



## Citroën C3 X-TR

### Zon, zee en strand

Autotest | De "SUV" was ooit bedoeld als "Sports Utility Vehicle". Maar in de praktijk worden dergelijke geciviliseerde terreinauto's nooit off-road gebruikt. In plaats daarvan wordt de SUV puur gekocht op het stoere uiterlijk. De hoge aanschafprijs, onstilbare dorst naar brandstof en twijfelachtige rijeigenschappen worden voor lief genomen. Is het niet veel slimmer een bewezen goed rijdende personenauto een zelfde stoere uitstraling te geven zonder alle nadelen van een terreinauto? De Citroën C3 X-TR is één van die slimme nieuwe vrijetijdsauto's met extra's.

Een testrit is vooral een fotorit. Fotograaf en testrijder rijden een paar dagen door Nederland op zoek naar de mooiste plekjes om de testauto op de gevoelige plaat vast te leggen. De kilometers worden dan vanzelf afgelegd.

Met de Citroën C3 X-TR liep de route naar het strand van Scheveningen, een locatie die al eerder was gebruikt voor een fotoreportage. Het was behoorlijk brutaal om zomaar de boulevard op te rijden waar normaal alleen voetgangers komen. Met de "full size SUV" van het vorige bezoek waren de opmerkingen niet van de lucht: "dat kolos blokkeert het uitzicht" en "de fotograaf is wel erg trots op dat slagschip". Als de SUV in kwestie in het zand vast zou komen te zitten, zou de testrijder hartelijk zijn uitgelachen.

De reacties op de Citroën C3 X-TR waren heel anders. Dat heeft natuurlijk alles te maken met de sympathieke uitstraling van de gewone C3. Dit is een auto die door de ronde vormen en positieve uitstraling meteen vrolijk stemt. Als "X-TR" is de C3 echter stoer aangekleed en moet daarmee een (verstandig) alternatief vormen voor een SUV.



### X-TR

De X-TR is zo'n 1.500 euro duurder dan een gewone C3. Daarvoor krijgt de koper allereerst een flinke set robuuste bumpers rondom de auto die meteen zorgen voor het stoere uiterlijk. De grille is in ditzelfde opvallend veerkrachtige kunststof uitgevoerd. Zelfs aan de onderkant is extra bescherming aangebracht, zodat de C3 X-TR daadwerkelijk buiten de gebaande paden kan worden gebruikt. Een set breedstralers en

fraaie 15" lichtmetalen velgen dragen ook bij aan de avontuurlijke uitstraling.

Opvallend zijn de dakdragers die op deze avontuurlijke C3 standaard zijn. Heel handig zijn de dwarsverbindingen die in de dakdragers zijn opgeborgen. Met een eenvoudige handeling kunnen deze worden uitgenomen en geplaatst waarna de C3 ineens over een volwaardige imperiaal beschikt. Omdat de dwarsdragers na gebruik weer in de dakrails kunnen worden opgeborgen, is geen ruimte in een garage of berging nodig. De constructie zorgt er bovendien voor dat de auto alleen rondrijdt met een ontsierend hekwerk op het dak als dat echt nodig is.

Dat is maar goed ook, want een groot glazen panoramadak behoort eveneens tot de standaarduitrusting. Het dakdeel boven de voorstoelen is elektrisch te openen. Dankzij een automatisch opklappende windbreker is het tot zo'n 50 km/u aangenaam genieten van de zon. Boven die snelheid krijgt de rijwind alsnog de overhand.

## Interieur

In het interieur zijn vrijwel geen wijzigingen te vinden. Wel beschikt de C3 X-TR over een riante standaarduitrusting. Daartoe behoren onder andere airconditioning, een boordcomputer, cruise-control en zes airbags. Helaas laat Citroën op het gebied van ergonomie een paar steekjes vallen. De radio/cd-speler wordt bediend met twee knoppen aan het uiteinde van een stuurhendel. Tot zo ver niets vreemds. Maar de boordcomputer wordt bediend door die beide knoppen tegelijk in te drukken. Het gevolg is dat in de meeste gevallen de boordcomputer de gewenste melding geeft, maar de radio ongewild op een andere zender staat.

Nog zoiets: wanneer de schuifknop van de cruise-control naar "on" wordt geschoven, is deze daarna uit. De logica: wanneer de schuif het woord "on" bedekt is "off" leesbaar en "dus" is de cruise-control uit. Franse logica? Wat bij iedere C3 opvalt is een zekere vertekening door de bolle voorruit. Bijvoorbeeld hoog geplaatste matrixborden reflecteren bij donker wel drie keer in het bovenste deel van het raam.



Het wordt allemaal goed gemaakt door de geslaagde vormgeving en de ruimte. Daarbij is het stevige "ModuBoard" heel praktisch: het deelt de bagageruimte desgewenst tweeën. Handig en veilig is de nieuwe extra binnenspiegel. Deze is bedoeld om bijvoorbeeld kinderen op de achterbank in de gaten te kunnen houden zonder het overzicht op het verkeer te verliezen.



## Een punt vier zestien vee

De noviteiten van de X-TR blijven nadrukkelijk bij uiterlijk vertoon. Juist omdat menig SUV nooit off-road wordt gebruikt, volstaat Citroën terecht met alleen een stoer uiterlijk. Met andere woorden: de X-TR heeft geen vierwielaandrijving. De C3 X-TR rijdt daarom als iedere andere C3. De auto remt goed, stuurt goed en heeft een verdienstelijke wegligging.

Toch is er wel degelijk nieuws te melden, want recent is een nieuwe motor geïntroduceerd. Iedere C3 is sinds kort met een 1.4-liter 16-kleppen krachtbron leverbaar. Met de testauto is een forse afstand afgelegd, waarna kan worden geconcludeerd dat dit de fijnste motor is waarmee de C3 op dit moment leverbaar is.

De 1.4 16v scoort steeds precies goed. Met deze motor

beschikt de C3 nooit over een grote krachtreserve, maar presteert de auto steeds precies voldoende. De prestaties worden bovendien met een zekere rust neergezet, wat het comfort ten goede komt. De auto voelt zich even goed thuis in de stad als op de snelweg. Hoge kruissnelheden vormen geen enkel probleem. Ook de prijs met "1.4 16v" is "precies goed". Als alternatief is de C3 X-TR leverbaar met een 1.6-liter zestienklepper, een diesel is op dit moment niet beschikbaar.



## SensoDrive

Beide motoren kunnen worden gekoppeld aan "SensoDrive": Citroën's semi-automatische versnellingsbak. Menig journalist heeft een haat-liefde verhouding met dit systeem. Vooral tijdens de eerste kilometers probeert de elektronica te leren van de bestuurder, wat letterlijk niet zonder slag of stoot gaat.

Na een kleine dag rijden weet SensoDrive hoe de bestuurder het wil hebben en levert Citroën hiermee een prima automaat. Tijdens een korte proefrit bij de dealer zal dat niet het geval zijn en geeft SensoDrive onbedoeld en onterecht een verkeerd beeld van de auto.

SensoDrive biedt ook de mogelijkheid zelf sequentieel te schakelen. Dat kan met de korte pook tussen de stoelen, waarbij met min of plus voor de vorige of juist volgende versnelling kan worden gekozen. Als alternatief kunnen de hendels achter het stuurwiel worden gebruikt. Deze draaien helaas niet met het stuurwiel mee, terwijl een dergelijk systeem juist was bedoeld om altijd snel te kunnen schakelen met de handen aan het stuur. Heel prettig en zeldzaam: SensoDrive heeft geen kruipneiging (lees: de voet hoeft niet op de rem te blijven voor een verkeerslicht).

## Conclusie

Tijdens een testrit vol zon, zee en strand schreef het testverslag zichzelf. Vooral het publiek wist de auto tijdens de vele fotostops goed op waarde te schatten. In plaats van een kostbare SUV die nooit wordt gebruikt waarvoor deze eigenlijk is bedoeld, levert Citroën met de C3 X-TR precies dat waar het allemaal om gaat: een stoere uitstraling. Voor ongeveer €1.500,- bovenop de prijs van een gewone C3 levert Citroën een avontuurlijk voorkomen plus een aantal praktische extra's. De sympathieke uitstraling en de prima rijeigenschappen van de Citroën C3 komen in de plaats van de nadelen van een SUV. ■



## Specificaties

### Citroën C3 X-TR 1.4i 16v XTR

#### Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	385 x 167 x 161 cm
Wielbasis	246 cm
Gewicht	1.042 kg
Aanhanger	560 kg
Aanhanger geremd	1.160 kg
Tankinhoud	47 l
Bagageruimte	305/ l
Bandenmaat	185/60R15

#### 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	170 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	€ 18.240,-
Prijs instapmodel	€ 12.990,-