



Dennis van 't Kruis
26 mei 2006

Intro

De echte Citrofiel kan gerust zijn, het merk dat verantwoordelijk is voor de 2CV, de DS, de SM, de BX en nog meer modellen die binnen de Citroenclub gewaardeerd en gekoesterd worden, heeft een tijdje geleden de durf weer hervonden om auto's uit te brengen die weer als vanouds de potentie hebben om in hun eigen tijd een klassieker status te verkrijgen. Met de komst van de C6 blijkt echter dat Citroën zich nog inhield toen de C1 tot 5 werden geïntroduceerd.



Het exterieur

De styling van de C6 is recht voor zijn raap. Geheel volgens de hervonden traditie van het merk is het eigenzinnig en eigenwijs. Hoeveel makkelijker was het geweest om een auto te ontwikkelen die minder controversiële gevoelens oproept. Maar gelukkig heeft deze Franse autobouwer zijn elan van vroeger weer hervonden en zetten ze de ene na de andere in het oog springende model op de markt. Bij de C6 zit hem dat vooral in de achterpartij die veel weg heeft van een hatchback, maar die bij nader inzien toch een sedan blijkt te zijn. De lijnen spiegelen zich aan de lijnen van de DS, en de C6 mag zich een waardig opvolger noemen van de roemruchte Snoek. Daarvoor zorgen de lange neus en de korte kont. Ook volgens verwachting heeft de C6 de hydraulische vering die het merk in het verleden zo beroemd maakte. Het blijft een leuke party-trick om te aan

je vrienden of collega's te tonen hoe jij je auto van lowrider-laag naar offroad-hoog kunt laten gaan. Al zullen de meeste meer bewondering hebben voor de stijlloze deuren, die de styling van de auto nog weer een extra zetje geven. Onder het rijden viel me op dat bijna iedereen naar de auto keek. Toen ik tijdens een korte onderbreking de auto op een parkeerplaats had neergezet duurde het dan ook niet lang voordat enkele personen de auto van dichtbij kwamen bekijken. Zonder twijfel is dit de auto waarmee ik het meeste bekijks heb gehad.



Het interieur

Het zou te maken kunnen hebben met de donkere kleurstelling, maar het interieur komt heel zwaar over. Het oogt als een uit een blok gehouwen geheel. Het dikke stuur ligt

goed in de hand en geeft de chauffeur iets substantieels in handen waarmee hij de auto in de hand kan houden. Het dashboard heeft een stijlvol dessin meegekregen, maar is verder sober vormgegeven. De knoppen zijn vooral op de middenconsole gesitueerd en hoewel het er een heleboel zijn is het wel ergonomisch goed ingedeeld. Ben je op zoek naar de handrem dan kun je lang zoeken, als je een klassiek exemplaar verwacht. Net als bij de Volkswagen Passat zit er in het midden voor aan de armsteun, een elektronische handrem. In- en uitschakelen gebeurt na de bedienen van de knop door de bestuurder. Wegrijden zonder uitschakelen is volgens mijn ervaring niet mogelijk. Toen ik na de fotosessie wilde wegrijden, bleef de auto koppig op zijn plek staan. Dit was niet zonder enige vorm van schaamte, want er waren een aantal werknemers van het bedrijf, waar de foto's zijn gemaakt, naar buiten gekomen om naar de zwarte limousine te kijken. Er klonk dan ook hoongelach toen de wagen niet weg wilde rijden.

Ik ben net zo onwillig om de zetels stoelen te noemen, omdat het eigenlijk fauteuils zijn. Ze verhogen het comfort en geven daarnaast ook nog eens alle steun die je nodig hebt. Ook belangrijk! De zitting loopt door tot in de knieholte, wat het comfort extra verhoogt. De beenruimte op de achterbank is riant. De achterpassagiers kunnen hun deel van de achterbank onderuit laten zakken om lekker onderuit gezakt te kunnen luieren. Het toppunt van bemoeizucht is te vinden in de armsteun op de achterbank. Daar zit een knop waarmee de rechter voorfauteuil naar voren geschoven kan worden om de beenruimte te vergroten. De persoon die achter de bestuurder zit heeft deze luxe niet. Een originele oplossing heeft Citroën gemaakt voor de portiervakken, in gesloten stand vallen ze niet eens op, het was dat ik de handgreep bemerkte, anders had ik waarschijnlijk gedacht dat het fraaie houtmotief geen verrassing te verbergen hadden. De portiervakken laten zich naar onderen duwen en terwijl je dat doet voel je de tegendruk van het hydraulische systeem. Om het weer te sluiten druk je de greep iets omlaag en vervolgens sluit de het geheel zich weer automatisch.



Het rijden

Als het er niet was bij verteld dat de testauto een dieselmotor had, had ik het waarschijnlijk niet eens gemerkt. De diesel van Honda mag momenteel de reputatie hebben om een van de stilste te zijn, maar zelfs die zelfontbrander kan nog wel wat van de C6 leren. Met de geluidsisolatie is het in ieder geval goed gesteld. Alleen bij fors accelereren hoor je in de verre achtergrond een grom opkomen. De 2.7 dieselmotor levert 208 pk bij 4000 tpm en 440 Nm bij 1900 tpm en daarmee wordt de 1846 kg zware koets in een zeer respectabele 8,9 seconden naar de honderd gestuwd. Het lijkt in eerste instantie minder snel te gaan, maar zodra de naald de 2000 tpm passeert begint het versnellen pas echt goed en is het een kwestie van grote stappen, snel thuis. Op cruise snelheid en met het onderstel in de normale stand voelt de wagen erg

zweverig. Oneffenheden worden foutloos gladgestreken, al wil de carrosserie bij langere varianten wel iets nadeinen. Het onderstel in de sportstand zetten levert niet hetzelfde resultaat op als bij de Opel Astra, die daar echt strakker van wordt. Nee, bij de C6 wordt vooral het deinen tegengegaan. Ook is er dan verschil te merken bij de minirotondetest. Met het systeem ingeschakeld ligt de snelheid ongeveer 10 km hoger per uur, voordat de banden beginnen te protesteren. Opvallend is dat met het systeem op de normale stand de snelheid vrijwel gelijk ligt als bij menig normale middenklasser. De eerder genoemde Astra behaalde een ruim 40 km/ uur met zijn IDS ingeschakeld. Toch is de C6 geen sportieve auto, even snel een haakse bocht pakken levert in eerste instantie wat onderstuur op. Uiteraard binnen gestelde grenzen en netjes onder controle door de elektronica. Maar daar is deze auto eigenlijk ook niet voor bedoeld. Dit is gewoon zo'n langeafstand cruiser die de kilometers een voor een verzwelgt en achter zich laat. Als chauffeur moet je dan wel af en toe je ogen op de kilometerteller richten, want je rijdt snel te hard. Zo reed ik op een 80 km-weg en had niet echt het gevoel dat het heel hard ging, totdat ik mijn ogen heel even focuste op de head-up display. Die gaf een waarde aan die voldoende was om een rijbewijs als sneeuw voor de zon te laten verdwijnen. Opvallend was dat het daarna net leek alsof de auto stilstond bij een snelheid van 80 km.uur. Bij de remtest moest het veiligheidssysteem ingrijpen, omdat net als bij een eerdere rijtest met de Alfa 159 de remweg over een putdeksel heen liep. De remtest werd dan ook op dezelfde weg uitgevoerd, dus ik had het van te voren kunnen weten. De C6 reageerde echter minder heftig op het onbalans die ontstond en corrigeerde het eigenlijk een beetje op een nonchalante manier. Als bestuurder merk je er eigenlijk niet veel van. Als concurrenten denk ik zelf aan de Lancia Thesis en de Chrysler 300C. Net als de fransman zijn dat auto's die in de hoogste klasse meedraaien, maar die desondanks net buiten de top blijven. Daardoor zijn het auto's die direct opvallen als je er een ziet rijden.



Slot

Het segment waarin de C6 zijn kopers probeert te strikken is een zeer zwaar bevochten klasse. Deze auto zal vooral gekocht worden door diegene die zich willen onderscheiden op de parkeerplaats voor het bedrijf. De rij eigenschappen zijn gewoon goed te noemen, al zul je het gewicht wel voelen als je hard een bocht induikt. Voor de rest is en blijft het gewoon een zeer comfortabele auto, waarmee je absoluut opvalt

Deze rijtest is geredigeerd door C. Bitter

Plus

- + Zeer comfortabel
- + Typische Citroën styling
- + Stille diesel

Min

- Inhoud van de kofferbak
- Weinig snelheidsgevoel