

## **CITROËN DS5 – PUOLEENSAVETÄVÄ JA YLLÄTTÄVÄN ROHKEA**

**Puolentoista vuoden ajan Citroënilla on ollut perusmallistonsa ohella tuotannossa rinnakkainen premium-luokan mallilinja, jonka tunnuksena on kirjainyhdistelmä DS. Ensin tuli DS3 ja sitten DS4, ja vuoden 2012 alussa Suomessa saadaan markkinoille Citroën DS5.**

Aikaisempien DS- mallisarjojen tapaan Citroën DS5 on rohkeasti muotoiltu, runsaasti varusteltu ja hienosti viimeistelty, mutta ennen kaikkea siinä on toteutettu uusia ideoita, luovaa teknologiaa – "Créative Technologie" kuten Citroënin kansainvälinen tunnuslause kuuluu.

Citroën DS5 on tähdätty ensi sijassa premium-luokan asiakkaille, joita se houkuttelee muun muassa seuraavilla ominaisuuksilla:

- Tyylikkyys: Veistoksellista ulkomuotoa täydentää aidoilla materiaaleilla kuten Club-nahalla ja alumiinilla viimeistelty sisustus. Parhaiten varusteltujen versioiden istuimien kellonranneketta muistuttava nahkaverhoilu on toteutettu ehdottoman laadukkaasti. Ohjaamo kattokonsoleineen tuo mieleen lentokoneen.
- Arkkitehtuuri: Tällaista yhdistelmää kompakteja ulkomittoja, linjakkaita muotoja ja väljiä sisätiloja ei ole premium-luokassa ennen nähty.
- Teknologia: DS5:ssä on hyödynnetty kaikki uusimmat teknologian saavutukset, jotka helpottavat ajamista ja lisäävät turvallisuutta. Esimerkkeinä mm. älykäs vetoluistonesto, toisen sukupolven kaistavahti, ympäristön valoisuuden mukaan syttyvät ajovalot, heijastusnäyttö kuljettajan näkökentässä ja taustakamera. DS5 on myös ensimmäinen Citroën-malli, jossa otetaan käyttöön täyshybriditeknologia Hybrid4. Tällä saavutetaan loistava suorituskyky (200 hv, neliveto), vähäinen CO<sub>2</sub>-päästö (99 g/km), ja mikä tärkeintä; kaupunkiliikenteessä voidaan ajaa puhtaasti sähköllä.

### **Persoonallinen matkustamo**

Citroën DS5:n sisustus on kokonaan tätä mallia varten suunniteltu ja toteutettu, ilman yhteisiä komponentteja perusmalliston kanssa.

Hallitsevana elementtinä ohjaamossa on kattokonsoli. Sen vuoksi kattoikkuna on jaettu kolmeen erilliseen osaan (yhteensä 0,58 m<sup>2</sup>), joista jokainen on erikseen peitettävissä verhoilulevyllä. Näin saadaan matkustamoon haluttu määrä luonnonvaloa niin päivällä kuin yölläkin.

Ajajan paikka on muotoiltu aitoon GT-tyyliin. Ohjauspyörä on jokseenkin pystysuorassa, kaikki mittarit ja muut näytöt on suunnattu kuljettajaan päin. Kojelauta ja kookas keskikonsoli ympäröivät kuljettajaa, ja lyhyt vaihdetanko on sijoitettu mukavasti käden ulottuville. Ajoasento on kuin urheiluautoissa mutta ajajan paikan korkeamman sijainnin ansiosta näkyvyys liikenteeseen on parempi.

Kaikki tärkeimmät katkaisimet ja säätimet on koottu auton keskilinjalle keskikonsoliin ja kattokonsoliin. Tunnelma ajajan paikalla on kuin suihkukoneen tai GT-luokan kilpa-auton ohjaamossa.

Sisustuksen viimeistely edustaa premium-luokan parhaimmistoa. Aitoja materiaaleja kuten Club-nahkaa ja alumiinia on käytetty säästelemättä. Alumiinia on tarjolla sekä himmeänä että kiillotettuna.



## Äänieristys

Tärkeä osa auton matkustusmukavuutta on alhainen melutaso. Sen vuoksi Citroën DS5:ssä on toteutettu erittäin perusteellinen äänieristys mekaanisia ääniä, tieääniä, ilmavirran suhinoita ja ulkoista melua vastaan.

Meluntorjunta on pyritty tekemään kaikkialla autossa aina mahdollisimman lähellä melun lähdettä. Kohteina ovat olleet:

- kori, ovet ja luukut
- moottoritila
- matkustamo.

## Teknologia turvallisuuden palveluksessa

Tavanomaisten ABS-jarrujen, hätäjarrutustehostimen ja elektronisen jarruvoiman jaon lisäksi DS5:ssä on Citroënin kehittämä älykäs vetoluistonesto yhdistettynä ESP-järjestelmään. Älykäs vetoluistonesto parantaa auton etenemiskykyä hankalissa olosuhteissa kuten paksussa lumessa, sileällä jäällä tai pehmeässä maastossa. Elektroninen järjestelmä osaa analysoida ajoalustan laadun, ylämäen jyrkkyyden yms. olosuhteet, ja tämän perusteella se sallii enemmän tai vähemmän "sutimista" vetäville pyörille.

Citroënin perinteiden mukaisesti DS5:een on koottu innovatiivista ja toimivaa teknologiaa. Mäkilähtöavustin, sähköinen automaattinen seisontajarru, pysäköintivavustin ja ohjelmoitava tasanopeudensäädin/nopeudenrajoitin ovat jo tuttuja varusteita, mutta niiden lisäksi DS5:ssä on toteutettu uusiakin ideoita:

- **Automaattiset ajovalot**, jotka syttyvät ympäristön valoisuuden vähenemisen tai vastaantulevan liikenteen mukaan. Toimintaa ohjaa taustapeiliin sijoitettu minikamera ja sen kuvankäsittely.
- **Toisen sukupolven kaistavahti** valvoo digitaalikameran avulla, ettei auto ylitä tahattomasti kaistarajaa – yhtenäistä tai katkoviivaa. Jos kaistaraja ylitetään eikä suuntavalo ole kytkettynä, järjestelmä "herättää" kuljettajan istuimeen sijoitetun väristimen avulla.
- **Heijastusnäyttö** on toteutettu läpinäkyvällä muovilevyllä, joka kohoaa kuljettajan näkökenttään, kun moottori käynnistetään. Tähän levyyn heijastetaan tärkeimmät ajamiseen liittyvät tiedot kuten ajonopeus, tasanopeudensäätimen asetus ja navigoinnin ajo-ohjeet. Hybrid4-versiossa näytön väri vaihtuu valkoisesta siniseen, kun siirrytään ajamaan pelkän sähkömoottorin voimalla.
- **Taustakamera**, joka liittyy eMyWay-navigointijärjestelmään, lähettää peruutettaessa värikuvan auton takaa kojelaudan navigointiruutuun. Kuvaan on merkitty myös takapuskurin rajat punaisin viivoin ja suurin kääntökulma sinisin viivoin. Tämä helpottaa olennaisesti auton käsittelyä ahtaissa paikoissa.
- **Staattiset kaarreajovalot** sumuvalojen yhteydessä valaisevat jyrkkää kaarretta tai risteysaluetta jopa 75 astetta oikealle tai vasemmalle. Kaarreajovalo syttyy, kun suuntavalo kytketään tai kun ohjauspyörän kääntökulma ylittää 60°.

## Moottorivalikoima

Citroën DS5-mallistossa on viisi vaihtoehtoista voimanlähdettä, jotka kaikki tarjoavat tavallista parempaa suorituskykyä. Dieselmooottoreita on kaksi; HDi112 ja HDi163. e-HDi 112 Airdream- moottori hyödyntää



mikrohybriditeknologiaa ja toisen sukupolven Stop&Start-järjestelmää päästöjen vähentämiseksi. HDi 163 puolestaan antaa erinomaisen kiihtyvyyden joko käsivalintaisella tai automaattisella 6-vaihteisella vaihteistolla varustettuna.

Bensiinimoottoreita on samoin kaksi, molemmat suoraruiskutteisia ja turboahdettuja: THP 156:n yhteydessä on 6-vaihteinen automaattivaihteisto, THP 200:n yhteydessä 6-vaihteinen käsivalintainen. Viimeksi mainittu on todella suorituskykyinen voimanlähde: teho 147 kW ja vääntö 175 Nm / 1770 r/min. Se on samalla myös Citroën historian ensimmäinen voimanlähde, jossa molempien nokka-akselioiden ajoitukset ovat säädettävät. Moottorin imuvarjain on myös liitetty erillinen voimakkaassa kuormituksessa imuääniä korostava rakenne. Ensimmäisen kerran tämä moottori nähtiin DS4 THP200-mallin konepellin alla.

## Nelivetoinen hybridi

Viidentenä ja uusimpana voimanlähteenä DS5-mallistossa on HDi-dieselin ja sähkömoottorin yhdistelmä Hybrid4, jolla saavutetaan loistava suorituskyky (kokonaisteho 200 hv DIN), erinomainen ajettavuus nelivedon ansiosta ja minimaaliset päästöt (CO<sub>2</sub> vain 99 g/km).

**Citroën DS5 Hybrid4 on täyshybridi**, jonka tekniikkaan kuuluvat:

- dieselmoottori 2.0 HDi 200 FAP,
- toisen sukupolven Stop&Start-järjestelmä ja käynnistysgeneraattori,
- 6-vaihteinen robottivaihteisto, jonka välityssuhteet on optimoitu hybridijärjestelmän mukaan,
- taka-akselistoon sijoitettu sähkömoottori (kestomagneetti-synkronimoottori), jonka teho on 27 kW (37 hv),
- elektroninen ohjain Power Train Management Unit, joka käyttää dieseliä ja sähkömoottoria vuoroin tai samanaikaisesti siten, että saavutetaan mahdollisimman edullinen energiankulutus.

Kuljettaja voi valita neljä erilaista vetotapaa keskikonsoliin sijoitetulla kiertokatkaisijalla:

- **AUTO-vetotapa** kytkeytyy aina moottoria käynnistettäessä. Siinä elektroniikka ohjaa dieselmoottorin ja sähkömoottorin käyttöä siten, että energiankulutus pysyy mahdollisimman edullisena.
- **SPORT-vetotavassa** käytetään suorituskykyä korostavaa vaihtamisohjelmaa ja sähkömoottoria käytetään kiihdytyksissä enemmän dieselmoottorin apuna.
- **ZEV-vetotapa (Zero Emission Vehicle)** tarkoittaa ajoa pelkästään sähkömoottorilla alle 60 km/h nopeuksilla. Toimintamatka sähkökäytöllä on 2–3 kilometriä, ja kun ajoakun energia alkaa loppua, siirrytään automaattisesti AUTO-vetotapaan.
- **4WD-vetotavassa** toimii jatkuva neliveto: dieselmoottori vetää etupyöriä ja sähkömoottori takapyöriä. Tätä käytetään liukkaalla kelillä ja pehmeässä maastossa.



KUVAMATERIAALIA ON LADATTAVISSA OSOITTEESTA:

<http://www.citroencommunication-extranet.com>

LOGIN (SHIFT): CITROEN

PASSEWORD (SHIFT): FRANCFORT