



Eeneiige drieling

Dat elk merk in deze tijd graag een SUV op de markt brengt is logisch. Ook logisch was het besluit van Peugeot en Citroën om samen met Mitsubishi een SUV te ontwikkelen. De Japanners hebben immers tientallen jaren ervaring in dit segment, dus zo'n slecht besluit is het niet van de beide Franse fabrikanten. De complete basis van deze nieuwe SUV van Citroën, de C-Crosser, is gelijk aan die van de Mitsubishi Outlander waarbij vooral de voorzijde van de drie merken van elkaar verschillen.



Een robuust voorkomen is de C-Crosser zeker.

Het succes van Citroën in de laatste jaren wordt duidelijk naar

buiten gedragen door onder meer een luxueuze limousine -de C6- op de markt te brengen waarna het Franse merk nu dus met een SUV een nieuw segment betreedt. Het merk met de dubbele chevrons probeert door de samenwerking met de terreinspecialist uit Japan in dit segment in het licht te komen. Een week achter het stuur van de C-Crosser heeft niet alleen menig voorbijganger een stijve nek gekost, maar ook meer duidelijkheid verschaft over de kwaliteit van deze SUV.

Merk-DNA

Het exterieur van deze SUV laat er geen twijfel over bestaan: hij heeft veel overeenkomsten met de 4007 en de Outlander. Citroën heeft de C-Crosser echter wel een eigen gezicht meegegeven. Het front is door de designers compleet opnieuw ontworpen. Dit resulteerde in een typische Citroën-verschijning waarbij de koplampen en de dubbele chevron als de belangrijkste kenmerken gelden. Verdere details zitten hem in de onderbumper die een enorme luchtinlaat over de gehele breedte heeft met een fraaie bodemplaat die onder de SUV vandaan lijkt te komen. Aan weerszijden van de



Anonieme achterzijde en tevens hetzelfde als bij de Outlander en de 4007.

forse luchtinlaat plaatste Citroën verchromde mistlampen. Het moet gezegd worden, op de weg krijgt het front van de Fransoos voldoende aandacht van de medemens.

Citroën en Peugeot gingen voor hun SUV dus in zee met Mitsubishi. Deze C-Crosser is, net als de



Peugeot 4007, dan ook te beschouwen als een kloon van de Mitsubishi Outlander. Dat wil niet zeggen dat beide Franse autobouwers geen inbreng hebben gehad, in tegendeel zelfs. Het lijnenspel van deze 4,64m lange, 1,80m brede en 1,70m hoge SUV werd met Citroëns DNA geïnjecteerd. Bij de gereden versie, de Exclusive, maakt Citroën veelvuldig gebruik van chromen accenten. Het merksymbool op de frontpartij is daar natuurlijk een goed voorbeeld van, maar ook op de zijflanken, rondom de portieruitten en op de achterklep zijn diverse chromen strips verwerkt. Daarmee benadrukt de auto toch exclusief te zijn en daarmee doet hij de naam van deze uitvoering goed eer aan. Gelukkig draaft de fabrikant niet té ver door met het chroomgebruik en zijn de dakrails mooi in een contrasterende kleur uitgevoerd en de portiergrepen en buitenspiegels in de carrosseriekleur. De C-Crosser oogt met al dat blinkend metaal enigszins barok, maar het dient dan ook deels om het prijsverschil met de Outlander te verantwoorden.

Wanneer we verder kijken valt op dat het merk-DNA niet verder reikt dan de voorzijde van de auto. De achterzijde heeft een iets anders gevormde achterklep en afgerondere achterlichtunits dan de Mitsubishi Outlander, maar deze ingrepen in de vormgeving maken de C-Crosser niet onmiddellijk herkenbaar als Citroën.

Waar zitten dan de verschillen tussen de Citroën en de Peugeot? Aan de achterzijde: de C-Crosser heeft LED-achterlichten, de 4007 niet. Voor de rest zit de Citroën aan de voorkant dikker in het chroom. Een kwestie van smaak, en dat zal dan ook de doorslaggevende factor zijn wanneer er in één beider showrooms een krabbel gezet gaat worden

Zevenzitter

Wat direct opvalt bij het interieur van de Citroën is dat het rechtstreeks uit de Mitsubishi-fabriek lijkt te komen. Op het eerste gezicht niets mis mee, want het interieur ziet er modern en verzorgd uit. De gebruikte materialen lijken van een goede kwaliteit, maar voelen redelijk hard en niet geheel hoogwaardig aan. Het valt al snel op dat de beste zit in de C-Crosser te vinden is achter het stuurwiel. De bestuurder zit op een elektrisch verstelbare zetel die ook in tegenstelling tot de rijdersstoel in hoogte is te verstellen. Eenmaal naar eigen wens zittend kijk je uit



Een fijne werkplek is het halve werk.

op een overzichtelijk instrumentarium waarin de twee belangrijkste tellers, die voor de snelheid en het toerental, in afzonderlijke kokers zijn ondergebracht. Daar tussenin bevindt zich een display voor de boordcomputer, dat te bedienen is met een toets naast het stuurwiel. Met de boordcomputer is onder andere de temperatuur van de koelvloeistof op af te lezen.

De ergonomie in de C-Crosser is prima voor elkaar en de middenconsole straalt rust uit. Er zijn maar weinig bedieningsknoppen te vinden en dat komt de ergonomie alleen maar ten goede. Het drietal draaiknoppen dient voor de bediening van de verwarming. De bedieningsknoppen van de audio en navigatie zijn rond een kleurenscherm met touch screen functie geplaatst. Over dit systeem overigens



niets meer dan lof, de C-Crosser heeft een perfect klinkende radio/cd-speler met MP3 en tevens een 6 cd-wisselaar, waarbij het Rockford audiosysteem in totaal 650 watt aan vermogen produceert. Het navigatiesysteem heeft een harde schijf van 30 Gb voor het kaartmateriaal waarbij er 10 Gb kan worden gebruikt om eigen MP3's op te slaan. Ook is dit systeem voorzien van een achteruitrijcamera die samen met de parkeersensoren het inparkeren vergemakkelijkt. Op de middenconsole vinden we een draaiknop waar men de keuze kan maken tussen voor- of vierwielaandrijving, of een zogenaamde lock-mode waarbij anderhalf maal zoveel koppel naar de achterwielen wordt gestuurd. Opbergruimte is er voldoende te vinden voorin, waaronder het in twee delen uitgevoerde handschoenenkastje en het diepe vak bovenop het dashboard.

Op de tweede zitrij is voldoende plek voorhanden, de beenruimte kan variëren door de bank in de lengterichting te verschuiven. Hierdoor kan je kiezen tussen meer beenruimte of meer bagageruimte. Zelfs op de achterste stand kan er fatsoenlijk plaatsgenomen worden bij lichaamlengtes van meer dan 1.90m. Ook de ruimte boven de kruin is voldoende. Wel zijn de zittingen qua breedte niet overbemeten. Helemaal achterin, op de derde zitrij, houdt de beschikbare ruimte op het krappe bankje natuurlijk niet over, het is slechts bedoeld om kinderen een plaats te bieden, al kunnen volwassen personen op korte afstanden het ook wel even uithouden achterin. De toegang is wat lastig, maar toch hebben ze hier wel over nagedacht. De tweede zitrij kan volledig naar voren worden geklapt zodat er een redelijke instap ontstaat naar de achterste zitrij.

In deze laatste opstelling, met alle drie de zitrijen in gebruik, bedraagt de bagagecapaciteit nog maar 184 liter. Net iets meer dan een C1 dus. In de meest gangbare opstelling -vijf zitplaatsen- is 510 liter bagageruimte beschikbaar. Dat stijgt tot 1.686 liter wanneer ook de tweede zitrij is neergeklapt. De bagageruimte is toegankelijk via de in twee delen te openen achterklep. Het onderstel deel kan daarbij dienen als bijvoorbeeld een bankje. Het bovenste gedeelte opent helaas niet voldoende hoog om er ook daadwerkelijk rechtop onder te kunnen staan.

Eigen Franse diesel

De onderhuidse verschillen zijn eveneens merkbaar bij de drie modellen. Wat de Franse autofabrikanten echter aan het recept toegevoegd hebben, is hun eigen 2.2 HDi dieselkrachtbron. Mitsubishi heeft de diesel van het VAG-concern in het vooronder liggen wat een groot contrast vormt met zijn Franse broers. De met een partikelfilter uitgeruste commonrail-diesel levert 156pk en 380 Nm bij 2.000 tpm met een bijzonder soepele loop waarbij hij ook nog eens trillingsarm zijn werk doet. De generator is vooral bij het starten nog nadrukkelijk aanwezig waarbij hij er flink op los nagelt.

Enmaal warm en op bedrijfstemperatuur is er alleen nog tijdens versnellingen veel geluid uit het vooronder waar te nemen. De Fransoos is vooralsnog leverbaar met uitsluitend de 2.2 dieselmotor in het



Hij rijdt lekker vlot, mede door Citroëns eigen dieselkrachtbron.



vooronder, maar binnenkort krijgt deze oliestoker gezelschap van de 2,4 liter viercilinder benzinekrachtbron, afkomstig uit de Mitsubishi-schappen.

De perfect schakelende zesbak wordt bij de Japanners geleend en door de Fransen aan de karakteristieken van hun eigen zelfontbrander aangepast. Dit mogen de Fransen vaker doen, want het resulteert in één van de fijnst schakelende versnellingsbakken. De 1.725kg wegende C-Crosser sprint met deze combinatie binnen de tien seconden naar de 100 km/h en dat is behoorlijk vlot. Wanneer de C-Crosser een bochtig parcours te lijf gaat heeft hij weinig moeite met snel genomen bochten. De SUV laat zich gemakkelijk over een bochtig parcours dirigeren; niet alleen door zijn alerte motor, maar ook vanwege een voldoende directe besturing en geringe overhelneigingen. De toepassing van een uit aluminium vervaardigd dak werpt haar vruchten af en verlaagt het zwaartepunt, altijd een heikel punt bij dit voertuigtype. Natuurlijk helt de koets meer dan die van een sedan of een station, maar het blijft alleszins binnen de perken. Je ondervindt bij wijze van spreken nimmer het gevoel te zullen kantelen.

Hoewel deze SUV een Japans product is, maakt hij een minder harde indruk dan de Mitsubishi; vering en demping zijn een fractie minder stevig. Vooral de keuze van wielen en banden van beide fabrikanten is verantwoordelijk voor het verschil in rijeigenschappen. De Mitsubishi staat op 16-inchwielen, terwijl in de wielkasten van de Citroën exemplaren van 18 inch prijken, met speciaal voor de C-Crosser ontwikkelde Michelin-banden. Verder is de besturing dik in orde en worden oneffenheden in het wegdek mooi gefilterd. Gelukkig maar, want een Citroën hoort natuurlijk comfortabel te zijn. Ook al is het in dit geval niet meer dan een 'verfranste' Japanner.

Voor de aandrijving van deze C-Crosser heeft Citroën dankbaar gebruik gemaakt van de kennis en ervaring uit Japan. Het gehele aandrijfsysteem is dan ook door Mitsubishi ontwikkeld. Met de eerder genoemde draaiknop kan het soort aandrijving door de bestuurder gekozen worden. Bij 2WD wordt het vermogen op alleen de voorwielen overgebracht. Door de newtonmeters die deze diesel afgeeft hebben de voorwielen het dikwijls zwaar om alle krachten aan het wegdek over te brengen. Zeker bij vochtig weer is dit een heikel punt. In de stand 4WD wordt onder normale omstandigheden 85% naar de voorwielen gestuurd en 15% naar de achterwielen. Als de situatie erom vraagt is het bovendien mogelijk dat het systeem automatisch 50/50 het vermogen verdeelt. In de Lock-stand wordt in alle gevallen het koppel gelijk verdeeld over de vóór- en achterwielen. Deze functie is vooral in het terrein en op glad wegdek van toepassing, of voor minder begaanbare bospaden, want de bak kent geen lage gearing. Het echt zware terrein kan namelijk beter vermeden worden met de C-Crosser.



Een kwestie van emotie

In deze Exclusive-uitrusting is de C-Crosser voorzien van een riant pakket aan opties. Zo noemen we zaken als stoelverwarming, automatische airco, cruise control, elektrisch verstelbare bestuurdersstoel, xenon verlichting en parkeersensoren met achteruitrijcamera. Ook het navigatie- en geluidssysteem mag er wezen. Deze SUV is bijzonder ruim en goed ingedeeld met een derde zitrij die in de vloer van de bagageruimte is verwerkt. Verder rijdt de C-Crosser erg fijn, mede door de Franse dieselmotor en de daaraan gekoppelde zesversnellingsbak. De grootste



De C-Crosser kan alle kanten op.

bedreiging van deze SUV schuilt in de merkidentiteit en imago, en het effect van dergelijke kloonoperaties op iets langere termijn. In hoeverre voelt de C-Crosser als een Citroën? Of blijft het gewoon een handig verpakte Outlander? In principe rijdt hij natuurlijk nagenoeg identiek, maar er is zeker een woord te zeggen wanneer het om de diesel gaat: neem een Franse.

De goedkoopste C-Crosser staat op dit moment in de catalogus voor €40.990. Daarmee rijdt je met dezelfde krachtbron in het vooronder als in deze test. Het nadeel van de C-Crosser is op dit moment dat deze nog niet geleverd kan worden met de goedkopere benzinemotoren. Mét benzinemotor zal de C-Crosser namelijk al vanaf €36.145 leverbaar worden. Als we dan kijken naar zijn oervader, de Outlander, zien we dat deze met een 170pk leverende 2.4-liter benzine de showroom mag verlaten vanaf €29.999. Dit is toch wel een behoorlijk gat en het is voornamelijk te wijten aan het feit dat Citroën de C-Crosser hoger probeert te positioneren dan de Outlander. Of dit voor iedereen de doorslaggevende formule is om meer geld voor deze Fransoos uit te geven blijft een persoonlijke kwestie.

Fotografie: Christian Wesselius

Plus

- + Prima wegligging
- + Dieselkrachtbron en versnellingsbak
- + Gebruiksgemak en ruimte

Min

- Krachten op voorwielen bij 2WD
- Onoverzichtelijk
- Prijzig