



Arno Lommers
7 februari 2006

Intro

Om ontwikkelingskosten te besparen gaan veel merken in deze dure tijd een samenwerkingsverband aan. Zo ook Citroën dat samen met Peugeot (107) en Toyota (Aygo) een compacte stadsauto heeft ontwikkeld. Deze drieling wordt gezamenlijk in Tsjechië gebouwd. De techniek en een groot deel van het uiterlijk hebben ze gemeen, op de neus en achterkant na. De drie fabrikanten hebben hun eigen uitrustingsniveau's samengesteld. De hoofdrolspeler in deze test is de variant van Citroën, de C1. Een vrolijk karretje dat uitstraalt in de stad zijn mannetje te staan. Eens kijken of de C1 dat waarmaakt. Maar omdat auto's niet alleen in de stad vertoeven, zoeken we ook de snelweg op. Is het kleine motortje met drie cilinders potent genoeg om ook tussen de grote leasebakken de C1 staande te houden?



Het exterieur

Wat oogt die C1 toch grappig! De grote kikkerogen en het extreem korte motorkapje met daaronder de kunststofbalk als mond geven hem een heel aaibaar neusje. Ook van opzij ziet hij er heel compact uit en dat is hij ook als je er naast staat. Maar door de uitgeklopte wielkasten ziet hij er eveneens best stoer uit. De C1 is slechts 3 meter 43 lang waardoor inparkeren een fluitje van een cent is. De wielen staan op de uiterste hoeken van de carrosserie om maximale binnenruimte te bieden, maar die ruimte is natuurlijk aan grenzen gebonden in combinatie met de beperkte lengte. Aan de achterkant valt vooral de achterraut op die tegelijkertijd als achterklep dient. Dit grote stuk glas loopt helemaal door tot de hoge bumper die net als aan de voorkant beschikt over een grote kunststofbalk. De heldere driehoekige achterlichtunits maken de C1 zeer

herkenbaar.



Het interieur

Een eerste blik op het dashboard van de C1 bewijst dat het in een auto van niet meer dan â,- 10.000 tegenwoordig geen kale boel hoeft te zijn. De carrosseriekleur komt dan wel vaak terug aan de binnenkant van de portieren en de vloerbedekking is heel eenvoudig, maar de besparing moet ergens vandaan komen. Het diepe dashboard is weliswaar gemaakt van harde soorten kunststof, maar ik heb geen afwerkingsmissers kunnen ontdekken. Alle delen zitten keurig op elkaar aangesloten. Het stuur dat van een soort rubberachtige kunststof is gemaakt voelt zelfs best lekker aan. Dat stuur is in hoogte verstelbaar, al kan je beter spreken van â€œin laagte verstelbaarâ€•. Lager

ingesteld dan de bovenste stand is niet meer prettig sturen. Dit komt ook doordat de bestuurdersstoel niet omlaag kan. De zit is nu best hoog en zelfs iets voorover gebogen. Na een aantal kilometers went deze zitpositie wel, al is het niet mijn favoriet. De rugleuning van de bestuurdersstoel is met een moeilijk bereikbare hendel aan de linkerkant van de stoel in stapjes verstelbaar. Waarschijnlijk is er om kosten te besparen geen onderscheid gemaakt tussen bestuurders- en passagiersstoel, want ook daar zit hij links (en dus wel goed bereikbaar). Veel knoppen zijn er in zo'n goedkoop wagentje natuurlijk niet te vinden. Maar degene die er wel zijn, het hoogst noodzakelijke pakket dus, is prima bereikbaar.

De verwarming is met twee ronde schijven in te stellen, deze bediening kan wat beter. De optionele radio/cd-speler (met AUX-ingang) heeft lekker grote knoppen, alleen het geluid kan veel beter. De speakers zitten overigens niet in de deuren, maar bovenop het dashboard. Het meterpaneel is uiterst bescheiden, met alleen een snelheids- en brandstofmeter. De toerenteller zit als een soort oor links van de snelheidsmeter. Deze kost samen met de audioinstallatie â 400 op de Ambiance-uitvoering. De meters zitten op de stuurkolom zodat ze bij het verstellen hiervan mee bewegen. Waar de C1 echt in uitblinkt is opbergruimte. Wat een bakjes en vakjes van formaat!

Op de kleine achterbank gaat het er niet overmatig ruim aan toe. Mensen van 1,80 meter die achter zichzelf gaan plaatsnemen zitten met hun kruin tegen het dak en met hun knieën tegen de rugleuning van de voorstoel. Voetenruimte is er overigens wel voldoende. De hoofdsteunen zijn voor deze mensen eigenlijk niet bruikbaar. Maar voor kinderen van huismoeders is het waarschijnlijk wel te doen. Daarom is de achterbank, heel veilig, uitgerust met isofix bevestigingspunten. Om wat frisse lucht binnen te laten kunnen de achterpassagiers hun zijruitje open klappen. Eveneens behoorlijk krap is de bagageruimte. Ik denk niet dat hier een boodschappenkrat in past. Uitbreiding is mogelijk door de achterbankleuning in delen om te klappen door aan twee lusjes in de kofferbak te trekken, heel eenvoudig.



Het rijden

Allereerst mijn excuses aan Citroën want het lijkt namelijk of ik in een Toyota rijdt. De bediening en het weggedrag doen mij niet bepaald denken aan een Citroën. Dit is het gevolg van een samenwerkingsverband waarbij Japanners de techniek mogen ontwikkelen. De versnellingsbak schakelt bijna exact zoals in een Starlet van model 1991 (direct en zonder haken) en de besturing is net zo zijdezacht Japans. Ik ben de eerste die met dit exemplaar C1 een proefrit maak. Op de teller staat dan ook een maagdelijke 32 kilometer! Daarom zal ik hem niet voluit belasten met accelereren en remproeven.

Bij het starten overvalt de roffel van het motortje mij nogal. Wat een reutel komt er uit

zoa€™n driepittertje. Wel reageert hij best fel op het gas en het aangrijppunt van de koppeling is perfect voelbaar. In de stad kom je totaal niets te kort, de trekkracht in de eerste drie versnellingen is goed voor elkaar. Op de snelweg is het even doortrekken in de lange vierde versnelling maar ook hier doet de 1-liter zijn best. Door weinig isolatiemateriaal toe te passen komen de rijgeluiden van banden en motor wel vrij hard het interieur binnen. Dit kan op den duur vermoeiend worden. Is het in de stad vooral de motor met zijn donkere bromfietsenroffel bij lage toerentallen die de aandacht trekt, bij hogere snelheden zijn het vooral de banden die je hoort. De besturing is te indirect. Bij elke haakse bocht moet het stuur ver ingedraaid worden. Inparkeren gaat door het goede overzicht prima, je kan precies inschatten waar het korte koppie en kontje eindigen. De bekrachtigde besturing helpt een handje mee. Het zicht door de zijspiegels is goed. Doordat je C1 redelijk smal is, is het geen groot probleem dat de spiegels niet elektrisch verstelbaar zijn. Remmen doet de C1 onopvallend goed. Nooit heb je het gevoel remkracht te kort te komen. De reactie van de auto als het ABS-systeem zijn werk begint te doen heb ik door de extreem lage kilometerstand niet getest.

In lange doordraaiers op de snelweg merk je dat de C1 goed met het gaspedaal is te beheersen. Zeg hem dat het wat sneller mag en de C1 kruipt naar de buitenkant van de bocht. Als er dan weer in gehouden wordt komt hij heel duidelijk weer in het rechte spoor. Een fijn gevoel om een auto zonder elektronische hulpmiddelen nog op zoa€™n manier onder controle te hebben.

Slecht wegdek verwerkt de C1 ondanks zijn korte wielbasis best netjes. Bij grote kuilen en hobbels wordt hij wel wat stoterig, maar over het algemeen is het comfort me niet tegengevallen. Een grote bijdrage wordt hierdoor geleverd door de fijne stoelen. Het gebrek aan zijdelinkse steun is door de relatief lage snelheden waarmee de C1 door een bocht gaat niet eens zoa€™n groot probleem. De hoofdsteunen zijn in de rugleuning geïntegreerd, waarschijnlijk ook om kosten te besparen.



Slot

Na wat kilometers ben ik wel gewend bent aan de karakteristieke sound van 1-liter driecilinder. Vooral in de stad is de C1 helemaal in zijn element. Bochtjes draait hij met plezier en hij is kort genoeg voor een klein parkeergaatje. Deze 1.0i Ambiance 5-deurs staat voor â,- 9.990 in de prijslijst. Voor deze uiterst schappelijk prijs krijg je een behoorlijk uitgebreide standaarduitrusting. Zij-airbags, elektrische ramen vÃ³Ã³r, luxe velours bekleding en centrale deurvergrendeling met afstandsbediening zijn bijvoorbeeld standaard. De vijfdeurs uitvoering is aan te raden vanwege de grotere flexibiliteit. â,- 350 voor twee extra deurtjes zou ik er wel voor over hebben. Er is al een C1 voor niet meer dan â,- 8.340. Voor deze prijs zijn veiligheidsitems als ABS met EBD, twee airbags standaard.

De concurrentie bestaat voornamelijk uit de twee kleintjes van Toyota en Peugeot. Maar vlak ook de Dacia Logan niet uit, al is deze auto wel een slag groter.

Plus

- + Wendbaarheid in de stad
- + Felle motor
- + Lage prijs

Min

- Ruimte achterin
- Verstelling rugleuning bestuurdersstoel
- Geen echte Citroën