



Citroën C3

Alles draait om de eenvoud

Autotest | Citroën kondigt de nieuwe C3 aan als een revolutionaire auto. De C3 zou de kleinere C1 en C2 moeten vervangen, maar dankzij een ingenieus concept meer ruimte bieden en toch hetzelfde kosten. Daar bovenop wil Citroën zich ook nog eens onderscheiden met bovengemiddeld comfort. Is dat gelukt?

In september 2022 kondigde Citroën voor het eerst aan dat het een nieuwe koers zou volgen. Toen toonde het namelijk de "Oli" conceptcar. Daarmee liet de fabrikant zien hoe dingen slimmer en eenvoudiger kunnen, zodat de prijs kan dalen.



Uitvoeringen: You en Max

Het revolutionaire lijnenspel dat het eerst te zien was bij Oli, komt in een veel tammere versie terug in de C3. De gekozen rechte lijnen zijn makkelijker te produceren en geven de C3 een stoere aanblik. De

nieuwe C3 houdt namelijk het midden tussen een hatchback en een SUV en is een "crossover". Dat blijkt ook uit de afmetingen: de nieuwe C3 is niet langer of breder dan de vorige, maar wel 10 cm hoger. Toch wekt het lijnenspel juist de indruk dat de auto kleiner is geworden.

Een manier om de prijs te verlagen, is door het aantal uitvoeringen te beperken tot twee: "You" en "Max". Daarmee wordt alle administratie en logistiek die nodig is bij veel varianten een stuk eenvoudiger. De C3 kent geen eindeloze personalisatiemogelijkheden, maar biedt slechts de keuze uit een lakkleur en de kleur van de lijn in het schildje onder de koplampen en naast de achterste zijruiten. Alleen de "Max" biedt de optie om het dak en de raamstijlen in zwart of wit uit te voeren. Vooral het hier getoonde wit zorgt voor een frisse, onderscheidende uitstraling omdat de meeste andere merken voor zwart als contrastkleur kiezen.



Ruimte

In het interieur is het beste te zien hoe er is bespaard. Iedere lijn is functioneel en op een enkel labeltje na zijn er geen versiersels. De schoonheid komt van de gebruikte materialen en texturen en dat werkt. Het genoemde "labeltje" zorgt voor een vrolijke noot. Deze zogenaamde "Happy Tags" in de portieren van de testauto hebben de teksten "have fun", "be happy", "feel good" en "be cool". Het kost weinig en zorgt toch voor een unieke en bovenal positieve uitstraling. En als het over portieren gaat: de C3 heeft geen sleutelvrije toegang en de deurhendels gaan zwaar, terwijl ze ook nog eens wiebelen (als dat maar heel

blijft).

De ruimte is goed voor een auto van deze omvang. Vanwege de hogere bouw is de hoofdruimte zelfs beduidend beter dan die van de vorige C3. De ruimte achterin is voldoende voor twee volwassenen. De zachte achterzijde van de voorstoelen zorgt voor extra beenruimte en comfort achterin. Ondanks de lage prijs is ook de nieuwe C3 voorzien van zogenaamde "Advance Comfort"-stoelen. Deze zijn opgebouwd uit twee soorten schuim, waardoor ze zowel een goede pasvorm als comfort beloven. Echter, stalgenoot Lancia heeft dit kunstje inmiddels overgenomen en verbeterd, voor nog meer zitcomfort.

Uitrusting en veiligheid

Op het dashboard zijn geen klokken te vinden. De basisversie heeft slechts een houder voor een mobiele telefoon, die dan dienst kan doen als brein van de auto. Met Citroën's eigen app zou deze bovendien kunnen worden bediend met knoppen op het stuurwiel. De hier gereden "Max"-uitvoering heeft een centraal beeldscherm voor de bediening van een traditioneel audio-, communicatie- en navigatiesysteem. Dat functioneert prima en ondersteunt Apple CarPlay / Android Auto via een USB-C aansluiting.

De klokken zijn vervangen door een klein schermje in een donkere band net onder de voorruit. Dankzij die plek ligt het perfect in het blikveld en is het bijna even eenvoudig af te lezen als een (veel duurder) head-up display. De weergave is eenvoudig, zonder keuze uit layouts of andere frivole zaken.

LED-koplampen, elektrisch verstelbare buitenspiegels, parkeersensoren achter, cruise-control en een (handbediende) airconditioning behoren tot de standaarduitrusting.

"Wat de C3 uniek maakt, is het onderstel met "Progressive Hydraulic Cushions", dat is voorbehouden aan Citroën"



Omdat dat vanaf 2024 wettelijk verplicht is, beschikt de C3 over een uitgebreide veiligheidsuitrusting. Net zoals bij andere merken leest de camera van Citroën veel verkeersborden die voor parallelwegen of afslagen zijn bedoeld en slaat dan paniek om niets. Citroën kiest zo mogelijk voor nog irritantere geluidjes (hoog en cartoon-achtig) dan andere fabrikanten en slaagt er dus ook nog beter in de bestuurder tot wanhoop te drijven. De waarschuwingen zijn onterecht, onophoudelijk en buitengewoon hinderlijk (waarmee de fabrikant zich keurig aan de richtlijnen van de EU houdt). Uitschakelen kan eenvoudig met een druk op de knop links onder het stuurwiel. Twee zaken om rekening mee te houden: dodehoekdetectie ontbreekt (maar de prima overzichtelijkheid van het koetswerk maakt dit niet noodzakelijk). Bij het overschrijden van een doorgetrokken streep kan de computer een flinke ruk aan het stuur geven, dus pas op bij bijvoorbeeld het oprijden van een spitsstrook.

Platform

Het grote geheim van de nieuwe C3 zit in het nieuwe platform. Speciaal voor voordelige en compacte auto's heeft moederbedrijf Stellantis een nieuw platform ontwikkeld waarbij efficiency voorop staat. Het platform is zowel geschikt voor elektrische als conventionele aandrijving; ook dat bespaart geld.

De C3 werd aanvankelijk voorgesteld als zeer voordelige elektrische auto, maar is vooralsnog alleen leverbaar met benzinemotor. De krachtbron wordt gestart door een sleutel in het contact te steken en deze om te draaien, hier dus geen startknop. De driecilinder benzinemotor wordt niet bijgestaan door een elektromotor, maar wel door een turbo. Het vermogen wordt via een handgeschakelde zesbak overgebracht op de voorwielen. De ene zal dit ervaren als een stap terug in de tijd. Wie niet gediend is van alle elektrische bemoeienis in de vorm van hybrides zal zich heerlijk voelen bij deze traditionele aandrijving. Bovendien: binnen de beperkingen van een puur mechanische krachtbron weet de C3 te overtuigen. De koppeling laat zich eenvoudig bedienen en ondanks de geringe motorinhoud biedt de C3 volop souplesse. Daarom kan desnoods schakellui worden gereden en is het bij traag stadsverkeer niet altijd noodzakelijk om terug te schakelen tot het eerste verzet.

Een schakelindicator geeft aan wat het beste moment is om te schakelen om efficiënt te rijden. Wanneer dat advies wordt gevolgd blijven de prestaties ruim voldoende, maar kan de motor soms gaan "stampen". Onder de 100 km/u kan probleemloos in de zesde versnelling worden gereden, maar de motor loopt mooier wanneer de snelheid iets hoger ligt. Op een traject met stadsverkeer en langere afstanden kwam het testverbruik volgens de boordcomputer uit op 1 op 20. Echter, volgens de dagteller is 1 op 13 (!) gereden. Wellicht ligt de waarheid in het midden?

De aangekondigde elektrische e-C3 zal naar

verwachting vlotter, stiller en comfortabeler zijn terwijl de aanschafprijs nauwelijks hoger ligt. De benzinemotor is daarom vooral bedoeld voor landen waar de infrastructuur (laadpunten) nog niet klaar is voor elektrisch rijden.



Weggedrag

Zoals eerder aangegeven, is het nieuwe platform afkomstig van het moederbedrijf Stellantis. In de toekomst zullen ook compacte auto's van andere merken van Stellantis (o.a. Opel, Fiat en Peugeot) van dit platform gebruik maken. Wat de C3 uniek maakt, is het onderstel met "Progressive Hydraulic Cushions", dat is voorbehouden aan Citroën.

Deze schokdempers met twee kamers zijn stugger of zachter afhankelijk van de frequentie van oneffenheden in het wegdek. Het nadeel is dat de C3 niet altijd op dezelfde manier reageert en de bestuurder dus kan verrassen. In de meeste gevallen zorgt het ervoor dat de C3 met een zekere vertraging op oneffenheden reageert en daarom groter en statiger voelt dan hij eigenlijk is.



Conclusie

Biedt de Citroën C3 de ruimte en het comfort van een compacte auto tegen de prijs van een kleine auto? Ja, maar de C3 zorgt ook voor verwarring.

De C3 bewijst dat moederbedrijf Stellantis het moeilijk heeft om met standaard onderdelen uiteenlopende modellen voor verschillende merken te bouwen. Citroën belooft comfort, maar Lancia doet dat inmiddels beter. Bovendien zou de C3 zonder de comfortfuncties nog voordeliger zijn geweest en Lancia een nog sterker imago hebben gekregen. Evenzo is de keuze voor een conventionele benzinemotor, zonder hybride en met handbak, een twijfelachtige. De elektrische versie is nauwelijks duurder, maar voordeliger en beter om te rijden. Als Citroën een conservatieve doelgroep wil aanspreken met de verbrandingsmotor, dan past dat niet bij de eigenzinnige vormgeving.

Wanneer bovenstaande wordt genegeerd en puur naar de testresultaten wordt gekeken, overtuigt de C3. De C3 is de eerste van een nieuwe generatie eenvoudige en voordelige modellen van Stellantis. Het platform, diverse technische vondsten (o.a. geprojecteerde klokken) en eenvoud in het leveringsprogramma (nauwelijks opties, weinig uitvoeringen, beperkte kleuren) maken dat mogelijk. Ook wordt bespaard door in heel Europa dezelfde prijs te hanteren en door scherpere afspraken met de afnemers (dealers / leasemaatschappijen) te maken. Het resultaat is een slimme, functionele en goed rijdende auto tegen een scherpe prijs. ■

Specificaties

Citroen C3

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	402 x 176 x 157 cm
Wielbasis	254 cm
Gewicht	1.226 kg
Aanhanger	600 kg
Aanhanger geremd	600 kg
Tankinhoud	44 l
Bagageruimte	310/1200 l
Bandenmaat	205/50R17

Motor en prestaties



Motorinhoud	1199 cc
Cilinders / kleppen	3/4
Vermogen	100 pk @ 5500 rpm
Koppel	205 Nm @ 1750 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	11.6 sec.
Topsnelheid	160 km/u
Verbruik gemiddeld	5.6 l / 100 km
Verbruik stad	6.8 l / 100 km
Verbruik buitenweg	4.9 l / 100 km
CO2 uitstoot	127 gr. / km

Prijs

Prijs	€ 28.150,-
Prijs instapmodel	€ 20.990,-