



Leven in de brouwerij

Het B-segment staat niet bekend om de grote keuze uit originele auto's. Eigenlijk is het allemaal wat saai en kleurloos. De nieuwe Citroën C3 vormt daar een uitzondering op. Zeker in een opvallende kleur is het een blikvanger op de weg. Een leuk smoeltje zegt natuurlijk weinig over de rijeigenschappen van een auto. Hoe is het daarmee in deze C3 gesteld?



Zenith

Na de nieuwe C3 Picasso volgt nu dus de C3. Het oude – en vooral rondere – model was gedateerd en aan vervanging toe. Het nieuwe ontwerp is lekker origineel en vooral vrolijk te noemen. In het grijs of zwart valt de auto wellicht wat minder op, maar deze Fransoos in Blue Boticelli laat veel mensen omkijken als je langsrijdt. Het is echt een kleur die er direct uitspringt. Als je liever wat anoniemer door het leven gaat doe je er dus verstandig aan een donker exemplaar te bestellen. Wij hebben de beschikking over de duurste uitvoering, de Exclusive,



met daarnaast nog twee optionele pakketten met daarin een navigatiesysteem, HiFi-audio en ESP. Zaken als parkeersensoren achter, cruise control en 16 inch lichtmetalen wielen behoren tot de uitrusting van de Exclusive. Een ander fraai nieuwigheidje van Citroën – standaard op de Exclusive – is de Zenith-voorraad, die bijna tot de B-stijl doorloopt. Nu horen wij u denken, Zenith, wat is dat? Dat is het hoogste punt van de sterrenhemel gezien vanuit de plek waar de chauffeur zit, dus eigenlijk het punt recht boven de berijder.



Progressie

Vooral vanbinnen merk je het voordeel van die voorruit. Hierdoor krijg je namelijk een enorm ruimtelijk gevoel. Heb je daar een keer geen zin in of staat er een lage zon? Geen probleem, je kunt hem afdekken door het plafond naar voren te schuiven, waardoor je weer te maken hebt met een normale voorruit. In vergelijking met de vorige C3 is de afwerking en het materiaalgebruik veel beter, al spotten we hier en daar nog wel wat harde stukken plastic. Echter, het is en blijft natuurlijk een auto uit het B-segment. Het dashboard oogt fraai en alle



bedieningsknoppen zitten op logische plekken. In het middenconsole bevindt zich een mooi groot scherm voor de radio en navigatie. Het aanwezige HiFi-audiosysteem is helemaal niet verkeerd voor een auto in deze klasse en produceert een volle klank.

De voorstoelen bieden weinig zijdelingse steun. Het is dat de zetels in deze Exclusive-uitvoering bekleed zijn met stof en alcantara, anders zou je in de bochten zo van de stoel afglijden. Verder zijn de zittingen wat aan de korte kant. De ruimte tussen het handschoenenkastje en de voorstoel is fors. Op deze manier kan de passagier een stuk naar voren schuiven om meer beenruimte te maken voor degene die achter hem zit. Dat is ook wel nodig, want de beenruimte achterin is erg krap, om over de hoofdruimte nog maar te zwijgen. Mensen met een lengte van 1,80m zitten door de constructie van de Zenith-voorruit al met hun kruin tegen het plafond. Door de brede C-stijl is het zicht schuin naar achteren niet optimaal te noemen. Met een inhoud van 287 liter doet de C3 niet veel onder voor een concurrent als de Ford Fiesta, maar moet wel toegeven op bijvoorbeeld de Honda Jazz, die honderd liter meer aan bagage slikt.



Comfort

We trekken alle clichés weer uit de kast. Rijden in een Franse auto staat voor veel comfort en dat is in deze C3 niet anders. Het onderstel is heel erg soepel geveerd, alle oneffenheden in de weg worden feilloos gladgestreken door de Fransoos. Dat heeft natuurlijk consequenties voor het rijgedrag. Zo helt de auto wat over tijdens het bochtenwerk, maar heb je niet het idee de controle te verliezen. De besturing – snelheidsafhankelijk bekrachtigd – is licht en gevoelloos, al voelt het op hogere snelheid een stuk directer aan. Het is duidelijk dat alles is ingesteld op comfort. Hoewel de C3 een redelijke stroomlijn heeft, is op de snelweg het windgeruis wel goed hoorbaar.



De importeur koos ervoor om deze testauto te voorzien van een automaat. In dit geval is het een hopeloos verouderde viertraps transmissie, waarbij het schakelen naar een volgend verzet duidelijk voelbaar is. Bij een snelheid van vijftig blijft hij standaard in de derde versnelling hangen bij 2.000 toeren per minuut. Daardoor voel je je genoodzaakt zelf het heft in handen te nemen en manueel naar z'n vier te gaan. Op de snelweg draait de motor bij 120 rond de 3.500 toeren per minuut. Het gevolg is dat de krachtbron een hoop lawaai maakt. Je merkt aan alles dat een vijfde of zelfs zesde verzet geen overbodige luxe is. Dat de 120 pk sterke 1.6 liter benzinemotor een fijn blok is wordt steeds maar weer ontkracht door die vervelende automaat. Een handbak geniet dan ook echt onze voorkeur. Door die automatische transmissie ligt het verbruik ook wat hoger. Tijdens onze testperiode van een week kwam dat uit op een alleszins aardig gemiddelde van 7,7 liter op honderd kilometer.

Originaliteit

De nieuwe Citroën C3 springt eruit als het om originaliteit gaat. Niet alleen de vormgeving stemt ons vrolijk, maar ook de Zenith-voorruit tovert een glimlach op ons gezicht. Die originaliteit vind je ook terug in het interieur. Het ziet er goed en vooral overzichtelijk uit. Door de constructie van de Zenith-voorruit is de hoofdruimte achterin wel beperkt en ook de beenruimte houdt niet over. Een ander minpunt aan deze testauto is de verouderde automaat. Kom op





Citroën, een viertraps in 2010 kan écht niet meer. Kies dus altijd voor een handbak, dan zul je zien dat de 1.6 VTi veel meer tot zijn recht komt. Het rijgedrag van de C3 is ingesteld op comfort. Hij is soepel geveerd en de besturing is wat gevoelloos, al wordt dat op hogere snelheid wel beter. Verwacht geen gooi- en smijtwagen, want dat is het zeker niet. Maar ga je voor origineel en comfortabel, dan heb je aan deze C3 een prettige reisgenoot.

Plus

- + Originele verschijning en dito interieur
- + Comfortabel
- + Zenith-voorraum

Min

- Weinig hoofd- en beenruimte achterin
- Verouderde automaat
- Gevoelloze besturing