

Auto & Motor
TECHNIEK

© **WWW.AMT.NL** - Dé internetsite voor de Automotive Professional

Weinig karakter, maar perfect rijgedrag

Gewoon goed

Extravagant is de C5 bepaald niet te noemen en dat stelt de Citroën-kenners altijd een beetje teleur. Hij is zelfs enigszins karakterloos, maar dat doet aan de kwaliteit van deze grote Citroën niets af. Daarmee is het namelijk prima gesteld en dat geldt ook voor het comfort en z'n rij-eigenschappen.

Op de eerste foto's en op de draaitafels van de diverse autosalons was de Citroën C5, volgens de kenners, bepaald niet moeders mooiste. Van een nieuwe grote Citroën wordt kennelijk meer verwacht. Maar eenmaal op de weg groeit de C5 langzaam naar je toe.

Hij gaat zowel de Xantia als de XM vervangen, en valt qua klasse daar eigenlijk precies tussenin. Opvallende details zijn de vrijwel vlakke voorruit en de korte, hoge achterkant. De zijkant doet nogal sterk aan die van de VW Passat denken. Dat is meteen ook één van de auto's die de directe concurrentie voor de C5 vormen, ook al begint de prijslijst van de Citroën heel wat lager dan die van de Passat. Dat is overigens te danken aan de vrijwel uitgekledede 1.8 liter versie die ruim onder de vijftig mille wordt aangeboden.

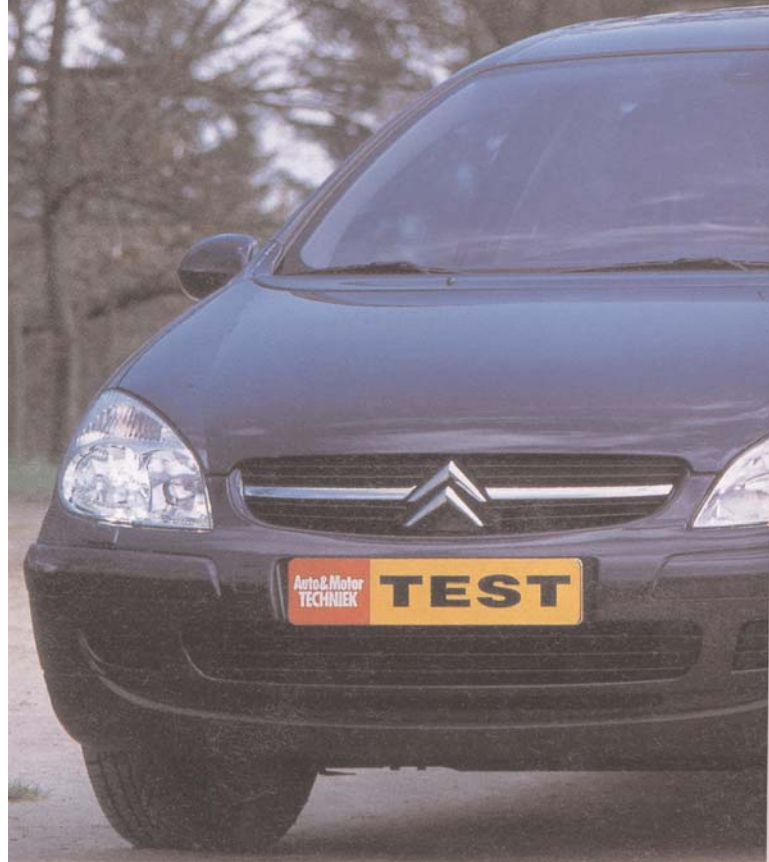
De door ons geteste 3.0 V6 Exclusive vormt het andere uiterste, deze uitvoering kost f 74.690,- en voorzien van een viertraps automaat f 78.490,-. Geen extreem concurrerende prijs, want Volkswagen vraagt voor de V6 Passat ongeveer evenveel maar die heeft dan wel permanente vierwielaandrijving. Andere directe concurrenten zoals de Ford Mondeo 2.5 V6, Chrysler Sebring 2.7 V6, Opel Omega 2.6 V6 Comfort, Rover 2.0 V6 en de Toyota Camry 3.0i V6 zijn voordeliger. En sommige zelfs een heel stuk. Maar de C5 biedt

een grote, unieke attractie in de vorm van de Hydractive III vering.

Heerlijke motor

Voor onze test hadden wij het topmodel C5 te logeren, de 3.0 V6 Exclusive. Voorzien van lederen bekleding en de automatische viertraps transmissie met de mogelijkheid om handbediend sequentieel te schakelen, een heerlijke automobiel. De zijdezachte, krachtige motor is doorontwikkeld uit de V6 van de Xantia en de XM. Het is dezelfde nieuwe V6 die we ook in de Peugeot 607 aantreffen.

De 3.0 V6 heeft vier kleppen per cilinder en per cilinderkop twee door een getande riem aangedreven bovenliggende nokkenassen. Hij levert volgens opgave van de fabrikant een maximum vermogen van 152 kW bij 6.000 t/min en een maximum koppel van 285 Nm bij 3.750 t/min. Bij MAHA in Vianen bleek het vermogen met 153 kW bij 5.730 t/min aardig te kloppen, maar aan het fabriekskoppel kwamen we niet. Dat bleef steken op 270 Nm bij een hoger toerental van



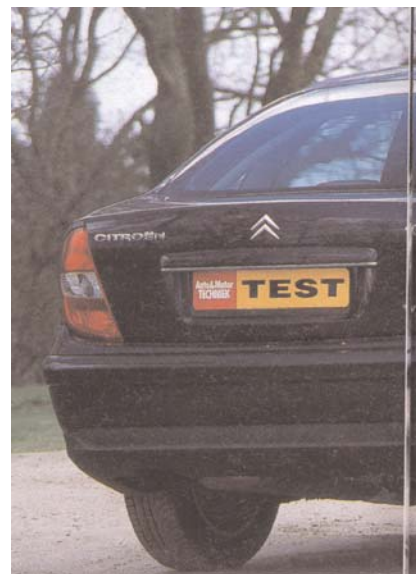
De neus, met de grote koplampen achter het heldere glas, heeft veel weg van de recente Xsara-facelift. Een nieuw familiegezicht? De voorruit volgt nagenoeg dezelfde vlakke lijn van de motorkap.

FOTO'S: JAN LIEFTINK



Topmotor is de 3.0 liter V6, die zijdezacht draaiend forse prestaties levert. Het verbruik is daarbij relatief bescheiden.

4.730 t/min. De koppelkromme is overigens wel mooi vlak en dat merk je ook goed op de weg. De C5 is met deze V6 motor gewoon een verrukkelijke auto en helemaal in combinatie met de voortreffelijke viertraps automaat. Deze heeft in de automatische stand twee programma's: normaal en sportief en daarbij ook een winterstand waarin deze voorwielaandrijver in de tweede versnelling weggrijdt. In het normale programma gaat het scha-



De achtersteven van de C5 is kort en hoog. Markant zijn verder de forse lichtunits en de weinig bescheiden opschriften.

kelen heel vlug en onopgemerkt. Gebruik je de S stand, dan blijft de bak veel langer in de versnellingen hangen en schakelt ook heel alert en vroegtijdig weer terug. De C5 wordt er een stuk sportiever door. Een wereld van verschil met het normale goedige karakter van deze relatief zware Citroën. Naast de automatische gangwissels is er de mogelijkheid om de bak handmatig te bedienen. Je trekt de hendel één standje verder naar links om

**Auto & Motor
TECHNIEK
TEST**



Veel ruimte en luxe in de C5 Exclusive, de lederen bekleding is een optie. Ronde vormen zorgen voor een smaakvol geheel.

Het instrumentenbord geeft ook informatie over het onderhoud, het motorolieniveau en de olietemperatuur. Het schakeldisplay had wat duidelijker gemogen.



Automatisch rijden of sequentieel schakelen, het kan allebei. Met een tussen de stoelen geplaatste knop zijn de wagenhoogte en sportieve vering in te stellen.



Heel verzorgd: een handig vakje met munthouder en bekerhouder voor de bestuurder. Achter het klepje bevindt zich ook een slot voor het uitschakelen van de passagiersairbag

vanuit die stand met tikjes naar voren en achteren de bak sequentieel te bedienen. Dat werkt uitstekend.

Wat ons tijdens de grotendeels haastig afgelegde testweek nog het meest verbaasde was het aangename matige brandstofverbruik van 1 op 9,2. Met zijn nagenoeg 1.500 kg rijklaar gewicht en grote 3.0 liter motor is dat heel netjes.

Aangename ambiance
De C5 geeft vier ruime portieren die voor een gemakkelijke instap zorgen, zowel voor- als achterin. Het is wel even opletten met het gevoelige systeem van de afstandsbediening. Als je de sleutel met de pietepouterige knopjes namelijk verkeerd beetpakt gaan de portieren totaal ongewenst op slot of open. Eén keer hadden we met een

portier wijd open zelfs ongewild het alarm geactiveerd.

De C5 is een forse, maar zeker niet overdreven grote auto. Je zit er geweldig in en het mooie leer zorgt voor een aangename ambiance. Geen strakke lijnen in het smaakvolle interieur, maar veel ronde vormen. In de dure C5 Exclusive met lederen bekleding vinden we elektrisch bediende voorstoelen met opklapbare armsteuntjes en een elektrische lendensteun. De stuurkolom kan kantelen en axiaal bewegen. Zo is altijd een optimale rijpositie in te stellen.

Het instrumentarium is goed leesbaar. Opvallend is de aanwezigheid van een olieniveaumeter en een olietemperatuurmeter (alleen in combinatie met de automaat). Het instrumentarium bevat ook een



De achterbank laat zich met zitkussen en al gemakkelijk omklappen. De middenarmsteun heeft een opbergvak en twee bekerhouders en er is een mooi rolgordijn bij de achterraut.



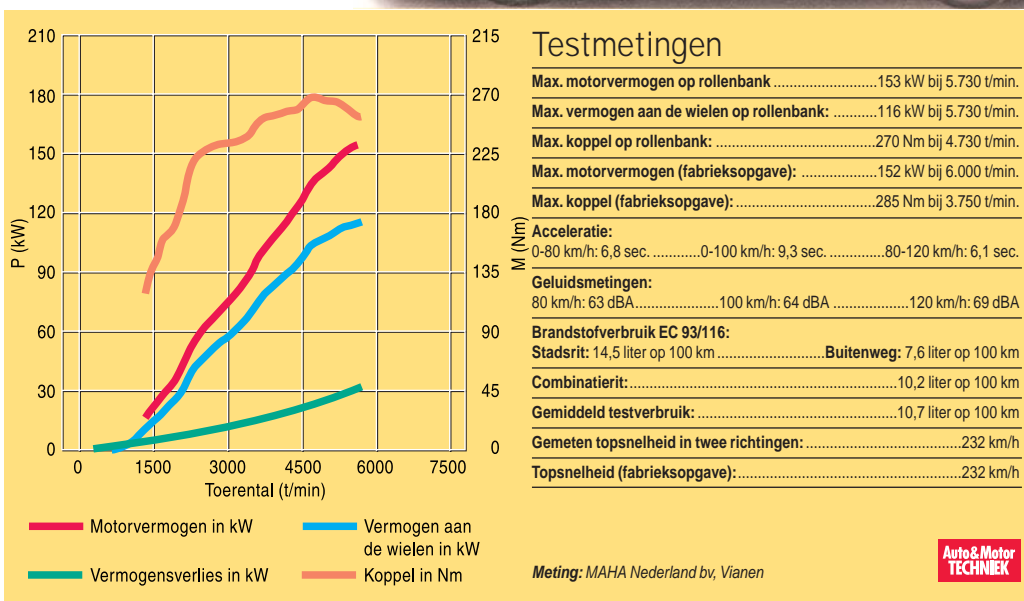
De links/rechts gescheiden climate control en het audio-systeem zijn mooi in het dashboard geïntegreerd. Bovenop het dashboard bevindt zich een display voor de boordcomputer.



aanwijzing voor de stand van de transmissiehendel. Die is overigens matig afleesbaar en dat is met name lastig wanneer de handbediening wordt gebruikt.

De uitrusting is zeer compleet. Afgezien van het leer, waarvoor inclusief de eerder genoemde elektrische bediening van de voorstoelen f 5.500,- moet worden afgerekend, en de audio installatie (ongeveer f 1.300,-) is de auto zeer verzorgd. Zo treffen we een automatische, links rechts gescheiden climate control aan, elektrische ramen voor en achter, boordcomputer, cruise control, bandenspanning-indicatie, een gedeeld neerklapbare achterbank en een skiluiik, een grote achterklep, voldoende berg-ruimten in het interieur, dubbele zonnekleppen per kant en bekerhouders. Merkwaardig genoeg ontbreken er twee zaken: een wis/was voor de achterraut en mistlampen. Xenonverlichting is overigens wel standaard op de Exclusive.

Citroën heeft de passieve veiligheid goed voor elkaar. De C5 komt met een adaptieve bestuurders- en



passagiers airbag, zij-airbags voorin en windowbags. ABS en ASR waarborgen daarnaast de nodige actieve veiligheid.

Krachtig zweven
Het gemoderniseerde Hydractive III systeem zorgt voor een comfortabele vering. Daarover bestaat geen discussie. Maar pas op. Wie met hoog gespannen verwachtingen in de C5 3.0 V6 Exclusive stapt en over z'n eerste richel rijdt, wordt teleurgesteld. Je voelt 'm namelijk donders goed, de auto zuigt deze oneffenheid bepaald niet ongemerkt in het systeem weg. En datzelfde geldt voor meer oneffenheden zoals gaten in het wegdek en gewoon slechte wegen waar je met pakweg een BMW of een Renault ook heel perfect, maar tevens niet zo goed voelbaar overheen gaat. In z'n veerreacties lijkt de C5 meer op de Xantia V6 Hydractive dan op het laatste model XM, dat beslist een wolliger veer karakteristiek bezat. De tijden veranderen, de klant wil niet meer dat zwevende tapijt van vroeger, maar die wenst juist meer contact met z'n auto en de weg daaronder.

De C5 heeft qua wegligging veel in zijn mars. Hij laat zich ietwat onderstuurd, snoeihard een snelweg oprijt opjagen en zonder merkbaar verminderde snelheid ook weer afjagen. Even een roton-

de omhoeken, geen enkel probleem. Toch wel heel bijzonder voor zo'n grote en zware auto en dat zonder merkbaar overhellen! Het onderstel reageert ook amper op lastwissels.

Alleen op de snelweg komt het bekende zweven weer enigszins terug in de herinnering. Maar laten we het bij deze C5 maar liever 'krachtig zweven' noemen, want dat is de eigenschap die het dichtst in de buurt komt. Krachtig zweven, betrokken bij de weg en desondanks zeer comfortabel. De sportknop tussen de stoelen kun je beter met rust laten. Die verbetert niet de wegligging, je krijgt er alleen maar een stouterige vering door.

Het snelheidsafhankelijk bekrachtigde, super directe stuurwiel zorgt voor gemakkelijk manoeuvreren ondanks de nogal grote draaicirkel. Het rempedaal geeft bij de eerste aanraking even niet thuis, om daarna heel krachtig en betrouwbaar de remklauwen aan het werk te zetten. Duiken is de Citroën C5 vreemd.

De C5 mag dan optisch geen bijzonderheid zijn; het rijden met deze grote Citroën vergoedt veel. Wie geen prijs stelt op een uitdagend uiterlijk, maar vooral comfortabel vervoer zoekt, is met de C5 goed bediend.

Dick Schornagel

Modelserie en prijzen

Citroën C5	
1.8 16V Sédution	f 45.990,-
2.0 16V Prestige	f 52.490,-
2.0 16V Exclusive	f 55.990,-
2.0 HPI Exclusive	f 58.090,-
3.0 V6 Exclusive	f 74.690,-
2.0 HDi Sédution	f 53.490,-
2.0 HDi Prestige	f 61.590,-
2.2 HDi 16V Exclusive	f 74.690,-
ABS:	standaard
ASR:	standaard op 3.0 V6 en 2.2 HDi, optie op 2.0 HPI/HDi f 1.000,-
Airbag bestuurder:	standaard
Airbag passagier:	standaard
Zij-airbags:	standaard
Windowbags:	standaard
Xenon verlichting:	standaard op Exclusive
Stuurbekrachtiging:	standaard
Centrale portiervergrendeling:	standaard
Elektrische ruitbediening voor:	standaard
Elektrische ruitbediening achter:	optie op Prestige en Exclusive f 684,-
Handbediende airco:	optie op Sédution f 2.100,-
Automatische airco:	standaard op Exclusive, optie op Prestige
Cruisecontrol:	standaard op Exclusive, optie op Sédution en Prestige f 845,-
Automaat:	vanaf 2.0 f 3.800,-
Lederen bekleding:	optie op Exclusive f 5.500,-
Schuif/kanteldak elektrisch:	f 2.150,-
Metallic lak:	f 1.090,-
Navigatie systeem:	optie, prijs n.n.b.

Importeur
Citroën Nederland
(020) 570 19 11

Plus

De C5 is een enorm goed sturende, perfect op de weg liggende auto. Dat is zijn grootste pluspunt. Hij heeft bovendien een zeer bruikbare interieurruimte en een verzorgde uitrusting. Voor wie geen prijs stelt op overdreven luxe, biedt Citroën een aantrekkelijk geprijsd instapmodel. De veelrijder wordt prima bediend met mooie diesels.

Min

Een grote Franse auto kost extra veel geld wat de afschrijving betreft. Daarmee moet je rekening houden. Verder ontbreekt er aan deze auto niet veel, of het moesten een wis/was op de achterraut en mistlampen zijn. Het uiterlijk van de C5 had wat ons betreft wel iets spannender gemogen.