



Citroën C1

Eendracht maakt pracht

Het kan niemand meer ontgaan zijn: Citroën, Peugeot en Toyota hebben samen een nieuwe kleine auto ontwikkeld. Ieder merk brengt de auto onder eigen naam uit en geeft er een eigen karakter aan. Toyota was de eerste om haar kleinste te introduceren en nu toont ook Citroën haar interpretatie van de nieuwe kleine auto. Hoe onderscheidt de C1 zich van de andere kleintjes?

Toneel voor de presentatie is het gebied in en om Marseille, waar de auto zich eerst mag bewijzen in de stad. Daar valt direct op dat de Fransen veel aandacht hebben voor een nieuw product van eigen bodem. De C1 wordt door menigeen nagekeken en tijdens de fotostops vragen voorbijgangers geïnteresseerd wat dit voor leuke auto is.



Vormgeving

Als het om uiterlijk gaat is de C1 een echte Citroën, want de vormgeving is vriendelijk, sympathiek en natuurlijk een tikkeltje eigenwijs. Een fraai detail van de hier gereden

vijfdeurs uitvoering is het achterportier dat direct grenst aan de achterlichten. De achterlichten lijken op hun beurt naadloos over te lopen in de glazen achterklep.

Dat is mooi en het bespaart op productiekosten, maar het is niet altijd even praktisch. De toegang tot de bagageruimte is door dit ontwerp erg krap. Een flinke reistas past wel achterin, maar belandt daar alleen nadat de hoedenplank is verwijderd. De achterdeuren bieden royale toegang tot de achterbank, maar in tegenstelling tot de bewering in de brochure is de ruimte voor volwassenen hier uiterst beperkt.

De ruimte voorin is juist prima. Dat is te danken aan de slimme indeling van de beschikbare ruimte, maar ook aan de stoelen. Dit is geen klein autootje waar de inzittenden op zitten, maar dankzij fors bemeten zetels een compacte auto waar de inzittenden in zitten. Ook op de lange afstand blijven de stoelen aangenaam. Vanaf de voorstoelen hebben bestuurder en bijrijder uitzicht op een uiterst origineel vormgegeven dashboard. De keurige afwerking zorgt ervoor dat dit kleintje niet het gevoel geeft van een rijdend compromis op budget, maar dat van een kleine en volwassen auto.



Stadsverkeer

De C1 weet met de styling niet alleen de harten van omstanders te winnen, ook het verkeer is opvallend vriendelijk als de C1 eens een fout maakt. Dat gebeurt gelukkig zelden, want de C1 is dankzij de compacte afmetingen gemakkelijk te overzien. De auto laat zich probleemloos door druk verkeer sturen.



Citroën voorziet de C1 in de basisversie niet van stuurbeheersing. De testauto is wel voorzien van stuurhulp, maar rekening houdende met het geringe gewicht van de auto is een dergelijke installatie niet noodzakelijk en dat kan veel geld besparen.

Snelweg

Op dit moment is de C1 met slechts één motor leverbaar: een 3-cilinder 1-liter krachtbron afkomstig van Toyota. De motor is klein maar levendig, zodat de C1 dapper de snelweg tegemoet gaat. De sprint van 0 naar 100 in 13,7 seconden lijkt misschien traag, bij het invoegen geeft de auto het idee enorm snel te zijn.

Alhoewel de C1 leverbaar is met Citroën's "SensoDrive" automaat, is de testauto handgeschakeld. Hier is opnieuw een dankbare besparing te realiseren, want de handbak schakelt prima. De motor is voldoende sterk om het de bestuurder te vergeven als er een keer te weinig wordt geschakeld.

Terwijl in de stad nog het kenmerkende roffelende geluid van de 3-cilinder motor hoorbaar is, verdwijnt dit spontaan zodra de 4e versnelling wordt gekozen. De motor lijkt ineens veel mooier te lopen en dankzij het lage geluidsniveau leent de C1 zich ook voor het afleggen van langere afstanden. Alleen op een flinke helling wordt het uiterste van de motor gevraagd om het overige verkeer bij te houden. In het vlakke Nederland komt dat echter niet voor, zodat de C1 zich hier des te beter thuis zal voelen.



Conclusie

De Citroën C1 is de tweede van de drie kleine auto's die Citroën, Peugeot en Toyota gezamenlijk hebben ontwikkeld. Alle drie zijn in de basis gelijk, alleen het uiterlijk en de uitrusting verschillen. Na de testrit is duidelijk dat de rijeigenschappen exact gelijk zijn. Daarom blijven twee argumenten over om te kiezen voor de Peugeot, de Toyota of de hier gereden Citroën.

In de praktijk blijkt dat het uiterlijk veruit het belangrijkste argument is om voor een bepaalde auto te kiezen. Geheel in lijn met de andere modellen heeft ook deze kleinste Citroën een vriendelijke, sympathieke en iets eigenzinnige uitstraling. Het tweede argument bij de keuze van een auto is de prijs. Citroën kiest er voor om stuurbevestiging en een radio niet standaard te leveren op de basisuitvoering van de C1. Daarmee is de C1 de voordeligste van het trio. ■



Technische fiche

Citroën C1 1.0 Tentation (5d)

Afmetingen

Lengte	343 cm
Breedte	162 cm
Hoogte	147 cm
Wielbasis	234 cm
Gewicht	765 kg
Sleepvermogen	n.b.
Sleepvermogen geremd	n.b.
Tankinhoud	35 l
Kofferinhoud	139/712 l

Motor en prestaties

Cilinderinhoud	998 cc
Cilinders / kleppen	3/4
Vermogen	68 pk @ 6000 tpm
Koppel	93 Nm @ 3600 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	13,7 sec.
Topsnelheid	157 km/u
Verbruik gemiddeld	4,6 l / 100 km
Verbruik stad	5,5 l / 100 km
Verbruik buitenweg	4,1 l / 100 km
CO2 uitstoot	109 gr. / km



Prijs

Prijs	8.900 €
Basisprijs	8.600 €