

besedilo: Mitja Reven • foto: Saša Kapetanović

Dolge proge

Z novim C5 smo se zapeljali na skoraj tri tisočake dolgo pot in prišli do ugotovitev, ki bodo še zlasti všeč varčnim voznikom.



| Citroën C5 2.0 HDi FAP Dynamique

► Potovalni računalnik in navigacijska naprava (Garminova, ki ni del opreme), ki z GPS-om pridno beleži podatke o hitrosti in času potovanja, sta na koncu poti kazala: povprečna hitrost dobrih 116 kilometrov na uro, dobrih 23 ur vožnje in skoraj 2.700 prevoženih kilometrov. Suhoparni podatki, ki uporabniku ne povedo veliko, tako kot največja izmerjena hitrost 205,1 kilometra na uro ne. Pove pa marsikaj podatek o povprečni porabi goriva na tej poti, ki je znašala le 6,9 litra plinskega olja na 100 prevoženih kilometrov. Tako smo ugotovili, da je Citroën C5 z drugim najšibkejšim dizelskim motorjem v ponudbi (od dvolitrskega 100-kilovattnega je šibkejši le še 80-kilovatni 1.6 HDi) varčen na dolge proge, podatki o drugih porabah (največja 7,8 in najmanjša 6,8 litra) pa so potrdili, da je 2.0 HDi varčen tudi na krajše in manj avtocestne proge. Dvolitrski turbodizel je povsem dovolj zmogljiv, da zmore premikati novo Citroënovno limuzino, tudi če je bolj naložena. Motor lepo teče že pri okoli 1.500/min, od dveh tisočakov navzgor (320 Nm navora pri 2.000/min!) pa je zrel za prehitevanja, vključevanja v promet in premagovanje zahtevnejših klancev. Priporočamo. Še nekaj je močno izstopalo na naši poti: prednja sedeža, ki sta tako dobra, da smo po 12 urah sedenja na njiju izstopili tako sveži, kot takrat, ko smo sedli nanju. Tu je treba Citroënovcem res priznati, da jim je uspelo. Hvalimo še zvočno izolacijo, saj je motor glasen le pri pospeševanjih (višji vrtljaji), zvok vetra pa je dejavnejši od zvena motorja tudi do hitrosti 160 kilometrov na uro (šesta prestava, približno 2.900/min). Pri nekaterih različicah lahko namesto klasičnega izberete tudi podvozje Hydractive 3+, s katerim smo bili na testu kombijevskega C5 zadovoljni. Limuzina je imela klasično vzmetenje, ki se izkaže z zanesljivo lego, kakšno slabost pokaže le pri prečenju prečnih neravnin in udarnih jam, na katere opozori z zvokom in rahlim stresanjem karoserije ter daje občutek, da bi neravnine rade zmotile njegov ritem v ovinku. Pogumneži lahko izklopijo stabilizacijski EPS, a zabava ne bo trajala dolgo, saj se pri hitrosti nad 50 km/h sistem samodejno vklopi. Za večjo stopnjo udobja si v Citroënovem ceniku lahko obkljukate drugo vzmetenje, čeprav vas nočemo prestrašiti: tudi klasično je dovolj udobno, le ne preveč citroënovsko! Novi C5 stoji na

cesti nekako 'nemško', posledica pa je malo nagibanja karoserije v ovinkih. Šeststopenjski menjalnik je zadovoljiv partner. Hitra pretikanja mu sicer niso ljuba, rajši ima običajno vremo vznikle desnice, ki pa ji je zaradi navora motorja marsikdaj odpuščeno, če nanj pozabi. Glavna razlika med limuzinskim C5 in kombijevskim, ki smo ga, kot napisano, že preizkusili, je v drugem delu, od B-stebričkov dalje. Na zadnji klopi limuzine hitro zmanjka prostora za glave, kar napoveduje že spuščajoča se linija strehe, potrdi pa sedenje na zadnji klopi, kjer je lahko težava že telesna višina okoli 180 centimetrov. Zadnja klop je deljiva po tretjinah in omogoča povečanje zadovoljivo velikega, a v tem razredu nikakor rekordnega prtljažnika. Pri prekučevanju in podiranju zadnje klopi nastane priročno ravno dno povečanega prtljažnika, do katerega vodi za limuzinske razmere kar velika luknja, ki pa je v dežju ne boste smeli pustiti odprte, saj bo del prtljage moker. Prtljažnik je uporabnejši tudi zaradi zaponk in elastik, s katerimi lahko pritrdimo tovor. Čeprav je novi C5 zdaj limuzina in ne več kombilimuzina, se zdi, da priročnost (limuzinskega) prtljažnika izstopa. Zgornja (notranja) stran prtljažnika (naprej od vrat) ni obdelana, zato pazljivo pri tiščanju kovčkov ali drugih dragocenih predmetov! C5 pa ima še eno veliko posebnost: zadnjo šipo, ki je kot pri C6 vbočena. C5 ni avtomobil, v katerega bi se prvič usedel, pripel z varnostnim pasom, prižgal motor in takoj odpeljal. Potrebno je nekajminutno seznanjanje, saj lahko že volan marsikateremu vozniku vzame sapo. Tooooliko gumbov zahteva veeeliko privajanja in sprva ne bo šlo brez pogledovanja na volan, ki ima po vzoru Picassov fiksen osrednji del, na njem pa tipki za hupo (trobljenje v naglici je sprva skoraj nemogoče, saj je treba najprej najti tipki) in tipke za radio, telefon, tempomat, omejevalnik hitrosti, nastavitve in druge funkcije. Pogled na sredino armaturne plošče ni nič boljši: tu je spet vsaj toliko gumbov, med njimi za številčnost skrbi tudi dyopodročna klimatska naprava, s katero si prednja potnika vsak zase določita, kam bosta usmerila ventilacijo. Kolesce za nastavljanje višine snopa žarometov je inženirjem uspelo skriti na volanski drog, kjer je, dokler ga ne boste našli, skoraj neviden. Ima pa C5 na (še vedno nekoliko preveč neposrednem) volanu posebno tipko, s katero

Kratek test

ob prižganih lučeh (ne dnevnih!) izklopi vso notranjo osvetlitev merilnikov in zaslonov, prižgan ostane le merilnik hitrosti (in če so vključene nekatere funkcije, tudi opozorilnik nanje – recimo na vklopljeni tempomat). V svetu avtomobilizma ta tehnični priboljšek sicer ni novost, a to ne zmanjšuje čarobnosti pri nočni vožnji, ko je pred volanskim obročem le rdeča igla, ki kaže na hitrost. V notranjosti C5 smo pogrešali več kakovostnega odlagalnega prostora (denarnica ne gre v noben predal na sredini armaturke, saj sta oba preplitva), križ je zlasti s pijačo, a ob majhni iznajdljivosti, ko predal pred voznikovim levim kolonom postane



držalo za (pollitrsko) plastenko, se omili tudi ta težava. Mimogrede, drugo pijačo drži 'roka' v škatli, ki je obenem komolčna opora med sedežema. Testni C5, ki je v opremi Dynamique založen skoraj z vsem, kar potrebujete za običajno udobno vožnjo, je imel še merilnik razpoložljivega prostora za parkiranje, ki pa ne parkira. Zaradi nepreglednega zadka so v veliko pomoč parkirna tipala. ◀◀

| Citroën C5 2.0 HDi FAP Dynamique



Citroën C5 2.0 HDi FAP Dynamique

Cena osnovnega modela: 25.400 EUR
Cena testnega vozila: 26.400 EUR

NAŠE MERITVE

T = 13 °C / p = 970 mbar / rel. vl. = 49 % / Stanje kilometrskega števca: 8.230 km

POSPEŠKI

0–100 km/h: 10,4 s
402 m z mesta: 17,4 s (129 km/h)
1.000 m z mesta: 31,7 s (164 km/h)

PROŽNOST

50–90 km/h (IV.): 8,9 s
50–90 km/h (V.): 14,3 s
80–120 km/h (V.): 10,0 s
80–120 km/h (VI.): 13,7 s

NAJVEČJA HITROST

204 km/h
(VI. prestava)

ZAVORNA POT

od 100 km/h: 38,0 m (AM meja 39 m)

PORABA GORIVA

skupno testno povprečje 7,2 l/100 km

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - turbodizelski - gibna prostornina 1.997 cm³
- največja moč 100 kW (136 KM) pri 4.000/min - največji navor 320 Nm pri 2.000/min.

Prenos moči: motor poganja prednji kolesi - 6-stopenjski ročni menjalnik - gume 225/55 R 17 W (Michelin Primacy HP).

Mase: prazno vozilo 1.683 kg - dovoljena skupna masa 2.155 kg.

Mere: dolžina 4.779 mm - širina 1.853 mm - višina 1.456 mm - prtljažnik 467 l - posoda za gorivo 71 l.

Zmogljivosti: največja hitrost 204 km/h - pospešek 0–100 km/h 11,6 s - poraba goriva (ECE) 7,9/4,9/6,0 l/100 km.

HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ motor
- ▲ ugodna poraba goriva
- ▲ prilagodljivost prtljažnika (ravno dno)
- ▲ zvočno udobje
- ▲ kakovost izdelave
- ▲ prednja sedeža

- ▼ odpiranje posode za gorivo s ključem
- ▼ količina tipk na volanu
- ▼ položaj nekaterih tipk/stikal (vklop vseh smernikov, nastavljanje višine snopa žarometov)
- ▼ odlagalna mesta
- ▼ prostor na zadnji klopi

Končna ocena

Za udobna potovanja na dolgih poteh ne potrebujete avtomobila za 30 tisočakov. Takšen C5 se izkaže z udobjem, varčnostjo in tudi s hitrostjo potovanja. Zmotijo malenkosti, ki hitro postanejo nepomembne.