



Renault Clio Energy dCi 110



Citroën C3 BlueHDi 100



Peugeot 208 BlueHDi 100

# Vrolijk Frans

Nu er geen bijtellingsvoordeel meer voor het grijpen ligt, moet de zakelijke kilometervreter een andere manier vinden om de vervoerskosten te drukken. Bijvoorbeeld door te kiezen voor een compact en zuinig dieseltje uit Frankrijk. Van welke auto word je het vrolijkst, wanneer je de hele dag de weg op moet?

Tekst: Elmar Siepen, Igor Stuifzand · Foto's: Aleksander Perkovic

Zakelijke rijders die binnenkort een nieuwe lease-auto mogen uitzoeken, hebben geen profijt meer van de lucratieve bijtellingsregels die lange tijd voor auto's met een (op papier) lage CO<sub>2</sub>-uitstoot bestonden. De regelgeving maakte het mogelijk dat je een relatief grote en dure lease-auto – zoals een Mitsubishi Outlander PHEV of Volvo V60 Plug-in Hybrid – voor een prikkie kon inzetten voor de privé-kilometers. Sinds 1 januari worden alleen de bestuurders van volledig elektrische auto's nog bevoorrecht in hun bijtelling, voor elke auto met een verbrandingsmotor aan boord geldt dat er 22 procent moet worden bijgeteld.

Kortom: wie nu een nieuwe auto van de zaak mag uitzoeken, zal de kosten op een andere manier laag moeten houden. Het ligt voor de hand dat de vraag naar compacte auto's met

een zuinige dieselmotor weer aanwakkert. De Renault Clio was vanwege zijn gunstige bijtelling sowieso al populair als lease-auto, maar met het nieuwe bijtellingspercentage van 22 procent moet hij de zakelijke rijder ook met andere kwaliteiten zien te verleiden. Is de Clio nog steeds zo'n interessant alternatief, nu voor de Peugeot 208 en de kersverse Citroën C3 een identiek bijtellingspercentage wordt gerekend? We testen de drie Franse compacts met een zuinige en krachtige, dus voor de kilometervreter interessante dieselmotor.

### IN-/EXTERIEUR

**De nieuwe Citroën C3 is klein vanbuiten, maar verrassend ruim vanbinnen.**

Wie veel onderweg is, wil lekker zitten. Als je auto goede stoelen heeft en voldoende ruimte

biedt, kom je op elke afspraak fit aan. Een gemakkelijke bediening van het dashboard is erg prettig, net zoals een eenvoudig te activeren koppeling tussen de boordelektronica van de auto en je smartphone. Je wilt onderweg immers wel bereikbaar blijven en je favoriete Spotify-lijsten kunnen beluisteren. Ook is het belangrijk dat je genoeg bagage kunt meenemen – en dat je je gezinsleden zo veilig kunt meenemen als zij verdienen. De nieuwe Citroën C3 is verrassend ruim. Op de achterbank zitten zelfs je puberende kinderen nog lekker. Het dashboard van de auto heeft een leuk en fris design, waarin de bediening van tal van functies – zoals de audio en de temperatuurregeling – is gebundeld in het centrale touchscreen. Ook aan boord van de Peugeot 208 valt er genoeg te bekijken, dankzij het hoog

geplaatste instrumentarium en het kleine stuur. Het interieurontwerp mag dan nog steeds bijdetijds zijn, het duurt echter een eeuwigheid voordat het mediasysteem verbinding legt met je smartphone. Met 504 kilo heeft de Peugeot het grootste laadvermogen. Kijken we naar de inhoud van de kofferbak, dan heeft de Renault Clio iets meer in zijn mars dan zijn concurrenten: 300 tot 1146 liter. Bij alle drie de auto's krijg je echter te maken met een verhoging in de laadvloer wanneer je de rugleuning van de kofferbak neerklaapt.

Op veiligheidsgebied is meteen duidelijk welke auto de jongste is en dus het meest profiteert van de laatste ontwikkelingen: de Citroën C3. In de duurste Sense-uitvoering – waarin wij onze testauto kregen – zijn een achteruitrijcamera, een noodoproepfunctie,

een spoorassistent en verkeersbord- en vermoeidheidsherkenning standaard. De Peugeot zet daar statische bochtverlichting en een optionele noodstopfunctie als standaardvoorzieningen tegenover. Renault levert de 110 pk sterke dCi-motor uitsluitend in combinatie met de rijke Intens-uitvoering, waarbij full led-verlichting tot het standaardpakket behoort. Zaken als een adaptieve cruisecontrol, dodehoekwaarschuwing of een 360-gradencamera worden in deze modellen niet geleverd door de Franse merken.

### COMFORT

**Citroën doet zijn reputatie eer aan: de C3 heeft heel veel comfort te bieden.**

Als je jezelf dagelijks in het drukke verkeer waagt, maar desondanks ontspannen op je

Na vier jaar en 80.000 kilometer staat voor de Peugeot 208 de hoogste restwaarde op de balans.

### CITROËN C3 BLUEHDI 100

1560 cm<sup>3</sup>, viercilinder turbodiesel, 74 kW / 100 pk, 254 Nm

3,7 l/100 km (1 : 27,0), 95 g CO<sub>2</sub>/km

0-100 km/h in 10,8 s, 185 km/h

3996/1749/1474 mm

300 - 922 l

1065 kg

20.400 euro

17.895 euro



COMFORTABEL. RUIM EN ZUINIG

◀ Met zijn kunststof AirBumps op de flanken is de Citroën een stoere verschijning.

▼◀ De klokken zijn gemakkelijk afleesbaar, het centrale touchscreen laat weinig vragen onbeantwoord.

▼ Ook achterin zit je in de Citroën het lekkerst.

▼▼ De stoelen van de C3 zitten comfortabel en na een lange rit stap je nog fris uit.

### PEUGEOT 208 BLUEHDI 100

1560 cm<sup>3</sup>, viercilinder turbodiesel, 74 kW / 100 pk, 254 Nm

3,0 l/100 km (1 : 33,3), 79 g CO<sub>2</sub>/km

0-100 km/h in 10,7 s, 187 km/h

3973/1739/1460 mm

285 - 1076 l

1065 kg

19.290 euro \*

16.670 euro \*  
\* vijfdeurs uitvoering



LAAGSTE PRIJS EN AFSCHRIJVING

◀ Bij hogere bochtsnelheden krijgt de Peugeot 208 al vroeg last van onderstuur.

▼◀ De hoog geplaatste klokken gaan deels achter het kleine stuurte schuil.

▼ Ook op de achterbank krijgen je bovenbenen onvoldoende ondersteuning.

▼▼ De stoelen sluiten goed op je lichaam aan, maar de zijkussens zijn te zacht.



bestemming wilt aankomen, is een aange-naam zit- en veercomfort een absolute pre. Met zijn trendy bruin-grijze bekleding lijkt het meubilair van de nieuwe Citroën C3 wel uit een lounge gehaald. De fauteuils zitten heerlijk. Ook al mist je lichaam wat zijdelingse ondersteuning, na een lange rit stap je nog steeds fris en fruitig uit. Ook achterin zitten de passagiers het lekkerst in de Citroën.

De stoelen van de Peugeot zijn voorzien van geprononceerde zijwangen, maar deze zijn zo zacht dat ze je lichaam niet de steun bieden die wenselijk is. Bovendien is de lengte van de zittingen beperkt. De sportstoelen in de test-Clio maken deel uit van het optionele GT-Line pakket. Dit kost 995 euro en je krijgt er meteen een sportieve bodykit en 17-inch wielen bij. Alleen al vanwege de fijn zittende stoelen is het pakket zijn meerprijs dubbel en dwars waard.

Wie veel onderweg is, wil graag al z'n spulletjes onder handbereik houden: mobiele telefoon, zonnebril, mandarijntje, laadsnoeren,

papieren zakdoekjes, rolletje pepermunt. In de portierbakken van de Renault Clio kun je maar weinig kwijt, die van de Citroën zijn een stuk groter. Op het dashboard van de C3 prijken weinig knopjes, de meeste functies zijn in het touchscreen gevat. De bediening roept na enige gewoningstijd weinig vragen meer op, wat ons betreft hadden de kleine tiptoetsen aan weerszijden van het scherm – die je naar de diverse functies brengen – wel iets groter mogen zijn.

Afhankelijk van de persoon die achter het kleine stuur van de Peugeot 208 plaatsneemt, gaat de afleesbaarheid van de hoog geplaatste klokken deels ten koste van een optimale zithouding – of andersom. De auto profiteert nog niet van de meest recente bedieningstechnologie die PSA Peugeot-Citroën toepast in zijn jongste modellen, zoals de nieuwe 3008 (zie pagina 82) en de Citroën C3.

Ook belangrijk voor de beste comfortbeleving: de rijgeluiden – of liever gezegd: het gebrek daaraan. In de Renault Clio en de

Peugeot 208 hoor je de wind ruisen en de banden over het asfalt rollen. In de Citroën worden de geluiden beter buiten de deur gehouden. Daarnaast springt de C3 beter om met korte oneffenheden in het wegdek. Zelfs op de slechtste B-weg blijft de auto comfortabel de wielbewegingen gladstrijken. Alleen bij een volle belading merk je dat de vering zijn grenzen nadert. De Peugeot 208 heeft wat meer moeite met scherpe dwarsrichels en putdeksels, de Renault Clio is iets stouteriger dan de C3, maar maakt dat goed met een uitstekend veercomfort bij een volle bepakkings.

### MOTOR/TRANSMISSIE

**De 1,6-liter BlueHDI-motor voelt zich voor in de Citroën C3 het lekkerst.**

Voor een pittig presterende, maar zuinige dieselmotor kun je bij de Franse merken met een gerust hart aankloppen. De 1,5-liter dCi-motor van de Renault Clio levert 110 pk, de 1,6-liter BlueHDI-motor die zowel de Citroën C3 als de Peugeot 208 aandrijft, komt aan een maxi-

mum van 100 pk. In de Clio ligt een zesbak, de C3 en de 208 hebben allebei een transmissie met vijf versnellingen. De C3 accelereert van 0 naar 100 in 10,8 seconden en hij heeft een topsnelheid van 185 km/h, terwijl de Peugeot op deze onderdelen 10,7 tellen en 187 km/h laat noteren. Daarmee kom je in de dagelijkse praktijk helemaal niets tekort. De Citroën laat zich opmerkelijk schakellui rijden. Om vanuit de vierde versnelling van 60 naar 100 km/h te versnellen, heeft de auto slechts 7,5 seconden nodig – van 80 naar 120 km/h in de hoogste versnelling neemt 12,8 tellen in beslag. Opmerkelijk genoeg heeft de slechts 6 kilo zwaardere Peugeot 208 voor dezelfde oefeningen telkens zo'n seconde meer nodig. De Renault weet zijn hogere vermogen om te zetten in een iets snellere honderdsprint (9,7 s), maar op de tussen-

sprints in de hoogste en een-na-hoogste versnelling moet hij zijn meerdere erkennen in de Citroën. Wel heeft de Clio een hogere topsnelheid: 190 km/h.

De zesbak van de Renault Clio scheidt de verwachting een laag verbruik in de hand te helpen. Hoewel een testgemiddelde van 5,6 liter op 100 kilometer (1 op 17,9) een keurig resultaat is, nemen de Citroën en de Peugeot allebei genoegen met maar 4,9 liter diesel (1 op 20,3). In geval van de 208 is dat echter wel een groot verschil met de fabrieksopgave: de brochure belooft een gemiddelde van slechts 3,0 l/100 km (1 op 33,3). Met zijn tankinhoud van 45 liter heeft de 208 de grootste actieradius: ruim 900 kilometer. De Renault komt 100 kilometer minder ver met dezelfde hoeveelheid brandstof.

### RIJEIENSCHAPPEN

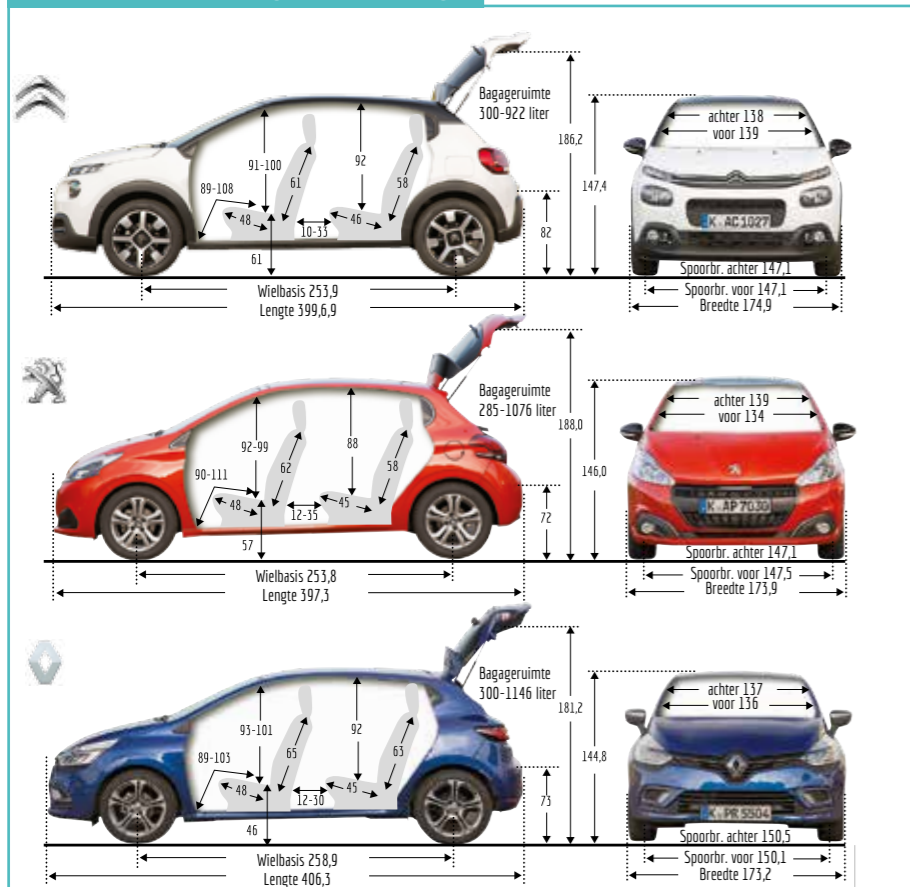
**Wie sportiviteit op prijs stelt, is het best af met de Renault Clio.**

Al bij de eerste de beste bocht op onze testbaan blijkt dat de Citroën C3 veel meer grip heeft dan de Peugeot 208. Die auto begint bij geringe snelheden al naar de buitenkant van de bocht te glijden. Overigens moet je in de C3 wel flink aan het stuur hoepelen om van richting te veranderen; het toonbeeld van directheid is zijn besturing niet. Wat overigens niets negatiefs betekent voor de terugkoppeling die de besturing te bieden heeft; *feeling* met de voorwielen is er genoeg. In de Peugeot moet je iets meer spierkracht op het kleine stuurje uitoefenen om een bocht in te sturen.

Wanneer je met de Citroën de grenzen zoekt, wordt de snelheid met een rustige

Wie zijn zakelijke kilometers met een sportieve benadering aflegt, heeft aan de Renault Clio de fijnste auto.

### ALLE MATEN OP EEN RIJ



### WIKKEN & WEGEN

Zowel de Renault Clio als de Peugeot 208 loopt alweer even mee. Ze hebben inmiddels hun eerste facelift gehad, maar ogen nog steeds jong en vitaal. Ik zou zo een van beide testauto's bestellen, als ik dagelijks veel kilometers moest afleggen. Maar in de wetenschap dat Citroën met de nieuwe C3 een erg sterke compacte hatchback heeft ontwikkeld, ligt de keuze voor de Renault of Peugeot niet meer zo voor de hand. De C3 is in veel opzichten een betere auto. Ik kan me voorstellen dat voor veel zakelijke rijders het uiterlijk van de C3 een struikelblok kan zijn: is de auto niet te joviaal gevormd? Wat mij betreft niet, ik vind de C3 een van de leukste compacte hatchbacks van dit moment, zowel vanbuiten als vanbinnen. Nu er toch niet meer van een lage bijtelling valt te profiteren, moet het rijplezier ergens anders vandaan gehaald worden.

Igor Stuifzand



### RENAULT CLIO ENERGY DCI 110

- 1461 cm<sup>3</sup>, viercilinder turbodiesel, 81 kW / 110 pk, 260 Nm
- 3,5 l/100 km (1 : 28,6), 90 g CO<sub>2</sub>/km
- 0-100 km/h in 9,7 s, 190 km/h
- 4063/1732/1448 mm
- 300 - 1146 l
- 1179 kg
- 23.960 euro
- 21.150 euro



SPORTIEVE RIJEIENSCHAPPEN

◀ De zilvergrijze beplating in de achterbumper is onderdeel van het optionele GT Line-pakket.

▼◀ Het dikke stuur en de korte pookslagen dragen bij aan de sportieve rijbeleving.

▼ De achterbank van de Clio heeft een stevige vulling, maar je zit met opgetrokken knieën.

▼▼ Alleen voor de sportstoelen zouden wij het 995 euro kostende GT Line-pakket al bestellen.



TECHNIEK	Citroën C3 BlueHDi 100 S&S	Peugeot 208 BlueHDi 100	Renault Clio Energy dCi 110
Cilinders / kleppen per cilinder	4 / 2	4 / 2	4 / 2
Nokkenas aandrijving	tandriem	tandriem	tandriem
Cilinderinhoud	1560 cm <sup>3</sup>	1560 cm <sup>3</sup>	1461 cm <sup>3</sup>
Maximum vermogen	74 kW / 100 pk bij 3750 tpm	74 kW / 100 pk bij 3750 tpm	81 kW / 110 pk bij 4000 tpm
Maximum koppel	254 Nm bij 1750 tpm	254 Nm bij 1750 tpm	260 Nm bij 1750 tpm
Versnellingsbak / aandrijving	vijfbak, handgesch. / voorwielen	vijfbak, handgesch. / voorwielen	zesbak, handgesch. / voorwielen
Onderstel	v: McPherson-veerpoten, draagarmen, stabilisator; a: torsie-as, schroefveren, schokdempers, stabilisator; ESP	v: McPherson-veerpoten, draagarmen, stabilisator; a: torsie-as, schroefveren, schokdempers, stabilisator; ESP	v: McPherson-veerpoten, draagarmen, stabilisator; a: torsie-as, schroefveren, schokdempers, stabilisator; ESP
Draaicirkel l / r	11,2 / 11,3 m	11,2 / 11,3 m	10,7 / 11,0 m
Remmen	v: gevent. schijven; a: schijven; ABS, remassistent	v: gevent. schijven; a: schijven; ABS, remassistent	v: gevent. schijven; a: trommels; ABS, remassistent
Bandenmaat standaard	195/65 R 15 H	185/65 R 15 T	195/55 R 16 H
Bandenmaat testauto	205/50 R 17 V	195/55 R 16 T	205/45 R 17 V
Bandenmerk	Goodyear Efficient Grip	Michelin Energy Saver	Michelin Primacy 3
<b>GEWICHT</b>			
Kentekengewicht / testgewicht	1065 / 1170 kg	1065 / 1176 kg	1179 / 1246 kg
Max. toelaatbaar gewicht / laadvermogen	1670 / 500 kg	1680 / 504 kg	1706 / 460 kg
Max. trekgewicht geremd / ongeremd	600 / 450 kg	700 / 520 kg	1200 / 635 kg
Max. dakbelasting / kogeldruk	70 / 32 kg	65 / 46 kg	80 / 75 kg
<b>PRESTATIES</b>			
0 - 50 km/h	3,4 s	3,4 s	3,3 s
0 - 100 km/h	10,8 s	10,7 s	9,7 s
60 - 100 km/h	7,5 s (4e versn.)	8,5 s (4e versn.)	9,9 s (5e versn.)
80 - 120 km/h	12,8 s (5e versn.)	13,7 s (5e versn.)	13,2 s (6e versn.)
Topsnelheid	185 km/h	187 km/h	190 km/h
Handling	1 : 54,0 min.	1 : 54,5 min.	1 : 53,2 min.
Slalom	61,0 km/h	62,0 km/h	64,2 km/h
<b>REMWEG</b>			
Remweg vanaf 50 / 100 / 150 km/h (koud)	9,6 / 35,5 / 80,0 m	10,5 / 38,3 / 84,3 m	9,3 / 35,7 / 78,3 m
Remweg vanaf 100 km/h (warm)	35,0 m	38,5 m	34,5 m
<b>GELUIDSNIVEAU</b>			
Stationair geluid	47 dB(A)	48 dB(A)	47 dB(A)
bij 50 km/h in 3e versnelling	61 dB(A)	65 dB(A)	61 dB(A)
bij 100 / 130 km/h in hoogste versnelling	67 / 70 dB(A)	66 / 69 dB(A)	67 / 69 dB(A)
<b>VERBRUIK</b>			
EU-verbruik	3,7 l/100 km (1 : 27,0)	3,0 l/100 km (1 : 33,3)	3,5 l/100 km (1 : 28,6)
Testverbruik	4,9 l/100 km (1 : 20,4)	4,9 l/100 km (1 : 20,3)	5,6 l/100 km (1 : 17,9)
Tankinhoud / actieradius	42 l / 857 km	45 l / 918 km	45 l / 803 km
CO <sub>2</sub> -uitstoot (EU / gemeten)	95 g/km / 130 g/km	79 g/km / 130 g/km	90 g/km / 148 g/km

## VZR CONCLUSIE



Aan het begin van deze vergelijkende test stelden we de vraag of de Renault Clio nog wel zo interessant is voor de zakelijke rijder. Ja, dat is hij. De auto rijdt verrassend sportief en weet zijn bestuurder bij elke kilometer te betrekken. Maar met de 110 pk sterke dCi-motor is het wel een (relatief) prijzige auto, niet alleen vanwege de aanschafprijs, maar ook door het hogere verbruik en de hogere wegenbelasting. De Peugeot 208 moet het in dit gezelschap hebben van de lage gebruikskosten en zijn lagere prijs. Helaas weet hij zijn leeftijd niet meer te verbloemen, wat onder meer tot uiting komt op de remmenproef. De Citroën C3 heeft dezelfde zuinige motor als de 208, maar presteert beter. En dat is niet het enige onderdeel waarop de auto het beste scoort: hij is ruim, erg comfortabel en staat borg voor vele zakelijke kilometers in volle tevredenheid.

Auto Review staat bekend om de uitgebreide vergelijkende tests. Zo testen wij: elke testauto staat enkele weken ter beschikking van de redactie. Speciale coureurs voeren de proeven met gekijkte meetapparatuur op het circuit uit. De testredacteur test de auto's gedurende de leenperiode op de openbare weg. Het puntensysteem maakt meteen duidelijk op welke punten een auto uitblinkt en waar ruimte voor verbetering is.

PRIJZEN IN EURO	Citroën	Peugeot	Renault
Basisprijs	20.400	19.290 <sup>3</sup>	23.960
<b>OPTIES OP TESTAUTO</b>			
Transmissie	-	-	-
Remmen	-	-	-
Onderstel	-	-	-
Besturing	-	-	-
Wielen	300 <sup>1</sup>	-	995 <sup>3</sup>
Stoelen	-	-	- <sup>5</sup>
Uitvoering	1900 <sup>2</sup>	1770 <sup>4</sup>	-
<b>TOTAALPRIJS TESTAUTO</b>			
Totaalprijs	22.600	21.060	24.955
Website	www.citroen.nl	www.peugeot.nl	www.renault.nl
<b>LEASEPRIJS</b>			
Leaseprijs NL *	411	421	519
<b>AUTO REVIEW-NORMUITRUSTING</b>			
Airconditioning	✓	✓	✓
Centr. vergrend., afstands.	✓	✓	✓
Cruisecontrol	✓	✓	✓
Elektrische ramen (v)	✓	✓	✓
Hoogteverstelbare bestuurdersstoel	✓	✓	✓
Lichtmetalen wielen	✓	✓	✓
Metalliek lak	595	600	595
Radio met aux of usb	✓	✓	✓
<b>VEILIGHEID</b>			
Achteruitrijcamera	✓	opt.	opt.
Adaptieve cruisecontrol	-	-	-
Airbags, bestuurder / bijrijder	✓	✓	✓
Airbags, gordijn	✓	✓	✓
Airbags, zij voor	✓	✓	✓
Airbags, zij achter	-	-	-
Automatische noodoproep	✓	✓	-
Dodehoekwaarschuwing	opt.	-	-
Extra airbags	-	-	-
Full led-verlichting	-	-	✓
Head-up display	-	-	-
Meedraaiende koplampen	-	✓	✓
Noodremsysteem	-	opt.	-
Spoorassistent	✓	-	-
Verkeersbordherkenning	✓	-	-
Vermoeidheidsherkenning	✓	-	-
<b>ONDERHOUD</b>			
Onderhoudskosten	615	565	580
<b>GARANTIE</b>			
Techniek	2 jaar	2 jaar	2 jaar
Lak	3 jaar	3 jaar	3 jaar
Doorroesten	12 jaar	12 jaar	12 jaar
Mobiliteit	2 jaar	3 jaar	2 jaar
<b>RESTWAARDE</b>			
Na 4 jaar in euro	10.806	10.417	12.399
Na 4 jaar in procenten	48,3	49,5	49,7
<b>VASTE KOSTEN</b> Verzekeringskosten p/mnd. **			
WA	67	66	66
WA +	83	83	82
All risk	120	121	121
Emissienorm / energielabel	EU 6 / D	EU 6 / B	EU 6 / C
Belasting per kwartaal	272	272	309
Bijtelling	22 %	22 %	22 %

\* Bron: Alphabet. Tarief per maand, gebaseerd op 20.000 km/jaar, looptijd 48 maanden, incl. verzekering, excl. brandstof en btw.  
\*\* 100 procent premie, bron: Centraal Beheer Achmea  
<sup>1</sup> 17-inch 1m-wielen met 205/50-banden (300 euro) alleen i.c.m. uitrusting Shine (zie voetnoot 2); <sup>2</sup> uitvoering Shine (meerprijs t.o.v. Feel), met o.a. 1m-wielen, achteruitrijcamera, Citroën Connect Box incl. noodoproepfunctie; <sup>3</sup> vijfdeurs uitvoering; <sup>4</sup> uitvoering Blue Lease Executive (meerprijs t.o.v. Blue Lease), met o.a. 1m-wielen; <sup>5</sup> optiepakket GT-Line, met o.a. 17-inch 1m-wielen en sportstoelen.

IN-/EXTERIEUR	Citroën	Peugeot	Renault
Ruimte voorin	100 *	65	60
Ruimte achterin	100	40	36
Overzichtelijkheid	70	44	38
Bediening/functionies	100	82	78
Kofferruimte	100	20	20
Flexibiliteit	100	21	21
Laadverm./trekgew.	50/30	27	28
Veiligheidsuitrusting	150	88	83
Kwaliteit/afwerking	100/100	139	137
<b>ONDERDEELSCORE</b>	<b>1000</b>	<b>526</b>	<b>501</b>
<b>ONDERDEELWINNAAR</b>	<b>1</b>	<b>3</b>	<b>2</b>
<b>COMFORT</b>			
Zitcomfort voorin	150	88	84
Zitcomfort achterin	100	54	47
Ergonomie	150	122	118
Interieurgeluid	50	28	25
Geluidsbeleving	100	68	63
Klimaatbeheersing	50	29	31
Veercomfort leeg	200	118	105
Veercomfort beladen	200	104	100
<b>ONDERDEELSCORE</b>	<b>1000</b>	<b>611</b>	<b>573</b>
<b>ONDERDEELWINNAAR</b>	<b>1</b>	<b>3</b>	<b>2</b>
<b>MOTOR/TRANSMISSIE</b>			
Acceleratie	150	92	93
Tussensprint	100	77	74
Topsnelheid	150	42	43
Overbr. verh./schakelgedrag	100	85	83
Vermogensontplooiing	50	25	25
Draaieigenschappen	100	67	66
Verbruik	325	289	289
Actieradius	25	16	18
<b>ONDERDEELSCORE</b>	<b>1000</b>	<b>693</b>	<b>691</b>
<b>ONDERDEELWINNAAR</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>
<b>RIJEIGENSCHAPPEN</b>			
Handling	150	60	58
Slalom	100	45	50
Besturing	100	63	60
Rechthoudigheid	50	36	32
Remdosering	30	18	16
Remweg koud	150	95	68
Remweg warm	150	100	66
Tractie	100	35	32
Rijveiligheid	150	119	118
Draaicirkel	20	11	11
<b>ONDERDEELSCORE</b>	<b>1000</b>	<b>582</b>	<b>511</b>
<b>ONDERDEELWINNAAR</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>1</b>
<b>MILIEU / KOSTEN</b>			
Emissiewaarden	25	23	23
Prijs testauto	600	553	558
AR-normuitrusting	50	49	49
Afschrijving **	75	60	62
Onderhoud	20	14	14
Verzekering	50	45	45
Belasting	100	66	66
Brandstof	50	47	47
Garantie	30	10	10
<b>ONDERDEELSCORE</b>	<b>1000</b>	<b>867</b>	<b>874</b>
<b>ONDERDEELWINNAAR</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>3</b>
<b>UITSLAG</b>			
<b>TOTAALSCORE</b>	<b>5000</b>	<b>3279</b>	<b>3150</b>
<b>TESTWINNAAR</b>	<b>1</b>	<b>3</b>	<b>2</b>

\* Maximaal haalbare score per onderdeel  
\*\* Indicatieve restwaarde volgens BOVAG-koerslijst na 4 jaar en 80.000 km

reactie van het ESP betoegeld. Maar daarbij wordt het motorvermogen dusdanig lang door de elektronica geknepen, dat er van dynamiek niets meer overblijft. Wat dat aangaat, biedt de Renault Clio meer rijplezier: op een bochtige weg is zijn ESP minder voorzichtig afgesteld dan dat van de Citroën en de Peugeot. Het onderstel van de Clio heeft een vrij stevige afstemming, waardoor de carrosserie van de auto in snelle bochten niet te sterk overhelt en de auto net wat scherper op de besturing reageert. Wie zijn zakelijke kilometers met een sportieve rijstijl benadert, heeft aan de Renault Clio de fijnste auto. Ook het remsysteem is hierop het beste berekend: met warme schijven en trommels heeft hij 35,5 meter nodig om tot stilstand te komen. Als de remmen nog koud zijn, staat de Citroën bij een noodstop nog iets eerder stil: 34,5 meter.

## MILIEU/KOSTEN

### Kleine verschillen: de Peugeot wint dit hoofdstuk nipt.

In dit afsluitende hoofdstuk gaan de drie zuinige hatchbacks gelijk op. De onderhoudskosten zijn nagenoeg gelijk, de verzekeringspremies laten geen grote verschillen zien en de garantievooraarden zijn (vrijwel) identiek. Het puntenverschil ontstaat aan de pomp: de Renault Clio heeft het hoogste verbruik. Daarnaast wordt de Clio een categorie hoger ingeschaald voor de wegenbelasting, en is hij in aanschaf iets duurder dan de Citroën en de Peugeot. De 208 heeft een net iets lagere catalogusprijs dan de C3, en na vier jaar en 80.000 kilometer gebruik staat voor de Peugeot een wat hogere restwaarde op de balans. Hoewel de onderlinge verschillen klein zijn, scoort de Peugeot in dit hoofdstuk het beste. **A**

De comfortabele Citroën C3 profiteert van de laatste ontwikkelingen op veiligheidsgebied.

