



Martijn Verhoef
6 mei 2018

Hip als handelsmerk

Citroën doet goede zaken met de nieuwe C3. Het ontwerp is stoer en origineel en de auto heeft kenmerken van een crossover. In het C-segment volgde de C4 Cactus al eerder dat recept en ook dat gaat zeker niet onverdienstelijk. Maar geen van beide auto's zijn een antwoord op de stortvloed aan compacte crossovers en SUV's die behoorlijk populair zijn de laatste jaren. Tijd dus om de opvolger van de C3 Picasso als compacte crossover op de markt te brengen. Maak kennis met de Citroën C3 Aircross. Wij reden er een week mee om te ontdekken of het Franse merk ook een graantje mee kan pikken in het, nu al overvolle, segment.



Op z'n zachtst gezegd uitgesproken

Auto's als de Renault Captur en Peugeot 2008 maakten jaren de dienst uit in het segment, maar sinds kort moeten deze auto's de taart delen met hippe nieuwkomers als de Hyundai Kona en Kia Stonic. Maar ook de Seat Arona gaat volle goede moed de aanval aan. Daarbij mag de C3 Aircross nu ook aan het rijtje worden toegevoegd. Met de auto wordt een scala aan personalisatiemogelijkheden geboden en dat is ook aan de testauto af te zien. De oranje accenten zijn op zijn minst smaakgevoelig te noemen en de striping op de achterste zijruiten doet denken aan de lamellen van een sportauto uit de jaren tachtig.

Natuurlijk is de testauto zo provocerend mogelijk neergezet, om de mogelijkheden te laten zien. De accenten zie je terug in de omlijsting van de koplampen, in de naafkappen en ook de dakdragers zijn bij het Pack Color Orange in het oranje gespoten. Standaard zijn deze delen van de auto zwart en dat zou al wat minder uitbundig overkomen. Wel zo fijn voor de wat behoudender koper. Voor nu is het in ieder geval leuk om te laten zien wat er allemaal mogelijk is bij het samenstellen van de

Citroën C3 Aircross Puretech 110 EAT6 Shine

C3 Aircross. De auto is origineel vormgegeven en door het ontbreken van de airbumps doet de auto wat volwassener aan.

De auto komt in het echt groter over dan we op basis van de persfoto's vermoedden en mede door de flitsende zeventien inch wielen, het zwarte dak en de lakkleur Soft Sand staat er een hele stoere auto.



Het zit in de details

Vanbinnen is de auto minstens zo origineel. Ten opzichte van de C3 voelt het in de Aircross allemaal nog een stuk beter aan, mede door de mooie bekleding op het dashboard. Het rechtopstaande scherm en de gave luchtroosters - waarin ook weer oranje accenten terugkomen - geven het gehele interieur een unieke ambiance. De telefoon kan gemakkelijk weggeborgen worden in een vakje boven het dashboardkastje. De C3 Aircross grossiert in bekerhouders en opbergvakjes, zodat je geen rondvliegende spullen in de auto hebt.

Het multimediasysteem biedt onder andere navigatie en Apple Carplay. Het duurt na het starten wel even voordat het systeem opgestart is, wat lastig is als je de 360 graden projectie wilt bekijken voor het uitparkeren. De cameraprojectie wordt ook pas weergegeven als de auto in de achteruit wordt gezet, dus bij vooruit inparkeren ben je aangewezen op je eigen inschattingsvermogen. Het multimediasysteem kennen we natuurlijk uit andere modellen van de PSA-groep, maar het valt ons op dat het scherm in de C3 Aircross niet altijd even goed afleesbaar is door de hoek waarin het scherm geplaatst is. Verder vinden we de standaard audio-installatie aan boord van de testauto niet overtuigend. We raden dan ook aan om voor de audio-upgrade te gaan van 400 euro.

De test-C3 Aircross is voorzien van het optionele panoramaschuifdak en dat geeft een heel ruimtelijk gevoel binnenin de auto. Bovendien schuif je het dak met gemak lekker ver open, zodat je op zomerse dagen een fijne luchtcirculatie hebt én een zonnetje op je kruin. Het dak vraagt wel een extra investering van 950 euro.

De stoelen binnenin de C3 Aircross zien er zeer comfortabel en uitnodigend uit en doen een beetje denken aan de fauteuils uit oude Franse zakenauto's als de Renault 25 en Peugeot 604. Als je het hippe motiefje tenminste wegdenkt. In de praktijk blijkt dat de stoelen wel wat gewenning vragen. De rugleuning is harder dan je zou denken en de zitting vrij kort. Bovendien zijn de wangen breed, waardoor de smallere mensen onder ons een beetje heen en weer schuiven. Maar doordat het stuurwiel en de armsteun uitgebreid te verstellen zijn, is het ons gelukt om een comfortabele zithouding te vinden. Maak een uitgebreide proefrit - of proefzit - om uit te maken of dat ook voor jou van toepassing is.

Binnenruimte is er in overvloed en dat is dan ook een groot voordeel van de C3 Aircross. Bij een concurrent als de Mazda CX-3 hebben achterpassagiers een stuk minder been en hoofdruimte. In de C3 Aircross kan uw redacteur van 1,93 m prima achterin plaatsnemen, zonder het hoofd te stoten. Zelfs de aanwezigheid van het panoramadak doet daar niets aan af. Ook de beenruimte is voldoende en voor deze klasse zelfs goed te noemen. Dat geldt ook voor de bagageruimte. De 410 liter inhoud is ook nog eens flexibel in te delen door de aanpasbare laadvloer. De tildrempel is zo

helemaal weg te werken.



Fijne driepitter met volautomaat

De Puretech 110 is de 1.2 liter benzinemotor die we onder andere kennen uit de gewone C3 en Peugeot 208. Ook in de C3 Aircross weet de motor te overtuigen. Het gewicht van de auto is met 1.134 kg lekker laag te noemen en het koppel van 205 Nm is ook niet mals. Daardoor voelt de auto behoorlijk pittig en verlang je niet direct naar meer. Bovendien klinkt de motor heerlijk beschaafd; zelfs bij een volle acceleratie wordt de geluidsoverlast beperkt en bovendien klinkt het driepittertje helemaal niet verkeerd.

Het is voor ons wel de eerste gelegenheid om deze motor gecombineerd met de EAT6 volautomaat te rijden. Heb je ooit in de oude C3 met semi-automaat gereden? Mocht je dat op dit moment nog niet verdrongen hebben, dan vragen we je het hierbij te doen. De EAT6 is op geen enkele wijze te vergelijken met die vorige transmissie. De automaat helpt je moeiteloos door de verzetten en weet de auto zonder noemenswaardige vertraging een aantal versnellingen terug te brengen als je het gaspedaal flink intrapt

voor een inhaalbeurt. Het maakt het rijden in stadsverkeer lekker soepel en op landelijke- en snelwegen kun je ook prima op de automaat vertrouwen als er een versnelling meer óf minder nodig is.

Daarbij wordt de auto keurig laag in de toeren gehouden, waardoor je niet gestoord wordt door motorgeluiden in de cabine.

Nu geluiden in de cabine toch ter sprake komen: helaas bereikte een ander geluid ons wel, als we op hogere snelheid - vanaf ongeveer 135 kilometer per uur - reden. Een fluitend geluid dringt dan het interieur binnen en dat gaat al snel op de zenuwen werken. Uiteraard hoort dit niet, dus dit kaartten wij aan bij de importeur. Hoewel wij zelf dachten dat de dakdragers dit geluid veroorzaakten, blijkt uit een analyse van de technici van Citroën dat een rubber van het panoramadak het geluid binnenliet. De precieze oorzaak is voor ons dus niet meer te achterhalen, maar we gaan er vanuit dat dit een eenmalig mankement was dat niet voor alle C3's Aircross op gaat.



Ontbrekende zaken

Net als bij de concurrenten kan de prijs van een C3 Aircross al snel oplopen. Zo kost onze testauto een lieve 31.725 euro inclusief kosten rijklaar maken. Daar heb je dan een behoorlijk complete auto voor, maar toch zijn niet alle opties aangekruist. Zo ontbreekt het ons nog aan een head-up display, halflederen bekleding en de Grip Control button die we kennen uit de Peugeot 2008. Bovendien zijn full-led verlichting, verwarmde voorstoelen en een adaptieve cruise control niet eens leverbaar op de Citroën. Deze voorzieningen zijn op directe concurrenten vaak wel te verkrijgen.

Wel is de auto voorzien van het genoemde panoramaschuifdak, keyless entry en een dodehoekhulp. De rijbaanassistent is ook aanwezig, maar het onnodige piepen van het systeem deed ons de hulp al snel uitschakelen. Er brandt dan wel constant een oranje lampje op het dashboard om je daarop te attenderen, wat ook weer irritant is. Zaken als de 360 graden camera, een vermoeidheid herkenner en een emergency brake assist zijn dan wel weer goed om te hebben.

Prijzen beginnen voor een meer uitgeklede auto al onder de 20 mille met uitrustingsniveau Live, terwijl zaken als rijbaanhulp, uitgebreide radio met bluetooth en cruise control dan al aanwezig zijn. Airco ontbreekt dan gek genoeg en is ook niet als losse optie te bestellen. Je bent dus al snel aangewezen op de C3 Aircross Feel die minstens 21.790 euro kost. Maar dan heb je ook gelijk het zeven inch multimediasysteem, de stoere dakdragers en LED dagrijverlichting. De 110 pk benzinemotor is de basismotor, maar indien gewenst zijn er ook een 130 pk sterke variant en twee dieselmotoren. De automaat kost minstens 2.000 euro meer en dat is fors te noemen. Bovendien kun je de automaat alleen in combinatie met een benzinemotor krijgen.



Goede match mogelijk

De C3 Aircross weet een geheel eigen karakter het segment in te brengen en kan de strijd dan ook met vertrouwen tegemoet zien. Op bepaalde zaken laat de auto punten liggen, zoals het ontbreken van bepaalde (luxe-)opties en de vrij dure automaat. Daartegenover zet de auto een praktische en comfortabele binnenruimte, een zeer fijne aandrijflijn en afgezien van de automaat een zeer vriendelijk prijskaartje. Het uiterlijk moet je liggen, maar voor diegenen waarop dat van toepassing is, is deze auto dé reden om een nieuwe Citroën te kopen.

Plus

- + Onderscheidend uiterlijk
- + Veel binnenruimte
- + Fijne aandrijflijn en automaat...

Min

- ... die een forse meerprijs vergt
- Bepaalde zaken simpelweg niet leverbaar
- Irritante rijbaanhulp, zelfs als deze uitgeschakeld is