



Pawel Piotrowski
30 maart 2011

Onverwachte aanval

Wanneer je op zoek bent naar een opvallende, goed rijdende en compacte hatchback is de keuze enorm. Ga je voor de hardcore Renault Clio RS? Of kies je voor de opvallende Opel Corsa OPC? En dan heb je ook nog de dure MINI John Cooper Works, momenteel de koning onder de hot hatches. Die auto is zo goed dat die bijna onverslaanbaar lijkt. Toch is er nu een concurrent uit onverwachte hoek opgedoken. Minder retro, maar qua looks minstens net zo leuk is de gelimiteerde Citroën DS3 Racing.



Broederstrijd

Dikke wielen, vette spoilers en laag rubber zijn de standaard ingrediënten voor een hot hatch. Maar met een opgevaardeerd standaard modelletje versla je niet zomaar een lifestyle icoon zoals de MINI. Wil je de strijd met MINI aangaan, dan zul je zelf met een lifestyle artikel op de proppen moeten komen. En dat is precies wat Citroën gedaan heeft. De DS3 kennen we nu al een tijdje en de anti-retro formule lijkt succesvol uit te pakken voor de Fransen. Maar dat is niet de enige reden. Dankzij de strategische samenwerking tussen BMW en PSA zijn er onderhuids overeenkomsten aan te wijzen. Beide modellen delen de bekende 1.6 viercilinder die met of zonder turbo in verschillende vermogensvarianten leverbaar is. De tot 2.000 stuks gelimiteerde Citroën DS3 Racing begeeft zich met zijn 207pk en 275Nm in het vaarwater van de snelste MINI John Cooper Works. Om dit feit nog wat meer kracht bij te zetten hebben de Fransen de DS3 Racing standaard voorzien van intimiderende stickers en

carbon-achtige afwerking. De strijd tussen Duitsland en Frankrijk kan beginnen.



Geleidelijke vermogensopbouw

De lat ligt hoog voor de DS3 Racing en de cijfers op papier beloven veel spektakel. Met een kentekengewicht van 1.140kg moet de nul naar honderd sprint in 6,5 seconden haalbaar zijn. De topsnelheid ligt op een respectabele 235km/h. Dat klinkt misschien niet heel indrukwekkend, maar probeer eens een andere stadsauto aan te wijzen die dat haalt. Met het omdraaien van de sleutel wordt de turbogeblazen viercilinder wakker en ontsnapt er een donkere brom uit de bescheiden uitlaat. Aanvankelijk lijkt de DS3 Racing niet heel spectaculair over te komen. Je rijdt makkelijk weg en wanneer je vroeg opschakelt voel je hoogstens aan de stuggere demping en het directere stuurgevoel dat je met een sportief modelletje onderweg bent. Wanneer de motor op temperatuur is en je iets verder in ∞ van de zes lange versnellingen doortrekt voegt zich bij de

Citroën DS3 Racing

donkere brom een suizende turbofluit. Ongemerkt ga je voorbij de geldende snelheidslimiet. De turbo komt er namelijk niet met een klap in, maar juist heel geleidelijk. Zonder dat je het realiseert rij je vanaf 2.000tpm op een zee van koppel.



Losse achterkant

Het soepele motorkarakter van de DS3 Racing verbloemt enigszins de zeer serieuze prestaties. Dat gebrek aan spektakel maakt hem wellicht ook minder indrukwekkend dan een Clio RS die met forse klappen aan je laat weten dat het nu wel echt heel hard gaat. Wanneer je in de Citroën lomp op het gaspedaal gaat staan zoeken de voorwielen aanvankelijk naar grip, zodra deze er is maak je grote stappen voorwaarts. De 'duw in je rug' is wel aanwezig, maar door de geleidelijke vermogensopbouw minder opvallend dan je verwacht. Toch blaast de turbo je vol de toerenbegrenzer in wanneer je niet goed oplet. Indrukwekkend, want meestal is er een duidelijke piek voelbaar

Citroën DS3 Racing

waarna het vermogen snel afneemt. Het idee dat het niet al te hard gaat wordt versterkt door de prachtig gebalanceerde onderstelafstemming. Een stuggere demping, bredere spoorbreedte en grotere remschijven op de vooras zorgen ervoor dat het forse vermogen ook beheersbaar blijft. Hoewel het stuurgevoel door de sterke bekrachtiging niet veel vertrouwen inboezemt, doet het onderstel dat wel. De grenzen liggen opmerkelijk ver weg en zelfs op nat wegdek moet je aardig je best doen om de DS3 Racing tot onderstuur te dwingen. Des te opmerkelijker is het dat bij stevig remmen de achterkant een eigen leven gaat leiden en onstabiel heen en weer gaat zwiepen. De geringe druk op de achteras in combinatie met te kleine remschijven is daar waarschijnlijk debet aan.



Carbonachtige afwerking

Die 'losse' achterkant maakt de DS3 Racing wel lekker levendig en leuk voor de

Citroën DS3 Racing

geofende bestuurder. Leuk is ook het interieur, dat met talrijke details afgewerkt in carbonstructuur en goed gevormde sportstoelen zijn opwachting maakt. De stoelen zitten heerlijk en bieden ook voldoende ruimte voor bredere bestuurders. Helaas is het in de DS3 Racing nogal lastig om een goede zitpositie te vinden. Het dashboard staat nogal hoog en het stuur is onvoldoende verstelbaar. Zo kun je het niet ver genoeg naar je toe halen waardoor je gedwongen wordt om dicht op het stuur te zitten. Je komt dan gauw met je knieën tegen de fraaie middenconsole vast te zitten. De stoelen kunnen opmerkelijk laag worden ingesteld, zelfs zo laag dat je met een lichaamslengte van 1.90 meter nog maar nauwelijks boven het hoge dashboard uitkijkt. Op de achterbank kom je daarentegen met je hoofd in aanraking met het dak. Ook daar zit je met een langer postuur dus niet echt op je gemak. Grote handvatten achterin bieden achterpassagiers wel voldoende houvast tijdens het betere bochtenwerk.



Straatvechter met bokshandscho

Met de DS3 Racing heeft Citroën eindelijk weer eens een bommetje in huis dat zich niet hoeft te schamen voor zijn medestrijders. Door de marketingtrommel lagen onze verwachtingen echter hoog en kon de DS3R deze door zijn gematigd spectaculaire optreden niet geheel waarmaken. Het is een straatvechter met bokshandschoenen. Hij kan hard toeslaan, maar de slagen komen altijd geleidelijk en nooit onverwacht aan. Dat maakt hem in principe prima geschikt voor dagelijks gebruik, ware het niet dat de zitpositie ver van ideaal is en je nooit echt goed zit. Naast de hoge aanschafprijs is dat wellicht het voornaamste argument om de gelimiteerde Citroën te laten staan en toch nog even voor een MINI door te sparen. Die is wat ons betreft nog altijd onovertroffen.

Plus

- + Geleidelijke vermogensopbouw
- + Goede wegligging
- + Mooie details

Min

- Duur
- Slechte zitpositie
- Torque steering