



Pawel Piotrowski  
7 mei 2013

## Wonderkind

Sommige auto's toveren meteen een glimlach op je gezicht. Bij een brute sportauto ligt dat wat meer voor de hand dan bij een op het eerste gezicht alledaags stadsautootje. De Skoda Citigo beschikt echter over talenten die je gelukshormonen op hol laten slaan. Het geheim van de Tsjech? Uitgekiende eigenschappen en een bovengemiddelde prijs-kwaliteitverhouding. Klinkt eenvoudig, maar in het druk bevochten A-segment zijn wonderkinderen een zeldzaamheid.



## Goede genen

Net als bij Seat en Volkswagen krijg je bij Skoda voor om en nabij €10.000 heel veel auto. De constructie van de Citigo is grotendeels gelijk aan die van de Up! en Mii en dat betekent dat de pientere Tsjech over dezelfde goede genen als zijn broertjes beschikt. Op een onderstel met een lengte van drieënhalve meter is een carrosserie geplaatst die degelijk en slim in elkaar zit. De bescheiden 14 inch wielen zijn op de uiterste hoeken geplaatst en de motorkap is niet veel dieper dan een dienblad. Daartussen vind je vier grote deuren die een comfortabele en royale instap tot het interieur bieden. Voor de twee achterste deuren moet je bij Skoda €300 bijbetalen, maar laat je daardoor niet weerhouden. Ze vergemakkelijken niet alleen de instap voor de achterpassagiers, maar eveneens voor de bestuurder. De voorste deurtjes zijn een paar centimeter korter dan bij de tweedeurs versie en dat vereenvoudigt het in- en uitstappen in kleine parkeerruimtes aanzienlijk. Dankzij de bescheiden buitenmaten is parkeren trouwens een fluitje van een cent. Het overzicht naar achteren zou beter kunnen, maar parkeersensoren of een achteruitrijcamera zijn op de Citigo onnodige fratsen.



## Eenvoudig doch volledig

Zijn de uiterlijke verschillen met de Up! en Mii nog vrij opvallend, binnenin is de Citigo voor het merendeel gelijk aan zijn buitenechtelijke familieleden. Opvallend is het typische Skoda stuur dat bijvoorbeeld ook in een Superb gemonteerd wordt. Door de dikke rand ligt het veel fijner in de hand dan de dunne hoepel van een Up! en heb je voor je gevoel meer auto in je handen. Een ander verschil is de groene interieurverlichting die ik persoonlijk een stuk rustiger vind ogen dan het felle blauw en rood in de Volkswagen. Voor de rest is het interieur gelijk en bestaat het uit dezelfde materialen. Opvallend voor een A-segmenter zijn de hoogwaardige hemelbekleding en uitgebreide infotainment voorzieningen. Met het optionele Move & Fun pakket (â,- 330) krijg je naast een navigatiesysteem ook bluetooth en de mogelijkheid om meer voertuiginformatie op te roepen. Meer mogelijkheden bieden ook de vier deuren. Ten opzichte van de driedeurs stap je makkelijker achterin in en kun je sneller kleine spullen op de achterbank gooien. Grotere spullen kun je in de 251 liter grote kofferbak kwijt. Handig detail zijn de bagagehaakjes waaraan je eenvoudig een volle boodschappentas kunt hangen.



## De instapper volstaat

Onder het kapje van de Citigo ligt altijd een 1.0 MPI benzinemotor met naar keuze 60 of 75pk. De voorkeur voor de sterkere versie ligt voor de hand, maar in de praktijk volstaat de instapper ruimschoots. De driecilinder heeft een levendig karakter en maakt graag veel toeren. Daarbij produceert hij een typisch roffeltje dat prettig in het gehoor ligt. De droge prestatiecijfers scheppen geen hoge verwachtingen, maar de kleine Skoda voelt dankzij de kwieke motor en Japans schakelende vijfbak sneller aan dan hij is. De verleiding is groot om ãm flink de sporen te geven. Doe je dat, dan stijgt het verbruik tot 5,5 liter aan. Bij een rustige rijstijl blijft het verbruik op een keurige 4,5 liter steken. Puntje van kritiek verdient de onnauwkeurige digitale brandstofmeter die bij een volle tank pas na 170km in beweging komt.



## Speelkameraad

Skoda heeft een prima mix tussen comfort en dynamiek gevonden. Zou je geblinddoekt met de Citigo gaan rijden, dan is de kans groot dat je â€™m een klasse hoger zou inschatten. Het weggedrag is zeer voorspelbaar en herinnert in de verte aan een Volkswagen Golf van twee generaties terug. Kuilen en grove oneffenheden worden door de vering mooi gladgestreken, alleen drempels neemt de kleine Skoda door de korte wielbasis springerig. In snelle bochten helt de Citigo flink over, maar je moet behoorlijk gekke fratsen uithalen om de grip te verliezen. Door de communicatieve en niet overdreven bekrachtigde besturing voel je precies wanneer de Citigo gaat ondersturen. Al deze eigenschappen bij elkaar zorgen voor een speelse rijbeleving die een glimlach op je gezicht tovert. Jammer genoeg verdwijnt de glimlach zodra het flink gaat waaien. Houd je het stuur niet goed vast, dan beweeg je bij stevige windvlagen als een vlieger in de lucht van links naar rechts.



## Koning van het A-segment

De Skoda Citigo is samen met de Volkswagen Up! en Seat Mii de nieuw gekroonde koning van het A-segment. Momenteel is geen Franse of Koreaanse concurrent in staat om dit degelijke trio af te troeven. In de Citigo kijk je niet alleen tegen een volwassen en ruim interieur aan, maar rijd je ook daadwerkelijk met een volwassen auto, die makkelijk voor een klasse hoger door kan gaan. Dat komt vooral door de kwieke motor, fijn schakelende vijfbak en het goed gebalanceerde onderstel. Hoewel niet helemaal vrij van missers, is de prijsbewuste Tsjech wel een slimme keuze.

### Plus

- + Praktischer dan de driedeurs
- + Goed gebalanceerd onderstel
- + Kwieke motor en fijne vijfbak

### Min

- Onnauwkeurige brandstofmeter
- Hoedenplank scharniert niet mee
- Windgevoelig