

Igriv in resen!



C3 je prijazen. Pogleduje z nasmeškom, koketira. Se smeji. Dvori. Vabi, da ga pogledate v kokpit. Vabi v vožnjo. Zapeljuje. Je resen, a hkrati igriv. Je zelo svež.

Nima lahkega dela; Evropa je polna avtomobilov nižjega razreda (ali segmenta B), prihajajo pa z vseh vetrov, namazani z najrazličnejšimi mažami. Med njimi je težko biti izviren.

Pa mu je, Citroënu namreč, uspelo. Kdor se spomni stare Mazde 121, kdor ve, kaj je Beetle in kaj TT, ta ve, da je bočna silhueta C3 nastala na podoben način, a ravno toliko drugače, da mu smemo mirno priznati izvirnost. Večina (če med drugim sodim tudi po obrnjenih glavah mimoidočih vseh starosti in spolov) mu pripisuje tudi prikupnost in v času testa nismo srečali ali spoznali nikogar, ki mu C3 ne bi bil všeč.

Če ga pogledate z boka, ne morete spregledati številnih

krožnic. Obrisi avtomobilčka tvorita dve, ki se srečata in sekata na spodnjem delu prednje šipe. Tudi spodnja linija bočnih šip je krožna in poudarjeno kolobarjasta sta kolesna blatnika. Krogi so opazni tudi znotraj: od nenavadnih zračnih rež do vratnih kljuk.

Jasne, a ne premočno izstopajoče krožne linije in vse, kar te prinesejo zraven (na primer zaokroženost stebrička A), je tisto, zaradi česar je C3 nevsiljivo prikupen in zaradi česar utegne ugajati različnim značajem. Tudi zadek je po zaslugi nenavadnih, trikotnih, krvavo rdečih velikih zadnjih luči nekako nenavaden. Ampak oči - k sreči - vidijo le lepše in njim prijetnejše stvari.

C3 je prav zaradi pravkar napisanega posebnost: marsiko-

ga bo prepričal že kar s fotografije ali z obcestnega plakata. Toda vseeno (in morda ravno zato) velja sesti vanj in se pustiti prepričati. C3 je sicer nekoliko manj, a kljub temu zelo prijazen tudi znotraj. Hitro se prikupi očesu: ker je oblika sveža, barve skladne z zunanostjo, povrh pa se zdi, da je prostora v C3 dovolj. In vse tudi drži.

C3 ima nekaj slabosti. Ampak s prikupnostjo marsikaj odtehta ...

Še vedno nerešeni ostajajo stari Citroënovi problemi: materiali in ergonomija. Plastika je na otip neprijetna, trda, je pa res, da so z obdelavo njene površine spretno prikrili njeno slabo kakovost in cenenost. Marsikoga

utegne trik prevarati. Še slabše je z upravljanjem drugotnih naprav. Pri Citroënu denimo še vedno trmasto vztrajajo pri stikalih za pomik prednjih šip, postavljenih pred prestavno ročico. C3 je prinesel še tanek, plastičen in predvsem preveč izbočen (varnostna blazina) volanski obroč, pa težko dostopne in trde ročice za nastavitve naslona

sedežev, kar nekako premalo mest za odlaganje drobnarij, neosvetljen predal pred sovoznikom in - kar je verjetno tudi najbolj neprijetno - neugodno (preveč) usločen zgornji del sedežnih naslonjal. Volanski obroč bo



Krožnice: z vseh zornih kotov (in še najbolj od strani) so vidne krožne linije.



Leža na cesti: odlična in lahko obvladljiva do skrajnih meja.



Armaturna plošča: spretno prikrita cenena plastika, (pre)malo prostora za drobnarije, slaba ergonomija.

v spodnji legi pošteno zakril merilnike (še posebej zaradi njihove nenavadne zasnove), obvolanske komande avdiosistema še vedno zaostajajo za bližnjo konkurenco in upravljanje klimatsko-grelnoprezračevalnega sistema terja (zaradi nizke postavitve) preveč voznikove pozornosti. In za podatek o zunanji temperaturi se je vsakokrat, ko si ga zaželite, treba stegniti do tipke na zgornjem zaslonu na armaturni plošči.

Merilniki v C3 malce spominjajo na stari GS in jim (tudi zato) kaže odpustiti kak manjši greh, na primer to, da se kljub velikosti zaslona na njem lahko pokaže le eden od obeh podatkov prevožene poti. Boste pa v C3 najverjetneje našli dober položaj za vožnjo, saj je volanski obroč dobro nastavljen v obe smeri, sedež v višino, na sredini pa imata oba sedeža dodatni komolčni opori po vzoru limuzinskih kombijev - torej vsak svojo.

Testni C3 je tudi (z izjemo manjkajočega usnja na volanskem obroču in prestavni ročici) dokazal, da ga je mogoče precej bogato opremiti: od samodejne klimatske naprave in izmenjevalnika zgoščenk do ultrazvočnega pripomočka za vzvratno parkiranje, opozorilnik o prekoračeni nastavljeni hitrosti, prijazne zvočne signale (za utripalke in za »nasvidenje«), dober avdiosistem ... in tradicionalno cestročnovsko lahkotno vožnjo.



Osrednji del: dva zaslona, v sončnih dneh slabotna klimatska naprava, nenavadne, a učinkovite zračne reže, dober avdiosistem.



Merilniki: nenavadna postavitev in oblika; števec vrtljajev nima rdečega polja, elektronika prekine vžig pri 6400 vrtljajih v minuti.

LOČENO MNENJE: PO REVJI



Tovarna Citroën se je očitno odločila, da bo svoj oslavljeni položaj v segmentu manjših avtomobilov odločno popravila s popolnoma novim avtomobilom C3, katerega platforma je osnova za prihodnje modele: kabrioletsko različico Pluriel ter naslednike hišnih manjših avtomobilov ranega Peugeot 206. Različica z 1,4-litrskim motorjem ni povsem prepričala. Kljub bogati opremljenosti avtomobil deluje kot ne povsem dokončan projekt, pri sestavi paketov opreme so se pri Citroënu očitno povsem izgubili (na primer kdor želi samodejni menjalnik, ne more naročiti še tempomata). Usnje na sedežih je preveč spolzko, enako velja za negumiran sistem Moduboard v prtljažniku. Nadalje, zložljivi naslon za roko preprečuje preprost dostop do gumba za nastavitev naklona naslonjala. Da bi vam to uspelo, potrebujete roke kakšnega cirkuškega artista, poleg tega pa se zadeve

nikar ne lotite, če nimate na rokah vsaj rokavic. Zakaj? Zelo preprosto, kajti skoraj vsi deli, uliti iz plastike, imajo zelo ostre robove, s katerimi bi se moški z malo domišljije lahko celo obril. Na zadnjih sedežih pa so zato na daljših poteh lahko zadovoljni le potniki nižje rasti. Prostora za noge ni dovolj in kdor je večji od 1,8 metra, lahko z glavo že boža avtomobilov strop. Oblikovalci so očitno varčevali s prostorom na zadnjih sedežih in del le-tega raje namenili prtljažnemu prostoru. Uporabnike bi utegnili jeziti tudi primitivno izdelana zadnja polica, ki je obenem tudi pokrov prtljažnika. Ta je namreč izdelana iz enega kosa, v katerega sta vključeni pritrditveni točki. Če se zloži ena od krhko delujočih pritrditev, mora uporabnik seveda kupiti celo novo polico. In ko smo že pri jezi: pri pogledu na motorni prostor dobi človek občutek, da je robotu, ki je nanašal osnovno zaščitno

barvo, tik pred koncem barvanja zmanjkalo barve. No, v tem malomarno obdelanem motornem prostoru pa smo našli prijetnega 1,4-litrskega partnerja. Razen pri zagonu hladnega motorja ta štirivaljnik s 73 KM deluje zelo kultivirano in sorazmerno tiho. Neprijetno postane le v primeru, ko se vklopi kompresor klimatske naprave, kajti takrat potnike vedno znova presneti močan suhek, ki prihaja iz motornega prostora. Četrta in peta prestava v menjalniku sta odločno »predolgi«, zato pa je udobje ena od svetlejših strani Citroënovskega novince, čeravno bi bil lahko električni servovolani precej natančnejši. Avtomobil zaenkrat prej spada v kategorijo »nedokončan« kot kam drugam in zato mnoge pozitivne stvari ne pridejo povsem do izraza.

Christian Bangemann

Avtor je novinar sestrške revije Auto, motor und sport



Motor: prijazen v nizkih in srednjih vrtljajih, prešibek v višjih, slaba zaloga moči; kljub temu varčen tudi pri prižiganju.

Nekaj zasluge za to ima že sam položaj za volanom, večino pa prinese mehanika. Ta sicer ni vzeta iz prihodnosti, je pa dovolj spretno uglašena, da je vozniku pretežno v pomoč in ne v breme. Volanski servo je močan, da je volan prijetno (še posebej pri parkiranju) lahek, menjalnik je dovolj natančen ter motor je v mestu prijetno živahen in odziven. Zahtevnejši pa bodo morali poseči po zmogljivšem stroju, saj se takšen z 1,4 litra prostornine, kot je bil v testnem C3, pri večjih zahtevah ne odreže najbolje. Zaradi že rahlo zastarele zasnove (predvsem le dva ventila na valj) se nad 5000 vrtljaji v minuti ne vrti več rad, tam pa mu tudi zmanjka moči. Zato je hitro in tesno prehitevanje zelo težko,

v kombinaciji s precej na dolgo izračunanim menjalnikom (zaradi katerega se že v četrti prestavi ne zmore zavrteti do prekinjevalnika pri 6400 vrtljajih v minuti) pa C3 z več osebami in njihovo prtljago na avtocestnih vzponih komajda doseže (če sploh) največjo dovoljeno hitrost.

Nenavadno je, da ima luknjo za gorivo na levi strani, nerodno pa je, da je njen pokrov spet možno odpreti le s ključem.

Precej bolje se odreže podvozje, ki stopa vstric z najboljšo konkurenco tako po udobju kot po zanesljivosti na fizikalnih mejah. Čeprav je volan dokaj posreden, je dovolj natančen, lega na cesti pa je odlična, zanesljiva in



Prtljažnik: v osnovi zelo globok, sicer pa samosvoja rešitev višinske deljivosti, po tretjini deljivo naslonjalo zadnje klopi.

nadzirljiva. V skrajnosti se pokaže značilnost spredaj motorizirane in spredaj gnane zasnove, torej zahteve po dodajanju volana. Prej kot s cestnimi zmogljivostmi želi C3 kupce prepričati s svojo uporabnostjo. Čeprav gre za majhen avtomobil, ki bije bitko s Cliom, 206, Puntom, Pol-

nostjo tretjinske deljivosti njegove višine z dodatnimi zložljivimi pokrovi. Ti imajo tudi slabost - na njih se zaradi samega materiala (trda plastika) prtljaga vozi sem ter tja. Možno je tudi povečevanje prtljažnika po tretjini, a le s podiranjem naslonjala in ne tudi sedežnega dela. Zato je povečan prtljažnik razmeroma visok, a kljub temu po normah doseže prek 1300 litrov praznine, kar tudi v razredu ni malo.

In ker C3 stavi predvsem na lahkotnost vožnje, uporabnost notranjosti in prikupnost oblike, je njegova resnost povsem resna. Čeprav se na videz izraža v obliki igrivosti. Ravno zato je nekaj posebnega in zato je še posebej privlačen.

Vinko Kerne

Iz oči v oči



Končno nekaj resnično svežega! C3 namreč ne privlači le s svojo obliko, ampak je vsaj tako živahno oblikovana tudi njegova notranjost. Preseneti vas že barvna usklajenost potniške kabine z zunanostjo, prav tako kombinacija analognih in digi-

talnih merilnikov, pa tudi številne preostale malenkosti (zračniki, kljuke ...), ki popestrijo počutje vozniku in potnikom. Ko bi si vsaj še končna obdelava in tehnološka svežina motorjev zaslužili tako visoke ocene.

Matevž Korošec

CENE	SIT
Dodatna oprema	
Sistem za pomoč pri parkiranju	49.000
ABS	139.000
Kovinska barva	49.900
Stranski varnostni blazini	47.900
Varnostne zaves	47.900
Radjski sprejemnik s CD-jem	79.000
Klimatska naprava	160.000
Lahka platišča 14 "	75.000
Tempomat	30.000
Nekateri nadomestni deli	
Prednji žaromet z utripalko	51.694
Prednja bočna utripalka	1.202
Prednja meglenka	11.485
Prednji odbijač	67.158
Prednja maska	21.944
Vetrobransko steklo	90.401
Znak	4.728
Prednji blatnik	16.706
Zadnji odbijač	58.967
Zunanje ogledalo	12.391
Lahko platišče	35.874

Model	Citroën C3 1.4i SX	Opel Corsa 1.2 16 V Club	Peugeot 206 1.4 XR presence	Renault Clio 1.2 16V
motor (zasnova)	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni
gibna prostornina (cm³)	1360	1190	1360	1149
največja moč (kW/KM pri 1/min)	55/75 pri 5500	55/75 pri 5600	55/75 pri 5500	55/75 pri 5500
največji navor (Nm pri 1/min)	120 pri 3400	110 pri 4000	111 pri 3400	105 pri 3500
dolžina × širina × višina (mm)	3850 × 1667 × 1519	3817 × 1646 × 1440	3835 × 1652 × 1432	3812 × 1639 × 1417
največja hitrost (km/h)	168	170	170	170
pospešek 0-100 km/h (s)	13,6	13,0	13,2	13,0
poraba goriva po ECE (l/100 km)	8,2/5,0/6,2	8,2/5,2/6,3	8,9/5,3/6,6	7,8/4,9/5,9
cena osnovnega modela (SIT)	2.142.000	1.903.474	2.086.000	2.107.000

avto magazin CITROËN C3 1.4i SX

NAŠE MERITVE

Vozne lastnosti

Pospeški	s
0-60 km/h:	5,9
0-80 km/h:	9,4
0-100 km/h:	14,0
0-120 km/h:	21,8
0-140 km/h:	35,3
1000 m z mesta:	36,3
	(141 km/h)

Prožnost	s
50-90 km/h (IV.):	14,3
80-120 km/h (V.):	24,1

Največja hitrost	163 km/h
	(V.prestava)

Poraba goriva	l/100 km
najmanjše povprečje	6,9
največje povprečje	8,6
skupno testno povprečje	7,9

Trušč v notranjosti	dB
Prestava	III. IV. D
50 km/h	61 60 59
90 km/h	64 64 63
130 km/h	68 67
Prosti tek	37

Natančnost merilnika hitrosti	
kazalec na	resnično km/h
30	28,6
50	47,3
70	66,5
90	85,7
100	94,3
130	122,4
150	141,1

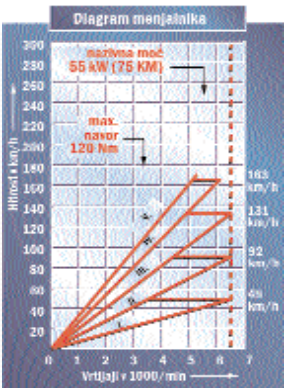
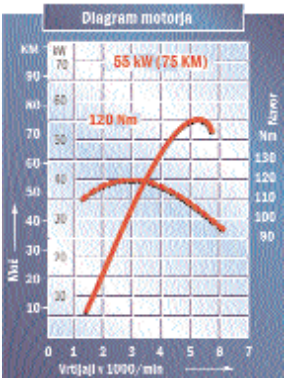
Zavorna pot	m
od 130 km/h:	74,1
od 100 km/h:	43,1

Okoliščine meritev

T = 18 °C
p = 1010 mbar
rel. vl. = 69 %
Stanje števca: 1866 km
Gume: Michelin Energy

Napake med testom

- kratkotrajno prekinjanje vžiga med vožnjo pri veliki obremenitvi motorja



CENE (Citroën Slovenija)	SIT
OSNOVNI MODEL:	2.142.000
TESTNO VOZILO:	2.940.600

GARANCIJA IN ZAVAROVANJE

Garancija:

1 leto brez omejitve kilometrov splošne garancije, 3 leta garancije za lak, 12 let garancije za prerjavanje

Obvezno zavarovanje:

Polno kasko zavarovanje brez dodatkov (okvirna vrednost):	63.400 SIT
	88.200 SIT

55 kW (75 KM) ● 14,0 s ● 163 km/h ● 7,9 l/100 km

TEHNIČNI PODATKI

Motor:

4-valjni - 4-taktni - vrstni - bencinski - nameščen spredaj prečno - vrtina in gib 75,0 × 77,0 mm - gibna prostornina 1360 cm³ - kompresija 10,2 : 1 - največja moč 55 kW (75 KM) pri 5500/min - srednja hitrost bata pri največji moči 14,1 m/s - specifična moč 40,4 kW/l (55,0 KM/l) - največji navor 120 Nm pri 3400/min - ročična gred v 5 ležajih - 1 odmična gred v glavi (zobati jermen) - po 2 ventila na valj - blok in glava iz lahke kovine - elektronski večtočkovni vbrizg in elektronski vžig - tekočinsko hlajenje 6,0 l - motorno olje 3,2 l - akumulator 12V, 45 Ah - alternator 70 A - uravnnavani katalizator

Prenos moči:

motor poganja prednja kolesa - enokolutna suha sklopka - 5-stopenjski ročni menjalnik - prestavna razmerja I. 3,418; II. 1,810; III. 1,276; IV. 0,975; V. 0,767; vzvratna 3,584 - prestava v diferencialu 4,062 - platišča 5J × 14 - gume 165/70 R 14 T, kotalni obseg 1,77 m - hitrost v V. prestavi pri 1000/min 34,1 km/h

Voz in obese:

kombilimuzina - 5 vrat, 5 sedežev - samonosna karoserija - Cx = ni podatka - spredaj posamične obese, vzmetne noge, trikotna prečna vodila, stabilizator - zadaj poltoga prema, vzdolžna vodila, vijajčne vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator - dvokrožne zavore, spredaj kolutne (prisilno hlajene), zadaj bobnaste, servo, ABS, EBD, pomoč pri zaviranju, mehanska ročna zavora na zadnja (ročica med sedežema) - volan z zobato letvijo, servo, 3,3 zasuka med skrajnjima točkama

Mere:

zunanje: dolžina 3850 mm - širina 1667 mm - višina 1519 mm - medosna razdalja 2460 mm - kolotek spredaj 1435 mm - zadaj 1439 mm - najmanjša razdalja od tal 120 mm - rajdni krog 10,5 m

notranje: dolžina (od armaturne plošče do zadnjega naslonjala) 1530 mm - širina (komolci) spredaj 1410 mm, zadaj 1400 mm - višina nad sedežem spredaj 950-1020 mm, zadaj 920 mm - vzdolžnica prednji sedež 920-1120 mm, zadnja klop 810-580 mm - dolžina sedalnega dela prednji sedež 500 mm, zadnja klop 410 mm - premer volanskega obroča 375 mm - prtljažnik (normno) 305-1310 l - posoda za gorivo 46 l

Mase:

prazno vozilo 1005 kg - dovoljena skupna masa 1470 kg - dovoljena masa prikolice z zavoro 1175 kg, brez zavore 540 kg - dovoljena obremenitev strehe 60 kg

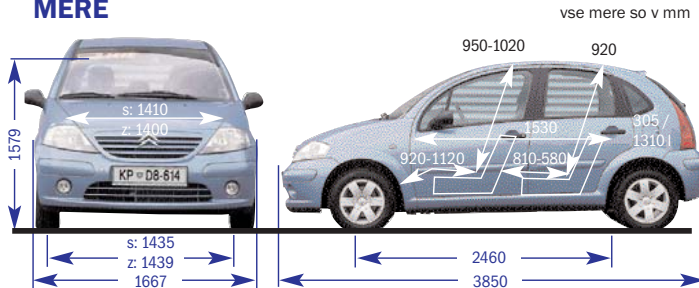
Zmogljivosti (tovarna):

največja hitrost 168 km/h - pospešek 0-100 km/h 13,6 s - poraba goriva (ECE) 8,2/5,0/6,2 l/100 km (neosvinčeni bencin, OŠ 95)

Užitek med vožnjo: 😊 😊 😊 😊 😊

Manj od pričakovanj. Dober vtis nad sočnostjo oblike pokvarijo vegaste ročice sedeža in verjetno zaradi ekoloških zahtev podhranjen motor.

MERE



HVALIMO IN GRAJAMO

- ➕ svež videz zunanosti, prikupnost
- ➕ prijetna notranjost
- ➕ lahkotnost vožnje
- ➕ lega na cesti
- ➕ notranja prostornost
- ➕ zmogljivosti v mestu
- ➕ prtljažnik

- ➖ materiali v notranjosti
- ➖ ergonomija
- ➖ volanski obroč
- ➖ nastavev naslona sedežev
- ➖ dolg menjalnik
- ➖ zastarela motorna zasnova
- ➖ zmogljivosti izven mesta
- ➖ pokrov posode za goriv le s ključem