



Citroën C5

Karakterkwestie

Saaie zakenwagens zijn er al genoeg. Ze worden gemaakt voor voorspelbare zakenmensen die iedere dag van 9-tot-5 hetzelfde werk doen. Maar het kan ook anders! Speciaal voor de karaktervolle uitblinker introduceert Citroën nu de nieuwe, eigenzinnige C5. Is anders ook beter?

Juist in de zakenwereld wordt durf of verandering niet altijd op prijs gesteld. De zakenman dient, strak in het pak, strikt volgens de regels, recht op het doel af te gaan. Daarbij hoort een efficiënte en vooral representatieve zakenwagen.

Maar wie beter wil zijn dan een ander, moet logischerwijs anders zijn dan een ander. Precies daarom gooit Citroën voor de C5 het roer radicaal om. Dit is niet de zoveelste variatie op een thema, maar een echt andere wagen. Hier heeft de fabrikant opnieuw over ieder detail nagedacht.

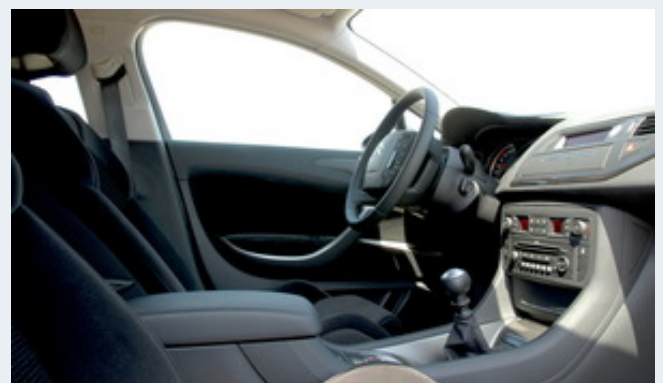


Eigenzinnig

Het meest opvallende element is het stuurwiel met vaste kern,

dat ook al werd toegepast in andere Citroëns. Op die kern zijn knoppen ondergebracht voor veel gebruikte functies, zoals het audiosysteem, de cruise-control en snelheidsbegrenzer. De toetsen liggen letterlijk en figuurlijk altijd onder handbereik en kunnen worden bediend met de handen veilig aan het stuur.

Deze bijzondere constructie vraagt enige studie (mede door de gecombineerde druk-en-draai knoppen), maar is daarna veel praktischer dan een conventionele bediening. Bovendien garandeert de vaste kern van het stuur dat de airbag altijd correct op het hoofd van de bestuurder is gericht.



Achter het stuurwiel zijn klokken te vinden waarvan de wijzers hun oorsprong niet vinden in de kern, maar aan de

buitenrand van iedere meter! Ook dat vraagt enige gewenning, maar het voordeel is dat de binnenkant van de schaalverdeling nu vrij is voor een drietal (!) displays die extra informatie tonen.

De rest van het dashboard is vooral "opgeruimd". Het aantal knoppen is gering en zelfs de luchtroosters zijn zo geïntegreerd dat ze nauwelijks opvallen. Het interieur van de testwagen is bekleed met fraaie, donkere stoffen. Met de keurige afwerking en bijzondere opzet weet de C5 echt te overtuigen als bijzondere wagen. Dat is een aangenaam begin van de proefrit!

Voordat de testrit kan beginnen, moet een klein probleem worden overwonnen. De C5 is voorzien van een elektrisch bediende parkeerrem die storend traag reageert. Het vraagt regelmatig meerdere pogingen (of meer geduld) voordat de handrem is gelost. Een elektrisch bediende parkeerrem kan extra comfort bieden, maar het is door de langzame werking nu juist een ongemak.



Hydractive III

Omdat Citroën in het verleden iets té eigenzinnig is geweest, is de nieuwe C5 beschikbaar in twee smaken. De wagen is leverbaar met een traditionele stalen vering en gedraagt zich dan zoals de meeste wagens in deze klasse.

Maar de C5 is ook leverbaar met Citroën's fameuze "Hydractive"-vering. Dit systeem is in de loop der jaren steeds verder verfijnd. De eerste wagens waren extreem comfortabel, maar deinden als een waterbed over de weg. Het koperspubliek bleef daarom beperkt tot een selecte groep van echte liefhebbers.



Deze derde generatie van het "Hydractive" onderstel maakt de C5 veel stabiel en vooral subtieler. In veel situaties is nauwelijks iets merkbaar van het bijzondere onderstel. Korte, hevige drempels worden zelfs hard doorgegeven. Op een snelweg met licht golvend wegdek kan de wagen iets deinen en dat geeft in eerste instantie een zweverig, onzeker gevoel. Dit blijft echter bij een gevoel, want de C5 is wel degelijk veilig en heeft geen enkele moeite met vlot bochtenwerk of een plotselinge uitwijkmanoeuvre. De "sport"-modus maakt het onderstel iets steviger en geeft een zekerder gevoel.

Onder de juiste omstandigheden kan "Hydractive III" wonderen verrichten! Het systeem komt pas goed tot zijn recht op een slecht wegdek vol putten, gaten en tegels. Dan lijkt de C5 het wegdek glad te strijken en ... hoe harder het gaat, hoe vlakker het wegdek voelt! Geheel volgens de traditie kan de bestuurder, mocht dat ooit nodig zijn, zelf de rijkhoogte instellen.



Vertrouwd

De motoren zijn vertrouwd, want die zijn ontwikkeld in samenwerking met Peugeot en eerder toegepast in andere modellen. Voor deze test is de 2.0 liter diesel ingezet; naar verwachting de meest populaire krachtbron onder de zakelijke rijders.

De C5 is bedoeld als comfortabele wagen en daar is het motorkarakter op afgestemd. Het vermogen is in alle situaties toerijkend, maar sportief of uitdagend is de 2.0 HDI zeker niet. De krachtbron doet in alle stilte z'n werk en biedt vooral rust op lange afstanden. Al bij lage toeren is veel kracht voor handen, waardoor de bestuurder als vanzelf snel opschakelt en zuinig zal rijden.



Op een aantal punten loopt de C5 braaf mee met de massa. De nieuwe C5 is flink gegroeid en behoort nu tot de forse zakenwagens die nog maar net in een parkeervak passen. Desondanks is de binnenruimte niet meer dan gemiddeld. De uitrusting, prijs en technische specificaties zijn helemaal volgens het boekje.

Conclusie

De nieuwe C5 is geen brave meeloper, maar een echte eigenzinnige Citroën. Het uitgesproken karakter zal echter niet iedereen aanspreken. Heel gewoon zijn de prijs, de uitrusting en de binnenruimte. Bovengemiddeld goed zijn de ergonomie, de afwerking en de vormgeving. De twee liter dieselmotor is stil en sterk.

Echt uitblinken doet de Citroën op het gebied van comfort. Het bijzondere interieur geeft de C5 een exclusief gevoel. "Hydractive III" weet zelfs het slechtste wegdek glad te strijken. Vooral in de stad en op slechte buitenwegen komt het systeem tot z'n recht. Met een druk op de "sport"-knop verandert het karakter en gedraagt de C5 zich als een traditionele, vertrouwde zakenwagen. ■



Technische fiche

Citroën C5 2.0 HDiF Exclusive

Afmetingen

| | |
|-----------------------------|---------|
| Lengte | 480 cm |
| Breedte | 186 cm |
| Hoogte | 145 cm |
| Wielbasis | 282 cm |
| Gewicht | 1583 kg |
| Sleepvermogen | 750 kg |
| Sleepvermogen geremd | 1820 kg |
| Tankinhoud | 71 l |
| Koffierinhoud | 439 l |



Motor en prestaties

| | |
|---------------------------------|-------------------|
| Cilinderinhoud | 1997 cc |
| Cilinders / kleppen | 4/4 |
| Vermogen | 138 pk @ 4000 tpm |
| Koppel | 320 Nm @ 2000 tpm |
| Aandrijving | voorwielen |
| Acceleratie 0 - 100 km/u | 11,6 sec. |
| Topsnelheid | 204 km/u |
| Verbruik gemiddeld | 6 l / 100 km |
| Verbruik stad | 7,9 l / 100 km |
| Verbruik buitenweg | 4,9 l / 100 km |
| CO2 uitstoot | 157 gr. / km |



Prijs

| | |
|-------------------|----------|
| Prijs | 30.300 € |
| Basisprijs | 22.950 € |