CitroÃ«n C3 1.4i Ligne Prestige

Arno Lommers
16 mei 2006

Intro

Na de C1 en C2 is nu de C3 aan de beurt om zich te bewijzen in de test. Is de C1 vooral bedoeld als stadsautootje en de C2 als sportief ogend kleintje, de C3 doelt meer op de klassieke waarden in een auto (comfort, vijf deuren), maar dan op compacte wijze. De C3 is dan ook niet lichtelijk sportief aangelegd zoals de C2, maar biedt net dat beetje meer ruimte dan de C1.

De testauto is een C3 1.4, dat is duidelijk. Alleen over de uitvoering valt te twisten, zelfs de verkoper wist het niet precies. Het is gÃ©Ã©n Ligne Presige, want die heeft geen veloursbekleding, maar het is ook geen CaractÃ¨re omdat dat actiemodel ten tijde van tenaamstelling van de auto (oktober 2005) nog niet bestond. Een Sky Radio dan misschien? Nee ook geen Sky Radio, die heeft een radio/cd-speler en beschermstrips

in kleurâ€¦ Moeilijk, moeilijk, iets er tussenin dus. Laten we het houden op een Serie PremiÃ¨re, het actiemodel toen de facelift eind vorig jaar gepresenteerd werd. In de test wordt voor de duidelijkheid de Ligne Prestige behandeld, die staat voor â‚¬ 15.150 in de prijslijst.

Het exterieur

Met de C3 onderscheid CitroÃ«n zich van de concurrentie in het B-segment. Het zijn vooral de bolle vormen van de neus, A-stijlen, daklijn en wielkasten die de aandacht trekken. Vooral die A-stijlen zijn anders vormgegeven dan normaal, ook binnenin komt dat heel goed naar voren, dat heeft wel wat. De koplampen zijn daarentegen meer met een scherpe pen getekend wat een goed contrast vormt met de overige vormen.

Tussen de koplampen is een grille met drie in kleur gespoten lamellen gezet met daarop het CitroÃ«n-logo en eronder een smalle luchtinlaat.
In de bumper zijn twee grote stootstrips opgenomen waartussen zich een enorme opening bevindt, dat lijkt bijna wel op een Peugeot! De wielkasten zijn uitgeklopt en vormen een geheel met de bumpers. Aan de zijkant valt vooral de bolle daklijn op want de portieren dragen geen interessante styling.
Achterop de C3 springen de puntige lichtunits in het oog en ook hier is de bumper voorzien van een stootstrip. De achterruit is net als de voorruit, die wat verder doorgetrokken is dan normaal, erg bol vormgegeven, wat een leuk accent aan de auto geeft.
De C3 Ligne Prestige is voorzien van 175/65 R14 banden met wieldoppen, maar vanaf â‚¬ 539 zijn er lichtmetalen velgen als accessoire te bestellen.

Het interieur

Het interieur is echt anders dan anders. Een digitale kilometer, comfortabele fauteuils, overal ronde vormen en zelfs de vorm van het stuur zal je bij geen enkel ander merk terugvinden. Verschillende onderdelen zijn omrand met een zilverkleurig randje en midden op het dashboard is een infodisplay ten behoeve van onder meer de standaard boardcomputer ondergebracht. Praktisch is dat de verbruiksmeter ook in kilometer per liter in te stellen is, naast de gebruikelijke liter per 100 kilometer.
De digitale kilometerteller is heel goed af te lezen, maar met de toerenteller is dat anders, slechts een klein pijltje in de bovenrand ervan geeft de hoeveelheid omwentelingen van de krukas weer. De benzinemeter werkt met digitale streepjes, een wijzer zou nauwkeuriger zijn en een temperatuurmeter is nergens te bekennen.

Een ergonomisch wonder is de C3 dan niet, zeker niet als je met je hand in het portier tast voor de ruitbediening terwijl deze aan weerszijden van de versnellingspook is geplaatst. Ook de elektrische spiegelbediening zit weggestopt links achter het stuur. Gelukkig zijn de hendels aan de stuurkolom wel logisch ingedeeld, net als het paneel met draaiknoppen van de airco, al is de plaatsing aan de lage kant. Die (handmatige, automatische is niet leverbaar) airco zit overigens in het â€œPack Aircoâ€• ter waarde van â‚¬ 1.395, waarin direct zaken als een licht-/regensensor zitten. Opbergruimte is in voldoende mate voorhanden, vooral in de testauto omdat daar geen radio in zit waardoor er twee vakjes van DIN-formaat vrijkomen. Leuk en aardig, maar wel een beetje saai zo, naar mijn bescheiden mening.

De stoelen met veloursbekleding (stof op de Prestige) zijn beter te typeren als fauteuils. Je zakt er bijna in en ze vangen al het eventuele ongerief van de vering prima op. Wel is de zijdelingse steun zeer matig waardoor je in snelle bochten, mede door het overhellen van de koets, tegen de deur zakt. De bestuurdersstoel is standaard in hoogte verstelbaar en tot mijn verbazing kan hij lekker diep gezet worden, wat samen met het in hoogte Ã©n lengte instelbare stuur leidt tot een fijne zitpositie. Op de testauto zitten armsteunen (niet verkrijgbaar op de Prestige) die naarmate de rugleuning kantelt niet mee bewegen. Eigenlijk zijn de alleen goed bruikbaar met de rugleuning bijna 90 graden rechtop, en dat is niet ieders favoriete zithouding. Achterin valt vooral de beenruimte tegen. Hoofd- en voetenruimte zijn net als voorin in ruime hoeveelheden aanwezig, maar achterbankpassagiers zullen al heel snel met hun knieÃ«n in de rug van de inzittenden voor hen zitten te priemen. Ook is de instap naar de achterbank door de smalle deuren op zijn zachts gezegd aan de smalle kant. De C1 is nog een stukje krapper, dat wel, maar de C2 is niet direct een klasse groter wat de interieurruimte betreft.

De bagageruimte is echter wÃ©l een stuk groter dan in het kleine broertje, maar je moet je boodschappen echter over een tildrempel zetten waar je u tegen zegt. Jammer is dat alleen de rugleuning van de achterbank gedeeld neer te klappen is waardoor er geen vlakke laadvloer ontstaat. Misschien maar goed ook, waarschijnlijk zullen de

voorstoelen dan een flink eind naar voren moeten staan om de zitting er ook nog eens achter kwijt te kunnen.

Het rijden

Wat een lichte besturing, dat valt mij als eerste op als ik het terrein van CitroÃ«n-dealer Martin de Haan te Zwijndrecht afrijd. Na een paar kilometer zal blijken dat de besturing niet veel van de gesteldheid van het wegdek doorgeeft aan de bestuurder en het lijkt of er een elastiek tussen de wielen zit. Laat je het stuur zelf in de rechtuitstand terugdraaien dan gaat dat opeens in een grote ruk, net als bij zoâ€™n rubber kantoorartikel.
Zoals al eerder gemeld vangen de stoelen veel oneffenheden op als de de auto die

moet verwerken. De vering is frans-comfortabel en verkeersdrempels kunnen daardoor met gemak wat sneller genomen worden dan met vooral Duitse concurrenten. In de eend konden vroeger eieren heel blijven als ze op de achterbank vervoerd werden, de C3 komt een eind in de buurt van zijn vroegere voorganger. De demping is echter weer harder afgesteld, wat resulteert in een weggedrag dat niet helemaal in balans is. Zeker een hobbel nemen of stevig remmen in een bocht wordt afgestraft met een auto waarvan de achterkant om wil komen maar dan uiteindelijk toch onderstuurd blijkt. Rustig aan doen is dus de beste remedie.

Vergeleken bij de steviger geveerde C2 is zijn vijfdeurs broer veel meer op comfort gericht, wat ook te merken is aan de motor. De C3 is 18 centimeter langer en 23 kilogram zwaarder en hierdoor moet de 1.4 8-klepper met 75 pk nog wat harder zijn best doen als de bestuurder haast heeft. Maar wees gerust, voor stadse ritjes en ook op de snelweg waar 100 of 120 km/h het maximum is, is deze motor een prima kameraad. Het geluidsniveau komt nooit tot irritante hoogten en de motor kent geen vervelende karakter trekjes zoals te veel kantelen in fileverkeer.
De pook van de vijfversnellingsbak voelt slap aan, daar hebben veel Franse autoâ€™s last van, en het inleggen van de versnellingen gaat best soepel maar zonder veel gevoel. Dit is ook het geval bij de reminstallatie die standaard is voorzien van ABS met EBD en BAS, het voldoet allemaal uitstekend maar alle installaties houden zich zÃ³ op de achtergrond waardoor het lijkt dat ze niet voor hun functie durven uit te komen.
ESP is niet leverbaar, behalve op de meest luxe Exclusive voor â‚¬ 690 tesamen met gordijnairbags. Zijairbags zijn op de Prestige wel aanwezig, net als drie hoofdsteunen en rolgordels achterin.
Een ander veiligheidsitem betreft de automatische inschakeling van de alarmlichten als er een noodstop gemaakt wordt, wel zo veilig voor achterliggers.

Slot

Als je eens wat anders wilt en winkelt in de compacte klasse kan je prima terecht bij CitroÃ«n. De C3 is heerlijk comfortabel, maar mensen met een voorkeur voor een strak rijgedrag kunnen heb beter direct van hun verlanglijst schrappen. Het uiterlijk ziet er vrolijk uit en binnenin worden deze vormen doorgetrokken wat toch een gevoel geeft dat je in iets Ã¡nders rijdt. Jammer genoeg schiet de beenruimte op de achterbank te kort net als de prestaties van de 1.4-motor, maar daar tegen over staat wel een vrij uitgebreide uitrusting.

Momenteel is voor â‚¬ 1.800 het actiemodel CaractÃ¨re verkrijgbaar. Automatische airco, regen-/lichtsensor, parkeerhulp achter, cd-speler en cruise control zijn nog maar

een paar onderdelen van dit aantrekkelijke pakket extraâ€™s. De prijs voor de 1.4 is dan â‚¬ 16.950, zeker het overwegen waard dus. Als optie blijft dan slechts metaallak over.

Plus

+ Comfort
+ Karaktervol uiterlijk
+ Vrij ruime uitrusting

Min

- Beenruimte achterin
- Zweverig weggedrag
- Motor net voldoende