



Onderscheidend

Voor de meeste autofabrikanten is hun zakelijke middenklasser het belangrijkste model. Hiermee staat of valt het succes van het merk. Logischerwijs zorgen alle fabrikanten dat ze een auto voor dit segment hebben en sparen ze kosten noch moeite om een goede zakelijke middenklasser op de markt te brengen. Het gevolg laat zich raden: voor de koper is de keuze enorm en de ene auto is nog beter dan de andere. Een manier om toch kopers voor je te winnen is door je te onderscheiden. En dat is wat Citroën doet. Haar eigenzinnigheid heeft het merk met de louvres een vaste schare liefhebbers opgeleverd. Onderscheidt de nieuwe C5 zich genoeg om die liefhebbers tevreden te stellen?



Zelfverzekerd

Het design van de C5 is minder excentriek dan dat van de futuristische C6. Naast zijn grote broer lijkt de C5 een heel gewone auto, waaruit blijkt dat Citroën met deze auto toch wat meer op safe heeft gespeeld. Er staat immers ook veel op het spel, als het om zo'n belangrijk model gaat. Toch is Citroën's middenklasser niet helemaal vrij van eigenzinnigheid. Wat denken we bijvoorbeeld van de "holle" achterraut, de apart gevormde koplampen of de grote grille onder de voorbumper? Het knappe van de nieuwe C5 is dat het ontwerp goed op elkaar afgestemd is, alle lijnen en details vormen samen een geheel. De uitgesproken neus, de licht geprononceerde wielkasten, de vouw over de flanken; het sluit allemaal prima op elkaar aan.

De uitstraling van de nieuwe C5 is veel zelfverzekerder en dynamischer dan die van het vorige model, dat toch een beetje "soft" was. De vouw op de flanken, die loopt van

vlak achter de voorste wielkasten tot aan de achterlichten, doet denken aan de BMW 3 Serie. Ook de vorm van het achtersteven roept associaties met het merk uit München op. Beter goed gejat dan slecht bedacht, zullen we maar zeggen. Met zijn dynamische uitstraling trekt de C5 in ieder geval wel de aandacht en gezien de zware concurrentie – denk vooral aan de verse Ford Mondeo en Renault Laguna en de nog steeds populaire Volkswagen Passat - is het geen overbodige luxe om op te vallen. Natuurlijk is opvallen geen garantie voor succes, maar het is wel een begin.



© Rijtesten.nl

Hoogwaardig

Binnenin valt meteen het stuur op; dat heeft – zoals we dat al eerder zagen in bijvoorbeeld de C4 – een –vast hart–™. Het midden van het stuur staat altijd horizontaal, de rand draait er omheen. Op die manier blijven de knoppen van zaken als de cruise control en het audiosysteem makkelijk bedienbaar, zelfs wanneer je door een

bocht rijdt. Even wennen, maar wel handig. De tellers die zich achter het stuur bevinden, zien we ook niet in elke auto. Bij deze tellers zitten de wijzers namelijk aan de buitenkant. Hierdoor is er in elk van de drie tellers ruimte voor een display. Helaas heeft het ook een nadeel: de afleesbaarheid laat wat te wensen over, want de wijzers zijn zeer kort en bewegen zich over de schaalverdeling.

Het interieur komt met al zijn grijstinten een beetje grauw over, maar de gebruikte materialen zijn hoogwaardig en de afwerking is van een hoog niveau. Vergeleken met het vorige model is de nieuwe C5 een stukje langer en een heel stuk breder. Met zijn lengte van 4,80m en breedte van 1,86m is het echt een flinke auto geworden. Het is met name de toegenomen breedte die binnenin merkbaar is. Zo zijn de voorstoelen wat breder en is er wat meer ruimte op de achterbank. Helaas is de bagageruimte juist een stukje kleiner geworden. Nu het is met 439 liter niet echt behelpen, maar ten opzichte van belangrijke concurrenten als de Ford Mondeo en Volkswagen Passat laat de C5 hier toch wel wat punten liggen.



© Rijtesten.nl

Hydractive

Geheel volgens Citroën's lange traditie is onze C5 uitgerust met hydropneumatische vering, â€˜Hydractiveâ€™™ genoemd. In tegenstelling tot de DS van een halve eeuw geleden, voelt deze auto hiermee niet aan als een zwevend tapijt. Nee, in veel situaties merk je het verschil met conventionele stalen vering amper. De auto leunt alleen een beetje naar achteren bij optrekken en naar voren bij afremmen. Het grootste voordeel van Hydractive is dat dit systeem oneffenheden veel beter gladstrijkt dan gewone vering, waardoor het comfort - vooral op op hobbelige wegen of op slecht wegdek - onovertroffen is. Verder is het gewoon leuk om de auto eens in de hoogste of laagste stand te zetten, al kun je dan alleen stapvoets rijden.

Qua bediening doet de C5 nog het meest denken aan landgenoot Laguna. Het stuur voelt licht aan, maar ook weer niet zo licht dat we hem als gevoelloos kunnen

bestempelen. Datzelfde geldt voor de pedalen: ze vereisen weinig kracht, maar bieden wel genoeg feedback. Schakelen gaat ook zonder veel inspanning, de pook beweegt eenvoudig door de versnellingen. Voor sportieve rijders is deze ietwat afstandelijke bediening geen zegen, maar de doorsnee automobilist zal het juist waarderen. Of diegene de elektronische handrem zal waarderen, betwijfelen we echter. Dat hij automatisch inschakelt wanneer de motor wordt afgezet is weliswaar prettig, maar dat het zo lang duurt voordat hij uitschakelt als je wegrijdt, is wat minder handig.

Onze C5 is uitgerust met de populaire 2.0 HDiF motor, die zich al bewezen heeft in diverse Peugeots, Volvo's en natuurlijk Citroëns. Het is een krachtbron die eigenlijk op geen enkel vlak echt uitblinkt, maar door zijn combinatie van kwaliteiten toch heel prettig is. Zo heeft hij bij lage toerentallen al veel kracht, waardoor je makkelijk vroeg kunt opschakelen. Ook is hij erg stil, dankzij de lange overbrengingsverhoudingen van de versnellingsbak rijd je bij 120km/h met iets meer dan 2.000tpm en is de motor amper te horen. Die lage toerentallen hebben uiteraard een gunstige invloed op het verbruik. Wij kwamen uit op 5,7 liter per 100km en dat is bijzonder zuinig voor een auto van dit formaat.



Balans

Met de nieuwe C5 heeft Citroën een goede balans gevonden tussen de eigenzinnigheid die de liefhebbers tevreden houdt aan de ene kant en de gewone kwaliteiten die een koper in het zakelijke segment waardeert aan de andere kant. Met zijn ietwat aparte uiterlijk, bijzondere elementen in het interieur en hydropneumatische onderstel onderscheidt hij zich van de gemiddelde middenklasser. Tegelijkertijd ziet hij er niet excentriek uit en is het vooral een praktische auto, ondanks de wat tegenvallende bagageruimte. Meer dan het vorige model is de nieuwe C5 een auto waar je niet omheen kunt. Hij ziet er opvallend goed uit, rijdt buitengewoon comfortabel en met de tweeliter dieselmotor is hij bovendien bijzonder zuinig.

Plus

- + Fraaie vormgeving
- + Prettige motor
- + Prima comfort

Min

- Afleesbaarheid tellers
- Onhandige handrem
- Bagageruimte