



Harold Rolloos
24 maart 2011

Gezocht: zuinige pakezel

Wat heb je nodig voor een golfweekendje in de Duitse Eifel? Golfspullen natuurlijk, twee mooie golfbanen, een hotel en een ruime en - liefst - zuinige pakezel. De Citroën C5 (en dus ook de Tourer) is gefacelift en kreeg daarnaast de nieuwe 1.6 e-HDi met gerobotiseerde handbak, waardoor deze middenklasser in aanmerking komt voor een groen A-label en 25 procent bijtelling. Twee vliegen in één klap dus; een mooie reden om eens kennis te maken met deze Fransoos.



Zware taak

Die facelift is volgens de fabrikant hard nodig om de middenklasser de komende tijd de strijd met de concurrentie aan te laten gaan. Alleen al in Frankrijk is die moordend: Renault kwam onlangs met de vernieuwde Laguna op de proppen en Peugeot heeft nog maar kort geleden de splinternieuwe 508 gelanceerd. En dan laten we de Mondeo, Passat en Avensis nog maar even buiten beschouwing. Een zware taak voor de gefacelifte C5 dus, maar wat heeft Citroën nu precies aangepast? Aan de buitenkant eigenlijk niet bijster veel. Zo ontkomt ook de C5 niet aan de LED-dagrijverlichting in de koplampen. Verder zijn de achterlichten wat donkerder gemaakt. Het nieuws zit vooral onderhuids: met de nieuwe 1.6 e-HDi hoopt Citroën zich te kunnen mengen in de strijd om de '25%-bijtellingsrijder'. Vanwege dit gegeven is deze Ligne Business-uitvoering ingesteld op de zakelijke rijder. Navigatie, bluetooth, automatische airco, parkeersensoren en cruise control zijn bijvoorbeeld standaard. Daarnaast kreeg

onze testauto nog een panoramisch glazen dak en metallic lak mee als optie, waardoor de totaalprijs op ruim 33 mille uitkomt.



Net niet breed genoeg

In tegenstelling tot het uiterlijk werd het interieur met rust gelaten; er was immers geen enkele reden om hier ook maar iets te wijzigen. De afwerking en gebruikte materialen zijn prima. Op en rond het dashboard voelt het allemaal mooi zacht aan en ook de knoppen geven een solide indruk. Wel is het zo dat je te maken hebt met erg veel knopjes, vooral op het stuurwiel is het een drukte van belang en zie je bijna door de bomen het bos niet meer. Het vraagt behoorlijk wat gewenning voor je in de gaten hebt welk knopje waar voor dient. Een ander minpuntje is het ontbreken van een usb-aansluiting in onze testauto. Hoe makkelijk is het om je favoriete muziek simpel bij de hand te hebben op Citroën stickje. Helaas moesten wij onderweg naar Duitsland

weer 'ouderwets' aan de haal met cd's. Een van de sterke punten van de C5 Tourer is natuurlijk de ruimte. Voorin is dat meer dan voldoende aanwezig en ook achterin is weinig reden tot klagen. Dan de kofferruimte, toch wel een van de redenen waarom je deze Tourer aanschaft. De laadruimte was net niet breed genoeg voor onze twee golftassen - dat kan bijvoorbeeld wel in de Toyota Avensis - waardoor we ze diagonaal op elkaar moesten stapelen. Ondanks dat was er nog voldoende ruimte over voor de trolley en kleine spullen als golfschoenen en jassen. De weekendtassen konden we kwijt op de achterbank.



Verre van comfortabel

Het begrip HDi kennen we al van PSA, maar wat houdt e-HDi in? Het is een extra zuinige variant van de standaard 110 pk sterke HDi en voorzien van een stop/startstelsel en een speciale module die remenergie terugwint. Om dit alles te

kunnen bewerkstelligen voorziet de Franse autofabrikant deze C5 van een sterkere dynamo en een zwaardere accu om vaker te kunnen starten en stoppen. Een groot minpunt is dat Citroën het niet voor elkaar heeft gekregen om de co2-uitstoot beneden de 116 gram te krijgen. Deze C5 stoot namelijk 120 gram uit en komt daardoor niet voor twintig procent bijtelling in aanmerking. Op papier lijkt 112 pk weinig, maar in de praktijk is het een soepel blok dat voldoende koppel heeft om aardig mee te komen. Deze 1.6 e-HDi is gekoppeld aan een gerobotiseerde handbak, ook wel EGS genoemd. Het is een zestraps semi-automaat die tevens te bedienen is door middel van flippers achter het stuur. Na het wegrijden valt al snel op dat deze combinatie al even zo ongelukkig is als die van de motor/bak in de onlangs gereden Citroën C4 Picasso. Het systeem zal vast zijn steentje bijdragen aan de zuinigheid, maar het is verre van comfortabel. Net boven de 1.800 toeren schakelt de bak een versnelling hoger. Erger nog is dat dit gepaard gaat met een schokduik voor een volgend verzet is gevonden. Via de flippers verloopt het schakelen aanzienlijk soepeler, maar je schaft geen automaat aan om uiteindelijk aan de handenarbeid te moeten.



Juist wel weer comfortabel

Dat onrustige schakelen druist in tegen de ideologie van Citroën. Immers, bij het Franse merk draait alles om comfort. Gelukkig is het rijgedrag van deze C5 Tourer nog steeds comfortabel. De besturing is licht en past goed bij het karakter van deze auto. Het onderstel is bijzonder soepel geveerd en zorgt ervoor dat alle oneffenheden onderweg worden gladgestreken. Vooral in Duitsland werd de waardering hiervoor steeds groter. Een bochtenridder is deze Citroën ook niet echt. Hij helt licht over, al blijft de koets wel mooi op koers. Met een snelheid van 120 tot 130 op de cruise control en de automaat braaf in de zesde versnelling laat de Fransoos zien dat hij zich vooral op de snelweg thuis voelt. Het motorgeluid is goed geïsoleerd en ook van de wind heb je weinig last. Alleen de afroegeluiden van de (winter)banden zijn goed hoorbaar. Dan rest nog de belangrijkste vraag: hoe zuinig is deze auto nou? Op een gegeven moment reikte de actieradius tot maar liefst 1.300 kilometer. Citroën zelf claimt een

fabrieksopgave van 4.6 liter op honderd kilometer. Wij kwamen na een testweek van bijna duizend kilometer uit op 5.8 liter. Dat is niet zo zuinig als beloofd, maar nog steeds keurig.



Prettige pakezel

Met de golftassen weer opgeborgen is het tijd om de balans op te maken. We ontkomen er niet aan om te beginnen met het grootste minpunt, dat is toch wel de EGS - beter bekend als de gerobotiseerde handbak. Deze automaat doet echt afbreuk aan het comfort van de C5. In de stad wordt het na verloop van tijd vervelend, maar op de snelweg merk je er - op het accelereren na - gelukkig niet veel van. En dat is ook gelijk de plek waar deze C5 Tourer 1.6 e-HDi helemaal in zijn element vanwege zijn comfortabele rijgedrag. Voeg daar de grote actieradius en de binnenruimte aan toe en je hebt een prima reisauto voor het overbruggen van lange afstanden die vooral de

zakelijke rijder erg zal waarderen. Al zal die vooral kijken naar de bijtelling, die vanwege een luttele vier gram te veel aan co2-uitstoot 25 in plaats van twintig procent bedraagt.

Plus

- + Comfortabel rijgedrag
- + Grote actieradius
- + Binnenruimte

Min

- Vervelende automaat
- Valt net niet in de 20%-bijtellingsregeling
- Kofferruimte net niet breed genoeg