



Tony Vos  
2 december 2018

## Perfekte integratie

Alhoewel Citroën het vertrouwde ruimtelijke concept van de C4 Picasso (tegenwoordig Spacetourer) nog niet gelijk aan de wilgen hangt, is het wel de bedoeling van de nieuwe middenklasse C5 Aircross SUV die rol gaat overnemen. Net als bij de kleinere C3 Aircross worden de typische eigenschappen van beide voertuigtypen gecombineerd.

De basis van de nieuwe SUV van Citroën ligt bij de Aircross concept uit 2015. Daaruit kwam vorig jaar de C5 Aircross voort. De vijfzitter werd gelanceerd op de Chinese markt, waar de auto ook lokaal wordt geproduceerd. In Europa werd hunkerend uitgezien naar deze belangrijke aanvulling. Het geduld wordt nu beloond met een Europese versie die in het Franse Rennes van de band loopt. Natuurlijk heeft Citroën de nodige aanpassingen doorgevoerd om aan de specifieke wensen van de Europese kopers te kunnen voldoen.



## Toenemende topdrukke

De nieuwe C5 Aircross landt in een druk segment waar de omzetten nog steeds groeien. Denk aan modellen als de Nissan Qashqai, Hyundai Tuscon en de Ford Kuga die het Franse merk op zijn pad treft. Niet de 3008 van collega Peugeot? Nee, want die wordt net als de Volkswagen Tiguan hoger in de markt gezet qua prijsstelling. Binnen het eigen merk is er nog enige concurrentie van de C4 Spacetourer. Maar bij voorbaat kan al worden gezegd dat deze ruimtewagen de strijd gaat verliezen. De SUV is nu eenmaal in de mode en daar kan geen enkel praktisch argument tegen op. Bovendien, binnen het concept van de C5 Aircross is er aan gewerkt om de SUV dezelfde praktische en ruimtelijke eigenschappen te bieden.

Overigens heeft de nieuweling nog meer taken binnen het programma. De meer traditioneel vormgegeven C5 is enige tijd terug geschrappt, simpelweg omdat de belangstelling voor het traditionele D-segment zich in een vrije val bevindt. Dat betekent dat de C5 Aircross voor een deel klanten gaat aantrekken uit sedans, maar vooral uit stationwagens. Grappig overigens om te horen dat Citroën verwacht dat



een derde van de kopers nu al een SUV heeft.



## Stoer en uniek

Een SUV moet een stoere uitstraling hebben. Dat bereikt Citroën volgens eigen zeggen met een hoog geplaatste horizontale motorkap, een stoer front, grote wielen en hoekige vormen. Daar worden vervolgens typische Citroën eigenschappen doorheen gemengd zoals het front met verlichtingsunits op twee niveaus en niet te vergeten de in de grille geïntegreerde double chevron. Een ander typisch kenmerk vormt de omlijsting van de zijruiten die ter hoogte van de C-stijl afbuigt in een brede rand. De achterlichten zijn driedimensionaal samengesteld, één van de mogelijkheden die LED-verlichting biedt. Grappig is dat Citroën ook op deze grote auto aan de onderrand van de portieren airbumps toepast waarmee de gevolgen van kleine aanvaringen tot een minimum worden beperkt. In deze zwarte randen met stootkussentjes zitten op de voorportieren kleurrijke accenten. Die kunnen door de koper van dit model - net als bijvoorbeeld bij de C3 - in diverse tinten worden gekozen. Ook de inleg in de voorbumper kleurt dan mee, net als de randen van de dakrails die overigens een

Citroën-specifieke vorm hebben.



## Praktisch zeer bruikbaar

Het interieur heeft extra aandacht gekregen. Hier maakt Citroën de belofte waar dat deze SUV de ruimtelijke eigenschappen heeft van een MPV. Ook is hier het grootste verschil te vinden in vergelijking met de Chinese versie. Zo bestaat de achterbank uit drie losse stoelen die elk afzonderlijk over 15 centimeter kunnen worden verschoven en neergeklapt. Hierdoor wordt extra functionaliteit toegevoegd. Verder is er alles aan gedaan om het bagagevolume te optimaliseren. De auto biedt minimaal een forse 580 liter en dat is al meer dan de C4 Spacetourer. Als de drie stoelen naar voren worden geschoven, groeit dit naar 720 liter. Met alle stoelen plat biedt de C5 Aircross maximaal 1.630 liter aan bagagevolume en een laadvloer die 1,90 meter lang is. En dat betekent dat de SUV het niveau van een ruimtewagen duidelijk haalt of zelfs overtreft.

De vormgeving van het dashboard, de portierpanelen en de stoelen zijn typisch Citroën en sluiten perfect aan bij de weg die het merk is ingeslagen met de komst van

de compacte C3. Afgeronde rechthoeken bepalen hier het thema. Deze zijn te vinden in de vorm van het volledig digitale instrumentarium, maar bijvoorbeeld ook bij de ventilatieroosters en de knoppenclusters op het stuurwiel. Het centrale scherm is zo geplaatst dat de meeste inzittenden er op kunnen kijken. Het instrumentarium kan op verschillende manieren door de bestuurder worden ingericht. De meest eenvoudige en rustgevende versie toont vooral digitaal de snelheid, maar het is ook mogelijk de kaart van het navigatiesysteem over de volle breedte te projecteren. Dit is vooral handig in druk stadsverkeer.

De stoelen lijken aan de vlakke kant, maar bieden toch voldoende zijdelingse ondersteuning. Ze kunnen in tal van kleuren en materialen worden bekleed met in alle gevallen een contrasterende bias op driekwart hoogte. Het meubilair is een belangrijke pijler voor het algehele comfort dat de Citroën C5 Aircross biedt. Het merk claimt zelfs de meest comfortabele auto in het segment te leveren. De ruimte voorin is royaal bemeten, mede dankzij de flinke hoogte. Achterin zitten twee volwassenen royaal, waarbij de persoon in het midden beter een kind kan zijn; De console met de ventilatieroosters steekt dermate ver de ruimte in dat de beenruimte wordt beperkt. De Aircross beschikt over volop opbergmogelijkheden en bekerhouders, alsmede een vak in de console waarin een telefoon via inductie kan worden opgeladen. In totaal is er voor 33 liter aan opbergruimte, met als uitschieter de box die onder de armleniging tussen de voorstoelen zit. Deze ruimte kan zelfs worden gekoeld voor het fris houden van dranken of etenswaren. Het van de C4 Cactus bekende thema 'reisbagage' komt in deze nieuweling alleen maar terug in de vorm van een riempje op het paneel boven het dashboardkastje.





## Comfort overheerst

De Citroën C5 Aircross staat op dezelfde bodemgroep als de Peugeot 3008, de Opel Grandland X en de DS 7 Crossback. Een basis die door Citroën op eigen wijze wordt ingevuld door schokdempers toe te passen met progressieve hydraulische kussens. Die zorgen voor extra demping bij volledig in- of uitveren. Een techniek die oorspronkelijk afkomstig is uit de rallysport waar auto's nog al eens volledig loskomen van het wegdek. Citroën lanceerde deze techniek bij productiemodellen voor het eerst op de vernieuwde C4 Cactus en rolt dit nu ook uit naar de grotere SUV. Het zorgt er bij lage snelheden voor dat drempels comfortabeler wordt verwerkt en dat juist bij midden en hoge snelheden kleinere oneffenheden in het wegdek worden glad gestreken. Juist om dat in de praktijk te kunnen proberen, nodigde het merk de pers uit om in Marokko de nieuweling uit te proberen. Grote gaten in de weg en de nodige andere verstoring van het comfort zijn daar eerder regel dan uitzondering. En eerlijk is eerlijk, de Citroën weet er aardig raad mee. Bovendien valt op dat oneffenheden niet overmatig in de besturing worden doorgegeven. Dat samen met de goede ondersteuning van de stoelen en het lage geluidsniveau aan boord zorgt voor een optimaal comfort op een

# Citroën C5 Aircross Puretech 180 S&S Shine

typische Citroën-manier.

Motorisch zijn er geen verrassingen in de C5 Aircross. Verreweg de best verkochte uitvoering wordt de 1,2 liter Puretech 3-cilinder met turbo die een vermogen levert van 130 pk en komt tot een keurig koppel van 230 Nm bij 1.750 t/min. Standaard wordt deze motor gekoppeld aan een handgeschakelde zesbak. De tweede trap op benzinevlak is de versie waarmee we kennen hebben gemaakt: de Puretech 180. Dat is een 1,6 liter turbo, een viercilinder die 180 pk levert en met een koppel van 250 Nm bij 1.650 t/min garant staat voor een uitermate hoge souplesse. Deze motor verlaat standaard de fabriek met de 8-traps automaat. Een bak die logische stappen neemt, maar die met flippers aan het stuur ook handmatig kan worden bediend. De prestaties zijn overeenkomstig het vermogen; een top van 216 km/h en een acceleratie van 0 tot 100 in 8,2 seconden.



## Een eigen draai

Citroën zet in het middenklasse SUV-segment een opvallende auto neer die qua

uiterlijk voldoende specifieke kenmerken heeft om te worden herkend. Belangrijker is het feit dat de auto op het gebied van comfort een duidelijke stap voorwaarts zet. Dat doet Citroën met het toepassen van specifieke schokdempers en een soepele afstemming van de vering. Maar ook de uitstekende stoelen en het lage geluidsniveau dragen daartoe bij. Voorts biedt de Citroën het grootste bagagevolume in het segment en een uitermate flexibel te gebruiken bagageruimte en achterbank. Dat alles zorgt ervoor dat Citroën zich op een geheel eigen wijze in het nog steeds groeiende segment presenteert.

## Plus

- + Comfort van onderstel en stoelen
- + Praktische toepassingen interieur
- + Stille en krachtige aandrijflijn

## Min

- Beenruimte middenplaats achterbank
- Her en der gebruik van harde kunststoffen