

## Test Citroën C2 1.4i SX



# Malce frajerski

Kam bi vtaknili C2?

Citroënovci so imeli v mislih samske, mladostne, športne po duši.

Besedi lo Vinko Kernc Foto Aleš Pavletič

Otroci so hvaležni in kritični: ne skrivajo čustev in ne znajo lagati. S C2 so si bili hitro blizu, ga vzeli za svojega. Saj ne, da bi bili kupci, ampak podatek, da se mularija dobro počuti v njem, veliko pomeni. Tudi tistim, ki otrok nimajo.

Veste, C2 lahko »vzamete« na dva načina. Prvič preprosto tako, da

vam je všeč, greste v salon, se odločite za enega izmed njih, ga vplačate in odpeljete. Drugič pa z nekaj teorije, bolj zapleteno. Če ste bolj radovedne sorte, se boste o njem nedvomno nekoliko bolj pozanimali.

Kam bi ga vtaknil? Tehnik se bo takoj spomnil na platformo, torej na tisti del karoserije, na katerem se potem



**1. Armaturna plošča:** volanski obroč je nastavljen v dveh smereh, plastika ne navdušuje.  
**2. Lega na cesti:** zanesljiva, z nekaj nagibanja karoserije na mejah.

avtomobil »zgradi«. Ta platforma je pri C2 povzeta po nekaj večjem C3, a nekoliko skrajšana. Drugače povedano, gre torej res za nekaj manjši avtomobil, ampak če se potopite v (predvsem dolžinske) centimetre, kmalu ugotovite, da tako zelo majhen C2 spet ni. Res je krajši od C3 (jasno, ne?) in od denimo Micre, je pa obenem za malenkost daljši od Yarisa. Ki pa je lahko čisto resen petsedežni družinski avtomobil (ček). Eno z drugim, torej centimetri, sedeži, zasnova in vse drugo nakazujejo, da je C2 dokaj samosvoj avtomobil. Če ga strogo tehnič-



**C2** Tale Citroën je preverjeno povsem resen avtomobil, ki pa bi bil skoraj raje malce frajerski, trendovski.

no in filozofsko ocenimo, je njegov edini pravi tekmeec Renaultov Twingo. Ki pa je že precej v letih.

No, da se ne ustrašite filozofskega nakladanja. C2 je preverjeno povsem resen avtomobil, ki pa bi bil skoraj raje malce frajerski, trendovski. Takšen, kakršen je, kliče po tistih kupcih, ki se bodo pogosto vozili sami in ki jim je življenjski slog pomemben. Krog možnih kupcev pa s tem ostaja precej širok: od mlajših do starejših, od damic in mamic do gospodičev in sivolasih modrecev. Zakaj pa ne? C2 nima le imidža (ki si ga

šele gradi), je tudi prijeten v vožnji.

Nič ne bo narobe, če jo boste prepoznali - armaturno ploščo namreč. Je povsem enaka kot v C3, le barve so druge. V malem C2 je enobarvna, črna, saj je barvitosti v C2 dovolj na nekoliko drugačen način. Pod ramami je C2 znotraj črn, nad ramami svetlo bež, to barvno monotonijo pa razbija topla barva tkanine na sedežih. V testnem C2 je bila to oranžna, ne, rdeča, ne, rjava, no, neka kombinacija teh, vsekakor pa absolutno primerna za ta avtomobilček in prijetna za oko. V takšnih barvnih kombinacijah se človek, voznik, potnik, uporabnik, ja, tudi tisti nagajivčki, vsi torej, počutijo prijetno. Tak občutek ostaja tudi potem, ko ugotovite, da je plastika na vratih in armaturni plošči nekako cenenege videza, a to dobro skriva - s svojo obliko. Že celoten prostor je razgiban pa tudi sama površina plastike daje veliko boljše





1

**C2** C2 oblikovno nekaj manj izstopa v množici kot njegov večji brat C3, kljub temu pa delita veliko mehanike. In armaturno ploščo.



2



3



4

1. Zadnji sedež: v višino razmeroma dovolj prostora, v širino precej manj; sedeža sta dokaj majhnih mer. 2. Med prednjima sedežema: lahkotna ročica menjalnika, prostor za pločevinko, stikala za pomik prednjih šip, 12-voltna vtičnica. 3. Merilniki: enaki kot v novem C3, torej s »čistejšo« grafiko vrtljajev. 4. Prilagodljivost: zadnja sedeža sta posamično za decimeter nastavljiva po dolžini.

občutek očesu kot prstom. No, vratni predali (v vsakih po dva) nimajo ne prvega (prikupne oblike) ne drugega (videza površine) ne tretjega (uporabnosti, ker so ozki in globoki, zadnja pa sta še zelo težko dosegljiva), a splošnega vtisa to ne pokvari. Tudi dokaj trda ročica ročne zavore in trda ročica zgiibanja sedežev na njihovem pregibu (torej nerodno nizko nameščena) nista Cedvaju ravno v ponos, toda vse naštetu lahko mirno poppravite v predal »malenkosti« ali »s časom se privadiš«. Boljša stran C2 sta sedeža, katerih sedalna dela sta povsem odraslih mer pa tudi prostora okrog njiju je več, kot morda obljublja zunanja podoba malčka. Vsekakor v njem ne bo tesno, če pa že, bo tesno zadaj. Tam sta sedeža »le« dva, posamično za okrogel decimeter vzdolžno

pomična, tudi posamično prekuceljiva naprej, obema pa lahko nekoliko spremenite kot naslona.

Posebno poglavje je prtljažnik. Daleč najbolj navdušuje dodelno odpiranje vrat, kjer je spodnje krilo ravno dovolj kratko, da ne oteži nakladanja, a že dovolj dolgo, da ga lahko koristno uporabite kot polico. Zdrži 100 kilogramov mase in ima še dodaten manjši predal za drobnarije. Vse drugo je v okviru pričakovanj: osnoven prtljažnik je majhen (193 litrov oziroma manjši kovček ter nahrbtnik zelo na tesno), a polovično povečljiv. Že naslon sedežev, ki mu lahko tristo-penjsko nastavite naklon, lahko precej pomaga pri zlaganju prtljage. Tudi 10-centimetrska vzdolžna pomičnost sedežev nekaj doda, največ pa seveda pridobite z obema zloženima sedežema. Zlaganje je

dokaj preprosto, dvigu sedežev pa pomagata celo blažilnika. Prijazno.

A vseeno: ne imejte v mislih pogostih izletov s C2 v München v štiri, ko razmišljate o nakupu. Vsekakor ni za odrasle štiri. V takšni zasedbi morda iz Ljubljane v Portorož, v München pa z dvema juniorjema. Težave na daljši poti ne bodo le prostorske, po nekaj 100 kilometrih boste najverjetneje ugotovili, da je naslon prednjih dveh sedežev dokaj nizek in ozek. Daleč torej le, če bo neizbežno. Na krajše poti in v mesto - tja pa z veseljem! C2 je sicer »dvo« oziroma »trivratnik«, a ima zanimivo postavitev vrat, če to opazujete izza volanskega obroča. Prednji (A) stebriček je namreč postavljen daleč naprej (in s tem tudi zunanji ogledali, kar vidljivosti ne poslabša, le navaditi se je treba, kje ju »iskati«), s tem pa

tudi srednji (B) stebriček, kar pomeni, da se, da bi dosegli varnostni pas, ni treba bistveno bolj iztegniti kot v načelno bolj uporabnem 5-vratnem C3. Pogosto pripenjanje s pasom torej ne bo naporno. Vse lepše strani vožnje v mestu izhajajo tudi iz zunanjih mer in iz okretnosti, glede katere je C2 zelo prepričljiv. Tudi položaj za volanom je zelo dober in vodljivost avtomobila je lahkotna, tako da je lahkotna in nenaporna tudi vožnja.

Glede notranjosti le še nekaj drobnih pripomb. Tudi merilniki so povzeti iz C3, to pomeni, da ima merilnik vrtljajev preprostejšo in s tem preglednejšo grafiko, kot prvi Cetriji. Žal pa so merilniki slabo vidni, ko nanje posveti svetloba, med njimi smo pogrešali tudi podatek o zunanji temperaturi in informacijo ali dve o podatkih poti. ►►

