

Veliko, Temeljito Razvajanje



Citroënov C3 je že dobro znan avtomobil, ki se najbolje znajde v mestnih jedrih. Zakaj tokrat pišemo o razvajanju? Zato ker je to razvajanje temeljito ... ves čas!

Med brskanjem po arhivu smo ugotovili, da o Citroënovem C3 nismo že lep čas ničesar napisali. Še več, če pomislimo, da je bil javnosti prvič predstavljen leta 2001, se vse skupaj zdi že zelo oddaljeno. Ali čas res tako hitro teče?

Torej je prišel trenutek za manjšo prenovi, lepotni kirurgi bi temu rekli majhen 'lifting'.

Avto je medtem postal stalnica na naših cestah, lahko celo rečemo eden najbolj priljubljenih v razredu majhnih avtomobilov. Bogata ponudba opreme, motorjev in kup dodatne vgrajene varnosti (izboljšane zavore, sodobni ESP, stikalo za vklop in izklop sovoznikove varnostne blazine ...) pa so razlogi za to veliko priljubljenost.

Od tedaj se je spremenilo tudi to, da v segmentu majhnih avtomobilov vedno več kupcev posega po majhnih, a sodobnih dizelskih motorjih z majhno porabo goriva. Zadnji test z dizelskim motorjem tega avtomobila sega v začetek leta 2003. Takrat je pod pokrovom motorja brnel 1,4-litrski turbodizel s 70 KM. No, danes imajo v ponudbi tudi močnejšega, z enako prostornino, a z 92 KM.

Na prvi pogled od zelo daleč se v teh treh letih ni veliko spremenilo. Linije karoserije so enake, torej mehko zaobljene. Na nosu najdemo skrajšano okrasno masko mehkejših linij, kjer se bohoti velik Citroënov znak, vse skupaj pa obdaja večji in močnejši odbijač v barvi karoserije. Novost so tudi prozorne (brezbarvne) zadnje luči, ki skrbijo, da gre zunanost v korak s časom.

Testni C3 je bil nekaj posebnega, pogled na zadnji del praga (tik pred zadnjimi kolesi) razkrije napis VTR. To pri Citroënu pomeni športnost, ki se kaže v kupu dodatne opreme, po kateri se razlikuje od razkošne opreme SX. Lična 16-palčna aluminijasta platišča s sedmimi kraki so oblikovalski zadetek v črno. Avtomobilu resnično pristajajo in kar kličejo po tem, da nanje namestite

športne nizkopresečne gume. Zima in z njo zakon sta pri tem testu povzročila, da je bil testni C3 obut v Goodyearove zimske gume Ultra Grip 7, kar je sicer pomenilo več varnosti na spolzkem in hladnem cestišču, a toliko manj veselja na ovinkih z dobrim oprijemom. Športnost na zunaj C3 nakazuje še s parom agresivno nameščenih okroglih meglenk.

Morda boste rekli, da z opisovanjem športnosti že malce pretiravamo, a če bi vam prikimali, bi bili do malčka krivični. Ne nazadnje prihaja iz koncerna, ki ima bogato športno tradicijo. Še več, Sebastien Loeb je prav s Citroënom že drugič zapored osvojil naslov svetovnega prvaka v reliju. Če tega ne bi francozek vsaj kje pokazal, bi bilo že malce čudno.

Športnega pečata pa mu niso vtisnili samo zunaj, tudi znotraj je avto prežet s športno-luksuznimi detajli.

Armaturna plošča s polokroglimi merilniki, okroglimi zračniki in zaobljenimi linijami je lepa in učinkovita. Pohvalno je to, da vse na njej dobro služi svojemu namenu in nad ničemer se pravzaprav ne moremo pritožiti. Merilniki so relijsko dirkaški, torej digitalni, kjer motorni vrtljaji naraščajo v polkrožni črtkani krivulji,



hitrost pa kažejo velike in lepo vidne digitalne številke. Boljšo preglednost smo si zaželeli le pri osrednjem zaslonu na vrhu sredinske konzole. Številke in črke potnega računalnika se namreč v sončnem vremenu ne vidijo najbolje.

Želeli smo si tudi uporabnejši avtoradio s CD-predvajalnikom, ki sicer lepo sede v sredino armature, toda njegovi gumbi so zelo majhni in zato nepraktični. Čast rešuje obvolanska ročica z logično in dobro razporejenimi gumbi in ko se voznik privadi na njihovo namestitve, je vse skupaj precej lažje.

Naslednji na seznamu želja je bil volanski obroč. Sicer je velik, lep, s tremi kraki, a beseda veliko v tem primeru ne pomeni tudi dobro. Manjši volan bi temu avtomobilu, ki hoče biti tudi športnik, vsekakor bolje pristajal.



Sam volanski mehanizem je dober, volan dovolj natančen z dobro delujočim prilagodljivim servoojačevalnikom. V mestu se volanski obroč tako zavrti resnično z lahkoto, kar bodo najbolj cenile ženske, pri veliki hitrosti pa postane trši in poskrbi za mirno vožnjo v želeni smeri. Pri zagotavljanju smerne stabilnosti so se Citroënovci precej potrudili, saj podvozje dobro sledi ukazom volana in tudi na ovinkasti cesti ni premeško. Kljub temu da je C3 zanesljivo na vseh štirih kolesih, tudi ko gre malce hitreje, pa ne moremo zapisati, da je podvozje športno. Do športnosti mu manjkajo trši blažilniki in še več natančnosti.

Prestavna ročica menjalnika je seveda športno okrogla z lepim kovinskim sijajem (dobro sede v dlan), po Citroënovi navadi pa malce šepa v natančnosti.

Sicer pa je splošno počutje, kljub naštetim (majhnim) pomanjkljivostim, zelo prijetno. Tudi zaradi udobnih sedežev z dobrim oprijemom in veliko prostora tako na sprednjih sedežih kot na zadnji klopi. Dovolj prostora za noge, glavo in ramena je našel tudi največji v naši redakciji.

Pohvalno je, da je notranjost dobesedno posejana s kopico uporabnih predalčkov in odlagalnih poličk. Poskrbljeno je tudi za malčke, ki bodo na majhni zložljivi mizici na hrbtnem delu voznikovega in sovoznikovega sedeža odložili knjižico ali osvežilno pijačo.

No, kljub vsemu je jasno, da C3 ostaja majhen avto, ki v dolžino ne meri več kot 385 cm. Ti centimetri so hvalevredni v mestu, ko je treba avto 'stlačiti' na tesen parkirni prostor. Med parkiranjem pomaga tudi dobra preglednost iz avtomobila naprej in nazaj.

Za konec ostane še poglavje o tem, kaj dejansko avto zmore na cesti. Njegov največji adut je vsekakor motor. Ta poskrbi za C3-jevo poskočnost, saj od 0 do 100 km/h pospeši v zavirljivih

10,3 sekunde. Temu že lahko rečemo športen značaj, ljubitelji bencinskih motorjev pa naj nam pri tem ne zamerijo, saj je dizelski motor zares odlična izbira za ta avto.

Kako je dober, pove tudi dejstvo, da smo mu namerili porabo pri 6,1 litra na 100 kilometrov. S končno hitrostjo 180 km/h in z zmogljivostmi, ki jo omogočijo, C3 upraviči športno oznako.

In na koncu vprašanje: ali je vse to vredno 4 milijone tolarjev? Hm, težko prikimamo, avto je res nekaj posebnega, lep izdelek, ki razveseljuje in razvaja, a če iščete največ za najmanj denarja, boste morali izbrati drug paket opreme. Vsekakor pa toplo priporočamo testni motor - vreden je vsakega tolarja. ■

Citroën C3 1.4 HDI VTR

Cena osnovnega modela:	3.690.000 SIT
Cena testnega vozila:	4.083.000 SIT

NAŠE MERITVE

(T=1 °C / p= 1023 mbar / rel. vl.: 61 % / Stanje km števca: 16228 km)

POSPEŠKI

0-100 km/h:	10,3 s
402 m z mesta:	17,6 s (126 km/h)
1000 m z mesta:	32,7 s (158 km/h)

PROŽNOST

50-90 km/h (IV):	9,6 s
80-120 km/h (V):	12,7 s

NAJVEČJA HITROST

180 km/h
(V. prestava)

ZAVORNA POT

od 100 km/h: 43,8 m (AM meja 42 m)

PORABA GORIVA

skupno testno povprečje 6,1 l/100 km

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - turbodizelski z neposrednim vbrizgom - gibna prostornina 1398 cm³ - največja moč 66 kW (90 KM) pri 4000/min - največji navor 200 Nm pri 1750/min.

Prenos moči: motor poganja prednji kolesi - 5-stopenjski ročni menjalnik - gume 195/50 R 16 H (Goodyear Eagle Ultra Grip 7 M+S).

Mase: prazno vozilo 1090 kg - dovoljena skupna masa 1540 kg.

Mere: dolžina 3850 mm - širina 1685 mm - višina 1640 mm - prtljažnik 305-1310 l - posoda za gorivo 45 l.

Zmogljivosti: največja hitrost 180 km/h - pospešek 0-100 km/h 12,9 s - poraba goriva (ECE) 5,3/3,7/4,3 l/100 km.

HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ oblika
- ▲ udobje
- ▲ prostornost
- ▲ poraba goriva
- ▲ oprema
- ▲ motor, zmogljivosti

- ▼ cena testnega vozila
- ▼ namestitev stikal za dviganje in spuščanje šip

Končna ocena

Pravi mestni avto, ki je lahko odlična izbira za vse, ki se radi odpeljejo tudi kam dlje. Dizelski motor je čudovit, predvsem pa navduši bogata oprema.