



Šesta prestava v menjalniku je bila nekoč rezervirana le za športne različice z dizelskim motorjem. Zdaj jo najdemo tudi v C5.



Menjalniški sekstet

Jasno, za vstop v družbo najnaprednejših danes ni dovolj le sodoben dizelski motor. Poleg mora biti vsaj še šeststopenjski ročni menjalnik.

Besedilo **Matevž Korošec** Foto **Aleš Pavletič**

Toda tako menimo danes. Pred tremi leti, ko je Citroënov paradni konj prvič zapeljal na ceste, temu očitno niso posvečali prave pozornost. Šesta prestava v menjalniku je bila namenjena predvsem avtomobilom z bolj športnim značajem, česar pa od Citroëna C5 nekako ne gre pričakovati. »Francoz« že s svojo obliko sporoča, da z lovci na hitrostne rekorde ni v dobrih odnosih pa tudi s tistimi, ki se radi škripaje vozijo skozi ovinke,

ne. Zato pa ljubi umirjene voznike, ki uživajo v udobju in ki prisegajo na ležernost. Dvomite? Prav, pojdemo lepo po vrsti. Hidropnevmatsko vzmetenje (Hydractive 3), ki je nedvomno prepoznavni znak tega avtomobila, navdušuje zlasti z neverjetno udobnim požiranjem neravnin. Čeprav je res, da med stikali za uravnavanje višine od tal, nameščenimi na sredinskem grebenu, najdemo tudi tistega z napisom »Sport«. Toda verjemi-



te, tudi s pritiskom nanj je športnost v tem avtu še vedno le pogojna. Sedeži so namenjeni izključno udobju, kar potrjujejo široke sedalne površine in naslonjaki za roke ob notranjih stranicah prednjih dveh sedežev. Volanski obroč je, kot se za takšne limuzine spodobi, štirikrak, velik delež k udobju, o katerem vas želimo prepričati, prispeva tudi paket opreme Exclusive, ki med drugim vključuje dvostezno klimatsko napravo - pa čeprav ta svojega dela ne opravlja vedno tako, kot bi si želeli - tipalo za dež, ki ukazuje birsalnikom, električni pomik stekel v vratih in zunanjih ogledal, avdiosistem s CD-izmenjevalnikom in z obvolansko ročico, tempomat, ksenonske žaromete, merilnik tlaka v gumah in celo električni pomik prednjih sedežev. Pa se s tem poglavja o varnosti, v katerem zasledimo ABS, ESP in šest varnostnih blazin, sploh še dotaknili nismo. Torej je nekaj zagotovo: nad udobjem v tem avtomobilu ne boste razočarani. Pa če vam je všeč ali ne. Lahko pa vas bodo zmotile nekatere

druge stvari. Na primer dekorativni dodatki, ki hočejo spominjati na les, pa so žal preveč plastični. Ali pa elektronika, ki bdi nad delovanjem električnih porabnikov: odziv žarometov, brisalnikov ali hupe na voznikov ukaz je pač preveč zapoznel, da bi bilo vse to mogoče spregledati. Ampak če niste preveč malenkostni in znate poleg slabih najti tudi dobre lastnosti vsakega avtomobila, potem boste zagotovo opazili številne odlagalne površine, ki jih ponuja C5. In ne samo to; prav vsi predali, namenjeni drobnariji, tudi tisti v vratih, so prevlečeni s plišem, kar je redkost celo v avtomobilih najvišjega cenovnega razreda.

V Citroënu C5 pa je še ena majhna zanimivost, in sicer da najmočnejšega 2,9-litrskega šestvaljnega bencinskega motorja v različici Break pri nas ni. Torej lahko izbirate med 2,0-litrskim bencinskim in dvema turbodizelskima motorjema (2.0 HDi in 2.2 HDi), pri čemer je povsem odveč omenjati, da je prav močnejši dizelski agregat daleč najuporabnejši. Resda v

osnovi ponudi dve konjski moč manj kot bencinski motor, zato pa zagotavlja 314 Nm navo- ra že vse od 2000 vrtljajev naprej, kar naj bi za 1520-kilogramski avto zadostovalo.

In s tem se moramo strinjati, toda le če upoštevamo ugotovitve, zapisane na začetku. Kljub šestopenjskemu ročnemu menjalniku, ki je zdaj na voljo v kombinaciji z 2,2-litrskim turbodizelskim motorjem, namreč C5 Break svojega osnovnega značaja ne spreminja. Torej o morebitnih prebliskih, da je zdaj postal športno-družinski kombi, ne razmišljajte. Pospeševanje je še vedno umirjeno in pri večjih hitrostih že skoraj ležerno, kar jasno dokazuje, da se »francoz« ne misli boriti s hitrostnimi rekordi. Zato pa ne glede na hitrost vožnje trušč v notranjosti nikoli ne preseže meje normalnega, kar ne nazadnje velja tudi za porabo goriva. n

CENA OSNOVNEGA MODELA: 6.966.000 SIT
CENA TESTNEGA VOZILA: 7.187.000 SIT

NAŠE MERITVE

Pospeški	
0-100 km/h:	11,2 s
402 m z mesta:	17,8 s (125 km/h)
1000 m z mesta:	32,6 s (160 km/h)

Prožnost	
50-90 km/h (IV./V.):	9,5 / 14,2 s
80-120 km/h (V./VI.):	12,1 / 16,3 s

Največja hitrost	195 km/h (VI. prestava)
-------------------------	-------------------------

Zavorna pot	
od 100 km/h:	41,7 m (AM meja 40 m)

Poraba goriva	
skupno testno povprečje	8,9 l/100 km

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - dizelski z neposrednim vbrizgom - gibna prostornina 2179 cm³ - največja moč 98 kW (133 KM) pri 4000/min - največji navor 314 Nm pri 2000/min. **Prenos moči:** motor poganja prednji kolesi - 6-stopenjski ročni menjalnik - gume 215/55 R 16 H (Michelin Pilot Alpin M+S). **Mase:** prazno vozilo 1558 kg - dovoljena skupna masa 2175 kg. **Mere:** dolžina 4756 mm - širina 1770 mm - višina 1558 mm - prtljažnik 563-1658 l - posoda za gorivo 68 l. **Zmogljivosti:** največja hitrost 198 km/h - pospešek 0-100 km/h 11,3 s - poraba goriva (ECE) 9,9/5,4/7,1 l/100 km.

HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ prostornost
- ▲ vzmetenje
- ▲ udobje
- ▲ bogata oprema
- ▲ velik prtljažni prostor
- ▼ povprečne motorne zmogljivosti (glede na najmočnejši motor)
- ▼ zapoznel odziv električnih porabnikov glede na ukaz
- ▼ slaba imitacija lesa na sredinski konzoli