

**Auto & Motor**  
**TECHNIEK**

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

Vleugje Mondeo, Passat en Audi staat C5 goed

# Fransoos met Duitse trekjes

**Citroën slaat met de totaal nieuwe C5 een andere richting in. Styling kreeg gelukkig weer veel aandacht en deze auto ziet er zonder meer goed uit. Citroën keek goed naar de Duitse concurrentie. Bijzonder: de klant kan uit twee soorten vering kiezen: staal of hydropneumatiek. Dat is weer erg Citroën!**



Citroën keek goed naar Audi alvorens de achterlichten te stileren. De concave-achterraut is echter weer een typisch Citroën-stylingelement.

De eerste C5 was geen schoonheid, maar hij verkocht wél! Dat had te maken met de verhouding prijs-ruimte-uitrusting. Met name de Break was in de zakelijke wereld populair en dat zal volgens Citroën met het nieuwe model opnieuw het geval zijn. Vooral voor de iets later verschijnende Tourer (de naam Break verdwijnt) worden zeer optimistische verkoopcijfers verwacht. De C5 sedan is een grote (lengte +16 cm) en ruime auto, dat laatste vooral dankzij z'n wielbasis van 282 cm die met 7 cm groeide. Het is een moderne verschijning, toch vonden mede-gebruikers onze test-C5 niet bijzonder en geen tweede blik waard. Zelfs andere Citroën-bestuurders niet. De brede Chevron-grille is blijkbaar een (te) bekende verschijning geworden. Voor deze C5 heeft Citroën flink leentjebuurt gespeeld. Citroën geeft volmondig toe goed naar de concurrentie te hebben gekeken, met name naar de Mondeo en Passat, terwijl de van Audi afgekeken achterlichten ook al een déjà vu-gevoel geven. De combinatie van stijlinvloeden resulteerde in een elegante en moderne sedan. De C5 zal het tussen zijn concurrenten als de eerder genoemde Mondeo (1.6 vanaf € 26.925,-) en Passat (1.6 vanaf € 28.890,-) niet eenvoudig krijgen, ook al begint de prijslijst bij € 26.290,- voor de 1.8i 16V. De vanaf dieselprijs blijft nog juist onder de dertig mille, maar dat is de 1.6 HDiF waarbij we ons afvragen of zo'n compacte 80 kW motor eigenlijk wel sterk genoeg is voor die grote C5. Dat gaan we ooit eens uitproberen.

Nu reden we met de 100 kW 2.0 HDiF en heus, die motor past als gegoten in het vooronder van deze mooie Citroën. Een prima combinatie die ons inziens het verlangen naar meer, al snel zal bekoelen. Dat méér is er uiteraard wel maar dan in de vorm van de dure 125 kW 2.2 HDiF (€ 39.790,-) en de zeer dure 150 kW 2.7 V6 HDiF Automaat (€ 44.990,-). Uiteraard beide alleen als Exclusive en beide standaard voorzien van Hydractive 3+ vering.

## Krachtig en in balans

De viercilinder 2.0 HDiF-motor (uiteraard mét partikelfilter) heeft in het PSA-concern al de nodige draaiuren achter de rug. Hij wordt in vele Citroën- en Peugeot-modellen ingebouwd en is zowel modern als praktisch onverslijtbaar. De 2.0 liter common rail-turbodiesel (derde generatie) heeft een turbolader met variabele geometrie en een tussenkoeler. Het maximum vermogen van 100 kW wordt geleverd bij 4000 t/min en de motor heeft een koppel van 320 Nm bij 2000 t/min. Dankzij de overboost-functie kan dit gedurende korte tijd oplopen tot 340 Nm. De 2.0 HDiF-motor met interne aanduiding DW10BTED4 wordt standaard aan een fijne zeskak gekoppeld met een relatief korte eerste en een lange, maar desondanks niet al te doodse, zesde. Een automaat behoort ook tot de mogelijkheden. Deze motor lijkt speciaal voor de C5 te zijn ontwikkeld, want zelden hadden we in dit segment een auto met turbodieselmotor die

zo stil en krachtig en ook zo heerlijk uitgebalanceerd over kwam. Natuurlijk is er altijd meer vermogen mogelijk en natuurlijk kan het harder wanneer je de 2.2 liter of de grote 2.7 liter bestelt. Maar de prijs-prestatieverhouding wordt er niet beter door! De 2.0 liter diesel is een fijne, stille en trillingvrije machine die zich zelfs bij de eerste kilometers na de koude start amper laat horen. Rond de 2000 t/min en daaronder heeft de motor weinig trekkracht. Dat komt pas vanaf 2200 tot 2500 t/min, maar dan heb je ook echt niets meer te klagen. Pas bij hard accelereren laat de dieselmotor zich duidelijk horen.

## Lastig kiezen

Citroën biedt z'n klanten een ruime keuze aan uitvoeringen en pakketten. Zorgen de modellen Basis, Comfort, Dynamique en Exclusive al voor zweetdruppeltjes voordat het koopcontact wordt getekend; met de Ligne Business en de diverse Pack-mogelijkheden nog los van de individuele extra's kom je er bijna niet meer uit. Zóveel mogelijkheden om je eigen C5 samen te stellen... Wij reden de 2.0 HDiF Comfort met Hydractive 3+ vering en Pack Détection. Allereerst de kennismaking met het interieur. Voorin stap je gemakkelijk in, achterin moet iemand met een grote schoenmaat, zijn schoeisel



De brede Double Chevron-grille laat over de afkomst van de C5 geen enkele twijfel bestaan. Van opzij gezien is de C5 een melange van Mondeo en Passat en eigen Citroën-inbreng.



De middenconsole omvat een klokje, een bergvakje met klep en de bedieningspanelen voor het audiosysteem en de automatische, links-rechtsge-scheiden airco.



Het interieur doet Duits degelijk aan, maar Citroën zorgde toch voor een eigen sfeer, zoals de comfortabele pluche bekleding.



Het stuurwiel heeft een vaste kern. Knopjes voor radio en cruise control 'bemannen' de naaf van het stuurwiel.

Foto's: Jan Liefstink



Met de in ongelijke delen neerklapbare rugleuning van de achterbank is de grote kofferbak nog extra variabel te maken.



wel even een kwartslagje draaien. Veel centimeters heb je daar niet, maar been- en hoofdruimte is er ruim voldoende.

Comfortabele stoelen, een lekkere steun opzij en veel mogelijkheden om de stuurstoel en de stuurkolom te verstellen. Alleen zit die hendel voor de rugleuning (wat zou nou zo'n draaiknop moeten kosten?) op een plaats waar je moeilijk bij komt. Het zicht rondom is matig, mede door de dikke voorruitstijl en de naar achteren oplopende carrosserielijn. Maar het solide gebouwde interieur zorgt voor een aangename verblijfplaats voor lange reizen. Het doet door de stevige kwaliteit eerder Duits aan dan Frans.

### Stuurnaaf in rust

Bijzonder en ook typerend voor een merk als Citroën, is de vaste kern van het stuurwiel. De naaf zit vast terwijl de lederen rand van het stuur met de vier spaken daar omheen draait. Op de naaf bevinden zich knoppen voor cruise control en de snelheidsbegrenzer en voor de bediening van de radio en telefoon. Je kijkt uit op goed afleesbare instrumenten met bij de snelheidsmeter en toerenteller grappige kleine rode wijzers die vanuit de buitenrand draaien. Uiteraard heeft de Hydractive 3+ knopjes om de rijkhoogte en de sportstand te bedienen. In de sportstand verhardt de vering zich iets, waar-

door hoge bochtsnelheden met een vlakker liggende auto mogelijk zijn. De besturing verandert niet.

De standaard middenconsole omvat een klokje en een kleine bergruimte achter een klepje en verder de bediening van de audio met cd-speler en de gescheiden, automatische airco. De Citroën C5 Comfort beschikt over bergruimten in het afsluitbare dashboardkastje, portierbakken en rugtassen en bekerhouders voor- en achterin. De rugleuning van de achterbank maakt de bagageruimte extra variabel.

De interieurafwerking toont niet alleen zeer solide, maar ook smaakvol dankzij de bij de Comfort behorende veloursbekleding en de aluminium panelen op dashboard en portieren. Daarmee komt deze C5 hoogwaardiger over dan zijn voorganger. De standaarduitrusting van de Comfort bevindt zich op een voldoende hoog niveau. De bediening van buitenspiegels en portierruitverloop elektrisch,





Het oliepeil wordt automatisch gemeten en de bestuurder krijgt een seintje wanneer het tijd is voor onderhoud.

## Lang onderhoudsinterval

Bijna alle modellen van de C5 kunnen het lang zonder onderhoud stellen, namelijk 30.000 km of 2 jaar. Uitzondering

vormen de 2.0i 16v (EW10A) benzine-motor en de 1.6 HDiF (DV6BTE4) dieselmotor. Voor beide geldt een in-

terval van 20.000 km of 2 jaar. Tijdens elke oliebeurt wordt ook het interieurfilter vernieuwd. Het luchtfilter is na 60.000 km aan vervanging toe, evenals de bougies. Alleen de 3.0i V6 is voorzien van long-

**De 2.0 HDiF dieselmotor met partikelfilter komt uit het PSA arsenaal en blijkt een perfecte krachtbron voor de C5.**

life-bougies die 120.000 km stand houden. Controle van de klepspelings hoeft bij geen van de motoren. Aandacht verdient wel de distributietandriem, waar alle C5-motoren mee zijn uitgerust. Bij de 2.0i 16v benzine-motor gaat deze 160.000 km mee, bij de overige benzine-motoren 150.000 km en bij de diesels een respectabele 240.000 km.



je hebt een gescheiden automatische airco, een middenarmsteun voor en achter, een skiluk en een cruise control. Voor actieve veiligheid monteert Citroën ABS, ESP, BAS en ASR op alle versies en

voor de passieve veiligheid een afbreekbare pedalenst plus maar liefst zeven airbags, waaronder één voor de knieën van de bestuurder. Zijairbags achterin zijn een optie, evenals lichtmetalen wielen bij de Comfort. Het pakket Pack Détection zoals op onze auto gemonteerd, behelst voornamelijk Bluetooth en parkeersensoren voor en achter.

## Modelserie en prijzen

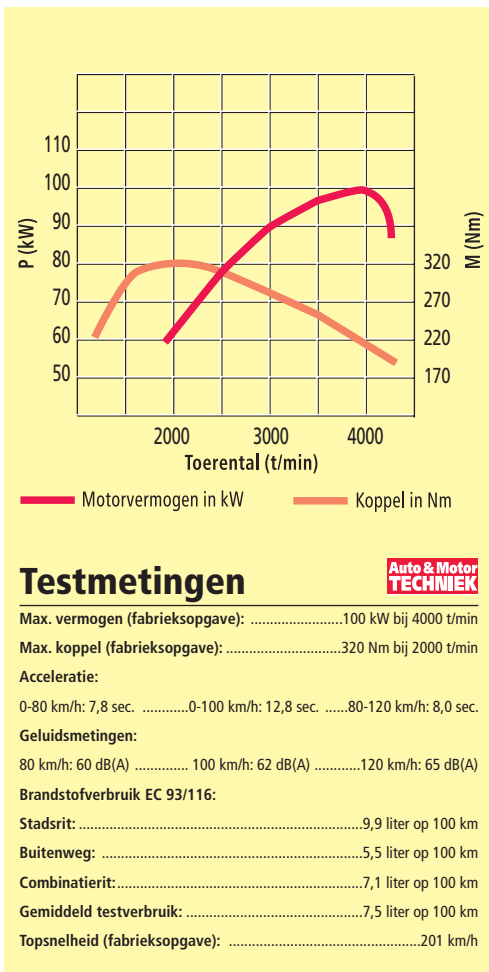
Citroën C5 1.8i 16v:	v.a. € 26.290,-
Citroën C5 2.0i 16v Comfort:	v.a. € 28.990,-
Citroën C5 3.0i V6 Exclusive Automaat:	€ 41.890,-
Citroën C5 1.6 HDiF:	v.a. € 29.590,-
Citroën C5 2.0 HDiF Comfort:	v.a. € 33.490,-
Citroën C5 2.2 HDiF Exclusive:	€ 39.790,-
Citroën C5 2.7 HDiF Exclusive Automaat:	€ 44.990,-
Touret:	+ € 1.300,-
ESP+ASR:	standaard
Remassistent:	standaard
Hoofdairbags:	standaard
Knies-airbag:	standaard
Cruise control:	standaard
Elektrisch bediende ruiten:	standaard
Automatische airco:	standaard
Audiosysteem:	standaard (basis + € 550,-)
Navigatiesysteem:	optie (€ 3.000,-)
Regensensor:	standaard (basis + € 895,-)
Xenonverlichting:	standaard op Exclusive
Lichtmetalen wielen:	standaard op Dynamique/Exclusive
Elektrisch schuif/kanteldak:	optie (€ 995,-)
Parkeersensoren achter:	standaard op Exclusive

Citroën Nederland  
 ☎ (020) 570 19 11  
 www.citroen.nl

## Echte Citroën

Krasse Citroën-liefhebbers voelen het al na enkele meters: dit is weer een échte Citroën. Zonder zweefmolengevoel biedt de C5 2.0 HDiF Comfort met het Hydractive 3+ een portie traditioneel veercomfort dat aan de aloude XM doet denken. Even maar, want de C5 is een stuk directer in z'n bewegingen. Waarmee overigens niets ten nadele van de bijna even comfortabele 'stalen' vering mag worden gezegd, want zo heel groot zijn de verschillen nou ook weer niet. Afgezien van het verhoogde veercomfort, stuurt de C5 2.0 HDiF Comfort strak en direct. De variabele stuurbevestiging laat voldoende ruimte voor gevoel in de handen van de bestuurder zonder dat deze er sportieve kriebels van krijgt. Maar daar is de C5 ook niet direct de meest aangewezen auto voor. Terwijl hij zich toch met het grootste gemak over bochtige wegen laat sturen. Hij voelt veilig en stabiel aan. Door de zeer geruisarme motor hoor je vanaf 120 km/h hooguit windgeruis, aangevuld met afroelgeluiden.

**Dick Schornagel**



## Testmetingen

Auto & Motor  
**TECHNIEK**

Max. vermogen (fabrieksopgave):	.....100 kW bij 4000 t/min
Max. koppel (fabrieksopgave):	.....320 Nm bij 2000 t/min
Acceleratie:	
0-80 km/h:	7,8 sec. ....0-100 km/h: 12,8 sec. ....80-120 km/h: 8,0 sec.
Geluidsmetingen:	
80 km/h:	60 dB(A) ..... 100 km/h: 62 dB(A) ..... 120 km/h: 65 dB(A)
Brandstofverbruik EC 93/116:	
Stadsrit:	.....9,9 liter op 100 km
Buitenweg:	.....5,5 liter op 100 km
Combinatierit:	.....7,1 liter op 100 km
Gemiddeld testverbruik:	.....7,5 liter op 100 km
Topsnelheid (fabrieksopgave):	.....201 km/h



Citroën schiet in dit segment in de roos. De nieuwe C5 ziet er patent uit. Frans/Duits of niet: het totaal is zeer geslaagd, de solide aanvoelende kwaliteit gaat niet ongemerkt voorbij en de Hydractive 3+ vering maakt er weer een echte Citroën van.



Overzichtelijkheid is geen sterk punt van de nieuwe C5. Ook zorgen de dikke A-stijlen en de naar achteren hoog oplopende carrosserielijn voor een matig zicht rondom. Verder valt er eigenlijk weinig te klagen over deze chique C5.