

Dizel. Zakaj že?

Vsi pravijo, da zaradi ugodnejše porabe goriva. Ta je ob upoštevanju zmogljivosti v primerjavi z bencinarji običajno res ugodnejša.



FOTO: UROŠ POTOČNIK

Tudi Citroën je dobil hišni (PSA) 2,2-litrski motor HDi. Ta je doživel svoj postanek poleg vseh večjih Peugeotov (406, 406 Coupe, 607), končno tudi v modelu C5 (Xantia je bila deležna le dvolitrskega agregata HDi).

Kot je najbrž marsikdo že predvidel, gre za popolnoma enako motorizacijo kot pri omenjenih Peugeotih. Torej motor iz prostega teka nežno, a učinkovito nabira vrtljaje, pri čemer najvišjo prožnost doseže nekaj nad 2000 vrt/min. Brez težav se zavrti tudi do za dizle visokih 5000 vrt/min, a je kljub temu najuporabnejša prožnost na voljo do približno 4500 vrt/min.

Ko pridemo do točke o porabi goriva, nastopi zanimivo vprašanje: kako z avtomobilom, ki ponuja toliko drugih užtkov, sploh varčevati. C5 2.2 HDi je namreč resnično varčen pri uporabi zgolj prve tretjine plina (stopalka plina pohojena le do ene tretjine hoda), kar ima za posledico še druge učinke.

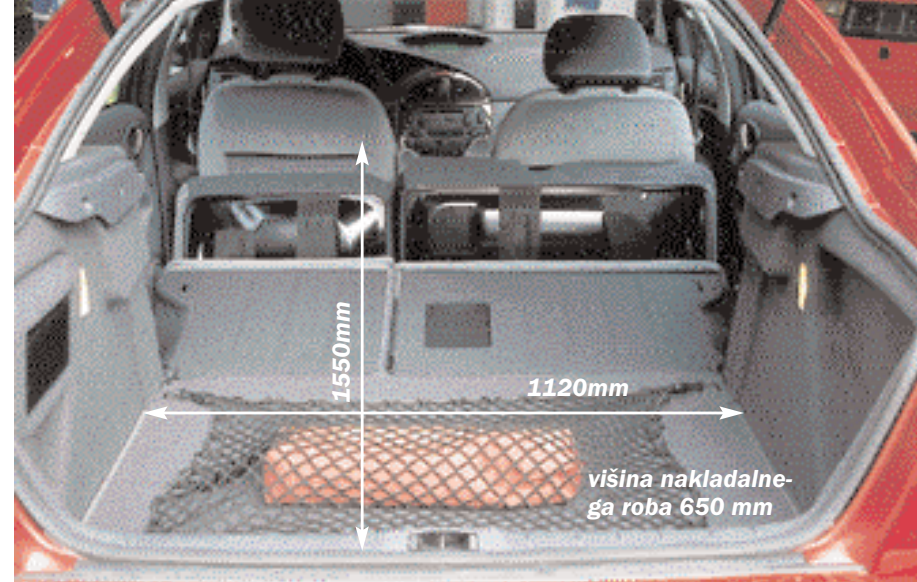
Tako boste s »prvo tretjino« vedno v območju omejitve oziroma še rahlo pod njimi, za nagrado pa boste lahko ponosni na povprečju vsega 6 litrov porabe. Ko boste imeli dovolj brezpogojnega varčevanja in boste pričeli »normalno« voziti, se bo seveda dvignila tudi poraba. A ne bojte se. Ta se bo v povprečju še vedno gibala okoli ugodnih 8 do 9 litrov na 100 kilometrov, pri čemer boste deležni marsikaterih prožnostnih učinkov motorja.

Da je Citroënova petka avto za vožnjo in ne za dirkanje, dokazuje izvedba mehanske ročne zavore, ki deluje na prednja kolesa. Res je - prednja kolesa. Torej nič več grobega polkrožnega obračanja z ročno. Kdor namerava početi takšne stvari, naj zapre denarnico in gre raje h konkurenci. Počutje v vožnji je po zaslugi hidraktivnega podvozja tretje generacije najboljše na avtocestah in pri hitrosti nad 100 kilometri na uro. Takrat je prestrezanje cestnih grbin najučinkovitejše in s padanjem hitrosti pod vrednostjo 100 km na uro opaz-

no upada. Elektronika lahko tudi izbira med udobnim in športnim načinom blaženja, pri čemer glede na način vožnje samodejno določi najustreznejši način delovanja. Živahnejšim po duši pa sistem ponuja tudi možnost ročne vključitve športnega programa. Ne glede na vklopljeni program podvozja se lega vozila na cesti ne spremeni občutno, saj se »pravi« le subjektivni občutek potnikov, da je avto na svoji poti zanesljivejši.

Druga posebnost podvozja je tudi zmožnost samodejnega spreminjanja oddaljenosti vozila od tal, kar se izvaja glede na hitrost in tip podlage. Sistem, ob varovalnem nadzoru elektronike, tudi tu ponuja možnost ročnega vmešavanja voznika. V C5 boste ravno zaradi omenjene zmožnosti podvozja zaman iskali

Kako z avtomobilom, ki ponuja toliko drugih užtkov, sploh varčevati.



Ko poklopite zadnjo klop, se vam odprejo nove razsežnosti izredno uporabnega prtljažnika.

V kromolčni opori zadnje klopi se skrivajo držala za pločevinke, dodatni odlagalni predal in luknja za prevoz daljših predmetov.

Pod sovoznikovim sedežem najdemo CD-izmenjevalnik. Slednji »popestri« akustično dogajanje v avtomobilu (»zikanje« pri menjavi CD-jev). Pod voznikovim sedežem najdemo predal za drobnarije.



stikalo za uravnavanje dolžine snopa prednjih žarometov, saj podvozje ne glede na obremenitev vedno vzdržuje pravilno »držo« avtomobila.

V notranjosti je C5 prostoren avto. Tako je spredaj in zadaj več kot dovolj prostora za visokorasle. K dobrem počutju veliko pripomore tudi učinkovita zvočna izolacija, ki dizelsko naravo motorja povsem odpravi. Počutje plemenitij o še dobra kakovost izdelave in izbranih materialov.

Zadovoljstvo vzbuja tudi kakovostno obdelan prtljažnik. Ta ponuja v osnovi 456 litrov prostora (povečati ga je mogoče na 1310 l). Minus si zasluži le pri višini nakladalnega roba. Prtljago boste morali tudi v najnižji postaviti (hidraktivno podvozje) vozila še vedno dvigniti prek 65 centimetrov visokega roba in jo nato zopet spustiti 18 centimetrov globoko do dna prtljažnika.

V C5 so vgrajena mnoga dognanja Peugeotov, ki pa jih je Citroën še nekoliko do-



ginal. Tako v primeru nujnega zaviranja samodejno vklopi varnostne utripalke, ki jih morate nato pri Citroënu lastnoročno izklopiti (pri Peugeotu to poslanstvo po prenehanju zaviranja elektronika sama opravi). Navsezadnje, kje pa piše, da po prenehanju zaviranja tudi nevarnost ne obstaja več? Podobno izboljšano je tudi samodejno zlaganje zunanjih vzvratnih ogledal ob zaklepanju vozila. Ta se namreč odprejo šele, ko zaženete motor, in ne kot pri Peugeotu, takoj ko odklenete avto. In zopet, kolikokrat nekaj pozabite v avtu in ga odklenete, ne da bi se nato dejansko odpeljali? Citroënovci so tu očitno pametnejši.

Torej. Zakaj že dizel? Recimo zaradi ugodne porabe goriva 2,2-litrskega agregata HDi, ki omogoča premostitev mnogih kilometrov brez vmesnih in nadležnih ustavljanj na bencinskih črpalkah. Če pa je vprežen v Citroënovnega C5, je kombinacija na lotu dobitna.

Peter Humar

Tehnični podatki

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - dizelski z neposrednim vbrzgom - nameščen spredaj prečno - vrtna in gib 85,0 × 96,0 mm - gibna prostornina 2179 cm³ - kompresija 18,0 : 1 - največja moč 98 kW (133 KM) pri 4000/min - največji navor 317 Nm pri 2000/min - ročična gred v 5 ležajih - 2 odmični gredi v glavi (zobati jermen) - po 4 ventili na valj - neposredni vbrzgom goriva po sistemu skupnega voda (Bosch) - turbinski polnilnik na izpušne pline, nadtlak polnilnega zraka 1,1 bar - hladilnik polnilnega zraka - tekočinsko hlajenje 10,8 l - motorno olje 4,75 l - oksidacijski katalizator

Prenos moči: motor poganja prednja kolesa - 5-stopenjski ročni menjalnik - prestavna razmerja I. 3,418; II. 1,783; III. 1,121; IV. 0,795; V. 0,608; vzvratna 3,155 - diferencial 3,942 **Voz in obese:** 5 vrat, 5 sedežev - samonosna karoserija - spredaj in zadaj hidraktivno vzmetenje 3. generacije s samodejnim prilagajanjem višine vozila - spredaj posamične obese, vzmetne noge, trikotna prečna vodila, stabilizator - zadaj posamične obese, vzdolžna vodila, stabilizator - dvokrožne zavore, spredaj kolutne (prisilno hlajene), zadaj kolutne, servo, ABS, EBD, pomoč pri zaviranju - volan z zobato letvijo, servo

Mere, zunanje: dolžina 4618 mm - širina 1770 mm - višina 1476 mm - medosna razdalja 2750 mm - kolotek spredaj 1530 mm - zadaj 1495 mm - najmanjša razdalja od tal 150 mm - rajdni krog 11,8 m - **notranje:** dolžina 1640 mm - širina 1555/1525 mm - višina 940-990/915 mm - vzdolžnica 840-1060/910-660 mm - prtljažnik (normno) 456-1310 l - posoda za gorivo 66 l

Mase: prazno vozilo 1485 kg - dovoljena skupna masa 1985 kg - dovoljena masa prikolice z zavoro 1500 kg, brez zavore 750 kg - dovoljena obremenitev strehe 75 kg

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 205 km/h - pospešek 0-100 km/h 10,9 s - poraba goriva (ECE) 8,8/4,9/6,4 l/100 km (plinsko olje)

NAŠE MERITVE			
Pospeški:		Natančnost	merilnika
0-60 km/h:	4,9 s	hitrosti:	
0-80 km/h:	7,9 s	kazalec na: resnično:	
0-100 km/h:	11,5 s	60	59,3 km/h
0-120 km/h:	16,4 s	80	81,3 km/h
0-140 km/h:	23,4 s	100	100,1 km/h
1000 m z mesta:	33,0 s	120	118,8 km/h
(160 km/h)			
Največja hitrost:			
201 km/h (V. prestava)			
Prožnost:			
1000 m od 40 km/h (IV.): 35,0 s (154 km/h)			
1000 m od 40 km/h (V.): 44,5 s (141 km/h)			
Zavorna pot:			
od 150 km/h:		97,7 m	
od 100 km/h:		40,3 m	
Poraba goriva:			
Testno povprečje		9,0 l/100 km	
Najmanjše povprečje		8,5 l/100 km	

Truš v notranjosti	(dB)	Okoliščne meritve
Prestava:	III. IV. V.	T = 28 °C
50 km/h	60 62 68	p = 1010 mbar
100 km/h	67 65 62	rel. vl. = 55 %
150 km/h	70 68	Stanje števca: 11356 km
150 km/h	72	Gume: 205/65 R 15 H
Prosti tek	41	(Michelin Energy)

Napake med testom: - brez napak

KONČNA OCENA

C5 je zaradi prostorne kabine in prtljažnika velik. C5 je kljub udobnim sedežem in dobri zvočni izolaciji zaradi hidraktivnega vzmetenja izredno udoben šele nad 100 km na uro. C5 je zaradi 2,2-litrskega motorja HDi varčen in poskočen. Iz tega sledi: C5 je dober avto, vreden nakupa.

- zvočna izolacija - motor - naprednost vzmetenja - velikost in prilagodljivost prtljažnika - dodelanost detajlov iz P 607 - prostornost potniškega prostora	- neudobna vožnje pod 100 km na uro - videz radia (Xsara) - osrednji zaslon na armaturi (Xsara) - neučinkovito tipalo za dež - visok nakladalni rob prtljažnika - trde obvolanske ročice
---	---

CENE (Citroën Slovenija)	SIT
OSNOVNI MODEL:	5.428.000
TESTNO VOZILO:	5.838.300