

Auto & Motor
TECHNIEK

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

Originaliteit keert terug bij Citroën

Eindelijk weer eigenwijs

Dat Citroën een aantal jaren moeite heeft gehad met het uitbrengen van bijzondere auto's is genoegzaam bekend. Inmiddels is die periode gelukkig achter de rug. Met de nieuwe C4 gaat Citroën weer z'n eigen weg en dat levert een opvallende auto op in een felbevochten segment.

De C4 is er in twee verschijningsvormen: als sportieve driedeurs coupé en als vijfdeurs Berline. Hij geldt als opvolger van de Xsara die nogal gewoontjes was, het ontbrak simpelweg aan een echte Citroën identiteit. Met de herkenbaarheid van deze splinternieuwe middenklasser zit het gelukkig wel goed, de C4 is een opvallende auto. Neem bijvoorbeeld de brede Double Chevron-strip, die de twee hoog in de voorschermen oplopende koplampen kunstzinnig met elkaar verbindt. Het front laat over de afkomst alvast geen enkele twijfel bestaan. De grote, vlak liggende voorruit loopt hoog door in het dak. Van opzij gezien maakt de C4 een gestrekte, sportieve indruk. Ook de 'bolle' achterkant met de opvallende lichtunits ziet er goed uit. Kortom: hier staat weer een lekker eigenwijze Citroën.

De prijzen beginnen bij € 17.880,- voor de C4 Coupé, de Berline met dezelfde 1.4 liter motor kost € 500,- meer. Onze testauto is evenwel de Berline 2.0 HDiF 138 Exclusive, die met z'n prijskaartje van € 32.130,- in een geheel ander segment terecht komt. Want als je daar winkelt kom je ook auto's tegen als de Alfa 156 1.9 JTD, Audi A3 Sportback 2.0 TDI, Ford Mondeo 2.0 TDCi, Honda Accord 2.2 CDTi Sport, Mercedes A 200 CDI, Toyota Avensis 2.0 D-4D Executive en een VW Passat 1.9 TDI. Een indrukwekkende lijst concurrenten waarin overigens wél een aantal oudgedienden zit. Maar kwaliteit genoeg!

Schoon dieselen

De viercilinder turbodiesel in de C4 is er een uit de veelgeroemde common rail HDi-serie van PSA. De letter F is pas onlangs ingevoerd en staat voor het FAP-roetfilter dat sinds kort op sommige van de HDi motoren standaard wordt geleverd. Het is onderhoudsvrij want het houdt zichzelf schoon. De HDi motor is opgebouwd uit een gietijzeren blok en een lichtmetalen kop. Daarin zijn de twee bovenliggende nokkenassen gemonteerd die de 16 kleppen bedienen. De ademhaling gaat via een KKK-turbolader, met een overdruk van 1 bar, en vervolgens via een intercooler. In deze uitvoering levert de krachtbron een vermogen van 101 kW bij 4000 t/min en een maximum koppel van 320 Nm bij 2000 t/min.

Deze turbodiesel is bijna ideaal: hij reageert uiterst alert op de rechtervoet van de bestuurder en de auto sprint snel en moeiteloos vooruit. De motor is daarbij lekker geruisarm, uitermate soepel en ook in de lage toerenregionen meer dan voldoende krachtig. Bij 100 km/h in de zesde versnelling draait hij slechts 1800 t/min en bij 120 km/h nog een comfortabele 2150 t/min. En daar komt bij dat de C4 2.0 HDiF ook nog vriendelijk omspringt met de snel in prijs gestegen dieselbrandstof. Dit is een motor om van te houden!

De zesversnellingsbak schakelt bijna perfect. Hij is lekker licht maar je hebt wel tamelijk grote slagen nodig om van het ene verzet in het ande-



Heel bijzonder is de stilstaande naaf van het stuurwiel waarop zich schakelaars bevinden voor onder meer cruise control, radio/cd, telefoon, recirculatie en nog veel meer.

re te komen. De koppeling voelt heel zacht aan, maar het moment van aangrijpen is wat vaag.

Te veel elektronica

Onze Citroën C4 was de topper van de prijslijst. Duurder dan met een Exclusive kun je in deze serie niet gaan en dat laat Citroën heel goed merken aan de aankleding en de uitrusting. In de gezellige, moderne, Franse omgeving kunnen vier volwassenen voldoende plek vinden. Ook achterin zit je uitstekend.

Citroën is weer eens behoorlijk eigenwijs tekeer gegaan. Neem bijvoorbeeld het stuurwiel waarvan de naaf tijdens het ronddraaien van het stuurwiel zelf, stoïcijns stil blijft staan zodat alle knoppen die daar op zitten (en dat zijn er nogal wat) op dezelfde plek bereikbaar blijven. Dat lijkt heel vreemd, maar je bent er in twee tellen aan gewend en na de eerste rit met de C4 valt het zelfs niet eens meer op, zó logisch is deze oplossing.

Het instrumentarium is over vier digitale schermen verdeeld. Zoeken hoeft niet, want de in het midden, boven op het dashboard geplaatste snelheidsmeter kan je niet ontgaan, evenals de toerenteller recht voor de bestuurder bovenop



De C4 is eindelijk weer een lekker eigenwijze Citroën. De brede Double Chevron zorgt voor een grote herkenbaarheid.

Aan de achterkant overheerst een zekere sportiviteit. De markante achterlichten zijn hoog geplaatst.

Foto's: Jan Liefstink

Het middendeel van het dashboard valt met name op door de hoog geplaatste digitale snelheidsmeter. De lichtinval aan de achterkant waarborgt een goede afleesbaarheid, ook bij fel zonlicht.



Het interieur is weer typisch Citroën: modern en verrassend. Er is voldoende plaats voor vier volwassenen.

De achterbank is goed voor twee tot drie personen, beenruimte is er voldoende. Uiteraard kan hij in ongelijke delen omklappen.



de stuurkolom. Navigatie, radio/cd met frontlader plus de functies van de boordcomputer, vinden we in het hoogste schermje van de middenconsole, terwijl daar onder de digitale aanwijzing voor de climate control een plekje heeft gevonden. De behuizing van de digitale snelheidsmeter is aan de achterkant voorzien van een opening. Deze zorgt er voor dat ook bij

felle lichtinval de getallen goed leesbaar blijven. Lumineus bedacht en zó simpel! Toch zijn en blijven wij geen voorstander van digitale aanwijzing, al is het alleen maar vanwege de drukte die zo'n instrument voor je ogen veroorzaakt.

De standaard uitrusting van de C4 Exclusive is meer dan compleet. Bijna alle functies worden

elektrisch bediend, de auto komt met climate control, ESP en ASR, 17 inch lichtmetalen wielen, bandenspanningsmeting, comfortstoelen met Alcantara, meedraaiende xenon koplampen, plus een lijst van elektronische hulpmiddelen waar bijna geen eind aan komt. Om de haverklap krijg je middels een 'piep' goedbedoelde waarschuwingen van de elektronica.

AUTO

Test Citroën C4 Berline 2.0 HDiF Exclusive

Niet vaak in de werkplaats

Citroën hanteert voor de C4 lange service-intervallen

van 30.000 km of twee jaar. Dat geldt zowel voor de benzi-



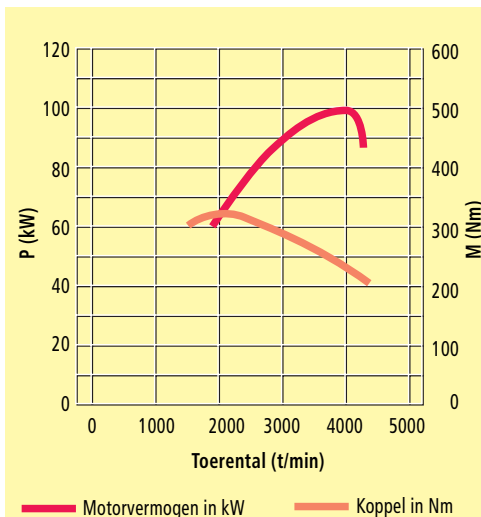
De moderne benzine- en dieselmotoren hebben een lage servicebehoefte. Ook het roetfilter van de 2.0 HDiF vraagt geen onderhoud.



De boorlektronica waarschuwt de C4-rijder voor mankementen, zoals haperende verlichting.

ne- als de dieselmotoren, uitgezonderd de 1.6 HDi. Bij dat type moet de motorolie elke 20.000 km of twee jaar gewisseld worden. Klepspelcontrole hoeft bij geen van de motoren, ze zijn allen voorzien van hydraulische stoters. Het interieurluchtfilter wordt gelijktijdig met de oliebeurt vervangen, het motorluchtfilter houdt

60.000 km stand, evenals de bougies. Opletten is het geboden bij de distributietandriem. Bij de benzinemotoren heeft die een levensduur van 120.000 km en bij de diesels 150.000 km. Ook hier vormt de 1.6 HDi weer een uitzondering, daar houdt de tandriem het 240.000 km vol. De transmissies zijn voor het leven gesmeerd.



Testmetingen

Auto & Motor
TECHNIEK

Max. motorvermogen (fabrieksopgave):100 kW bij 4000 t/min	
Max. koppel (fabrieksopgave):320 Nm bij 2000 t/min	
Acceleratie:		
0-80 km/h:	8,4 sec.0-100 km/h: 10,5 sec.80-120 km/h: ..	8,2 sec.
Geluidsmetingen:		
80 km/h: 63 dBA100km/h: 67 dBA120 km/h: 69 dBA
Brandstofverbruik EC 93/116:		
Stadsrit: 7,1 liter op 100 kmBuitenweg: 4,5 liter op 100 km	
Combinatierit:	5,4 liter op 100 km	
Gemiddeld testverbruik:	6,9 liter op 100 km	
Topsnelheid (fabrieksopgave):207 km/h	

Modelserie en prijzen

Citroën C4 Berline 1.4 16V:	v.a. € 18.380,-
Citroën C4 Berline 1.6 16V:	v.a. € 20.630,-
Citroën C4 Berline 2.0 16V:	v.a. € 23.590,-
Citroën C4 Berline 1.6 HDi 90:	v.a. € 22.920,-
Citroën C4 Berline 1.6 HDi 110:	v.a. € 26.270,-
Citroën C4 Berline 2.0 HDiF:	v.a. € 29.270,-

ABS:	standaard
ESP met ASR:	optie € 700,- (standaard op Exclusive)
Remassistent:	standaard
Zij-airbags:	standaard
Windowbags:	standaard
Centrale vergrendeling met afstandsbediening:	standaard
Elektrische ramen voor:	standaard
Elektrische ramen achter:	standaard v.a. Ambiance
Elektrisch verstelbare buitenspiegels:	standaard
Boordcomputer:	standaard
Cruise control:	standaard
Airconditioning:	standaard m.u.v. Séduction (+€ 1.250,-)
Navigatiesysteem:	optie € 3.030,-
Meedraaiende Xenon-koplampen:	optie € 1.100,-
.....	(standaard op Exclusive)
Lane Departure Warning System:	optie € 850,-

Citroën Nederland BV
(020) 570 19 11
www.citroen.nl

Prachtig allemaal, maar al die elektronica kan vroeg of laat ook stuk gaan. En of het nu allemaal zo functioneel is...

Hij rijdt ook goed

In wezen is er qua onderstel van de C4 niet zo heel veel verschil met de Peugeot 307, waarop deze auto in elk geval onderhuids grotendeels werd gebaseerd. Dat betekent dus McPherson-veerpoten met een stabilisator voor en geleidearmen met een torsieas en stabilisatorstang achter. Simpel en uitermate doeltreffend en een garantie voor een prima wegligging. De besturing wordt geholpen door een elektro-hydraulische bekrachtiging die voldoende gevoel voor de bestuurder heeft overgehouden. De C4 voelt betrouwbaar aan en maakt een veilige en stabiele indruk. Op een slecht wegdek blijkt de demping opvallend soepel z'n werk te doen, een duidelijk verschil met de Peugeot 307 die nogal hard gedempt over komt. De C4 is wendbaar in druk verkeer en laat zich gemakkelijk parkeren. Op hoge snelheid kleeft hij aan de weg, snelle bochten vormen geen enkel beletsel en je kunt er als je dat zou willen, heel sportief mee omgaan. In combinatie met de stille en krachtige motor is deze C4 een erg comfortabele auto voor zowel korte als lange trips.

Dick Schornagel



Vering en demping zorgen

voor veel comfort, terwijl de C4 toch een strakke wegligging heeft. De 2.0 HDiF-dieselmotor is een traktatie op zich. Snel, stil en opvallend soepel. Origineel is de C4 ook: kijk maar eens naar het stuurwiel met de stilstaande naaf!



In deze uitvoering is de C4

onverstandig duur. Met zo'n prijs komen er uiterst serieuze concurrenten voorbij. De duurdere C4's zitten volgestopt met moderne elektronica. We vrezzen een beetje voor de betrouwbaarheid van die zeer gecompliceerde digitale techniek.