecht - Vlaams - wegdek slaan deze deiningen zelfs om in golfachtige bewegingen, die de communicatie met het wegdek niet echt bevorderen.

Van een typisch Frans karakter is ook de besturing voorzien. De snelheidsafhankelijke bekrachtiging is net wat te sterk. Ondanks de positief opvallende directheid zijn door de

afwezige feedback stuurcorrecties af en toe noodzakelijk. Bij lagere snelheden stuurt de C3 Picasso zeer licht en moeiteloos, wat vooral het rangeren in een drukke stad vergemakkelijkt. Met wat minder gemak gaat het schakelen, de vijf versnellingsbak kent een wat hakerige coulisse met lange slagen. Wel is de pook op een prettige hoogte aangebracht. De versnellingen zijn naar onze smaak wat te kort gehouden waardoor de 1.4 viercilinder op constante snelheden veel toeren maakt. Daarnaast missen wij vooral op snelwegtempo een zesde verzet.

Met zijn 95pk en 135Nm is de 1.4 niet te zwak voor de hoge C3 Picasso. Hij komt voldoende goed met het verkeer mee, al is een actieve rijstijl van de bestuurder daarvoor vereist. Zeker tijdens normaal optrekken moet je voor je gevoel wat verder de toeren in klimmen om het achteropkomende verkeer niet te belemmeren. Bij tussenaccelleraties wordt duidelijk dat de CitroÃ«n beduidend wat trekkracht in de hogere toerenregionen mist en een trage gasrespons heeft. Door deze eigenschappen kan een inhaalmanoeuvre bijvoorbeeld gevaarlijk lang duren. Ondanks de hoge koets en de ruim 1200kg aan ledig gewicht scoort de 1.4 motor een gemiddeld testverbruik van 7,3 liter (1 op 13,7). Dat is een acceptabele halve liter meer dan de fabrieksopgave.

Volwaardige MPV

Net als zijn grotere naamgenoten heeft de C3 Picasso veel positieve eigenschappen. Neem bijvoorbeeld het comfortabele onderstel, het acceptabele verbruik en de goede standaarduitrusting met opvallende zaken als een extra spiegeltje, regen- en lichtsensor en last but not least cruise controle. Voor zaken als zonneschermen, klaptafeltjes en extra opbergvakken dient wel bij te worden betaald. Zodoende kijken wij er ook niet van op dat ons exemplaar voor ruim 20 mille van eigenaar wisselt. Dat is best een stevige prijs voor de gereden uitvoering. Daarvoor krijg je wel een volwaardige MPV met een functioneel interieur dat concurrenten moeten missen. Dat maakt de C3 Picasso, in tegenstelling tot sommige concurrenten, een meer voor de hand liggende keuze als zijnde gezinsauto. De rest is vooral een kwestie van smaak.

Plus

+ Goed overzicht
+ Variabel interieur
+ Comfortabel onderstel

Min

- Weinig beenruimte achterin
- Interieur materialen kunnen beter
- Mist trekkracht bij hogere toeren