

Innovador

La segunda generación del monovolumen francés llega con un diseño rompedor y cargado de novedades tecnológicas que hacen que estemos casi hablando de un modelo premium. Todo ello rodeado de un interior realmente amplio y de un motor que hará las delicias de los más ahorradores.

✍️: *Karam el Shenawy*

📷: *K.S.*



👍 Impecable en

- ✔️ Apariencia exterior
- ✔️ Calidad de rodadura y consumo
- ✔️ Habitabilidad y espacio interior

👎 Debería mejorar

- ❌ Respuesta a bajas rpm
- ❌ Tacto de la dirección algo blanda
- ❌ Precio y número de opciones

CUESTA: 29.500 EUROS
NUESTRA UD: 33.995 EUROS

LA PRUEBA

Ser el sucesor de un superventas como fue el Citroën Xsara Picasso no es fácil, y menos cuando dicho modelo, que data del año 2000, todavía sigue vendiéndose en algunos concesionarios. Sin embargo, la apuesta de la marca francesa fue clara desde el principio y separó ambos modelos con astucia. Por un lado ofreciendo el Xsara Picasso como vehículo robusto, fiable y, sobre todo, barato; y por otro, poniendo a la venta el C4 Picasso para aquellos compradores que demandaran un vehículo más moderno, espacioso y con mecánicas más eficientes y potentes.

Y por lo visto en estos siete años, queda claro que la apuesta le salió a Citroën como la seda ya que ambos modelos supieron convivir sin ningún tipo de problema. El Xsara Picasso siguió siendo un valor fiable mientras que el C4 Picasso fue subiendo puestos como la seda hasta colocarse en los primeros puestos de su segmento.

No obstante, todo no puede salirte igual de bien dos veces, por ello, era evidente que nuestro protagonista necesitaba actualizarse cuanto antes si no quería ser devorado por la feroz competencia. Dicho y hecho, tras siete años en el mercado y con una actualización de por medio -la que sufrió en 2011-, el monovolumen francés presentaba su segunda generación, y lo hacía coincidiendo con la puesta en marcha de una de sus innovaciones más sonadas, la nueva plataforma EMP2 del Grupo PSA con la que el vehículo no sólo ha conseguido adelgazar 140 kilos sino que es más rígida, lo que se traduce en un dinamismo mucho mayor... aunque ya habrá tiempo de llegar a ello.

Tecno-espacio

Sin embargo, antes es de recibo que dediquemos unas cuantas líneas a lo que más llama la atención, y eso no es otro que su diseño, tanto exterior como interior. Sin duda, su aspecto crea controversia. No te voy a mentir Shaker, la primera vez que lo vi, mucho antes de contarte esta prueba, su frontal me provocó cierto repelús, con esos faros tan bajos y esa línea del capó tan sumamente pronunciada hacia abajo. Sin embargo, al igual que con el anterior Seat León, el C4 Picasso es uno de esos modelos que, cuanto más lo miras, más te gusta. Eso sí, a diferencia del compacto español, el modelo al que precedía no era tan bonito.

Pero Citroën ha querido arriesgar y visto lo longevos que resultan sus monovolúmenes, parece claro que el diseño de este nuevo C4 Picasso ha sido pensado para

que dure muchos años en el mercado. Y si algo llama la atención es su enorme zona acristalada, de hecho, si lo miras detenidamente, hay veces que te da la impresión de que toda la parte superior es un cristal.

Esta circunstancia provoca que tengamos un interior extremadamente luminoso que, a fin de cuentas, nos vendrá muy bien para no perdernos ninguno de los detalles que se esconden en su interior. Sí, porque si decides adquirir una unidad como la nuestra, con el acabado Exclusive -el más completo- al que, además, se le añaden más elementos, te pongo en preaviso, dedica una mañana a ubicar dónde están todos los comandos. En las páginas siguientes tienes desglosado todos los elementos más destacados que te puedes encontrar de un vistazo en el salpicadero y que se encuentran esparcidos por el mismo. Por ello, lo mejor que puedes hacer es invertir un poco de tiempo en conocer mejor a tu coche.

Pero elementos visuales al margen, de lo que no cabe duda es que este C4 Picasso ha ganado muchísimo en calidad y agrado de conducción gracias al empleo de materiales perfectamente acabados y de tacto mullido. No obstante, te preguntará por qué he nombrado como Tecno-espacio a esta columna, muy sencillo, simplemente me he limitado a traducir el término que la marca francesa emplea para definir a su monovolumen: Technospace.

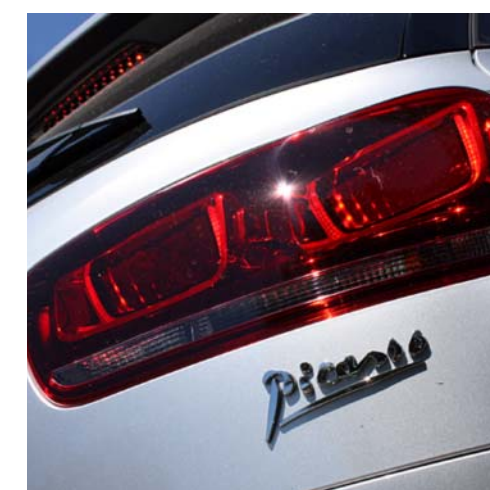
Sí, porque el C4 Picasso cuenta con una combinación tanto de tecnología como de habitabilidad excepcional. El primero viene determinado, como no, por la ya comentada consola central, dividida en dos pantallas a color siendo la inferior la más novedosa, pues no sólo incluye comandos táctiles a los lados sino que bajo una misma interfaz el conductor es capaz de gestionar hasta siete funciones distintas -navegador, ajustes, multimedia, climatización, información de viaje, servicios online y agenda telefónica-. La suerte, que viene de serie en todos los modelos, no así la superior -disponible desde el acabado Intensive, en la que además del velocímetro y el cuentarrevoluciones se puede elegir la parte de la derecha a nuestro antojo. Todo ello se completa con un volante multifunción muy al estilo Citroën, es decir, cargado de comandos y otros pulsadores como el de los asientos calefactados, el botón de arranque o el del ambientador -escondido en la parte superior del salpicadero-.

Bien, hasta ahí la parte tecnológica, y la parte 'espaciosa' viene determinada no sólo por un puesto de conducción verdaderamente cómodo y amplio sino por una zona

trasera que incluye tres butacas individuales que, además, se deslizan sobre el eje horizontal. De esta forma no sólo tendremos la oportunidad de llevar a tres adultos 'de verdad' sin preocuparnos de si son más altos o pequeños, sino también se puede 'jugar' con la capacidad del maletero. Un hueco que en condiciones normales cubre 537 litros pero que puede ganar 100 litros más si movemos toda la fila de asientos hacia delante... y que puede llegar hasta los 1.709 litros si abatimos dicha fila, dejando un hueco completamente plano.

Más seguro y divertido

Podríamos tirarnos horas escribiendo sobre el interior, pero entonces descuida-



LA PRUEBA



Para verte mejor: doble retrovisor interior.



Los asientos cuentan con función masaje.



El parabrisas panorámico dará más luz.



La guantera central esconde USB y enchufes.



Aunque pueda parecer que abruma, lo cierto es que el diseño de la consola central es sencillo y claro. Las dos pantallas centrales brindan toda la información que necesitamos al tiempo que le confiere un aspecto mucho más futurista. El puesto de conducción es realmente bueno, los asientos nos permiten tener una amplia regulación y contaremos con una visibilidad bastante amplia.



Más luminosidad gracias al techo solar.



El ambientador está algo escondido.



Como en los aviones, con mesilla y luz.



Bajo el piso hay varios dos huecos.



Más fácil, acceso y arranque sin llave.



Otro de los diseños de la pantalla superior.



En este, está todo mejor dividido.



El navegador ofrece un alto contraste.



Una pantalla, múltiples funciones.



El tacto de la caja de cambios, inmejorable.

Más fácil, acceso y arranque sin llave.

El navegador ofrece un alto contraste.

Una pantalla, múltiples funciones.

El tacto de la caja de cambios, inmejorable.

Bajo el piso hay varios dos huecos.



ríamos otra de sus importantes novedades, como es su apartado dinámico. Y es que este C4 Picasso poco tiene que ver con su predecesor en lo que a agilidad se refiere. Así, mientras que la generación anterior resultaba ser demasiado blanda en todos los aspectos, nuestro protagonista se torna como un vehículo muy dinámico que permite afrontar cualquier carretera sin perder un ápice de seguridad.

Bien es cierto que aún le queda un punto para llegar a tener el comportamiento de un Ford C-Max pero lo cierto es que os ha dejado muy sorprendidos. La estabilidad lineal es excelente mientras que el paso por curva está exento de

cualquier inercia. Se agradecería que la dirección -con asistencia eléctrica en lugar de hidráulica- fuera un poco más dura para así transmitir mejor las órdenes pero lo cierto es que muestra muy precisa; mientras que la suspensión filtra perfectamente las irregularidades.

En cuanto al motor, nosotros escogimos el 'best seller' de la marca, el 1.6 e-HDi de 115 CV asociado al cambio manual de seis marchas. Es un motor silencioso y poco vibrón que si bien se muestra algo perezoso por debajo de las 1.700 rpm para, una vez alcanzado dicho régimen, empujar con solvencia. Esta circunstancia le penaliza, sobre todo, a la

hora de adelantar ya que en muchas ocasiones será necesario bajar de marcha para acometerlo de forma más segura.

Ahora bien, en lo que no hay queja es en el consumo. Durante nuestro recorrido habitual, este C4 Picasso logra detener la aguja en menos de 5,5 l/100 km, convirtiéndole en uno de los monovolúmenes más ahorradores de su segmento.

Si a todo ello le añadimos una gran variedad de asistentes de seguridad, como el control de velocidad adaptativo, el asistente por cambio de carril, el de luz de carretera, no nos equivocamos si aseguramos que este C4 Picasso es todo un innovador. ¿Durará tanto tiempo? **STOP**

LOS DATOS DEL C4 PICASSO

FICHA TÉCNICA

MOTOR	
Combustible	Diesel
Posición	Delantero transversal
Nº Cilindros	4, en línea
Cilindrada	1.560
Distribución	2 válvulas por cilindro, un árbol de levas en la culata
Alimentación	Inyección directa common rail con turbo e intercooler
Compresión	16,0:1
Potencia CV/rpm	114 (84 kW) a 3.600
Par máximo Nm/rpm	285 a 1.750-2.500
TRANSMISIÓN	
Tracción	Delantera
Caja de Cambios	Manual, seis velocidades
CHASIS	
Suspensión delantera	Indep. McPherson, amortiguadores y barra estabilizadora
Suspensión trasera	Rueda tirada con elemento torsional, amortiguadores
Tipo de dirección	Cremallera, asist. eléctrica
Frenos delanteros	Discos ventilados
Frenos traseros	Discos
Diámetro de giro	11,3
Neumáticos de serie	205/55 R17
Llantas	-

PRESTACIONES

Velocidad máxima	189 km/h
Aceleración 0-100 km/h	11,8 sg

CONSUMOS Y EMISIONES

Ciudad	4,5 l/100 kms
Carretera	3,8 l/100 kms
Ciclo Mixto	4,0 l/100 kms
Emisiones de CO ₂	105 gr/km
Impuesto matric.	0 %
Autonomía	1.375 kms

PRESTACIONES

Nº de puertas/plazas	5/5
Largo/Ancho/Alto	4.428/1.826/1.613 mm
Distancia entre ejes	2.785 mm
Vía del. - tras.	1.587 - 1.590 mm
Peso	1.373 kg
Volumen del maletero	537-630-1.709 litros
Depósito de combustible	55 litros



Opinamos...

El nuevo C4 Picasso no sólo ha dado un salto de calidad y/o tecnológico, sino que gracias a su nueva plataforma estamos ante un coche mucho más divertido y seguro de llevar. Si a ello le añadimos, una habitabilidad propia de vehículos más grandes estamos ante una opción muy a tener en cuenta...

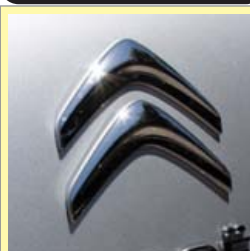
aunque mejor con un acabado más barato.



NOTA: 9,1

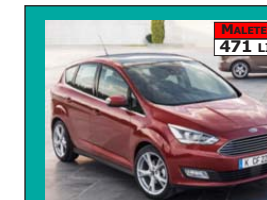


La marca



NOMBRE
Citroën Hispania S.A.
DIRECCIÓN
Calle del Puerto de Somport,
8, 28050 Madrid
TELÉFONO AT. CLIENTE
902 445 566
WEB
www.citroen.com
GARANTÍA
2 años sin límite de kilómetros

EI CITROËN C4 PICASSO FRENTE A:



Ford C-Max 1.6 TDCi 115 Titanium



Toyota Verso 115D Comfort

Motor	Diesel
Potencia	115 CV
0-100 km/h	11,3 sg
Cons. urbano	5,3 l/100 kms
Cons. carretera	4,0 l/100 kms
Cons. mixto	4,5 l/100 kms
Emisiones	117 gr/km
Impuesto	0 %

Precio: 24.000 euros

Motor	Diesel
Potencia	115 CV
0-100 km/h	12,7 sg
Cons. urbano	5,5 l/100 kms
Cons. carretera	3,9 l/100 kms
Cons. mixto	4,5 l/100 kms
Emisiones	119 gr/km
Impuesto	0 %

Precio: 24.200 euros



Renault Scénic dCi 110 Bose Ed. Energy



VW Golf Sporsvan 1.6 TDI 110 Sport

Motor	Diesel
Potencia	110 CV
0-100 km/h	12,5 sg
Cons. urbano	4,5 l/100 kms
Cons. carretera	3,9 l/100 kms
Cons. mixto	4,1 l/100 kms
Emisiones	105 gr/km
Impuesto	0 %

Precio: 26.200 euros

Motor	Diesel
Potencia	110 CV
0-100 km/h	11,3 sg
Cons. urbano	4,6 l/100 kms
Cons. carretera	3,7 l/100 kms
Cons. mixto	4,1 l/100 kms
Emisiones	106 gr/km
Impuesto	0 %

Precio: 28.370 euros