



Citroën C1 (2005 - 2014)

Blauwdruk voor succes

Rij-impressie | Begin 2005 hadden Citroën, Peugeot en Toyota een goed idee: ze bundelden hun kennis om een kleine auto te ontwikkelen die slimmer zou zijn dan de rest. De samenwerking bleek een succes, want de drie compacte modellen behoren al jaren tot de tien best verkochte auto's van Nederland. In de loop der jaren heeft de concurrentie echter niet stilgezeten. Om het succes voort te kunnen zetten is de Citroën C1 daarom vernieuwd voor modeljaar 2012.

Wat de Citroën C1 (en zustermodellen "Peugeot 107" en "Toyota Aygo") zo bijzonder maakt is dat efficiency op alle punten voorop staat. De C1 is niet zomaar een Citroën, maar dan kleiner. In plaats daarvan zijn de ontwerpers in 2005 met een schone lei begonnen.

Letterlijk ieder onderdeel is zo ontworpen dat het tegen een minimale prijs kan worden geproduceerd, zonder in te leveren op kwaliteit of bruikbaarheid. Door bijvoorbeeld minder onderdelen te gebruiken, wordt een auto eenvoudiger en dus goedkoper te produceren (en later te repareren). Zo bestaat de achterklep niet uit een metalen omhulsel met daarin een glasplaat. In plaats daarvan bestaat de achterklep geheel uit glas en is dit deels geblindeerd met matte lak.



Nog zo'n slim detail: de knoppen van de kachel / ventilatie vormen tevens de zijkant van de behuizing. Omdat alle bedieningselementen zijn gebundeld in één eenheid, kan Citroën volstaan met één lampje om het dashboard te verlichten.

Facelift

Deze vernieuwende opzet zorgde er in 2005 voor dat deze slimme Citroën voor een aangenaam lage prijs kon worden aangeboden en het succes liet niet lang op zich wachten. Inmiddels is het aanbod in deze prijsklasse sterk gegroeid. Het concept van de C1 is voor modeljaar 2012 niet veranderd, maar de vormgeving is een stuk geraffineerder geworden. De zogenaamde "dagrijverlichting" (de staande lampjes in de onderbumper) en de nieuwe grille met chromen accenten geven de C1 een geraffineerdere aanblik.



De testauto ziet er mede dankzij enkele welgekozen opties ontzettend leuk uit. Zo is de demo uitgevoerd in metallic blauw ("Blue Electra") met witte strepen, een kekke dakspoiler en lichtmetalen velgen. Dit is het rijdende bewijs dat een goedkope auto ook een begeerlijke auto kan zijn!

Uitrusting

In het interieur zijn de materialen en de opzet nog steeds uiterst eenvoudig, maar de nieuwe textuur geeft de C1 wederom meer verfijning.



Alhoewel de uitrusting nog steeds uiterst eenvoudig is, is deze wel rijker geworden voor modeljaar 2012. Onder druk van de concurrentie is het veiligheidsniveau verhoogd. Zo zijn een anti-slip regeling en een elektronisch stabiliteitsprogramma ("ESP") voortaan standaard. Vooral bij gladheid zijn deze systemen van onschatbare waarde. Ook een passagiersairbag is (eindelijk) standaard.

Vanaf de "Tendance"-uitvoering zijn centrale portiervergrendeling met afstandbediening, een toerenteller, een radio met AUX-ingang en elektrisch bedienbare zijruiten eveneens standaard. De rechterzijruit is echter niet vanaf de bestuurdersplek te bedienen en dat kan lastig zijn.



En zo kent de C1 nog enkele onvolkomenheden. Zo zijn de achterruiten bij de vijfdeursuitvoering niet volledig te openen, maar zijn het "klapruitjes" die hoogstens 2 cm openen. Het stuurwiel is in hoogte te

verstellen, maar ligt ook in de hoogste stand bijna op de knieën van lange bestuurders. De snelheidsmeter heeft een "Franse" schaalverdeling van de snelheidsmeter die wel 90, 110 en 130 weergeeft maar niet de Nederlandse 80, 100 en 120 km/u. Sommigen ergeren zich hier zo aan dat dit een reden is om geen Franse auto te rijden, anderen valt het niet eens op.



Ondanks alle aanpassingen, blijft ook de vernieuwde C1 achter bij recent geïntroduceerde modellen zoals de Kia Picanto en Volkswagen Up! De Volkswagen is (met de juiste opties) vernieuwender, de Kia geeft al in de basisversie een meer volwassen gevoel.

Rijden

Ook als het gaat om brandstofbesparende maatregelen blijft de C1 achter bij recent geïntroduceerde modellen van andere merken. Zo is

ook de vernieuwde C1 niet voorzien van een schakelindicator, een stop/start-systeem of zelfs maar een verbruiksmeter. De motor is echter wel aangepast en daarom is de uitstoot uitzonderlijk laag: de nieuwe C1 zou gemiddeld 99 gram CO₂ per kilometer uitstoten. Daarmee behoort de C1 tot de zuinigste auto's in zijn klasse!

Er bestaat echter een verschil tussen theorie en praktijk. Autozine heeft voor iedere auto een eigen forum. Bij kleine auto's, zoals de C1, wordt op de fora veelvuldig geklaagd dat het door de fabrikant beloofde lage verbruik in de praktijk niet wordt gehaald. Navraag leert dat dat vaak komt doordat kleine auto's worden gebruikt voor korte ritten. Een stop/start-systeem kan een wezenlijke bijdrage leveren om het verbruik in de stad te verlagen, maar ook kleine auto's zijn niet bedoeld voor korte ritjes. Daar is de fiets voor uitgevonden.



De testauto heeft slechts weinig stadsverkeer gezien en is gebruikt voor langere ritten (steeds minimaal 50 km). Mede daarom kwam het testverbruik uit 1 op 21.6 en dat benadert de fabrieksopgave van 1 op 23.3

De aanpassingen aan de motor zijn niet alleen het verbruik ten goede gekomen. De driecilinder trilt en roffelt minder dan voorheen. Vooral bij lage toeren levert de kleine motor nu veel meer souplesse. Zelfs als het toerental terugvalt tot 1.500 tpm, protesteert de motor niet. De versnellingsbakverhoudingen zijn zo gekozen dat de C1 vooral tot zo'n 100 km/u aangenaam vlot accelereert. Boven de 100 km/u

nemen de geluiden van de motor en de rijwind sterk toe, maar het blijft uiterst acceptabel.



Ook het onderstel is gewijzigd voor modeljaar 2012. De vering is stugger geworden en dat kan worden ervaren als minder comfortabel. Het zorgt er echter ook voor, dat de wegligging is verbeterd en dat de C1 zich nog makkelijker door druk verkeer laat sturen.

Conclusie

Er zijn twee manieren om naar een auto te kijken: met het gevoel en met het verstand. Gevoelsmatig is de Citroën C1 een leuke, sympathieke auto die er dankzij de recente facelift fantastisch uitziet. De C1 stuurt prima, presteert naar behoren en is aangenaam zuinig. De C1 kent enkele minpunten, maar dit zijn geen onoverkomelijke nadelen.

Het verstand zegt echter iets heel anders: in vergelijking met recent geïntroduceerde modellen van andere merken, is het ontwerp uit 2005 verouderd. De C1 voelt goedkoper en eenvoudiger, maar kost hetzelfde. Andere merken bieden voor dit geld meer volwassen auto's die comfortabeler en completer zijn. De Citroën C1 is dankzij de verjongingskuur voor 2012 ontegenzeggelijk verbeterd, maar de blauwdruk van weleer is desondanks vervaagd. ■



Specificaties

Citroën C1 (2005 - 2014) 1.0 Attraction (5d)

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	343 x 162 x 147 cm
Wielbasis	234 cm
Gewicht	805 kg
Aanhanger	n.b.
Aanhanger geremd	n.b.
Tankinhoud	35 l
Bagageruimte	139/712 l
Bandenmaat	155/65R14

Motor en prestaties



Motorinhoud	998 cc
Cilinders / kleppen	3/4
Vermogen	68 pk @ 6000 tpm
Koppel	93 Nm @ 3600 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	13,7 sec.
Topsnelheid	157 km/u
Verbruik gemiddeld	4,3 l / 100 km
Verbruik stad	5,1 l / 100 km
Verbruik buitenweg	3,8 l / 100 km
CO2 uitstoot	99 gr. / km

Prijs

Prijs	€ 8.290,-
Prijs instapmodel	€ 7.990,-