



Martijn Verhoef
30 September 2023

Comfort als onderscheid

Te midden van al het modellengeweld van Stellantis doen de verschillende merken er alles aan om zich te onderscheiden. Met uiterlijke kenmerken, specifieke rijeigenschappen en bepaalde opties proberen Peugeot, Citroën en Opel het verschil te maken. De onderhuidse techniek is namelijk veelal hetzelfde, al gaat dat voor de nieuwe Citroën C5 Aircross niet helemaal op. Ja, hij staat op hetzelfde platform als de Peugeot 3008 en Opel Grandland. Maar wens je comfort, dan moet je zeker voor de Citroën gaan, aldus het merk zelf. De schokdempers met hydraulische druklagers moeten het rijden met deze SUV een stuk comfortabeler en dus helemaal des Citroëns maken. Hoog tijd om dat aan den lijve te ondervinden en we testen de nieuwe C5 Aircross dan ook uitgebreid als vol elektrische Long Range met 680 kilometer rijbereik en als plug-in hybride die het tot ruim over de 1.000 km schopt.



Uitpuilende achterlichten

Voordat we instappen vraagt het uiterlijk van de C5 Aircross zeker om een uitgebreide beschrijving. Je ziet op de exterieurfoto's de volledig elektrische versie, die je aan een dichte grille herkent. Overige verschillen zijn er buiten de badges om niet, de auto is dan ook vanaf de eerste schetsen bedoeld als een huls voor meerdere typen aandrijflijnen. Welke motor je ook kiest, je krijgt altijd een excentrieke koets die geen enkel raakvlak heeft met zijn neven van Peugeot en Opel. We zien scherpe hoeken, drievoudige verlichtingsstrips aan de voorzijde en de achterlichten treden zelfs buiten de carrosserie. Door al dat hoekige vrezen we het ergste voor de luchtweerstand, maar toch is de C5 Aircross veel aerodynamischer dan het vorige model. Overigens vinden we de nieuwe C5 Aircross ondanks het spannende lijnenspel een stuk volwassener vormgegeven dan zijn voorganger, die het zeker voor de facelift van felle kleuren en speelse elementen moest hebben. Over felle kleuren gesproken, misschien heb je de felgroene lakkleur tijdens de onthulling van deze auto gezien. We moeten je teleurstellen als je voor dat kermitgroen wilde opteren, want Citroën zegt deze kleur niet aan te bieden. Wat wel blijft zijn de 20 inch wielen waarmee de C5 Aircross nu voor

het eerst leverbaar is. Overigens zijn ze altijd optioneel en altijd zwart..



Andere opzet

Hoewel we tijdens de persintroductie de meeste kilometers in een Long Range in de duurste Max trim maken, zie je op de foto's van het interieur dat van een Comfort Range in Business tenue. Hoewel deze uitvoering een tandje goedkoper is dan de Max, is het ook hierin geen straf om te vertoeven. Je beschikt standaard over uitgebreid verstelbare stoelen met extra comfortschuim. Eigenlijk vinden we ze nog zachter aanvoelen dan de duurdere exemplaren uit de Max, die van kunstleer zijn voorzien. Wil je elektrische verstelbaarheid, stoelventilatie en een geheugenfunctie op de instellingen, dan ben je veroordeeld tot het duurdere uitrustingsniveau. Met het optionele stoelcomfortpakket heb je zelfs stoelmassage en kun je de wangen van de stoel elektrisch verstellen. Dat zie je normaliter in veel duurdere auto's en is echt een aanwinst om de stoelen nog beter op je postuur aan te laten sluiten. De zitting is een stuk langer en biedt een goede ondersteuning. De Citroën is natuurlijk geen bochtenridder, maar dat ligt niet aan de stoelen die je keurig vasthouden.

Er is overduidelijk voor een compleet andere opzet gekozen dan bij de andere modellen op hetzelfde platform. Het meest in het oog springt het verticale scherm en natuurlijk de tweeterboxen die haaks op de inzittenden zijn geplaatst. In het donker is het geheel volledig verlicht met sfeerverlichting, maar overdag valt vooral op dat niet overal het mooiste kunststof is gebruikt. Bij de vorige C5 Aircross viel het harde kunststof al op en het is duidelijk dat Citroën ook bij de nieuwe versie de andere neven niet mocht overtroeven. Laten we dan ook niet vergeten dat de C5 Aircross een stuk goedkoper in de markt wordt gezet en dat heeft nu eenmaal zijn prijs, waardoor het allemaal net iets minder hoogwaardig aanvoelt en je net iets meer windgeruis en bandengerol in de cabine hoort. Wat ons betreft zeker geen schande en het geheel komt nog steeds heel strak en compleet over.



Lekker ruim

Fijn ook dat de Fransen overduidelijk voor fysieke knoppen hebben gekozen. De klimaatbediening gaat wel via het scherm, maar is in iedere menustand zichtbaar. Er is



Citroën C5 Aircross Elektrisch 230 pk Long range N

een fysieke volumeknop en ook het instellen van de rijmodus gaat met een schakelaar op de middenconsole. Al met al heeft het merk de bediening heel goed op orde en zijn zowel de digitale cockpit als het centrale scherm van een goede resolutie. De camera's zijn ook beduidend beter dan voorheen en het scherm zelf werkt snel commando's weg. Als laatste noemen we graag de Tomtom navigatie aan boord, die garant staat voor een actuele verkeersinformatie inclusief flitsers en je desgewenst naar (snel)laders of tankstations op je route loodst. Het toevoegen van zo'n laadstop gaat snel en je ziet direct wat de laad- of tankkosten zijn.

De C5 Aircross is een stuk langer dan voorheen en dat merk je als je op de achterbank plaatsneemt. Hoewel de bodem ook hier hoog is, maken je knieën geen gekke hoek en kun je de voeten goed kwijt onder de voorstoelen. Been- en hoofdruimte zijn dik in orde, zodat de Citroën ontzettend goed meekomt in dit segment. Ook de kofferruimte is goed op orde met zijn 651 liter inhoud. Onder de vlakke laadvloer is een dubbele bodem waar je de laadkabel kunt opbergen. Fijn dat de vloer omhoogklapt en dan ook vastklikt, zodat je de handen vrij hebt.



Welke batterij?

We rijden zoals gezegd met de Long Range versie en laten daar nu net de minste details nog van bekend zijn. We weten dat de auto 230 pk heeft, 20 pk meer dan de Comfort Range. Het rijbereik ligt flink hoger: je komt tot 681 kilometer ver, terwijl de kleinere batterij je tot 520 km ver brengt. Het type batterij is ook anders; de 73 kWh batterij is een LFP-batterij terwijl de niet misselijke 98 kWh batterij een NCM is. Dat zegt je niet zoveel wellicht, maar de kleinere batterij is kobaltvrij en kan bovendien veel beter tot 100 procent geladen worden. Bij de grotere batterij is het advies om niet altijd volledig vol te laden; bijvoorbeeld tot 80 procent bij regulier gebruik. Het verschil in rijbereik wordt dan natuurlijk kleiner. De grotere batterij zorgt ook voor meer gewicht, we weten alleen nog niet hoeveel zwaarder de Long Range is ten opzichte van de Comfort Range.

In de praktijk voelt de eerste in ieder geval een stuk zwaarlijviger en is het echt een verademing wanneer we even later een blokje omgaan met de Comfort Range. Het gewicht is keurig gemaskeerd door de demping, al duikt de neus wel behoorlijk bij



Citroën C5 Aircross Elektrisch 230 pk Long range N

accelereren en remmen.

En ook op rotondes en in bochten vinden we de 73 kWh versie simpelweg veel fijner rijden. Wat beide versies gemeen hebben is het goede comfort dat wordt geboden. Vooral grotere gaten, kuilen en verkeersdrempels worden heel goed opgevangen en gefilterd doorgegeven aan de inzittenden. Je kiest de Citroën overduidelijk voor het comfort, want de besturing is afstandelijk en niet al te communicatief. Daardoor koers je heel standvastig over langere afstanden, zonder al teveel betrokken te worden bij het rijden. Mede door het flinke gewicht voelt het alsof we met een grotere auto uit een hogere klasse onderweg zijn.

We rijden ook met de 195 pk sterke plug-in hybride die weliswaar iets lichter is dan zijn elektrische broers, maar toch merkbaar iets stugger geveerd is op de vooras. Alles is relatief, want we hebben het nog steeds over Citroën natuurlijk. Voordeel is dat je daardoor iets meer betrokken wordt bij het rijden en het geheel lichtvoetiger aanvoelt. Door een grotere brandstoftank te gebruiken dan bij de vorige Hybrid Œn een batterij te plaatsen die een elektrische actieradius van bijna 100 kilometer heeft, kun je met de PHEV zo'n 1.100 kilometer ver komen. Ander bijkomend voordeel is het trekvermogen van 1.550 kilo geremd, waar de elektrische versies maximaal 1.250 kg mogen trekken.



Heel bereikbaar

We noemden terloops al wat uitrustingsniveaus van de C5 Aircross, maar het is goed om het volledige plaatje te schetsen. Dan blijkt dat je voor duizenden euro's minder instapt in een Citroën, dan dat je voor een 3008 of Grandland zou moeten betalen. De You is de instapversie en gaat als 145 pk sterke mild hybrideversie mee vanaf 37.990 euro. Karig kun je de uitrusting dan niet noemen, want we zien onder andere dual zone climate control en adaptieve cruise control standaard aanwezig. Voor een volledig elektrische versie tel je 1.500 euro extra neer, waarmee de 210 pk sterke Comfort Range ook onder de 40 mille blijft. De PHEV kost wel beduidend meer en gaat voor minstens 42.690 euro de showroom uit. Je hebt dan overigens wel een uitgebreidere uitrusting met mooiere stoelbekleding en de genoemde sfeerverlichting. De Max gaat vervolgens nog verder in uitvoering en biedt onder meer Matrix ledkoplampen en kunstlederen stoelbekleding. Voor massagestoelen dien je wel nog bij te betalen en ook een te openen panoramadak (steeds meer een zeldzaamheid!) gaat alleen tegen meerprijs geplaatst worden. De geteste Long Range is van al deze gemakken voorzien, maar aangezien de versie met grote batterij nog niet geprijsd is, weten we niet wat al



Citroën C5 Aircross Elektrisch 230 pk Long range M

dat lekkers totaal kost. Ga uit van zo'n 55 mille, 5.000 euro meer dan een vergelijkbaar uitgeruste Comfort Range.

Met de nieuwe C5 Aircross weet Citroën de zaken toch echt anders aan te pakken. Het uiterlijk onderscheidt zich en ook het rijcomfort ligt beduidend hoger. De nadruk ligt dan ook op comfort en niet op meeslepend rijgedrag. Bekijk goed of je die extra grote en zware batterij wel nodig hebt, want naar onze mening biedt de 73 kWh Comfort Range prettiger rijgedrag en een prima rijbereik in de praktijk, voor minder geld.

Plus

- + Ruime keuze in aandrijflijnen
- + Onderscheidend uiterlijk
- + Echt comfortabel

Min

- Long Range flink op gewicht
- Warmtepomp niet standaard