



Hoofdstuk twee

Stilzitten is geen optie voor Citroën. De wereld verandert snel en als autofabrikant moet je de consumenten blijven verleiden met noviteiten. Laat juist dat verleiden maar aan Citroën over. Wie in de markt is voor speelse, excentriekere modellen kan zijn hart ophalen bij het Franse merk. Modellen als de C3 en C4 Cactus doen het goed onder de Nederlandse automobilist, evenals als de C3 Aircross. Het onderscheidend vermogen zit hem in de mix van het design, praktische mogelijkheden en een flinke dosis comfort. De C3 Aircross is sinds 2017 op de markt en om de veeleisende gebruikers te blijven verleiden kan een facelift geen kwaad. Tijd om te ontdekken of er wordt vastgehouden aan de kernwaarden en het nog steeds een aantrekkelijke keuze blijft binnen het compacte cross-over segment.



Krachtige persoonlijkheid

De eerste aanblik op de C3 Aircross leert ons dat Citroën een poging heeft gedaan het uiterlijk krachtiger over te laten komen. De neus is opnieuw getekend en er is meer aandacht gegaan naar hoekige vormen. Ondersteund door bescherm delen voor de carrosserie, skid plates en forse dakdragers toont het geheel volwassener dan de versie uit 2017.

Waar veel concurrenten ervoor kiezen hun cross-overs optisch te verlagen geeft de C3 Aircross juist het gevoel hoger te zijn. Dit gevoel wordt versterkt door het hoog plaatsen van de verchromde chevrons en horizontale en de platgedrukte ledverlichting aan de voorzijde. Het geheel laat je niet in het ongewisse; dit is niet zomaar een opgehoogde hatchback maar een echte cross-over!

Personalisatie staat hoog in het vaandel bij de Fransen. Zo zijn er zeven carrosseriekleuren te kiezen. Deze kunnen worden gecombineerd met vier kleurpakketten. De gekozen kleur uit het kleurpakket zie je terugkomen op de voorste

skidplates, spiegelkappen en de C-stijl van de auto. Ons testmodel beschikt over de kleur Anodised Dark Blue. Andere opties uit het pakket zijn oranje, wit en zwart. En ja, ook het dak kan nog worden gepersonaliseerd; er is keuze uit wit of zwart.



Kampioen in comfort

Citroën staat bekend om comfort en deze naam houden ze graag hoog. Met die reden kiest het merk er bewust voor om de meest comfortabele zetels uit hun magazijn te trekken. Deze 'Advanced Comfort' stoelen waren eerder te zien in recente modellen van het merk en worden nu ook in de C3 Aircross gemonteerd. Met 15 mm extra schuim en een hogere dichtheid van het schuim moet je het tijdens lange ritten nog beter uit gaan houden dan je al deed.

Niet alleen de stoelen moeten je voorzien van meer comfort dan voorheen. In de middenconsole prijkt een groot negen inch touchscreen met daarin alle functies voor de infotainment. Het systeem erachter werkt snel en gemakkelijk. Nog steeds is de klimaatcontrole verborgen in het systeem en moet je dus via het scherm je temperatuur

instellen. Eerlijk is eerlijk, door het gebruik van het grote scherm en de directe koppelingen die altijd zichtbaar zijn in de hoeken is het gemakkelijker geworden dan eerder. Echter blijven we stiekem de voorkeur geven aan fysieke knoppen voor de temperatuur. De plaats van het touchscreen in de auto is niet optimaal. Omdat het vrij laag onder de ventilatieroosters is geplaatst moet je je ogen volledig van het wegdek halen om het goed te kunnen bedienen.

Krachtige zaken die we zagen terugkomen in het model uit 2017 zien we nu gelukkig opnieuw. Zo is de 15 centimeter verschuifbare achterbank gebleven. Hierdoor kan men de bagageruimte laten toenemen van 410 tot 520 liter. Met een volledig neergeklapte achterbank kom je tot 1.289 liter bagageruimte. Ook de passagiersstoel blijft kantelbaar zodat je na een bezoek aan de bouwmarkt of meubelgigant objecten met een lengte tot 2,40 meter met gemak in je auto schuift.



Gebrek aan actieve veiligheid

Op motorisch vlak hebben zich geen wijzigingen voorgedaan. Zodoende rijden we

exact dezelfde motorisering zoals we deden bij onze test van het voorgaande model. We roemden het vlotte en pittige karakter en ook nu valt dit positief op. Omdat het gewicht met de facelift nauwelijks is veranderd heb je meer dan voldoende power om de 110 pk lekker van zijn plek te krijgen. In combinatie met de handgeschakelde zesbak hebben we geen moment het idee naar meer kracht te verlangen. Snel door de versnellingen klikken zit er echter niet bij. Met lange slagen vindt de versnellingspook zijn weg tussen de verschillende versnellingen, zoals het een echte Fransoos betaamt. We noemen het maar, met een dikke knipoog, pure nostalgie.

Met het plaatsen van een opvallende Grip Control button benadrukt Citroën het cross-over karakter van de auto. Het systeem zorgt ervoor dat het verlies van grip wordt beperkt tijdens het rijden over verschillende soorten wegdek. Het systeem stuurt de antislipregeling (ASR) aan, daarbij rekening houdend met parameters als ijs, helling en neerslag. Onafhankelijk van elkaar kunnen het linker- en rechterwiel opereren. Veelbelovende techniek die we maar zelden terugzien in cross-overs.

Op het gebied van actieve veiligheid vallen de vernieuwingen enigszins tegen. Zo is het niet mogelijk de auto te bestellen met een intelligente cruise control die zelf de afstand tot de voorganger bewaart. Dodehoekbewaking en waarschuwing is ook niet leverbaar terwijl dit systeem ook in het B-segment al bijna tot de standaard gaat behoren. Gemiste kans voor deze Aircross.



Dampen

Zoals geschreven is er binnen het motorenaanbod van Citroën weinig veranderd. Twee benzinemotoren, de PureTech 110 en PureTech 130, worden geleverd met een handbak voor de eerste krachtbron en een EAT6-automaat voor de tweede. Voor wie geen afscheid kan nemen van de dieseldamp biedt Citroën nog steeds de BlueHDi 110 en de BlueHDi 120. Navraag bij Citroën leert dat tot op heden de ruim 80% van de C3 Aircross kopers kiest voor de PureTech 110 en 15% met de PureTech 130 de garage uitrijdt. Het overige deel pakt nog snel een diesel mee.

Met maar liefst vier standaard uitrustingsniveaus is er voldoende keuze om je C3 Aircross te personaliseren zoals je zelf wenst. Startend bij de Live met een vanafprijs van 23.090,- euro gaan we via de Feel en C-series naar topversie Shine met een prijskaart van 30.930,-. De dieselmodellen met vergelijkbare uitrustingsniveaus vallen al snel enkele duizenden euro's duurder uit. Dat de gemiddelde koper van een C3 Aircross best flink in de buidel wil tasten voor zo'n kekke Fransoos bewijzen de cijfers; ruim 37% vinkte namelijk de afgelopen jaren het Shine uitrustingsniveau aan bij de

dealer.



Citroën's positionering

De strijd in het overvolle compacte crossover segment is nog niet gestreden. Alternatieven voor de C3 Aircross hebben een stevige plek binnen de markt. Neem de populaire Mazda CX-3, Renault Captur of Seat Arona die de nodige harten van consumenten hebben weten te veroveren. Ook het eigen huis is niet vrij van concurrentie met de Peugeot 2008 en Opel Crossland X als alternatieven.

Eerlijk is eerlijk, qua positionering kunnen we allemaal nog veel leren van Citroën. Er is geen enkel merk dat zulke excentrieke en gedurfde auto's bouwt als zij. Een uitgesproken design heeft zijn beperkingen, omdat iedereen er een mening over heeft. Je kiest een C3 Aircross niet zomaar, maar maakt een bewuste keuze voor excentriek design en veel comfort. Dat dit bij de gemiddelde autokoper in de smaak valt laten de verkoopcijfers wel zien. Met de verkoop van 340.000 exemplaren sinds 2017 doen de Fransen goede zaken met het model. Met een fris gezicht en slimme noviteiten weet

de C3 Aircross opnieuw te overtuigen en is het nog steeds een goede en originele keuze binnen zijn segment.

Plus

- + Onderscheidend
- + Slimme oplossingen
- + Groot infotainmentscherm

Min

- Gebrek aan actieve veiligheidssystemen
- Plaats van infotainmentscherm in auto