

Loebov drugi avtomobil

besedilo: Aljoša Mrak • foto: Aleš Pavletič

Ko Sebastien Loeb odvrže dirkaške rokavice in sname čelado, se verjetno do letališča odpelje s Citroënom C3 1.4 16V Stop&Start. Ali pa si to vsaj želi.

► Z veliko domišljije smo prišli do ideje, da bi bil tak C3 zlahka drugi avtomobil petkratnega svetovnega prvaka v reliju Sebastiena Loeba. C3 je namreč okreten v mestu, SensoDrive pa omogoča pretikanje z obvolanskima uhljema in zaviranje z levo nogo. Predvsem pa je s sistemom Stop&Start ekološko sprejemljivejši, tako da se lahko z njim zapelje tudi v mestna središča, ki počasi postajajo prepovedan sadež za avtomobilsko pločevino.

Loeb preživi največ časa za volanom dirkalnice Citroëna C4 WRC, po letalih, letališčih

in v taksijih. In medtem ko ga pri Citroënu Sport verjetno razbremenjujejo vožnje po mestnih središčih in ga na zelene lokacije dostavijo in pridejo iskat poklicni vozniki, bi bil testni C3 kot nalašč za njegovo ženo Severino. Ta bi lahko izkoristila lahkotnost upravljanja na švicarskem podeželju, kjer z možem uradno delata družbo Michaelu Schumacherju, Loeb pa bi se z njim potepal po Ženevi ali Lausannu. Ali pa bi ga najel za vožnjo v prenasičenem Parizu (sedež Citroëna Sport), čedalje bolj nedostopnem Londonu (Race of Champions) ali monde-

nem Monte Carlu (gala zaključek FIE). Teoretično, seveda.

A teorija je eno, praksa pa drugo. Medtem ko Loeb verjetno večino časa preživi v taksijih, pa se številni Evropejci vsak dan gnetejo na prenasičenih mestnih ulicah, da pridejo do službe, trgovine ali vrtca oziroma šole. Zato je še kako pomembno, da se v času, ko se poleg gospodarske krize bojimo še ekoloških posledic, pravilno odločimo pri nakupu jeklenega konjička. Torej, biti mora poceni, skromen, kar se porabe tiče, in če se vozite večinoma le po mestu, obvladljivih

zunanjih dimenzij. Skratka, C3 Stop&Start. V osnovi je to avtomobil z 1,4-litrskim bencinskim motorjem, ki mu pri prenosu moči na prednji pogonski par koles pomaga robotiziran petstopenjski menjalnik SensoDrive. Motor je že stari znanec, saj postreže z 88 'konji', za sistem SensoDrive pa smo že na prejšnjih testih ugotavljali, da je sicer zanimiva tehnična rešitev, vendar premalo dodelana. Obvolanske ročice delujejo izvrstno in leva noga nima nič proti počivanju. Moti le prepočasno pretikanje, ki zaniha vso živo vsebino v avtomobilu.

do +30, ko klimatska naprava dela s polno močjo. Smo pa na našem testu ugotovili, da je C3 ugašal tudi pri -12, čeprav počivanje motorja ni trajalo dolgo, mogoče le kakšne pol minute. V nasprotju z recimo BMW-jevimi ta sistem preverjeno deluje pri bistveno nižjih temperaturah, saj so Bavarci za mejo delovanja postavili +4 stopinje Celzija.

Katere pa so slabosti sistema Stop&Start? Prva je ta, da morate kljub menjalniku SensoDrive na križišču tiščati stopalko za zavoro (to sicer ni potrebno, saj menjalnik ni spojen z motorjem in C3 zato ne 'leze', kot

V samodejnem načinu prestavljanja deluje tako, kot da pretika malce nerodnejši kandidat za vozniški izpit, v sekvenčnem načinu, v katerem lahko pretikaš s prestavno ročico ali dvema obvolanskima uhljema (z levim v nižje, z desnim pa v višje prestave), pa lahko izkušenejši voznik med prestavljanjem pomaga menjalniku s popuščanjem plina. S tem omili vzdolžno nihanje, ki ni najbolj prijetno niti za pripravljenega voznika, kaj šele za nepripravljene sopotnike.

Osnovnemu C3 SensoDrive so dodali še dodelan alternator in elektronsko enoto, ki povezuje alternator in elektroniko motorja. Dodelan (kombinirani) alternator z močjo 2 kW ima dve vlogi, saj nadomešča zagnjalnik in klasični alternator. S tem, pravijo pri Citroënu, ne obremenjujemo dodatno motorja, temveč le manjšamo porabo goriva in manj onesnažujemo takrat, ko se ne vozimo. Pred semaforji ali v koloni, skratka. Ko je sistem Stop&Start vklopljen (lahko ga namreč izklopimo z gumbom na sredinski konzoli) in se na križišču ustavimo, se motor samodejno ugasne. Dokler držimo stopalko za zavoro, bo motor miroval, sklopka pa bo takrat ločena. Seveda bodo klimatska naprava, svetila in radio delovali povsem normalno. Ko želimo speljati, pa le popustimo stopalko za zavoro in C3 se bo ponovno samodejno zagnal, še preden boste pohodili stopalko za plin. Menjalnik SensoDrive namreč znova spoji sklopko s preostalim pogonskim sistemom, ko voznik prehaja z zavore na plin, vse to pa deluje tako hitro in učinkovito, da se boste čudili, zakaj niso tega že prej zagotovili. No, sistem Stop&Start ima nekaj 'varovalk', recimo ne deluje (motor ne ugaša) pri ekstremnih temperaturah, od -10

smo navajeni pri samodejnih menjalnikih). Druga je, da je omenjeni menjalnik vsaj za zdaj povezan le z bencinskim motorjem. Kot tretjo pa naj omenimo, da v Sloveniji verjetno še vedno ni take prometne gneče, da bi sistem Stop&Start prišel do izraza (poraba C3 z zimskimi gumami pri sibirskih temperaturah in večinoma po mestu je bila namreč med 8,2 do 10,2 litra). Toda ko se spomnimo na vsakodnevno pariško gnečo, pa nam je še kako jasno, kaj so imeli v mislih načrtovalci tega pripomočka. Velemesta. ◀◀

Citroën C3 1.4i 16V (65 kW) Stop & Start Airdream

Cena osnovnega modela: 14.790 EUR
Cena testnega vozila: 15.130 EUR

NAŠE MERITVE
T = 0 °C / p = 1.000 mbar / rd, vl. = 66 % / Stanje kilometrskega števca: 7.364 km

POSPEŠKI
0-100 km/h: 13,9 s
402 m z mesta: 19,2 s (119 km/h)

PROŽNOST
50-90 km/h (IV/V): 12,9 s / 16,4 s
80-120 km/h (V/VI): 10,5 s / 20,0 s

NAJVEČJA HITROST
177 km/h (VI. prestava)

ZAVORNA POT
od 100 km/h: 43,6 m (AM meja 40 m)

PORABA GORIVA
skupno testno povprečje: 9,1 l/100 km

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - bencinski - gibna prostornina 1.360 cm³
- največja moč 65 kW (88 KM) pri 5.250/min - največji navor 133 Nm pri 3.250/min.

Prenos moči: motor poganja sprednji kolesi - 5-stopenjski robotizirani menjalnik - gume 185/60 R 15 T (Michelin Alpin M+S).

Mase: prazno vozilo 1.051 kg - dovoljena skupna masa 1.527 kg.

Mere: dolžina 3.860 mm - širina 1.667 mm - višina 1.510 mm - prtljajnik 305-1.310 l - posoda za gorivo 45 l.

Zmogljivosti: največja hitrost 177 km/h - pospešek 0-100 km/h 13,0 s - poraba goriva [ECE] 6,9/4,9/5,7 l/100 km.

HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ delovanje sistema Stop&Start
- ▲ obvolanski lopatki
- ▲ položaj za volanom
- ▲ cena
- ▲ oprema

- ▼ delovanje menjalnika
- ▼ sistem Stop&Start si lahko omissimo le pri bencinskem motorju z menjalnikom SensoDrive
- ▼ dostop do posode z gorivom le s ključem
- ▼ malo prostora za noge zadnjih potnikov
- ▼ kulisa prestavljanja z ročico

Končna ocena

Ni treba biti Loeb, da se hitro navadite na obvolanske lopatke in - če želite - na zaviranje z levo nogo. Sistem Stop&Start deluje odlično, menjalnik SensoDrive malce manj, kulisa pretikanja s prestavno ročico (v višje prestave naprej in v nižje nazaj) pa ni v čast svetovnim prvakom v reliju. V WRC-ju je ravno obratno!