



Joep de Heer

Middenklasser met flair

De Citroën C4 is altijd een auto geweest die durfde op te vallen. Of het nu gaat om het gedurfde design of innovatieve features, de Fransen weten flair te geven aan hun middenklasser. Neem de eerste generatie uit 2004: een stuurwiel met een vaste kern, een technisch curiosum dat zowel praktisch als uniek was. Of de tweede generatie uit 2010, die een luxueuze stoelmassagefunctie introduceerde - toen ongekend in het middensegment en geweldig voor lange ritten.

Met de derde generatie in 2020 zette Citroën opnieuw de toon. De C4 combineerde de lijnen van een hatchback met de stoere uitstraling van een SUV, resulterend in een compacte coupe met crossover elementen die veelzijdigheid en elegantie speelt samenbrengt.

Nu, vier jaar later, krijgt deze generatie een facelift. En dat mag je letterlijk nemen: de kenmerkende "hangende snuit" en bolle koplampen worden vervangen door een strakgetrokken, modern front dat eerder doet denken aan een ingreep van een

plastisch chirurg dan aan een Franse designer aan een tekentafel. Is deze visuele opfrissing genoeg om de C4 weer helemaal klaar te maken voor de komende jaren?



Streepjes

Het uiterlijk van de vernieuwde Citroën C4 is een duidelijke evolutie. Het ontwerp is strakker en moderner, met een vleugje retro door het vernieuwde logo dat prominent op de voorzijde pronkt. De LED-signatuur aan de voorkant bestaat uit twee horizontale strepen, aangevuld met een kleinere LED-streep die ook als richtingaanwijzer fungeert. Onderaan het front valt de skidplate op, een detail dat het SUV-karakter van de C4 moet benadrukken. Het geheel oogt eenvoudiger en volwassener dan voorheen.

Bij een rondgang om de auto springen nog meer veranderingen in het oog. De nieuwe 18-inch Amber-wielen zijn niet alleen een visuele upgrade; volgens Citroën dragen ze ook bij aan een lager energieverbruik dankzij verbeterde aerodynamica. Aan de achterzijde zijn streepjes opnieuw het belangrijkste thema, met een veelvoud aan horizontale accenten die de auto een frisse uitstraling geven. De volledig uitgeschreven

Citroën C4 Hybrid 136 Å«-DCS6 Max

merknaam op het zwarte paneel voegt een modern tintje toe, maar is tegenwoordig verre van origineel.

De nieuwe kleuropties passen bij de tijd. Manhattan Green, de kleur van ons testmodel, en Mercury Grey zijn stijlvolle toevoegingen aan het palet, terwijl Elixir Red in combinatie met een zwart dak nog steeds de beste keuze is als je echt wilt opvallen bij je buurtgenoten.

Toch is niet alles onverdeeld positief. Het strakke en vereenvoudigde ontwerp maakt de C4 weliswaar moderner, maar gaat ook ten koste van een deel van de frivole charme die Citroën altijd heeft onderscheiden. Het vernieuwde model is daarmee minder uitgesproken eigzinnig dan zijn voorgangers.



Nog meer comfort

Waar we eerder spraken over een duidelijke evolutie aan het exterieur, is het interieur meer een milde update. Citroën wil benadrukken dat het merk staat voor comfort,

eenvoud, duurzaamheid en een vleugje uitdaging - waarden die ook in het vernieuwde interieur moeten terugkomen. Zo is het comfort van de stoelen verbeterd. Dankzij 15 millimeter extra schuim moeten de inzittenden nÅ³g lekkerder zitten. De 'Advance Comfort'-stoelen hebben bovendien een hogere dichtheid in het midden van de zitting en bieden betere ondersteuning. Eenmaal plaatsgenomen merk je dat ze comfortabel zijn, zonder dat je erin wegzakt als in een oude fauteuil. Stevig, maar prettig - met zachte kussentjesbekleding als bonus. Toch lijkt Citroën zich iets minder gericht te hebben op langere bestuurders: voor iemand van 1,95 meter is de zitting aan de korte kant.

Achter het stuur vind je een nieuw 7-inch digitaal instrumentarium dat de basisinformatie overzichtelijk en zonder overbodige poespas weergeeft. Daarnaast is er een head-up display, dat via een transparant plaatje snelheid en navigatie-instructies in je gezichtsveld projecteert. Praktische details zijn niet vergeten. Zo zijn er fysieke knoppen voor de klimaatcontrole - altijd prettig in plaats van gedoe met touchscreens - en een draadloze laadplek voor je telefoon. Zodra je toestel is opgeladen, kun je het eenvoudig rechtop plaatsen in het kleine vakje bij de schakelhendel, ideaal voor het gebruik van navigatie-apps.

In het midden prijkt een 10-inch touchscreen dat eenvoudig in gebruik is. Met handige knoppen kun je snel door de menu's navigeren. Citroën heeft ook een sneltoets naar het menu om een kleine irritatie weg te nemen: het verplichte geluidssignaal voor de snelheidswaarschuwing (dank je wel, Europese regelgeving). Dit kun je met slechts twee bewegingen uitschakelen. Helaas moet je dat wel elke rit opnieuw doen.



Comfort voor passagiers en bagage

Het vinden van een fijne zithouding in de C4 vergt wat geduld. Het stuur is slechts beperkt in diepte verstelbaar, waardoor je soms moet kiezen: Å³f iets te ver van het stuur Å³f te dicht op de pedalen. Gelukkig vergeet je deze uitdaging zodra je onderweg bent. De comfortabel ingestelde vering van de C4 maakt korte metten met oneffenheden in het wegdek. Vooral in stadsverkeer en op lagere snelheden onderscheidt de C4 zich positief van zijn concurrenten.

De mild-hybride benzinevariant met 136 pk biedt voldoende vermogen om vlot mee te komen in het verkeer. De motor klinkt bescheiden, maar aangenaam aanwezig, en draagt bij aan het rijcomfort. De elektrische versie van de C4 (e-C4) voelt daarentegen zwaarder door het extra gewicht van de accu's (totaal 1.536 kg). Dit heeft invloed op het rijgedrag: hobbels en oneffenheden worden net wat minder verfijnd weggefilterd. Verwacht ook geen spectaculaire stoplichtsprints - in sportmodus gaat de sprint van 0 naar 100 km/u in 9,1 seconden. Prima voor dagelijks gebruik, maar niet sportief.

Citroën C4 Hybrid 136 Å«-DCS6 Max

De passagiers op de achterbank kunnen rekenen op voldoende ruimte, en de kofferbak van 380 liter biedt meer bagagecapaciteit dan concerngenoten als de Peugeot 308 en Opel Astra. Toch is het goed om te vermelden dat deze beide modellen wÅ©l beschikbaar zijn als stationwagen, wat extra laadruimte biedt. Citroën heeft daarentegen geen stationvariant van de C4 in de aanbieding. Wie meer ruimte nodig heeft, kan kijken naar de C4 X. Deze sedan - een zeldzaamheid in dit segment - biedt met 510 liter een royaal grotere kofferbak.



Enkel nog met elektriciteit

Het duurzaamheidskarakter van Citroën komt duidelijk naar voren in het motorenaanbod. Alle varianten van de C4 hebben een vorm van elektrische aandrijving, variÅ«rend van mild-hybride tot volledig elektrisch. Citroën biedt twee mild-hybride opties en twee volledig elektrische varianten.

De mild-hybride aandrijflijnen, door Citroën 'Hybrids' genoemd, combineren een 1,2-liter driecilindermotor (met 100 of 136 pk) met een compacte elektromotor van 21

kW (28 pk) en 55 Nm koppel. De elektromotor is niet krachtig genoeg om de auto zelfstandig, zelfs niet voor korte afstanden, elektrisch te laten rijden. In plaats daarvan ondersteunt hij bij het weggrijden en op lage toerentallen, wat volgens Citroën een brandstofbesparing van 20% oplevert vergeleken met dezelfde motoren zonder elektrische ondersteuning.

Wie kiest voor volledig elektrisch, kan kiezen uit twee batterijpakketten. De eerste optie is een 50 kWh-batterij, gekoppeld aan een elektromotor van 100 kW (136 pk). Deze biedt een WLTP-actieradius van 342 kilometer. In de praktijk mag je, afhankelijk van rijstijl en weersomstandigheden, rekenen op 10 tot 15% minder bereik. De tweede optie is een 54 kWh-batterij, die een krachtigere elektromotor van 115 kW (156 pk) aandrijft. Deze variant heeft een opgegeven actieradius van 418 kilometer, met een vergelijkbare marge in realistische omstandigheden.

Beide batterijpakketten ondersteunen snelladen met een vermogen tot 100 kW. Dit is niet baanbrekend, maar voldoende voor dagelijks gebruik Å©n een incidentele lange rit. Onder ideale omstandigheden kun je binnen een half uur tot 80% van de batterij opladen - precies wat je nodig hebt voor ontspannen tussenstops onderweg naar Zuid-Frankrijk.



Prijs maakt vrolijk

En dan de prijs van de vernieuwde Citroën C4. Instappen in een mild-hybride met 100 pk kan vanaf â,-32.450,-. Voor dat bedrag rij je weg in de YOU-uitvoering. Kun je nog een paar duizend euro extra missen? Dan zijn de PLUS- of BUSINESS-uitvoeringen (vanaf â,-34.450,-) een aantrekkelijke keuze. Deze versies bieden niet alleen de heerlijke Advanced Comfort-stoelen met extra schuim, maar ook handige extra's zoals parkeercamera's om schade te voorkomen.

Een snelle blik op de concurrentie laat zien dat de C4 zeker interessant is geprijsd. Concerngenoten zoals de Opel Astra (vanaf â,-36.749,-) en Peugeot 308 (vanaf â,-35.580,-) zijn duurder met dezelfde motorisering. De Ford Focus zit qua prijs dichterbij, maar mist in de basis een mild-hybride aandrijflijn. De Toyota Corolla biedt dan wel een volwaardige hybride, maar schiet flink tekort qua ruimte vergeleken met de C4.

De volledig elektrische e-C4 begint bij â,-35.215,- in de YOU-uitvoering. Ook hier is de

Citroën C4 Hybrid 136 Å«-DCS6 Max

BUSINESS-uitvoering een aanrader, met meer luxe en een prima prijskaartje. Door slim te kiezen, kun je een goed uitgeruste elektrische e-C4 rijden voor minder dan â,-36.000,-. Dit maakt de e-C4 ook een slimme optie voor de zakelijke rijder.

De vernieuwde Citroën C4 bewijst dat comfort, praktische inzetbaarheid en een betaalbare prijs prima samen kunnen gaan. Combineer dat met het nieuwe, strakke uiterlijk, en er staat een auto die op veel fronten indruk maakt. Kies je voor de elektrische e-C4? Dan krijg je er nog soepeler rijgedrag en precies genoeg prestaties voor moeiteloos dagelijks gebruik. Kortom, een auto die met z'n tijd meegaat.

Plus

- + Fijn totaalpakket
- + Heerlijk comfortabel
- + Aansprekende verschijning

Min

- Stuurverstelling minimaal
- Minder eigenzinnig dan voorganger