



Dã©jã vu

We schrijven het jaar 1955. Tijdens de autosalon van Parijs zijn alle ogen gericht op de spiksplinternieuwe Citroën DS. Veel comfort, de nieuwste innovaties en een modern uiterlijk. De DS wordt een succes, in de eerste week ontvangt Citroën ruim 80.000 orders voor de 'Snoek'. Doordat er gebruik wordt gemaakt van hydropneumatische vering is het tijdens een rit zeer comfortabel vertoeven in de reiswagen. Het succes duurt van 1955 tot 1975, in die jaren rollen er bijna anderhalf miljoen exemplaren van de productieband. Citroën was met zijn DS hã©t symbool voor comfortabele reisauto's.

Fast forward naar 2022; Citroën lanceert de excentrieke C5 X die op meer punten aansluit op de DS van weleer dan je zou verwachten. De Citroën C5 X is comfortabel, ruim en heeft een uitgesproken en excentriek uiterlijk. Dit in combinatie met moderne innovaties als plug-in hybride techniek maken het beeld compleet. Zal de geschiedenis zich herhalen?



Geslaagde mix

Wie op zoek is naar een excentrieke auto kan zich al decennia lang melden bij Citroën. In het verleden met auto's als de Mehari en CX en tegenwoordig met de C3 Aircross en Æ-C4. De C5 X is hier geen uitzondering op. In een poging de auto te definiëren lopen we al snel vast. Dit is geen cross-over, geen station en ook geen sedan; dit is typisch Citroën.

Toch zit er meer logica achter dan je zou verwachten. De markt voor traditionele stationwagens loopt al jaren terug. Carrossievormen als SUV's en cross-overs winnen terrein. Door de ruimte van een stationwagen en het uiterlijk van een cross-over te combineren doet Citroën een slimme zet. Op alle fronten blijft de C5 X herkenbaar als een Citroën van deze tijd. De geknepen dagrijverlichting, brede grille en hoekige koplampen doen direct het vermoeden bevestigen dat er een Fransman in de binnenspiegel opdoemt. De achterzijde met zijn aflopende daklijn is uniek; met een dubbele spoiler en uitlopende achterlampen - met een beetje fantasie in een 'X' vorm - hebben de ontwerpers een smaakgevoelige reisauto op de markt gezet.



Business lounge

De binnenzijde straalt rust en weldaad uit. Fijne brede lederen stoelen met extra schuim waarin je comfortabel wegzakt, verschillende massagefuncties in de zetels, een grote middenarmsteun en afwerking met (kunst)hout. Het is alsof je in de business lounge zit van een luchthaven. Twee schermen voorzien je van alle benodigde informatie tijdens je rit en voor de instellingen van de auto. Gemak is er in de vorm van fysieke knoppen om de temperatuur te reguleren en snel door het menu van het infotainmentsysteem te navigeren. Een eenvoudige oplossing, maar zeer gewaardeerd omdat je niet door allerlei menustructuren moet ploegen om snel iets aan te passen.

Passagiers op de achterbank hebben ook geen klagen. Met een wielbasis van 2.7 meter heb je alle ruimte. Vanaf de achterbank is het mogelijk om de bijrijdersstoel elektrisch te verschuiven voor nog meer ruimte. Ondanks de aflopende daklijn zit het ook wel snor met de hoofdruimte. Met twee USB-C aansluitingen voor de achterbankpassagiers moet dit totaalpakket ervoor zorgen dat het wel een paar uur vol te houden is op deze plekken.

Valt de keuze op een plug-in hybride model dan is er maximaal 485 liter aan bagageruimte in de kofferbak. Zonder PHEV techniek mag je op 545 liter rekenen. Het kofferbakdeksel is imposant, groot en zwaar. In lage parkeergarages is het echt opletten dat je het plafond niet raakt op het moment dat je het deksel opent. Tip vanuit onze kant; neem een elektronisch bedienbaar kofferdeksel. Dit verhoogt het gemak aanzienlijk en bespaart je krachtinspanning tijdens het openen en sluiten.



Comfort+

Op het gebied van aandrijving houdt Citroën het overzichtelijk. We starten met twee reguliere benzinemotoren; een 1.2-liter met 130 pk (230 Nm) en een 1.6-liter met 181 pk (250 Nm). Daarnaast een plug-in hybride motor waarbij de 1.6-liter motor wordt gekoppeld aan een elektromotor die een gecombineerd vermogen leveren van 225 pk (300 Nm). De diesels zijn daarmee uitgebannen bij de C5 X.

De samenwerking tussen de elektromotor en benzinemotor is bijna foutloos. Alles in de

Citroën C5 X Plug-In Hybrid 225 Business Plus

auto is gericht op comfortabel en rustig rijgedrag, maar wel met continue beschikbare power binnen handbereik. Een perfecte balans tussen snelheid en rust komt samen. Haast is ongewenst; je blijft het liefst zo lang mogelijk doorrijden in deze weldaad van comfort. Speciale aandacht is gegaan naar de isolatie van de auto, waardoor je geruisloos over de wegen deint. Het overhellen zoals de DS uit 1955 is gelukkig niet van toepassing op de C5 X. Mede door het gewicht van de batterij ligt het zwaartepunt lager, wat het rijgedrag ten goede komt tijdens een flinke bocht. Hobbels, kuilen en drempels worden amper gevoeld tijdens het rijden. De hybridevariant is standaard voorzien van adaptieve vering. Het systeem 'leest' continu de opstandigheden en conditie van het wegdek en past de vering en demping hierop aan. Sterk staaltje moderne techniek dat het comfort naar een nog hoger level trekt.



Ga voor de stekker

De prijslijst leert ons dat je vanaf 45.940,- euro de sleutel van je nieuwe C5 X van de garagist in je handen geduwd krijgt. Onze testauto, met een hele rits aan opties, gaat weg voor een prijs van 50.590,- euro. Lijkt veel geld (en dat is het ook), maar voor dit

Citroën C5 X Plug-In Hybrid 225 Business Plus

bedrag zit je wel in de plug-in hybrid Business Plus versie met 225 pk aan vermogen. De versie met louter een benzinemotor en 180 pk is omgerekend duurder dan de 225 pk plug-in hybrid. Trekt het aankoopbedrag je niet over de streep? Dan is het goed om naar het verbruik te kijken. We kwamen tijdens onze testperiode op een zeer zuinige 2.7 liter per 100 kilometer. Het geheim zit hem in het opladen. Met een volle accu rij je namelijk 56 kilometer puur op elektriciteit. Zo is het mogelijk om van centrum Amsterdam naar centrum Amersfoort te rijden zonder een druppel benzine te verbruiken. Juist omdat deze auto uitnodigt om rustig te rijden en van het comfort te genieten is het vaak helemaal niet nodig dat de benzinemotor wordt ingezet.

Met een optionele 1-fase boordlader met 7,4 kW kost het je 2 uur om de auto weer volledig op te laden bij een laadpaal. Indien je de auto thuis aan het stopcontact hangt moet je qua tijd het dubbele rekenen om weer met een volle accu op stap te gaan. Vooral als je gebruik maakt van zonnepanelen is het thuisladen lucratief.



Typisch Citroën

Citroën C5 X Plug-In Hybrid 225 Business Plus

Citroën doet met de C5 X waar ze goed in is; een comfortabele en excentrieke auto pur sang bouwen. Beter dan de hedendaagse Duitser weet de Fransman je volledig in de watten te leggen. Natuurlijk is comfort al jaren het handelsmerk van Citroën, maar de C5 X doet hier nog een fikse schep gerief bovenop. Een sterk staaltje werk. En de concurrentie? Die kunnen we maar moeilijk definiëren. Daarmee lijkt Citroën met de C5 X het gat in de markt te hebben gevonden. Net als in 1955 met de DS is dit concept uniek. Of de verkoopaantallen en de cultstatus van de DS de C5 X gaan evenaren moeten we nog afwachten. Wij hebben in ieder geval in de C5 X onze favoriete Franse reisgenoot gevonden.

Plus

- + Maximaal comfort
- + Ruim
- + Zuinig als PHEV

Min

- Smaakgevoelig
- Zwaar kofferdeksel