



SUV KAM SE PODÍVÁŠ

Nárůst prodejů v kategorii SUV se nemohl neprojevit v nabídce automobilek. V cenících se tak objevily i zcela nové modely bez historického předchůdce. Značka Citroën také uvedla na začátku roku C5 Aircross, který se v ničem nepodobá limuzíně C5. Ta ještě využívala tradiční hydropneumatické odpružení, u novinky ale nastoupilo jiné řešení.

Text: Josef Židek

Testovaný model

Citroën C5 Aircross

MOTOR:

vznětový čtyřválec 1997 cm³

VÝKON:

130 kW/178 k při 3750 ot./min.

TOČIVÝ MOMENT:

400 Nm při 2000 ot./min.

ROZMĚRY:

délka 4500 mm, šířka 1969 mm, výška 1654 mm

ROZVOR NÁPRAV:

2730 mm

Jízdu „jako na létajícím koberci“ automobilka představila už u vozu C4 Cactus.

Jedná se o využití tlumičů s hydraulickými dorazy, které mají ve standardu všechny motorizace. Bez ohledu na stav vozovky je pak jízda dokonale komfortní. Nové SUV si ale zaslouží mnohem důkladnější prozkoumání.

Designově se staví po bok současným modelům – přívětivé vzezření, vzhled podřízený praktickému využití. Reálně to znamená úzkou přední mřížku s navazujícími

světlometry, široké ochranné lemy, na bocích prvky Airbump, které slouží proti poškození při parkování nebo otevírání dveří. Žáď je zaoblená, kryt pod nárazníkem také signalizuje zvýšenou odolnost.

Kabina je prostorná a vzdušná, leccos napoví i dlouhý rozvor 2,7 metru. Citroën je pověstný svými neobvyklými přístupy, a ani C5 Aircross nás v tomto směru neklamal. V době, kdy automobilky lákají na ergonomické tvarování sedadel, tady čekají rozměrné sedačky spíše hranatých tvarů, což je patrné nejen na zadních sedadlech, ale překvapivě i u řidiče a spolujezdců. Jaký je ale výsledek po stovkách ujetých kilometrů? Nastavení do správné polohy je dílem okamžiku, o bolesti zad po dlouhé cestě nelze vůbec mluvit, v druhé řadě je dost místa pro hlavu, kolena i nohy. Jediná výhrada může být snad

jen k šířce středového tunelu, který může pro vytáhlejší řidiče znamenat otláčené pravé koleno.

Druhá řada sedadel je posuvná, polohovatelná a sklopná, navíc zavazadlový prostor pojme v základu 580 litrů nákladu a má podlahu nastavitelnou ve dvou výškách. Díky tomu můžete vnitřní prostor nastavit přesně podle toho, jak velké



veći chcete převážet a kolik místa potřebují pasažéři vpředu a vzadu.

Na palubní desce se žádné výstřelky nekonají – středový panel v podstatě vyplňuje velký displej multimédií lemovaný výdechy klimatizace. V přístrojovém štítu jsou zobrazeny virtuální ukazatele a jejich uspořádání je přece jen trochu výjimečné. Rychle si ale zvyknete, zvláště když si můžete zvolit, co všechno se má zobrazovat.

Stejně jako sourozenci z koncernu PSA, tedy Peugeot 3008 a Opel Grandland X, má i C5 Aircross ve všech motorizacích poháněnou jen přední nápravu. Čtyřkolka v plánu není, doplňuje ji ale systém GripControl, který disponuje několika režimy jízdy a asistentem pro sjíždění prudkých svahů. Na výběr jsou motory diesellové i benzínové, v našem testu se ocitla verze vznětová, zato ale

ve vrcholné verzi. Dvoulitrový přeplňovaný agregát BlueHDi se pojí s osmistupňovou automatickou převodovkou Aisin. Ta je pověstná hladkými rozjezdy a bezchybnou změnou rychlostního stupně. Akcelerace z nuly na stovku je za průměrných 8,6 sekund, maximální rychlost 211 km/h. Přestože se jedná o výkonný a velký motor, potěšil během testu úsporným provozem, kdy nepřekročil hodnotu spotřeby nad sedm litrů. Tabulkový údaj pak mluví o spotřebě 4,9 l/100 km v kombinovaném provozu.

V testu jsme měli nejvyšší výbavu s příplatkovými asistenčními systémy, kterých je v C5 Aircrossu na výběr hned dvacet. Základní model můžete mít za 550 tisíc korun, námi testovaná motorizace pak začíná na druhém stupni výbavy Feel od 765 000 Kč. Vrcholná verze Shine je pak od 865 000 korun.



Na trhu malých městských crossoverů už začíná být těsno, C3 Aircross ale stojí za zvážení

DALŠÍ MODEL



Novinka, která se chce odlišovat, a to citelně. Jde na to přes design a variabilitu. Na délku měří 4154 mm a stojí na rozvoru 2604 mm. Zavazadelník nabídne 410 litrů objemu. Dvoubarevná palubní deska je zajímavým osvětlením stejně jako odlišný barevný pruh po obvodu volantu. Přístrojový štít nabízí dva velké ukazatele a mezi nimi infodisplej, středový panel pak obsadil především velký displej infotainmentu. Jízdu na zhoršeném povrchu umožňuje Grip Control, tedy protipokluzový systém nastavitelný v pěti režimech Písek, 4x4, Sníh, ESP Off plus standardní režim pro jízdu za běžných podmínek. Cena základního modelu je 374 900 Kč.

CITROËN C3 AIRCROSS