



Martijn Verhoef  
11 juni 2022

## Comfortabel ruimtewonder

De C-segment SUV, die krijgt het nog zwaar. Dat was in ieder geval de verwachting van velen, door de almaar strenger wordende uitstooteisen van Europa. Dat heeft immers een flink effect op de verkoopprijs en nog wel het meeste bij hoge SUV's met een grote motor.

Toch stapten we massaal over van onze MPV's en stations in hogere carrossievormen. Het hele MPV-segment is na het verdwijnen van de Grand C4 Spacetourer al weggevaagd en de verkoopcijfers van stations nemen sterk af.

Om de aanschafprijs toch een beetje behapbaar te maken worden SUV's van driebcilinders en hybride aandrijflijnen voorzien. Maar in hoeverre zijn ze nu echt een alternatief voor de gezinsbakken die we achterlaten? De nieuwe C5 Aircross pretendeert dat in ieder geval wel te zijn en biedt ons ook nog eens zuinige benzinemotoren en een Plug-in hybridevariant. Met die laatste maken we de eerste kilometers tijdens de persintroductie.





## Geen revolutie

In 2018 reden we voor het eerst met de C5 Aircross. Die auto combineerde het frivole van kleinere modellen als de C3 met de uitstraling van een grote SUV. Met de facelift zet de Citroën deze lijn door, al zie je vanuit iedere hoek wel dat de auto is opgefrist. Bij de neus vindt de belangrijkste vernieuwing plaats. De gekleurde luchtinlaten van het uitgaande model maken plaats voor gespoten grijze exemplaren, terwijl een chromen skid plate de onderkant van de voorbumper illustreert.

Maar de grootste wijziging zie je bij de koplampen, die met de LED-dagrijverlichting samengeknepen ogen lijken en doorlopen in de grille. De voorkant is daarmee in lijn met de nieuwste familieleden. Aan de zijkant zijn de wijzigingen minimaal, de kenmerkende airbumps zijn nu in stemmig grijs meegespoten. Ga je voor een uitvoering als de C-Series, dan kun je luchtinlaten en airbumps desgewenst in bronskleur krijgen. Maar het felle rood van de vorige modelversie bleek voor veel kopers toch iets teveel van het goede, al kun je ze optioneel nog in blauw krijgen.

Achterop springen de gewijzigde achterlichten het meest in het oog. Drie led-vlakken kenmerken de nieuwe lichtsignatuur en door de nieuwe vorm van de units ontstaat er een echt 3D-effect. Door de vernieuwingen is de auto weer helemaal up-to-date, al krijgt de Citroën lang niet al het nieuws uit de Stellantis-stal toebedeeld. Voor Matrix koplampen moet je een loketje verder gaan.



## Opgefrist interieur

Binnenin de C5 Aircross maakt Citroën zich er net zo goed niet gemakkelijk vanaf. Bij het uitgaande model merkten we op dat er veel goedkope kunststoffen waren gebruikt. De materialen aan boord van de vernieuwde C5 Aircross zijn van een hogere kwaliteit, wat je bijvoorbeeld merkt als je de zijkant van de middenconsole aanvoelt. We zien een nieuw scherm dat recht op het dashboard staat en een behuizing die schuin afloopt. De grote automaathendel uit de oude C5 Aircross maakt plaats voor het inmiddels bekende schakelaartje. Achter het stuur prijkt hetzelfde scherm als voorheen, voor de PHEV geldt dat er specifieke informatie over de aandrijving en het rijbereik is af te lezen.

Bij de digitale tellers en het infotainment worden voor de plug-in hybride speciale kleuren gebruikt. Door het nieuwe scherm en de digitale tellers doet het binnenste van de Citroën nog fris aan, al valt op dat er nog steeds wat oude bedieningsknoppen worden gebruikt. Zo doet de bediening van de cruise control inmiddels oubollig aan. Ook zien we nog oude USB-aansluitingen in de auto, waar binnen afzienbare tijd USB-C de standaard zal zijn. Het projecteren van het telefoonscherm op het multimediasysteem dient ook altijd via een kabel te gebeuren. Optioneel is het wel mogelijk om de smartphone draadloos op te laden.

Punten scoort Citroën met het geboden comfort in de C5 Aircross.

De stoelen zijn extra comfortabel gemaakt, door een partij extra schuimrubber aan te brengen. Op het oog lijken de zetels wat vlak, maar op de bochtige bergwegen van de Col de Vence - waar we de auto rijden - worden we prima op onze plek gehouden. De verstelbaarheid is goed te noemen, zowel in zithoek als in afstand van het stuur. Het grote stuurwiel ligt prettig in de hand en door de weinige knoppen is de bediening overzichtelijk. Toch een voordeel, zo'n losse hendel voor de cruise control.





## Ruime bak

Op de voorstoelen zit je vorstelijk, maar achterin is het evengoed prima vertoeven. Punten scoort de Citroën nog steeds met de drie achterstoelen, die individueel zijn te verschuiven. Ouders met drie kleine kinderen kunnen bijna niet om de Citroën heen, want waar vind je nog een SUV waar je eenvoudig drie kinderstoelen op kwijt kunt? Je komt al snel uit op veel duurdere exemplaren met zeven zitplaatsen, terwijl dat lang niet altijd gewenst is. In die zin is de auto dus een prima vervanger voor een MPV, maar hoe zit dat met de achterbak?

We rijden zoals gezegd de Hybrid, die met 460 liter flink inlevert ten opzichte van de versies met alleen een brandstofmotor. Je kunt de achterstoelen wel naar voren schuiven om meer ruimte te creëren, maar het verschil blijft zo'n 100 liter. Als je de achterklep opent, zie je daar echter niets van. Pas onder de dubbele bodem treedt het verschil op, zodat je toch beschikt over een hele praktische kofferbakruimte. Houd er wel rekening mee dat de laadkabel nog mee moet, want die gaat het beste onder de laadvloer weggeborgen worden.



## Kracht en comfort

We kennen de aandrijving van deze C5 Aircross inmiddels al aardig. Zo reden we eerder met Peugeots 508 en 3008 die de 225 pk sterke motoruitvoering kregen aangemeten. In de Citroën bewijst de plug-in hybridetechniek zich wederom, doordat je direct de elektrokracht tot je beschikking hebt.

De SUV accelereert moeiteloos en geraffineerd. Bij afremmen merk je dat de auto zwaarder is dan zijn ICE-evenknie, maar de 1.745 kilo's worden goed gecamoufleerd. Zeg je Citroën, dan zeg je comfort. Het mag dan ook geen verrassing heten dat de Fransen er alles aan hebben gedaan om jouw rit met de C5 Aircross aangenaam te maken. De hydraulische kussens, zoals Citroën ze noemt, zorgen dat in- en uitveren haast onmerkbaar gebeurt. Korte oneffenheden worden zo weggefilterd, terwijl de auto zeker niet week aanvoelt.

Overhellen is niet helemaal te voorkomen, maar zelfs op bochtige bergwegen voelt het nergens onrustig. De besturing is licht en een tikje afstandelijk, maar dat past ook wel



bij het comfortabele karakter. Een Peugeot 3008 of Ford Kuga biedt meer betrokkenheid bij het rijden, maar de vraag is hoeveel dat toevoegt bij een auto als dit. In alle rust met het gezin onderweg (als de gezinsleden een beetje meewerken) is waarschijnlijk veel belangrijker wanneer je kiest voor een auto uit dit segment. Dat lukt in deze Fransos dus heel goed, zeker als je rijmodus Electric kiest. De auto rijdt dan zo'n 50 kilometer helemaal elektrisch, terwijl je via de B-knop voor de automaathendel kunt selecteren of je wilt bijladen tijdens remmen en 'zeilen' met de auto. In de Hybride-stand gebruikt de auto zowel de elektro- als de 1.6 benzinemotor. Deze stand is het beste als je een lange rit gaat maken, waarbij je de brandstofmotor onvermijdelijk nodig hebt.

Voor de ultieme acceleratie is er ook nog een Sport-modus, maar daar wordt met name de automaat vrij onrustig van. De auto blijft lang hangen in een verzet, terwijl de benzinemotor goed van zich laat horen. Ook het terugschakelen bij afremmen gaat dan merkbaar met meer schokken gepaard.



## Niet omheen

Als geteste Business Plus beschik je over populaire opties als navigatie, keyless entry en vele veiligheidssystemen als dodehoekhulp en noodremassistent. Voor de PHEV is dit het meest aantrekkelijke optiepakket, omdat de Feel maar een paar honderd euro voordeliger is, maar met de genoemde opties al veel duurder uitkomt. Voor zaken als de 360 graden camera, een elektrisch verstelbare voorstoel met verwarming en een handsfree bedienbare achterklep betaal je altijd iets extra. Op de testauto bevindt zich ook nog een te openen panoramadak en een snellere boordlader, waarmee de auto aan een laadpaal in twee uurtjes weer vol is. De totaalprijs komt daarmee op 47.490 euro.

Citroën zet met de vernieuwde C5 Aircross wederom een heel complete SUV neer, die zeker als Plug-in Hybride weet te overtuigen. De aandrijving is soepel, je hebt een boel kracht voor handen en je rijdt een behoorlijke afstand volledig elektrisch. Door de aanpassingen in het interieur doet de SUV nog comfortabeler aan, een gevoel dat tijdens het rijden alleen maar meer aangewakkerd wordt. Tel daar ook nog eens de heel praktisch ingedeelde en grote binnenruimte bij op en je kunt niet meer om de Citroën heen.

### Plus

- + Krachtige en zuinige aandrijving
- + Afzonderlijk verschuifbare achterstoelen
- + Heel ruim

### Min

- Verouderde knoppen en aansluitingen
- Geen matrix led