

TEST - CITROËN C5 3.0 V6 EXCLUSIVE

Avantgardnost



Zadnji novi Citroën s hidravličnim vzmetenjem se je rodil leta 1992. Pred davnimi devetimi leti. Zdaj je končno dobil naslednika. Dame in gospodje, dobrodošli v svetu C5.



Skladne karoserijske linije ne vzbujajo ekstremnih čustev - C5 želi ugajati množici.



Pravokoten prostor in dober dostop, le litrov je premalo. Prtljažnik je seveda možno povečati.

FOTO: UROŠ POTOČNIK

Oblikovno je C5 preveč konzervativen, da bi lahko enako vznemirjal, pozitivno ali negativno. To je dobro in slabo. Dobro, ker v srednjem avtomobilskem razredu pretirana ekstravaganca dokazano ne prodaja avtomobilov, slabo pa, ker znamka s tem izgublja imidž, ki si ga je ustvarila v preteklosti. No, vseeno je karoserija dovolj

zašiljena in zadek spretno prirezan, da znaša količnik zračnega upora 0,29 in pomaga k varčnejši porabi pri večjih hitrostih. Tudi vožnja po avtocesti je dovolj mirna in zrak okoli karoserije ne povzroča večjega trušča ali žvižganja.

Na srečo so citroënovci avantgardnost in napredno tehnologijo obdržali pod kožo C5.

Avtomobil je preprečen z najmodernejšo računalniško tehnologijo in napravami, ki jih povezuje multipleksna mreža za izmenjavo podatkov (manj kablov, večja učinkovitost). Ena izmed najpomembnejših nalog je izmenjava podatkov o dogajanju na cesti in sprotno upravljanje hidraktivnega vzmetenja tretje generacije. Veselili se ga

bodo lahko vsi lastniki C5, tudi tisti, ki bodo kupili osnovni model, ne samo tisti, ki se bodo odločili za prestižnejšo različico, kot je bilo pri Xantii. Vsaka prema ima zdaj tri hidravlične kroglice, po dve na posameznem kolesu in tretjo v sredini, ki uravnava nagibanje avtomobila. V osnovi se avtomobil sam prilagaja voznim razmeram tako,

da se karoserija pri hitrosti nad 110 km/h samodejno spusti za 11 milimetrov, na slabih cestah pa se do hitrosti 70 km/h dvigne za 13 milimetrov. Položaj je mogoče spreminjati tudi ročno, vendar le v okviru vnaprej določenih parametrov, tako da se ne more zgoditi, da bi se avtomobil pri največji hitrosti na avtocesti preveč dvignil. Potniki med vož-

njo samodejnega prilagajanja razdalje karoserije od tal sploh ne opazijo, občutijo pa razliko v trdoti vzmetenja, če voznik vklopi gumb za športni način. C5 zadovoljuje tiste, ki si želijo udobne vožnje, vendar to velja predvsem za daljše grbine, na kratkih, odsekanih neravninah pa malce razočara. Avtocestne gube požira z lahkoto in dovolj

suvereno, ne pozibava se preveč in ne niha gor in dol. Potnikom so udarci prizaneseni. Na kratkih grbinah po drugi strani, še zlasti pri manjših hitrostih, kolo preveč sunkovito prevozi grob asfalt ali luknjo, tako da se gibanje prenese v notranjost. Pri zaviranju in pospeševanju se nos še vedno preveč poseda in privzdiguje. Zanimivo, pri močnej-

šem zaviranju hidravlika reagira odločneje in prepreči preveliko posedanje. V ovinkih nagibanja na stran seveda ne more preprečiti, vendar pa ni tako izrazito, da bi bilo zelo moteče. Športno nadarjene bodo celo bolj motili sedeži s prešibkim bočnim oprijemom kot nagibanje karoserije.

Hidraktivno vzmetenje je, skupaj z dovršenim podvozjem



Veliko opreme, toda premalo pregledni merilniki. Samodejna klimatska naprava dobro hladi notranjost, z gumbom pred prestavno ročico se uravnava vzmetenje. Na zadnjih sedežih vlada razkošje.



oglas

s štirikrat posamično obešenimi kolesi, odgovorno za odlično lego na cesti. Ta zagotovo sodi med boljše lastnosti C5. Avtomobil je v hitrih ovinkih izjemno dolgo nevtralen, cesti in začrtani smeri pa sledi tako dobro, da vozniku resnično daje občutek varnosti in zanesljivosti. Ne zmedejo ga niti neravnine v asfaltu, pri odvzemanju plina pa zadek samo nalahno zaokroži, ne da bi s hitrimi premiki vzbujal višji srčni utrip. Na žalost zelo dobri legi na cesti, tudi v kratkih in ostrih ovinkih, krmilni mehanizem ni povsem dorasel. Volan je preveč ojačan (progressivnemu delovanju navkljub), zato se dober občutek povezanosti s cesto preveč zaduši.

Kar malce presenečeni smo bili nad odličnim oprijemom s cestiščem, ki ga imajo pogon-

ska kolesa. Čeprav je bilo k prednjemu paru speljanih 207 iskrih konjičev, se je katero izmed koles zavrtelo v prazno le, če smo ga k temu namenoma prisilili. Pospeševanja iz ostrih ovinkov, tudi na gladki ali mokri cesti, ko notranje kolo pri avtomobilih s prednjim pogonom hitro obupa, so potekala zvezno, brez spodrsavanja in brez težav. Sicer pa je s pospeševanji tako: šprint do 100 km/h je C5 na meritvah zmo- gel v 7,7 sekunde (boljše od tovarniških obljub). Vsekakor hvalevreden dosežek, še posebej ker je končna hitrost znašala zelo spo-

štljivih 238 km/h, pri čemer je avtomobil vedno deloval suvereno in varno. Težava je le v tem, da motor v nižjih vrtljajih ni prav posebej prožen. Mestne vožnje so sicer sproščene, saj trije litri delovne prostornine poskrbijo za mirno križarjenje tudi v višjih prestavah, če pa boste na odprti cesti želeli hitro prehiteti počasen tovornjak, bo bolje prestaviti stopnjo nižje. Nad 3800 vrtljaji se motor do

Hidraktivno vzmetenje je, skupaj z dovršenim podvozjem s štirikrat posamično obešenimi kolesi, odgovorno za odlično lego na cesti.

kraja zbudi in zaduha s polnimi pljuči, zanj ni več nobenih ovir. Do prekinitvevalnika vrtljajev seveda, ko elektronika odvzame gorivo sicer tekoče se vrtečemu

motorju. Tudi z mirnostjo teka ni nobenih težav, vibracij ni, tudi pri višjih vrtljajih ne, le bolj športen zvok se prebije do potnikov. Ni moteč, pri 150 km/h smo v četrti prestavi namerili 70 decibelov. Seveda je skladno s težo noge na stopalki za plin velik tudi razpon porabe goriva. Najmanjša poraba na testu je znašala 9,2 litra na sto kilometrov, na meritvah pa se je povzpela prek 14 litrov. S povprečjem okoli 12,8 litra nismo bili povsem zadovoljni, saj nekateri podobno zmogljivi motorji porabijo manj, res pa je tudi, da se med tekmeči najdejo tudi požrenejši.

Precej bolj smo bili navdušeni nad notranjo prostornostjo, saj je dovolj razkošja tako za potnike spredaj kot za tiste na zadnji klopi. Zadaj se sedi zelo



Leža na cesti navdušuje, kolesa imajo dober oprijem, motor se razživi nad 3800 vrtljaji v minuti.



Nagibanja v hitrih ovinkih niso pretirana.

dobro, tudi bočni oprijem je zadovoljiv. Spredaj so sedeži sicer udobni, ampak premehki in v hrbtnem delu preozki, da bi nas navdušili. Položaj za volanskim obročem so z vsestransko nastaviteljivostjo slednjega izboljšali, toda ni tako popoln kot pri nekaterih nemških tekmeceh. Roke morajo biti ob ustreznih nastavitvi za noge še vedno preveč stegnjene.

Armaturna plošča ponuja obilico informacij, toda grafika, predvsem manjših merilnikov, bi morala biti bolj domišljena, da bi bila resnično pregledna.

Veseli smo bili obilice predalov za shranjevanje drobnarij in tudi večjih stvari. V tem pogledu C5 povsem zadovolji, razočara pa prtljažnik. S 456 litri osnovne prostornine je sicer spodobno velik in lepo obdelan, kvadratnih mer, da ga je mogoče dobro izkoristiti, ampak tekmeči v srednjem razredu ponujajo več (Laguna 475 l, Passat 495 l, Mondeo 500 l). Nenavadno,

glede na to, da po zunanjih merah sodi med večje. Družinsko prtljago poskušajte to-

rej skrbno izbrati ali pa preklopite zadnjo klop in tako povečajte prtljažnik vse do 1310 litrov. Ker je C5 kombilimuzina, je nalaganje nezahtevno.

Oprema v testnem avtomobilu nas je razvajala, najpomembnejše pa je, da je veliko varnosti, skupaj s šestimi varnostnimi blazinami in klimatsko napravo, na voljo že v osnovnem modelu. No, materiali so povsod enaki, ne žlahtni, vendar zadovoljivi. Prvih nekaj dni testa je bil

vtis sicer dober, na koncu pa nas je škripanje in šklepetanje plastike pri vožnji čez neravnine vse bolj motilo. Pri končni izdelavi se bodo citroënovci morali še malo potruditi.

Cenovno je C5 zanimiva alternativa tekmecem, toda nihče ga ne bo kupil zaradi kakšne posebno izstopajoče lastnosti - je pač nima. Kljub temu skupek vseh dobrih in slabih strani C5 postavlja v zgornjo polovico razrednega povprečja. O avantgardnosti pa ni več govora.

Boštjan Jevšek

Navdušeni smo bili nad notranjo prostornostjo.

avto magazin CITROËN C5 3.0 V6

152 kW (207 KM) • 7,7 s • 238 km/h • 12,8 l/100 km • 6.295.000 SIT

NAŠE MERITVE

Vozne lastnosti

Pospeški	s
0-60 km/h:	3,5
0-80 km/h:	5,5
0-100 km/h:	7,7
0-120 km/h:	11,0
0-140 km/h:	14,6
0-160 km/h:	20,0
0-180 km/h:	28,6
1000 m z mesta:	28,9
	(181/h)

Prožnost

1000 m od 40 km/h (IV.):	32,6
	(172 km/h)
1000 m od 40 km/h (V.):	36,8
	(154 km/h)

Največja hitrost

238 km/h (V. prestava)

Poraba goriva

l/100 km	
najmanjše povprečje	9,2
največje povprečje	14,1
skupno testno povprečje	12,8

Trušč v notranjosti

dB	
Prestava	III. IV. V.
50 km/h	57 54 54
100 km/h	66 63 62
150 km/h	70 68
200 km/h	74 74
Prosti tek	35

Natančnost merilnika hitrosti

kazalec na	resnično km/h
60	64,8
80	79,7
100	99,6
120	119,3
140	136,5
160	156,2

Zavorna pot

od 150 km/h:	89,9
od 100 km/h:	37,4

Okoliščine meritev

T = 18 °C

p = 1012 mbar

rel. vl. = 59 %

Napake med testom

- Motor je med vožnjo samodejno ugasnil in se takoj znova zagnal

GARANCIJA IN ZAVAROVANJE

Garancija:

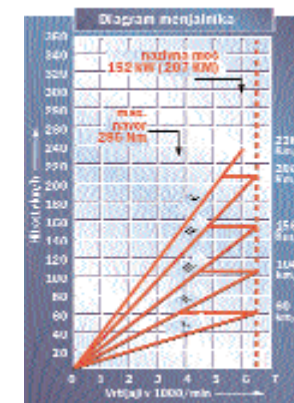
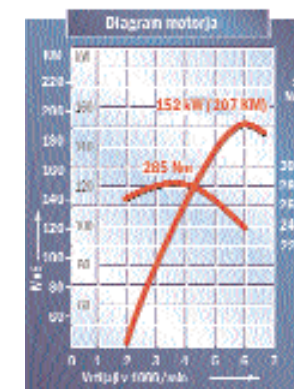
1 leto splošne garancije, 3 leta garancije na lak, 12 let na prerjavenje, 5 let ali 200.000 km na vzmetenje.

Obvezno zavarovanje:

186.057 SIT

Polno kasko zavarovanje brez dodatkov (okvirna vrednost):

211.740 SIT



CENE

Testirani model

6.295.000

(Citroën Slovenija)

Cene dodatne opreme

Cena osnovnega modela	6.060.000
Usnje	304.000
Samodejna klimatska naprava	174.000
Električno strešno okno	160.000
Lahka platišča	95.000
Kovinska barva	80.000

Cene nekaterih nadomestnih delov

Prednji žaromet z utripalko	40.138
Alu. Platišče	36.786
Prednji odbijač	55.773
Prednja maska	12.674
Prednja šipa	42.349
Znak	3.402
Prednji blatnik	29.407
Zadnji odbijač	53.449
Zunanje ogledalo	28.393

TEHNIČNI PODATKI

Motor:

6-valjni - 4-taktni - V-60° - bencinski - nameščen spredaj prečno - vrtina in gib 87,0 × 82,6 mm - gibna prostornina 2946 cm³ - kompresija 10,9 : 1 - največja moč 152 kW (207 KM) pri 6000/min - srednja hitrost bata pri največji moči 16,5 m/s - specifična moč 51,6 kW/l (70,2 KM/l) - največji navor 285 Nm pri 3750/min - ročična gred v 4 ležajih - 2×2 odmični gredi v glavi (zobati jermen) - po 4 ventili na valj - blok in glava iz lahke kovine - elektronski večtočkovni vbrizg in elektronski vžig (Bosch Motronic DME 7.4.) - tekočinsko hlajenje 12,0 l - motor - no olje 4,8 l - akumulator 12V, 74 Ah - alternator 155 A - uravnava katalizator

Prenos moči:

motor poganja prednja kolesa - enokolturna suha sklopka - 5-stopenjski sinhronizirani menjalnik - prestavna razmerja I. 3,077; II. 1,783; III. 1,193; IV. 0,903; V. 0,733; vzvratna 3,145 - prestava v diferencialu 4,065 - platišča 7J × 16 - gume 215/55 R 16 (Michelin Pilot Primacy), kotalni obseg 1,94 hitrost v V. prestavi pri 1000/min 39,0 km/h

Voz in obese:

kombilimuzina - 5 vrat, 5 sedežev - samonosna karoserija - C_x = 0,30 - spredaj in zadaj hidravtično 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, mehanska ročna zavora na zadnja kolesa (ročica med sedežema) - volan z zobato letvijo, servo, 3,0 zasuka med skrajnjima točkama

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 (od armaturne plošče do zadnjega naslonjala) 1670 mm - širina (komolci) spredaj 1540 mm, zadaj 1520 mm - višina nad sedežem spredaj 940-990 mm, zadaj 950 mm - vzdolžnica prednji sedež 860-1080 mm, zadnja klop 940-700 mm - dolžina sedalnega dela prednji sedež 510 mm, zadnja klop 500 mm - premer volanskega obroča 385 mm - prtljažnik (normno) 456-1310 l - posoda za gorivo 66 l

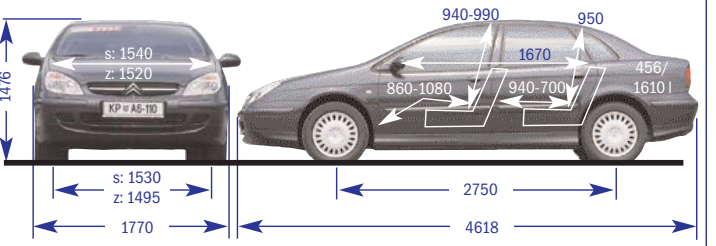
Mase:

prazno vozilo 1480 kg - dovoljena skupna masa 2010 kg - dovoljena masa prikolice z zavoro 1600 kg, brez zavore 750 kg - dovoljena obremenitev strehe 75 kg

Zmogljivosti (tovarna):

največja hitrost 240 km/h - pospešek 0-100 km/h 8,2 s - poraba goriva (ECE) 13,9/7,1/9,6 l/100 km (neosvinčeni bencin, OŠ 95)

MERE



vse mere so v mm

Primerjalna tabela konkurence

Model	Citroën C5 3.0 V6	Renault Laguna 3.0 V6	Volkswagen Passat 2.8V6
motor (zasnova)	6-valjni - V60°	6-valjni - V60°	6-valjni - V90°
gibna prostornina (cm³)	2946	2946	2771
največja moč (kW/KM pri 1/min)	152/207 pri 6000	152/207 pri 6000	142/193 pri 6000
največji navor (Nm pri 1/min)	285 pri 3750	285 pri 3750	280 pri 3200
dolžina × širina × višina (mm)	4618 × 1770 × 1476	4579 × 1749 × 1429	4705 × 1750 × 1460
največja hitrost (km/h)	240	235	238
pospešek 0-100 km/h (s)	8,2	8,1	8
poraba goriva po ECE (l/100 km)	13,9/7,1/9,6	14,9/7,3/10,1	15,3/10,7/8,0
cena osnovnega modela (SIT)	6.060.000	6.154.000	5.816.000

KONČNA OCENA

C5 hoče ugajati široki paleti kupcev, kar mu uspeva predvsem z dobro lego na cesti, notranjo prostornostjo in relativno ugodno ceno. Vzmetenje je udobno, ne vrhunsko, prtljažnik v primerjavi s tekmeči majhen, končna izdelava nekoliko šepa. Ploskamo še vgrajeni varnosti, dobri mehaniki in obilnici opreme že v osnovni različici.

- | | | | | | | |
|---|------------------------|---|------------------------|---|----------------------------|----------|
| + lega na cesti | + notranja prostornost | + vgrajena pasivna varnost | + bogata oprema | + število odlagalnih predalčkov za drobnarije | + pospeški, končna hitrost | + zavore |
| - premalo prožen motor v nižjih vrtljajih | - škripanje plastike | - stresanje pri vožnji čez kratke neravnine | - premajhen prtljažnik | - premalo oprijemljivi prednji sedeži | | |