

Mały francuski sedan z dużymi szansami na rynku zdominowanym przez Niemców



Citroen dla szefa firmy? Owszem z nowym C5 Francuzi mogą walczyć o klientów mercedesa klasy C i BMW serii 3.

Poprzedni model Citroena, oznaczony symbolem C5, był, krótko mówiąc, nijaki. I choć samochód miał spore rozmiary, to wątpliwej urody nadwozie w połączeniu z funkcjonalnym, ale mało eleganckim wnętrzem tworzyły mieszankę trudną do zaakceptowania. Brakowało tego czegoś, z czym Citroen kojarzony był przed laty. W samochodzie nie było nic z klimatu centrum Pompidou czy ekscytacji wieży Eiffla. Ot, wozidélko.

Witaminy...

Nowy Citroen C5 dostał potężny zastrzyk nowoczesnych

technologii i wyrafinowanej stylistyki. Z zewnątrz nowa twarz i dobrze dobrane proporcje sylwetki, łączące dynamikę z elegancją, dają widok miły dla oka. W porównaniu z poprzednikiem nowy model jest nieznacznie dłuższy i odrobinę niższy, za to szerszy aż o 8 cm. Powrócono do koła kierownicy z nieobracającym się środkiem, w którym umieszczono sporo przycisków, pokręteł i przełączników do najróżniejszych systemów elektronicznych oraz poduszkę chroniącą głowę kierowcy. Najwięcej jednak innowacji technicznych znalazło się tam... gdzie nie widać. Przede wszystkim w układzie jezdnym — przy zakupie można wybrać tradycyjny — mechaniczny lub Hydroactiv III+, czyli nowszą i usprawnioną generację

zawieszenia hydropneumatycznego. Przy tej drugiej opcji kierowca ma możliwość dwustopniowego zwiększenia prześwitu.

Inżynierowie, opracowując nowy model, użyli specjalnych materiałów wyciszających niemal w każdej części nadwozia. Nawet przednia szyba została tak wykonana, by maksymalnie ograniczyła docierający z zewnątrz hałas, tylną zaś ukształtowano podobnie jak w C6. Jest wkładka przy dolnej krawędzi, by pomimo mocno przesuniętych tylnych słupków dachowych dawała większą powierzchnię pokrywy bagażnika, a co za tym idzie, łatwiejszy dostęp do bagażu.

I sterydy...

Choć może się wydawać inaczej, C5 tak naprawdę jest nie-

DLA KOWALSKIEGO

► Jak w każdym aucie i w C5 do niektórych rzeczy trzeba się przyzwyczaić, inne (zawieszenie) warto będzie jednak poprawić przy najbliższej okazji. Ogólnie jednak C5 na tle konkurencji wypada bardzo interesująco. Ciekawa stylistyka oraz spore możliwości skonfigurowania samochodu zgodnie z własnymi upodobaniami z pewnością mogą przyciągnąć wielu klientów, którzy do tej pory wybierali produkty innych marek. C5 jakością wy-

► **Wyjątkowy:** Citroen C5 nabral charakteru. Wreszcie ci, którzy szukają ponadprzeciętnego francuskiego auta, powinni być usatysfakcjonowani. Nie wszystko w nim od razu może przypadnąć do gustu, ale to cena ekscytacji. [FOT. ARC]

konania i użytych materiałów z pewnością nie ustępuje konkurencji i może stanowić dla niej bardziej komfortową alternatywę. Ciekawostką jest wspomniana możliwość wyboru zawieszenia. Dzięki temu, że C5 oferowane jest nie tylko z hydropneumatycznym układem tłumienia nierówności, ale także z klasycznym zawieszeniem, udało się znacznie obniżyć bazowe ceny aut. Najtańsze (ale całkiem niezłe wyposażone) wersje kosztują od 79 tys. zł (kombi od 84 tys. zł).

DANE TECHNICZNE CITROEN C5 2,7 HDI

- **Silnik:** diesla, turbodoładowany
- **Pojemność:** 2721 ccm
- **Moc:** 208
- **Maks. moment obrotowy:** 440
- **Pojemność bagażnika (minimalna):** 439 l
- **Średnie spalanie:** 9,5 l na 100 Km
- **Przyspieszenie:** 8,9 s od 0 do 100 km/h
- **Prędkość maksymalna:** 224 km/h
- **Napęd:** na przednie koła
- **Masa własna:** 1766 kg
- **Cena:** 178,4 tys. zł

co większy od Renault Laguny i bardzo zbliżony wymiarami do Forda Mondeo. W jego sylwetce pełno jest detali i smaczków. Bardzo ciekawe przednie światła, kwadratowe końcówki wydechu czy bardzo ładne alufelgi — to tylko kilka przykładów.

Auto, jakie otrzymaliśmy do testów, było „topowe”. Co to oznacza? Napędzał je sześciocylindrowy diesel o pojemności ponad 2,7 litra i mocy 208 KM. Pod tym względem nowe C5 zasługuje na same pochwały. Może dynamika nie powala (8,9 s do 100 i prędkość maksymalna 230 km/h), a i sama moc 208 KM uzyskana z pojemności 2,7 l nie robi ogromnego wrażenia. Jednak aksamitna praca, doskonale wyciszenie oraz świetna elastyczność (dzięki za-

stosowaniu dwóch sprężarek o różnej wielkości) w połączeniu z rozsądnym spalaniem (średnio około 9-10 l) sprawiają, że jazda tym samochodem daje sporo przyjemności. Wypada też wspomnieć o przyjemnie pracującej 6-stopniowej automatycznej skrzyni biegów.

Testowy egzemplarz był wyposażony zgodnie ze standardem „exclusive”, co w wolnym tłumaczeniu można oddać jako: „wszystko, co tylko się da”. Czujniki deszczu, zmroku, parkowania, skrętne reflektory biksenonowe, 18-calowe alufelgi, fotele z masażem, rozbudowany system audio, nawigacja z widokiem 3D i dokładnymi mapami Europy (zajmują 20 GB), dysk twardy na wspomniane mapy nawigacji oraz 10 GB wolnego miejsca

na muzykę... itd. itp. Sporo jak na auto klasy średniej. Warto przy okazji zauważyć, że nawet najtańsze wersje oferują w standardzie automatyczną klimatyzację czy 7 poduszek powietrznych. A wspomniana wersja Exclusive — cóż, w połączeniu z 208-konnym dieslem oznacza wydatek ponad 170 tys. zł.

Jedynym minusem jest zawieszenie, które w trybie standardowym pracuje tak, że odnosi się wrażenie, jakby się prowadziło motorówkę, a nie samochód. Dopiero przejście na tryb „sport” zmniejsza nieco przechyły nadwozia na zakrętach i podnosi precyzję prowadzenia. Jednak dla tych, którzy nade wszystko cenią komfort, nowe C5 z hydropneumatycznym zawieszeniem to doskonała propozycja.