



Martijn Verhoef
1 juni 2024

Elektrisch voor de massa

Elektrisch niet meer alleen voor de elite. Dat is de -ietwat- stigmatiserende boodschap die Citroën ons in een ludieke video voorschotelt en die de missie van de gloednieuwe ë-C3 uit de doeken doet. Maar er zit zeker een kern van waarheid in, want de voordelen van elektrisch rijden zijn voornamelijk beschikbaar voor een selecte groep leaserijders en vermogende particulieren.

Een elektrische auto onder de 30.000 euro is er eigenlijk nog niet en al helemaal niet met een bruikbaar rijbereik en veel binnenruimte. Daar brengt de ë-C3 dus verandering in, met zijn vanafprijs onder de 25.000 euro, prima rijbereik van 326 kilometer en plek voor vijf inzittenden. Maar kom je in de praktijk ook goed uit de voeten met deze vrolijke Fransoos? Dat proberen we uit tijdens de persintroductie!

Citroën C3 44 kWh Max

al die poespas aan zich voorbijgaan, maar als You staat er nog steeds een frisse verschijning voor je neus. Zij het met wieldoppen en zonder de kenmerkende 3D achterverlichting. De elektrische versie is qua uiterlijk overigens moeilijk te onderscheiden van de versies met brandstofmotor, alleen de blauwe C's die hier en daar de koets sieren geven zijn geheim prijs.

Welke C3 je ook kiest, je rijdt hoe dan ook in een auto die qua ontwerp een nieuwe weg voor het merk inslaat. We zien dus zeer binnenkort de designtaal (en het nieuwe logo) ook op de andere modellen van Citroën terug.



Net zo vrolijk

Het interieur kent net zoveel frivoliteit als het uiterlijk, waarbij de duurdere Max uiteraard luxer is aangekleed. Je profiteert van stoelen met extra comfort, een armsteun en metalen accenten in de deurpanelen. Automatische airco en een groot multimediasysteem behoren eveneens tot de standaarduitrusting. In de You moet je een eigen smartphone in de telefoonhouder plaatsen om te navigeren, waarbij het geluid overigens wel gewoon over de speakers van de auto gaat.

We nemen plaats achter het stuur van de C3 en het valt direct op dat dit stuurwiel een stuk kleiner en ovaler is dan voorheen. Het moet de rijbeleving ten goede komen, waarbij we wel opmerken dat zowel in hoogte als diepte de verstelbaarheid van het stuur niet heel uitgebreid is.

De bestuurdersstoel kan goed in hoogte en hoek versteld worden, zodat je uiteindelijk een prima zitplek hebt als je de sleutel omdraait. Je leest het goed, want om kosten te besparen behoort keyless go en entry niet tot de mogelijkheden en heb je gewoon een contactslot om de auto te starten. Het is één van de zaken waaraan je merkt dat de auto een aantrekkelijke aanschafprijs moest krijgen, al zijn er niet direct opties die je mist. Je hebt altijd elektrisch verstelbare spiegels, parkeersensoren achter en elektrisch bedienbare portierramen voorin. Je hebt ook altijd een digitaal cluster achter het stuur, dat Citroën vrolijk een head-up display noemt. Er wordt overigens alleen de meest essentiële info als snelheid, verbruik/rijbereik en een dagteller op getoond. Media-info of navigatie-instructies zie je alleen op het centrale display. De software hiervan is nog niet de definitieve versie (we rijden voorseriemodellen tijdens de introductie), dus we kunnen de auto niet volledig hierop beoordelen. Het systeem is vrij basic als het gaat om instelmogelijkheden, maar is hierdoor wel lekker overzichtelijk en eenvoudig te bedienen. Je kunt Apple Carplay en Android Auto standaard gebruiken in de Max. Een route plannen inclusief oplaadmomenten is ook mogelijk, maar dan via de Citroën-app. Ook langere ritten zijn daardoor zonder stress te voltooien.



Niet op beknibbeld

En niet in de minste plaats omdat het aan boord van de B-segmenter goed vertoeven is. Er is duidelijk ingezet op binnenruimte en dan voornamelijk bij de zitplaatsen. Iedere inzittende heeft ontegenwoordig veel hoofdruimte en achterin heb je bovendien meer knie- en elleboogruimte dan voorheen. We hebben ook al in de Renault 5 e-Tech gezeten en die biedt zowel voor- als achterin echt veel minder ruimte. De kofferruimte is met 310 liter inhoud vergelijkbaar met die van bijvoorbeeld een Peugeot e-208. Je hebt wel een hoge tildrempel, er is geen dubbele bodem om de laadvloer vlak te leggen. De achterbank is in de Max in 60:40 neer te klappen, al ontstaat daardoor ook geen volledig vlakke vloer. Doordat er ook gewoon brandstofmotoren worden geleverd, voorziet Citroën niet in een frunk.

Citroën moet steeds meer het betaalbare merk van de Stellantis-groep worden, wat natuurlijk goed nieuws is voor mensen die niet veel geld willen neertellen voor een elektrische auto.

Nog mooier is het om te merken dat het niet ten koste gaat van comfort en originaliteit.

Aan boord van de ë-C3 blijft het best stil en hoewel je geen lendensteun of kantelbare zitting hebt (de passagiersstoel is zelfs nooit in hoogte te verstellen), weten de voorstoelen een prima ondersteuning te bieden. En de gebruikte materialen zijn dan van hard kunststof, het ziet er allemaal wel prima uit en voelt ook gewoon goed aan.



Volwassen lichtgewicht

Is de auto in zijn rijden net zo volwassen als het interieur? De ë-C3 staat net als de aangekondigde Opel Frontera en de nog te onthullen Fiat Panda op een nieuw platform voor compacte auto's. Dit onderstel is wellicht iets minder uitgebreid als dat van bijvoorbeeld de Corsa of 208, maar is goedkoper om te ontwikkelen en dat maakt het mogelijk om de Citroën ook duizenden euro's goedkoper te maken dan die twee B-segmenters. Maken de Fransen zich het er makkelijk vanaf daardoor? Het merk Citroën heeft natuurlijk eer hoog te houden als het gaat om rijcomfort en dat resulteert in een prima gebalanceerd rijgedrag over de bij vlagen slechte wegen in Oostenrijk en Hongarije, waar we de auto aan de tand voelen. Alleen heel korte oneffenheden worden duidelijk voelbaar doorgegeven, door de korte wielbasis en de

vrij lichte koets is dat goed te verklaren. Langdurig slecht wegdek wordt feilloos uitgefilterd en dat zorgt voor een heel aangename rijbeleving. De 44 kWh is bescheiden van formaat, maar biedt toch een actieradius van 326 kilometer.

Die lichtgewicht batterij resulteert in een totaalgewicht van (voor een elektrische auto) slechts 1.383kg. Zelfs als er volgend jaar wegenbelasting voor EV's wordt ingevoerd, tikt het dus niet heel zwaar aan bij de Fransoos. Met zijn vermogen van 136 pk beschik je ook nog eens over voldoende kracht, al is het koppel bescheiden en wordt het vermogen niet direct vrijgegeven. De auto komt daarmee wat aarzelend uit de startblokken, getuige de sprint van 0-100 in 11 seconden. Vergeleken met de vorige C3 natuurlijk helemaal niet gek, maar voor een EV is het vrij ingetogen. Verwacht dus geen strepentrekker, maar daarmee wordt bandenslijtage natuurlijk ook beperkt. Het maakt de auto naar verwachting dus ook relatief goedkoop in onderhoud. Bovendien spaar je de remblokken, want de auto remt standaard flink af op de motor bij het loslaten van het gaspedaal. Je kunt de Comfort-stand aanklikken, waarin de auto verder uitrolt. Maar de preproductie modellen die wij tijdens de persintro reden, boden die functionaliteit nog niet.

Hoewel het merk dus flink inzet op comfort, is het geen gezapig model geworden. De auto helt niet overdreven over in bochten en de besturing is bij een grote stuurhoek nog best gevoelig. Rond de middenstand is het allemaal wel heel licht en indirect, maar daardoor voelt de auto best koersvast rechtdoor. Net als in het interieur merk je dus niet dat er beknipt is in de ontwikkelingskosten van deze elektrische B-segmenter. We worden alleen maar enthousiaster.



Goedkoop, maar ook goed?

Eenvoud ervaar je dus niet bij het rijden met de ë-C3. Eigenlijk is alleen de prijslijst eenvoudig. Er zijn twee uitvoeringen, waarbij de geteste Max 4.500 euro duurder is dan de instapper. De enige optie is een driefasen boordlader, die je voor 400 euro altijd wilt hebben want daarmee laad je simpelweg een stuk sneller op. Daarnaast kun je een lakkleur kiezen voor 600 euro, de kleur op de foto's is de enige gratis optie. De instapper You moet een aantal essentiële zaken als het multimediascherm met navigatie missen. Een complete veiligheidstuitrusting inclusief parkeersensoren achter zijn overigens wel altijd aanwezig. Het is jammer dat je niet een aantal losse opties kunt kiezen, want we vinden het gat tussen de twee uitrustingen wel vrij fors. Maar zelfs als full-options Max blijf je onder de 30 mille en daardoor profiteer je volledig van lage bijtelling of als particulier van de SEPP subsidie.

De ë-C3 is echt een heel volwassen auto, die ook in de praktijk een prima rijbereik van zo'n 280 kilometer biedt. Je zit er prima in en met de Max beschik je over best wat opties. Zelfs volledig afgeladen is de auto daarmee stukken voordeliger dan andere

elektrische B-segmenters. En als je nog niet elektrisch wil, kun je altijd nog voor de benzineversie gaan. Daarvan lees je zeer binnenkort ook de test.

Plus

- + Een goede aanbieding voor bruikbare EV
- + Prima zitruimte voor- en achterin
- + Comfortabel en frivool

Min

- Stuurwiel en passagiersstoel beperkt verstelbaar
- Niet zo'n uitgebreid 'head up display'