



Dirk-Jan Dalhuisen
11 juli 2012

Lachende derde

Na een geslaagd Ã©Ã©n-tweetje tussen de Volkswagen Lupo en de Seat Arosa wist het grote VAG-concern de afgelopen jaren nauwelijks voet aan de grond te krijgen in het booming A-segment. De kleurloze Fox speelde niet meer dan een schaduwrol, maar met de Up hoopt Volkswagen het succes uit vervlogen tijden nieuw leven in te kunnen blazen. Moest de Fox de kar nog alleen trekken, van de Up is er weer een Seat-afgeleide in de vorm van de Mii. Sterker nog: er is zelfs een lachende derde. Skoda gaat het met de Citigo voor het eerst in haar historie ook proberen in de miniklasse.



Eeneiige drieling nummer twee

De Citigo landt bepaald niet in een gespreid bedje, zoveel is zeker. Het A-segment is weliswaar hot, maar de concurrentie is er moordend. Kia verkoopt haar Picanto als warme broodjes en ook de Frans-Japanse drieling C1, 107 en Aygo - het al wat oudere eeneiige trio - is still going strong. De volwassen eerste indruk die de Citigo achterlaat, spreekt in ieder geval alvast in het voordeel van de fiscaalvriendelijke Tsjech. Daarbij wordt de compacte Skoda natuurlijk in het zadel geholpen door het broederschap met Volkswagens benjamin, de Up.

De familieband met de Up ligt er optisch dik bovenop: achter het Skoda-neusje is het Up-design wat de klok slaat. Overgoten met een Skoda-sausje, dat dan weer wel. De markante knik in de zijruiten van de driedeurs Up ontbreekt bijvoorbeeld en ook de doorlopende achterraut zien we niet terug op de Skoda. Zo blijft de Citigo (net als de

Mii) toch nog een beetje het no-nonsense-broertje van de hippere Up. Wil je van je Citigo iets frivools maken, dan ben je aangewezen op de uitgebreide accessoirelijn met spoiler-sets, wielen en zelfs bestickering die Skoda aanbiedt.



Simplicity

Fratsen hoef je ook binnenin de Citigo niet te verwachten. De materialen zijn niet overal even mooi, maar doeltreffend is het allemaal wel. Het netjes afgewerkte dashboard is simpel opgezet en de intuïtieve bediening maakt dat zelfs de grootste digibeet met de Citigo uit de voeten kan. Ook het optionele, spraakgestuurde navigatie- en voertuiginformatiesysteem "Move & Fun"™ werkt kinderlijk eenvoudig. Het staat bovenop het dashboard en daardoor snijdt het mes aan twee kanten: je hoeft je ogen nauwelijks van de weg te halen en hebt tegelijk lekker veel aflegruimte tot je beschikking.

Over ruimte gesproken: vanbinnen biedt de Citigo opvallend veel plaats aan zowel personen als bagage. De kofferbak slikt met een forse 250 (tot 950) liter meer dan menig andere stadsmini en ook op de achterbank is het ruimteaanbod alleraardigst. Voorin zit je zelfs erg ruim. Goed meubilair draagt bij aan een fijne zitpositie, al is het fijn beetpakkende stuurwiel helaas niet in diepte verstelbaar. Nog zoâ€™n missertje is de rechter zijruit, die niet vanaf de bestuurdersstoel is te bedienen. Waarom de hoedenplank niet mee scharniert met de kofferklep, is ons eveneens een raadsel. Jammer dat juist aan deze kleine details niet even iets meer aandacht is besteed.



Pittig, gecultiveerd en zuinig

De volwassenheid van de Citigo komt tijdens het rijden nog eens extra aan het licht. De driebcilinder onder de kap is niet groter dan een pak melk, maar blijft opvallend



Skoda Citigo 1.0 Ambition

eenvoudig op de been. Zolang de toerenteller maar tussen de 2.000 en 5.000 rpm blijft, heeft het blokje het prima naar zâ€™n zin. Onder de 2.000 rpm had â€™ie iets meer fut mogen hebben; boven de 5.000 rpm komt de klad erin. Vanuit stilstand staat de â€™100â€™ in dertien tellen op de klok, waarna de Citigo het bij 171 km/h voor gezien houdt. Nette cijfers voor een stadsauto; niet meer, niet minder.

Het gecultiveerde motorkarakter van de Citigo weet het niveau van veel andere stadsrakkertjes wÃ©l te ontstijgen. Het typisch roffelende driebilindertje houdt zich door de goede isolatie keurig op de achtergrond, waardoor de kleine Skoda je zelfs op de snelweg nooit het idee geeft met een stadsautootje onderweg te zijn. Dat zien we ook wel eens anders, zelfs bij motoren die meer vermogen leveren dan de 75 pk die de Citigo op zâ€™n voorwielen loslaat. Enkel bij een stevige acceleratie heeft de motor de neiging om een keel op te zetten.



Gulden middenweg

Over het brandstofverbruik zijn we eveneens te spreken. De fabrieksopgave is haalbare kaart en wie de schakeladviezen opvolgt, komt met een beetje anticiperen zelfs verder dan de opgegeven 1 op 23,8. Kanttekening daarbij is wel dat de schakelindicator er ã©ã©n van het overenthousiaste soort is. Vooral tussen 30 en 60 km/h is het flink roeren, waarbij de geringe tempoversnelling verklapt dat ook de motor soms moeite heeft om het allemaal te behappen. Een fractie later schakelen is de oplossing en ook dan blijkt het theoretische verbruik alleszins reã«el.

Waar de Citigo verder in uitblinkt, is zã€™n wegligging. Die is ongekend goed voor een auto uit het A-segment. Eerder wist de Up ons op deze discipline al te overtuigen, al maakte diens (optionele) sportonderstel â€™m wel wat stug. De Citigo moet het zonder dat sportonderstel doen en is daardoor weliswaar een tandje minder strak, maar in de

dagelijkse omgang des te prettiger.

Sturen en schakelen doet de Citigo nog altijd prima. Heel zwaar gaat het allemaal niet, maar gelukkig komt het evenmin in de buurt bij de wel erg lichte bediening die sommige concurrerende mini's bieden. Skoda heeft een mooie middenweg gevonden die zowel in de stad als op de snelweg eigenlijk prima voldoet.



Upside down

En dan de hamvraag: gaat de Citigo het A-segment op z'n kop zetten? Eerder al zette de Picanto het populaire Frans-Japanse trio op scherp en ook de kleine Tsjech lijkt de al wat verouderde drieling gemakkelijk de baas te kunnen. De Citigo maakt in alle opzichten een bijzonder volwassen indruk en voelt daardoor allerm minst aan als de eerste de beste stadsmini. Op wat kleine praktische missertjes na valt er maar weinig



Skoda Citigo 1.0 Ambition

aan te merken op Skoda's nieuwe benjamin. De bewezen kwaliteiten van de Up en het voor Skoda kenmerkende lagere prijskaartje lijken de gouden combinatie om van dit kleintje een groot succes te maken.

Plus

- + Veel zit-, bagage- en aflegruimte
- + Degelijke wegligging
- + Prettige motor

Min

- Stuurwiel niet in diepte verstelbaar
- Onlogische ruitbediening
- Hoedenplank scharniert niet mee