



Presentación del CITROËN C5

CONTINUANDO CON LA COLABORACIÓN EXISTENTE ENTRE LOS CONSTRUCTORES DE VEHÍCULOS Y LAS ENTIDADES ASEGURADORAS, EL PASADO 30 DE NOVIEMBRE TUVO LUGAR EN PARÍS LA PRESENTACIÓN A LAS MISMAS DEL NUEVO MODELO QUE CITROËN VA A LANZAR PARA LA GAMA MEDIA-ALTA, EL C5, Y A LA CUAL ASISTIÓ CENTRO ZARAGOZA COMO CENTRO DE INVESTIGACIÓN DEL AUTOMÓVIL DEL SECTOR ASEGURADOR ESPAÑOL.



Continuando con el proceso de renovación constante de modelos en el que los constructores de automóviles están inmersos, en esta ocasión ha sido CITROËN el que ha presentado su nueva berlina para el segmento M2, el nuevo C5, modelo que sustituirá en un futuro inmediato al veterano XM y posteriormente al XANTIA.

La coordinación en España corrió a cargo del Servicio Post-Venta de CITROËN HISPANIA, S.A., al frente del cual se encontraban Javier Espinosa y Pedro Gómez, y Bernard Troadec, Director de Post-Venta y Calidad de CITROËN llevó a cabo la recepción, presentación y bienvenida en París. Durante la presentación se hizo un recorri-

do por los aspectos más novedosos de este modelo, realizando en primer lugar una breve exposición sobre la posición comercial y de mercado del mismo, para continuar describiendo los aspectos más relevantes del vehículo en relación con su seguridad y reparabilidad.

El C5 es una Berlina perteneciente al



sector M2 con un longitud superior a los 4600 mm y una altura cercana a los 1480 mm, lo cual le permite ofrecer una habitabilidad superior a los vehículos de su gama, fundamentalmente en lo concerniente a altura interior y posición de conducción.

En una primera fase, las motorizaciones con las que saldrá al mercado serán 1.8i, 2.0i, 2.0i directa y 3.0i V6, en gasolina y 2.0 HDI (92 y 110 CV) y 2.2 HDI, en diesel.

Un aspecto a destacar en este modelo es la reducción que se ha conseguido en los costes de mantenimiento, con la incorporación de la suspensión hidráulica sin mantenimiento, al aumento de servicio hasta los 30.000 Km (20.000 si es diesel) y la reducción de consumos con la incorporación de los motores HDI.



La seguridad

Desde el punto de vista de la seguridad, el C5 incorpora las últimas novedades desarrolladas en relación con la seguridad activa y pasiva, como por ejemplo:

- Nuevo diseño de plataforma con ejes delanteros y traseros de geometría variable en función del tipo de conducción
- Nueva generación de suspensión hidráulica "HIDRACTIVA 3" cuya "dureza" se adapta automáticamente en función de la velocidad de conducción y del estado de la carretera.
- Sistemas de gestión electrónica de frenos como ABS, EBR, ASR etc.
- Capó de aluminio que permite reducir daños a los peatones.
- Mejora de la seguridad en el impacto frontal por el uso de airbags frontales con adaptación a la severidad del impacto, cinturones pirotécnicos con carga limitada y sistemas específicos de protección contra tórax, rodilla y tibia.
- Reducción de daños frente al impacto lateral por el uso de refuerzos y almohadillas en puertas y la modificación del tamaño de los airbags (11 litros el delantero y 25 litros el lateral)

Así mismo, y en relación con la seguridad vial del vehículo contra el robo, el nuevo C5 dispone de un sistema desarrollado conjuntamente con THATCHAM, centro de investigación de las aseguradoras inglesas, que presentaba unas elevadas exigencias, como por ejemplo cerraduras de alta seguridad o inmovilizador electrónico de última generación.

La reparabilidad

Un objetivo importante que CITROËN se fijó en la fase de desarrollo de este modelo fue la mejora de la reparabilidad, en el sentido de reducir los costes de reparación de los golpes a baja velocidad, aspecto que es sumamente importante para las Compañías Aseguradoras.

La principal novedad que presentaba el C5 en este sentido es la incorporación, tanto para la parte delantera como para la trasera, de estructuras de deformación progresivas compuestas por parachoques con traviesa construida con materiales de alto límite elástico y la utilización de absorbedores piramidales integrados en las puntas de los largueros. Este tipo de estructuras, al deformarse, absorben la energía generada en colisiones no superiores a los 15 km/h, evitando con ello que se dañen piezas colocadas por detrás de ellas.

En este sentido, y para finalizar la presentación, CITROËN mostró los resultados obtenidos por el C5 en los Crash-Test a baja velocidad, tanto delantero como trasero, a los que fue sometido, y en los que se pudo comprobar que el C5 tuvo un excelente comportamiento, con unos costes de reparación relativamente bajos, en comparación con los vehículos de su categoría.