

C5 Aircross Hybrid se nejlépe cítí při plynulé jízdě



Pracoviště řidiče se opírá o dva displeje a navýsost přehledně rozvržené ovládací a kontrolní prvky

na jedno nabití tak lze ujet i 70 km, aniž by spalovací motor naskočil. Během 40 minut jsme během nákupu doplnili na veřejné stanici 4,3 kWh, což znamenalo zvýšení stavu nabití akumulátoru z 23 na 63 %, respektive prodloužení elektrického dojezdu o 16 km. To nás opět utvrdilo v tom, že automobil s vnějším dobíjením má smysl pro zákazníka, který může pravidelně dobíjet v práci nebo doma.

S ohledem na vlastnosti vozu považujeme Citroën C5 Aircross osazený plug-in hybridním pohonem za nejzdařilejší ze skupiny velkých SUV PSA, a to i přesto, že jako jediný nenabízí možnost pohonu zadní nápravy. Zaručuje všech těch několik málo výhod plynoucích z poznávací značky EL a komfortní každodenní cestování. A to za docela rozumné peníze. Ačkoli ceník verze Hybrid začíná na částce 1 050 000 Kč a špičkově vybavený vůz na snímcích na 1 117 000 Kč, v době redakční uzávěrky tohoto vydání Automobilu dovozcem nabízel slevu 110 až 122 tis. Kč, takže ani ten nejdražší C5 Aircross Hybrid nestál přes milion korun. ■

POSLEDNÍ DO SBÍRKY

JIŘÍ DUCHOŇ | Foto: Martin Sznappa

Plug-in hybridní provedení typu C5 Aircross se začalo prodávat jako poslední ze tří SUV koncernu PSA. Zkoušený vůz ukázal, že si s elektrifikovaným ústrojím opravdu rozumí.

Základem vozu je modifikovaná platforma EMP2 a poháněcí ústrojí v dílčích úpravách odpovídá sourozeneckým modelům Peugeot 508 Hybrid (s elektromotorem pouze vpředu i vzadu; viz AR 4/20, resp. 10/20) nebo DS 7 Crossback E-Tense (výhradně s elektromotorem vpředu i vzadu; viz AR 5/20). Později jsme testovali i Peugeot 3008 Hybrid4 (viz AR 8/20) s pohonem obou náprav. Nyní jsme vyzkoušeli „třetího do party“ SUV z dílny PSA, Citroën C5 Aircross Hybrid, dodávaný pouze s elektromotorem vpředu (na jiných trzích i vzadu). Ve všech případech je poháněcí ústrojí stejné. Jeho základem je zážehový čtyřválec 1,6 litru, doplněný 81kW elektromotorem v tělese převodovky a případně i 83kW agregátem pohánějícím kola zadní nápravy. Celkový

výkon soustavy podle toho činí 165 nebo 220 kW. V případě C5 Aircross Hybrid, podobně jako u výše zmíněných DS 7 Crossback E-Tense a Peugeotu 3008 Hybrid4, se používá lithium-iontový akumulátor s kapacitou zvýšenou na 13,2 kWh. Model C5 Aircross Hybrid ve vrcholné verzi Shine Pack je prakticky kompletně vybaveným vozem, jemuž nechybí úplná sada jízdních asistentů zahrnující adaptivní tempomat (včetně zastavení/rozjetí) nebo vedení v jízdním pruhu (v koloně i na dálnici), částečně kožené čalounění či bezdotykové ovládání víka zavazadlového prostoru, ale dokonce rovněž bezklíčkové zamykání a startování, navigační systém nebo zpětná kamera, jež jsou standardem i toho nejnějsšího provedení.

Citroën C5 Aircross Hybrid má s ohledem na větší zatížení zadní nápravy tužší pérování i tlumení než jeho sourozenci s konvenčními pohony (hůře tlumí ostré nerovnosti), přesto zůstává velmi komfortním a pohodlným vozem. Svůj podíl na tom mají nejen patentované tlumiče s kapalinovými dorazy v obou krajích zdvihu, ale také měkká sedadla připomínající pohovku. Postrádají výraznější boční vedení, ale k rychlým průjezdům zatáček Aircross nijak nesvádí, ačkoliv když přijde na věc, dynamika mu rozhodně neschází. Nejlépe se v něm ale budete cítit při klidné, trochu kolébatvé jízdě, jež ostatně vysloveně vyhovuje i poháněcímu ústrojí. Vůz s elektrifikovaným pohonem obecně vyžaduje trochu jiné návyky, například brzdít je třeba plynule a zpomalování si naplánovat tak, aby řidič tlak na pedál s klesající rychlostí postupně zvyšoval. Tak totiž zajistí, aby se ke slovu nedostaly kolové brzdy a veškerá dostupná pohybová energie se rekuperovala na elektrickou pro další využití. Ověřili jsme si, že



Poháněcí ústrojí nabízí kombinaci výkonu a hospodárnosti s energiemi

TECHNICKÉ ÚDAJE

POHÁNĚCÍ ÚSTROJÍ

Kapalinou chlazený řadový, turbodmychadlem přeplňovaný zážehový čtyřválec, uložený vpředu napříč; DOHC 4V, elektronické přímé vstříkovaní paliva; stop/start, EU6.3; typ EP6FADTX; 1598 cm³ (ø 77 x 85,8 mm); 133 kW (181 kJ)/6000 min⁻¹ a 300 N.m/3000 min⁻¹; elektromotor 81 kW (110 kJ)/2500 min⁻¹ a 320 N.m/500–2500 min⁻¹ vestavěný v těle osmistupňové samočinné převodovky ÷-EAT8 (Aisin) s kapalinovým měničem momentu; akumulátor Li-Ion (LG Chem) uložený před zadní nápravou, kapacita hrubá/užitečná 13,2 kWh; maximální výkon soustavy 165 kW (225 k) a točivý moment 360 N.m; palubní nabíječka 3,7, na přání 7,4 kW. Pohon předních kol.

PODVOZEK

Samonosná ocelová konstrukce s pomocnými rámy (platforma PSA EMP2); všechna kola nezávisle zavěšena, vpředu příčná ramena a vzpěry MacPherson, vzadu víceprvková náprava; odpružení vinutými pružinami a teleskopickými tlumiči PHC, příčné zkrutné stabilizátory; kotoučové brzdy, vpředu s vnitřním chlazením; ABS/EBD/BA, ESP/HADC; hřebenové řízení s elektrickým posilovačem, stopový průměr otáčení 10,7 m; pneumatiky 225/55 R 18.

ROZMĚRY A HMOTNOSTI

Rozvor náprav 2730 mm, rozchod kol 1579/1608 mm; d/š/v 4500/1969/1689 mm; objem zavazadlového prostoru (VDA) 600–1510 l; objem palivové nádrže 43 l; hmotnost pohotovostní/celková 1770/2300 kg; nebrzděný/brzděný převěs 750/1300 kg.

PROVOZNÍ VLASTNOSTI (údaje výrobce)

Největší rychlost 225 km/h; zrychlení 0–100 km/h za 8,9 s; spotřeba paliva WLTP kombinace 1,4 l/100 km; emise CO₂ 32 g/km; dojezd EV na jedno nabití WLTP 56 km. Dobití 0–100 % domácí zásuvka 1,8/7,4 kW za 7,2/2,0 h.

CENA od 1 005 000 (zkoušené provedení 1 117 000) Kč



Díky víceprvkové zadní nápravě a vhodnějšímu rozložení hmotnosti se hybridní C5 Aircross neztratí ani při svižnějším svezení