



Citroën C5 (2004 - 2008)

Zwart wit

De IAA, de Internationale Auto Ausstellung in Frankfurt, behoort tot de belangrijkste autoshow's van het jaar. Bovendien betekent het een flinke rit en dus een goede gelegenheid om de reis te combineren met een autotest. Maar met welke auto? Alle nieuwe auto's staan juist in Frankfurt, dus nieuwswaarde zal de test nooit hebben. Daarom is dit een mooie kans een auto te rijden die vergeten is of om een andere reden niet eerder is getest. Die auto is de Citroën C5.

De reden dat bijna een jaar na de introductie van de vernieuwde C5 voor deze auto is gekozen is eenvoudig: het is een Citroën! Dat klinkt simplistischer dan het is. De meeste andere modellen van Citroën worden voor een groot of minder groot deel in samenwerking met andere fabrikanten gebouwd. Daarom is niet altijd ruimte voor de eigenwijze techniek die een Citroën uniek kan maken.

Hydractive III

De C5 is altijd het paradepaardje van Citroën en Citroën-techniek geweest. Een belangrijk kenmerk van deze "echte Citroën" is dat de auto niet op metalen veren, maar op vloeistof gevulde "bollen" staat. Beide zorgen ervoor dat een auto niet te veel hobbelt en dat de wielen aan de grond blijven. Maar een voordeel van "Hydractive III", het systeem van Citroën, is dat de druk kan variëren en het onderstel kan worden aangepast aan de situatie of de wens van de bestuurder.



In de stad staat de C5 relatief hoog op de hightech veren zodat drempels geen probleem vormen en het comfort maximaal is. Vooral het effect op zeer slecht wegdek is verbluffend; hoe harder er overheen wordt gereden hoe vlakker het wegdek lijkt. Bij een snel genomen drempel is wel te voelen hoe de

voorwielen er op rijden, maar de elektronica is zo slim dat de achterwielen er onmerkbaar weer vanaf "stappen". Toch vraagt dit systeem enige gewenning, vooral bij optrekken en remmen kan de auto heviger reageren dan gebruikelijk. Let hier op tijdens een proefrit: het uitgesproken weggedrag van de C5 is voor de ene een reden er nooit meer mee te rijden, een ander zal na de proefrit ogenblikkelijk een koopcontract tekenen.

Op de snelweg wordt "Hydractive III" gebruikt om de C5 stabiel én zuinig te maken. Boven de 110 km/u komt de auto automatisch lager bij het wegdek te liggen. Daarmee wordt het zwaartepunt verlaagd en dus de stabiliteit verbeterd. Bovendien is een lage auto zuiniger. Desondanks blijft de C5 zo comfortabel dat de auto iets boven de snelweg lijkt te zweven. Is het nu duidelijk waarom deze Citroën is gekozen voor de reis naar Frankfurt?

Uitrusting

Behalve een uitgesproken weggedrag is er nog veel meer dat de C5 bijzonder maakt. Deze zakelijke kilometervreter is een echte Citroën in de zin dat de stoelen meesterlijk goed zitten. De zetels zijn niet te zacht, zeker niet te hard en vooral ontzettend comfortabel. Ook lange bestuurders worden prima ondersteund en de stoelen zijn op alle mogelijke manieren (elektrisch) verstelbaar. Zelfs na een lange rit blijft menigeen nog even zitten om van de stoelen te genieten!



De ruimte voor- en achterin is haast overweldigend. De genoemde lange bestuurders zitten niet alleen voorin goed, maar hebben ook achterin voldoende hoofd- en beenruimte. Een praktijktest leert dat ook kinderzitjes achterin geen probleem vormen (de gordels zijn precies lang genoeg voor niet ISO-fix stoeltjes). De bagageruimte is voldoende voor alle "kindertoebehoren" (kinderwagens, luiers en wat dies

meer zij) of bijvoorbeeld de bagage voor een expeditie naar de Frankfurter Messe.



De C5 was één van de eerste auto's in z'n segment met een licht- en regensensor. Helaas werkte de laatste in de testauto niet altijd even goed, want bij regen bleef actie soms uit terwijl de ruitenwissers bij droog weer meer dan eens spontaan rigoureuus begonnen te wassen. De meesturende xenon-koplampen, een onvervalste Citroën-uitvinding, werken juist effectiever dan bij andere auto's. De C5 had ook een primeur met Nederlandstalige spraakherkenning. Zo kunnen de radio, het navigatiesysteem en de airconditioning (links/rechts gescheiden) met stemcommando's worden bediend.

Toch is de C5 een jaar na de ingrijpende facelift ingehaald door zowel Citroën's eigen C4 als een handje vol vooruitstrevende zakenauto's van andere merken. Bovendien kent ook de vernieuwde C5 een navigatiesysteem dat niet op DVD, maar op CD-ROM is gebaseerd. De radio weet nog altijd geen raad met mp3 bestanden, dus voor de reis was een wagonlading CD's aan boord.

Diesel

Niet uniek voor Citroën, maar wel zeer modern, zijn de dieselmotoren met roetfilter. Behalve met de diverse benzinemotoren is de C5 naar keuze leverbaar met een 1.6, 2.0 of 2.2 liter dieselmotor, altijd met roetfilter. De keuze voor de testauto gaat uit naar de 2.0-liter variant omdat deze het meest verkocht wordt.

De motor is stil, presteert uitstekend en heeft altijd meer dan voldoende reserve beschikbaar. Sterker nog: tijdens de lange rit op de Duitse Autobahn haalde de testauto een beduidend

hogere topsnelheid dan beloofd. Citroën stelt dat de 138 paardenkrachten bij 205 km/u ophouden, maar in de praktijk wordt 230 km/u op de snelheidsmeter getoverd!

Ook het verbruik is gunstiger dan door Citroën geclaimd. Ondanks de zeer hoge snelheden in het buitenland lag het gemiddelde testverbruik op een keurige 5.4 liter per 100 km. Dat is mede te danken aan de prima schakelende 6-versnellingsbak. De koppeling heeft echter een storend lange slag en laat zich zwaar bedienen. De remmen zijn juist bijterig en sterk, wat een veilig gevoel geeft. De wetenschap dat de C5 de maximale score heeft behaald bij recente crashtests doet daar nog een schepje bovenop.



Conclusie

De Citroën C5 is een auto om te haten of lief te hebben. Deze eigenwijze Citroën heeft een uitgesproken karakter dat vooral tot uiting komt in het unieke veersysteem. Na een proefrit zal de ene bestuurder nooit meer iets anders willen, de volgende bestuurder zal vriendelijk bedanken en elders verder winkelen.

De 2.0-liter dieselmotor met roetfilter zal iedereen weten te behagen; deze is stil en overtreft de fabrieksopgave op prestaties en zuinigheid. De stoelen, de uitrusting en vooral de bediening van alle elektronica is typisch Citroën. Ook hier geldt: een proefrit zal uitwijzen of het haat of liefde, zwart of wit wordt. De proefrit naar Frankfurt is in ieder geval prima bevallen. ■



Techniek

Citroën C5 (2004 - 2008) 2.0 HDiF 16v Exclusive

Maten en gewichten

Lengte	447 cm
Breedte	178 cm
Hoogte	147 cm
Wielbasis	275 cm
Gewicht	1461 kg
Aanhanger	730 kg
Aanhanger geremd	1700 kg
Tankinhoud	66 l
Bagageruimte	471/1315 l



Motor en prestaties

Motorinhoud	1997 cc
Cilinders / kleppen	4/4
Vermogen	138 pk @ 4000 tpm
Koppel	320 Nm @ 2000 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	10,8 sec.
Topsnelheid	205 km/u
Verbruik gemiddeld	6 l / 100 km
Verbruik stad	7,8 l / 100 km
Verbruik buitenweg	5 l / 100 km
CO2 uitstoot	158 gr. / km



Prijs

Prijs	€ 37.340,-
Prijs instapmodel	€ 25.990,-

Deze auto verzekeren?

Dat kan vanaf:

€ 17 per maand



Uw advertentie hier?

Neem contact op met:

sales@autozine.nl

? ? ? ? ?