

# Biltest: Citroën C5 Tourer



Aldrig har vi testat en bil så långt – C5:an var följevagn på hela Elbilsrekordresan från Ystad till Haparanda, med åtskilliga avstickare så att totalresan blev över 5000 km. Ändå blev vi aldrig riktigt kloka på bilen, som imponerar med sina utrymmen men inte har den åkkomfort man förväntar sig av en stor Citroën och har den förmodligen sämsta växellådan vi testat.

## Sämst: Växellådan

Lika bra att börja med det sämsta först. Den automatiserade manuella lådan med sex lägen är som segt tuggummi, där bilen stannar upp mellan växarna innan den skjuter ny fart. Fickparkeringar är knepiga eftersom bilen skuttar till varje gång man växlar mellan backen och ettan. 0-100 tar 14,3 sekunder; det långsammaste vi kört på länge. Det blir lite bättre om man växlar manuellt med spaken eller paddlar, men enligt Citroën ökar förbrukningen då.

I manuellt läge uppför sig bilen smart; ska man köra om och trycker hårt på gasen så växlar bilen själv ner. Den sjätte växeln går att lägga i från unge-

## Citroën C5 Tourer E-HDi 110 Airdream EGS Comfort

**Pris:** 259 900 kr

**Miljöpåverkan:** 120 g CO<sub>2</sub>/km

**Bränsleförbrukning:** 4,6 liter diesel/mil

**Säkerhet:** 5 stjärnor i Euro NCAP. Antisladdsystem, låsningsfria bromsar och airbags fram, i sidan, gardiner och för förarens knän standard.

**Motor:** 4 cylindrar, volym 1,6 liter, 112 hk vid 3 600 varv/minut, vridmoment 240 Nm vid 1500-3000 varv/min.

**Mått:** L 483 cm, B 186 cm, H 151 cm, axelavstånd 282 cm.

**Vikt:** Tjänstevikt 1 745 kg, maxlast 429 kg, släp 1 300 kg

**Kupéutrymme/bagagevolym:** 5 platser, 505 l, 1 460 l med nedfällt baksäte.

**Kraftöverföring:** Framhjulsdraft, robotiserad manuell växellåda med sex växlar

**Prestanda:** 0-100 km/h 14,3 sekunder, toppfart 190 km/h

**Garantier:** Assistens 3 år, lack 3 år, nybilsgaranti 2 år, rostskydd 12 år, vagnskada 3 år

**Miljöförmåner:** Fordonsskattebefriad 5 år, gratis parkering i 30-talet kommuner

fär 60 km/h och drar ner både ljudvolym och buller, även om bilen skorrar en del om man tvingar in högsta växeln så tidigt det går. Någon renodlad automatlåda finns inte att få, en vanlig manuell femväxlad låda finns i programmet men den klarar inte miljöbilsgränsen och blir därmed snabbt dyrare eftersom den inte är fordonsskattebefriad.

### Okej: Motorn

112 hästar för drygt 1,5 ton bil låter inte mycket, men vi saknar aldrig fler hästar eftersom vridmomentet är utmärkt och finns hela vägen från 1500-3000 varv, med en kort stunds overboost för omkörningar. C5 finns också med en större dieselmotor men den är inte miljöbilsklassad, inte heller bensinversionerna. I nuläget finns ingen etanolmotor.

Förbrukningen ska stanna vid 0,46 liter diesel per mil, med CO<sub>2</sub>-utsläpp på 120 gram per kilometer. Vi snittar 0,53, fortfarande bra. Stop-start-systemet stänger av motorn när bilen går under 8 km/h och verkar vara på väg att stanna, på instrumentpanelen anges hur lång tid motorn varit avstängd för varje körning. En generator samlar bromskraftenergi och blir en e-booster på 2,2 kW som ger extra kraft vid omstart. Systemet funkade smidigt och utan fördröjning eller vibrationer, men har man på luftkonditioneringen går motorn igång igen efter ett par sekunder fast man står still.

### Bäst: Utrymmet

Låt oss fortsätta med det imponerande stora och lättlastade bagageutrymmet, hela 1 400 liter med baksätet fällt, men bara drygt 400 kg maxlast för en så stor bil gör risken stor att man reser med för mycket last. Bagageutrymmet är enkelt inrett, utan särskilda finesser som konkurrenterna börjar ha.

I baksätet är det också väldigt rymligt; C5 är en av allt färre bilar där man verkligen kan åka tre i baksätet utan att trängas. Också takhöjden duger – ett resultat av att Citroën inte standardutrustar C5 med glastak. Eftersom inredningen går i svart, hade det annars varit välkommet med lite ljus från ovan.

GRÖNA BILISTER

### Ordinär komfort, märklig säkerhetsmiss

Komforten ska vara Citroëns paradgren, men på snålversionen ingår varken hydractiv-fjädringen eller lasthöjdsregleraren, så körningen blir bara ordinär. Förarstolen och ratten kan ställas in i alla varianter som tänkas kan, men jag har hela tiden känslan av att sitta lite för lågt med lite för mycket motorhuv framför mig. Kupé- och motorvärmare från Webasto är standard i alla andra Citroëndieslar, men inte i AirDream. Det lär bli kallt vintertid, även om framstolarna förstås har elvärme. C5 har klarat högsta säkerhetsbetyg, men märkligt nog är inte sidoairbags bak standard utan kostar 4 000 kr extra. Parkeringsensorer fram och back går på ytterligare 5000 kronor.

Mycket av C5 känns redan bedagat; inredningen i mörk hårdplast, den orangea instrumentbelysningen och den begränsade färddatort.

### Syskonjämförelsen: Sämre på allt

Parallellt med C5 kör vi nya Peugeot 508 med samma motor och växellåda. I övrigt är den bättre på allt. Bättre utrustad, högre säkerhet, större bagageutrymme, högre maxlast, till ett lägre pris. Första halvåret 2011 köptes C5 Airdream av 150 personer. Det var innan Peugeot kom.



#### Vi gillar

- Låg förbrukning
- Rymlig

#### Vi ogillar

- Växellådan
- Begränsad utrustning
- Högt pris

#### Överväg också

- Peugeot 508 Hdi, VW Passat och Volvo V70 i etanol-, gas- eller snåldieselversioner



**Biltestet utfört av:** Mattias Goldmann

**Foton tagna av:** Pressbilder

**Biltestet utfört under:** Juni – juli 2011

Gröna Bilister är Sveriges enda miljödrivna motororganisation och vill ha en miljöanpassad utveckling av trafiken. Vi vill att det ska vara möjligt även för kommande generationer att kunna köra bil. Som medlem får du tidningen Trafik & Miljö. Läs mer på [www.gronabilister.se](http://www.gronabilister.se) där du också finner fler tester av miljöbilar.