



## Citroën C3 (2002 - 2010)

### Levensgeluk?

Autotest | Citroën durft weer! Nadat het merk enige tijd goede, succesvolle maar weinig opzienbarende auto's produceerde is het roer om. De Citroën C5 is een zakenauto die zich op het gebied van vormgeving en techniek duidelijk van de massa onderscheidt. Met de C3 wordt die trend voortgezet, want de C3 is compact, rond, ruim en heel eigenwijs. De auto straalt zelfs zoveel charisma en durf uit dat Citroën in haar reclamecampagnes durft te beweren dat het leven mooier wordt met een C3. Zou dat echt waar zijn?

Er was eens ... een Citrofiel. En die Citrofiel was een beetje teleurgesteld. Want een Citrofiel is iemand die de voorliefde voor het eigenzinnige merk Citroën tot een levensstijl heeft verheven. En juist de laatste jaren was die eigenzinnigheid ver te zoeken. Dus teerde de Citrofiel op herinneringen aan de goede oude tijd, op foto's en op schaalmodellen.

Tot een klein jaar geleden weer een lichte sprankeling in de ogen van de Citrofiel was te ontdekken. Citroën introduceerde namelijk de C5: een grote zakenauto met heel bijzondere techniek. Maar omdat een zakenauto nog altijd representatief moet zijn, bleef het bij bijzondere techniek onder de motorkap. Sinds een paar weken leeft de Citrofiel echter helemaal op. De Citrofiel staat uren voor de ramen van de Citroën-dealer. De Citrofiel slaapt met autofolders onder het kussen. De Citrofiel heeft flonkeringen in de ogen. De Citrofiel is het spaargeld aan het tellen, want de C3 is weer een echte eigenwijze Citroën!



### Vormgeving

Om te begrijpen wat er zo bijzonder is aan de C3, hoeft niemand aan de zeldzame ziekte uit het vorige paragraaf te lijden. De C3 heeft dankzij ronde vormen en grote over de hoeken doorlopende koplampen een vrolijke uitstraling. Dankzij de bolle wielkasten, grote wielen en opvallende kleurschakeringen is de auto niet alleen vrolijk, maar zelfs innemend. Het grote logo met de dubbele chevron op de grille met in de lakkleur meegespoten lamellen, laat er ook voor de niet-kenner geen twijfel over bestaan dat deze frivole

verschijning een Citroën is. De C3 is relatief hoog en kort, een trend die eerder ook bij andere merken zijn intrede heeft gedaan. Door die verhouding blijft de auto wendbaar en gemakkelijk te parkeren, terwijl de binnenruimte enorm is. Ook dit exemplaar biedt een zee aan ruimte voor vier volwassenen plus bagage.



De stoelen zijn erg zacht met daaronder een stevig skelet, waardoor de inzittenden niet wegzakken maar juist heel comfortabel zitten. Bovendien zijn de stoelen van deze C3 aangenaam groot, zodat de passagiers niet op maar in de stoelen zitten. Omdat de C3 als familieauto is bedoeld, bewees ook een test met een kinderzitje dat de ruimte en de speling van de gordels achterin goed op de jongste passagiers zijn berekend.

De bagageruimte is in twee stukken gedeeld met wat Citroën het "Moduboard" noemt. De laadvloer is in eerste instantie vlak en kent dus geen tildrempel. Dankzij een in delen neerklapbare en wegvouwbaar vloer (het "Moduboard"), ontstaat onder de bagageruimte nog een tweede bergruimte. Deze is in de praktijk heel handig voor losse spullen die anders zouden gaan schuiven.

De vormgeving van het interieur is al even fris en vrolijk als die van het exterieur. Ook hier is duidelijk te merken dat de vormgevers de vrije hand kregen in het ontwerp, zolang het maar ergonomisch verantwoord was. Het interieur wordt gekenmerkt door ronde vormen, die nu zijn gebruikt om groepen van instrumenten van elkaar te scheiden. Zo zijn de

bediening van het klimaatcontrolesysteem en het (nogal matig klinkende) audiosysteem van elkaar gescheiden door rondingen van grijs kunststof. Bovenop het dashboard zijn diverse ronde ventilatie-openingen te vinden met daarin luchtroosters die even fraai als handig zijn en welhaast de naam "kunst" waard zijn. Passagiers kunnen er uren in verwondering mee spelen.

De hoofdprijs gaat echter naar het met twee tinten leder beklede stuurwiel. Het stuur lijkt op het eerste gezicht op een typisch éénspaaks stuurwiel uit vroeger tijden. Maar naast de grote spaak zijn twee kleine dieper liggende spaken te vinden, waarin de bediening van de cruise-control is ondergebracht. Helaas is de bediening van deze laatste voorziening minder logisch dan gewenst, zodat de eerste kilometers vooral ruzie opleverden met deze op zich zo zinvolle installatie.



Voor de passagiersstoel zijn twee ruime handschoenenkastjes te vinden, terwijl ook de beide voorportieren ieder twee flinke bergvakken tellen. Dankzij het slimme gebruik van ruimte, materialen en textuur is het gehele interieur overzichtelijk en even opwekkend als de buitenkant. Met het interieur van de C3 is de kleur "vrolijk grijs" geïntroduceerd.

## Techniek

De C3 is leverbaar met een 1.1, 1.4 of 1.6 liter benzinemotor. Voor de echte kilometervreters wordt daar later dit jaar een 1.4 liter HDi diesel aan

toegevoegd. Voor deze test valt de keuze nu op de 1.4 liter benzinevariant, omdat die naar verwachting het meest verkocht zal worden. Het enthousiasme dat is opgebouwd door het innemende uiterlijk en "gezellige" interieur van de C3, wordt door deze 1.4-liter motor helaas wat getemperd.

De krachtbron is stil en soepel, maar moet zeer nadrukkelijk worden aangespoord om prestaties neer te zetten. Het is overdreven de C3 traag te noemen, maar erg gretig is de auto zeker niet. De sprint vanuit stilstand naar 100 km/u een kleine 12 seconden, de topsnelheid bedraagt 177 km/u. In de stad is het vermogen voldoende, op de snelweg moet stevig in iedere versnelling worden doorgetrokken om vlot met het overige verkeer mee te komen. Ook bij sterke tegenwind is direct merkbaar dat de krachtbron de handen vol heeft aan de hoge C3.



Als het om veiligheid gaat, heeft Citroën de auto van een set remmen voorzien die niet zouden misstaan op een eventuele race-variant van de C3. De remmen zijn zeer nauwkeurig te doseren, zodat ondanks de enorme stopkracht nooit ongewild een noodstop zal worden gemaakt. Binnen korte afstand is de C3 precies en vooral heel veilig tot stilstand te brengen. Het remsysteem is vanaf de Ligne Prestige-uitvoering voorzien van ABS, elektronische remkrachtverdeling en noodstop assistentie waarbij de alarmlichten automatisch gaan branden.

Om de prijs van de auto laag te houden, bedient de C3

zich niet van Citroën's veersysteem met gasbollen. In plaats daarvan is de C3 stevig geveerd, wat in dit geval een uitstekende wegligging betekent. De C3 laat zich desgewenst rijden als een prima gooi-en-smijt auto, maar kan de kwaliteiten ook aanwenden om eventueel onheil veilig te ontwijken. Op het gebied van passieve veiligheid is iedere C3 standaard voorzien van onder andere zes airbags.



## Conclusie

Brengt de Citroën C3 de koper onvoorwaardelijk levensgeluk? Het antwoord daarop is simpel: nee, het is en blijft een ding. Maar een hoogst origineel uiterlijk, een vrolijk interieur en een gewiekste marketingcampagne kunnen de koper wel een bijzonder goed gevoel over de auto geven. Dat gevoel werd ook bij de testrijder vertaald in een onuitwisbare glimlach die ieder uur met C3 sierde.

De vele praktische mogelijkheden, de riante uitrusting, het hoge veiligheidsniveau en de prima rijeigenschappen zorgen er bovendien voor dat de koper, de testrijder en de Citrofiel zich heel prettig voelen in de C3 ... en ze leefden nog lang en gelukkig (Ivo Kroone). ■



## Specificaties

### Citroën C3 (2002 - 2010) 1.4i 16v Exclusive

#### Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	385 x 167 x 152 cm
Wielbasis	246 cm
Gewicht	1.026 kg
Aanhanger	560 kg
Aanhanger geremd	1.160 kg
Tankinhoud	47 l
Bagageruimte	305/ l
Bandenmaat	175/65R14

#### Motor en prestaties

Motorinhoud	1360 cc
Cilinders / kleppen	4/4
Vermogen	90 pk @ 5250 tpm
Koppel	133 Nm @ 3250 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	11,9 sec.
Topsnelheid	177 km/u
Verbruik gemiddeld	6,2 l / 100 km
Verbruik stad	8,1 l / 100 km
Verbruik buitenweg	5 l / 100 km
CO2 uitstoot	148 gr. / km

#### Prijs

Prijs	€ 18.700,-
Prijs instapmodel	€ 12.990,-