



## Naam maken

Veel fabrikanten hebben de laatste tijd de benaming voor hun stationwagon veranderd. Sierlijke en merkeigen namen als Grand Tour en Combi worden zomaar ingeruild voor de algemene benaming Estate. Ook Citroën gooit zijn zeer bekende benaming Break nu na vele jaren overboord. Wellicht dat het Citroën het tijd vond voor een hipper term. Het Franse woord 'break' stond namelijk oorspronkelijk voor een type paardenkoets dat medio 19e eeuw ontwikkeld was in Frankrijk. Het kenmerkte zich voornamelijk met gestrekte vormen en veel



binnenruimte. Tourer klinkt in die zin al een stuk hipper en doet meer denken aan een moderne lifestyle combi. Helaas laat Citroën hiermee wel een stukje originaliteit varen, want het eerste merk met deze benaming zijn ze zeker niet. Wordt er met een nieuwe naam ook een nieuw era voor de middenklasser van Citroën ingeluid? We gaan het zien met de C5 Tourer 2.0i Dynamique.

## Verduitsst

Net als de Berline wordt de Tourer getekend door bolle lijnen en vormen. En eigenlijk is het daarmee niet een typische Citroën, want een illustere voorganger als de DS, maar ook de BX en Xantia hadden toch die typische scherpe lijnen en dat ranke silhouet. Je zou best kunnen zeggen dat Citroëns middenklasser met de nieuwste C5 een beetje meer de Duitse kant opgegaan is qua design. De C5 is misschien minder uitgesproken, maar spreekt daardoor een grotere groep consumenten aan. Het blijkt in de reacties dat Citroën daarmee de juiste koers is ingeslagen, want de rasechte Citrofiel blijkt nog



Veilige lijnen, maar daardoor is de Tourer goed in balans.

steeds enthousiast te kunnen worden bij deze station met de dubbele chevrons aan de voorkant, maar enkele liefhebbers van de Duitse school moesten ook toegeven dat de C5 er toch gewoon goed uit zag.

Qua belijning zijn het vooral de lichtunits voor en achter en de velgen die de auto karakteriseren. Op die plekken worden namelijk de voorspelbare lijnen van de auto afgewisseld met een eigen gezicht. De lakkleur Bourrasque Metallic geeft de Tourer in combinatie met diverse verchromde elementen een



uitstraling die prima voldoet in de zakelijke wereld, oftewel de hoek waar je in dit segment het grootste gedeelte van je marktaandeel kan wegslepen.

## Snufje Citroën

Het interieur is simpelweg prachtig. Naast de prima praktische bruikbaarheid zit er toch wel degelijk een snufje Citroën aan. Typerend is het bekende Citroënstuur waarvan het hart blijft staan wanneer er aan het stuur gedraaid wordt. Ook de klokken zijn fraai vormgegeven. Niet alleen de behuizing is door enkele simpele vormen net weer anders dan standaard, maar ook de wijzers maken het net weer wat aparter door alleen aan de rand van de klok zichtbaar te zijn. Uiteraard lopen ze hierbij langs een Franse schaalverdeling. Helaas verliest deze techniek bij de



Een degelijk dashboard, zonder standaard te worden.

kleinere toerenteller een aanzienlijk deel van zijn leesbaarheid door de kleinere klok en de ligging aan de rand van het instrumentarium. Met navigatie, dualzone airco en geïntegreerde telefonie kan deze Fransoos in ieder geval bogen op een royale uitrusting. Daarbij zijn de materialen en afwerking op een prima niveau.

De stoelen zijn in één woord bijzonder. Ze zouden qua vorm niet misstaan in een sportieve coupé, maar we hebben hier toch echt met een gemiddeld gemotoriseerde stationwagon te maken. Het wonderlijke is dat de stoelen zelfs standaard zijn, ware het dat deze optioneel in half leer zijn uitgevoerd. De zitting en leuning zijn minder sportief dan de snit en houden een beetje het midden tussen hard en zacht. Zorgwekkend is de staat van het stoffen deel van de zitting. Na slechts 8.000 km is de structuur van kleine bobbeltjes al erg wollig geworden door slijtage.

Een station koop je voor de ruimte en daaraan is in deze Tourer dan ook geen gebrek. Net als de vorige C5 – toen nog – Break is de laadruimte zeer royaal, maar daarbij valt er door de passagiers tevens weinig te klagen.



## Makkelijk

De tweeliter zestienklepper in de Tourer levert een maximaal vermogen van 143 pk en dat is een prima waarde in een auto als deze. Al zou je hem zonder die kennis al gauw iets lager inschalen. De motor is er namelijk een van het gemoedelijke soort. Hij volstaat prima in zijn taken, maar wanneer je een moment wat meer van de auto vraagt, lijkt het of het motto van de C5 'alles op zijn tijd' is. Al het gevraagde wordt namelijk geleverd, maar net iets minder snel dan wenselijk. Het enige dat wel snel wordt geleverd is de remkracht. Bij de eerste meters kwam een aantal keer na



De C5 Tourer is vooral een makkelijke reisgenoot.

een simpele remactie de voorruit hard dichterbij. Na verloop van tijd gaat het prima, maar de dosering vergt zeker even gewenning. In de standaardsituaties, zowel in de stad als op de snelweg, draait de Tourer makkelijk zijn kilometers. De vering is op zijn Frans behoorlijk zacht afgesteld. Wat ons betreft wat té zacht. We hebben het hier overigens over een conventioneel systeem met schroefveren en niet het optionele Hydractief 3-systeem, wat nog door de gebruiker zelf afgesteld kan worden. Zeker na de eerder gereden Berline verdient de hydropneumatische vering onze sterke voorkeur.

Ook de besturing is erg licht. Er is nauwelijks inspanning vereist om het stuurwiel te draaien. Gelukkig is het stuurgedrag op zich goed voor elkaar, met dien verstande dat het zeker met deze afstelling natuurlijk geen auto is voor het ruigere stuurwerk. Al met al geeft de auto een hele makkelijke indruk. Er worden geen grote inspanningen vereist, de auto beweegt zich gladjes voort. In veel zaken wordt tevens – doeltreffend – met de bestuurder meegedacht. Zaken als automatische verlichting, regensensoren, bochtverlichting, cruise control en een snelheidsbegrenzer zijn geen schokkende innovaties meer te noemen, maar ze werken stuk voor stuk écht goed en maken de C5 daarmee nog gerieflijker.

Het verbruik van de Citroën is lichtelijk aan de hoge kant, zonder het direct schokkend te kunnen noemen. We hebben hier immers te maken met een tweeliter motor. De fabrieksopgave ligt al ruim een halve liter boven dat van enkele recent gelanceerde concurrenten met gelijkwaardige motoriseringen, maar het testverbruik bleek met 9,1 liter per 100 km ook nog weer eens een half litertjes boven de fabrieksopgave te liggen. In een tijd waar gekleurde labeltjes meer en meer de klant lijken te beïnvloeden, spreekt het verschil niet in Citroëns voordeel.



## Het beste van twee werelden

Deels kan je de vraag aan het begin van de test bevestigend beantwoorden. Met het uiterlijk en het interieur heeft Citroën een paar flinke stappen vooruit gedaan. Ook de materialen - afgezien van de slijtgevoelige stoelbekleding - en het afwerkingsniveau kunnen prima wedijveren met de Duitse standaard. Het rijden daarentegen is typische Citroën gebleven. Gemoedelijk rijgedrag wordt nog bijgestaan door ondersteunende elektronica die de C5 Tourer tot een gerieflijke auto maken. Dat is iets waar je van moet houden,



maar Citroën heeft niet uit het oog verloren dat een groot deel van haar vaste achterban hierbij zweert. Op de momenten dat je wat extra's vraagt kan de gemoedelijkheid helaas een beetje doorslaan in gezapigheid. In die combinatie van degelijkheid en comfort kan je zeggen dat de Fransen het beste van twee werelden hebben samengevoegd. De Citrofielen kunnen tevreden zijn over het onvervalst Franse karakter, eventueel dus nog uitgebreid met de hydropneumatische vering, terwijl de vormgeving en het kwaliteitsgevoel weer voor een nieuwe schare fans zou kunnen zorgen.

### Plus

- + Kwaliteitsgevoel
- + Ruim
- + Gerieflijke auto

### Min

- Slijtgevoelige bekleding
- Soms té gemoedelijk
- Zachte vering