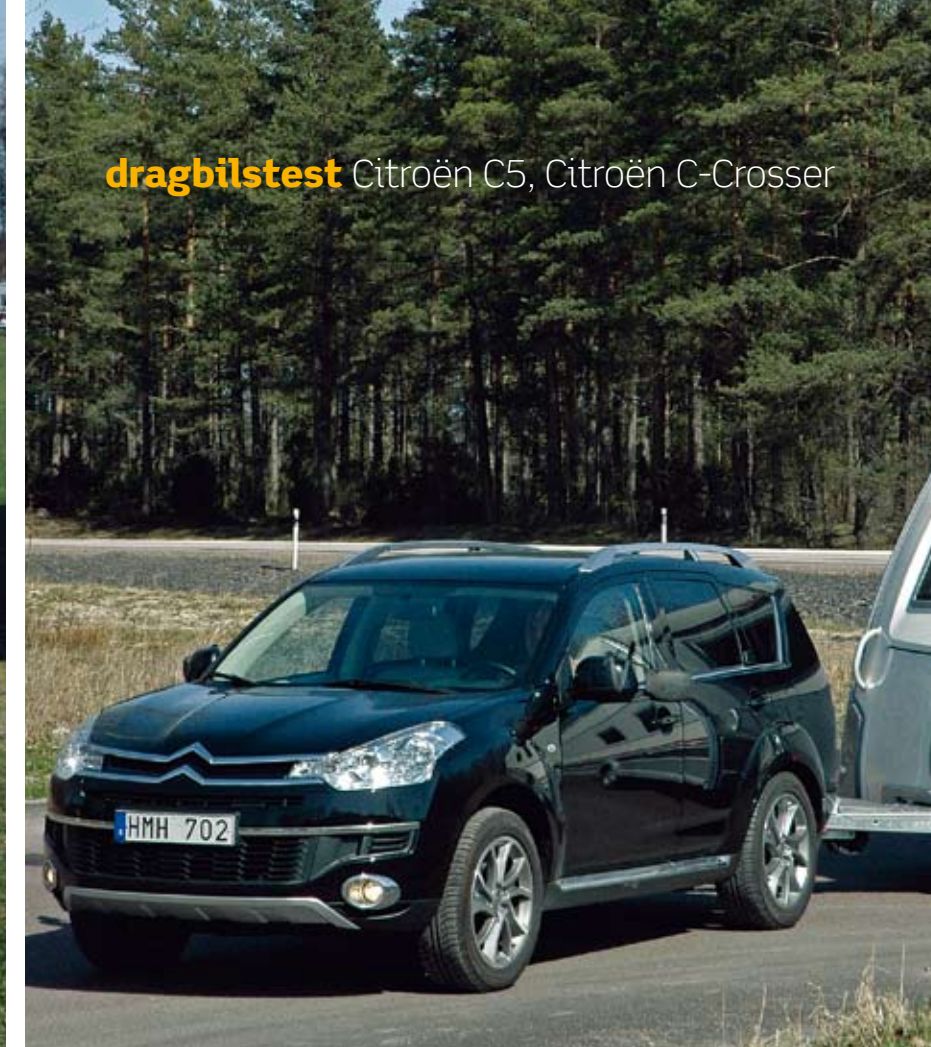




Två nya bilar från Frankrike, en japan och en fransos. Citroën C-Crosser och nya Citroën C5.

SE FILM PÅ WEBBEN!
Se film och läs mer om bilarna på vår hemsida.
www.husvagnochcamping.se



dragbilstest Citroën C5, Citroën C-Crosser

De två chevronvinklarna i bilens front skvallrar om att detta inte är en Mitsubishi Outlander utan en Citroën C-Crosser. Med cittramotor och låda.

Hög kapacitet med olika medel

Är du beredd att betala cirka 300 000 kronor för en ny dragbil? Uppskattar du förnämlig framkomlighet, superkomfort, egen design? Vill du helst inte ha samma bilmärke som alla andra har? av **Torbjörn Stålenhag**

Vi kan med varm hand rekommendera att du i så fall tittar närmare på Citroën, form- och åksköna C5 och framkomliga fyrhjulsdrivna C-Crosser.

Vi har gjort det, och det gav mer smak. Under en vecka har vi vaskat fram bra och dåliga egenskaper hos C5 Tourer med 173 hästars diesel, och vi har granskat storkombin C-Crosser utrustad med likadan motor och växellåda.

Samtidigt som vi hämtar ut bilarna

hos Svenska Citroën i Spånga utanför Stockholm nås vi på mailen av statistik från tyska ADAC. Där återges vilka bilm modeller och märken som varit föremål för ingripande av bärgningsbil eller fått annan akut väghjälp. Minst hjälp eller rättare sagt toppenbetyg i klassen mpv (högbyggda familjebusskarosser) fick Citroën, med modellen C4 Picasso.

Vi tycker inte att det kommer som en överraskning, bägge bilarna ger intryck av att hålla och fungera

många varv runt Europa – utan stopp. C-Crosser som är framtagen tillsammans med Mitsubishi har som nämnts utrustats med motor och växellåda från Citroën men bilen är för övrigt en Mitsubishi Outlander. Det vill säga en bil med Mitsubishis kvalitetsrykte.

Nya C5 hade vi nöjet att bekanta oss med när den lanserades för något år sedan. Redan då kunde vi konstatera att bilen tagit ett jättekiv när det gäller just kvalitetskänsla.

Vi har cirka 1 500 kilo husvagn på släp och vi åker på skiftande vägar, mest 90- sträckor med avbrott för foto och diskussioner. Vi byter plats mellan chaufför och passagerare så ofta vi kan för att sortera och byta

intryck, och vi byter dragbil. En stund låter vi C5 dra vagnen, snart byter vi tillbaka. Efter att ha kört de här bilarna på samma väg och om inte i exakt samma hjulspår så åtminstone så lika det har varit möjligt, kommer vi fram till lite olika svar på frågan vilken som är den bästa dragbilen, C-Crosser eller C5.

Att köra C-Crosser är mycket enkelt. Bilen går stadigt, har motorkraft så det räcker och om man skulle behöva kan man enkelt koppla in 4WD, sånt känns mycket bra. Respekt, skulle en rappare säga.

Att köra C5 är behagligt, skön förarkomfort, mjuk gång och mycket stabilt väguppträdande. Och här finns en finess som bilen är ensam om. Man kan höja eller sänka bilens markfrigång, en egenhet man kan ha nytta av - för att ta sig fram på oplagade vägar, eller som vi snabbt lärde oss, för att koppla på eller av husvagnen. Backa in under kulhandsken, hissa upp bilen, koppla ihop elkon-takten, veva upp stödbenet och sänka sen bilens bakvagn igen, via reglaget mellan framstolarna.

"Bägge bilarna ger intryck av att hålla och fungera många varv runt Europa"

teknik

På torra fina asfaltvägar spelar 4WD-systemet inte någon roll för framkomligheten, men om man kör när det snöar, på våta höstlöv på våta gräsytor är fyrhjulsdraft att föredra. 4WD-systemet i C-Crosser hjälper i första hand till med framkomlighet. Det driver också bak, men bara när det registreras att det behövs. Men å andra sidan, kopplingen mellan fram- och bakaxel är elektromekanisk och reagerar fort. Om framhjulen börjar spinna i låt oss säga 70 km/tim skickar systemet ut kraft till bakhjulen till dess att framhjulet slutat spinna. Med reglaget i läge "Lock 4WD" släpper bakaxelns inkoppling redan vid 30 km/tim. Lockläget är ett rent hjälpmedel för framkomlighet, och man har alltså inte möjligt att stabilisera ekipaget genom att koppla in Lock, efter eget huvud och behov – vid farter över 30 km/tim.

Under normala förhållande behöver man inte 4WD, då klarar man sig med

det vidareutvecklade ESP-systemet SnowMotion, som sitter på C5. Skillnaden mellan SnowMotion och andra antispinnssystem är att detta tillåter framhjulen att spinna samt sladda, en aning. Det gör skillnad, man kommer längre innan det tar stopp när man gör testet i en (för) hal uppforsbacke. Vidare tillåter systemet mer hjulspinn än tidigare, något som kan vara avgörande för framkomligheten när man har en husvagn på släp.

Alltså rekommenderas C-Crosser för den som kör i alla väder, ofta och vid alla årstider. Framhjulsdrivna C5 för den som kör långt om sommaren, till exempel ger sig ut på en Europasemester med husvagnen. Komforten och bilens smidighet när man kör utan vagn ger fördel C5 för den långkörande sällanresenären.

Förbrukningssiffrorna blev för oss för körning med vagn med C5 cirka 13 l/100 km och med C-Crosser cirka 14 l/100 km.



Bagageutrymmet i C-Crosser går att förlänga, baksätet är skjutbart i längsled.



Kortare men lika brett. Lasthöjden är reglerbar i C5.



Man sitter utan lårstöd i det låga baksätet i C-Crosser. Komforten är bättre bak i C5.



Citroën C-crossers förarmiljö är fylld av en massa knappar på ratten.



Rattcentrum i C5, med alla sina knappar, sitter fast. Här ryms en större airbag och massor av funktioner, radio, bluetoothtelefon, färdator och så vidare.

Höga upprättstående rutor, 174 centimeters höjd över havet ger en känsla av soliditet och tyngd.

bagage/lastutrymme

Bagageutrymmet i C5 sväljer 505 liter under insynsskyddet och 1 462 liter med nedfällt säte. Bilens bakvagn går att med hjälp av en knapptryckning sänka ner för 6 centimeters lägre lasthöjd (eller för att koppla husvagnen). I bagageutrymmet finns också en löstagbar laddningsbar ficklampa inpassad i sidoväggen där man i C-Crosser i stället hittar infästningen för ett säkerhetsbälte. C-Crosser har nämligen sju sittplatser, de två bakre fälls upp ur bagagegolvet. I det 97-105 centimeter långa och 142 centimeter breda utrymmet som annars rymmer 510 liter har man gömt två extraplatser. Möjliga för barn och kortväxta personer att använda. Med helt nedfällt bak- och mittensäte ryms 1 686 liter. Bilen är ungefär 20 centimeter kortare än C5 men känns större, framförallt högre vilket den också är, 171 mot 147 centimeter. Mittenraden går att justera, både ryggstödslutning och avståndet till framsätet, för bra benplats eller för större bagagekapacitet. Bagageluckan är tvådelad, det

sägs vara bra för de tillfällen när det är trångt, till exempel i parkeringsgarage. Men, med dragkrok monterad kan man inte öppna den nedre delen av luckan utan risk för att slå i kroken, i stället får man välja på att plocka bort den delbara kroken eller låta den nedre delen av bagageluckan vara stängd. Inte optimalt, tvärtom verkar det som om man inte tänkte på att den här typen av bil nästan alltid har dragkrok (i Sverige) när luckan konstruerades.

komfort

C5 går att få med traditionella stålfjädrar men vi har valt modellen med gammal god Citroënsk gashydraulisk fjädring. Bilen går mjukt och fint över länsmanryggar och vägbulor. Husvagnens rörelser dämpas effektivt och inte minst hästägare uppskattar den mjuka fjädringen och den stabila gången. Däremot klarar gasfjädringen inte av småsprickor och skarvar bättre än traditionell stålfjädring.

Man finner sig snabbt tillrätta i C-

Crosser och när man kommer från den lägre och mer slimmade C5 slås man av hur luftig kupén känns. Man sitter mer upprätt, rutorna är högre och sitsarna är sköna, runtom, undantaget de två extrasätena längst bak. Det som verkligen skiljer bilarna åt i körkänsla är fjädringsrörelserna och bullret. Effektmässigt skiljer det inte så mycket, C5 är en aning rappare, dock knappt märkbart med vagnen på släp. Men man åker avgjort stötigare och man får in mer buller i bilen, det handlar om vägbuller och vindbrus, inte motorljud. Men bilen är i segmentet riktigt personbilsläk.

Baksätet är skönare i C5 men flexibla i C-Crosser. Skjutbarheten och möjligheten att stuva undan detsamma gör att sittdynan ligger lite för nära golvet och man sitter som fullvuxen lite på stussen med kort lårstöd och högt uppdragna knän. Den som högprioriterar komfort väljer C5, men det går utmärkt bra att njuta av resan även i C-Crosser eftersom det till komfort också hör att instrument är lättbegripliga och användarvänli-

”Det som verkligen skiljer bilarna åt i körkänsla är fjädringsrörelserna och bullret”

ga, att man har de hjälpmedel man förväntar sig hitta i en modern bil så som elspeglar, elektriskt manövrerade fönster, luftkonditionering, fartållare, färdator och liknande. Det finns i bägge bilarna och i C-Crosser inte mindre än 22 prylfack, allt från flaskhållare i dörrarna till mugghållare vid luftutsläppen på instrumentbrädan.

säkerhet

I C5 finns sju krockkuddar, fram till och på sidorna i framsätet. Det fasta rattnavet gör att krockkudden knutnat göras större. Knäkuddar finns och som tillval kan man få sidokrockkuddar även bak. Alla sittplatser har trepunktsbälten som är förbundna med bältesvarnare. Bilen fick fem stjärnor i EuroNcaps krocktest. För att förhindra att någon av dessa passiva säkerhetsdetaljer över huvud taget skall aktiveras har C5 en hel del att erbjuda för säkrare färd. Det gashydrauliska fjädringssystemet håller bilen alltid i våg i förhållande till underlaget. Den sjunker till exempel

inte ner på bakvagnen ens med två välnärda reportrar i skuffen. Hjulvinkelförändringar och bländningsrisk är eliminerad. Den har ljus som lyser runt hörnet, mycket effektiva bromsar och den har bra väghållning.

C-Crosser har inte riktigt samma säkerhetsutrustning men här finns urkopplingsbar ESP (elektroniskt stabilitetsprogram) och antispinn ASR (antispinnreglering) i alla modeller, här finns sex krockkuddar, sidoairbags fram och krockgardiner bak. Dessutom har den trepunktsbälten på alla sju platserna och isofixfästen för barnstol på ytterplatserna bak. C-Crosser fick fyra stjärnor i EuroNcaps krocktester men var faktiskt lite snällare mot fotgängare än C5, 17 p mot 11.

Vår favorit är C-Crosser om vintern och C5 på långresan. Som vardagsbil vinner C5 den här jämförelsen, men inte för att den är mindre eller smidigare, för det är den inte. I stället vinner den för komforten och för den uppstramade och förtroendeingivande kvalitetskänslan. ■

Garantier:
3 års vagnskada
2 års nybil
3 års lack
3 års assistans
12 års rostskydd

fakta Citroën C5 Tourer HDi 173 FAP

Pris: 299 900,-
Motor: 2.2 l 173 hk
Vridmoment 370 Nm vid 1 500 varv
Växellåda: 6 vx manuell
Tjänstevikt: 1 891 kg
Totalvikt: 2 352 kg
Max släpvikt: 1 900 kg
Max släp på B-kort: 1 148 kg
Förbrukning blandad körn: 6.6 l /100 km
Testförbr. (med vagn): 12.0 l/100 km

fakta Citroën C-Crosser HDi

Pris: 279 900,-
Motor: Diesel 2,2 l 160 hk
Vridmoment 380 Nm vid 2000 varv
Växellåda: 6 vx manuell
Tjänstevikt: 1 825 kg
Totalvikt: 2 410 kg
Max släpvikt: 2 000 kg
Max släp på B-kort: 1090 kg
Förbrukning blandad körn: 7.2l /100 km
Testförbr. (med vagn): 13.0 l/100 km