

Auto & Motor
TECHNIEK

© **WWW.AMT.NL** - Dé internetsite voor de Automotive Professional

Doelmatige MPV met weinig innovatie

Praktische trendvolger

Aan karakter en innovatiedrift ontbreekt het Citroën al jaren. De Picasso 'MPV' op basis van de Xsara heeft gelukkig weer een eigen gezicht. Jammer is wel dat de rij-eigenschappen en interieur-inrichting tamelijk grijs zijn. Wie praktisch non-sense vervoer zoekt is met de Picasso goed af, wie uit is op onderscheidend vermogen wordt helaas nog onvoldoende bediend.

De komst van de Picasso is met meer dan bijzondere belangstelling tegemoet gezien, vooral omdat deze auto weer een vleugje van de bekende Citroën originaliteit lijkt terug te brengen. Innovatie, radicalisme, kubisme, het waren slechts drie van de vele bijzondere eigenschappen van de wereldberoemde Spaanse schilder Pablo Picasso. Citroën kocht, voor haar Xsara MPV, voor een hoog geldbedrag de naam Picasso van diens nazaten. Dat schept meer verwachtingen dan alleen een productie in de eveneens Spaanse plaats Vigo. Akkoord, Citroën heeft kans gezien eindelijk weer eens een origineel gestyleerde auto op de markt te brengen. Een auto bovendien waarvan deze keer eens geen Peugeot tegenhanger bestaat, en vooral een auto die belangstelling trekt.

De lijnen met zijn beroemde naamgever moeten we niet al te letterlijk proberen door te trekken. Want afgezien van een leuk koetswerk biedt deze Citroën weinig innovatie. En radicaal is hij ook al niet, want in zijn klasse is de Xsara Picasso in bijna alle opzichten conventioneel, vooral in vergelijking met zijn frivole soortgenoten Fiat Multipla en Renault Scénic. Geen zes, geen zeven, maar gewoon vijf zitplaatsen, geen opvallende technische hoogstandjes, maar onderhuids doodgewone beproefde PSA techniek. Betrouwbaar en bekend. Dat de Picasso een Citroën is, wordt in de grille door de grote double chevrons uiterst duidelijk

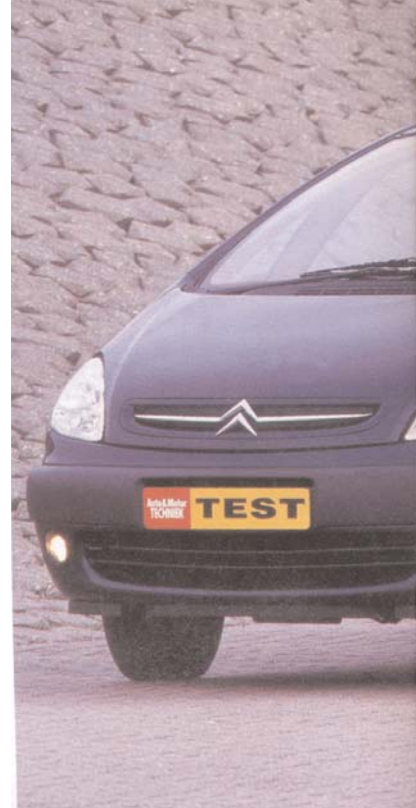
uitgedragen. De leuke, druppelvormige koplampen, de motorkap en de ook al vlak liggend gemonteerde voorruit die gezamenlijk als een doorgetrokken lijn naar achteren lijken te lopen, en niet in de laatste plaats de banaanvormige carrosserie met z'n enorm hoge zijruiten, ze zorgen voor een opvallende auto. De kille, onpersoonlijke achterkant, steekt er helaas wat magertjes bij af.

De Xsara Picasso kost met 1.6 liter basismotor vanaf f 41.290,-. Met de sterkere 1.8 liter 16V onder de steile motorkap, komt de prijs op f 42.790,-. Het is duidelijk dat de sterkere variant altijd de voorkeur verdient. Wie een diesel nodig heeft, bestelt de 2.0 HDi en betaalt voor deze mooie techniek totaal

f 48.590,-. De Picasso 1.8i 16V is vooral een concurrent voor de Fiat Multipla, de Opel Zafira en de Renault Scénic.

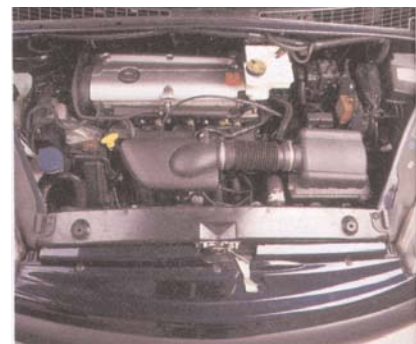
Fijne motor
Het PSA concern bezit een aantal aangename krachtbronnen. Zowel Otto- als Dieselmotoren. Een aantal daarvan, waaronder de in onze testauto gemonteerde 1.8 liter CH6FZB (opvolger van de XU7JP4), wordt in de Xsara Picasso gemonteerd. Deze aluminium viercilinder lijnmotor met vier kleppen per cilinder en twee door een getande riem aangedreven nokkenassen, is geheel nieuw en wordt gevoed door een sequentieel multipoint injectiesysteem van SAGEM. De motor is voorzien van hydraulische klepstoters en de verdelerloze ontsteking bestaat uit twee aparte bobines. De motor ligt 17,5 graden achterover in het vooronder gekanteld.

Volgens de fabrikant levert hij een vermogen van 85 kW bij 5500 t/min en een maximum koppel van 160 Nm bij 4000 t/min. Nieuwsgierig als altijd, brachten we onze Picasso linea recta naar MAHA in Vianen voor de gebruikelijke meting op de vermogenstestbank. Daar bleek dat PSA met de gegevens zelfs aan de bescheiden kant was geweest: onze motor haalde namelijk een vermogen van 91,5 kW bij nagenoeg 5000 t/min, terwijl het maximum koppel neer kwam op 167 Nm bij 4400 t/min. Voor de aangedreven wielen ble-



Een banaanvormige carrosserie, het grote Citroën logo en de leuke, druppelvormige koplampen zijn zeer karakteristiek voor de Xsara Picasso.

De kale achterkant is minder geslaagd dan de sprekende neus. De achterrauit neigt zeer sterk naar voren



De nieuwe 1.8i motor is een fijne krachtbron. Hij is 17,5° achterover gekanteld, wat een lage steile neus mogelijk maakt.

ken 71 kW te resteren. Een mooi gering verlies.

Dankzij enkele constructieve maatregelen, zoals onder meer een trillingsdemper op het tandwiel van de uitlaatkoppelas, is de 1.8i 16V een opvallend trillingvrije motor met heel plezierige eigenschappen. Hij is niet alleen gevrijwaard van onprettige vibraties, maar ook opmerkelijk stil en levert z'n kracht op een uiterst gelijkma-



**Auto & Motor
TECHNIEK
TEST**



Het zwarte dashboard en het zwarte stuur doorbreken het vele grijs getinte kunststof. Smaakvol is de fleurige velours bekleding.



Boven op het dashboard en midden onder de voorruit zit het digitale instrumentarium. Dat oogt modern, maar is onrustig voor de ogen.



Het interieur is variabel, het uitneembare kratje is een leuk idee. Het is normaal tegen de rechter zijwand bevestigd.

FOTO'S: JAN LIEFTINK



De pook van de vijfbak steekt uit de middenconsole waar verder de bediening van de radio en de klimaatregeling is gemonteerd.



Onder de rechterstoel bevindt zich een ruime schuiflade. Ook onder de middenconsole is een handig bergvak voorhanden.



Beide voorstoelen hebben een tafeltje in de rugleuning. In de vloer zijn ruime bergvakken aangebracht.



De achterbank bestaat uit drie separate stoelen. De middelste kan 14 cm worden versteld, en ook eenvoudig worden omgeklapt om als tafeltje te dienen.

tige wijze aan de aangedreven voorwielen. De 16-klepper hoeft daarbij niet eens veel toeren te maken om al behoorlijk te presteren. De prachtig vlakke koppel- en vermogenskrommen op het diagram, geven dat al duidelijk aan! En daarbij is deze heerlijke motor ook nog behoorlijk zuinig. Wij scoorden een gemiddeld verbruik van bijna 1 op 12 met een stevige rijstijl.

De standaard vijfbak wordt door een korte, uit de middenconsole stekende pook bediend. De bak schakelt licht en direct. De lichte kantelneiging van de motor, kan soepel opnemen na schakelen af en toe lelijk dwars zitten. De vrij lange overbrengingen zijn zodanig gekozen dat de motor steeds relatief weinig toeren maakt. De koppeling is ook al licht qua werking en hij grijpt lekker aan. Een auto-

maat wordt op de Xsara Picasso (vooralsnog) niet aangeboden.

Vijfpersoons

Ook qua interieur heeft de Xsara Picasso weinig vooruitstrevends in de aanbieding. Er is op de lange wielbasis van 276 cm (Scenic 258, Zafira 261, Multipla 267 cm) wel voldoende ruimte voor vier tot vijf volwassenen, maar een derde persoon op de achterbank zorgt al

voor enige benauwdheid in de breedte. De Picasso is eigenlijk net iets te smal voor drie zitplaatsen naast elkaar, zoals de Multipla die wel kan hebben. Ook is door de gebogen daklijn, de hoofdruimte achterin onvoldoende voor een derde zitrij. Hoofd- en beenruimte zijn achterin in voldoende mate voorhanden. Daaraan ontbreekt het niet, maar veel meer praktisch nut dan een forse stationwagon biedt

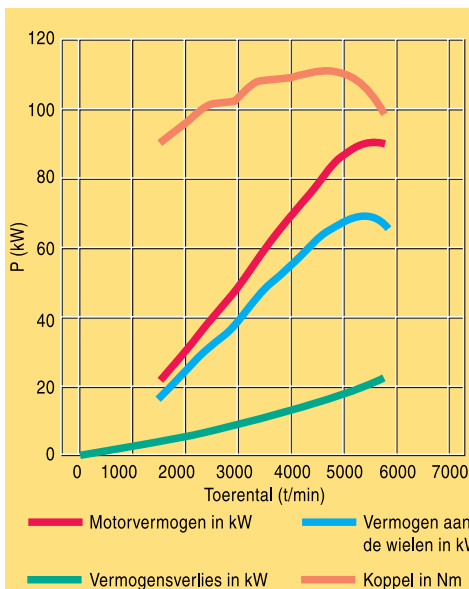


de Picasso zo op het eerste oog niet.

Voorin zit je ondanks de nogal vlakke stoelen heel behoorlijk. Je zit hoog en je hebt een goed zicht over wat er om je heen, en vooral wat er voor je op de weg, zoals gebeurt. Jammer maar helaas: de contouren van de auto, met name die van de neus, zijn voor de bestuurder evenwel volstrekt onzichtbaar. Parkeren doe je op de tast. De linker voorstoel kan evenals de stuurkolom in de hoogte worden versteld. Grijs is, in het verder vrolijke interieur, de hoofdkleur. Het dashboard en het stuur zijn gelukkig zwart, en de stoelen en zijpanelen zijn met een vrolijke stof bekleed.

De hendels en schakelaars zijn ergonomisch verantwoord op de bekende plaatsen gemonteerd. Het instrumentarium daarentegen bevindt zich in het midden, juist onder de voorruit. En het is digitaal. Een digitale snelheidsmeter betekent in principe altijd onrust. De aflezing is over het algemeen goed, en ook bij zonneschijn valt het nog wel mee. Citroën heeft ervoor gekozen een toerenteller achterwege te laten. Dat past niet helemaal in het plaatje van de verdere uitrusting.

Er bestaat op de Nederlandse markt slechts één enkele uitvoering die desgewenst door een (groot) aantal accessoires kan worden aangevuld. Of daaraan veel behoefte bestaat is een kwestie van keuzes maken. Wij zouden een airco kiezen en het daar verder bij la-



Testmetingen

Max. motorvermogen op rollenbank	.....91,5 kW bij 5.490 t/min.
Max. vermogen aan de wielen op rollenbank	.....70,0 kW bij 5.490 t/min.
Max. koppel op rollenbank	.....167 Nm bij 4.400 t/min.
Max. motorvermogen (fabrieksopgave)	.....85 kW bij 5.500 t/min.
Max. koppel (fabrieksopgave)	.....160 Nm bij 4.000 t/min.
Acceleratie:	
0-80 km/h: 7,7 sec.	.....0-100 km/h: 11,4 sec.
80-120 km/h: 7,9 sec.	.....80-120 km/h: 7,9 sec.
Geluidsmetingen:	
80 km/h: 63 dBA	.....100 km/h: 67 dBA
120 km/h: 71 dBA	.....120 km/h: 71 dBA
Brandstofverbruik EC 93/116:	
Stadsrit: 10,8 liter op 100 km	.....Buitenweg: 5,9 liter op 100 km
Combinatierit:	.....7,7 liter op 100 km
Gemiddeld testverbruik:	.....8,5 liter op 100 km
Gemeten topsnelheid in twee richtingen:	.....187 km/h
Topsnelheid (fabrieksopgave):	.....190 km/h

Meting : Maha Nederland bv, Vianen

Auto & Motor
TECHNIEK

ten. Want centrale vergrendeling met afstandsbediening, elektrische bediening van de zijruiten voorin en de beide buitenspiegels, ABS, boordcomputer, zij-airbags voorin, een keurige velours bekleding en een over het algemeen zeer nette en ook vrij degelijke afwerking, zijn voor ons al meer dan voldoende. We missen cruise control en een regelbare interval voor de ruitenwissers.

De drie achterstoelen, met een verstelbare rugleuning en hoofdsteun, zijn elk apart uitneembaar. Dat is geen ingewikkeld of zwaar karwei. De middelste kan, net als de andere twee, worden omgeklapt en als tafeltje worden gebruikt. Deze stoel kan als enige zelfs 14 cm schuiven. De forse bagageruimte is dankzij de grote, omhoog klappende achterklep gemakkelijk bereikbaar en er is in de linker flank een kleine bergruimte beschikbaar.

Citroën monteert voor- en achterin voldoende bruikbare bekerhouders. En er zijn ook meer dan genoeg bergplaatsen in het interieur. Waaronder een schuiflade onder de rechter voorstoel en twee zeer bruikbare ruimtes onder de vloer, achter de beide voorstoelen.

Goedmoedig weggedrag
Citroën heeft de Picasso technisch bijna geheel op de Xsara geba-

seerd. De bodemplaat en het onderstel zijn (exclusief de achteras) zo van deze bijna drie jaar geleden geïntroduceerde Citroën middenklasser overgenomen. Uiteraard is de bodemplaat een heel stuk verlengd, en is de spoorbreedte voor en achter groter. Ook zijn er uiteraard verschillende afstellingen voor vering en schokdemping.

De Picasso is al met al een uiterst aangenaam sturende en vooral comfortabel geveerde auto. De meeste wegoneffenheden slokt hij vrijwel onmerkbaar op. Maar de auto is op zich bepaald geen softie en sommige dwarsrichels blijken net even te veel voor de dempers. Daar stuitert de Picasso als het ware overheen. In een snelle bocht helt hij behoorlijk over, maar je voelt je er nooit ongemakkelijk bij. De neiging van de hoge carrosserie om naar de buitenkant te hangen, versterkt het natuurlijke onderstuur nog iets meer. Maar bij een plotselinge lastwissel wordt er door de Picasso uiterst goedmoedig gereageerd. Hij vraagt zelden om een snelle stuurreactie. Wel is de Picasso behoorlijk zijwindgevoelig. Bij slecht weer moet je de handen goed aan het stuur houden! Maar over het geheel genomen is het een relaxed rijdende, comfortabele auto.

Dick Schornagel

Plus

De Picasso is een leuke auto om te zien. Vooral de zwaardere 1.8i motor is een aanrader. Voor een relatief lage aanschafprijs is de Picasso onverwacht compleet van uitrusting. Hij veert comfortabel en bezit een veilig en voorspelbaar weggedrag. Erg handig zijn de vele kleine en grote bergruimten en de drie aparte achterstoelen die een multifunctionele inrichting mogelijk maken.

Min

De Picasso veert soms iets te enthousiast, wat een nadelig effect kan hebben op mensen die gevoelig zijn voor wagenziekte. Hij is ook behoorlijk zijwindgevoelig. De in drie stoelen gedeelde achterbank is krap voor drie volwassenen. We zijn doorgaans niet gelukkig met het onrustige effect van digitale instrumenten. Een toerenteller ontbreekt en voor een airco moet extra worden betaald.

Modelserie en prijzen

Xsara Picasso 1.6i	.....f 41.290,-
Xsara Picasso 1.8i 16V	.....f 42.790,-
Xsara Picasso 2.0 HDi	.....f 48.590,-
ABS:	.....Standaard
Airbag bestuurder:	.....Standaard
Airbag passagier:	.....Standaard
Stuurbekrachtiging:	.....Standaard
Centrale portiervergrendeling:	.....Standaard
Elektrische ruitbediening:	.....Standaard
Airco:	.....Optie, f 2.100,-
Cruisecontrol:	.....Niet leverbaar
Automaat:	.....Niet leverbaar
Schuif / kanteldak elektrisch:	Optie f 2.000,-
LPG-installatie:	Optie op 1.6i en 1.8i (n.n.b.)
Trekhaak:	Optie ± f 750,-
Metallic lak:	.....Optie f 850,-

Importeur:
Citroën Nederland BV
(020) 570 19 11