



Citroën C2

La Vie est Snel

Autotest | Met de zakelijke C5 en eigentijdse C3 toonde Citroën al vernieuwend bezig te zijn. De C3 is een sympathiek ogende auto voor een breed publiek. De C3 Pluriel is zelfs een compleet unieke combinatie van praktische gesloten auto, cabriolet en alle denkbare tussenvormen. Nu, 18 maanden later, komt Citroën met de C2. Deze compacte nieuwkomer richt zich op een publiek dat op zoek is naar een auto met een moderne en sportieve uitstraling. Ook met de C2 heeft Citroën een aantal aangename verrassingen in petto.

De reden waarom de C2 in een relatief korte tijd kon worden ontwikkeld is eenvoudig: de C2 heeft zo'n 60% van de onderdelen gemeenschappelijk met de C3 en C3 Pluriel. Zo is het onderstel gelijk, maar heeft de C2 een kortere wielbasis. Bovendien geeft de vormgeving direct aan dat dit een jonge, sportieve auto is.



De C2 is op het eerste gezicht een auto die zo afkomstig zou kunnen zijn uit een science-fiction film,

waarin dit het ideaalbeeld is van dé hippe stadsauto uit de toekomst. Het uiterlijk is bewust niet "aandoenlijk" zoals dat van de C3, maar juist gedrongen en gespierd.

De vorm met de hoge achterkant en nadrukkelijk aflopende lijn naar een lage neus, maakt de C2 gespierd en atletisch. Dat wordt nog eens benadrukt door de dik aangezette wielkasten (die standaard zijn op alle modellen). Ook de lijn van de motorkap, legt extra nadruk op de vorm. De grille is vrijwel gesloten door een groot kunststof paneel met daarop een fors Citroën-logo. Heel bijzonder is het achterste zijruit, dat lager loopt dan de voorste zijruit. Dit is een eerste hint dat de C2 meer is dan alleen een sportieve kleine Citroën.

Achterstoelen

Met de C2 probeert Citroën een vernieuwer te zijn op het gebied van compacte auto's. Zo is de achterbank vervangen door twee volwaardige stoelen (afhankelijk van de uitvoering). Deze achterstoelen staan op rails,

om zo te kiezen voor meer beenruimte of meer bagageruimte. Desondanks is de beenruimte ook in achterste stand iets geringer dan gemiddeld in deze klasse. Ook de hoofdruimte is onvoldoende voor volwassenen.

Toch is het gevoel van ruimte en vrijheid opvallend groot. Dat is te danken aan de bijzondere lijn van de achterruiten. Het is misschien een detail, maar het effect is duidelijk merkbaar. Desgewenst is de bagageruimte ook opvallend groot. Zoals gebruikelijk kunnen de achterstoelen worden opgevouwen om de bagageruimte te vergroten. Bij de C2 kunnen de achterstoelen ook eenvoudig geheel worden uitgenomen, waarna een enorme bagageruimte (helaas met tildrempel) overblijft.

De vernieuwingsdrang beperkt zich allerminst tot het vervangen van de achterbank door flexibele achterstoelen. De achterklep van de C2 bestaat uit twee onafhankelijk te openen delen, net als die van de C3 Pluriel. Dit is niet zomaar een leuke gadget, maar echt handig. Een eerste voordeel is dat een gedeelde achterklep minder ruimte vraagt om te openen. Daarbij is het onderste deel voorzien van een kleine bergruimte (5 liter) en mag het maximaal 100 kg dragen. Zo'n "tafeltje" achterop de auto kan bijvoorbeeld van pas komen met zware boodschappen of om na (buiten)sport van schoeisel te wisselen.



Ellebogenwerk

Het is vooral het interieur, waar de verwantschap met de C3 onmiskenbaar is. Het dashboard is vrijwel ongewijzigd overgenomen, maar nu uitgevoerd in een veel donkerder tint. Dit hebben de ontwerpers naar eigen zeggen gedaan om te voorkomen dat de C2 wordt gezien als een "kleine C3" of aandoenlijk stadsautootje. Als kleurige noot zijn (opnieuw afhankelijk van de uitvoering) de deurhendels, deurpanelen en rand rondom de versnellingspook in een extraverte kleur uitgevoerd.

De stoelen van de hier gereden VTR-uitvoering verdienen een extra pluim. De zetels zitten dankzij een perfecte vorm en de vele verstelmogelijkheden (ook van het stuurwiel) uitstekend. Bovendien benadrukt Citroën dat de C2 de meeste "elleboogruimte" in z'n segment biedt. Dat lijkt een wat gezocht argument, maar vertaalt zich in de praktijk in een gevoel van ruimte omdat bestuurder en bijrijder breeduit kunnen zitten.

Techniek

Vanaf de introductie is de C2 direct leverbaar met een 1.1, 1.4 of 1.6 liter benzine motor. Daarnaast is een 1.4 liter HDi diesel beschikbaar. Omdat de middelzware 1.4 liter benzine motor waarschijnlijk het meest verkocht zal worden, valt hierop de keuze voor de testrit. De krachtbron valt direct positief op door het lage geluidsniveau. Met de 75 pk sterke 1.4 motor is de C2 vlot, maar niet zo agressief als het uiterlijk wellicht doet vermoeden.

Vooral in de heuvels rondom Parijs, moet de C2 met twee inzittenden, twee fotouitrustingen en een continue actieve airconditioning hard werken om voldoende prestaties neer te zetten. De auto voelt zich het meest thuis op de snelweg. Daar is de C2 voor een auto van deze omvang bijzonder stabiel en kan moeiteloos met hoge kruissnelheden worden doorgereden. Bij een sprint vanuit stilstand, is tractie-controle op slecht wegdek of bij extreme weersomstandigheden zelfs geen overbodige luxe.



vernieuwend bezig als het stilzit!

Conclusie

Citroën heeft goed nagedacht over de C2 en weet zich daarom duidelijk te onderscheiden van de concurrentie. Dat begint met een zekere vernieuwingsdrang in de vorm van twee uitneembare en verschuifbare achterstoelen. Ook de gedeelde achterklep bewijst zich in de praktijk en geeft de C2 een aantoonbare meerwaarde. Daarbij wordt de nieuwkomer aangeboden met een aantal voorzieningen op gebied van luxe en veiligheid, die tot nu toe alleen aan een hogere klasse waren voorbehouden.

Op gebied van vormgeving weet C2 in iets te slagen dat andere Citroëns ook kenmerkt: de auto heeft onmiskenbare aantrekkingskracht, ongeacht de rijeigenschappen. De sportieve belofte van de C2 wordt in daden omgezet door motoren van de grotere C3 ongewijzigd in de compacte C2 te plaatsen. Zoals Citroën voor de C3 zegt "La vie est Belle", geldt voor de C2 "La vie est Snel"! ■

Optioneel kunnen alle motorversies, behalve de 1.1-liter variant, worden voorzien van Citroën's "SensoDrive". Deze combinatie van automatisch en handgeschakelde versnellingsbak, vraagt echter enige gewenning (zie hiervoor ook de test van de C3 Pluriel). De elektronica leert de rijstijl van de bestuurder kennen en past zich hier zo veel mogelijk op aan. Dit leerproces kost enige dagen en kan tijdens een proefrit daarom onbedoeld en onterecht het idee geven dat SensoDrive "niet lekker rijdt". Wanneer bestuurder en auto eenmaal op elkaar zijn ingespeeld, biedt SensoDrive extra gemak en veiligheid.

Dan blijkt opnieuw het voordeel van het hergebruik van onderdelen. Ook de motoren zijn gelijk aan die van de grotere C3, maar presteren als vanzelf beter in de compacte C2. Op die manier is Citroën zelfs



Specificaties

Citroën C2 1.4i VTR SensoDrive

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	367 x 166 x 146 cm
Wielbasis	232 cm
Gewicht	970 kg
Aanhanger	450 kg
Aanhanger geremd	530 kg
Tankinhoud	41 l
Bagageruimte	166/224 l
Bandenmaat	185/55R15

Motor en prestaties



Motorinhoud	1360 cc
Cilinders / kleppen	4/2
Vermogen	75 pk @ 5400 tpm
Koppel	118 Nm @ 3300 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	14,1 sec.
Topsnelheid	169 km/u
Verbruik gemiddeld	5,8 l / 100 km
Verbruik stad	7,5 l / 100 km
Verbruik buitenweg	4,8 l / 100 km
CO2 uitstoot	138 gr. / km

Prijs

Prijs	€ 15.495,-
Prijs instapmodel	€ 10.990,-