



# KOMFORT PŘEDEVŠÍM

Z cestovního liftbacku C5 se s Aircrossem stává další SUV. Plynokapalinové pérování již nemá, přesto patří k nejkomfortnějším automobilům svého segmentu.

JIŘÍ DUCHOŇ, Tannisby (DK)

Foto: autor

**T**yp C5 Aircross byl v Evropě slavnostně odhalen na podzimním autosalonu v Paříži jako nová vlajková loď značky Citroën. S kolegy z poroty voličů Vůz roku (Car of the Year) jsme jej však měli možnost důkladně vyzkoušet již týden před tím v rámci Tannistesten v Dánsku (viz AR 10 a 11/18), ovšem embargo stanovené až na 13. listopadu nám umožnilo seznámit vás s ním teprve v prosincovém Automobilu. Novinka po stránce designu a celkového konceptu navazuje na řady C3, C3 Aircross a C4 Cactus, a to včetně prvků programu Citroën Advanced Comfort (viz AR 11/17). Zatímco Cactus se omezil na specifické polštářování sedadel a tlumiče PHC s kapalinovými dorazy, nový C5 Aircross k nim přidává ještě lepené spoje mezi díly karoserie, jež mají zvýšením tuhosti skeletu dále zvýšit úroveň komfortu a jízdních vlastností. Nutno dodat, že tímto prvkem vynikal C5 Aircross již při zahájení své produkce vloni v továrně Dongfeng-PSA v čínském Chengdu.

Základem novinky je platforma EMP2 modifikovaná do podoby, na níž vyjel Peugeot 3008 (viz AR 11/16). Ještě blíže má však

C5 Aircross k prodloužené, až sedmimístné verzi Peugeot 5008 (viz AR 4/17), s nímž se ostatně i vyrábí v továrně v Rennes. Rozvorem náprav 2730 mm stojí nový Citroën C5 Aircross právě mezi modely P3008 a P5008 (2675, resp. 2840 mm). Společnými rysy všech těchto vozů jsou tedy moderní zážehové tři- a čtyřválcové PureTech a vznětové čtyřválcové BlueHDi, výběr mezi šestistupňovou manuální a osmistupňovou samočinnou převodovkou a s ohledem na kategorii SUV často diskutovaná dostupnost pohonu pouze předních kol.

V Dánsku jsme zkoušeli zejména nejvýkonnější zážehové provedení s motorem 1,6 li-

**V C5 Aircross je vše podřízeno komfortu. A k tomu patří i přehledné rozmístění ovládacích a komfortních prvků**

tru o výkonu 133 kW (181 k), dodávané výhradně se samočinnou převodovkou. I přes absenci pohonu všech kol nabízí světlou výšku úctyhodných 230 mm, dobovou nutností jsou ochranné prvky spodní části karoserie včetně známých, vzduchem naplněných lišt Airbump na dveřích. Vůz na snímcích byl opatřen prakticky kompletní paletou komfortních a bezpečnostních soustav, od diodových světlometů vpředu i vzadu přes rozšířenou sadu elektronické asistence, zahrnující třeba vedení v jízdním pruhu nebo plnohodnotnou projekci dopravních značek do přístrojového štítu, dále pak elektrické otevírání zadní výklopné stěny či panoramatickou střechu až po kamerový systém sledující okolí vozů v úhlu 360°.

Interiér je překvapivě prostorný a vzdušný, vzadu jsou tři sedadla, jež lze samostatně posouvat v podélném směru, měnit sklon jejich opěradel i sklápět do roviny s podlahou zavazadlového prostoru. Pracoviště řidiče odkazuje na menší C3 Aircross, palubní deska vyniká jednoduchými a symetrickými tvary. Na modelové řady P3008 a P5008 odkazuje digitální přístrojový štít s úhlopříčkou 12,3 palce a možností měnit vzhled v pěti grafických zobrazeních, „namačkávací“ volič samočinné převodovky nebo otočný volič provozních režimů.





**Nový Citroën C5 Aircross vzniká po boku Peugeotu 5008 v bretaňském závodě Rennes – La Janais. Jeho brány byly otevřeny v roce 1960 a z linek sjížděla většina Citroënů od řady Ami přes typy Visa, GS, BX, AX či Xsara až po prestižní XM nebo C5 a C6. Od vzniku koncernu PSA v roce 1976 se továrna v Rennes stala rodištěm i řady Peugeotů včetně typů 407, 607 či 508. Přechod na platformu EMP2 v roce 2017 si v několika fázích vyžádal investici na 200 milionů eur, což spolu se založením dalších pracovních pozic (nyní zde pracuje 3300 zaměstnanců) významně podpořilo rozvoj celé Bretaně**



**Tři oddělená sedadla vzadu lze samostatně posouvat...**

Ihned po usednutí za volant je řídiči jasné, že konstruktéři nesměřovali k žádnému sportovnímu espritu, ale zaměřili se na maximální komfort a útulnost. Jeho sedadlo je rozměrné a mimořádně pohodlné, byť postrádá jakékoli náznaky boční opory. Přehlednost kontrolních a ovládacích prvků je příkladná, nicméně prakticky veškeré komfortní a bezpečnostní systémy jsou i zde integrovány do osmipalcového dotykového monitoru na středu palubní desky (pod ním je našťastí řada virtuálních zkratkových kláves pro rychlý vstup do potřebného menu). Námi naměřené hodnoty zrychlení sice poněkud zaostaly za tvrzeními výrobce a našimi očekáváními, nicméně šlo přeci jen ještě o prototyp, jenž měl na počátku testu najeto necelých 800 km. Citroën C5 Aircross však k rychlé jízdě rozhodně nesvádí, ačkoli si v případě potřeby umí dobře poradit i s prudkými manévry, což prokázal rovněž při „losím testu“ na letišti v Sindalu (viz dále). Řízení je i u tohoto Citroënu lehké



**...i sklápět do roviny s podlahou zavazadlového prostoru**

a odtažené, značný rejď kol spolu s vyšší pozicí usazení usnadňuje výhled a manévrování. Inovativní tlumiče Progressive Hydraulic Cushions (PHC) mají kapalinové dorazy pro zdvih i stlačení, takže si s běžnými nerovnostmi, včetně těch ostrých, hravě poradí a přispívají k celkově mimořádně kvalitní izolaci posádky od okolního světa. Co na tom, že se vůz při prudkých dynamických změnách naklání. A co neutulimí pérování, to pohltí polštářování sedadel. Motor vozu zaručuje dostatečné zrychlení, a i když jeho reakce na plyn ani průběh točivého momentu nejsou zcela plynulé, vše spolehlivě „vyžehlí“ znamenitá japonská osmistupňová samočinná převodovka Aisin s kapalinovým měničem momentu. Nový Citroën C5 Aircross by u nás měl vstoupit do prodeje na počátku roku 2019. Teprve tehdy se dozvíme o českých cenách, specifikacích a technických podrobnostech, jež vám přineseme v rámci běžného redakčního testu. ■



**Typu C5 Aircross dominují důkladně zaoblené plochy a černé ochranné prvky ve spodní části nárazníků, prahů, blatníků a bočních dveří**

## TECHNICKÉ ÚDAJE

### POHÁNĚCÍ ÚSTROJÍ

Kapalinou chlazený řadový čtyřválec, resp. tříválec (1.2 PureTech), přeplňovaný zážehový (PureTech), resp. vznětový (BlueHDi), uložený vpředu napříč; elektronické přímé vstříkovaní paliva; DOHC 4V; stop/start, EU6d-Temp;

**a) 1.2 PureTech:** 1199 cm<sup>3</sup> (ø 75 x 90,5 mm); 96 kW (131 kJ)/5500 min<sup>-1</sup> a 230 N.m/1750 min<sup>-1</sup>;

**b) 1.6 PureTech:** 1598 cm<sup>3</sup> (ø 77 x 85,8 mm); 133 kW (181 kJ)/5500 min<sup>-1</sup> a 250 N.m/1650 min<sup>-1</sup>;

**c) 1.5 BlueHDi:** 1499 cm<sup>3</sup> (ø 80 x 75,9 mm); 96 kW (131 kJ)/3750 min<sup>-1</sup> a 300 N.m/1750 min<sup>-1</sup>;

**d) 2.0 BlueHDi:** 1997 cm<sup>3</sup> (ø 85 x 88 mm); 130 kW (178 kJ)/3750 min<sup>-1</sup> a 400 N.m/2000 min<sup>-1</sup>.

Pro **a+c**) šestistupňová přímo řazená převodovka, pro **b+d**) osmistupňová samočinná Aisin s kapalinovým měničem momentu (pro **c**) na přání); pohon předních kol.

### PODVOZEK

Samonosná ocelová konstrukce s pomocným rámem vpředu (platforma PSA EMP2); všechna kola nezávisle zavěšena, vpředu příčná ramena a vzpěry MacPherson, vzadu vlečená ramena spojená torzně poddajnou příčkou; odpružení vinutými pružinami a teleskopickými tlumiči PHC, vpředu příčný zkrutný stabilizátor; kotoučové brzdy, vpředu s vnitřním chlazením; ABS/EBD/BA, ESP/HADC; hřebenové řízení s elektrickým posilovačem; pneumatiky 215/65 R 17, 235/55 R 18 nebo 205/55 R 19.

### ROZMĚRY A HMOTNOSTI

Rozvor náprav 2730 mm, rozchod kol 1579–1601/1608–630 mm; d/š/v 4500/1969/1654–1689 mm; objem zavazadlového prostoru (VDA) 580 až 1630 l; objem nádrže nafta/AdBlue 53/17 l; hmotnost pohotovostní (v pořadí motorů, v závorce AT): 1404/1430/1430 (1430)/1540, celková 1940/1990/2000 (2020)/2110 kg; emise CO<sub>2</sub> 119/129/106 (106)/124 g/km. Stopový průměr otáčení 10,7 m.

### PROVOZNÍ VLASTNOSTI (údaje výrobce, v pořadí motorů, v závorce AT)

Největší rychlost 195/219/189 (189)/211 km/h; zrychlení 0–100 km/h za 10,5/8,2/10,4 (10,6)/8,6 s; spotřeba paliva NEDC kombinace 5,2/5,7/4,1 (4,0)/4,7 l/100 km; emise CO<sub>2</sub> 119/129/106 (106)/124 g/km. Stopový průměr otáčení 10,7 m.

### NAMĚŘENÉ HODNOTY (1.6 PureTech AT)

0–60/80/100/120/140 km/h ..... 4,9/7,3/10,1/14,3/18,6 s  
50–90/90–130 km/h ..... 4,6/8,0 s  
Průměrná spotřeba v testu: 7,8 l/100 km

### CENA od 23 290 eur (na německém trhu)

## ZKOUŠKY V RÁMCI TANNISTESTEN 2019

### LOSÍ TEST

Všechny zkoušky na letišti v Sindalu absolvoval Citroën C5 Aircross s motorem 1.6 PureTech 133 kW (181 kJ), samočinnou převodovkou a pneumatikami Michelin Primacy 3 o rozměru 235/55 R18. Takzvaný losí test, tedy tradiční zkouška simulující v kužely vytyčené trati vybočení před překážkou a rychlý návrat do původního jízdního pruhu, dopadl pro francouzskou novinku poměrně dobře. I přes výrazné zásahy ESP projel C5 Aircross trať i z nájezdové rychlosti 70 km/h, přičemž 75 km/h pro něj bylo již příliš. A to jsou hodnoty spíše vesměs pro běžné sedany a kombi, limitní průměr SUV se pohyboval kolem 65 km/h. Je tedy vidět, že nové tlumiče s kapalinovými dorazy poskytují nejen nevšední jízdní komfort, ale lze se na ně spolehnout i při rychlých manévrech.

### TEST AEB

Při testech autonomního brzdění skončil C5 Aircross přibližně v průměru všech testovaných vozů. Výrobce deklaruje úplné zastavení z rychlosti 30 km/h, ale systém údajně pracuje až do rychlosti 140 km/h, kdy je jeho úlohou v případě, kdy řidič nereaguje na blížící se střet s jiným vozidlem nebo chodcem, alespoň omezit následky nehody. Při našich zkouškách s postupně se zvyšující nájezdovou rychlostí C5 Aircross spolehlivě zastavil před certifikovanou překážkou z rychlosti 60 km/h. Ocenili jsme, že před začátkem samočinného brzdění byl řidič postupně varován grafickými a akustickými signály. Vůz zastavil nakonec i z 65 km/h, nicméně těsně před překážkou z neznámých důvodů brzdy uvolnil.