

Citro(ë)nček



Ljubkovalno bi mu lahko rekli tudi citronček. Čeprav ni rumen. Ampak kupolasto igriva oblika, simpatičen nasmeh in navihane oči, oprostite, luči so tiste, ki vas nehote spodbudijo, da začnete malčku iskati različna ljubkovalna imena.

Smart killer. No, to pa je njegova druga stran obraza. Da je Citroën skupaj s Peugeotom in Toyota na trg poslal oblikovno tako simpatičen in kakovostno narejen mali mestni avto, vodilnim v Smartu zagotovo ni pogodu. Pa čeprav si malčka po svojih dimenzijah ne bi smela konkurirati. Smart Fortwo se, ko mu odmerimo dolžino, konča pri 2,5 metra, C1 je skoraj za en meter daljši. Točneje za 93 centimetrov. V širino je Citroënovega malčka prav tako več. Smart meri 151,5, Citroën 163,5 centimetra. Torej je razlike za okroglih 12 centimetrov. Da o številu vrat in sedežev sploh ne zgubljam besed.

Še najbolj primerljiva sta si malčka po ceni in velikosti prtljažnika. In tu, zanimivo, s svojimi 150 litri zmaga Smart. Toda le ko govorimo o osnovni prostornini prtljažnika. Če želimo to povečati, v ospredje ponovno stopi C1, ki zna 139 litrov spremeniti v presenetljivih 751. Da ne bo nesporazuma, prtljažnik še zdaleč ni tisti, ki nas je spodbudil k primerjavi. V to so nas pritegnile nekatere druge stvari. Na primer oblika prednji žarometov in zadnjih luči, čeprav je res, da so slednje bližje največjemu Smartu, ali pa trivaljna zasnova pogonskega agregata in nenazadnje ideja 'kam z



»Mimogrede, ali ste vedeli, da je treba merilnik vrtljajev v C1 doplačati? Tako kot klimatsko napravo ali avdiosistem.«



Iz oči v oči



Če se mi ne bi bilo treba veliko prevažati na daljših razdaljah po avtomobilskih cestah in/ali če se mi takrat ne bi mudilo, bi se v tem 'tamalčku' utegnil kar dobro počutiti - izven mesta in še raje v mestu. Samo s ceno nekako ne prideva na isti imenovalec. *Vinko Kernc*



Precej stvari mi je na tem avtomobilu všeč (igriva narava, prostornost na prednjih sedežih, delovanje menjalnika, očem 'skriti' zadnji bočni vrati, predvsem pa seksi merilnik vrtljajev), veliko pa me tudi moti (lenoben trivaljnik pri speljevanju, stikala za gretje in zračenje, nima zaprtega predalnika pred sovoznikom, odsev armaturne plošče na vetrobransko steklo ob sončnem vremenu, nima pomične zadnje klopi, ...). A ko na koncu potegnem črto, lahko rečem le: sveža oblika, nezahteven za rabo, zanemarljiv prtljažnik ter prostor za zadnje potnike. *Aljoša Mrak*



Kdaj sem prvič ugotovil, kako uporabni so majhni avtomobilčki? Če se prav spomnim, je bil petek zvečer, v centru Ljubljane sem iskal parkirni prostor, na katerega bi sedla Beemvejeva Sedmica. Seveda neuspešno. Od tedaj trdim, da mora biti pri hiši vsaj en malček. In C1 vse kriterije, ki jih postavljam zanj, (skoraj) izpolnjuje. Primerno velik zunaj in znotraj (le zadnja klop, grrrrr, ni vzdolžno pomična), dovolj poskočen in po zaslugi trivaljnika in (verjetno) luknjice v izpuhu športno zvoneč, očem prijeten (čeprav se mi zdi najmanj posrečen izmed trojice) in lahkočno vozen. Cena? Glede na (tudi varnostno) opremo niti ni pretirana. *Dušan Lukič*

merilnikom vrtljajev?'. Pri obeh je ta končal na precej nenavadnem mestu; Smart ga ima na sredini armaturne plošče, C1 pa na pečlju, ki štrli iz okroglega merilnika. Ali ste vedeli, da je treba merilnik vrtljajev v C1 doplačati? Ja, prav ste prebrali, tako kot klimatsko napravo in avdiosistem. Na drugi strani pa vas prijetno presenetijo nekateri drugi kosi opreme, ki jo v malčkih tega razreda navadno ne srečamo. Vsaj na osnovnem seznamu ne. Sem spada daljinsko vodena osrednja ključavnica, električen pomik stekel, servovolan, ABS ali pa kup varnostnih blazin ... skratka spisek je bogat do te mere, da hitro postane jasno, kam se obrača C1. K manj razvitim zagotovo ne. Zato pa v urbana mestna središča visoko razvitih držav.

Torej ni skrivnost, da ljudje C1 ne bodo kupovali zgolj zato, ker je majhen in uporaben v vožnji po mestu, ampak tudi in predvsem zato, ker jim je všeč. In prav je tako! Malčka bi v tem trenutku zlahka uvrstili med bolj simpatične igrače. In to zna dokazati v vsakem trenutku; ko stojite pred njim, sedite v njem in tudi ko se z njim odpravite na pot. Pogoj je le ta, da od njega ne pričakujete preveč. Vas je zaskrbel prostor na prednjih sedežih? Brez skrbi! Tega je dovolj. Le od sedežev, ki z integriranimi zglavnikoma želita spominjati na dirkaška, ne pričakujte še enako dobrega bočnega oprijema. Manj dobrohotno so prostor odmerili zadaj, čeprav je res, da se bosta tja, po potrebi, lahko stisnila tudi dva odrasla človeka. Zato pa na daljše poti izven mesta raje pozabite, razen če se hočete tistima zadaj zameriti. Najmanj prostora v tem malčku boste nedvomno našli v prtljažniku. Ta je s svojimi 139 litri resnično majhen. Da razočaranje ob prvem srečanju z njim ne bo preveliko, pa so poskrbeli kar v tovarni. Kaj vas čaka v zadku, zaslutite hip zatem, ko pritisnete gumb za odpiranje prtljažnih vrat. Namesto teh namreč iz ležišča izskoči šipa in hitro postane jasno, da za zadnjo klopjo črne luknje ne morate pričakovati.

No, ne glede na to lahko zapišem, da je v C1 vseeno dovolj prostora. Še posebej, ker je ta v osnovi namenjen dvema. Kadar je prtljage preveč, je s pomočjo zlozljive zadnje klopi prtljažnik mogoče povečati. Na 751 litrov. Če prostora še vedno ni dovolj, so tu predali. Teh je veliko in prav vsi so na dosegu rok. Žal pa je podobno velika tudi zamera, ki se nanaša nanje. Najprej to velja za plastiko, ki je pregladka, da bi lahko zadrževala predmete, zato se ti med ovinki kotalijo. Mnogim pa bo težavo v mestih povzročalo še dejstvo, da prav noben od njih nima pokrova, kar pomeni, da njihove vsebine ni mogoče zakriti pred nezaželenimi pogledi.

Ampak to je očitno davek, ki ga je preprosto treba plačati pri majhnih mestnih avtomobilih. In ko že govorimo o njem, ne moremo mimo dejstva, da je za pomik šipe v sovozni-

kovih vratih na voljo le en gumb. Jasno, na sovoznikovi strani, kar pomeni, da se mora voznik, če želi spustiti šipo, stegniti čez sovozniški sedež. Ali pa da varnostni pasovi niso nastavljeni po višini, da v senčnikih ne boste našli kozmetičnih ogledal in nenazadnje, da se v nosu skriva motor, ki ima namesto štirih valjev le tri. Ja, tudi to je lahko en od načinov varčevanja. Vendar trditev, da so imeli v mislih prav to, ko so se lotili razvoja trivaljnika, ne bo povsem zdržala. Motor je Toyotin in ob tem ne smemo spregledati dejstva, da pri Toyoti že imajo en 1,0-litrski motor - tokrat govorimo o štirivaljnem -, ki povsem spodobno služi malemu Yarisu. Hkrati ne moremo mimo vse tehnologije, ki se skriva v njem: prilagodljivi časi odpiranja ventilov (VVT-i), štiriventilska tehnika ... nič presenetljivega ni, da je novinec na koncu celo nekoliko zmogljivejši od svojega štirivaljnega brata (za 3 konjiče in 3 Nm navora). 50



»C1 bi v tem trenutku zlahka uvrstili med bolj simpatične igrače. In to zna dokazati v vsakem trenutku; ko stojite pred njim, sedite v njem in tudi ko se z njim odpravite na pot.«



»Kaj vas čaka v zadku, zaslutite hip zatem, ko pritisnite gumb za odpiranje prt-ljažnih vrat. Namesto teh namreč iz ležišča izskoči šipa.«

kW oziroma 68 KM, kolikor jih zmore, pa bi moralo v celoti zadoščati za 800 kilogramov osnovne mase. In res, na običajnih cestah ter avtocestah se domneve izkažejo za pravilne. Motorček je igriv in dovolj živahen, da za volanskim obročem ni čutiti podhranjenosti. Ampak več od zmerno dinamične vožnje od njega vseeno ne pričakujte. Največjo hitrost dosežete pri številki 162 km/h, med ovinki pa vas od divjanja presenetljivo hitro odvrnejo tanke Michelinove pnevmatike (Energy) z merami 155/65 R 14. Tudi prav. Večjo težavo predstavljata dokaj majhen navor (93 Nm) in predolga prestavna razmerja v sicer odličnem menjalniku. In rezultat tega je, da malček na avtocestah zahteva precej več pozornosti od večine običajnih avtomobilov. V trenutku, ko mu hitrost nekoliko pade, namreč peta presta-va ne zadošča več, zato je treba pretakniti nazaj v četrto prestavo. Še slabše se vam godi



pri vožnji navkreber. Številne klance zmore izključno v drugi prestavi. To pa je verjetno dovolj jasen namig, da je Citro(ë)nček tiste vrste avto, ki vas bo razve-sljeval predvsem v mestnih središčih. S svojo pojavnostjo, simpatičnostjo, živahnostjo in nenazadnje z nizko porabo. Na udobje avto-mobilov, namenjenih premagovanju dolgih razdalj, pa v tem primeru raje pozabite. ■

Koliko stane	SIT
DODATNA OPREMA	
klimatska naprava + merilnik vrtljajev	
+ radijski sprejemnik s CD-jem	250.000
kovinska barva	65.000
NEKATERI NADOMESTNI DELI	
prednji žaromet s smernikom	35.000
prednji bočni smernik	1.100
prednji odbijač	37.400
okrasna maska	7.900
prednja šipa	65.400
znak	4.600
prednji blatnik	7.600
zadnji odbijač	38.100
zunanje ogledalo	10.900
kolesni pokrov 14"	4.000

Tabela konkurence				
model	Citroën C1	Fiat Panda	Hyundai Atos Prime	Kia Picanto
	1.0 SX	1.2 Emotion	1.1 GL	1.0 LX Loto
motor (zasnova)	3-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni
gibna prostornina (cm³)	998	1242	1086	999
največja moč (kW/KM pri 1/min)	50/68 pri 6000	44/60 pri 5000	43,3/59 pri 5450	45/61 pri 5500
največji navor (Nm pri 1/min)	93 pri 3600	102 pri 2500	89 pri 2850	86 pri 4500
dolžina × širina × višina (mm)	3430 × 1630 × 1470	3538 × 1589 × 1540	3565 × 1525 × 1560	3495 × 1595 × 1480
največja hitrost (km/h)	157	155	152	152
pospešek 0-100 km/h (s)	13,7	14,0	15,4	16,3
poraba goriva po ECE (l/100 km)	5,5/4,1/4,6	7,1/4,8/5,6	5,9/4,1/4,7	5,9/4,1/4,7
cena osnovnega modela (SIT)	2.135.000	2.280.000	1.781.000	1.729.000

Citroën C1 1.0 SX

CENA:	(Citroën Slovenija)	
Osnovni model:	2.135.000 SIT	
Testno vozilo:	2.450.000 SIT	
Moč:	50 kW /(68 KM)	
Pospešek:	12,9 s	
Največja hitrost:	162 km/h	
Povpr. poraba:	6,2 l/100 km	
Garancija:	2 leti brez omejitev prevoženih kilometrov splošne garancije, 12 let garancije za prerjavenje, 3 leta garancije za lak, 2 leti mobilne garancije Citroën Assistance	
Predvideni redni servisi:	menjava olja	na 20.000 km
	sistematični pregled	na 20.000 km

STROŠKI VOZILA DO PREVOŽENIH 100.000 km (v SIT):			
redni servisi, delo:	podatki v času zaključka	obvezno zavarovanje (2):	564.900
material:	redakcije niso bili na voljo	kasko zavarovanje (2):	530.600
gorivo	1.329.280		
gume (1):	124.400	Skupaj:	4.309.180
izguba vrednosti po 7 letih:	1.760.000	Strošek za prevoženi km:	43,1 SIT/km

(1) - upoštevali smo 1 kompleta letnih gum in 1 komplet zimskih gum
(2) - predvidoma voznik takšnega vozila prevozi 100.000 km v 7 letih

NAŠE MERITVE

(T=16 °C / p= 1015 mbar / rel. vl. 55 % / Gume: Michelin Energy / Stanje km števca: 774 km)

Vozne lastnosti

Pospeški	s
0-100 km/h:	12,9
402 m z mesta:	18,6
	(119 km/h)
1000 m z mesta:	34,4
	(148 km/h)

Prožnost

50-90 km/h (IV.):	17,6
80-120 km/h (V.):	35,1

Največja hitrost

162 km/h
(IV. in V. prestava)

Poraba goriva

najmanjše povprečje	l/100 km
največje povprečje	5,2
skupno testno povprečje	7,3
	6,2

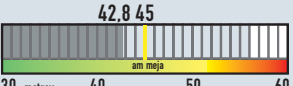


Trušč v notranjosti

Prestava	III.	IV.	V.
50 km/h	60	59	58
90 km/h	64	63	62
130 km/h	72	70	69
Prosti tek			37

Zavorna pot

od 130 km/h:	m
od 100 km/h:	69,7
(AM meja 45 m)	42,8



Napake med testom

- brez napak

DIAGRAM MENJALNIKA:

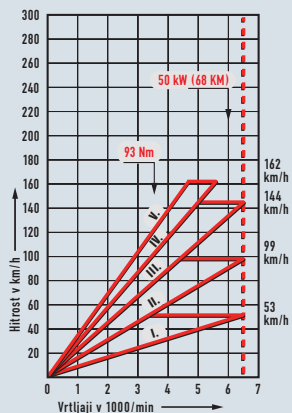
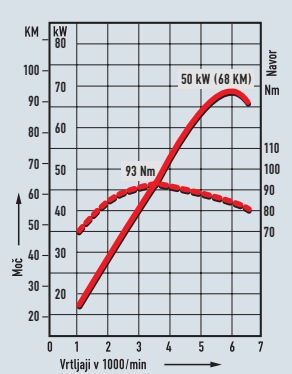


DIAGRAM MOTORJA:



UŽITEK V VOŽNJI:

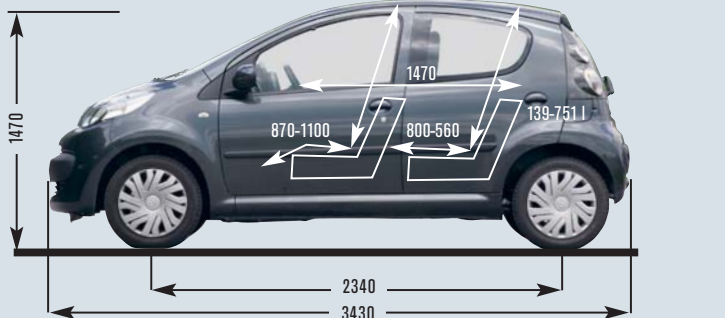


Očitno niso samo konji tisti, ki pričarajo užitek v vožnji. Zanimivo rezek zvok trivalnika in igriv značaj ga lahko prav tako.

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 3-valjni - 4-taktni - vrstni - bencinski - nameščen spredaj prečno - vrtina in gib 71,0 × 84,0 mm - gibna prostornina 998 cm³ - kompresija 10,5 : 1 - največja moč 50 kW (68 KM) pri 6000/min - srednja hitrost bata pri največji moči 16,8 m/s - specifična moč 50,1 kW/l (68,1 KM/l) - največji navor 93 Nm pri 3600/min - 2 odmični gredi v glavi (veriga) - po 4 ventili na valj - večtočkovni vbrizg goriva. **Prenos moči:** motor poganja prednji kolesi - 5-stopenjski ročni menjalnik - prestavna razmerja I. 3,550; II. 1,910; III. 1,310; IV. 1,030; V. 0,850; vzvratna 3,210 - diferencial 3,550 - platišča 5J × 14 - gume 165/65 R 14 T, kotalni obseg 1,72 m - hitrost v V. prestavi pri 1000/min 34,2 km/h. **Voz in obese:** kombilimuzina - 5 vrat, 4 sedeži - samonosna karoserija - spredaj posamični obesi, vzmetni nogi, trikotni prečni vodili, stabilizator - zadaj poltoga prema, vijaki vzmeti, teleskopska blažilnika - zavore spredaj kolturni (prisilno hlajeni), zadaj bobnasti, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (ročica med sedežema) - volan z zobato letvijo, servo, 3,1 zasuka med skrajnima točkama. **Mase:** prazno vozilo 800 kg - dovoljena skupna masa 1190 kg - vleka prikolice ni predvidena - obremenitev. **Zmogljivosti (tovarna):** največja hitrost 157 km/h - pospešek 0-100 km/h 13,7 s - poraba goriva [ECE] 5,5/4,1/4,6 l/100 km.

Mere:



Zunanje mere: širina vozila 1630 mm - kolotek spredaj 1420 mm - zadaj 1410 mm - rajdni krog 10,0 m. **Notranje mere:** širina spredaj 1350 mm, zadaj 1300 mm - dolžina sedalnega dela prednji sedež 490 mm, zadnja klop 450 mm - premer volanskega obroča 370 mm - posoda za gorivo 40 l.



Prostornina prtljavnika izmerjena z AM standardnim kompletom 5 kovčkov Samsonite (skupno 278,5 l):
1 × nahrbtnik (20 l); 1 × kovček (68,5 l).

Pomenbinejša serijska oprema: prednji varnostni blazini - bočni varnostni blazini - ABS - servo volan - štirje vzglavniki - štirje tritočkovni varnostni pasovi - električni pomik šip spredaj - zadnje šipe - stikalo za dnevne luči - osrednja ključavnica z daljinskim upravljanjem - nastavki ISOFIX na zadnjih sedežih - zadnja sedežna klop z deljivim naslonom 50 : 50.

Ocena		
Zunanost (15)	14	C1 v tem trenutku spada med bolj simpatične in verjetno tudi bolj kakovostne mestne malčke.
Notranost (140)	83	Simpatična notranost ponudi spredaj dovolj prostora, nekoliko manj zadaj in najmanj v prtljajniku.
Motor, menjalnik (40)	28	Trivaljni motorček je podprt s tehnologijo VVT-i, menjalnik je natančen, vendar nekoliko predolg.
Vozne lastnosti (95)	66	Naravnost igrivo simpatičen je tale malček, na divjanje med ovinki pa vseeno raje pozabite.
Zmogljivosti (35)	15	Moči je dovolj (50 kW); manj je navora, zato C1, tudi na račun predolghih prestavnih razmerij, v klančih opesa.
Varnost (45)	29	Štiri zvezdice na NCAP-u, štiri varnostne blazine, varnostni pasovi, vzglavniki, ABS ... ima vse, kar mora imeti.
Gospodarnost (50)	35	Cena ni prav nizka in tudi garancijski pogoji so povsem povprečni, je pa motorček sila varčen.
Skupaj	270	
OCENA	avto magazin	1 2 3 4 5
Kriterij ocenjevanja (Št. točk = ocena): 0-180 = 1; 181-240 = 2; 241-300 = 3; 301-360 = 4; 361-420 = 5		

HVALIMO IN GRAJAMO

- simpatična oblika
- zanimivi detajli
- kakovostna izdelava
- prostor spredaj
- serijsko vgrajena varnost

- majhen prtljajnik
- (pre)dolga prestavna razmerja v menjalniku
- ni predala s pokrovom
- bočni oprijem sedežev
- avdiosistem vključuje le zvočnike spredaj