

Naučte se francouzsky

TEST CITROËNU C5 TOURER

Je šarmantní, ale zdaleka nebude vyhovovat všem. Velký kombík od Citroënu dokáže ohromit technikou, typické auto pro rodinu to ale není.



Nabídka dieselových motorů pro C5 Tourer začíná s motorem 1,6 HDi (110 k), kromě testovaného dvoulitru je k mání i čtyřválec 2,2 HDi (173 k) a šestiválec 2,7 HDi (208 k). Jediným zástupcem benzínu je čtyřválec 2,0 i (143 k). V současnosti platí na všechny modely C5 akční ceny, nejlevnější se dá pořídit typ C5 Tourer 1,6 HDi za 604 900 Kč.

Pokud lze produkci slavné francouzské značky v 90. letech minulého století označit za období tvůrčí krize, pak v posledních letech přicházejí designéři Citroënu opět do formy. Nemusí jít přitom jen o prototypy, které vždy patří k nejpozoruhodnějším exponátům každé automobilové výstavy. Občas se dostane i na sériovou produkci jako v případě nové C5.

Její aktuální generace vplula mezi konkurenty Ford Mondeo nebo Volkswagen Passat s nálepkou potouchlého individualisty. Zatímco jiné automobilky při modelové obmě-

ně přidávají na prostoru a zlepšují praktické využití daného modelu, Citroën jde přesně opačnou cestou.

Pětidveřovou karoserii typu liftback nahradil sedanem se čtyřmi dveřmi. A u verze kombi opustil tradiční název Break, aby jej nahradil slovem Tourer, od kterého si slibuje dynamičtější příchuť. Za vzor si Citroën vzal nejspíš Alfu Sportwagon nebo Audi Sportback – každopádně z toho vyšel kombík, u kterého není velikost kufru tím nejdůležitějším parametrem. A body nebude sklízet ani za nabídku vnitřního prostoru.

Létající koberec

Charakter vozu prozrazuje už samotné nastupování. Sedadla mají výrazné bočnice a jsou umístěna poměrně nízko, přístup k těm zadním navíc komplikuje svažující se střeška. Velikost zasklené plochy (hlavně zadních bočních dveří) rozhodně nezlepší náladu klaustrofobikům. Citroën je zkrátka sportovec. Opravdu?

Ve skutečnosti je jízda s citroënem všechno možné, jen ne sportovní. Alespoň tehdy, pokud si zájemce o „cé pětku“ vybere model s hydropneumatickým pérováním. Automobilka nabízí alternativně i klasická péra s tlumiči, ale tím citroën přichází o to nejzajímavější, co může svému majiteli nabídnout.

Co umí podvozek Hydractive III+

Hydropneumatické pérování citroënu označuje automobilka názvem Hydractive. Jedná se o plynokapalinový systém, který má pro každé kolo zvláštní jednotku rozdělenou pružnou membránou. Horní část je vyplněna dusíkem, spodní olejem. Olej přiváděný z tlakového zásobníku ke všem jednotkám zaručuje stálou světlou výšku podvozku bez ohledu na zatížení vozu a také možnost její změny.

Pokud auto jede rychlostí nad 110 km/h a povrch silnice je hladký, vůz poklesne vpředu o 15, vzadu o 11 mm. Naopak na nerovné silnici se podvozek vysune až o 2 cm vzhůru, pokud auto jede do 60 km/h. Daleko větší rozsah výšky podvozku nad silnicí může regulovat tlačítkem sám řidič. K dispozici jsou mu čtyři výškové úrovně. Obě krajní polohy jsou použitelné jen do rychlosti 10 km/h, mírně zvýšená poloha pak do rychlosti 40 km/h. Pokud řidič rychlostní limity překročí, podvozek se sám přenastaví do výchozí polohy.

Ačkoliv netěsnost systému byla v minulosti častou příčinou poruch citroënu (kvůli propojení s brzdami nebylo možné pokračovat v jízdě), dnes patří Hydractive naopak k nejtvrdějším součástem celého vozu. Bez údržby by měl vydržet až 200 tisíc km nebo 5 let provozu.

Výšku podvozku si může řidič nařídit sám. O jeho aktuální poloze jej informuje displej.



Tlakové sférické koule jsou nejviditelnější částí hydropneumatického pérování. V minulosti mívaly zelenou barvu.

