Arno Lommers
27 maart 2006

Intro

De C2 is een opvallende verschijning. Zeker in vergelijking met de meeste concurrenten in zijn klasse oogt de C2 vooral vrolijk. Momenteel heeft de C2 zelfs concurrentie binnenshuis. Door de goede verkopen van broertje C1 zakt het aantal afgezette C2â€™s duidelijk. In de eerste twee maanden van 2006 is CitroÃ«ns op een na kleinste model 544 maal over de toonbank gegaan. Tijdens dezelfde periode een jaar geleden waren dat er nog 792. De C1 noteert overigens 686 autoâ€™s in januari en februari, toch een behoorlijk aantal.
Voor de C2 moeten er uit de portemonnee van de potentiÃ«le koper toch een aantal flappen van duizend euro extra getoverd worden. Deze test wijst uit of dit extra geld de investering waard is of dat je, zoals al veel mensen besloten hebben, net zo goed de

kleinere C1 kan kopen.

Het exterieur

De CitroÃ«n C2 onderscheidt zich aan de voorkant door zijn bolle motorkap, brede spatborden en de grote verticale koplampen. En profil valt de onderbroken lijn onder de zijruiten op. Dit geeft een heel eigen accent aan de auto. Achter de voorportieren zijn speels de letters VTR aangebracht. Aan de achterkant valt uiteraard de gedeelde achterklep op, maar ook de grotendeels rode lichtunits. En, op de VTR en VTS, de dakspoiler. De testauto is gespoten in Bleu Grand Pavois. Een mooie metallic-kleur die de auto iets sportiefs geeft. Ten opzichte van de Ligne SÃ©duction en Furio heeft de sportievere VTR 15-inch lichtmetalen velgen, genaamd Coyote. Het fotomodel is echter

nog voorzien van Pelican-wieldoppen, wel met 15-inch banden.
Bij het dichtslaan van de deuren geven deze een wat blikkerig geluid, zeker wanneer de zijruiten nog geopend zijn. Ook de ongespoten onderkant van de motorkap ziet er wat goedkoop uit. Onder de motorkap ziet het er trouwens wel netjes opgeruimd uit, de meeste onderdelen zijn keurig gegroepeerd en bedekt.

Het interieur

Van binnen valt de CitroÃ«n C2 op door zijn originele en kleurrijke interieurstijlen. De stoelbekleding in deze VTR-versie, door de Fransen 3D-netmotief genoemd, is verkrijgbaar in drie verschillende kleuren. Ook de transparante versnellingspookknop en portiergrepen zijn kleurrijke en originele accenten in het interieur (standaard op de

VTR). Een noviteit die tegenwoordig nog op heel weinig autoâ€™s aangetroffen wordt, is de digitale snelheidsmeter. Na enige gewenning is er best mee te leven, net als met de toerenteller die als een boog de meteroverkapping volgt. Maar aparte analoge meters zijn toch praktischer. De koelvloeistoftemperatuur en inhoud van de benzinetank worden door LEDâ€™s weergegeven. Wel leuk bedacht, niet erg nauwkeurig. Opbergruimte is er voldoende in de C2. Ruime portiervakken, enkele vakjes in de middenconsole en een bekerhouder vÃ³Ã³r de versnellingspook.

De gebruikte materialen voor het dashboard zijn voorzien van een aardig printje en ogen beslist niet verkeerd. Wel zijn er veel naden zichtbaar, maar deze zijn niet te breed om te worden bestempeld als een slechte afwerking. De in zilverkleur gespoten ventilatieroosters zijn draaibaar, goed gevonden. Alle knoppen zijn herkenbaar CitroÃ«n en op een goede plek gehuisvest. Alleen is de spiegelbediening achter het stuurwiel geplaatst en de zijruitschakelaars bij de versnellingspook, even zoeken dus. Op het stuur zitten bedieningsknoppen voor de cruise control en het volume van de radio is te regelen met druktoetsen op het uiteinde van de ruitenwisserhendel. Erg praktisch is de snelheidsregelaar. Deze is op elke gewenste snelheid in te stellen. Komt de bestuurder boven deze snelheid dan klink er een pieptoon. Handig in een drukke stad waar maximaal 50 km/h gereden mag worden bijvoorbeeld.

Het instellen van de juiste zitpositie is een kwestie van zoeken. Afgezien van de stand van het stuur, deze is in korte tijd gevonden door de grote afstelmogelijkheden (in lengte en hoogte). Het is juist de rugleuning die roet in het eten gooit. Deze is alleen in stappen te verstellen, en je zult altijd zien: de voor jouw meest fijne stand zit precies tussen twee stappen in. De sportstoelen van de VTR zitten overigens wel fijn, ook al zijn de zittingen echt te kort van formaat. Wel zijn de hoofdsteunen lekker zacht. Jammer dat ze niet in hoek te verstellen zijn. Voorpassagiers kunnen redelijk tevreden zijn met de geboden ruimte. Hoofd- en armruimte genoeg, maar vooral de beenruimte voor de bestuurder houdt niet over. Dat is ook het geval op de achterbank. Voor kleine kinderen is de ruimte prima, maar als er mensen van 1,75 meter of langer plaatsnemen moeten de mensen voorin wat inschikken. De voorstoelen beschikken overigens wel over een instapsysteem waarbij de rugleuning in de vooraf ingestelde stand terug

komt.

De enigszins beperkte ruimte is zoâ€™n kleine auto natuurlijk niet aan te rekenen. Ook de kofferruimte is niet groot, maar door de rugleuningen van de achterbank om te klappen ontstaan er wat meer laad mogelijkheden. Een verhaal apart is de achterklep. De C2 beschikt niet zoals gewoonlijk over een klep uit Ã©Ã©n stuk. Om bij de bagage te komen moet eerst het bovenste gedeelte omhoog geklapt worden, daarna kan de onderzijde naar beneden scharnieren. Hier kun je eventueel boodschappen op laten rusten en zo naar binnen schuiven.

Het rijden

De motor waarmee de testauto is uitgerust is de 1.4i 8-klepper met 75 pk en 118 Nm. Het achtklepper karakter (bij lagere toeren is de meeste trekkracht beschikbaar) komt goed tot uiting. Ook onder de 2.000 toeren per minuut reageert de motor niet bokkig. Maar ook toerentallen van 4.000 of meer pakt hij met plezier. Daar is dan wel flink gas geven voor nodig. Echt heel vlot is de 1400 niet. Eerlijk gezegd had ik meer van hem verwacht. De fabriek belooft een sprint van 0 naar 100 km/h in 12,2 seconden. Misschien moet de motor nog wat inlopen. Van 80-120 km/h in de 4e en 5e versnelling heb ik uit de losse hand op 13 en 17 seconden geklokt. Inderdaad niet erg vlot, maar er is best mee te leven. Maar om nou â‚¬ 1.350 in de zak te houden en kiezen voor de nauwelijks zuinigere 1.1i met 60 pk lijkt mij niet zoâ€™n goed plan. Tenzij de stad het domein van de auto wordt.

Natuurlijk, autoâ€™s van dit formaat worden vaak ingezet voor ritjes in de stad, maar ook daarbuiten weert de C2 zich kranig. Het motorgeluid neemt geen dramatische vormen aan, en het onderstel blijft comfortabel. Alleen in snel ingestuurde bochten wordt de auto snel onderstuurd en op dwarsnaden in een bocht komt de achterkant een stapje naar buiten. Op minder geplaveide wegen treed er wel aardig wat bandengruis op waardoor de radio nauwelijks meer te verstaan is, dat is jammer. Voor de rest is de C2 een prima partner op de buitenwegen.Sturen gaat fijn en schakelen levert ook geen problemen op, al zijn de schakelwegen wat lang.

Nog even iets over de verschillende bedieningsfuncties. De sproeier op de achterruit, bijvoorbeeld, spuit bij Ã©Ã©n aanraking van de schakelaar al een aardige hoeveelheid sproeiervloeistof op de ruit. Toch best handig, zo heb ik ervaren. De interval op de ruitenwissers vÃ³Ã³r is veel te kort, een variabele interval is welkom. De test-C2 is niet voorzien van airco (een optie van â‚¬ 995). Om de verwarming te bedienen staan de bestuurder draaiknoppen van een wat goedkope kunststof ter beschikking. Zoals al eerder gemeld is de bediening van de cruise control op de spaken van het stuur geplaatst. Inschakelen kan links Ã©n rechts, sneller alleen rechts en langzamer alleen links. In het begin is het even denken op welke spaak je nu moet drukken. Een systeem waarbij alle functies met Ã©Ã©n vinger bediend kunnen worden is doeltreffender, net als Opel heeft bijvoorbeeld.

Voor de precies â‚¬ 15.000 euro is de C2 VTR goed uitgerust. Centrale vergrendeling met afstandsbediening, elektrische ramen met one-touch up/down-functie, cruise control en elektrische spiegels horen bij het pakket. Airco, cd-speler en parkeersensoren zijn, al dan niet in een pakket, leverbaar voor redelijke prijzen.

Slot

De hoofdvraag aan het begin van deze test was of de C2 zijn extra geld waard is ten opzichte van de kleinere C1. Als de auto uitsluitend ingezet wordt als boodschappenauto in de stad en om de kinderen naar de voetbal te brengen, zeg ik nee. Dat is prima te doen met de goedkope C1.

Maar ben je opzoek naar een vlot ogende, ook op de buitenwegen goed rijdende auto met iets meer ruimte, ga dan voor de C2.
Persoonlijk ben ik meer gecharmeerd van de C2. Een volwaardig viercilinder motorgeluid, fijnere stoelen, minder basic uitgerust en een meer volwassen rijgedrag. Gewoon een wat voller gevoel.

Plus

+ Vrolijk exterieur en interieur
+ Volwassen rijgedrag
+ Standaard cruise control

Min

- Toerenteller nauwelijks zichtbaar
- Krappe kofferruimte
- Blikkerig klinkende portieren