

Skok iz sivine

Mogoče nismo vsi kupci takega Citroëna, a nekaj lahko zagotovo potrdimo: to je samosvoj avtomobil za posebne ljudi.



► Veliki Citroëni so bili vedno nekaj posebnega, merilo za druge glede udobja v vožnji. Pri novem C5 so Francozi zavestno nekoliko zašli s tradicionalne poti, toda brez bojazni: kljub bolj nemškemu občutku še vedno ponuja tisto nekaj, česar nekateri ne marajo, ljubitelji mehke pa opevajo. Saj se razumemo, ljubitelji nemških kočij bodo še vedno s prezirom gledali na mehko podvozje in skoraj preveč pomoči pri servovolanu, pravi ljubitelji Citroënov pa bodo Petico znova postavili na vrh zmagovalnega odra. Passat? Phh, kar naj ga imajo, bi verjetno slišali.

Kdo ima prav? Vsi in nobeden. Najbrž je kar najbolje poslušati svoj hrbet: če mu bolj ustrezajo mehka podvozja in mehki sedeži (s poudarjenimi boki), potem veliko izbire nimate, če pa se bo malce pritoževal kot moj, potem mu verjetno bolj ustreza trša podlaga. Saj se razumemo, ni stvar znamke, ampak prej modela, tisti školjkasti v DS3 Racingu bi bili kar pravšnji ... Če ste pravi ljubitelj dveh bumerangov, potem boste verjetno gledali na fiksen sredinski del volanskega obroča modela C5 kot na odlično pogruntaščino, ki vselej ponuja gumba na enem

mestu ne glede na kot zasuka volanskega obroča, onim drugim pa bo šla v nos ta tehnična posebnost, poleg tega pa bodo z nagubanim čelom govorili o nepregledni količini gumbov, ki jim jih je uspelo natlačiti na tistih nekaj kvadratnih centimetrov površine. Toda tako Citroënovi fanatiki (se mi samo zdi ali ima Citroën res zelo zveste kupce?) kot tudi njegovi nasprotniki se strinjajo, da je C5 lepo oblikovan avtomobil. Znotraj in zunaj.

Zdaj lahko v prodajnih salonih s kazalcem pokažete tudi na novega varčnega, ki je bolj ekološko naravnan. Pri Citroë-

nu mu pravijo tudi mikrohibrid, čeprav si sam hibridno tehnologijo razlagam povsem drugače. C5 1.6 e-HDi ima sistem stop & start druge generacije, ki resnično dobro deluje. Avtomobil na kratkotrajnih postankih po zaslugi dodatnega akumulatorja (ki se polni z regeneracijo zavorne tehnologije) ugasne ter se takoj in brez velikega napora znova zažene, ob tem pa ne zmoti žive vsebine v notranjosti avtomobila. Niti enkrat se mi ni zgodilo, da bi recimo motor ugasnil pri počasnem plazenju v križiščih, prav tako nisem dobil občutka, da bi se zaradi

Menjalnik je tako neudoben, da ne razumemo, kako se je lahko pretihotapil skozi različna sita potrjevanja nove tehnologije. Kateri šef je to potrdil?





Citroën C5 e-HDi 110 Airdream Tendance

Cena osnovnega modela: 26.490 EUR
Cena testnega vozila: 27.790 EUR

NAŠE MERITVE

T = 0 °C / p = 940 mbar / rel. vl. = 63 % / Stanje kilometrskega števca: 2.903 km

POSPEŠKI

0-100 km/h: 13,3 s
402 m z mesta: 18,7 s (122 km/h)

PROŽNOST

Meritev s tovornim menjalnikom ni možna.

NAJVEČJA HITROST

190 km/h
(VI. prestava)

ZAVORNA POT

od 100 km/h: 41,8 m (AM meja 40 m)

PORABA GORIVA

skupno testno povprečje 6,4 l/100 km

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - turbodizelski - gibna prostornina 1.560 cm³ - največja moč 82 kW (112 KM) pri 4.000/min - največji navor 260 Nm pri 1.750/min.

Prenos moči: motor poganja prednji kolesi - 6-stopenjski robotizirani menjalnik - gume 225/55 R 17 H (Continental ContiWinterContact).

Masi: prazno vozilo 1.503 kg - dovoljena skupna masa 2.040 kg. Mere: dolžina 4.779 mm - širina 1.860 mm - višina 1.451 mm - medosna razdalja 2.820 mm - prtljažnik 467 l - posoda za gorivo 71 l.

Zmogljivosti: največja hitrost 190 km/h - pospešek 0-100 km/h 12,6 s - poraba goriva (ECE) 5,7/4,3/4,8 l/100 km, izpust CO₂ 120 g/km.

HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ motor
- ▲ udobje
- ▲ poraba
- ▲ sistem stop & start
- ▲ menjalnik
- ▼ posrednost servovolana
- ▼ pokrovček posode za gorivo s ključem

Končna ocena

Če zanemarimo menjalnik, ki ni tako prijazen do uporabnika, kot bi na papirju moral biti, je mikrohibradni C5 dorasel svojemu poslanstvu. Le pokukajte k porabi goriva, ki je za tako velik avtomobil odlična.

te dodatne tehnologije mehanika mučila. Sistem sem izklapljal le ob mrzlih jutrih, saj so pri Citroënu pozabili, da bi bilo veliko bolje, če bi sistem začel delovati šele ob ogreti notranjosti, ne pa tudi ta-



C5 1.6 e-HDi ima sistem stop & start druge generacije, ki resnično dobro deluje.



krat, ko je zunaj (in posledično znotraj) sibirski zima. Največja pomanjkljivost tega avtomobila je prav gotovo robotiziran šeststopenjski menjalnik, ki se ne baha z dvema sklopkama, ima pa obvolnaska uhlja za udobnejše prestavljanje. Menjalnik smo ga že skritizirali v testu modela C4 (Avto magazin številka 26/2010); pri vsakem prestavljanju je preveč vzdolžnega nihanja, da bi mu pripisali kaj drugega kot grajo. Pravzaprav je tako neudoben, da ne razumem povsem, kako je lahko prišel skozi različna sита potrjevanja nove tehnologije. Saj vemo, najprej so inženirji, potem tržniki, sledijo finančniki, nato sledi testna skupina potencialnih kupcev in vse to zaokrožijo šefi s svojim kimanjem. Vsi so potrdili menjalnik, ki mu ne moremo dodeliti niti ene dobre lastnosti. Pravzaprav ima eno: ko stojite v križišču, vam ni treba pritisniti stopalke za zavoro, saj to ni samodejni menjalnik, ki avtomobil nenehno rine naprej. Hmm, s sistemom stop & start pa je izgubil še to prednost, saj sistem samodejnega ugašanja zahteva pritiskanje na stopalko za zavoro, sicer ne deluje. Nadležno nihanje lahko omejimo v ročnem načinu pretikanja, ko pred prestavljanjem spuščamo plin, vendar je to že prilagajanje voznika tehnologiji, in ne obratno.

Motor pa moramo pohvaliti in ni me sram priznati, da sem najprej mislil, da se pod motornim pokrovom skrivata dva litra. Motor kljub 1,6-litrski prostornini prepričljivo opravlja vse naloge, od plazenja po mestu do prehitavanja nadležnih tovornjakov, ob tem pa je vsaj na testu porabil zmernih 6,4 litra plinskega olja na 100 prevoženih kilometrov. Če ob tem upoštevamo, da je imel zimsko obutev, in ne običajnih letnih gum z manjšim kotalnim uporom, potem je rezultat za tako velik avtomobil vreden oznake mikrohibr. Podvozje je bilo klasično, in ne hidroaktivno, a kot smo omenili že v uvodu, spada med merila v razredu glede udobja.

Če je C5 posebnejš med limuzinami, potem je e-HDi veja, ki še bolj štrli z njihovega drevesa. In ta veja bo še bogato obrodila. ◀◀