

Citroën C8

Kamer met uitzicht

De nieuwe full size MPV van Citroën is ontwikkeld in samenwerking met Peugeot, Fiat en Lancia. Aan het basisontwerp geeft ieder van de fabrikanten een eigen invulling. Citroën noemt de nieuwe C8 niet zomaar een MPV of ruimtewagen, maar gaat een stap verder en presenteert de nieuwkomer als "rijdende suite". Of, zoals de fabrikant het zelf zegt, "C-huit de rijdende suite". Om die woorden kracht bij te zetten stelt "Hotel Citroën" een zeer luxueus exemplaar beschikbaar voor een test.

Net als bij een rijtjeshuis is iedere woning hetzelfde en is het aan de bewoner het in te richten. En net zoals bij ieder van de vier nieuwe MPV's is de basis hetzelfde. Citroën maakt het verschil door te kiezen voor een chique inrichting. Dat doet het merk niet door lukraak met leder, chroom en hout rond te strooien. In plaats daarvan kent het interieur van de C8 veel velours (zoals dat ook is te vinden bij veel andere Citroëns) en zacht kunststof met een zweempje blauw om het enige kleur te geven.

Ikea

Toonaangevend is een rand van hout die van het linker portier over het dashboard doorloopt tot het rechter portier, om na een kleine onderbreking zelfs terug te komen in de beide schuifdeuren. Het hout geeft bovendien het gevoel van echter hout, want het is niet onnatuurlijk glad als plastic-met-houtmotief maar nog een ietsje ruw. Een paar welgemikte zilveren accenten rondom de diverse druktoetsen, op de versnellingspook en in het logo op het stuurwiel maken de ambiance van deze hotelkamer af. En het werkt, want alle potentiële bewoners die tijdens de testperiode een kijkje namen waren direct gecharmeerd van de uitstraling.

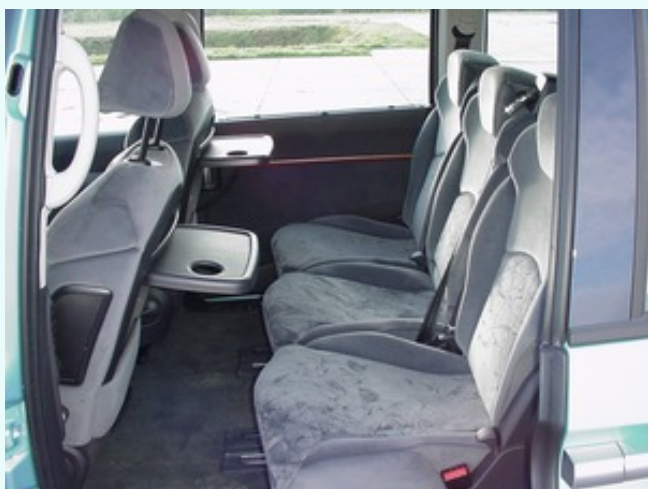


De voorstoelen, of beter gezegd fauteuils, zijn behalve fraai ook heel zacht en geven na een lang verblijf voldoende comfort. De voorstoelen zijn draaibaar, waarmee de suite in een echt zitje met vier volwaardige stoelen en een tafeltje verandert. Dit gaat echter niet zomaar. Alhoewel de procedure logisch is opgezet, moeten vooral de voorstoelen in precies de juiste stand worden gebracht om ze te kunnen draaien.

Het verplaatsen van de achterstoelen geeft het gevoel met een Ikea-bouwpakket bezig te zijn met alleen een Zweedse handleiding. Na enkele krachttermen en wat doorzettingsvermogen lukt het uiteindelijk allemaal en laat de C8 zich in alle gedaanten transformeren; van een luxe vergaderkamer tot ruime kinderkamer. De hoofdsteunen hoeven niet los te worden gemaakt en vragen geen aparte bergruimte, maar worden simpelweg in de rugleuning gedrukt. Alle stoelen zijn erg zwaar en zijn helaas niet voorzien van wieltjes, waardoor dames zich wellicht genoodzaakt zien de assistentie van de heer des huizes te vragen bij een dergelijke verbouwing.

Suite

De suite biedt ruimte aan zeven personen, maar wordt standaard geleverd met vijf stoelen. Volgens de fabrikant wordt de C8 meestal gekocht als ruime auto voor vijf personen met uitzonderlijk veel bagageruimte. Door standaard een derde rij stoelen te leveren, betaalt de koper voor iets dat niet gebruikt zou worden. Het gaat hier nadrukkelijk om stoelen en geen banken, want de C8 bedient zich ook achterin van riante stoelen waar volwassenen prima kunnen zitten.



Zowel de hoofd- als beenruimte achterin is prima. Achterin is het gevoel van luxe even duidelijk aanwezig als voorin. De achter-passagiers hebben een doorgevoerde airconditioning, stopcontacten, bekerhouders en tal van bakjes en vakjes. Uit de rugleuningen van de voorstoelen klappen "vliegtuigtafeltjes". Die tafeltjes zijn echter beperkt bruikbaar, want als de rugleuning van de voorstoel iets achterover staat is het tafelblad niet meer horizontaal en glijdt alles er van af. De gordels achterin zijn volwaardige drie-punts gordels. Voor een kinderzitje op de derde zitrij zijn de gordels echter maar net lang genoeg.

De toegang tot de "achterkamer" is heel bijzonder, want alhoewel iedere C8 standaard is voorzien van twee schuifdeuren, is de hier gereden uitvoering voorzien van elektrisch bedienbare schuifdeuren. Die zijn te bedienen met de afstandsbediening (het gaat niet vervelen om keer-op-keer vanaf een afstand te zien hoe de lege auto zelf de deuren opent en sluit), met knoppen bij de binnenspiegel en met knoppen achterin.



Uitzicht

Het systeem is goed doordacht, want het stopt bij de geringste weerstand en laat zich daarna handmatig bedienen. Ook als een onverlaat achterin de deur opent op het moment dat wordt getankt, is de barrière van het tankklepje voldoende om niet door te duwen. In de praktijk zijn de elektrische schuifdeuren niet alleen leuk, maar ook heel praktisch met bijvoorbeeld de handen vol boodschappen. Dan is een druk op de knop voldoende om de deuren te openen. Houd bij een kamer met elektrische schuifdeuren wel rekening met speelse kinderen, want die weten niet dat de accu later nog nodig is om de motor te starten.

Het belangrijkste verschil met andere suites is dat een enkel hotel hoogstens een kamer met uitzicht biedt, maar dat Citroën desgewenst ieder moment van de dag in een ander uitzicht kan voorzien. De bewoners hebben dankzij een HDi dieselmotor de mogelijkheid steeds een ander uitzicht te verzorgen. De motor presteert, in tegenstelling tot de benzine krachtbron, prima. Na een lange koude nacht klinkt deze diesel eerst als een ouderwets nagelend bouwvakkersbusje, maar na enkele minuten wordt de motor stiller en soepeler.

Met warme motor is de C8 HDi een vlotte auto die bij iedere snelheid een aangename reserve over heeft voor vlotte tussenacceleraties of desnoods een stoeipartij met een benzineauto. De pittige prestaties zijn mede te danken aan de goed gekozen versnellingsbakverhoudingen, waarmee de motor tijdens het schakelen steeds in een toereengebied blijft waar veel kracht voor handen is. Het testverbruik van deze uitdagend vlotte diesel zou uiteindelijk op een verdienstelijke 1 op 14,1 uitkomen.

Luxe

Een verwend reiziger verwacht uiteraard alle denkbare luxe van een eerste klas hotel. Daarin stelt deze testauto in Ambiance-uitvoering zeker niet teleur. Uiteraard zijn zijruiten en spiegels elektrisch bedienbaar en klappen deze laatste zich ook heel slim in wanneer de auto geparkeerd is. Het klimaatcontrolesysteem is links en rechts gescheiden waarbij een extra aanjager achterin beschikbaar is om alle ruiten ook met groot gezelschap snel condensvrij te maken.

De bestuurder heeft verder de luxe van een automatisch dimmende binnenspiegel, ruitenwissers met regensensor, een boordcomputer, cruise-control en een paar xenon koplampen die voor het gevoel tot iets voorbij de horizon verlichten. De suite is standaard voorzien van een stereoinstallatie die het in moeilijke ontvangstgebieden snel laat afweten. De klank is voldoende maar mag voor een auto in deze prijsklasse best wat rijker.

Als het om rijeigenschappen gaat, zet Citroën met de C8 een stap vooruit. De rijeigenschappen komen dicht bij die van een gewone sedan en de rijstijl hoeft nauwelijks aangepast te worden aan een hoog zwaartepunt. Helaas is de C8 niet voorzien van Citroën's gasveerbollen, waarmee de C8 een uitstekend rijdende auto is maar niet het comfortabele luchtkasteel dat het merk technisch gezien had kunnen neerzetten. Door de hoge zit heeft de bestuurder een goed overzicht over het verkeer, wat zich vertaalt in ontspannen rijden. Eigenlijk geeft de uitstraling van de koplampen het gevoel van de bestuurder goed weer: een brede glimlach!

Conclusie

Met de "C8 2.2 HDi Ligne Ambiance" zet Citroën een auto neer die zich prima kan meten met andere grote reisauto's in deze prijsklasse. Daarbij biedt deze MPV een overvloed aan ruimte en mogelijkheden, doen de rijeigenschappen niet onder voor die van een "gewone" grote auto en is ook de luxe zeer overtuigend. Alleen het hier boven afgebeelde personeel wordt naar verluidt niet standaard meegeleverd.

Op de vraag of de C8 ook geslaagd is als "rijdende suite" luidt het antwoord een volmondig "ja". De C8 is een auto waarin iedereen zich snel thuisvoelt en die bestuurders en passagiers een verwend gevoel geeft (Ivo Kroone).



Techniek

Citroën C8 2.0 HDiF 16v Ligne Ambiance

Maten en gewichten

Lengte	473 cm
Breedte	185 cm
Hoogte	175 cm
Wielbasis	283 cm
Gewicht	1718 kg
Aanhanger	750 kg
Aanhanger geremd	1850 kg
Tankinhoud	80 l
Bagageruimte	225/2948 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	12,5 sec.
Topsnelheid	190 km/u
Verbruik gemiddeld	7,1 l / 100 km
Verbruik stad	9 l / 100 km
Verbruik buitenweg	6 l / 100 km
CO2 uitstoot	188 gr. / km



Prijs

Prijs	€ 42.858,-
Prijs instapmodel	€ 33.975,-

Deze auto verzekeren?

Dat kan vanaf:

€ 42 per maand



Deze auto leasen?

Dat kan vanaf:

€ 715 per maand



Uw advertentie hier?

Neem contact op met:

sales@autozine.nl

? ? ? ? ?