



Intro

Eindelijk heeft Citroën weer een karakteristiek model in de showroom. Deze zin is sinds de introductie van de nieuwe C6 al onnoemelijk vaak in de gerenommeerde bladen te lezen geweest. Maar het is wel de waarheid, welk ander model lijkt er nu op de C6? Precies, geen enkele. Citroën wil weer meespelen op het niveau van de topklasse, waar sinds jaar en dag de befaamde merken BMW, Mercedes en Volvo de baas spelen door enorm veel 5-series, E-classes en S60's te verkopen. Zal het Citroën lukken om ook maar een heel klein stukje van deze vooral zakelijk georiënteerde markt te veroveren? Het onderwerp van deze test is de C6 2.7 V6 HDi Exclusive.



Citroën bouwt met de C6 weer een zeer eigenzinnige auto

Het exterieur

Zoals de inleiding al aangeeft, geen enkele andere auto lijkt in de verste verte op de C6. Het begint al met de boogvormige koplampen en de aflopende gladde motorkap, de grille die is voorzien van een enorme "double chevron" en de ronde mistlampen met daarnaast de knipperlichten. En profiel lijkt het door de daklijn wel een coupé en de derde zijruit is erg karakteristiek vormgegeven. De raamomlijsting is voorzien van een chromen strip en net boven de dorpels loopt er net zo een. De 18-inch lichtmetalen velgen, die luisteren naar de naam "Roccastrada", hebben een design dat erg klassiek aandoet, dit past perfect bij het ontwerp van de gehele auto.



Door de holle achterrauit lijken de C-stijlen te zweven

De achterzijde is misschien nog wel het meest opvallend van vorm. Ook hier boogvormige lichtunits en veel chroom. De achterrauit loopt naar binnen weg en lijkt zo bijna een holle vorm te hebben. Dit maakt



dat de C-stijlen op hun onderste punt bijna los op de auto lijken te staan.

Tja, wat is er niet opvallend aan het uiterlijk van Citroëns nieuwe paradepaardje zou je zeggen. Kijk eens naar openingshoek van de achterklep. Het is geen hatchback, maar om nu te zeggen dat het een echte sedan is gaat ook te ver omdat het ontwerp dit keurig verbloemt. In de klep is een zichzelf instellende spoiler gemonteerd. Bij bepaalde snelheden komt deze vanzelf, en ook nog eens in verschillende standen, omhoog om de luchtgeleiding te optimaliseren. Of dit gladde slagschip van zich zelf al niet gestroomlijnd genoeg is... Tenslotte kan de dieselvrsie herkend worden aan de gebogen dubbele uitlaateinden, uiteraard uitgevoerd in chroom.

De C6 heeft de beschikking over een systeem dat de wagenhoogte kan laten variëren. Deze kan bijvoorbeeld aangepast worden aan de hoeveelheid belading. Ook bij slecht onderhouden wegen kan een grotere bodemvrijheid goed van pas komen. Bij het starten voel je de auto omhoog komen en bij hogere snelheden zal automatisch een lagere stand aangenomen worden om de luchtweerstand te verminderen. Met een druktoets achter de pookknop is de hoogteverstelling aan te passen.

Het interieur

Citroën heeft ontzettend zijn best gedaan op het interieur van deze presidentiële wagen. Het ontwerp is karakteristiek, vooral het stuur, het digitale meterpaneel en het kleurenbeeldscherm midden op het dashboard zijn designstukjes. De knoppenserie op middenconsole is herkenbaar PSA, net als in bijvoorbeeld de Peugeot 407 een erg drukke boel waar je toch altijd even moet zoeken naar de juiste tiptoets. Over de gehele breedte van het dashboard loopt een sierstrip met hout-look. Dit materiaal is overigens ook rond de keuzehendel van de automatische transmissie te vinden. Hoogst waarschijnlijk is het geen echt hout, maar het ziet er beter uit dan in menig Koreaan die zich probeert te nestelen in de topklasse.



Het digitale meterpaneel is niet altijd goed afleesbaar

De materiaalkeuze die Citroën heeft gemaakt is in orde. Vooral boven op de portieren en het dashboard zit mooi zacht kunststof met een sierlijk reliëf. Wat stoort is het erg goedkope geluid als de pook in een andere keuzestand gezet wordt, dat klinkt naar goedkoop plastic en strookt totaal niet met de klasse die de auto moet uitstralen. Ook onder het dashboard is aan de bestuurderszijde niet genoeg aandacht besteed aan de afdekking, evenals aan de rubbertjes die de portierscharnieren beschermen. Opbergruimte is in voldoende mate aanwezig. Op de middenconsole zijn twee kleine vakjes te vinden en de middenarmsteun bevat een dubbel vak. Overigens is de armsteun in twee hoogtes te verstellen, erg comfortabel. De deurvakken zijn een ander verhaal. De toegang is wat krapjes, maar de schuifpanelen ervoor zien er chic uit, leuk detail.



Op de voorstoelen kan men een fijne zitpositie instellen. Alle instellingen, behalve die van de hoofdsteunen, pedalen en het stuur zijn elektrisch te kiezen. Ook bevatten de zetels een verwarmingsfunctie. Het enige puntje is dat de bestuurdersstoel nog een paar centimeter lager zou moeten kunnen dan nu het geval is en men zit nu teveel óp de stoelen. Naar Frans gebruik zouden zachtere fauteuils gemonteerd moeten zijn.

De vorstelijke achterbank is een ruime verblijfplaats voor passagiers. U bent wellicht door de aflopende daklijn afgeschrikt en denkt dat er van hoofdruimte nauwelijks sprake is? Maakt u zich niet druk, dit valt reuze mee. Ook beenruimte is er in overvloed. Net als de voorstoelen is de achterbank verwarmbaar en ook is de airconditioning apart regelbaar doormiddel van een controlepaneeltje tussen de voorstoelen.

De vloer van de bagageruimte is vrij lang, maar de hoogte is beperkt. Dit is uiteraard een gevolg van het ontwerp van de auto. Als de 421 liters in standaardopstelling niet voldoende zijn, kan de achterbank gedeeld worden neergeklapt waardoor er meer ruimte beschikbaar is. Om een vlakke laadvloer te creëren is helaas wel geklungel met de hoofdsteunen, zittingen en gordelbevestigingen van de achterbank vereist, dat had beter gekund.

Wat veiligheidsitems betreft staat het niveau op een hoog peil. Het bekende ABS en ESP zijn uiteraard standaard, maar wat opvalt zijn de zij-airbags achter en de luchtzak in de stuurkolom. Een ander nieuwigheidje is het Lane Departure Warning System (LDWS), dat bij overschrijding van de strepen langs de rijbaan een massage aan het achterwerk van de bestuurder geeft. Gelukkig is dit systeem middels een druktoets uit te schakelen, net als de standaard parkeersensor aan voor- en achterzijde.

De uitrusting staat sowieso op een enorm hoog peil, zeker in deze meest luxe Exclusive. Cruise control met snelheidsbegrenzer (wel ingewikkeld te bedienen overigens), bi-xenon verlichting mét meedraaiende koplampen, klasse 2 alarmsysteem, regen-/lichtsensor, leren bekleding en een navigatiesysteem met JBL HiFi-geluidssysteem en geïntegreerde telefoon.

Af-fabriek is de C6 Exclusive uitgerust met een head-up display (HUD). Dit projecteert de snelheid en belangrijke controle lampjes op de voorruit zodat de bestuurder zijn ogen op de weg kan houden en niet hoeft weg te draaien naar het digitale meterpaneel. Helaas gaat met zonlicht van achteren erg veel contrast verloren en de bovenkant van het dashboard weerspiegelt dan hinderlijk in de voorruit.



Het rijden

Klik-klik, de zestraps automatisch in D en het rempedaal loslaten. De C6 komt beheerst op gang en bij het kleinste toefje gas komt er al aardig gang in deze kolos van 4 meter 90 lang en met een kentekengewicht van 1.846 kg. De 2.7 V6 HDi-motor met roetfilter levert 208 pk en 440 Nm. Hij roffelt zachtjes voor zich uit en laat zich wat meer horen als de kickdown ingeschakeld wordt. Het banden- en windgeruis zijn hierdoor, vooral langs de A-stijlen, opvallend aanwezig. De automaat kent een handschakel functie, maar die is feitelijk overbodig omdat de bak zelf de juiste versnelling selecteert. Alleen bij tussenacceleraties heeft hij een kleine seconde nodig om te reageren en een verzet terug te gaan. Maar desondanks is dit een heerlijke machine, zeker op de snelweg.



Smeuïge 2.7 V6 HDiF-motor

Met vloeiende bewegingen draai ik de C6 de rijksweg op, alles gaat verbluffend licht en eenvoudig. Dit gaat wel ten koste van het gevoel want dat is vrijwel afwezig. Goed opletten is het devies, anders gaat de bestuurder al snel zogenaamde zaagbewegingen maken om de auto op de weg te houden omdat de besturing onvoldoende informatie geeft om blindelings op te vertrouwen. De schokdempers kunnen per knopdruk in de sportstand gezet worden, maar dit maakt nauwelijks verschil met de normale, op comfort afgestemde stand.

De dieselmotor zou de C6 in slechts 8,9 seconden naar de 100 km/h moeten laten vliegen en het verbruik dat de fabriek opgeeft ligt gemiddeld op 1 op 11,5. De boordcomputer van de testauto staat op 13,5 liter, wat waarschijnlijk komt door vrij korte stukjes, maar dat is toch 1 op 7,5. Niet erg zuinig dus. Lange welvingen in het wegdek verwerkt de C6 bijzonder comfortabel, je voelt ze nauwelijks. Daarentegen zijn verkeersdrempels en gaten in het wegdek wel te voelen. Ik had verwacht dat ook dit niet voelbaar zou zijn.

Door de actieve wielophanging helt de koets weinig over. Wat betreft veiligheid is de C6 erg strak afgesteld. Het ESP en ABS komen al vroeg assistentie verlenen en halen meteen de vaart uit de auto. De stabiliteitscontrole is uitschakelbaar wat niet direct een gevaar oplevert, alleen is het fenomeen onderstuur dan sterker aanwezig en hoor je in het goed geïsoleerde interieur de banden zachtjes piepen als het erg hard gaat.

De dieserversies hebben banden in de maat 245/45 R18, dat is één inch groter dan waar de benzine-C6 mee gezegend is, de rede waarom is mij onduidelijk.

Een roetfilter mag dan wel standaard zijn, maar na een minuut of vijf stationair draaien is er toch echt een donkere vlek zichtbaar op het asfalt achter de auto. Ik vrees dat diesels toch nog wel wat viezigheid uitstoten en de uitlaatgassen van een moderne zelfontbrander ruiken erg zuur. Maar dit is een discussie die nog lang niet zijn eind nadert. De één zegt dit, de ander dat. Ja, zo kom je er natuurlijk nooit uit.



Slot

Om maar met de deur in huis te vallen; de C6 haalt nog niet het niveau van de topklasse zoals de bekende grote merken deze kenmerken, maar het is eens wat anders. Een uiterlijk dat nu eens echt uniek is en ook het interieurontwerp mag er zijn. De dieselmotor is een heerlijk aggregaat en de uitrusting staat op een hoog peil. Maar voor een prijs van € 73.305 mag dat ook wel. Overigens is de dieserversie al leverbaar vanaf € 60.705, dat scheelt toch een flinke boodschappenauto!

Maar toch is dit het nét niet, alles voelt nog iets te goedkoop aan en op sommige plekken kan de afwerking echt beter.



Alweer eigenzinnig, dit deurvak

Concurrentie is er zoals gezegd in de vorm van bijvoorbeeld de BMW 5-serie, maar kijk ook eens naar een Cadillac STS (helaas geen dieselmotor leverbaar), een Honda Legend (idem) of een Peugeot 607 (leverbaar met dezelfde HDi-kraftbron). Alle drie auto's die zich distantieren van de grote massa en een eigen karakter hebben.

Overigens rijden er in Frankrijk al veel hoogwaardigheidsbekleders rond in de C6 en in Nederland heeft een welbekende minister er ook een als dienstauto, nu maar hopen dat de zakelijke rijder met een flink (lease-)budget er ook iets in ziet, dan wordt het een stuk fantasievoller op de weg.

Plus

- + Comfort
- + Karaktervol uiterlijk
- + Erg ruime uitrusting

Min

- Gemis van communicatie
- Afwerking moet nóg een tandje beter
- Dashboard weerspiegelt in voorruit