

Test | Citroën C6 2.7 V6 Hdi Exclusive

besedilo: Dušan Lukič • foto: Aleš Pavletič



Tako zelo
drugačen!





Redke so luksuzne limuzine, ki so si nabrale toliko slave kot Citroënove Žabe. S hidropnevmatskim vzmetenjem, nenavadno obliko in občutkom, da voznik in potniki drsijo na zračni blazini.

Po dolgem premoru za zadnjim tovrstnim Citroënom, ne prav uspešnim XM-om, ki se ni mogel primerjati (in ga Citroënovci z njimi tudi niso omenjali v isti sapi) z modeli DS, SM in CX, je sedaj tu C6. Namesto dveh črk in dveh števil (za oznako motorja) s črko in številko v imenu, kot smo vajeni pri sodobnih Citroënih, ima nova francoska limuzina ime, kot smo ga pri Citroënih vajeni zadnja leta. Črka in številka. C6.

Tovrstni Citroënovi avtomobili so vedno bili nekaj posebnega, ne le oblikovno, temveč tudi tehnično. Hidropnevmatsko podvozje, žarometi, ki svetijo v ovinek ... In tudi C6 ni izjema. A ostanimo najprej pri obliki. Priznati je treba: česa tako nenavadnega na cestah že dolgo nismo videli. Dolg, zašiljen nos, ozke luči (z biksenonskimi žarometi), za Citroëne značilna maska z dvema dolgima prečnima kromiranimi letvicama, ki ju v sredini seka Citroënov znak, lahko prepoznaven svetlobni podpis (zaradi dnevnih luči, ki so ločene od žarometov). Pa smo opisali šele nos.

Nekaterim je C6 všeč, nekateri ga ne marajo. Tistih vmes skorajda ni. Tudi zadka, na katerem najprej v oči padejo konkavno zadnje steklo, zadnje luči in ne nazadnje diskretni spojler, ki se dvigne pri približno 100 kilometrih na uro, ne boste spregledali. In ker je C6 vendarle Citroënova limuzina, ne pa nemški športnik, spojlerja ročno ne boste mogli dvigniti, da bi se z njim pohvalili sredi mesta.

Dodajmo še kupejevsko obliko strehe in stekla v vratih, ki so, kot se spodobi za kupe, brez okvirja, in jasno je, da je C6 avtomobil, ki se lahko pohvali s svojo posebnostjo. A na žalost le navzven.

Kar oglejte si fotografije. Večjega preskoka med obliko zunanosti in notranosti že dolgo nismo videli. Zunaj nekaj posebnega, znotraj pravzaprav le zbirka delov, ki so jih Citroënovci očitno nabrali na policah skladišč koncerna PSA. Celotna sredinska konzola, na primer, je popolnoma enaka kot v Peugeotu 607. Saj ne da bi bilo z njo kaj posebnega narobe – razen tega, da se je v množici več kot 60 stikal težko najti, vsaj sprva. Če smo popolnoma natančni, smo skupaj s tistimi na vratih našli natanko 90 stikal, ki jih upravlja voznik. In potem se najde kdo, ki se pritoži, da je BMW-jev iDrive zapleten ...

Tudi če pustimo stikalno solato ob strani, C6 v notranosti razočara. Ja, merilniki so digitalni, a takšne ima marsikateri avto. Volanski obroč je sicer nastavljen po višini in globini, a je zadnje nastaviteljivosti premalo, prav tako kot je premalo vzdolžnega pomika sicer električno (in z dvema spominskima mestoma opremljenega) pomičnega sedea. In ker je ta sedež tudi v svoji najnižji legi postavljen precej previsoko, njegov sedalni del pa daje občutek, da je na sredini čvrstejši kot



Test | Citroën C6 2.7 V6 Hdi Exclusive

Iz oči v oči



No, pa jim je uspelo. C6 je navzven tako inovativen, da so tistim, ki imajo primat v tem razredu, dali pošteno misliti. Škoda, ker v notranjosti tega ne nadaljuje. Nekaj mu manjka. Pa ne inovativnosti, ampak prestižnosti. Stvari, ki jih voznik prime v roke, dajejo v primerjavi z najboljšimi preveč plastičen občutek. *Matevž Korošec*



Huh, ko ga gledam od zunaj, si nekako takole predstavljam pravega naslednika 'Degolke', se pravi legendarnega Deesa. Tudi izza volana je podobno – če upoštevam počutje. Zatakne se, khm, pri videzu notranjosti. Ne, načelno ni nič narobe, če ni nič narobe z notranjostjo Peugeotove Šeststosedmice. To je sicer popolnoma druga zgodba, ampak povedano preprosto: v velikem Citroënu si predstavljam bolj 'citroënovsko' notranjost. *Vinko Kernc*

stikalo za gretje sedežev. Skrito je na spodnjem delu samega sedeža in le tipate lahko, kaj se dogaja. Na katero stopnjo je nastavljeno? Prižgano ali ugasnjeno? To boste videli le, če ustavite in izstopite.

Prostor na volanu so Citroënovi inženirji izkoristili za le štiri gumbе, ki upravljajo tempomat in omejevalnik hitrosti (pri zadnjem velja močno pohvaliti dejstvo, da si zapomni nastavljeno hitrost tudi, ko avto ugasnete), nerazumlji-

tlitve notranjosti, ravno toliko, da ponoči ni treba prižigati notranje osvetlitve, da človek najde denarnico, odloženo na sredinsko konzolo. In ko smo že pri odlaganju: eden največjih minusov C6 je popolno pomanjkanje odlagalnih površin. Pogojno se da na sredinski konzoli najti tri mesta za odlaganje, od tega sta dve plitvi in imata zelo položne in zaobljene stene (kar pomeni, da boste ob vsaki menjavi smeri vsebinsko izstrelili po kabini), eno pa je malo globlje, a

»Na avtocesti
C6 vse do
200 kilometrov
na uro hitrost
nabira dovolj
zlahka.«



ob straneh (hrbtini del pa ne zagotavlja omembe vredne bočne opore), je jasno dvojje: da je po tej plati C6 namenjen predvsem vožnji naravnost in da je nekaterim voznikom tudi samo za ta namen težko najti kolikor toliko udoben položaj z volanom. No ja, vsaj po tej plati je C6 klasična Citroënova limuzina in tudi zato mu tega (tudi tisti, ki smo najbolj trpeli) nismo preveč zamerili. In konec koncev je treba priznati, da se tu in tam da najti tudi kako zanimivo podrobnost, recimo velike skrite predale v vratih.

Prekratek vzdolžni pomik prednjih sedežev ima seveda tudi eno pozitivno lastnost – na zadnjih je več prostora. Tudi sicer je zadnja sedežna klop (natančneje: zadnja sedeža z zasilno pručko med njima) prijaznejša do žive vsebine kot tista spredaj. In ker imajo tudi svoje komande zračenja (razen same nastavitve zelene temperature) in je namestitev zračnikov posrečena, utegne biti dolga pot zadaj precej bolj udobna kot spredaj.

In medtem ko bodo potniki na zadnjih sedežih udobno dremali, se bosta lahko voznik in sovoznik zabavala s kopico elektrone, ki jo C6 premore. Ali pa vsaj iskala gumbе, ki jo upravljajo. Z ergonomijo namreč ni skregana le količina gumbov, ampak tudi namestitev nekaterih izmed njih. Najbolj v oči bode (ko ga enkrat odkrijete)

vo pa je, zakaj se niso odločili za podoben volan, kot ga ima C4, torej z nepremičnim srednjim delom, na katerem so vozniku povsem pri roki stikala radia in še česa, ter obroč, ki se vrti okoli njega. Iz C6 so tako izpustili podrobnost, ki je ena najopaznejših značilnosti manjšega C4. Še ena izgubljena podrobnost za prepoznavno (pa naj bo uporabna ali ne) drugačnost.

Izgubljenih priložnosti je v njem veliko. Električno nadzorovana ročna zavora ne zna sama popustiti ob speljevanju (kot pri konkurenca), glasnost sicer dobrega avdiosistema ni zvezno nastavljljiva, temveč so med posameznimi stopnjami glasnosti preveliki preskoki, armaturna plošča ima funkcijo nočne zatemnitve, vendar so inženirji pozabili, da je ta C6 opremljen s prikazovalnikom, ki določene podatke projicira na vetrobransko steklo (Head Up Display, HUD). In ker lahko voznik hitrost vozila odčita že s teh projekcijskih merilnikov, res ni treba, da ob vklopu funkcije zatemnitve enak podatek gleda še na klasičnih merilnikih. Popolna tema v kabini plus hitrost (in še kak nujen podatek) na projekcijskih merilnikih bi bila idealna kombinacija.

Po drugi strani pa bi v avtomobilu za 14 milijonov tolarjev pričakovali, da bodo voznik in potniki deležni nekaj diskretne, posredne osve-

izjemno majhno. Kaj pomaga kolikor toliko velik predal pod komolčno oporo in dva v vratih, če ni prostora za odlaganje mobilnika, ključev, denarnice, kartice za garažo, sončnih očal in še česa, kar se ponavlja valja po avtomobilu. Kako so lahko Citroënovi inženirji in oblikovalci iz rok dali tako (po tej plati) neuporabno notranjost, bo verjetno ostala skrivnost ...

Ob vsej tej elektriki, ki pomaga upravljati C6, bi pričakovali, da se bo tudi prtljažnik odpiral in zapiral s pritiskom na gumb – pa se ne. Zato pa je (za tovrsten avto) povsem dovolj velik, pa tudi njegova odprtina je dovolj velika, da se tudi z malce večjimi kosi prtljage ne boste mučili.

Kot se za tako velikega Citroëna spodobi, je vzmetenje hidropnevmatsko. Klasičnih vzmeti in blažilnikov, kot se za pravo Citroënovno limuzino spodobi, v njem ne boste našli. Vse delo opravlja hidravlika in dušik. Sistem je vsaj v osnovi že dolgo znan in Citroënova klasika: po ena hidropnevmatska krogla ob vsakem kolesu, v njej se skriva membrana, ki ločuje plin (dušik), ki deluje kot vzmet od hidravličnega olja (blažilnik), ki se pretaka med kroglo in samim 'blažilnikom' ob kolesu. Med prednjima kolesoma je še ena, med zadnjima pa dve dodatni krogli, ki skrbita, da je prilagodljivost podvozja dovolj velika za



Test | Citroën C6 2.7 V6 Hdi Exclusive



vse mogoče razmere. A bistvo sistemu daje šele njegova računalniška prilagodljivost. Računalnik zna namreč hidravliki ob vsakem kolesu dodeliti kar 16 različnih programov delovanja, poleg tega pa že v osnovi podvozje pozna dve (ročno nastavljivi) trdoti in dva osnovna načina delovanja. Prvi je namenjen predvsem udobju, saj računalnik veliko večino dela posveti temu, da je

karoserija vedno v enakem položaju (vodoravno, ne glede na večje ali manjše neravnine na cesti), ne glede na cestišče pod kolesi. Drugi način delovanja skrbi predvsem za to, da so kolesa v trdnem stiku s podlago in da je nihanj karoserije čim manj – torej bolj športna različica.

Na žalost razlika med obema načinoma delovanja ni tolikšna, kot bi pričakovali. Športni način res opazno zmanjša nagibanje karoserije v ovinkih (po tej plati je lahko C6 presenetljivo užitekarski, saj je tudi volan dovolj natančen, pa čeprav s premalo povratnimi informacijami, podkrmarjenja pa je manj, kot bi od avta s tako dolgim nosom pričakovali), zanimivo pa je, da se količina sunkov s cestišča, ki se prebije do notranjosti, ne poveča izrazito – predvsem zato, ker je tovrstnih sunkov že pri udobni nastavitvi vzmetenja preveč. Kratke in ostre neravnine povzročajo vzmetenju precej težav, predvsem pri manjših hitrostih, v mestu. Morda smo od vzmetenja pričakovali preveč, a tistega občutka lebdenja na leteči preprogi ni bilo na spregled, dokler hitrost ni krepko narasla.

Da C6 kljub dobremu krmiljenju ni športnik, je dokazoval tudi menjalnik. Šeststopenjska avtomatika je v avto skupaj z motorjem prišla s koncernskih polic, saj jo najdete tudi v drugih večjih avtomobilih koncerna PSA (motor pa tudi pri kateri drugi znamki). 'Odlikuje' jo predvsem počasnost in neodzivnost med prestavljanjem navzdol, razen

če vklopite športni program, za kar pa boste nagrajeni s pretikanjem navzgor pri višjih vrtljajih tudi le ob delnem plinu in posledično z večjo porabo goriva. Škoda, saj je sam motor uglajen primerek dizelskega agregata, ki zaradi dokaj dobre zvočne izolacije in šestih valjev dobro skriva, katero gorivo ga poganja. 204 'konji' se sicer (spet zaradi menjalniške avtomatike) kar izgubijo, a je avto vseeno daleč od tega, da bi bil podhranjen. Ob vklopljenem športnem programu pretikanja (ali ob ročnem prestavljanju) in odločni nogi na stopalki za plin je lahko C6 presenetljivo hiter avto, ki dokaj zlahka drži korak z (rahllo šibkeje motorizirano) konkurenco. Na avtocesti vse do 200 kilometrov na uro hitrost nabira dovolj zlahka, da so tudi dolge poti lahko presenetljivo hitre, pa tudi poraba ne bo pretirana. Kateri od tekmecev bi sicer utegnil biti nekaj varčnejši, a 12-litrsko testno povprečje je za skoraj dvotonsko vozilo dovolj ugodna številka, še posebej ker tudi poti z velikimi hitrostnimi povprečji porabe niso dvignile veliko nad 13 litrov, varčen voznik pa jo lahko spravi proti (ali pod) deset litrov.

A vseeno C6 pusti nekoliko grenak priokus. Da, v resnici gre za dober avtomobil, in ne, napake niso tolikšne, da bi ga veljalo med odločanjem o nakupu preskočiti. Le tisti, ki si želite prave, klasično ekstravagantne Citroënovne limuzine, utegnate biti razočarani. Drugačen? Ja, a ne tako zelo. ■

Koliko stane SIT

DODATNA OPREMA	
Alarmna naprava	149.105
DVD predvajalnik	186.328
Paket usnje	650.000
Paket Lounge	360.000
Paket Avdio RT 3 z navigacijo	680.000
Kovinska barva	210.000

NEKATERI NADOMESTNI DELI

Prednji žaromet	365.762
Prednji smernik	14.245
Prednja meglenka	17.082
Prednji odbijalč	331.297
Prednja šipa	344.519
Prednji blatnik	40.765
Zadnji odbijalč	358.892
Zunanje ogledalo	197.039
Lahko platišče Rivazza 17"	60.537

Tabela konkurence

Model	Citroën C6 2.7 V6 Hdi Exclusive	Peugeot 607 2.7 V6 Hdi Ivore	Audi A6 2.7 TDI Quattro	Mercedes-Benz E 280 CDI
motor (zasnova)	6-valjni - V60°	6-valjni - V60°	6-valjni - V90°	6-valjni - V72°
gibna prostornina (cm³)	2720	2720	2698	2987
največja moč (kW/KM pri 1/min)	150/204 pri 4000	150/204 pri 4000	131/180 pri 3300	140/190 pri 4000
največji navor (Nm pri 1/min)	440 pri 1900	440 pri 1900	380 pri 1400-3300	400 pri 1400
dolžina × širina × višina (mm)	4908 × 1860 × 1464	4900 × 1835 × 1440	4916 × 1855 × 1459	4820 × 1820 × 1450
največja hitrost (km/h)	230	230	228	241
pospešek 0-100 km/h (s)	8,9	9,3	8,9	8,6
poraba goriva po ECE (l/100 km)	12,0/6,8/8,7	11,6/6,6/8,4	11,3/6,6/8,1	9,5/5,4/6,9
cena osnovnega modela (SIT)	14.040.000 SIT	10.210.000 SIT	11.762.266 SIT	11.409.000 SIT

Citroën C6 2.7 V6 Hdi Exclusive

CENA: (Citroën Slovenija)

Osnovni model: 14.040.000 SIT

Testno vozilo: 14.250.000 SIT

Moč: 150 kW (204 KM)

Pospešek: 9,6 s

Največja hitrost: 217 km/h

Povpr. poraba: 13,0 l/100 km

Garancija:

(2 leti splošne garancije, 12 let garancije za prerenje, 3 leta garancije na lak, 2 leti mobilne garancije.)

Predvideni redni servisi:

menjava olja na 30.000 km

sistematični pregled na 30.000 km

STROŠKI VOZILA DO PREVOŽENIH 100.000 km (v SIT):

redni servisi, delo:	62.400	obvezno zavarovanje [2]:	784.000
materijal:	88.648	kasko zavarovanje [2]:	1.875.900
gorivo:	3.112.200		
gume [1]:	1.149.088	Skupaj:	14.491.236
izguba vrednosti po 3 letih:	7.419.000	Strošek za prevoženi km:	144,9 SIT/km

[1] - upoštevati smo 2 kompleta letnih gum in 1 komplet zimskih gum

[2] - predvidoma voznik takšnega vozila prevozi 100.000 km v 3 letih

NAŠE MERITVE

(T=12 °C / p= 1012 mbar / rel. vl.: 75 % / Gume: Michelin Primacy / Stanje km stevca: 1621 km)

Vozne lastnosti

Pospeški

0-100 km/h: 9,6

402 m z mesta: 16,9

1000 m z mesta: 30,5

(136 km/h)

(176 km/h)

Prožnost

Meritev s tovrstnim menjalnikom ni možna

Največja hitrost

217 km/h

(VI. prestava)

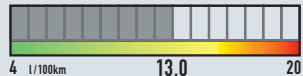
Poraba goriva

l/100 km

najmanjše povprečje 10,1

največje povprečje 14,9

skupno testno povprečje 13,0



Truš v notranjosti

dB

Prestava III. IV. V. VI.

50 km/h 54 53 56 55

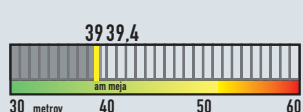
130 km/h 58 64 63 62

Prosti tek 38

Zavorna pot

od 100 km/h: 39,4

(AM meja 39 m)



Napake med testom

- brez napak

DIAGRAM MENJALNIKA:

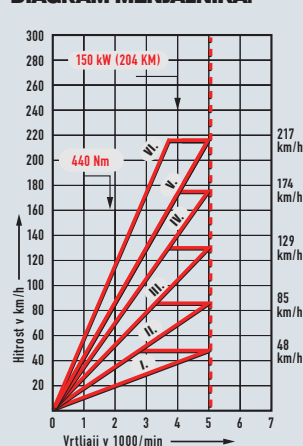
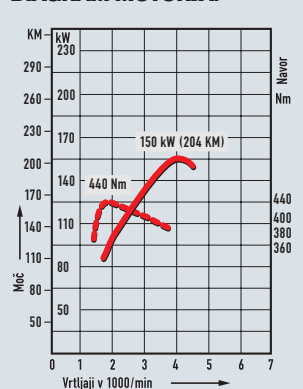


DIAGRAM MOTORJA:



UŽITEK V VOŽNJI:

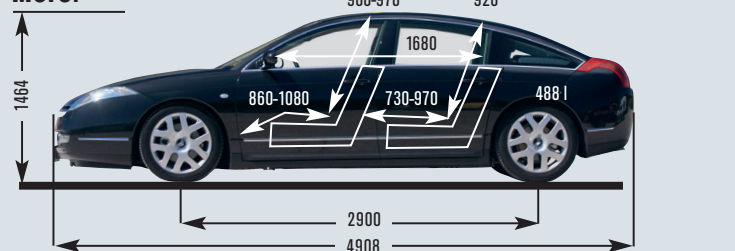


C6 se med ovinki sicer ne znajde slabo, a kombinacija lenega menjalnika in teže poskrbi, da za volanom (razen na avtocesti) ne bo posebnega užitka.

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 6-valjni - 4-taktni V600- dizelski - nameščen spredaj prečno - vrtina in gib 81,0 x 88,0 mm - gibna prostornina 2721 cm³ - kompresija 17,3 : 1 - največja moč 150 kW (204 KM) pri 4000/min - srednja hitrost bata pri največji moči 11,7 m/s - specifična moč 55,1 kW/l (74,9 KM/l) - največji navor 440 Nm pri 1900/min - 2 odmični gredi v glavi (veriga) - po 4 ventili na valj - neposredni vbrizg goriva po sistemu skupnega voda - 2 turbinska polnilnika na izpušne pline, nadtak polnjenja 1.4 bara - hladilnik polnilnega zraka. **Prenos moči:** motor poganja prednji kolesi - 6-stopenjski samodejni menjalnik - prestavna razmerja I. 4,150; II. 2,370; III. 1,550; IV. 1,150; V. 0,890; VI. 0,680; vzvratna 3,150 - diferencial 3,07 - platišča 8J x 17 spredaj, 8J x 17 zadaj - gume 225/55 R 17 W, kotalni obseg 2,05 m - hitrost v VI. prestavi pri 1000/min 58,9 km/h. **Voz in obese:** limuzina - 4 vrata, 5 sedežev - samonosna karoserija - spredaj posamične obese, dvojni trikotni prečni vodili, stabilizator - zadaj večvodilna prena na dvojni trikotni prečni in enojni vzdolžni vodili, stabilizator - spredaj in zadaj elektronsko nadzirano hidropnevmatsko vzmetenje - zavore spredaj kolutne (prisilno hlajene), zadaj kolutne (prisilno hlajene), ABS, ESP, električna ročna zavora na zadnji kolesi (gumb med sedežema) - volan z zobato letvijo, električni servo, 2,94 zasuka med skrajnima točkama. **Mase:** prazno vozilo 1871 kg - dovoljena skupna masa 2335 kg - dovoljena masa prikolice z zavoro 1400 kg, brez zavore 750 kg - dovoljena obremenitev strehe 80 kg **Zmogljivosti (tovarna):** največja hitrost 230 km/h - pospešek 0-100 km/h 8,9 s - poraba goriva (ECE) 12,0/6,8/8,7 l/100 km

Mere:



Zunanje mere: širina vozila 1860 mm - kolotek spredaj 1580 mm - zadaj 1553 mm - rajdni krog 12,43 m.

Notranje mere: širina spredaj 1570 mm, zadaj 1550 - dolžina sedalnega dela prednji sedež 500 mm, zadnji sedež 450 - premer volanskega obroča 380 mm - posoda za gorivo 72 l.



Prostornina prtljavnika izmerjena z AM standardnim kompletom 5 kovčkov Samsonite (skupno 278,5 l):

1 x nahrbtnik (20 l); 1 x letalski kovček (36 l); 2 x kovček (68,5 l); 1 x kovček (85,5 l)

Pomembnejša serijska oprema: prednji varnostni blazini - bočne varnostne blazine - varnostna blazina za zaščito voznikovih kolen - varnostne zavese - aktivna prednja vzglavnika - aktivni pokrov motorja - pritrdišča Isofix - ABS - ESP - električni servo volan - samodejna dvopodročna klimatska naprava - projektor za prikaz podatkov na prednji šipi - električni pomik šip spredaj in zadaj - električno nastavljiva prednja sedeža - električno nastavljivi in preklonni vzvratni ogledali - navigacijski sistem z barvnim zaslonom in CD MP3 ... - tipala tlaka v gumah - daljinsko upravljanje osrednje ključavnice - prednje meglenske - obloge sedežev iz usnja - ogrevani sedeži

Ocena

Zunanost (15)	14	Ena najbolj svežih zunanjih podob zadnje čase - nekaterim pa pač ni všeč.
Notranost (140)	110	Znotraj C6 predvsem zaradi premalo samosvojega oblikovanja razočara.
Motor, menjalnik (40)	35	Motor je odličen, menjalnik pa preveč len med prestavljanjem navzdol.
Vozne lastnosti (95)	79	Kljub teži in prednjemu pogonu presenetljivo živ skozi ovinke, preslabo blaženje kratkih grbin.
Zmogljivosti (35)	31	Dobrih 200 'konjev' dvotonsko limuzino premika dovolj hitro, tudi ko ni hitrostnih omejitev.
Varnost (45)	39	Pet zvezdic NCAP in štiri za zaščito pešcev: C6 je glede varnosti v vrhu ponudbe.
Gospodarnost (50)	29	Poraba spada v zlato sredino, cena ni najnižja, izguba vrednosti bo precejšnja.

Skupaj

337

Tisti, ki si želijo pravega Citroëna, bodo rahlo razočarani zaradi notranosti, druge bodo zmotile drobne pomanjkljivosti. A tega, da je slab, C6 ne moremo očitati.

OCENA avto magazin

1 2 3 4 5

Kriterij ocenjevanja (Št. točk = ocena): 0-180 = 1; 181-240 = 2; 241-300 = 3; 301-360 = 4; 361-420 = 5

HVALIMO IN GRAJAMO

- oblika
- motor
- poraba
- oprema
- sedeži spredaj
- količina in namestitve stikal
- menjalnik
- notranje oblike
- varnost