



Komfortní originál

Originální vzhled a jízda jako na létajícím koberci, to jsou dvě přednosti, které vsadila do loterie o zákazníka značka Citroën se svým modelem C5 Aircross.

Létající koberec se vyskytuje v Pohádkách tisíce a jedné noci, říká se ale, že ho vlastnil třeba i král Šalamoun. Prý mu „umožnil plout vzduchem tak rychle, že mohl snídat v Damašku a obědovat v Medině“. Citroën C5 není tak rychlý, ale na trase z Prahy do Brna dokáže být stejně pohodlný.

Navazuje totiž na legendární model C5, který jako jediný ve své třídě nabídl unikátní jízdní komfort. Původní C5 ale byl sedan či kombi a jeho výjimečné hydro-pneumatické odpružení podvozku bylo drahé technické řešení, kterému neodpovídaly prodejce.

KRÁL POHODLÍ

C5 Aircross je SUV, které přišlo na trh konkurovat Škodě Karoq nebo Nissanu

Qashqai právě jízdními vlastnostmi a také trochu vzhledem. Hydro-pneumatické pérování nemá, ale na podvozku používá odpružení s tlumiči s hydraulickými dorazy, které převzalo technický základ z řešení, které se používalo u rallyových vozů značky.

Jak je tedy na tom C5 Aircross z hlediska komfortu? První body získává Citroën už po nasednutí. Přední sedadla jsou dobře tvarovaná, sice s nijak výrazným bočním vedením, ale příjemně polstrovaná. Pěna je odlišně strukturovaná v různých částech, tak například uprostřed je tvrdší než na okrajích. Vzadu už jsou sedáky i opěradla o něco kratší, ale zase jsou všechna tři sedadla samostatně posuvná a mají možnost polohování opěradel.

Z hlediska jízdy budete komfortnější SUV v této třídě těžko hledat. Tlumiče

pérování s hydraulickými dorazy jsou velmi zjednodušeně řečeno dvojitými tlumiči nebo tlumičem se dvěma dorazy oproti klasickému jednomu. Jedna jeho část pracuje při pomalejší jízdě či na lepším povrchu, druhá část pak při větší rychlosti, nebo na rozbitém povrchu. Výsledkem je pak velmi komfortní jízda téměř na úrovni adaptivního odpružení. Zároveň ale podvozek není rozhoupaný tak, že byste se museli bát na dálnici šlápnout na plyn nebo projet trochu rychleji zatáčkou. Pro cílovou skupinu, kterou jsou starší aktivní manželské páry nebo rodiny se dvěma menšími dětmi, je to ale ideální. I manazer, který se při výběru služebního auta vejde do limitu mezi 500 a 800 tisíc korun, dostane v C5 Aircross auto netradiční vzhledem i komfortem.

TICHO

Komfortní je i zvuk testovaného dieselového čtyřválece 2.0 BlueHDi o výkonu 130 kW, což je jen o 3 kW méně, než nejvýkonně-

ší motor v nabídce, benzinový 1.6 Pure-Tech. Ten ale nenabídne maximální točivý moment 400 Nm ve 2000 otáčkách. Jezdit s ním můžete se spotřebou kolem 7 litrů na 100 kilometrů, což je paráda. Skoro ho neslyšíte, takže byste ho proto mohli považovat za nevýrazný agregát, kterému chybí nějaký sportovní duch. To je ale součástí strategie výrobce, že ke komfortu patří i ticho. Sám o sobě má totiž tenhle diesel síly dost a funguje dobře i ve spojení s 8stupňovou automatickou převodovkou. Měl bych k tomu jen jednu výhradu, kterou mám u všech vozů koncernu PSA s touto převodovkou – startovací tlačítko je třeba zmáčknout opravdu silně, což u jiných systémů není potřeba. Že se systém start/stop automaticky zapíná při každém nastartování, to je běžný rádo-ekologický standard, na který jsem si zvykl, ale přimlouval bych se za to, aby si systém pamatoval i po vypnutí motoru nastavený jízdní režim z možné trojice Normal/Sport/Eco.

Dalším plusem vozu je velký kufr. Díky třem samostatným posuvným, polohovatelným a sklopným zadním sedadlům nabízí novinka prostor o objemu 580–720 litrů, který může po sklopení zadních sedadel dosáhnout až 1630 litrů. Na první pohled je málo prostoru na zadních sedadlech, ale zdání poněkud klame. Sedáky jsou totiž nadprůměrně dlouhé, takže dobře podpírají stehna a i dospělí si vzadu pohodlně sednou. Je jen škoda, že ani za příplatek nejde sklopit opěradlo sedadla spolujezdce vpředu.



Na ztvárnění interiéru je potřeba si chvíli zvykat. Zato vypadá opravdu originálně.



Dotykovou obrazovku multimediálního systému už dobře známe z jiných vozů koncernu.

Kufr Citroënu je opravdu velký. Díky posuvným sedadlům umí nabídnout až 720 litrů.



Také zvenku vypadá C5 Aircross originálně, moderně a velmi zdařile. Alespoň se tak odlišuje od zbytku jiných vozidel SUV.



Rozumně byla zvolena i cena. Ta začíná na částce 550 tisíc Kč za motor 1.2 Pure-Tech 130 koní ve výbavě Live, obsahující zadní parkovací asistent, paket Bezpečnost se systémem rozpoznávání dopravních značek, varování před srážkou při nebezpečném snížení odstupu vozidel, Active Safety Brake, systém varování před neúmyslným opuštěním jízdního pruhu nebo manuální klimatizaci.

Stejně tak je součástí sériové výbavy zmíněný systém variabilních zadních sedadel, za který se třeba u Škody Karoq připlácí. Testovaná verze pak vyjde na 765 000 korun, v době uzávěrky (červen 2020) testu byly v ceníku navíc slevy od 10 do 40 000 korun.

Martin Šidláček

CITROËN C5 AIRCROSS 2.0 BLUE HDI EAT8

Cena od 632 231 Kč (bez DPH)

MOTOR

Zážehový přeplňovaný čtyřválec

Maximální výkon 130 kW/3750 ot./min.

Max. točivý moment 400 Nm/2000 ot./min.

DYNAMIKA A SPOTŘEBA

Maximální rychlost 211 km/h

Zrychlení 0-100 km/h 9,4 s

Kombinovaná spotřeba –/–/6,2 l/100 km (WLTP)

Emise CO₂ 164 g/km

ROZMĚRY

Délka/šířka/výška 4500/1969/1654 mm

Rozvor 2730 mm

Zavazadlový prostor 580 l

Pohotovostní hmotnost 1615 kg