AutoZine
Online auto-magazine
Publicatiedatum: 31 juli 2006
www.autozine.nl

Citroën C6

Niet gek

Autotest | Eind 2005 werd de Citroën C6 geïntroduceerd. Maar vrijwel direct was de vraag naar Citroëns nieuwe vlaggenschip groter dan verwacht. Maanden lang was de auto alleen in Frankrijk leverbaar. De wildste geruchten deden de ronde waarom de C6 niet in andere landen verkrijgbaar was. Nu komt aan alle speculaties een einde: het nieuwe topmodel van Citroën is in heel Europa beschikbaar en het is eindelijk tijd voor een testrit. Maakt de C6 de verwachtingen waar?

De verwachtingen waren zo hoog gespannen omdat Citroën in haar lange historie een bijzondere reputatie heeft opgebouwd als het gaat om luxe auto's. Als geen ander durfde Citroën een eigen richting te kiezen. Het gevolg is dat sommige vindingen pas decennia later gemeengoed werden. Sommige stijlkenmerken waren zo vooruitstrevend dat oude Citroëns er nog steeds niet achterhaald uitzien.

Ook de C6 weet zich van de massa te onderscheiden met een gewaagde en geslaagde vormgeving. Vooral de achterzijde is een stukje moderne kunst op wielen, met een holle achterruit en smalle gebogen achterlichten. Dat gaat wel ten koste van de achterklep, want de gigantische bagageruimte is slechts bereikbaar via een kleine opening. De langgerekte lijn van de zijkant heeft veel weg van de elegante CX uit de jaren '80.

Citroën met chauffeur

Het interieur is minstens zo eigenzinnig als het exterieur. De C6 is geen traditionele praalwagen van chroom en wortelnotenhout, maar is wel direct herkenbaar als een uiterst luxueuze auto. De vormgeving, de gebruikte materialen en de uitstraling staan op hetzelfde niveau als die van een Jaguar, Mercedes of BMW; zij het dat Citroën een zekere Franse flair in de strijd gooit die de concurrenten niet bieden.

De C6 is niet zomaar een luxe auto, deze grootste Citroën is ook bedoeld voor hoogwaardigheidsbekleders die zich laten rijden. Omdat de rechter voorstoel vanaf de achterbank is te

verstellen, is het mogelijk om met gestrekte benen achterin te zitten.

Alle stoelen zijn verwarmd en met leder bekleed. Zelfs de vorm en manier van bekleden is anders dan anders. De zetels zitten prima, want ondanks alle tegendraadsheid is Citroën het praktische element niet uit het oog verloren.

Uitrusting

De praktische insteek is tegelijkertijd het zwakste en het sterkste punt van de C6. De auto is helaas niet half zo revolutionair als luxe Citroëns uit het roemruchte verleden. Sterker nog: de C4 is veel vernieuwender dan de C6. Zo is de C6 gewoon te ontgrendelen en te starten met een sleutel, draait de kern van het stuurwiel mee met de rand, zijn displays niet half doorschijnend en worden de inzittenden niet verwelkomd met een parfum.

Dat wil niet zeggen dat de C6 een doorsnee auto is, verre van dat. De digitale snelheidsmeter is traditioneel achter het stuurwiel te vinden, maar de snelheid wordt ook tegen de voorruit geprojecteerd zodat deze voor de motorkap lijkt te zweven. Dat is prettiger voor de ogen omdat die niet afwisselend scherp hoeven te stellen op de klokken dichtbij en het verkeer ver weg.

De airconditioning is niet voorzien van een lekker luchtje, maar is wel links/rechts en voor/achter gescheiden. Bovendien is dit klimaatcontrolesysteem zo gemaakt dat altijd een zacht briesje in het interieur wordt geblazen in plaats van een snijdende poolwind.

Het audiosysteem is helemaal van deze tijd, want de CD-wisselaar speelt CD-ROMs met daarop mp3-bestanden. In het dashboardkastje is een aansluiting te vinden voor een externe mp3-speler. Daarbij is veel aandacht besteed aan de geluidskwaliteit. Het geluid is niet vergelijkbaar met dat van een hifi-systeem in de huiskamer, maar de klank is heel veel beter dan die in menig andere auto. Aan het gecombineerde telefonie- en navigatiesysteem is helaas minder aandacht besteed. Dit werkt naar behoren, maar is beduidend minder geavanceerd dan dat van andere merken.

Verder is de C6 voorzien van meesturende xenon koplampen, een elektrisch bediende parkeerrem (die niet automatisch lost bij wegrijden) en Citroëns "Lane Departure Warning System" dat waarschuwt wanneer een doorgetrokken streep wordt overschreden.

Een andere noviteit op het gebied van veiligheid is de actieve motorkap: bij een aanrijding met een voetganger komt de motorkap 65 mm omhoog, zodat de val wordt verzacht en het slachtoffer niet direct in aanraking komt met de harde onderdelen onder de kap.

Motor

Onder de hightech motorkap is een benzine- of dieselmotor te vinden. Beide tellen zes cilinders en hebben een inhoud van ongeveer drie liter. De benzinemotor heeft het machtige gesmoorde geluid dat bij een auto als deze past. Op deze zachte grom na, zijn geluiden van de banden of rijwind niet of nauwelijks hoorbaar.

De C6 met benzinemotor presteert goed, maar doet dat op een eigenaardige manier. Deze voiture is normaal gesproken een kalme auto die gemakkelijk meekomt met het overige verkeer. Er is echter nauwelijks enige reserve voor handen, terwijl luxe auto's als deze in de regel zo enorm zijn overgemotoriseerd dat de geringste beweging van het gaspedaal goed is voor een flinke acceleratie.

De 215 paardenkrachten van de C6 laten zich alleen aansporen wanneer het gas in één resolute beweging tot de vloer wordt ingedrukt. De automatische zesversnellingsbak kiest dan een lagere versnelling, waarop deze grote Citroën uiteindelijk prima presteert.

In sport-modus heeft de automatische versnellingsbak een gewilliger karakter, maar dat komt het comfort niet ten goede. Tegelijk toont de automaat in de stad een heel eigen wil: vlak voordat de auto tot stilstand komt, is duidelijk te voelen hoe de eerste versnelling wordt gekozen. Dat geeft een storende rimpeling in de verder zo soepele aandrijflijn. Gelukkig zijn deze onvolkomenheden op te lossen door zelf te schakelen, want de automaat geeft de bestuurder de vrijheid zelf sequentieel te schakelen.

Hydractive

Dé reden waarom grote Citroëns uit het verleden een bijna legendarische status kregen is het onderstel. Citroën gebruikt voor haar topmodellen geen traditionele vering, maar een eigen systeem gebaseerd op gasdruk. Het effect ervan is vanaf de eerste meter duidelijk. Het "Hydractive" onderstel vraagt echter de nodige gewenning. De C6 is aanvankelijk zo zacht dat de auto lijkt te deinen. In de bocht blijven de wielen altijd stevig en veilig aan de grond, maar omdat de C6 welhaast zweeft heeft de bestuurder enige tijd nodig daar vertrouwen in te krijgen.

Met een druk op de knop vertoont de C6 een meer sportief karakter en is het weggedrag vergelijkbaar met dat van andere auto's. Maar hoe langer de proefrit met de C6 duurt, des te beter het onderstel zich kan bewijzen. Vooral op slecht wegdek is het effect verbluffend; hoe harder over klinkertjes wordt gereden hoe mooier de C6 het wegdek gladstrijkt. Daarmee is deze C6 een echte limousine: deze auto is zo comfortabel dat lange afstanden korter lijken.

Conclusie

Citroën heeft haar clientèle lang in spanning gehouden, maar de C6 is het wachten waard. Dit nieuwe topmodel van Citroën doorstaat de vergelijking met toppers van andere merken glansrijk. De uitrusting en het comfort zijn vergelijkbaar met die van andere luxe auto's. De prestaties van de benzinemotor blijven iets achter bij de concurrentie.

Zoals het hoort bij een echte Citroën is de C6 anders, eigenzinnig en eigenwijs. De revolutie blijft echter uit: de C6 biedt geen futuristische techniek of baanbrekende vormgeving die over lange tijd nog steeds vernieuwend is. Kortom: de Citroën C6 is niet gek, maar juist het topmodel van Citroën zou eigenlijk te gek moeten zijn. ■

Specificaties

Citroën C6 3.0i V6 Exclusive

Maten en gewichten

Lengte x breedte x hoogte	491 x 186 x 146 cm
Wielbasis	290 cm
Gewicht	1.791 kg
Aanhanger	750 kg
Aanhanger geremd	1.700 kg
Tankinhoud	72 l
Bagageruimte	421 l
Bandenmaat	245/45R18

Motor en prestaties

Motorinhoud	2946 cc
Cilinders / kleppen	6/4
Vermogen	215 pk @ 6000 tpm
Koppel	290 Nm @ 3750 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	9,4 sec.
Topsnelheid	230 km/u
Verbruik gemiddeld	11,2 l / 100 km
Verbruik stad	16,3 l / 100 km
Verbruik buitenweg	8,2 l / 100 km
CO2 uitstoot	266 gr. / km

Prijs

Prijs	€ 68.090,-
JUSTLEASE.NL	€Â 1.268,-