

## Citroën C5 Bioflex

**Utmanarna till Volvos och Saabs herravälde bland de stora kombibilarna blir allt fler. Citroën C5 i dess nya version är intressant, särskilt i etanolutförande.**

Förra C5 blev en stor framgång i Sverige, särskilt i kombiversion. Över 20 000 såldes, sju av tio var kombin. Stor som ett hus, enorma innerutrymmen och en låg prislapp, färdigprutat dessutom. Men vi tog den aldrig riktigt till våra hjärtan. Den såg ut som en strandad val, kändes billig och plåtig och hade väldigt lite av det speciella som en Citroën ska ha.

Nya C5 är ett steg uppåt i pris och ambitioner. För den svenska marknaden är det rätt tänkt, eftersom de flesta bilarna i detta segment är tjänstebilar – en trend som förstärks av den ekonomiska oron. Här var förra C5 ingen framgång; måste man inte betala själv är det nästan ett handikapp att bilen är känd för sin billighet.

Nya C5 har fått kurvor. Där den förra hade plan plåt, finns det nu markerade hjulhus, tydlig midja, uppdragna rutor och skarpa karossvreck. Sedanen ser ut som en BMW, kombin har blivit mycket snyggare på bekostnad av lite utrymme. Prislappen har hängt med uppåt, inroparen med 1,8 litersmotor på 199 900 kronor räknar Citroën inte med att sälja i stort sett alls. Bästsäljaren väntas bli Tourer 2.0i BioFlex Comfort, alltså kombiversionen med etanolmotor och lite mer utrustning, introducerad senhösten 2008. Det kalaset går på 239 900 kronor, åtta tusen mer än sedanversionen och bara två tusen mer än den enklare utrustade Dynamique. Då ingår avancerad gashydraulisk fjädring och parkeringsbroms med hill hold-funktion så att bilen inte rullar bakåt när man startar i motlut. Merkostnaden jämfört med bensinversionen är bara 2000 kronor, och då får man ju 10 000 kronor i miljöbilspremie till halvårsskiftet 2009.

Bioflexmotorn ger, precis som bensinaren, 143 hästar vid 6000 varv och vridmoment på 200 Nm vid 4000 varv. Den femväxlade lådan räcker bra till; det är sällan man behöver växla, men det är dumt att Bioflex inte går att få med automatlåda – det finns bara för bensinversionen. Många taxichaufförer som sneglat på C5 ångrar sig nog när de upptäcker det.

C5 är stor – sedanen nästan 4,80 meter, kombin fem centimeter till. Det ger en rymlig bil, särskilt som man inte fallit för Peugeotts frestelse att dra ner taklinjen alltför lågt. 439 liter bagage ryms i kofferten på sedanen 505 liter i kombin vilket blir 1462 liter om baksätet fälls ner. Flertalet versioner får bara lasta knappt 400 kilo, så det vill till att man har lätta grejor om man lastar fullt.

Gasfjädringen som förut var Citroëns adelsmärke men nu bara finns i deras finare modeller, gör att man närmast svävar fram också på dåliga vägar och är ett självklart tillval att kryssa i. Beroende på hur man vill köra finns två hårdhetslägen för fjädring och stötdämpare att välja mellan. Över 110 km/h sänks bilen för lägre luftmotstånd och minskad förbrukning. Dessutom kan man sänka bilen när man ska lasta in tunga saker, eller höja den när man kör i djup snö.

Man sitter utmärkt fram, men att stolen ställs in helt manuellt utan några knappar att trycka på, känns bas och inte lyx. Baksätet är inte lika rymligt men man sitter bra med skön vinkel för ryggen, också mittplatsen är acceptabel men kan också vara ett brett mittarmstöd eller en genomlastningslucka för skidor och plankor. Tyvärr blir det lite mörkt och murrigt eftersom sidorutorna är moderiktigt högt uppdragna.

Säkerheten är också god. Fem stjärnor i Euro-NCAP fick redan förra versionen, men skyddet för barn är upp från tre till fyra stjärnor och fotgängarskyddet är upp från en till två. Sidokrockskyddet fick den högsta poäng som utdelas.

Sju krockkuddar är standard; dubbla fram och på sidorna, dessutom krockgardiner för både fram- och baksäte och knä kudde för föraren. Ratten har fast nav, som alltså inte följer med när man svänger på ratten, och det betyder att förarairbagen alltid är i optimalt läge och kan utformas för att skydda föraren maximalt. Svenska Autoliv står för tekniken. Alla fem sittplatserna kontrolleras av bältespåminnaren.

Afil, Citroëns system för att förhindra att man åker av vägen, är enklare än många konkurrenters. Kör man över 80 km/h och passerar en mitt- eller sidolinje utan att ha aktiverat blinkern, vibrerar det i förarstolen. Men i motsats till t.ex. Toyota så styrs inte bilen tillbaka till rätt position – en funktion man enkelt kan motverka genom att hålla hårt i ratten – utan man får ingripa själv. Afil finns bara som en del av Exclusive-utrustningspaketet. Det kostar 42 000 kronor och inkluderar sidoairbags bak och en särskild läderklädsel. Dumt; om säkerhetsutrustningen inte är standard borde den åtminstone gå att köpa till separat.

Inte heller bi-xenonstrålkastare är standard, men det är däremot ett enkelt utformat kurvlycus, som i farter under 40 km/h lyser upp vägen 105 grader åt sidan när man svänger. Genialt i mörka kvarter. Också däcktrycksövervakning ingår, så att man får information om däcken börjar få farligt lågt tryck – vilket också bidrar till att minska bränsleförbrukningen. Citroën är ett av alltför få märken som är tydliga och konsekventa med vilka däck man får – i deras fall alltid Michelin. Bromsarna är låsningsfria, antisladdsystem är standard, liksom panikbromsassistans. Avståndssensorer bak hjälper till vid fickparkering, vill man ha dem fram också kostar det extra.

Instrumenteringen är av det plottrigare slaget. Också efter flera dagar i bilen måste jag ta blicken från vägen i flera sekunder för att hitta de pyttesmå och helt oupplysta knapparna för att öka och minska fläkten eller rikta om den från vindrutan till fötterna. På ratten sitter alltför många knappar alltför tätt. Den som vill kan få hastighetsangivelsen digital, men den normala mätaren finns kvar även om den som en snygg gimmick har fått en visare i ytterkant istället för en nål med fäste i mitten.

På bilutställningarna visar Citroën upp mycket spännande lösningar för att få ner bränsleförbrukningen. Konzeptbilen Cactus väger hälften av en normal bil utan att ge avkall på funktion, komfort eller säkerhet, medan Hy-Motion är en supersnål dieselhybrid. Från 2010 ska Citroën införa den bränslesparande start-stopp-tekniken. Men av allt detta syns inte ett spår i nya C5, som väger in på närmare 1,8 ton och har en helt konventionell förbränningsmotor utan elassistens. Det är en besvikelse. Den är snäppet bättre än de stora etanolbilarna från Saab och Volvo, och det räcker en bit. Men framtidssäkrad är den inte.

Mattias Goldmann