Kaasaegne "Lendav Vaip" ehk proovisõiduks Citröen C5X

3 aastat tagasi - 23.03.2023 Autor: Marko Habicht

Citroeni ei hiilga oma mainelt meeletu vastupidavusega ega oma lihtsuse poolest. Küll aga on prantslane legendaarne oma erilise käekirja, värdlahenduste ja mis peamine - mugavuse poolest. Leedukad tituleerisid C5 X oma aasta autoks, kas põhjusega? On see vääriline "Lendava Vaiba" CX järeltulija?

Eesti Autogalal said oma tiitlid kätte elektriline Mersu ja Kia ning kolmandale kohale jäi kindlalt teel püsiva muljega säästuauto Jogger, mille vertikaalsest kapotist ja horisontaalsetest tiibadest saad vaadata Arvutimaailma Youtube´is:

Citroenist või veel vähem C5 X-ist aga mitte kõssugi? Mille pärast konkreetne auto Eesti paremike valikust välja jäi, nii et "PriBaltika" vennasrahvas Leedu selle lausa parimaks tituleeris, me ei tea. Sellest hoolimata on tegu väärt tiitliga ning kindlasti oli proovisõidu ootuste latt seatud kõrgele.



C5 X on Citroeni enda sõnul täiesti tavaline pika kerega sõiduauto, mitte mingi linnamaastur.

Sellest hoolimata on autol all väga suured 19-tollised rattad ning hüdropneumaatiline lööke pehmendav amortisatsioonisüsteem, mida isegi enamikel maasturitel ei ole. Seda tüüpi vedrustus või vähemalt sarnane on pigem just maastikul kähku-sõidu masinatel ja tankidel. Selle tulemus on enneolematu sujuvus augulisel teel ning pehme, õõtsuv sõidukogemus. Löögid ei kosta salongi ja sõit saab veelgi vaiksem ning sujuvam.

On siis mugav ja vaikne?

Absoluutselt! Oma 50k € hinnasildi juures pakub igati väärilist sõidumõnu, maanteevaikust ning piisavalt pehmet kušetti ka laiemale tagumikule. Olgugi, et tegu ei ole maasturi nimelise MPV-ga, on katus piisavalt kõrgel, et pikemat kasvu inimene mahub sõidukisse istuma.

See auto on tõesti suur ning vabalt võiks sõita ka taksot. Olles ligi kahe meetri pikkune,

mahun vabalt ka juhi selja taha, nii et jalaruumi jääb ülegi. Pakiruumi üle oleks samuti patt nuriseda ning sinna mahub kenasti ära laip või kaks.



Pisiasi, millele ei ole mõeldud, on laadimiskaabli asukoht. Sellele on pakiruumi katte alla lõigatud väike pesa, kuhu see võiks mahtuda. Kuid iga päev seda välja tirides on see selgelt liiga täpne ning lõpuks vedeleb kaabel ikka lahtiselt pakiruumis. Abiks oleks mingi kotike vms, kuna tõenäoliselt otsapidi õues olles on see poole ajast lägane.



Kiirendamine vajab harjumist!

Tänu oma pehmusele meenutab sõit alguses vesivoodit: kõik õõtsub, vajub, kiirendades tõuseb nina taevasse. Sellega harjub üsna kiiresti ning isegi kiiremates kurvides, olgugi, et auto on üsna kreenis, tundub see teel stabiilne ja etteaimatav.

Olgugi, et tegu oli pistikhübriidiga, mis sisuliselt esimesed 50 km elektriauto, ei käitu see muus osas kui pedaalile reageerimises elektriautona. Kui elektriauto on äärmiselt häälestatud, et mingil juhul ratas tühja ei käiks, siis C5 X laseb kummi vilisema ka kuival asfaldil, kui vähegi kiiremini kohalt minna.

Sõidu osas on see tühjalt kaapimine vast kõige tüütum osa ning paneb unistama nelikveost, mis PHEV-i puhul liigutades elektrimootori kastist tagarattasse sarnaselt sama Grupi (Stellantis) Opel Grandlandile või Peugeot 5008 ei tohiks sugugi üle jõu käiv ülesanne olla.



Tänu hübriidajamile ei ole C5 X puhul start-stopp süsteemi uimerdamist ning hoolimata suure auto kohta üsna väikesest mootorist pole karta, et kellelegi jalgu jääks.

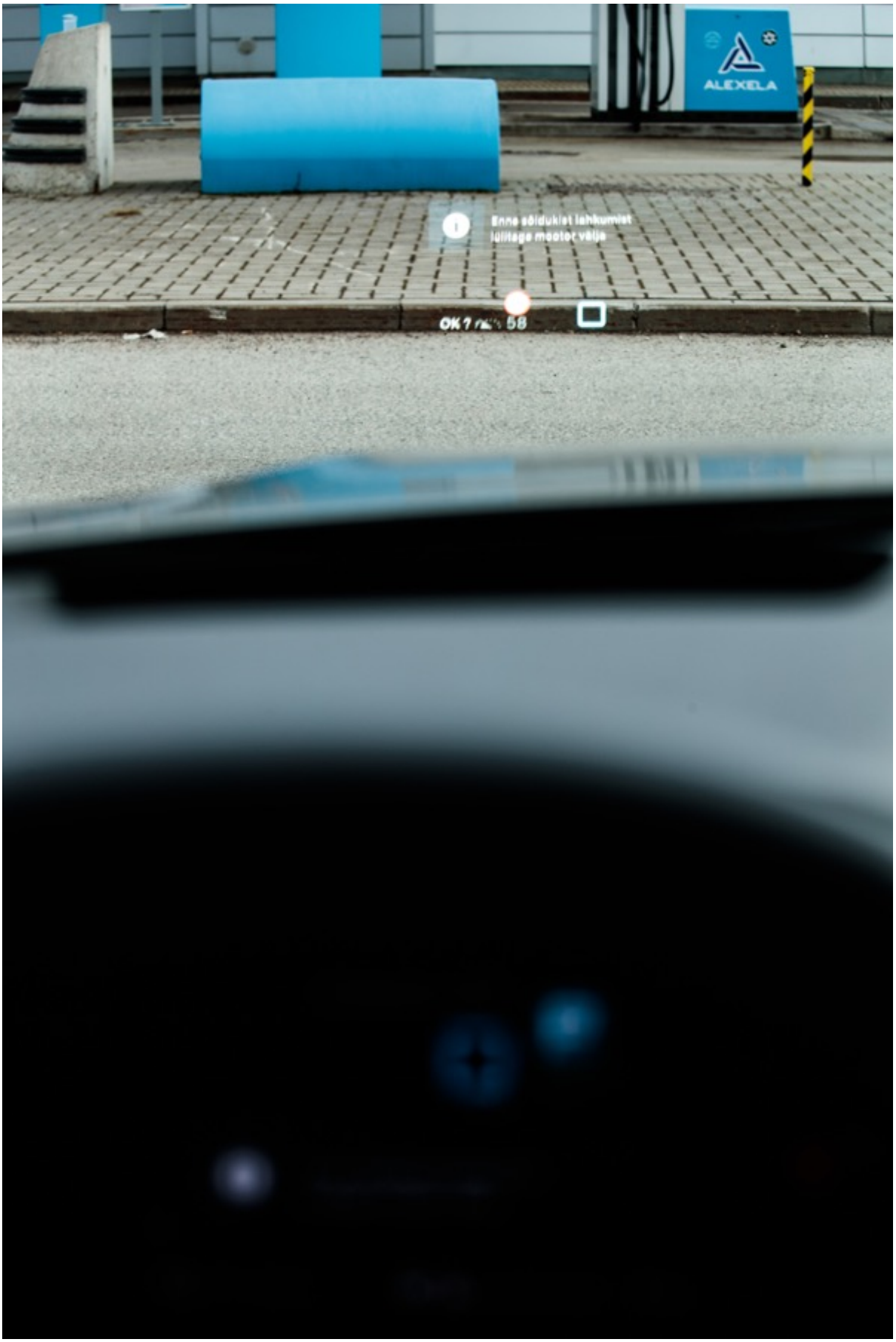
Kõigest hoolimata see diislile vastu ei saa. Bensiinimootor võtab maanteel ligi 6 l/100 km ning linnas veel rohkem. Linna kütusekulu üle samas ei muretseks üldse, kuna talvel saab seinast võetava elektriga sõita 30 km, suvel tõenäoliselt veel rohkem.

Seega PHEV on mõistlik osta siis, kui saad kodus laadida ning oma igapäevasõitude puhul ei pea tankimisele mõtlema. Tankimine on oluline siis, kui vaja maale sõita talvekartulite ja vanaema järgi.



See pagana meedialust!

Ekraan on igati kaasaegne ning pikkade käte jaoks mugavas kohas. Prantslaslikult on osad menüüd ära peidetud ning osadele, oluliselt vähem vajalikele funktsioonidele oma nupp toodud (HUD – kui üles leiad).



Aga mitte sellest ei tahtnud ma rääkida!

Meedialust on uimane, kergelt hanguv ning piisavalt aeglase reageerimisajaga, et olla häiriv. Võrreldav 50 eurot maksva lastele mõeldud tahvelarvutiga, mille koht päris kindlasti ei ole 50 000 € maksvas brändi lipulaevas.

Õnneks või kahjuks on probleem enamikel brändidel ning antud juhul kogu grupil. Ootame põnevusega, kes saab olema esimene autotootja, kes oma meedialusti korda teeb.



Pisiasjad, mis meeldivad

- Juhtmevaba Android Auto – mis poolel kordadel töötab imeliselt.
- Olulised asjad on päris nuppude all ning mugavas kohas.
- Tagaistujatel on oma lugemislamp, mis juhti ei häiri.
- Uksetaskute põhi on kummeeritud ning ei kolise.
- HUD on mõnusal kõrgusel ja ohtra infoga.
- Pika inimese jaoks ülimugav peadiivan (suur peatugi).
- Juhtmevaba laadija mahutab ka suurema telefoni.
- Esiklaasi-soojendus on meie kliimas, talvel imeline.



Pisiasjad, mis ei meeldi

- Juhtmevaba Android auto – mis poolel kordadel ei tööta üldse.
- 50 000 € maksval autol on manuaalsed istmed ja manuaalne tagaluuk.
- Uimane meedialust.
- Laadimiskaablile pole head kohta.

Ostaks?

Jah. Oma sõidumugavuse, suuruse ja tegelikult ka hinna poolest on autot küll ning tegu on tõesti hea sõiduvahendiga.



MasinaWärgi videot vaata SinuTorus:

Accelerista proovisõit: https://www.accelerista.com/proovisoidud/citroen-c5-x-proovikas/.

- Testid
- Sõidukid

Pilt

