

## Citroën C5 (2001 - 2004)

### Twee voor de prijs van de ene

Autotest | Als een opvolger van een auto wordt geïntroduceerd, is de nieuweling bijna altijd iets groter, iets luxer en ook iets duurder. De introductie van de Citroën C5 is echter een speciaal geval. De C5 is niet alleen de opvolger van de Citroën XM, maar ook die van de Xantia. Om de XM-rijder niet teleur te stellen is de C5 minstens even comfortabel en ruim. Maar om niet van de Xantia-rijder te vervreemden, is de C5 nauwelijks duurder dan de Xantia. Slaagt Citroën er in het comfort en de luxe van een topmodel naar het prijssegment van de luxe zakenauto te brengen?

De eerste kennismaking met iedere auto is die met de stoelen. Het meubilair dat Citroën voor de C5 heeft uitgekozen is heerlijk zacht zonder dat de bestuurder er in wegzakt. De vele verstelmogelijkheden maken het mogelijk de ideale rijpositie te kiezen, alhoewel op de lange afstand een lendensteun welkom was geweest.

Hoofd- en beenruimte voorin zijn overweldigend en zullen de C5 favoriet maken bij de Club van lange mensen. Ook op de achterbank biedt de C5 meer ruimte dan gemiddeld in deze klasse. Alleen zijn de hoofdsteunen achterin niet voldoende verstelbaar, zodat deze het hoofd niet ondersteunen maar slechts hinderlijk in de nek drukken. Achter de achterbank herbergt de C5 een bagageruimte van 430 liter, waarmee de auto wederom meer ruimte biedt dan de meeste soortgenoten.



Het dashboard is ondanks het riant uitrustingsniveau van iedere C5 overzichtelijk gebleven. Vrijwel alle functies die vaak nodig zijn, zijn in drie hendels rond het stuurwiel ondergebracht. De radio is behalve via een hendel aan het stuurwiel, ook met knoppen op het dashboard te bedienen. Vlak onder de radio is het display van de klimaatcontrole (links en rechts gescheiden) te vinden. Centraal bovenop het dashboard is de display van de boordcomputer ondergebracht. Deze toont behalve gebruikelijke zaken als de gemiddelde snelheid, verbruik en actieradius ook een snelheidswaarschuwing.

Bij een van tevoren ingestelde snelheid klinkt een signaal en verschijnt (in het Nederlands) de mededeling dat de zelf gekozen maximumsnelheid is overschreden. Dat is een heel zinvolle en bonnenbesparende optie, ware het niet dat de gewenste maximum snelheid alleen kan worden

aangegeven door deze al rijdende in te stellen. Met andere woorden: om een overtreding te voorkomen, moet deze eerst worden begaan!



Behalve functies die via de hendels aan het stuur of de boordcomputer worden bediend, neemt de elektronica van de C5 een aantal taken compleet uit handen. Zo gaan de lampen vanzelf aan als dat nodig is. Als de C5 nattigheid voelt gaan de ruitenwissers automatisch aan en worden de zijruiten eventueel gesloten.

## Hydractive III

Tussen de voorstoelen zijn twee knoppen te vinden die de C5 tot een echte Citroën maken: de bediening van het Hydractive III veersysteem. Dit systeem is uniek voor Citroën en is de reden waarom het merk vele trouwe aanhangers kent. Het veersysteem van Citroën werkt niet met traditionele schokbrekers en veren, maar met vloeistof gevulde bollen. Omdat de druk in deze bollen kan worden aangepast, kan het karakter van de vering tijdens het rijden worden aangepast.

Naar keuze kan de auto hoger of lager op de veren worden gezet, om daarmee respectievelijk meer comfort of een betere wegligging te krijgen. In de hoogste stand staat de C5 zo hoog op de poten dat het wel een terreinwagen lijkt; reuze handig voor het passeren van een bussluis ...



De vele mogelijkheden van het veersysteem betekenen niet dat de bestuurder continu met één hand aan het stuur en de andere aan de knoppen van de hoogteregeling zit. De C5 kiest de ideale rijkhoogte en veereigenschap namelijk zelf. Als de auto bij een snelheid boven de 110 km/u constateert dat het wegdek goed is, wordt de voorkant met 15 mm verlaagd en de achterkant met 11 mm. Daarmee verbetert de stroomlijn en ligt het zwaartepunt lager, zodat de auto zuiniger rijdt en een veiliger rem- en stuurgedrag kent. Op slechte wegen bij snelheden tot 70 km/u, vergroot het systeem de veerwegen juist met 13 mm om meer comfort te bieden.



Hydractive III doet z'n werk zo moeiteloos dat het verschil pas merkbaar is als het wordt uitgeschakeld.

Door bijvoorbeeld voor de sportstand te kiezen en een weg een tweede keer te rijden, valt ineens op hoeveel putdeksels, drempels en ander onheil het wegdek telt.

Het doelbewust opzoeken van slecht wegdek is pas echt leuk. Een proef op een bouwterrein met onverhard wegdek vol kuilen en gaten is verbluffend. Alsof de weg vlak is als een biljartlaken, strijkt de C5 iedere plooi glad en laat de C5 zich met wonderlijk hoge snelheden over een wegdek dirigeren die met een andere auto ondoenlijk zouden zijn geweest. Voor wie niet direct van plan is de meest beroerde wegen van Nederland op te zoeken: de Citroën C5 is dankzij het Hydractive veersysteem buitengewoon comfortabel zonder dat direct opvalt hoe knap het systeem z'n werk doet.

## Nieuwe auto, nieuwe motor

Bij een compleet nieuwe auto horen ook nieuwe motoren. Van de zeven verschillende motoren waarmee de C5 leverbaar is, zijn er drie compleet nieuw ontwikkeld. Het basismodel wordt uitgerust met een 1.8-liter benzinemotor, voor het absolute topmodel is een 3-liter V6 beschikbaar. Wie liever diesel rijdt heeft de keuze uit twee 2-liter diesels (90 of 110 pk) of een compleet nieuw ontwikkelde 2.2 liter HDi (136 pk).

Voor de testauto viel de keuze op een al eerder toegepaste 2-liter 16-kleppen benzinemotor. Met deze één na lichtste motorisering is de C5 vlot en vooral stil. Dat komt vooral tot zijn recht op de snelweg. Terwijl veel andere auto's tot 100 km/u stil zijn, is de krachtbron C5 ook tot zo'n 130 km/u fluisterstil.

In de stad heeft de C5 altijd voldoende kracht voor handen zodat niet onnodig vaak hoeft te worden geschakeld. Tussenacceleraties om bijvoorbeeld in te halen op een provinciale weg zijn prima. Vertaald in harde cijfers: een sprint van 0 naar 100 km/u kost 9.8 seconden en de topsnelheid bedraagt 208 km/u.

De stuurbeheersing luistert naar de motor en past de mate van assistentie aan het toerental aan. Dat systeem werkt in de praktijk prima, want de inrichting is nooit opdringerig door te licht of te zwaar te sturen.



## Conclusie

Krijgt de huidige Xantia-rijder een XM voor de prijs van een Xantia? Nee. Is de XM-rijder dan verplicht een stap terug te doen? Allerminst. Citroën zet met de C5 een auto neer die beide doelgroepen zal aanspreken. Het comfort van het Hydractive III veersysteem, de vooruitstrevende techniek en de gigantische ruimte die de C5 herbergt zijn aan beide groepen besteed. Door een brede keuze in motoren en uitrustingsniveau's aan te bieden, kan de C5 een waardige opvolger van zowel de Xantia als de XM vormen.

Voor wie geen Citroën rijdt is de C5 zeker geen auto om over te slaan. Citroën spreekt zelf van "techniek waar je wat aan hebt", en daarmee slaat Citroën de spijker op z'n kop. Alle geavanceerde techniek die de C5 aan boord heeft is niet een andere manier om hetzelfde doel te bereiken, maar laat de C5 op een aantal punten echt uitblinken. De meedenkende elektronica verstaat z'n werk goed en maakt het rijden aangenamer, de binnenruimte is enorm en de motoren helemaal van deze tijd. Het Hydractive veersysteem maakt de C5 niet alleen concurrerend maar vooral uniek. ■



## Specificaties

### Citroën C5 (2001 - 2004) 2.0i 16v Ligne Prestige

#### Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	462 x 177 x 148 cm
Wielbasis	275 cm
Gewicht	1.293 kg
Aanhanger	695 kg
Aanhanger geremd	1.500 kg
Tankinhoud	65 l
Bagageruimte	456/1420 l
Bandenmaat	

#### Motor en prestaties



Motorinhoud	1997 cc
Cilinders / kleppen	4/4
Vermogen	138 pk @ 6000 tpm
Koppel	190 Nm @ 4100 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	9,8 sec.
Topsnelheid	208 km/u
Verbruik gemiddeld	8,3 l / 100 km
Verbruik stad	11,5 l / 100 km
Verbruik buitenweg	6,4 l / 100 km
CO2 uitstoot	n.b.

#### Prijs

Prijs	€ 26.070,-
Prijs instapmodel	€ 26.070,-