



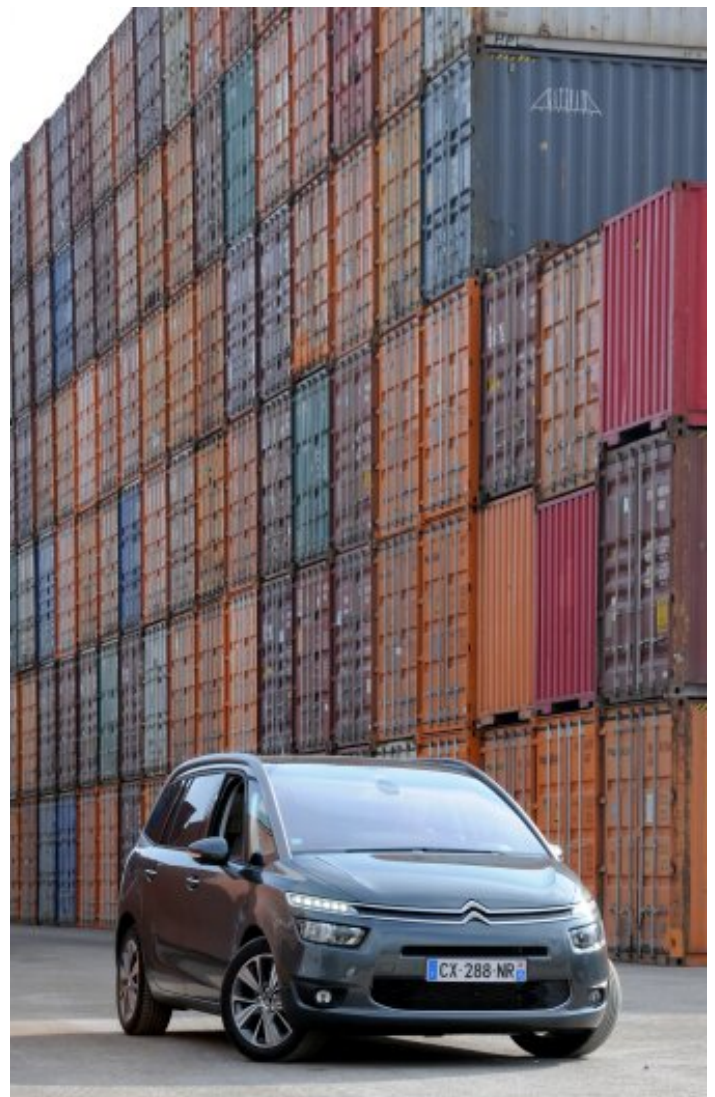
## Citroën Grand C4 Picasso

### Ruimte als kunstvorm

Test | Een kubus biedt optimale ruimte. De inhoud ervan is tot in de uiterste hoeken te benutten, mede omdat de meeste koffers ook recht zijn. Een vierkante wagen is echter niet erg aantrekkelijk. Een ruime gezinswagen is daarom in de basis vierkant, maar voegt daar enige stroomlijn en charme aan toe. Citroën gaat nu nog een stap verder en wil de monovolume tot een kunstvorm verheffen met de "Grand C4 Picasso".

Citroëns grote gezinswagen is verkrijgbaar in twee varianten: de vijfpersoons "C4 Picasso" en de zevenpersoons "Grand C4 Picasso". Niet alleen de binnenruimte, maar ook het uiterlijk van beide versies verschilt. De vijfzitter heeft een stoere uitstraling, terwijl de langere zevenpersoons voor elegantie kiest.

De stadslichten en dimlichten zijn in beide gevallen gescheiden door een strook metaal in de lakkleur. De voorbumper van de hier gereden "Grand C4 Picasso" loopt door de grille heen en dat geeft de wagen een nog futuristischer uiterlijk. Ook heel bijzonder is de dakrail die onderaan de voorruit begint en via het dak, langs de achterste zijruiten rondloopt tot aan het achterportier. De C4 Picasso heeft geen schuifdeuren achter, maar traditionele scharnierende deuren. Citroën erkent dat schuifdeuren praktischer zijn, maar kiest omwille van het lagere gewicht voor traditionele portieren.



## Ruimte

Ook de uitrusting is alles behalve traditioneel. Iedere C4 Picasso is voorzien van een "panoramische" voorruit die tot bijna boven de hoofden van de inzittenden doorloopt. Dit benadert het gevoel van cabriorijden. Een waarschuwing: wanneer wordt gekozen voor elektrisch verstelbare zetels, neemt de hoofdruimte sterk af en zitten lange bestuurders met het hoofd tegen de zonnekleppen.

De rijder kan kiezen voor een "lounge" zetel. Deze heeft veel weg van een vliegtuigzetel uit de "business class", inclusief onderbeensteun. De hoofdsteun is halfronde, zodat met het hoofd opzij kan worden uitgerust. Ook in een massage-functie is voorzien.

De Citroën-zetel is niet vergelijkbaar met die van grote reiswagens van topmerken, op details is merkbaar bespaard. De massage-functie is eentonig en de verstelmogelijkheden zijn niet zo uitgebreid als bij een echte limousine. Het ligt echter heel comfortabel voorin en daarmee biedt de C4 Picasso wel degelijk meerwaarde. Wederom moeten lange passagiers worden gewaarschuwd: de hoofdsteunen kunnen onvoldoende worden versteld en kunnen daarom onaangenaam prikken in de schouders.

De achterbank bestaat uit drie individuele zetels die kunnen worden verschoven over een afstand van maximaal 15 cm. Ook hier heeft Citroën zich door de luchtvaart laten inspireren, want de achterbank is voorzien van handige klaptafeltjes. De hoofd- en beenruimte achterin is uitstekend.



De "Grand C4 Picasso" heeft een langere wielbasis en een langere overhang dan de gewone C4 Picasso en die ruimte wordt gebruikt voor een derde zitrij. De toegang tot deze achterste zitjes is uitstekend omdat de zetels op de tweede rij niet alleen naar voren schuiven, maar zelfs de zitting opklappen. De beenruimte op de derde zitrij is uiterst gering en alleen voldoende voor kleine kinderen. Dit kan worden verbeterd door de zetels op de tweede rij naar voren te schuiven, maar dan is de beenruimte daar onvoldoende. De aparte ventilatie op de achterste zitrij zorgt voor extra comfort, maar neemt helaas ook een (kostbare) hap uit de hoofdruimte.

## Uitrusting

Het dashboard wordt gedomineerd door twee grote beeldschermen. Het bovenste toont informatie die vooral voor de bestuurder van belang is. Het onderste toont gegevens van het audio-, communicatie-, navigatie- en klimaatcontrolesysteem. De gebruiker kan tot op zekere hoogte zelf bepalen welke informatie waar verschijnt.



Helaas reageert het systeem vaak storend traag of is het minder logisch ingedeeld. Optioneel kunnen "apps" worden geïnstalleerd om bijzondere bestemmingen (goedkope tankstations, toeristische attracties), etc. in de nabijheid te vinden. Alhoewel dit minder makkelijk werkt dan een vergelijkbare functie op een smartphone, is het voordeel dat een adres met een druk op de knop in het navigatiesysteem staat.

## Blue HDI

Bij een bijzondere opzet hoort ook bijzondere techniek. De C4 Picasso is de eerste Citroën die leverbaar is met "Blue HDI" motor. Deze levert 150 pk / 340 Nm en dat is beduidend meer dan de lichtste diesel (92 pk / 230 Nm). Desondanks ligt de CO2-uitstoot nauwelijks hoger.

Naast het standaard roetfilter is namelijk een katalysator geplaatst die de vloeistof "Ad Blue" aan de uitlaatgassen toevoegt en daarmee veel van de schadelijke stoffen omzet in water en zuurstof. De bestuurder heeft hier geen omkijken naar, de elektronica regelt het proces. Bovendien gaat een tank "Ad Blue" zo lang mee dat het volstaat om deze bij te vullen bij een servicebeurt.



Met deze sterkste dieselmotor in het vooronder is de Grand C4 Picasso een snelle en uiterst comfortabele wagen. Het geluidsniveau is zeer laag, slechts in de achtergrond is een (verrassend diep) motorgeluid waarneembaar. Zowel vanaf stilstand als op hoge snelheid weet de Blue HDI met groot gemak te versnellen.

Het comfort neemt nog verder toe door voor de optionele automaat te kiezen. Vanwege de vele kritiek die Citroën in het verleden heeft gehad op de "robotbediende handbakken" (bij Citroën bekend als: "ETG"), is de C4 Picasso leverbaar met een traditionele automaat (vakbenaming: "BVA"). Deze schakelt op exact de juiste momenten en dankzij de "koppelomvormer" komt de C4 nog gemakkelijker van de plaats. De automaat laat zich bedienen met een kleine hendel aan de stuurkolom, als hint naar legendarische modellen uit het verleden van Citroën.



Helaas is de automaat beduidend minder zuinig dan de handgeschakelde versie. Een lange, kalme rit met de handgeschakelde Blue HDI kostte 5.2 liter diesel per 100 km. De automaat had op hetzelfde traject met eenzelfde rijstijl een liter meer nodig.

## Weggedrag

Een eerdere proefrit met de C4 Picasso leerde al dat er een groot verschil zit in weggedrag tussen de benzine- en dieselmotoren. De varianten met dieselmotor hebben een uitstekend gevoel in het stuurwiel en liggen zeer stabiel op de weg. Met deze varianten is het een plezier om snelle bochten te sturen om te voelen hoe mooi de wagen in balans is en hoe wonderlijk snel deze grote, hoge wagen een bocht kan verslinden. De variant met benzinemotor geeft veel minder vertrouwen en scoort slechts een "voldoende" op het gebied van wegligging.

De Grand C4 Picasso heeft niet alleen een andere uitstraling dan de C4 Picasso, maar rijdt ook daadwerkelijk anders. Het accent ligt meer op comfort, terwijl de goede wegligging vooral een veiligheidsvoorziening is en niet voor rijplezier zorgt. De Grand C4 Picasso leent zich daarom nog beter voor het afleggen van lange afstanden.



## Conclusie

Vele merken bieden ruime gezinswagens aan. Net als bij alle andere merken staat ook bij de Citroën C4 Picasso ruimte centraal. Citroën gaat met de C4 Picasso echter op alle punten een stap verder. Dat geldt niet alleen voor de vormgeving, maar ook voor de uitrusting en de techniek.

Helaas wordt de C4 Picasso geplaagd door diverse "schoonheidsfoutjes". Zo werkt de elektronica soms storend traag en blijken ergonomische hoogstandjes niet op lange bestuurders te zijn berekend. Houd ook rekening met het feit dat de varianten met dieselmotor een beter weggedrag hebben dan de benzine-uitvoeringen.

Wanneer wordt gekozen voor een luxe uitvoering zonder de extra opties, is de (Grand) C4 Picasso al een heerlijke reiswagen. Bovendien biedt deze reiswagen ook nog eens heel veel ruimte en verpakt dat als een waar kunstwerk. ■



## Specificaties

### Citroën Grand C4 Picasso BlueHDi 150 Intensive BVA6

#### Afmetingen



Lengte x breedte x hoogte	460 x 183 x 164 cm
Wielbasis	284 cm
Gewicht	n.b.
Sleepvermogen	n.b.
Sleepvermogen geremd	1.600 kg
Tankinhoud	55 l
Kofferinhoud	645/700 l
Bandenmaat	205/55R17

#### Motor en prestaties



Cilinderinhoud	1997 cc
Cilinders / kleppen	4/
Vermogen	150 pk @ 3750 tpm
Koppel	340 Nm @ 2000 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	10,2 sec.
Topsnelheid	207 km/u
Verbruik combinatierit	4,5 l / 100 km
Verbruik stadsrit	5,2 l / 100 km
Verbruik buitenweg	4,1 l / 100 km
CO2 uitstoot	117 gr. / km

#### Prijs

Prijs	€ 31.300
Basisprijs	€ 21.890