



Armatura plošča: dvobarvnost in slaba plastika, uporabnost in prikupnost oblike
Prtljažnik: z nekaj dobrimi, a tudi s slabimi stranmi

Čisto resno se utegne zgoditi: ko bo močnejša polovica tehtno preračunala, analizirala, seštevala in odštevala, se dodatno izobrazila, prehodila vse bližnje in daljnje prodajne salone, nabrala gore tiskanega materiala, popisala kupe papirja in po dolgem, tehtnem premisleku končno izračunala, da bo družino obogatil nek novi avtomobil, bo nežnejša polovica v trenutku določila drugače. »Ne. Imeli bomo C3!«

Ja, morda je bil takrat grd, pa so mu rekli Spaček, ampak danes, ko nekdo reče »Spaček«, malokdo takoj pomisli na nekaj grdega. Najprej se spomni prijaznega avtomobila, ki je bil kot pes: vedno dobre volje, vedno pripravljen na delo, čeprav mu to vedno ni uspelo. Nekaj generacij se ga zato spominja s toplino v srcu in z ljubeznijo - ki se je marsikdaj spočela prav v Spačku.

O Spačku torej (pretežno) dobro - in na podobni poti se utegne znajti tudi C3. Ni grd, kot je bil Spaček, a tudi ni lep, kot bi lahko bil. Je pa tako prikupen, tako dobrovoljen, da bo težko iti mimo njega, ne da bi se za njim ozrli z odobravanjem in nasmeškom na ustih.

C3 je tako poseben in tako samosvoj, da je zganil še vase zaverovane Nemce, ki se načelno do tujcev obnašajo slabše, kot da jih

sploh ne bi bilo. In to je dober znak. Izkušnje zadnjih sto, no, pa da ne pretiravamo, vsaj zadnjih trideset let kažejo, da je pri prodaji avtomobila več kot pol storjeno, če je avtomobil kupcem všeč. Tudi če ni ravno v vrhu med tekmeči. Kar veliko število prodajnih uspešnih zadnjih let kaže tako.

In C3 je všeč nam pa našim mamam pa našim dekletom in ženam in - navsezadnje -

tudi smrkjam iz sosednje srednje šole. Vsaj videti je bilo tako, ko se je usul mimo razred prikupnih najstnic z razgaljenimi popki in s tankimi, oprijetimi hlačami, ki so se ozirale in z nasmeškom kazale s prstom nanj.

No, všeč je tudi fantom in gospodom, ampak to je že manj pomembno ...

... in C3 je všeč nam pa našim mamam pa našim dekletom in ženam smrkjam iz sosednje srednje šole ...

Večina dela je torej opravljena, avtomobil je več kot na pol prodan. Zdaj je vseeno, če je odprto za gorivo mogoče odpreti le s ključem (stara Citroënova navada), če elektrika »zamuja« (nova Citroënova oziroma Peesajeva navada), če je notranji del volanskega obro-

ča krepko preveč izbuljen, če je naklon naslonjala težko nastaviti, če sta sedeža (posebej za višjerasle) dokaj neudobna in če je večina plastike v notranosti preveč cenene. Navsezadnje so to cenenost delno (uspešno) zakamufilirali z obliko površine (drobni hribočki), še nekaj prinese notranja barvitost, največ pa zakri-

je enako igriva oblika notranosti.

Zunanjih adutov tega avtomobilčka ni treba naštevati - so preveč dobro vidni in opazni. Morda velja opozoriti na kakšen notranji detajl: morda na (na videz) čvrste notranje vratne kljuke nad krožnim utorom, morda na za-

nimiv videz prednjega stebrička in šip pod njim ali pa na nenavadno, koncentrično krožno oblikovano manšeto prestavne ročice, na sam videz armaturne plošče ali na samosvoje merilnike - ki so res prikupni, a tudi tehnično premalo natančni.

Pomembno je, da vas avtomobil, za katerega se odločate, ne razočara z mehaniko. Okusi so seveda različni, ampak obstaja neka spodnja meja, pod katero je pogon prešibek, pa zgornja meja, kjer je dodatna moč neuporabna in odveč. Lepo je, da je avtomobil nekje vmes, od vas in vaših želja pa je odvisno, kje vmes mora biti. Če boste sedali v takle C3, kot smo ga preskusili, ne smete pričakovati športnih zmogljivosti, vedite pa, da je sicer motor odličen. Res je turbodizelski, torej di-



Kapljica: z boka ima C3 značilno kapljičasto obliko, ki jo razbijajo ostre poteze luči; kot celota deluje prikupno, prijazno.

Motor: po zmogljivostih povprečen, a zadovoljiv, predvsem pa varčen.

zelski s turbinskim polnilnikom, a ima (le) po dva ventila na valj in nima vmesnega hladilnika polnilnega zraka (intercoolerja). Motornege navora zato ni preveč, ga je pa v večini primerov vožnje dovolj. In to je dobro. Pravzaprav zelo dobro. Edina slabša stran strojčka je prvih 1000 vrtljajev nad prostim tekom, ko ne kaže pretiranega veselja do dela. Potem se

ti po zaslugi zelo dobrega menjalnika, cel avtomobilček pa po zaslugi dobre preostale mehanike: volana in podvozja. Izstopajo le zavore, pravzaprav dodatek ABS oziroma natančneje elektronika, ki zaznava sunkovit prehod s stopalke plina na zavoro - takrat kar premočno zavre, precej bolj, kot voznik pričakuje, oziroma kot bi sam sistem smel.

C3 je zapolnil vrzel v Citroënovi ponudbi; uvršča se med Saxoja in Berlinga, tja, kjer je veliko dela že opravil njegov bratranec Peugeot 206.

zbudi in služi kot dober vojak vse do svojih 4000, morda 42000 vrtljajev v minuti. V prvih treh prestavah ga sicer lahko zavrtite še nekaj višje, celo do 4500 vrtljajev na minuto, ampak pri zmogljivostih ne pridobite ničesar (isto dosežete, če prej pretaknete v višjo prestavo), toda motorček že po glasu sodeč ni vesel, s tem pa mu pridno krajšate življenje.

Izza volanskega obroča boste damo kar težko prepričali, da je dizel. Gospa morda ne ve, da se bencinski motorji vrtijo vsaj tja do 6000 vrtljajev na minuto, slišati pa ga tudi ni. No, zvok je, ampak tudi dobro poučeni mu ne bi prisodili dizelskega delovnega ritma. Tudi predgretje je skoraj trenutno (vsaj poleti) in s svojimi zmogljivostmi pridno služi: v mestu, izven mesta, na avtomobilski cesti. Prehitevati bo treba z glavo, povprečna hitrost potovanja pa bo lahko ugodno presenetila. Motor je tudi lahko kroti-

Najverjetneje C3 ne bo v prvi vrsti namenjen daljšim potem (čeprav - zakaj pa ne?), v mestu pa bo življenje z njim zelo prijetno in neutrujajoče. OK, mi smo že prekusili veliko boljših obvolanskih radijskih komand, ampak tudi te so v redu. Vendar bo mlada mamica navdušena predvsem nad gumbom, ki od znotraj zaklene zadnja vrata (otroci!), nad drugim gumbom, s katerim vklopite opozorilo za prekoračeno (izbrano) hitrost, nad dvema samodejno osvetljenima ogledalcema v senčnikih, še najbolj pa nad ultrazvočnim pripomočkom za vzvratno parkiranje. Ah, če bi bil ta pripomoček še na prednjih odbijačih ...

Ne, grd ni, vse prej kot to. Prijazen, prikupen. Zunaj in znotraj. Je pa vseeno podoben Spačku; tudi on bo najbrž sedel v marsikatero mlado srce ...

Vinko Kernc

Tehnični podatki

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - dizelski z neposrednim vbrizgom - nameščen spredaj prečno - vrtina in gib 73,7 × 82,0 mm - gibna prostornina 1398 cm³ - kompresija 17,9 : 1 - največja moč 50 kW (68 KM) pri 4000/min - največji navor 150 Nm pri 1750/min - ročična gred v 5 ležajih - 1 odmična gredi v glavi (zobati jermen) - po 2 ventila na valj - vbrizg goriva po sistemu skupnega voda - turbinski polnilnik na izpušne pline, naddtlak polnilnega zraka 1,1 bar - tekočinsko hlajenje 6,0 l - motorno olje 4,2 l - oksidacijski katalizator

Prenos moči: motor poganja prednji kolesi - 5-stopenjski ročni menjalnik - prestavna razmerja I. 3,420; II. 1,810; III. 1,170; IV. 0,850; V. 0,68; vzvratna 3,333 - diferencial 3,760 - gume 165/70 R 14 T

Voz in obese: 5 vrat, 5 sedežev - samonosna karoserija - spredaj posamični obesilni vzmetni nogi, trikotni prečni vodili, stabilizator - zadaj poltoga prema, vzdolžna vodila, vijaki vzmeti, teleskopska blažilnika, stabilizator - dvokrožne zavore, spredaj kolutne (prisilno hlajene), zadaj bobnaste, servo, ABS, EBD, sistem za pomoč pri zaviranju - volan z zobato letvijo, servo

Mere, zunanje: dolžina 3850 mm - širina 1667 mm - višina 1519 mm - medosna razdalja 2460 mm - kolotek spredaj 1439 mm - zadaj 1439 mm - rajdni krog 10,5 m - **notranje:** dolžina 1530 mm - širina 1410/1400 mm - višina 950-1020/920 mm - vzdolžnica 920-1120/810-580 mm - prtljažnik (normno) 305-1310 l - posoda za gorivo 46 l

Mase: prazno vozilo 1022 kg - dovoljena skupna masa 1501 kg - dovoljena masa prikolice z zavoro 900 kg, brez zavore 548 kg - dovoljena obremenitev strehe 60 kg

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 165 km/h - pospešek 0-100 km/h 15,4 s - poraba goriva (ECE) 5,1/3,8/4,2 l/100 km (plinsko olje)

NAŠE MERITVE

Pospeški:	Natančnost merilnika hitrosti:	kazalec na:	resnično:
0-60 km/h: 5,8 s	50	46,8 km/h	
0-80 km/h: 9,4 s	70	67,2 km/h	
0-100 km/h: 14,2 s	90	85,9 km/h	
0-120 km/h: 21,8 s	100	95,0 km/h	
0-140 km/h: 33,2 s	130	122,4 km/h	
1000 m z mesta: 36,0 s (142 km/h)			

Največja hitrost:

167 km/h (V. prestava)

Prožnost:

50-90 km/h (IV.):	13,7 s
80-120 km/h (V.):	20,1 s

Zavorna pot:

od 130 km/h:	75,9 m
od 100 km/h:	44,1 m

Poraba goriva:

Testno povprečje	7,2 l/100 km
Najmanjše povprečje	5,8 l/100 km

Trušč v notranjosti (dB):

Prestava:	III.	IV.	V.
50 km/h	59	58	60
90 km/h	64	62	62
130 km/h	66	66	
Prosti tek	40		

Okoliščne meritev

T = 15 °C
p = 1000 mbar
rel. vl. = 81 %
Stanje kilometrskega števca: 2387 km
Gume: Michelin Energy

Napake med testom:

- brez napak

KONČNA OCENA

C3 se cenovno uvršča nekam v sredino med najožjo konkurenco, mišljen kot avtomobil za vsakdanje prevoze po mestu in na krajših razdaljah pa je s tem motorjem in s takšno opremo dobra izbira. Ni športen, ni pa tudi podhranjen. Ampak v prvi vrsti in pred vso tehniko je - prikupen!

➤ prikupna pojava	➡ občutek na stopalki zavore, delovanje sistema ABS
➤ počutje v vožnji	➡ blaženje udarnih jam - na trenutke pomanjkanje moči
➤ številni notranji predali	➡ sedeža
➤ nekaj za ta razred ne- navadne opreme	➡ notranja plastika
➤ lega na cesti	
➤ višinska prilagodljivost prtljažnika	

CENE (Citroën Slovenija)	SIT
OSNOVNI MODEL:	2.427.000
TESTNO VOZILO:	3.095.600