



Citroën C2

Du vin, du pain, du Citroen

"The urban sports car"? Tijdens de eerste kennismaking bleek de Citroën C2 inderdaad een vlotte auto met een nog veel vlotter uiterlijk. Maar om nou van een sportwagen te spreken was een tikkeltje overdreven; zeker in vergelijking met de voorganger, de illustere Saxo VTS 16v, in gedachte. Daarom introduceert Citroën nu de C2 VTS, in deze uitvoering moet de C2 dat sportieve uiterlijk koppelen aan dito prestaties. Is dit een volwaardige opvolger van de Saxo VTS van weleer?

Op het programma staat onder andere een rit naar de Autosalon van Parijs. Gezien het verkeer in de Franse hoofdstad, is een grote auto hier niet handig. Gezien de staat van de gemiddelde Parijse auto, is een dure auto ook geen aanrader. Dus werd gezocht naar een compacte en betaalbare auto die desondanks voldoende comfort biedt op een lange afstand. Met de aankondiging van de C2 in snelle VTS uitvoering was die keuze snel gemaakt.

VTS

De C2 in VTS outfit is voornamelijk herkenbaar aan de rode "VTS"-badges aan de zijkant. De in de lakkleur meegespoten bumpers, subtiele achterspoiler en breedstralers staan 'm goed, maar horen ook bij de uitrusting van bijvoorbeeld de minder snelle VTR. Evenals de minder gesperde varianten is het uiterlijk buitengewoon trendy met hoekige plaatdelen die op elkaar lijken te zijn gelegd. Dat geeft de auto een uitstraling van dynamiek en snelheid.

Heel praktisch in dat ontwerp is de in twee delen te openen achterklep. Door alleen de bovenste helft (inclusief hoedenplank) te openen, is de bagageruimte gemakkelijker en

sneller toegankelijk dan bij de gemiddelde auto. Bij het dichtslaan valt wel op dat deze half metalen half glazen achterklep iets minder stevig is dan gemiddeld. De onderste helft van de klep is juist zeer sterk en mag zelfs tot 100 kg dragen.

Alle bagage, inclusief een complete fotouitrusting, vindt gemakkelijk een plekje achterin. Etenswaar en andere kleine spullen kunnen probleemloos in het interieur worden opgeborgen. Het dashboardkastje biedt veel ruimte en ook de deurbakken zijn voldoende groot om daadwerkelijk te gebruiken voor landkaarten, pakjes drinken en andere reisbenodigdheden.

Toch is het jammer dat dit praktische interieur nauwelijks is aangepast voor deze snelste C2. De stoelen bieden geen extra zijdelingse steun. Ook het stuurwiel en het dashboard zijn gelijk aan die van de andere uitvoeringen. Ondanks het feit dat dit de duurste C2 is, zijn nog veel knoppen op het dashboard blanco. De automatisch ontstekende koplampen en ruitenwissers met regensensor zijn erg prettig, juist omdat ze geen knoppen hebben. Het enig zichtbare verschil met de andere C2's zijn de metalen poekknop en glimmende pedalen

met "gaatjes".



Motor

Het belangrijkste verschil is natuurlijk dat die pedalen zijn gekoppeld aan een 1.6 liter motor. Die is goed voor 125 pk / 143 Nm en op papier levert dat spannende prestaties. De testauto is echter luttele dagen oud en de kilometerstand geeft een haast maagdelijke waarde aan. De rit naar Frankrijk begint dus rustig. De autoradio met speciale MP3-uitbreiding (zie artikel "IceLink") zorgt vooralsnog voor het vermaak.

Vlak bij Parijs staat op een rangeerterrein vlak langs de snelweg een trein vol Citroën C2's. Eigenlijk een beetje zielig: waarschijnlijk heeft de testauto een paar weken geleden een lange treinreis gemaakt om via een groot opslagterrein in Nederland aan te komen. Nu gaat de eerste rit retour naar dit rangeerterrein. De C2 heeft nu echter wel de nodige kilometers gemaakt en de motor begint merkbaar los te komen.

Parlez-vous Anglais?

Op de ringweg, of "périphérique" zoals de Fransen het zo mooi noemen, is de gewenste afslag snel gevonden. Maar dan begint het lastige deel: het gereserveerde hotel in Parijs zoeken. Het braaf ingestudeerde "Excusez-moi, parlez-vous Anglais?" helpt niets. Steevast luidt het antwoord "Non". De Fransen spreken geen woord Engels en willen of kunnen niet helpen.

Eenmaal aan de kant van de weg is het bovendien een probleem om weer met de verkeersstroom mee te komen. Ook auto's met buitenlands kenteken, kaartlezende inzittenden en een bestuurder met onnozele blik op het gezicht worden er niet tussen gelaten. Het is alsof de Fransen denken: "rond middernacht valt er wel een gaatje in de onophoudelijke verkeersstroom, dan moeten ze het nog maar eens proberen".

Ook het gebruik van de rechter rijstrook blijkt een slecht idee. Iedere paar honderd meter staat er wel een driedubbel geparkeerde auto waarvan de eigenaar zich niet druk maakt om de rest van het verkeer. Probeer er maar weer tussen te komen. Wat de Fransen echter zijn vergeten is dat deze Hollander hun sterkste wapen in handen heeft: de Citroën C2 VTS. De auto is klein, makkelijk te overzien, wendbaar en vooral heel erg snel.

Na een half uur komt alle ingehouden woede en agressie van jaren lang "heer in het Nederlandse verkeer" naar buiten. Behendig snijdt de C2 door het verkeer op de brede boulevards. De C2 wordt in het kleinste gaatje tussen rijdende auto's geprikt. De C2 toetert net zo hard als de grote boze jongens.



Op enorme verkeerspleinen boort de C2 zich in volle vaart in

de kolkende massa van auto's als van een duikplank in het diepe, om daarna vastberaden en bij voorkeur als eerste weer boven te komen. De wetenschap dat de remmen de auto bijna ogenblikkelijk tot stilstand kunnen brengen, geeft daarbij een zeker gevoel. Ook voor snel bochtenwerk leent de C2 zich graag, op de natte kasseien af-en-toe bijgestaan door het standaard gemonteerde ESP. Alleen de stuurbevestiging had iets minder prominent aanwezig mogen zijn.

Van de linker rijstrook naar dat kleine zijweggetje rechts is een kwestie van resoluut sturen, zelfverzekerd kijken en hopen op het beste. Hier bewijst de "urban sports car" zich als geen ander; auto en bestuurder zijn in hun element. Dit wordt steeds leuker! Het hotel kan nog wel even op zich laten wachten!

Na een middagje oefenen wordt zelfs een Parijse taxichauffeur listig en behendig door de C2 VTS afgesneden. Heel toepasselijk is dat bij de Arc de Triomphe. Het is daarbij niet de testrijder die zo goed is, maar de testauto die het zo makkelijk maakt. Na deze "trionf tocht" voor de C2, gaat de route uiteindelijk richting hotel. Daar gaat parkeren op een vluchtheuvel of zebrapad nog steeds te ver. Echter, 3 meter 67 plus enkele decimeters om te manoeuvreren is genoeg voor de C2. Glimmend, blinkend en deukvrij staat de Nederlandse Citroën op de "Boulevard Victor" vlakbij de ingang van de Autosalon.

Terugweg

Op de terugweg wordt het gas voor het eerst ook op de snelweg goed ingetrapt. Vooral dan blijkt dat de C2 VTS een heel ander karakter heeft dan de Saxo VTS. Dit is geen nerveuze auto die de inzittenden zelfs op hoge snelheid in de stoelen drukt. De C2 VTS gedraagt zich meer als een snelle zakenauto. Het extra motorvermogen wordt niet gebruikt voor agressie, maar als reserve. De sprint van 100 naar 130 km/u wordt met groot gemak uitgevoerd.

Vanaf 150 km/u blijkt de C2 zelfs over een tweede adem te beschikken en gaat de VTS met groot enthousiasme door naar de beloofde 202 kilometers per uur. Op de snelweg kan de C2 VTS genadeloos hard enorme afstanden overbruggen. Dit is een prima alternatief voor een snelle reisauto, maar dan één die ook praktisch is in een drukke stad.

De Belgische taalgrens is in een recordtempo bereikt, al bij het eerste tankstation spreekt de Vlaamse bediende Frans,

Engels én Nederlands. We zijn weer op vertrouwde bodem. Het blijven rare snuiters die Fransen, maar ze maken fijne auto's.



Conclusie

Is de Citroën C2 VTS een waardige opvolger van de Saxo VTS? Nee. De Saxo was en is een ware adrenalinepomp op wielen die de bestuurder continu uitdaagt. Niet alleen is de Saxo VTS sneller dan de meeste andere kleintjes, de Saxo biedt zelfs partij aan volbloed sportwagens.

De C2 VTS is een heel andere auto. De nieuwkomer is ontegenzeggelijk snel, maar zet die prestaties neer met de overmacht van een snelle reisauto en niet met het venijn van een sportwagen. Dat maakt de C2 eenvoudiger handelbaar in het dagelijks verkeer. Het maakt de auto ook aantrekkelijk voor slimme en tegelijkertijd veeleisende kopers in de zakelijke markt. Juist deze snelste Citroën C2 maakte de claim "urban sports car" vooral op eigen geboortegrond helemaal waar.



Techniek

Citroën C2 1.6i 16v VTS

Maten en gewichten

Lengte	367 cm
Breedte	166 cm
Hoogte	146 cm
Wielbasis	232 cm
Gewicht	1045 kg
Aanhanger	450 kg
Aanhanger geremd	625 kg
Tankinhoud	41 l
Bagageruimte	166/224 l

Motor en prestaties

Motorinhoud	1587 cc
Cilinders / kleppen	4/4
Vermogen	125 pk @ 6500 tpm
Koppel	143 Nm @ 3750 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	8,9 sec.
Topsnelheid	202 km/u
Verbruik gemiddeld	6,9 l / 100 km
Verbruik stad	9,3 l / 100 km
Verbruik buitenweg	5,4 l / 100 km
CO2 uitstoot	163 gr. / km



Prijs

Prijs	€ 18.990,-
Prijs instapmodel	€ 12.390,-

Deze auto verzekeren?

Dat kan vanaf:

€ 25 per maand



Deze auto leasen?

Dat kan vanaf:

€ 229 per maand



Uw advertentie hier?

Neem contact op met:

sales@autozine.nl

? ? ? ? ?