Pawel Piotrowski
10 september 2014

Terechte kwalificatie?

Veel CitroÃ«ns worden te pas en te onpas als 'speels' of 'lekker eigenwijs' bestempeld. Deze noemer gaat op voor de klassieke of duurdere modellen, maar bij een Saxo of C1 moest je de markante merkeigenschappen met behulp van een vergrootglas zoeken. Het waren zeker goede auto's, maar speels of eigenwijs? Welnee. Des te opmerkelijker is het dat de nieuwe C1 wel in Ã©Ã©n oogopslag als echte CitroÃ«n is te herkennen.

Eigen smoelwerk

Begin er maar eens aan. Voor een autofabrikant is het niet eenvoudig om met een onderscheidend ontwerp in het allergoedkoopste segment te komen. De kosten zijn hoog, de marges klein en het praktische gebruiksgemak gaat boven alles. In deze klasse is de zinsnede 'vorm volgt functie' een vaak gebezigde wapenspreuk om het gebrek aan karakter goed te praten. En toch is het CitroÃ«n gelukt om een auto met een geheel eigen smoelwerk neer te zetten. Net als de voorganger is ook de nieuwe C1 in samenwerking met Toyota en Peugeot ontworpen. Ze zijn echter niet langer inwisselbaar, elk model heeft zijn eigen identiteit gekregen. Bij de C1 valt direct het eigenwijze front op dat veel trekjes van de C4 Picasso en Cactus heeft overgenomen. Maar ook de bolle vorm van een C3 komt deels in het ontwerp terug. Daarbij is het rode vouwdakje van de Airscape een goed gelukte knipoog naar de illustere en vrolijke Deux Chevaux. Diezelfde vrolijkheid straalt ook de C1 uit. Het is een sympathiek ontwerp dat in geen enkele wijze opvallend of poenerig oogt, maar juist op een aangename wijze in de massa opgaat. Wie de aandacht op zich wil vestigen, kan beter voor de meer uitgesproken Toyota Aygo kiezen. En wanneer je eerder chique dan speels bent, is de

Peugeot 108 wellicht iets voor je.

Snoepautomaat

Aan de binnenzijde van de C1 had CitroÃ«n zichtbaar minder vrijheden bij het ontwerpen. Alle interieurpanelen zijn inwisselbaar met die van de Peugeot of Toyota. Wel heeft CitroÃ«n er een eigen draai aan proberen te geven met een vrolijker kleurgebruik. Op de stoelen van de Feel Edition vind je standaard een kleurrijke streepjescode en het plastic van de middenconsole is in fel oranjerood gespoten. Door de vorm en plaatsing van touchscreen en klimaatknoppen heeft de middenconsole wel wat weg van een snoepautomaat. Indien deze uitbundige frivoliteit niet je smaak is kun je ook voor de simpeler aangeklede Shine of Feel Airscape kiezen. Dan heb je weliswaar een wat minder luxe aangekleed interieur, maar kijk je ook tegen een minder contrasterend dashboard aan. Waar je wel tegenaan blijft kijken is het kale metaal op bepaalde plekken. Het is CitroÃ«n, Peugeot en Toyota helaas niet gelukt om het interieur geheel te bekleden. Dat het in deze klasse ook anders kan, laat de Kia Picanto zien.

Telefoon en sleutelbos

Ten opzichte van het vorige model zijn de interieurmaten nauwelijks gewijzigd. Voorin biedt de CitroÃ«n C1 voldoende plaats aan twee volwassenen en kun je in de ruime portiervakken en handig vormgegeven middenconsole spullen als een telefoon of sleutelbos kwijt. De tellers achter het stuur bewegen nu mee wanneer je het stuur verstelt, zodat je daar te allen tijde goed zicht op hebt. Kleinere personen zullen daarbij een prima zitpositie kunnen vinden, maar met mijn lengte van 1,90 vind ik het verstelbereik spaarzaam. De stoelen kunnen voldoende ver naar achteren, maar de diepteverstelling van het stuur is ontoereikend. Een ander minpuntje is het dunne stofje op de deurbekleding waar je arm op rust. De stoelen zelf zijn okÃ©, maar ook niet meer dan dat. Na een uur rijden ga je onvermijdelijk verzitten in de hoop een aangenamere zitpositie te vinden. Hieruit blijkt maar weer dat de C1 vooral een stadsauto is. Dat merk je ook wanneer je met meer dan twee personen op pad wil of iets te uitbundig in de lokale buurtsuper hebt gehamsterd. De ruimte op de achterbank houdt niet over en met 196 liter is de bagageruimte eveneens niet overdadig ruim.

Just the two of us

Het leukste is de C1 wanneer je in je eentje of met z'n tweeÃ«n op pad bent. Dan valt alles op z'n plaats en kun je er zelfs met gemak een weekend weg. In de krappe bagageruimte passen namelijk precies twee trolleys en het stoffen vouwdakje kan dan zonder protest vanaf de achterbank open. In vergelijking met de voorganger rijdt de nieuwe C1 vooral stukken comfortabeler. De veerwegen lijken aanzienlijk langer te zijn geworden. Drempels en andere irritante heuvels fungeren niet langer als springplank, maar worden met de souplesse van een grotere B-segmenter geabsorbeerd. Opvallend is ook de directe en niet te sterk bekrachtigde stuurinstallatie. In de voorganger leken de wielen nog met elastiekjes in verbinding met het stuur te staan, de nieuwe C1 stuurt behoorlijk strakker. Bij vlot insturen helt de koets wel fors over, net zoals de 2CV dat ooit deed. De koersvastheid is echter meer dan prima en zeer vertrouwenwekkend.

Onder het korte kapje van de C1 schuilt dezelfde driecilinder motor als in de voorganger. Daarnaast kun je opteren voor een nieuwe en sterkere 1.2 met iets meer vermogen en koppel. In ons land zal de welbekende 1.0 met 68pk en 95Nm het vaakst

de showroom verlaten. En waarom ook niet. Het kleine blokje is voor de 876kg wegende CitroÃ«n voldoende pittig om moeiteloos met het verkeer mee te komen. Met een acceleratietijd van 14,6 seconden en een top van 157km/h zul je op verjaardagsfeestjes weinig indruk maken, maar in de praktijk volstaat dat allemaal. Het kleine blokje snort er enthousiast op los en is aan een prima schakelende vijfbak gekoppeld. Op de snelweg draait de motor relatief veel toeren en laat de trekkracht in de vijfde versnelling een beetje te wensen over. Bovendien wordt het - met geopend dak - vanaf 80km/h behoorlijk luidruchtig in het interieur. Maar dit is dan ook niet het territorium van de C1. Zo'n auto koop je toch vooral om lekker zuinig in de stad of op buitenwegen te rijden. En daarin stelt de CitroÃ«n niet teleur. Vol gas of geen gas; het maakt allemaal niets uit. De C1 is pedant zuinig en verbruikte tijdens onze test nooit meer dan 4,3 liter per 100 kilometer.

Om van te houden

CitroÃ«n heeft zichtbaar zijn best gedaan om de nieuwe C1 een eigen identiteit te geven, zelfs een leek kan nu in Ã©Ã©n oogopslag de verschillen tussen de

afzonderlijke drielingen herkennen. Meer diversiteit is altijd een goede ontwikkeling. De oude C1 werd vooral vanwege zijn lagere prijs ten opzichte van de Peugeot en Toyota gekocht, bij de nieuwe zal daar ook de eigen smaak een rol in spelen. Van het uitgesproken ontwerp moet je houden, van de kwaliteiten ga je houden. Qua rijcomfort behoort de CitroÃ«n - net als de Peugeot en Toyota - tot de top in dit segment. Ook de kwieke motor en fijne stuurinrichting dragen bij aan de volwassen indruk van de kleine Fransoos. Iets minder blij worden wij van de onvolkomen interieurafwerking en het gebrekkige verstelbereik van de stuurkolom. Deze minpuntjes vergeet je echter subiet zodra de wind door je haar wappert en bij het voltanken na afloop; rijplezier hoeft niet duur te zijn.

Plus

+ Kwieke en zuinige motor
+ Comfortabel onderstel
+ Lage vaste lasten

Min

- Afwerking interieur
- Verstelbereik stuurkolom
- Krappe bagageruimte