Wilbert Huls
11 september 2009

© Rijtesten.nl

A winning team

'Never change a winning team' is een niet mis te verstane uitdrukking. Toch is het zeer succesvolle trio C1, 107 en Aygo onlangs aan een opfriskuur onderworpen. In de autobranche geldt namelijk ook in belangrijke mate 'stilstand is achteruitgang'. Het laat zich dan ook raden dat de update vooral vasthoudt aan de grote lijnen van het succesvolle product. Ook het lijdend voorwerp van deze test - de opgefriste CitroÃ«n C1 - is vooral op details aangepast. We gingen op pad met een luxe uitgevoerde C1 met Sensodrive voor een hernieuwde kennismaking.

Nieuw smoeltje

Uiterlijk hebben de wijzigingen zich beperkt tot de voorkant, maar wel in die mate dat het direct opvalt dat we hier te maken hebben met een nieuwe uitvoering van de C1. Met de nieuwe grille en minder opvallende bumperpartij smoelt de kleine CitroÃ«n goed. Zo'n wagentje vraagt om een vrolijke uitstraling en dat zit wel snor. Met name het feit dat de bumper nu deels in de carrosseriekleur gespoten is, maakt dat de C1 wat aan uitstraling gewonnen heeft. Een luxe chromen rand op deze Ambiance-uitvoering benadrukt dat nog eens.

Een beetje aankleding kan een auto veel extra's brengen. Allereerst is deze C1 gespoten in de felle metallickleur 'Bleu Electra', welke sinds de facelift nieuw in het assortiment is. De diverse zwarte delen aan het exterieur steken daar mooi bij af. Daarnaast beschikt de auto over kekke veertien inch lichtmetalen velgen. Het is

jammer dat de afwezigheid van mistlampjes benadrukt wordt door de kunststof uitsparingen. Helaas voor de C1 was hij af voordat het nieuwe CitroÃ«nlogo beschikbaar kwam en moet hij het nog doen met de scherp gelijnde Double Chevrons. De meer afgeronde nieuwe editie had absoluut goed bij de uitstraling van de C1 gepast.

Feest der herkenning

Waren er aan het exterieur geen schokkende wijzigingen te bespeuren, in het interieur is dat niet anders. Het dashboard is haast Ã©Ã©n op Ã©Ã©n overgenomen van de vorige versie. Dat betekent een simpel vormgegeven geheel met enkel bij de ventilatiebediening een uitspatting van creativiteit. Het idee is leuk, maar het komt allemaal wel wat tupperware-achtig over. Naar onze mening was een traditioneler geheel weliswaar saaier geweest, maar wel mooier. Gelukkig valt over smaak te twisten. Hetzelfde geldt voor de glanzende zwarte delen op bijvoorbeeld de portieren,

die onderdeel uitmaken van het Ambiance-uitrustingsniveau.

Waar CitroÃ«n absoluut punten mee scoort zijn de stoere zetels die met een combinatie van leer en alcantara omtrokken zijn. Waarom zou je immers niet voor een zuinige budgetauto kunnen kiezen, maar jezelf op sommige punten toch verwennen met luxe elementen. De zitting is misschien wat aan de korte kant, maar verder zit je prinsheerlijk op de bijzonder vormgegeven stoelen.

CitroÃ«n plaatst de opmerking dat deze vijfdeursuitvoering bedoeld is voor personen die regelmatig met meer dan twee man reizen. Mocht je de auto niet kennen, dan kan zo'n opmerking op je lachspieren werken. Wie kruipt er immers met vier man in zo'n gebakje. Toch lacht CitroÃ«n in dit geval het laatst en het hardst, want de ruimte achterin is haast bizar te noemen in dit formaat auto. Zelfs als volwassene zit je hier allerminst onaardig. Een blik in de kofferbak leert waar de ruimte deels vandaan komt, die houdt namelijk niet over. Het achterklepje kan dan wel over nieuwe scharnieren beschikken waarmee de ruimte beter te benutten is, maar een standaard boodschappenkrat ga je er niet in krijgen.

Take it or leave it

Bij het samenstellen van een C1 wordt het je wat motorisering betreft niet al te moeilijk gemaakt. Je hebt sinds de facelift namelijk de keus uit een 68 pk sterke benzinemotor of afzien van een C1. Het eenliter driepittertje snort er lustig op los, maar kwijt zich prima van zijn taak. In het stadsverkeer kan je soepel met de verkeersstromen mee, maar ook even versnellen is op die snelheden geen probleem. Waar het voorkomen - of zo je wilt de motorinhoud - klein te noemen is, zijn de prestaties dat geenszins. Zelfs op de snelweg is het autootje opvallend stabiel.

De algehele karakteristiek van de C1 is licht comfortabel te noemen. De bediening verloopt soepel en kleine oneffenheden worden door het onderstel gladgestreken. Bij het bochtenwerk komt de relatief softe demping helaas tot uiting in een licht hellende koets. Juist in de stad met een bochtje hier en een bochtje daar, was het prettig

geweest als dit iets meer onder controle was gebracht.

Sensodrive

Schakelen hoeft niet bij deze C1 die voorzien is van Sensodrive. Althans zelf schakelen. Het is geen volwaardige automaat, maar een 'gerobotiseerde handbak'. Dat betekent dat het (ont)koppelen voor je geregeld wordt, maar dat de versnellingsbak in technische zin overeenkomt met een handgeschakelde versnellingsbak. Het systeem werkt vrij aardig. Verschillen tussen even stevig doorhalen of rustig cruisen worden goed aangevoeld, maar het is jammer dat je bij wat meer gas met name bij overgangen tussen de lage versnellingen steeds een klapper maakt. Zodra er ontkoppelt wordt schiet je naar voren om vervolgens weer naar achteren te vliegen. Het is te vermijden door met de hand sequentieel te schakelen en het gas op dat moment steeds even te liften, maar dat zou natuurlijk niet nodig moeten zijn. Er is natuurlijk een groep mensen

die om waar voor reden dan ook niet zelf kan of wil schakelen, maar mocht je daar niet toe behoren, dan bevelen we toch de handgeschakelde versie aan.

Met 5,2 liter benzineverbruik per 100 kilometer, laat de C1 in de testperiode een van de redenen zien waarom kleine autootjes momenteel zo populair zijn. Het is weliswaar niet de beloofde 4,6 liter, maar wel gerealiseerd zonder noemenswaardige inspanningen. Het is alleen een spijtige misser dat deze waarde zich pas openbaart bij de pomp, want een boardcomputer voor de actuele verbruikswaarden is er helaas niet bij op de C1.

Onverminderd aantrekkelijk

De hernieuwde kennismaking met de C1 maakt in ieder geval duidelijk dat het wagentje onverminderd aantrekkelijk blijft. Een guitig uiterlijk, royale binnenruimte en een

volwassen rijgedrag maken de kleine CitroÃ«n tot een compleet product. Dat het milieu ook nog eens ontzien wordt, maakt het alleen maar beter. Het mooiste is voor veel kopers wellicht toch wel de economische aantrekkingkracht. Met de 1.400 euro overheidskorting is de vijfdeurs C1 er namelijk al vanaf 8.790 euro. En daar bovenop zorgen het verbruik en de gunstige verzekeringspremies en houderschapsbelasting ook nog eens voor aantrekkelijke gebruikskosten. CitroÃ«n heeft er goed aan gedaan de C1 slechts licht op te frissen. Hij kan er optisch weer even tegenaan, maar alle punten waarop hij al scoorde zijn gebleven. We kunnen niet anders concluderen dan dat de C1 een aantrekkelijke optie in het supermini-segment blijft.

Plus

+ Leuke verschijning
+ Ongelooflijke binnenruimte
+ Aantrekkelijk op economische gronden

Min

- Materiaalkeuze interieur
- Ontbreken boardcomputer
- Overgangen Sensodrive