



Přístrojová deska má měkký povrch, ale také nepřehledné množství drobných tlačítek s ovládáním, které je třeba nastudovat. Střed volantu je nehybný, otáčí se pouze věnec.

V principu je hydropneumatické pružení stále takové, jaké si jej všichni pamatují z citroënů DS nebo doutníkovitých CX 2000. Pokud se chce řidič vyřadit, může i během jízdy měnit výšku podvozku nad silnicí nebo při parkování karoserii „přišpendlit“ k silnici tak, že auto působí dojmem, jako by mu někdo vypustil všechna kola. Pokud ale nechce, nemusí si podvozku vůbec všimnout, optimální polohu nad silnicí si ve většině případů umí vůz najít sám.

Hydropneumatické pérování nabízí vlastnosti, o jakých se konvenčním tlumičům může jen zdát. Především je to neodbytný pocit, jako by se auto neustále mírně vznášelo. Tato skutečnost vynikne zejména při jízdě na dlažebních kostkách, která je díky tomu nezvykle příjemná. Podvozek umí dobře vyžehlit i defekty silnice, nerovnosti však musejí mít své hranice. Pokud se na silnici objeví propadlý kanál, příčný práh nebo výraznější „roleta“, hydropneumatika dokáže být k posádce mnohem méně vstřícná než ocelové pružiny.

Nemilou vlastností citroënovského podvozku jsou také výraznější náklony karoserie v zatáčkách. A to i tehdy, když řidič přepne pérování do režimu Sport. Podvozek i relativně necitlivé řízení sice trochu ztuhne, zdaleka ne však tak výrazně, aby to změnilo celkové vyznění jízdy. Ta je přes všechny sportovní mimikry karoserie orientovaná hlavně na komfort.

Takovému pojetí nahrává i luxusně zařízený interiér. Kvalitní materiály i zpracování nemají s minulou C5 nic společného, vynikající jsou i sedadla, která nabízejí cestujícím svou přívětivou náruč i na dlouhých cestách. Navzdory tomu, že vnitřní prostor citroënu patří ve střední automobilové třídě k těm menším, pokud jde o cestovní komfort, nelze mu nic vytknout.

Průměrný diesel

Kdo by pod kapotou reprezentativního citroënu rád viděl benzinový šestiválec, musí si pro něj dojet do zahraničí. Skvělý třílitr, kte-



Nakládání usnadňuje zcela rovná podlaha i chromová lišta na vstupním prahu, která zabraňuje poškození plastových dílů. Kufr však není ve skutečnosti tak velký, jak vypadá na fotografii.

rý měla ve výbavě už předchozí pětka, byl v Česku takřka neprodejný, a importér jej u nové generace nenabízí. Testovaný dvoulitrový HDi je ze čtveřice dieselových agregátů druhým nejslabším, ve spojení s automatickou sekvenční převodovkou pak auto dává jen průměrnou dynamiku. Svůj podíl na tom má i vysoká hmotnost kombíku: prázdný váží bezmála sedmnáct metráků. S váhou souvisí i relativně vysoká spotřeba – jen při opravdu klidné jízdě mimo město klesl údaj palubního počítače pod sedm litrů, ve městě se naopak čísla vyšplhala až k desítkám.

Závěr? Vůbec ne jednoduchý. Citroën postavil auto, které působí velmi dynamicky, přitom právě taková jízda jeho nonšalantní založení víceméně irituje. Auto, které se tváří sportovně, přitom je ale relativně těžké. Auto, které je až po střechu nabitě elektronickými systémy všeho druhu, jež ale pro změnu různých tlačítek není vůbec jednoduché ovládat. Auto, které je potřeba nekriticky milovat, protože za 900 tisíc korun jsou na trhu mnohem praktičtější kombíky. Pravda, zdaleka ne tak zábavné. ■

JAKUB STEHLÍK

Foto: autor, Citroën

Technické údaje

Citroën C5 Tourer 2.0 HDi AT Exclusive

Motor

- objem 1997 cm³
- výkon 100 kW/136 k/4000 ot./min
- toč. moment 320 Nm/2000 ot./min

Rozměry

- délka 4829 mm
- šířka 1860 mm
- výška 1491 mm
- rozvor náprav 2815 mm

Zrychlení 0 – 100 km 12,1 s

Max. rychlost 198 km/h

Komb. spotřeba 7,2 l

Hmotnost 1695 kg

Nosnost 631 kg

Objem kufru 533 – 1490 l

palivové nádrže 70 l

Přenos hnací síly pohon předních kol,

šestistupňová sekvenční převodovka

Sériová výbava: přední airbagy, boční airbagy vpředu i vzadu, hlavové airbagy vpředu i vzadu, kolenní airbag pro řidiče, ESP, hydropneumatické pérování Hydractive III+, asistent jízdy do kopce, elektrické ovládání všech oken, elektricky nastavitelná a vyhřívaná zrcátka, automatická dvouzónová klimatizace, palubní počítač, centrální dálkové zamykání, rádio s CD a MP3 přehrávačem a šesti reproduktory, kožený volant, čalounění v kombinaci látky-kůže, 17" kola z lehkých slitin, bi-xenonové natáčecí světlomety, mlhovky, dešťový a světelný senzor, parkovací asistent vzadu, elektromechanická parkovací brzda, elektrické otevírání pátých dveří, tempomat s omezo-vačem rychlosti, kontrola tlaku v pneumatikách, podélný střešní nosič, ocelová rezerva.

Záruka výrobce 2 roky

Provozní náklady 5 let/100 000 km*

Cena nového vozu 904 900**

Zůstatková cena vozu 290 596

Servisní náklady 26 000

Pojištění 220 890

Náklady na palivo 224 640

Celkové náklady 1 085 834

Náklady na 1 km 4,72/10,86

* Uvedené ceny jsou v Kč. Zůstatkovou cenu, za kterou lze vůz po pětiletém provozu a 100 tis. najetých km prodat, zpracoval Eurotaxglass's. Cenu pojištění stanovil pojišťovací makléř Max Legler: zahrnuje havarijní pojištění i povinné ručení na pět let podle aktuálních cen, platí pro pojišťovnu Kooperativa se spoluúčastí 10 %.

** Na vůz objednaný do 30. 11. 2008 platí akční cena 854 900 Kč.

Klady a zápory

- + bohatá výbava
- + vyspělý systém pérování
- + nápadité pojetí interiéru
- necitlivé řízení
- komplikované ovládání
- menší vnitřní prostor