



| Citroën C-Crosser 2.2 HDi DPFS Exclusive

besedilo: Mitja Reven
foto: Aleš Pavletič

Zgodba prvega modernega Citroëновega SUV-a je poznana. Za vse tiste, ki je še ne poznate, ali za tiste, ki potrebujete osvežitev, pa tole: C-Crosser je tesen sorodnik Mitsubishija Outlanderja in Peugeota 4007.



Klon

► Namesto da bi se Francozi sami ubadali s štirikolesnim pogonom, so raje rezervirali let na Japonsko, tam potrivali na Mitsubishijeva vrata, segli s šefi v roke in rezultat je že viden tudi na slovenskih cestah. Čeprav je nekaj težav z dobovo. Vse Outlanderje, C-Crosserje in 4007 namreč (za zdaj) izdelujejo na Japonskem in proizvodne količine evropskih bratov niso največje. Ker se je koncern PSA Peugeot Citroën na Japonskem oglašil z željo po Mitsubishijevi (štirikolesni) tehnički v malce manj ugodnem terminu (ko je bil projekt novega Outlanderja, ki je na trgu že skoraj leto dni, že v polnem teknu), se je zgodilo, da so si trojčki zelo podobni. Naj vas videz zunanjosti (povsem različni prednji deli) ne zavede – gre za tehnično enake stroje. To pa, kot smo že ugotovljali, prinaša prednosti in slabosti. Tudi tu se pojavi odstopanja. Kar je za nekega kupca prednost, je za drugega slabost. In obratno. Zmedeni? Zunanost se od Outlanderja spredaj popolnoma razlikuje,

zadek pa je skoraj identičen. Dodana je kromana letvica, drugačen je videz zadnjih luči, ki pa imajo enako obliko. Drugače je v notranjosti, kjer je poleg drugačnega oblazinjenja in dodanega usnja ter oblog na vratih (in znaka proizvajalca na volanu) vse enako. Prednost ali slabost? Kakor za koga. Pravi citroënovci bodo pogrešali digitalne merilnike, inovativno zasnowo s takšnimi rešitvami, kot so volan s fiksnim sredinskim delom, nad 50 tipk in še kaj bi se našlo. Namesto Citroënov klasike, ki zaradi bogatije gumbov kakšnega voznika naprej kar šokira, voznika pričaka urejena armaturna plošča iz trde plastične mase (avtomobil stane krepko čez 30 tisoč evrov), s polno predalčkov in ravno prav gumbi. Vse je na svojem mestu, nekateri gumbi sicer niso osvetljeni, tudi potovalni računalnik je skop, ima pa zato bolje opremljeni C-Crosser avdiosistem Rockfort Foscat s 30 GB pomnilnika, za dotik občutljiv zaslon (ob slabši svetlobi je nekoliko slabše viden),

veliko odlagalnih mest za pločevinke, dovolj zaprtih predalov, en je celo klimatiziran ... Voznik kljub le po višini nastavljivem volanskem obroču zaradi dobro nastavljenega sedeža nima omembe vrednih težav pri iskanju pravega položaja za volanom. V notranosti je še ročka za odpiranje posode za gorivo, kar spet odstopa od Citroënov razširjene prakse – odpiranja posode za gorivo s klju-

čem. Že pri testu Outlanderja smo hvalili njegovo prostornost in prilagodljivost notranje zaslove. V testnem C-Crosserju je bila v dnu prtljažnika (rezervno kolo je pod zadkom, kar pomeni umazane roke ob menjavi) še zasilna klop za šestega in sedmega potnika. Poudarek je tu na zasilnosti, saj kmalu zmanjka prostora za glave, še prej pa za kolena. Drugače je v drugi sedežni vrsti, ki je zelo prilagodljiva

tako glede vdolžnega pomika sedalnega dela kot spremembe naklona naslonjala. Več uslug si skorajda ni mogoče želite. Vrata prtljažnika se odpirajo na dva načina. Lahko odprete samo zgornji del, za lažje natovarjanje in raztovarjanje povečljivega prtljažnika (sedeži druge vrste, deljivi v razmerju dve tretjini : tretjina, se prekučuje naprej s pritiskom na gumb v prtljažniku ali na sedežu, nastane pa ravna površina) pa se priročno nagne še spodnji del vrat, na katerih lahko tudi sedete. Glavna opazka glede notranjosti je tako pomanjkanje Citroënovega šarma, kar bi lahko razočaralo kakšnega kupca. Predstavo, ki jo imate o Citroënu, lahko spremenijo tudi manj foteljasti, a zato trsi sedeži.

Glavne razlike, ki jih spet lahko jemljete kot prednosti ali slabosti, pa se pokažejo pri vožnji. Za začetek je v notranjosti gumb za izklop stabilizacijskega sistema (tu je nič kaj PSA-jevsko imenovan ASC), ki tudi pri hitrosti nad 50 km/h ostane izklopljen (tudi nič kaj PSA-jevsko), pohvaljena je neposrednost volanskega mehanizma, ki v vseh razmerah vlivja zaupanje, ni pa PSA-jevsko mehak, a ker so občutki na volanu zelo pomembni, tu ne bi razpredali o slabostih.

Medtem ko je okostje japonsko, duša pa azijska, je srce (motor) povsem francosko. Pod motornim pokrovom je 2,2-litrski HDi, ki je poznan že iz nekaterih drugih koncernskih modelov (607, C5 ...), po novem pa ga ima tudi Outlander in seveda P4007. Neposredni



Test

| Citroën C-Crosser 2.2 HDi DPFS Exclusive



se želja po boljši trakciji pogonskih koles, ki pri odločneje pohojeni stopalki za plin zahtevajo popoln nadzor volanskega obroča. V takšnih razmerah hlastanje prednjih koles za oprijemom izniči vklop elektronsko nadziranega štirikolesnega pogona, ki C-Crosserja na

asfaltu spremeni v zanesljivo prevozno sredstvo. Nagibanja je presenetljivo malo (ponič so pri pospeševanjih za nasproti vočeče motiče le visoko nameščene prednje luči), drznem si zapisati, da ga je pri Picassih občutno več.

Karoserija je tudi med bolj dinamično vožnjo stabilna, dobre zavore vlivajo dodaten pogum, ki ga krepijo tudi dobra vodljivost in čvrsto (a udobno, čeprav ne Citroënovsko 'udobno') vzmetenje. Tudi s prenašanjem mase med zaporedno odpeljanimi ovinkami C-Crosser nima težav. Elektronika dobro in za povprečnega voznika neopazno uravnava pogon med prednjo in zadnjim premo. C-Crosser je stabilen tudi v vožnji pri večjih hitrostih (150 km/h, okoli 2.800/min v šesti prestavi), saj ne zahteva omembne vrednijih popravkov z volanom.

Iz oči v oči



Dušan Lukič

► Pravzaprav ne morem s prstom pokazati na tisto, kar me pri C-Crosserju moti – preprosto imam občutek, da bi lahko za slabih 40 tisoč evrov od avtomobila dobil več.

Več občutka prestiža, boljšo kvaliteto plastike, več pozornosti do ergonomije (rad bi osebno spoznal oblikovalca, ki si je izmislił namestitev gumbov za gretje sedežev), več zvočne izolacije ...

Ali pa je C-Crosser preprosto za (vsaj) pet tisočakov predrag? ◀◀

"Morda živite na luni ali pa vas avti ne zanimajo kaj dosti, če ne veste, da imajo C-Crosser dva enojajčna brata."



Vinko Kermc

► Tehnika sicer pravi, da je tale zelo soroden Outlanderju in 4007. Od prvega ima boljši turbodizel, drugega šele pričakujemo za prvi resnejši preskus, ne glede na to pa je C-Crosser – Citroën. A seveda ne glede tehnikе (no, motor je Peesajev!), temveč videza in vsega, kar sledi iz blagovne znamke: kdor je bil doslej zadovoljen s Citroëni, zagotovo ne bo šel kupiti Mitsubishija, ampak bo ostal pri 'svoji' blagovni znamki. In s tem ni prav nič narobel ◀◀

Test

tudi podatek, da je pri 90 km/h (podatek merilnika hitrosti) vrtljajev (v šesti prestavi) 1.800/min.

Čeprav je cesta njegov primarni teritorij (18-palčna kolesa z neterenskimi gumami so potrditev, za bolj terenske mojstre pa je lahko C-Crosser obut tudi v 16-palčne 'balone'), se zaradi dvignjene karoserije (pazite pri izstopanju, da z obleko ne obrišete kromanih pragov), dodatno zaščitenega trebuhu in dobrega štirikolesnega pogona ne ustraši nobenka koščka neASFaltirane poti. Zadek je, kar smo opazili že pri Outlanderju, precej nepregleden, a težave pri parkiranjih brez posvetovanja z zdravnikom ali farmacevtom rešijo vzvratna kamera in parkirni senzorji.

Zmotilo nas je, pravzaprav nas to zmoti pri kar velikem številu novih avtomobilov, da tudi pri Crosserju zaradi dnevnih luči ob



"Medtem ko je okostje japonsko, duša pa azijska, je srce (motor) povsem francosko."

pričaganem motorju ni mogoče popolnoma ugasniti luč ter da je treba za vklop zadnje meglenke vklopiti tudi prvo. Pri brisanju prednje šipe smo morali najprej poškropiti šipo in nato vklopiti brisalce (akcija po navadi steče samodejno), potovalni računalnik je enosmeren in informacijsko nič kaj bogat (števec kilometrov, servisni intervali, temperatura, domet, povprečna hitrost in poraba goriva), zapiranje vrat zahteva nekoliko odločnejši potisk, (učinkovita) klimatska naprava je za to ceno le polsamočna ... Razveselite pa so nas druge stvari: vse štiri stranske šipe (vratne) se pomikajo samodej-



no gor in dol, način pogona se lahko spreminja do hitrosti 100 km/h, po avtomobilu je polno 12-voltnih električnih vtičnic, varnost poleg ASC-ja in ABS-a določajo še štiri varnostne blazine in zavesi ...

Ker jih na sončno stran Alp ne bo veliko, si lahko C-Crossera predstavljate tudi kot del avtomobilske eksotike. Pa čeprav je narejen po preizkušenem (dobrem) receptu dvignjenega in s štirikolesnim pogonom opremljenega kombija. Cena je dokaj visoka, a tudi tu bi lahko razpredali in noč, saj je C-Crosser precej večji od recimo Toyote RAV4 in podobnih. ◀◀

Posebna ocena za terence

občutljivost karoserije in njenih delov (10)	6	Že sprehod okoli karoserije pove, da z njim ne boste hodili na družinske piknike v vsak konec gozda. Zaštite je malo.
prenos moći (10)	6	Zadnjo besedo ima seveda elektronika, a predizbor je še vedno voznik. Vrtljivi gumb sprejem želje do 100 km/h.
terenske zmogljivosti (tovarna) (10)	5	Tovarniški podatki so skopi, kar pomeni, da inženirji v prvi vrsti ne misljijo na blatna brezpotja.
terenske zmogljivosti (praktično) (15)	7	Zapora in štirikolesni pogon sta priči marsikateri poroki na vrhu hriba.
cestna uporabnost (10)	10	Predvsem cestno uporaben. Malo nagibanja, zanesljiva lega in lahka platička, skoraj v stilu 'Jump my Ride'.
terenski videz (5)	4	Nobenih zasičitnih drogov, nobenih plastičnih obrub blatnikov in v zrak speljane 'dihalne' cevi. Torej?
skupna ocena teranca	38	Lahko ponovimo glede mehkih terencev velikokrat zapisani stavki: zmora vse, kar je še spremenljivo za lastnikovo srce.

OCENA **avto magazin** **1 2 3 4 5**

Tabela konkurence

MODEL	Citroën C-Crosser 2.2 HDi Tendance	Mitsubishi Outlander 2.0 DI-D Invite	Land Rover Freelander 2 2.2 ECDTi Elegance	Honda CR-V
motor (zasnova)	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni
gibka prostornina (cm ³)	2.179	1.968	2.179	2.204
največja moč (kW/km pri 1/min)	115/156 pri 4.000	103/140 pri 4.000	112/152 pri 4.000	103/140 pri 4.000
največji navor (Nm pri 1/min)	380 pri 2.000	310 pri 1.750	400 pri 2.000	340 pri 2.000
dolžina × širina × višina (mm)	4.640 × 1.806 × 1.680	4.640 × 1.800 × 1.680	4.500 × 1.910 × 1.740	4.530 × 1.820 × 1.675
največja hitrost (km/h)	200	187	200	187
pospešek 0–100 km/h (s)	9,9	11,4	8,9	10,3
poraba goriva po ECE (/100 km)	9,6/6,0/7,3	8,5/5,7/6,7	8,6/15,8/11,2	8,1/5,7/6,5
cena osnovnega modela (evri)	33.900	27.990	32.256	32.750

Koliko stane v EUR

DODATNA OPREMA TESTNEGA VOZILA:	490
Kovinska barva	490
Audio in navigacijski sistem	3.950
Panoramsko strešno okno	830

Technični podatki

CENA: (Citroën Slovenija d. o. o.)
2.2 HDi Tendance: 33.900 EUR
2.2 HDi Exclusive: 37.700 EUR
Testno vozilo: 42.970 EUR

Garancija: (2 leti splošne in mobilne garancije, 3 leta garancije na lak, 12 let garancije za prerjanje.)
Moč: 115 kW (156 KM)
Pospešek: 9,9 s
Največja hitrost: 202 km/h
Povpr. poraba: 9,3 l/100 km

Predvideni redni servisi: Servisni interval na 20.000 km.

STROŠKI VOZILA DO PREVOŽENIH 100.000 km (v EUR):
redni servisi, delo, material: 806 obvezno zavarovanje (2): 3.510
gorivo 9.588 kasko zavarovanje (2): 5.030
gume (1): 1.936
izguba vrednosti po 5 letih: 12.750
(1) - upoštevali smo 1 komplet letnih gum in 1 komplet zimskih gum
(2) - predvidoma voznik takšnega vozila prevozi 100.000 km v 5 letih

Skupaj: 33.620
Strošek za prevoženi km: 0,34 EUR/km

I Citroën C-Crosser 2.2 HDi DPFS Exclusive

NAŠE MERITVE

[T=10 °C; p=1.020 mbar / rel. V: 60 % / Gume: Michelin Latitude Diamaris 225/55 R 18 4 / Stavne stisce: 5.535 km]

Vozne lastnosti

Pospeški

0–100 km/h: 9,9
402 m z mesta: 17,0
1.000 m z mesta: 31,4
(130 km/h)
(164 km/h)

Prožnost

50–90 km/h (V/V): 7,5/11,9
80–120 km/h (V/V): 10,8/13,9

Največja hitrost

202 km/h
(VI. prestava)

Poraba goriva

l/100 km
najmanjši povprečje 8,6
največje povprečje 9,8
skupno testno povprečje 9,3



Trušč v notranjosti

Prestava	III.	IV.	V.	VI.
50 km/h	48	48	46	46
90 km/h	58	56	56	54
130 km/h	62	60	60	60
Prosti tek	37			

Zavorna pot

od 130 km/h:	66,1
od 100 km/h:	39,4
(AM meja 43 m)	39,4
30 metrov	43

Napake med testom

brez napak

UŽITEK V VOŽNJI:

5 5 5 5 5

Včasih ne veš, ali bi se z njim zapejal na makadam ali po asfaltirani cesti. Z vključenim štirikolesnim pogonom.

DIAGRAM MENJALNIKA:

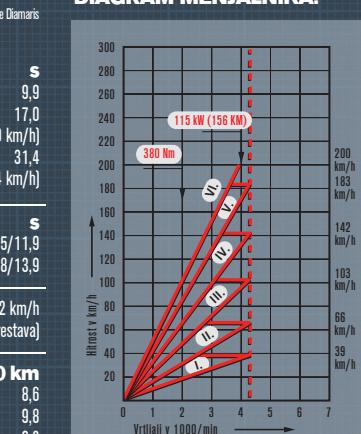
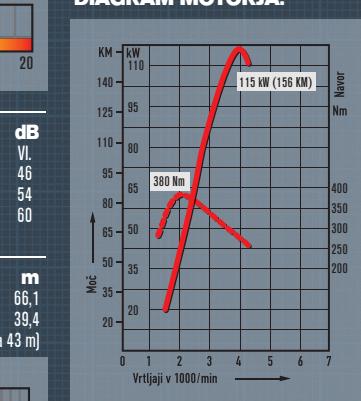


DIAGRAM MOTORJA:



UŽITEK V VOŽNJI:

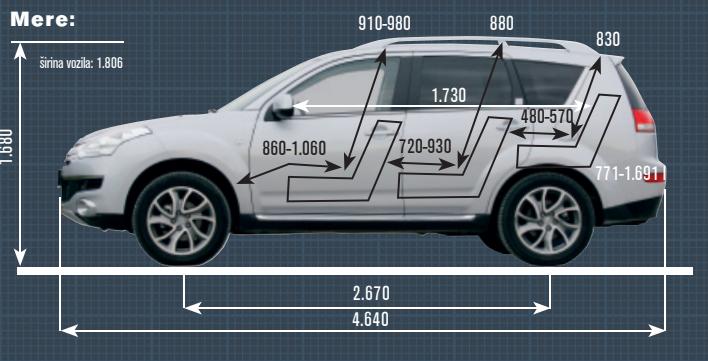
5 5 5 5 5

Pomembnejša serijska oprema: varnostna bležina za voznika in sopotnika - stranski varnostni blazine za voznika in sopotnika - stranski varnostni blazine za voznika in sopotnika - varnostni zavesi - pritrjenica ISOFIX - ABS - električni servo volan - samodejna klimatska naprava - električni pomik šip spredaj - električno nastavljivi in ogrevani vzvratni ogledali - potovni računalnik - radio, CD-predvajalnik in MP3-predvajalnik z obvolanskim upravljanjem - daljninsko upravljanje osrednje ključavnice - predne megleanke - po višini in globini nastavljiv volanski obrat - deljava sredinska klop - voznikov sedež nastavljiv po višini - predal pred sopotnikovim sedežem.

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - dizelski z neposrednim vbrizgom - nameščen spredaj prečno - vrtina in gib 85 × 96 mm - gibna prostornina 2.179 cm³ - kompresija 16,6 : 1 - največja moč 115 kW (156 KM) pri 4.000/min - srednja hitrost batja pri največji moči 12,8 m/s - specifična moč 52,8 kW/l (71,8 KM/l) - največji navor 380 Nm pri 2.000/min - 2 odmiki gredi v glavi (zobati jermen) - po 4 ventili na val - vbrizg goriva po sistemu skupnega voda - turbinski polnilnik na izpusne pline - hladilnik polnilnega zraka. **Prenos moći:** motor pogona prednjih koles (prikljupiv štirikolesni pogon) - 6-stopenjski ročni menjalnik - hitrosti v določenih prestavah pri 1.000/min: I: 8,32; II: 15,54; III: 24,63; IV: 34,30; V: 43,80; VI: 52,59; - plastična 7J × 18 - gume 225/65 R18 V, kotalni obseg 2,13 m. **Voz in obesek:** terenski kombi - 5 vrat, 7 sedežev - samonosna karoserija - spredaj posamični obesi, vzmenci nogi, dvignji predni vodili, stabilizator - zadaj večvodilna prema, vijčni vzmeti, stabilizator - zavore spredaj kolutne (prisilno hlajenje), zadaj kolutne, mehanska ročna zavora na zadnjih kolesih (ročica med sedežema) - volan z zobato letvijo, električni servo, 3,25 zasuka med skrajnjima točkama. **Mase:** prazno vozilo 1.747 kg - dovoljena skupna masa 2.410 kg - dovoljena masa priklice z zavoro 2.000 kg, brez zavore 750 kg - dovoljena obremenitev strehe 80 kg. **Zmogljivosti (tovarna):** največja hitrost 200 km/h - pospešek

vse mere so v mm



Zunanje mere: širina vozila 1.806 mm - kolotek spredaj 1.540 mm - zadaj 1.540 mm - radij krog 10,6 m. **Notranje mere:** širina spredaj 1.480 mm, sredini 1.470, zadaj 1.030 - dolžina sedalnega dela prednji sedež 520 mm, sredinski sedež 470, zadnji sedež 430 - premer volanskega obroča 370 mm - posoda za gorivo 60 l.

Prostornina prtljažnika, izmerjena z AM standardnim kompletom 5 kovčkov Samsonite (skupno 278,5 l):
5 sedežev: 1 × nahrbtnik (20 l); 1 × letalski kovček (36 l); 1 × kovček (85,5 l); 2 × kovček (68,5 l);
7 sedežev: 1 × nahrbtnik (20 l);

Ocena

Zunanost (15)

13

<p