

Komfort czy ryzyko?

Pierwsza generacja modelu C5 wstawiła się nietypowymi rozwiązaniami, komfortem i... awariami. Druga poziom wyżej wyniosła zalety, ale wielu kierowców boi się skomplikowanych usterek i kosztów serwisu. Czy słusznie?

Wpadka z modelem C5 pierwszej generacji była ewidentna – samochód trapiły liczne, często zaskakujące awarie, na dodatek unieruchamiające go w trasie. Citroën dobrze zdawał sobie sprawę ze złej reputacji auta, dlatego włożył wiele wysiłku w przekonanie klientów, że tamte problemy w C5 II są już przeszłością. Szef produktu podkreślał, że firma wzorowała się na modelach uchodzących za wzorowe pod względem jakości. Do nowego auta miała też przekonać akcja przekazania – jeszcze przed wprowadzeniem do salonów – 250 samochodów do testu potencjalnym klientom z Francji i Niemiec, którzy pokonali łącznie 3 mln km!

Po blisko 10 latach od uruchomienia produkcji możemy powiedzieć, że te zabiegi się opłaciły – awaryjność auta zdecydowanie zmalała, choć ciągle nie brakuje wersji, na które trzeba szczególnie uważać.

C5 II TO NOWY PROJEKT

Opisywany Citroën to niemal całkowicie nowy samochód, dzielący niektóre rozwiązania (np. zawieszenia) z... C6! W porównaniu z poprzednikiem warto podkreślić znaczne powiększenie rozstawu osi (aż o 65 mm, do 2815 mm) i zmianę rodzaju nadwozia – podstawowa wersja przestała być liftbackiem, a stała się klasycznym sedanem z małą klapą. Wyróżnik marki – hydropneumatyczne zawieszenie – pozostało w ofercie, ale bazowe odmiany oferowano z klasycznymi sprężynami stalowymi.

Imponujący rozstaw osi pozwala mieć nadzieję na naprawdę obszerne wnętrze. Warto jednak od razu podkreślić, że zamiarem konstruktorów wcale nie było stworzenie nadzwyczaj przestronnej kabiny czy wielkiego bagażnika. Owszem, można tu wygodnie podróżować, ale bez trudu wskażemy klasowych konkurentów, którzy oferują więcej przestrzeni na kolana lub nad głowami. Szerokość tyłu to 1500 mm, co pozwala już myśleć o jeździe w trzyosobowym składzie (plus: brak tunelu środkowego na podłodze), choć ukształtowanie kanapy wcale do tego nie zachęca.

Zdecydowanie więcej uwagi poświęcono stylistyce wnętrza. Najbardziej charakterystyczna jest kierownica z nieruchomą częścią centralną, na której umieszczono m.in. sterowanie audio oraz tempomatem. Firma podkreślała też wyższy poziom bezpieczeństwa dzięki optymalnemu (bez względu na położenie kierownicy) ułożeniu poduszki powietrznej. Osoby nieobeznane z Citroëniami początkowo czują się z tym trochę nieswojo, ale szybko się przyzwyczajają. Skrytykować też można lekkie przeładowanie konsoli centralnej przyciskami, za to warto pochwalić dobrą czytelność zegarów.

Oczkiem w głowie projektantów były też fotele (dwa warianty: komfortowe lub sportowe) oraz wykończenie wnętrza – również do wyboru: typowo czarne lub z dużą liczbą beżowych elementów. Podobać się też może lista wyposażenia wnętrza (wiele elementów seryjnych).



Zachowanie na drodze to duży plus: zapewnienia wysoki komfort. Choć układ Hydractiv III+ ma przycisk „Sport”, który utwardza nastawy, to jednak domeną auta jest płynna, spokojna jazda

Citroën C5 II

Lata produkcji od 2008 r.
Wersje silnikowe 1.6-3.0
CENA od 21 000 zł



Szykowne, ale trochę przekombinowane: deska nie jest sztamponowa, dość duża liczba przycisków

Pod maską C5 znajdziecie bardzo różne jednostki, ale zdecydowanie dominują motory wysokoprężne (blisko 90 proc. oferty rynkowej). Początkowo wśród benzyniaków prym wiodły stare, proste konstrukcyjnie warianty: 1.8, 2.0

ZBIŁEK ARCHIWUM

HISTORIA

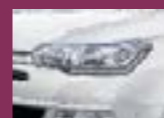
2008

Debiut: oba nadwozia, proste benzyniaki 1.8-3.0 i diesle.



2010

Pierwszy lifting – światła LED. Kolejne zmiany w 2012 r.



Wygodne fotele, z przodu miejsca jest pod dostatkiem, na kanapie trochę skromnie z przestrzenią na wysokości kolan

Bagażnik sedana wypada nieźle, ale nie ma co liczyć na szczególną funkcjonalność. Zawiasy nie uszkodzą może walizek, ale zabierają miejsce w kufrze. Przestrzeń w kombi – imponująca

lub 3.0 V6. To doskonały wybór pod kątem trwałości (jedna z nielicznych uwag: nietrwałe cewki zapłonowe w 3.0), ale nie liczcie na oszczędność w spalaniu – w mieście będzie to od 11 do 18 l/100 km, zależnie od dynamiki jazdy i wersji. W 2009 r. zaczęto stopniowo wycofywać starsze wersje na rzecz odmian 1.6 – klasycznej i THP

(z wtryskiem bezpośrednim i doładowaniem). Wolnoścące auto ma słabą dynamikę, THP jeździ nawet przyjemnie, ale wersje te mają wspólne problemy jakościowe, o których opowiedzieli nam pracownicy podwarszawskiego serwisu RenoMax, specjalizującego się w naprawach aut francuskich: Podwyższone zużycie oleju silnikowe-

go może oznaczać konieczność remontu głowicy – zawory zapiekają się w prowadnicach. Podczas przeglądu warto też zwrócić szczególną uwagę na hałasujący łańcuch rozrządu, profilaktyczna wymiana kosztuje około 1600 zł – części są dość łatwo dostępne. Zużycie łańcucha zdarza się nawet w samochodach z bardzo małym przebiegiem.

NADWOZIA

Nie ma jednoznacznego przepisu na nadwozie auta klasy średniej – jedni producenci upierają się, że ma to być reprezentacyjny sedan, inni, że bardziej wszechstronny liftback. Oczywiście, dobrze, żeby w ofercie znalazło się też kombi. Niektóre firmy oferują wszystkie trzy wersje. W przypadku Citroëna C5 I nadwozie trochę udało się sedanowi, ale miało praktyczną klapę tylną. W modelu C5 II zdecydowano się zastosować klasyczną małą klapę (czyli mamy czworo drzwi) oraz pozostać przy kombi. W palecie C5 spotkacie też wersję CrossTourer, bazującą na klasycznym kombi, zaś w linii DS-ów było oferowane DS 5. To ostatnie auto ma jednak z C5 niewiele wspólnego – korzysta z innej płyty podłogowej.

SEDAN



Wym. (dł./szer./wys.) 4779/1853/1456 mm
Rozstaw osi 2815 mm
Masa własna: od 1510 kg
Pojemność bagażnika 467 l

KOMBI



Wym. (dł./szer./wys.) 4829/1853/1512 mm
Rozstaw osi 2815 mm
Masa własna: od 1550 kg
Pojemność bagażnika 533-1700 l

Atrakcyjne osiągi (THP), ale oba motory z problemami

Ciekawa paleta dość prostych, ale sprawdzonych i niezawodnych jednostek benzynowych

Tylko dla bardzo spokojnych kierowców...

Pełna paleta sprawdzonych, dobrych diesli. Nie są im obce usterki współczesnych silników wysokoprężnych, ale większość problemów da się tanio usunąć

Dla lubiących dobre osiągi, słabszy z dwiema turbinami

Atrakcyjne osiągi, lecz także ryzyko drogich napraw

DANE TECHNICZNE*

| | 1.6 VTi | 1.6 THP | 1.8i | 2.0i | 3.0i | 1.6 HDi | 1.6 e-HDi | 1.6 e-HDi | 2.0 HDi | 2.0 HDi | 2.0 BlueHDi | 2.0 HDi | 2.0 BlueHDi | 2.2 HDi | 2.2 HDi | 2.7 HDi V6 | 3.0 HDi V6 |
|---------------------------------|-------------|---------------|--------------|--------------|---------------|----------------|---------------|---------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|--------------------|----------------|--------------------|--------------------|
| Lata | 2010-15 | 2009-15 | 2008-11 | 2008-10 | 2008-10 | 2008-11 | 2010-12 | 2012-14 | 2008-09 | 2008-15 | od 2015 r. | 2009-15 | od 2015 r. | 2008-10 | 2010-15 | 2008-10 | 2009-14 |
| Silnik – typ, liczba zaworów | benz. R4/16 | t.benz. R4/16 | benz. R4/16 | benz. R4/16 | benz. V6/24 | t.diesel R4/16 | t.diesel R4/8 | t.diesel R4/8 | t.diesel R4/16 | t.diesel R4/16 | t.diesel R4/16 | t.diesel R4/16 | t.diesel R4/16 | 2 x t.diesel R4/16 | t.diesel R4/16 | 2 x t.diesel V6/24 | 2 x t.diesel V6/24 |
| Rodzaj napędu rozrządu | łańcuch | łańcuch | pasek | pasek | pasek | pasek | pasek | pasek | pasek | pasek | pasek | pasek | pasek | pasek | pasek | pasek i łańcuch | pasek i łańcuch |
| Układ rozrządu | DOHC | DOHC | DOHC | DOHC | 2 x DOHC | DOHC | OHC | OHC | DOHC | DOHC | DOHC | DOHC | DOHC | DOHC | DOHC | 2 x DOHC | 2 x DOHC |
| Pojemność skokowa (cm³) | 1598 | 1598 | 1749 | 1997 | 2946 | 1560 | 1560 | 1560 | 1997 | 1997 | 1997 | 1997 | 1997 | 2179 | 2179 | 2720 | 2993 |
| Moc maks. (KM) przy obr./min | 120/6000 | 156/6000 | 125/6000 | 140/6000 | 211/6000 | 109/4000 | 112/3600 | 114/3600 | 136/4000 | 140/4000 | 150/4000 | 163/3750 | 180/3750 | 170/4000 | 204/3500 | 204/4000 | 240/3800 |
| Maks. moment (Nm) przy obr./min | 160/4250 | 240/1400-4000 | 170/3750 | 200/4000 | 290/3750 | 260/1750 | 260/1750 | 240/1750 | 340/2000 | 340/2000 | 370/2000 | 340/2000-3000 | 400/2000-3000 | 370/1500 | 450/2000 | 440/1900 | 450/1600-3600 |
| Skrzynia biegów** | 6EGS | 6M, 6A | 5M | 5M, 4A | 6A | 5M, 6EGS | 5M, 6EGS | 5M, 6EGS | 6M, 6A | 6M, 6A | 6M | 6M, 6A | 6A | 6A | 6A | 6A | 6A |
| Prędkość maksymalna (km/h) | 198 | 210 | 200 | 210 | 224 | 191 | 190 | 190 | 204 | 204 | 214 | 210 | 219 | 219 | 230 | 224 | 243 |
| Przyspieszenie 0-100 km/h (s) | 12,2 | 9,5 | 12,2 | 10,7 | 10,0 | 13,4 | 11,6 | 11,6 | 11,6 | 11,6 | 10,6 | 9,9 | 9,7 | 10,0 | 8,3 | 9,6 | 8,3 |
| Spalanie (wg EU; l/100 km) | 8,3/5,0/6,2 | 9,8/5,5/7,1 | 10,8/6,2/7,9 | 12,0/6,3/8,4 | 15,6/7,5/10,5 | 7,3/4,7/5,6 | 6,0/4,4/5,0 | 5,3/4,2/4,6 | 7,9/4,9/6,0 | 7,5/4,8/5,8 | 4,5/3,8/4,1 | 7,0/4,8/5,6 | 5,2/3,8/4,4 | 8,8/5,2/6,5 | 8,0/4,7/5,9 | 11,8/6,4/8,4 | 10,2/5,8/7,4 |

*dane dla wersji z manualną skrzynią (chyba że w standardzie przewidziano „automat”); **5M, 6M – skrzynie manualne, 4A-6A – klasyczne skrzynie automatyczne, 6EGS – przekładnia manualna z elektronicznym sterowaniem

ORIENTACYJNE CENY UŻYWANYCH C5 II Z PODSTAWOWYM WYPOSAŻENIEM WG EUROTAXU I ANALIZY RYNKOWEJ (ZŁ)

| | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|---|--------|---|--------|--------|--------|--------|
| 2009 | - | 27 100 | 23 500 | 25 800 | 38 500 | 22 200 | - | - | 24 000 | 23 900 | - | 27 600 | - | 32 000 | - | 36 400 | 38 900 |
| 2010 | 26 000 | 29 500 | 26 100 | 28 700 | 45 000 | 23 800 | 25 700 | - | - | 29 900 | - | 30 500 | - | 34 400 | 37 400 | 39 100 | 48 200 |
| 2011 | 29 300 | 33 300 | 29 600 | - | - | 28 100 | 29 300 | - | - | 34 000 | - | 34 700 | - | - | 42 500 | - | 54 800 |
| 2012 | 33 500 | 38 100 | - | - | - | - | 33 500 | 33 500 | - | 39 000 | - | 39 800 | - | - | 48 700 | - | 62 800 |
| 2013 | 37 900 | 43 000 | - | - | - | - | 38 700 | 38 700 | - | 44 900 | - | 45 800 | - | - | 56 200 | - | 72 400 |

TECHNIKA

C5 ma klasyczne, samonośne nadwozie stalowe (sedan lub kombi). Najbardziej charakterystycznym elementem jest w tym przypadku zawieszenie – poza klasycznymi sprężynami stalowymi oferowano układ Hydractive III+, w którym pracują hydropneumatyczne sfery. Zadbano o wysoki poziom bezpieczeństwa (do 9 poduszek powietrznych – łącznie z bocznymi z tyłu i kolanową kierowcy) oraz bogate wyposażenie (elektronicznie sterowane ksenony, czujniki parkowania z pomiarem miejsca, dźwiękoszczelne, wielowarstwowe szyby itp.). Wśród silników wyróżniają się THP (z bezpośrednim wtryskiem) i V6.



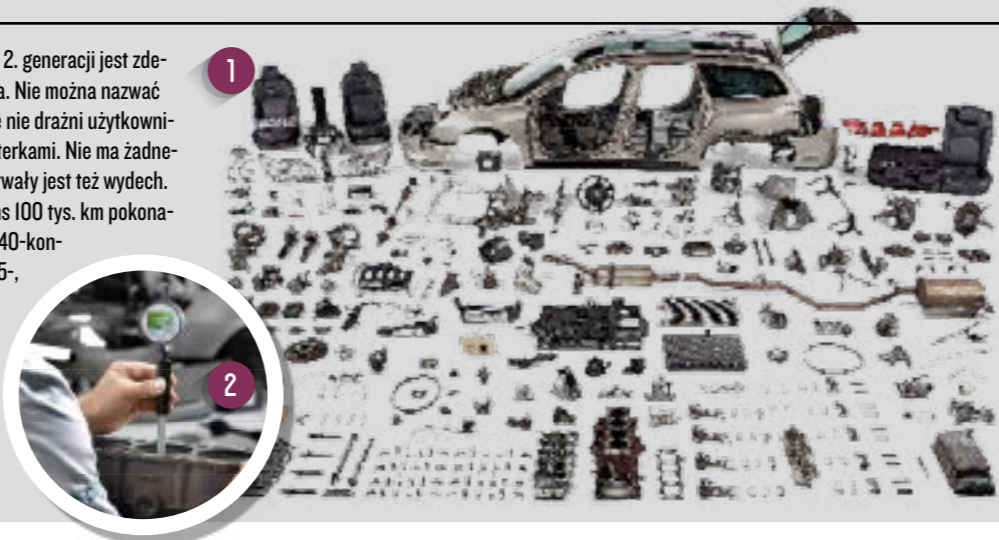
Jednostka THP jest ciekawa ze względu na technikę, ale awaryjna

USTERKI C5

Na początek dobra wiadomość: C5 2. generacji jest zdecydowanie lepsze od poprzednika. Nie można nazwać go kompletnie bezawaryjnym, ale nie drażni użytkowników nagłymi skomplikowanymi usterekami. Nie ma żadnego kłopotu z korozją nadwozia, trwały jest też wydech.

1. Test długodystansowy: dystans 100 tys. km pokonałyśmy autem z dwulitrowym, 140-konnym dieslem. Końcowa ocena to 5-, ale nie obyło się bez drobnych wpadek: np. pocięły aż trzy amortyzatory.

2. Pomiar silnika nie wykazał zużycia mechanicznego, ale pojawiło się kilka wycieków oleju.



1

2

3. Hamulec ręczny działa na przednie koła. Czasem zaciera się dźwignie sterujące.

4. W systemie hydropneumatyki uszkodzeniu ulega pompa hydrauliczna oraz potencjometry wysokości. Czasem trzeba też wymienić sfery zawieszenia.

5. Silniki HDi są popularne i świetnie znane mechanicznie – to duża zaleta, wiążąca się też z dobrą dostępnością części. Musicie jednak liczyć się ze sporą listą elementów do naprawy: wtryskiwacze, zawory EGR, przepustnice, koła dwumasowe. Największe ryzyko wiąże się z jednostkami V6 HDi (na fot.), w których dochodzi do pęknięcia wału korbowego – konieczna jest wymiana jednostki napędowej.



EKSPLOATACJA: KOSZTY, SERWIS, PRZEGLĄDY

MATERIAŁY EKSPLOATACYJNE

| | BENZYNOWE* | DIESLE* |
|--------------------------|------------------------------|--------------------------------|
| Olej silnikowy | 4,3-5,0 l, 5W-40 (B71 2296) | 5,2 l, 5W-30 (CF, B71 2290) |
| Olej w skrzyni manualnej | 1,9 l, 75W-80 | 1,9 l, 75W-80 |
| Układ chłodzenia | 9,4-9,8 l (na bazie glikolu) | 10,8-11,5 l (na bazie glikolu) |
| Płyn hamulcowy | 0,8-1,0 l, DOT 4 | 0,8-1,0 l, DOT 4 |
| Napęd rozrządu | pasek | pasek |

INTERWAŁY MIĘDZYPRZEGLĄDOWE**

| | | |
|----------------------|----------------|----------------|
| Olej silnikowy | co 30 tys. km | co 30 tys. km |
| Filtr przeciwpyłkowy | co 30 tys. km | co 30 tys. km |
| Filtr powietrza | co 60 tys. km | co 60 tys. km |
| Płyn hamulcowy | co 2 lata | co 2 lata |
| Napęd rozrządu | co 120 tys. km | co 160 tys. km |

*dane dla benzyniaka 2.0 oraz diesla 2.0 HDi/140 KM z 2009 roku

CENY ZAMIENNIKÓW (ZŁ)

| | BENZYNOWE* | DIESLE* |
|------------------------------------|-------------|-------------|
| Filtr oleju/powietrza | od 33/35 | od 33/50 |
| Klocki/tarcze hamulcowe | od 230/410 | od 230/410 |
| Amortyzatory przednie/tylne (kpl.) | od 400/380 | od 400/380 |
| Rozrząd kompletny (z pompą wody) | od 595 | od 470 |
| Łożysko koła przedniego | od 360 | od 360 |
| Wahacz przedni kompletny | od 410 | od 410 |
| Reflektor/błotnik | od 520/brak | od 520/brak |

*dane dla benzyniaka 2.0 oraz diesla 2.0 HDi/140 KM z 2009 roku

➤ Czy wobec tego diesle są bezpieczniejszym rozwiązaniem? Wydaje się, że tak. Najpopularniejsze warianty to dwulitrowki o mocy 140 lub 163 KM oraz 2.2/170 KM. Słabsze odmiany można polecić raczej tylko bardzo spokojnie usposobionym kierowcom, wersja o mocy 140 KM zapewni przyspieszenie od 0 do 100 km/h w czasie nieco ponad 10 s (pomiar testowy), zaś 170-konny wariant skraca ten czas do 9,5 s. Spalanie lepiej wypada w wersji 2.0/140 KM (średnio ok. 6 l/100 km), w większym silniku przekracza nawet średnio 7 l. To efekt dość sporej masy auta – C5 potrafi ważyć (masa własna) nawet blisko 1,8 t!

USTERKI TYPowe DLA DIESLA

Pod względem awaryjności silniki 2.0 i 2.2 nie wyróżniają się niczym szczególnym. Wydatki zaczynają się zazwyczaj po pokonaniu 100 tys. km. Wtryskiwacze, zawory EGR, koła dwumasowe, pompy wyso-

To nam się podoba

Ciekawa stylistyka nadwozia oraz deski rozdzielczej, wysoki komfort jazdy, niezłe wyposażenie, spory wybór wariantów wyposażeniowych (często naprawdę bogate).

To nam się nie podoba

Kilka ryzykownych wersji silnikowych: benzynowe 1.6, duże diesle V6; długa lista drobnych usterek; słabe osiągi podstawowych wariantów 1.6, duże spalanie.

kiego ciśnienia – na naprawę tego wszystkiego użytkownicy muszą być przygotowani. Ogromna liczba aut na rynku skutkuje świetną ofertą części i rozsądnymi kosztami, przykładowo regeneracja pompy wysokociśnieniowej wraz z demontażem wiąże się z wydatkiem około 1400 zł.

Największe silniki (2.7 i 3.0) to białe kruki. Polecimy je głównie naprawdę zagorzałym miłośnikom takiego napędu – palą stosunkowo dużo (szczególnie starszy, młodziej), w mieście zużycie paliwa łatwo przekroczy 10 l/100 km. Poza tym ryzykujecie kosztowną awarię – ukreślały się wały korbowe. Ciasnota pod maską nie ułatwia też bieżącego serwisu.

Gdy wybierzeć już źródło napędu, pozostaje kwestia zawieszenia. Klasyczne stalowe na pewno jest mniej kłopotliwe, a przy tym też dość wygodne. Ale i Hydractive III+ nie nęka awariami – jeśli auto „nie wstaje”, często



Model C5 chciał urwać trochę ze sławy Outbacka, ale CrossTourer nie cieszył się uznaniem



problem tkwi w pompie hydraulicznej. Gdy kłopot dotyczy tylko jednej osi, o awarię można podejrzewać potencjometr wysokości. Zdarza się też, że powodem problemów są skorodowane wiązki elektryczne.

UWAGA NA WIĄZKI ELEKTRYCZNE

Rdza i zaśniedziałe końcówki bywają przyczyną kłopotów z niewłaściwym działaniem różnych elementów, np. zaworu EGR czy pompki spryskiwacza szyb. Nie jest to nagminne zjawisko. Poza tym w zawieszeniu (zarówno „hydro”, jak i klasycznym) używają się typowe części: silent-blocki, końcówki drążków, łączniki stabilizatorów. Często w C5 zużywają się łożyska w tylnych wahaczach (można je poddać regeneracji). Warto zwrócić uwagę na korodujące mocowanie zacisku hamulcowego (i jego elementy).



NASZYM ZDANIEM
Andrzej Jedynak

WART UWAGI

Jeśli cenicie nadzwyczajny komfort jazdy lub nudzą was sztampowe niemieckie limuzyny, to C5 może być naprawdę ciekawym rozwiązaniem. Dość szeroka paleta silników, różne nadwozia, często bogate wyposażenie, wysoki komfort jazdy – to wszystko naprawdę jest warte zachodu. Przydałby się jednak znajomy mechanik znający się na francuskiej technice, bo silnik 1.6 THP, diesle i układ hydropneumatyczny wymagają fachowego podejścia.

OCENA

