

Poskočni **varčnež**

Sveda za (prostorsko) manj zahtevne, saj imamo za družinske še vedno tiste, ki so v srednjem avtomobilskem razredu, in še zlasti limuzinske kombije. A ti so za marsikoga predrag 'šport', po merah vedno večji 'malčki' pa so z močnejšimi motorji kot nalašč za nakup družinskega avta. V nekaterih primerih dobro igrajo tudi vlogo drugega avtomobila pri hiši.

Da bi C3 ostal zanimiv, so nedavno poskrbeli z diskretno prenovo: prenovljenega boste v prometu najlažje spoznali po novem prednjem odbijaču, na katerem je registrska tablica potisnjena povsem na spodnji rob. Več o spremembah, ki jih je prinesel 'lifting', smo zapisali v testu C3 1.4 HDi VTR v prvi letošnji številki Avto magazina, kjer smo preizkušali prostorninsko šibkejšega turbodizla. Tokrat je bil na vrsti 1,6-litrski HDi s 66 kilovati pri 4.000 vrtljajih na minuto in z lepimi 215 Nm navora pri 1.750 vrtljajih na minuto. V praksi motor navduši s poskočnostjo, zadostno mero moči, prehitovanja in pospeševanja so z njim lahkotna, sama vožnja pa udobna in prijetna tudi na daljših razdaljah. Večji kilometrini je 1,6-litrski HDi pravzaprav namenjen, saj si za mestni vrvež, če že mora biti dizel, raje privoščite 1,4-litrsko različico, ki je cenejša, po tovarniških podatkih pa v mestu porabi nekaj decilitrov manj goriva. Če pa vaš vsakdanjik vsebuje veliko kilometrov na avtocestah in odprtih cestah, je 1,6-litrski motor, ki je sicer glasen, a le ob vrtenju v višjih vrtljajih in ko še ni ogret na delovno temperaturo, boljša izbira. Predvsem zaradi ugodne porabe goriva, ki se je na našem testu gibala od najmanjše s 5,6 litra plinskega olja na 100 prevoženih kilometrov do največjih 7,2 litra, ki smo jo večinoma 'pridelali' na daljši poti po avtocestah v tujini. 7,2 litra pri vožnji z velikimi hitrostmi (C3 s tem motorjem doseže po tovarniških podatkih 180 kilometrov na uro) je ugoden podatek. Kot zanimivost naj zapišemo, da je kombinirana poraba goriva (tovarniški podatek) pri 1,4-litrskem HDi-ju s 50 kilovati



Boj za kupce v razredu majhnih avtomobilov je neizprosni, med prakso, ki jo ubirajo trgovci, pa je zaslediti tudi večjo ponudbo močnejših dizelskih motorjev. Dobil ga je tudi C3, ki z 1,6-litrskim HDi-jem postaja že skoraj družinski avtomobil.



(70 KM) in 1,6-litrskem HDi-ju s 66 kilovati (92 KM) enaka, 4,4 litra plinskega olja na 100 prevoženih kilometrov. Ima pa močnejši motor druge prednosti: večjo končno hitrost in boljši pospešek. Močnejši motor kar kliče k dinamičnejši vožnji, ki pa ji, vsaj skozi ovinke, ni namenjeno sicer čvrsto podvozje. Razlog je preprost: C3 je nastavljen mehko, kar pomeni dokaj učinkovito blaženje (za dodatno dušenje cestnih nepravilnosti poskrbijo še mehki sedeži), a večje nagibanje karoserije med vožnjo skozi ovinke. Sedeža v prvi vrsti nimata omembe vrednega bočnega oprijema telesa, visoko sedenje pa je še en razlog, da C3 v tej preobliki ni cestni dirkač. Bolj športen je januarja opisani C3 VTR, ki je dober izbor, če želite 'trdega' Francoza. Za udobje pri vožnji z 1,6-litrskim



»V praksi motor navduši s poskočnostjo, zadostno mero moči, prehitovanja in pospeševanja so z njim lahko, sama vožnja pa udobna in prijetna tudi na daljših razdaljah.«

HDijem skrbijo še svetla notranjost (v testnem je bilo zaradi strešnega okna, ki je na voljo za doplačilo, še svetleje), logična razporeditev vseh stikal, razen tistih za dvigovanje in spuščanje stranskih šip, ki so (vsa štiri!) nameščena na konzolo med sedeži, lahko vodljiv volanski obroč (servo ni najbolj neposreden) in povprečen menjalnik, ki se ga voznik kmalu navadi, a resnica je, da ima konkurenca (Polo, Yaris, Grande Punto ...) boljše rešitve (tekoča prestavljanja). Prestavna razmerja so dobro izračunana, nujne potrebe po šesti prestavi ni. Testni C3 je bil opremljen še s samodejno klimatsko napravo, dodatne tolarje pa je treba prirediti še za kovinsko barvo. Cena testnega C3 je po vgradnji dodatne opreme, ki je nadgradnja že tako dobro opremljenega paketa (SX Pack: poto-

valni računalnik, električni pomik prednjih stekel, po višini in globini nastavljen volanski obroč, zvočni opozorilnik za prekoračeno hitrost, nastavki Isofix, klimatska naprava, prednji meglenki, električni zunanji ogledali, po višini nastavljen volanski sedež, ABS, stranski blazini in varnostni blazini za voznika in sovoznika z možnostjo izklopa), že kar visoka. C3 je v vrhu svojega razreda tudi po velikosti prtljažnega prostora (od 305 do 1.155 litrov), ki pa ni povečljiv z možnostjo vzdolžnega pomikanja zadnjih sedežev, pri deljivosti zadnje klopi pa je možno prekllopiti samo naslonjalo.

Citroën C3 je avtomobil, ki za vožnjo od voznice (in voznika) ne zahteva veliko, saj ga je preprosto upravljati in voditi. Karoserija je dovolj pregledna, da parkiranje ne bi smelo povzročati

težav, če pa že, si C3 lahko opremito s parkirnimi tipali, kakršna je imel tudi testni primer.

Takšnega C3, kot je bil testni, brez težav vidim v rokah družinskega človeka. Je dokaj prostoren, s tem motorjem lepo varčen in poskočen, po udobnosti pa velja za najudobnejšega v razredu. Ob tem dodajmo še poznane Citroënove popuste (s katerimi sicer zbijajo ceno rabljenih Citroënov, a to je skrb, ki najbolj tare tiste, ki prodajajo rabljenega C3) in C3 se hitro znajde med prvimi na seznamu bodočih hišnih ljubljencev. ■

Citroën C3 1.6 HDi SX Pack

Cena osnovnega modela:	3.470.000 SIT
Cena testnega vozila:	3.830.000 SIT

NAŠE MERITVE

(T=16 °C / p=1001 mbar / rel. vl.: 66 % / Stanje km števec: 1409 km)

POSPEŠKI

0-100 km/h:	11,2 s
402 m z mesta:	17,8 s (125 km/h)
1000 m z mesta:	32,8 s (157 km/h)

PROŽNOST

50-90 km/h (IV.):	9,8 s
80-120 km/h (V.):	12,6 s

NAJVEČJA HITROST

180 km/h
(V. prestava)

ZAVORNA POT

od 100 km/h: 41,5 m (AM meja 43 m)

PORABA GORIVA

skupno testno povprečje 6,2 l/100 km

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - turbodizelski z neposrednim vbrizgom - gibna prostornina 1560 cm³ - največja moč 66 kW (90 KM) pri 4000/min - največji navor 215 Nm pri 1750/min.

Prenos moči: motor poganja prednji kolesi - 5-stopenjski ročni menjalnik - gume 185/60 R 15 H (Michelin Energy).

Mase: prazno vozilo 1104 kg - dovoljena skupna masa 1579 kg.

Mere: dolžina 3850 mm - širina 1667 mm - višina 1519 mm - prtljažnik 305-1310 l - posoda za gorivo 45 l.

Zmogljivosti: največja hitrost 180 km/h - pospešek 0-100 km/h 10,8 s - poraba goriva [ECE] 5,7/3,7/4,4 l/100 km.

HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ motor
- ▲ ugodna poraba goriva
- ▲ položaj za volanom
- ▲ vodljivost
- ▲ oprema

- ▼ slabo vidljiv zaslon osrednjega prikazovalnika ob močnejši svetlobi
- ▼ položaj vseh štirih stikal za dviganje in spuščanje stranskih šip
- ▼ odpiranje posode za gorivo le s ključem
- ▼ cena testnega vozila
- ▼ oprijem prednjih sedežev

Končna ocena

1,4-litrski HDi je boljše izbira, če želite prihraniti 200 tisočakov (toliko je 1.6 HDi dražji) in če se vozite pretežno po mestu. Če pa stavite na moč in bi C3 veliko vozili po odprtih cestah (avtocestah), priporočamo močnejšega. Je varčen in hkrati zmogljiv.