

# Udobno in ugodno – z napako

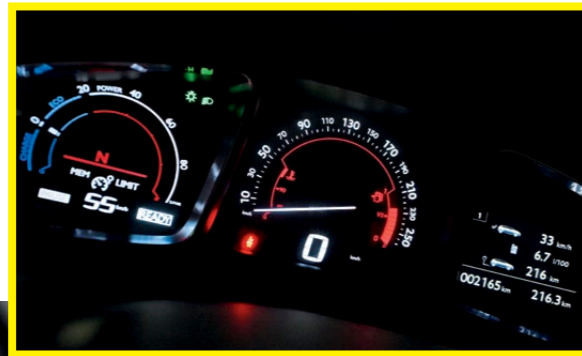
Če ste prebrali naš prvi test Citroëna DS5 (takrat z 200-'konjskim' bencinskim motorjem), veste, zakaj udobno. Če pogledate na cenik, boste vedeli, zakaj ugodno, in če ste prebrali test dizelsko-hibridno gnanega Peugeota 3008 (v 9. številki Avto magazina), veste, zakaj 'z napako'.

► Začnimo z dobrimi stranmi avtomobila: DS5 je po oblikovni plati 'odbitok', avtomobil, ki ga zagotovo ne boste prezrili in ob katerem ne boste zehali. Ne le navzven, čeprav je treba priznati, da je prav zunanja oblika velik adut DS5, tudi navznoter. Oblike so napredne, zanimive, včasih malo nepraktične (na primer namestitve stikal za pomik stekel v vratih na sredinsko konzolo), vedno pa takšne, da bo tisti, ki bo prvič sedel v DS5, le znil od presenečenja (in navadno navdušenja).

Res je, digitalni merilniki so lahko malce preveč 'vesoljski' za nekatere okuse, so pa ne glede na to odlično pregledni in ponujajo dovolj bogato zalogo informacij. Ko temu dodamo še projekcni prikazovalnik pred voznikom (barvni, na njem pa je povsem dovolj informacij, vključno s tem, kdaj se vozite le na elektriko oziroma kdaj je dizelski motor ugasnjen), je jasno, da na tem področju voznik ne bo razočaran.

Tudi sedi se dobro, ne glede na to, ali ste krajše ali daljše sorte, le privaditi

se je treba na nekoliko višjo namestitve sedeža (tudi v najnižjem položaju), najbolj pa v notranjosti zmoti pomanjkanje odlagalnih površin. Velika konzola med prednjima sedežema sicer ima pokrit predal, a ta ni primeren za hitro in praktično odlaganje mobilnika, ključev, daljinskih upravljalnikov in kartic za garaže, drobiža in podobnih drobnarij, ki si jih voznik (in sopotniki) želi imeti pri roki. Škoda, kajti okoli miniaturne prestavne ročice in vrtljivega gumba, s katerim voznik preklaplja med različnimi načini pogona, je prostora dovolj – pa tudi ta dva bi bila lahko nameščena tako, da ne bi odvzela toliko prostora.



Zadaj je prostora povsem dovolj, da se odrasel človek, ki sedi za odraslim, ne bo počutil utesnjenegega, prtljažnik pa že na prvi pogled pokaže, kje se skrivajo baterije, potrebne za hibridni pogon, saj je opazno manjši kot pri klasičnem DS5. Kljub temu je za vsakdanjo uporabo popolnoma dovolj velik, navsezadnje je mogoče zadnje klop zložiti in ga tako povečati, njegovo dvojno dno pa je kot ustvarjeno za prevažanje drobnarij, ki sicer po nepotrebnem zasedajo prostor v 'pravem' prtljažniku.

Seveda se takoj postavlja vprašanje: je hibridni pogon vreden manjšega prtljažnika? Je poraba dovolj majhna v primerjavi s klasičnim HDi-jem?

In izkaže se, da je manjši prtljažnik še najbolj nedolžen kompromis, ki ga je treba sprejeti zaradi hibridne zasnove. Cena je že bolj boleč kompromis: slabih pet tisočakov razlike je kar precej, sploh če upoštevamo, da smo pri sestrskem Peugeotu 3008 ugotovili, da je razlika med hibridno in najmočnejšo dizelsko

različico (obe imata enak dizelski motor, le da ima hibrid dodan še elektromotor) okoli liter za sto prevoženih kilometrov.

A največji minus si DS5 Hybrid4 (tako kot 3008) prisluži pri menjalniku. Motor je zmogljiv, dovolj varčen, dovolj tih in dovolj ročen, a kaj, ko vtis pokvari robotizirani ročni menjalnik, ki prestavlja počasi in z veliko sunki. Citroënovi inženirji bi lahko uporabili enak klasičen samodejni menjalnik, kot si ga lahko zaželite v kombinaciji s samo dizlom, a so se odločili za zastareli in do vožnje neprijazni robotizirani ročni menjalnik, ki mu ne more pomagati niti dejstvo, da računalnik sicer s pomočjo elektromotorja poskuša zamaskirati luknje v pogonu in sunke v kabini, ki jih povzroča menjalnik. Škoda, saj so krepko pokvarili sicer dober koncept pogona.







A največji minus si DS5 Hybrid4 (tako kot 3008) prisluzi pri menjalniku. Motor je zmogljiv, dovolj varčen, dovolj tih in dovolj prožen, a kaj, ko vtis pokvari robotizirani ročni menjalnik, ki prestavlja počasi in z veliko sunki.

Dizlu torej pomaga sinhroni električni motor, ki zmore 27 kilovatov, avtomobil pa lahko poganja sam ali v kombinaciji z dizlom. Slednji poganja prednja, elektromotor pa zadnja kolesa in tako so inženirji poceni prišli do štirikolesnega pogona. Toda ker regeneracija energije poteka le na zadnji osi, je ta (predvsem zaradi stabilnosti vozila) omejena na (na primer) hitrosti pod 125 kilometrov na uro (škoda, saj se da na avtocesti privarčevati veliko energije), prav tako regeneracija ne deluje, če je bočna sila v ovinku prevelika. Tudi tu bi z nekaj dela te omejitve lahko odpravili (kar recimo dokazuje konkurenca s tudi hibridnim pogonom le zadaj) ...

Z vrtljivim gumbom zraven prestavne ročice je sicer mogoče izbirati med klasičnim samodejnim delovanjem pogonskega sklopa, športnim načinom, kjer elektromotor agresivneje pomaga pri pospeševanju, klasični motor pa ne ugaša, štirikolesnim pogonom (kar bo prišlo prav na res spolzki podlagi) ter popolnoma električnim načinom delovanja – tu zna DS5 Hybrid4 samo na elektriko, če ne boste pretiravali s pospeški in hitrostjo, narediti dva ali tri kilometre.

Na srečo DS5 ostaja DS5 tudi pri opre- mi. Ta je, to je treba priznati, res bogata, za dobrih 42 tisočakov, kolikor vas bo stal Hybrid4 z najbogatejšim paketom

## TEHNIČNI PODATKI

**CENA:** (Citroën Slovenija d.o.o.)  
**Osnovni model:** 42.250 EUR  
**Testno vozilo:** 44.400 EUR

**Moč:** 120 kW (163 KM) + 27 kW (37 KM)  
**Pospešek:** 10,7 s  
**Največja hitrost:** 191 km/h  
**Povprečna poraba:** 6,9 l/100 km

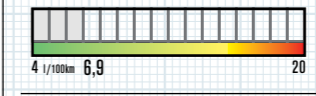
**NAŠE MERITVE**  
 T = 17 °C / p = 1.013 mbar / rel. vl. = 38 % / Stanje kilometrskega števec: 4.122 km

**Vozne lastnosti**  
**Pospeški** s  
 0-100 km/h: 10,8  
 402 m z mesta: 17,9 (130 km/h)

**Prožnost**  
 Meritev s tovrstnim menjalnikom ni možna.

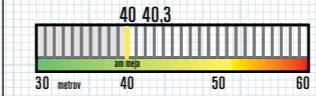
**Največja hitrost** 191 km/h  
 (VL. prestava)

**Poraba goriva** l/100 km  
 najmanjše povprečje 3,7  
 največje povprečje 9,7  
 skupno testno povprečje 6,9



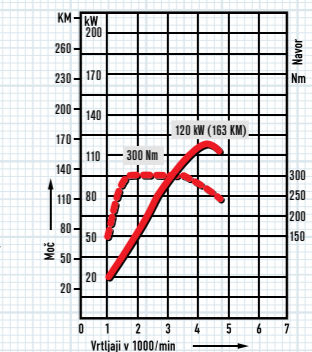
**Truš v notranjosti** dB  
 Prestava III. IV. V. VI.  
 50 km/h 55 53 52 52  
 90 km/h 63 62 59 58  
 130 km/h 64 63 62  
 Prosti tek 22

**Zavoma pot** m  
 od 100 km/h: 40,3  
 (AM meja 40 m)

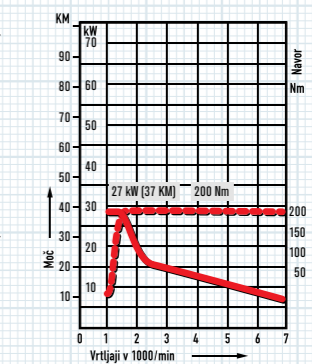


**Napake med testom**  
 brez napak

## DIAGRAM MOTORJA:



## DIAGRAM ELEKTROMOTORJA:



## TEHNIČNI PODATKI

**Motor:** 4-valjni - 4-taktni - vrstni - turbodizelski - namesčen spredaj prečno - gibna prostornina 1.997 cm<sup>3</sup> - največja moč 120 kW (163 KM) pri 3.850/min - največji navor 300 Nm pri 1.750/min.

**Elektromotor:** stalni magnet - enosmerni tok - nazivna napetost 200 V - največja moč 27 kW (37 KM) pri 0-1.290/min.

**Prenos moči:** motor poganja prednji kolesi - 6-stopenski robotizirani menjalnik - gume 235/45 R 18 V (Kumho Izen KW27)

**Voz in obese:** kombilimuzina - 5 vrat, 5 sedežev - samonosna karoserija - spredaj posamični obesi, vzmetni nogi, prečni vodilji, posevni vodilji, stabilizator - zadaj večvodilna prema, vijalni vzmeti, teleskopska blažilnika, stabilizator - zavore spredaj kolutne (prisilno hlajene), zadaj kolutne, ABS - rajdini krog 11,8 m - posoda za gorivo 55 l. **Mase:** prazno vozilo 1.660 kg - dovoljena skupna masa 2.245 kg. **Zmogljivosti (tovarna):** največja hitrost 191 km/h - pospešek 0-100 km/h 8,5 s - poraba goriva (ECE) 3,9/3,7/3,8 l/100 km, izpust CO<sub>2</sub> 99 g/km.

Prostornina prtljavnika, izmerjena z AM standardnim kompletom 5 kovčkov Samsonite (skupno 278,5 l):  
 5 sedežev: 1 × nahrbtnik (20 l);  
 1 × letalski kovček (36 l);  
 2 × kovček (68,5 l);



## Končna ocena

Da je DS5 odličan avtomobil, je dokazala tudi hibridna različica - le da je ta manj odlična od klasike. Če niste zagrižen naravoljubec, mirno posežite po 160-'konjskem' dizlu s klasičnim samodejnim menjalnikom.

opreme SportChic, pa dobite skoraj vse: navigacijo, smerne biksenonske luči, projektorne zaslone, usnjeno oblaginjenje ... In ker lahko pri nakupu DS-a pet paketov oziroma kosov doplačilne opreme naročite brezplačno, si lahko (kot je bilo v

testnem) dodate še samodejni preklop med dolgimi in kratkimi lučmi ter opozorilnik nenamerne menjave voznega pasu, 'ta huda' platišča, kovinsko ali posebno barvo ... Skratka: tukaj vam bo denarnica hvaležna. ◀◀



## HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ videz
- ▲ oprema
- ▲ cena
- ▲ udobje
- ▲ omejevalnik hitrosti s prednastavljivimi hitrostmi
- ▼ menjalnik
- ▼ prtljžnik (za družinske dopustniške potrebe)
- ▼ smo že omenili menjalnik?