



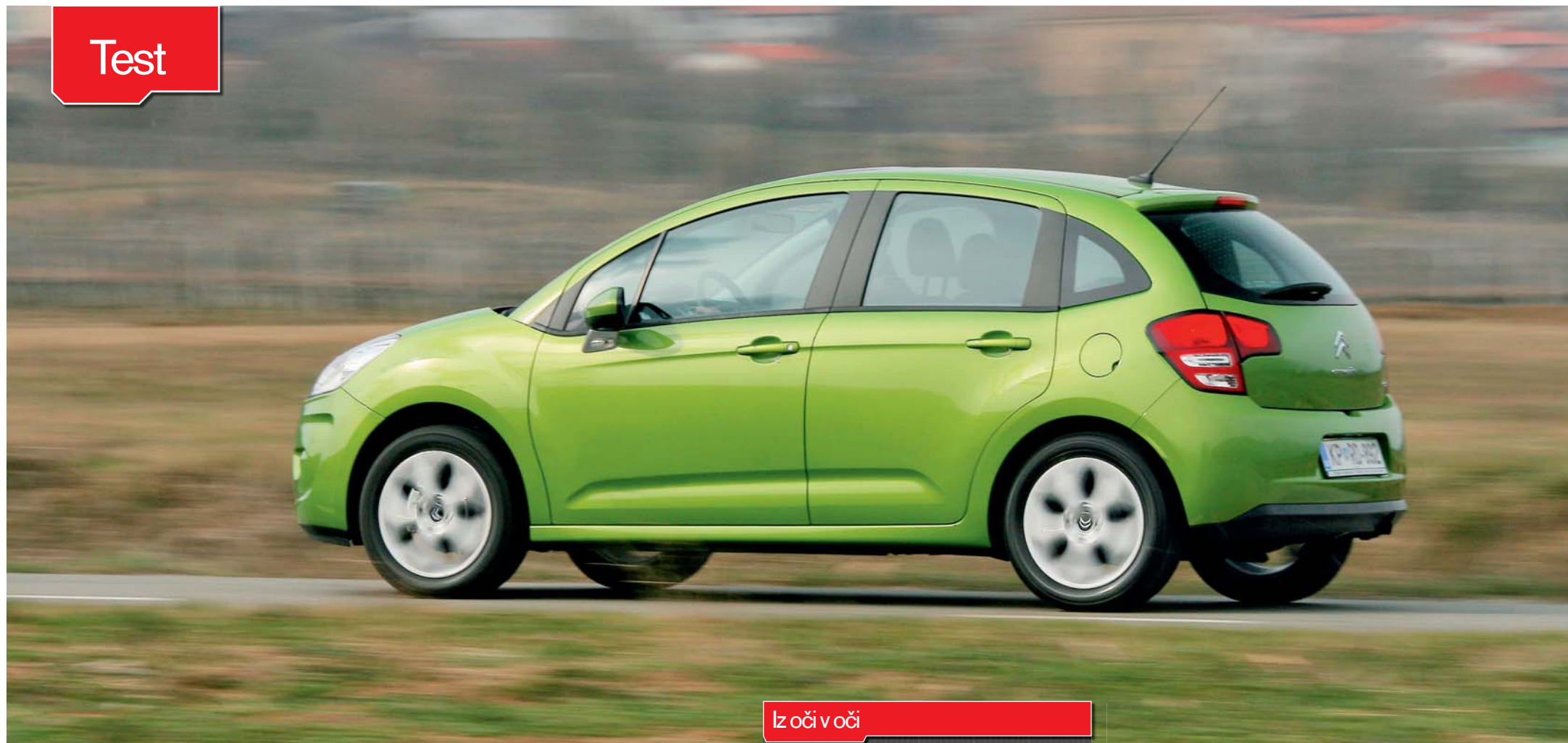
besedilo: Mitja Reven • foto: Aleš Pavletič

Primerjati novega C3 z njegovim predhodnikom ni smiselno. Novinec je namreč preveč nov, drugačen, v genih še bolj citroënovski.



Citroën, in pika

► Kakšen je tipičen Citroën? Če bi se zapeljali z novim C3 in ga primerjali z drugimi konkurenti, bi hitro dojel smisel citroënovstva. V francosko mehko zavita očarljivost in drugačnost. C3 je (še) premajhen, da bi vanj vgrajevali sladkorčke, ki jih imajo večji Citroëni, kot sta C4 (volan s fiksno sredino) in C6, a novi je kljub temu prepoznaven član družine. S predhodnikom ga res nima smisla primerjati, saj je zrasel, si nadel popolnoma nova oblačila, nova je tudi notranjost in tehnika je skladna s časom. Izjema je petstopenjski ročni menjalnik, ki daje pri novem C3 vtis, da je iz starega. No, obstajajo tudi drugi agregati za francoskega novince, od katerih pa nekateri že imajo novi šeststopenjski ročni menjalnik. Konkurenca, s katero se mora spopadati novi C3, je zelo huda, a Francozu uspeva štrleti iz množice. Je namreč dovolj edinstven, to pa je dodatno podprto s Citroënovimi značilnimi prodajnimi akcijami in oglaševanjem. Morda je kriva njegova svežina, morda na sivi zimski cesti še bolj



Iz oči v oči



Dušan Lukič

» No, vendarle. Vendarle spet mali Citroën, ki je res Citroën po značaju. V nasprotju z dosedanjim C3 je novi res udoben – sicer se v ovinkih ziblje kot ladja, a zato neravnin skoraj ne boste čutili (prejšnji se je zibal malce manj, a je bil veliko bolj neudoben). Enako velja za počutje v njem (še zlasti če se odločite za panoramsko vetrobransko steklo), z izjemo dveh že dolgo znanih pomanjkljivosti: okoli stopalk je prostora tako malo, da je vožnja v čevljih, večjih od številke 43 ali 44, že malo nevarna, prestavna ročica pa še vedno daje občutek, da bo vsak hip nekaj razpadla. Pri Peugeotu so to pomanjkljivost že odpravili, le na kaj še čakajo pri Citroënu? «



drobnarij. Nobeno izmed naštetih mest ni podloženo, kar pomeni, da se bodo predmeti med vožnjo vozili sem in tja. Armaturna plošča novega C3 in tista v predhodniku sta kot dan in noč. Sicer smo pogrešali dodaten predal pred sovoznikom na vrhu armaturne plošče, a armaturka v novem C3, zlasti s srebrno okrasno plastiko in na otip mehko povrhnjico, je ena najbolj svežih med malimi. Klasična Citroënova je zaradi nenavadne oblike, bolj nemško kot francosko pa deluje zaradi lepo urejenih stikal in gumbov. Vse je pregledno, na pričakovanih mestih in dosegljivo. Izjema je na volanskem stebru skrito stikalo za nastavitev višine snopa žarometov.



“Znotraj je takšen red, da lahko kdo podvomi, da gre za Citroëna.”

Nekaj elementov notranjosti je sicer starih znancev koncerna PSA Peugeot Citroën in posledično poznanih iz različnih Peugeotov in Citroënov. V mislih imamo radijski sprejemnik in potovalni računalnik, ki nervira, ko

se ves čas vrača na vstopni zaslon, ki kaže uro in radijsko postajo. Da bi imeli ves čas prižgan zaslon potovalnega računalnika in spremljali porabo in domet, ostaja le želja, a neuslišana ni le pri tem avtomobilu. Merilniki so boljši kot pri predhodniku, osvetlitev notranjosti je oranžna, merilniki beli, bela igla ponoči pa spomni na večje Citroëne in doda svoje k simpatičnemu videzu tega avtomobila. Volan je spodaj 'odrezan' in zaradi tega lepši, a zavoljo boljšega sukanja bi se tej 'dekoraciji' raje odpovedali in imeli klasično okrogolino. Volanski servo je pri Citroënih običajno precej močan, tudi C3 ni izjema. Kljub temu je dovolj natančen in boljši od prestavne ročice, ki je stara PSA-jeva znanka in pri pretikanju v peto prestavo občasno zahteva popravek. Ko se enkrat navadiš, da prideš do pete z velikiim krogom v desno in navzgor, tudi z ročico postaneš prijatelj. Tako kot šeststopenjski menjalnik (ki, kot rečeno, obstaja za C3) smo pogrešali tudi indikator izbire optimalne prestave – tudi to lahko dobite v novem C3, a očitno ne s tem motorjem. Doplačilna streha Zenith (cene doplačilne opreme si poglejte pri tehničnih podatkih) ni nova v avtomobilskem segmentu, je pa sveža za C3. Zaradi nje je občutek prostornosti na sprednjih sedežih še večji. Ko se sonca naveličate, kar se v teh pomladnih dneh verjetno ne zgodi, 'šipasti' del strehe preprosto zakrijete s pomično strešno oblogo in C3 z notranje strani postane 'Nezenith'. Ko pa boste zopet stali v prvi vrsti pred semaforjem, lahko spet streho ponovno potegnute nazaj (ročka je na sredini med senčnikoma) in na semafor boste gledali, ne da bi pri tem

stegovali vrat kot žirafe. Zenith pomeni, da klasične lučke, ki osvetljuje notranjost, ni na starem mestu, a pri Citroënu niso pozabili na notranjo osvetlitev, saj so dodali lučki ob glavi sprednjih potnikov ter glavno lučko nad glavo potnika na zadnjem sredinskem sedežu. Položaj za volanom je sprejemljiv, želeli bi si le večji pomik volanskega obroča proti telesu, tisti vozniki z večjimi stopali pa več prostora pri stopalkah. Stari znanci so tudi obvolanska upravljalna peclja za tempomat in radijski sprejemnik. Ta bi lahko bolje lovil radijske postaje, vendar ga hvalimo zaradi zvoka. Priročno je vklopiti USB-ključek s priljubljenimi glasbenimi komadi in uživati v dobrem zvoku. Sicer bi bil pa že čas, da tudi pri Citroënu avdiokomande počasi preselijo na volan. Pri varnosti nam ni všeč, da je treba za stabilizacijski sistem ESP doplačati, prav tako ne, da sta varnostni zavesi serijsko vgrajeni šele od druge opreme. Novi C3 je na preizkusnih trčanjih EuroNCAP dosegel štiri zvezdice, kar nekaj konkurentov pa se hvali z vsemi petimi. V razmislek. Samodejna kli-



Koliko stane v EUR

DODATNA OPREMA TESTNEGA VOZILA:

Kovinska barva	340
Paket City	380
Vetrobransko steklo Zenith	400
Paket Povezani	250
ESP	350
Paket Dynamique Plus	1.550



matska naprava je v testnem primerku dobro delovala, res pa je, da še ni bilo takšnih temperatur, da bi imela veliko dela. V nosu testnega C3 je bil najšibkejši motor za tega malčka: komaj 50-kilovadni HDi, ki je dovolj poskočen za mestna potepanja. Nad 1.500/min je sprejemljiv, nad 2.000/min povsem uporaben. V prvih dveh prestavah se z lahko-to zavrti do rdečega polja, v tretji začne pešati po 3.500/min, v četrti in peti pa mu po 3.000/min opazno začne zmanjkovati sape. Le pet stopenj menjalnika pomeni, da se C3 s tem motorjem pri avtocestnih 130 km/h (podatek merilnika) in 3.500/min glasneje oglašja. Takšen C3 je bolj primeren za mesta in potepanja po regionalnih cestah kot pa za avtoceste, na katerih ga je, če hočete voziti po omejitvah, treba priganjati. Da ga od

moči ne razganja, se še zlasti pokaže pri vožnji v avtocestni klanec. Zanimivo: ko pri takšni vožnji tempomatu 'vzameš' 1 km/h, pogon cukne kot pri nekaterih robotiziranih menjalnikih. Pogled na potovalni računalnik in vztrajanje pri hitrosti 90 km/h (peta prestava) kaže povprečno porabo med 3 in 3,5 litra, pri 100 (peta prestava) pa med 4,0 in 4,5 litra. Neracionalno lovljenje največje hitrosti povprečno porabo dvigne čez mejo osmih litrov. Naši obiski bencinskih servisov so pokazali, da je C3 s tem 1,4-litrskim HDijem popil v povprečju 8,5 litra goriva, 6,0 in 4,1 litra goriva, pod črto pa je znašala povprečna poraba na testu 6,2 litra goriva. Številka ne izstopa. Poraba je torej adut tega paketa le ob zelo varčni vožnji. Agregat s svojo šibkostjo (poglejte izmerjeni pospešek!) voznika ne sili v prehitavanja, na avtocesti redkokdaj zaide na levi pas. Če odmislimo zvok motorja, ki je najbolj grob ob zagonu v mrzlih jutrih, je motor s svojo neživahnostjo idealen partner podvozju. C3 se sicer pelje zelo zanesljivo, a občutek mehkobe, verjetno je C3 zaradi nje rekorder v svojem razredu, ob vožnji čez večje in pogostejše neravnine



občasno ne daje takšnega vtisa. A kot že napisano: C3 se pelje lepo, le pozibavanja je več. Pri vožnji s tako udobnim malčkom se vozniku slovenske ceste zdijo v boljšem stanju, kot so v resnici. Verjetno ni malčka, katerega vzmetenje bi tako uspešno pokrivalo luknje v podlagi.

Zelo udoben, lep in dokaj prostoren, takšen stoji C3 v prodajnih salonih. V času vse trših avtov je takšen Francoz prav prijetna sprememba. Izberite le katerega izmed bencinskih motorjev, s katerim bo vožnja s C3 v še večji užitek. ◀◀

Tabela konkurence

MODEL	Citroen C3 HDi 70 Attraction Airdream	Peugeot 207 1.4 Hdi (50 kW) Trendy (5 vrat)	Ford Fiesta 1.4 TDCi (50 kW) Trend (5 vrat)	Volkswagen Polo 1.6 TDI (55 kW) Trendline (5 vrat)
motor (zasnova)	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni
gibna prostornina (cm³)	1.397	1.397	1.399	1.598
največja moč (kW/KM pri 1/min)	50/68 pri 4.000	50/68 pri 4.000	50/68 pri 4.000	55/75 pri 4.000
največji navor (Nm pri 1/min)	160 pri 2.000	160 pri 2.000	160 pri 2.000	195 pri 1.500-2.500
dolžina × širina × višina (mm)	3.941 × 1.728 × 1.524	4.045 × 1.750 × 1.470	3.950 × 1.722 × 1.481	3.970 × 1.682 × 1.485
največja hitrost (km/h)	163	166	162	170
pospešek 0–100 km/h (s)	13,7	15,1	14,9	14,0
poraba goriva po ECE (l/100 km)	5,2/3,7/4,2	5,8/3,8/4,5	5,3/3,5/4,2	5,1/3,6/4,2
izpust CO₂ (g/km)	110	120	109	109
cena osnovnega modela (evri)	11.540	13.770	13.340	12.935

Tehnični podatki

CENA:

1.4i Attraction Airdream:	9.990 EUR
Hdi 70 Tendance Airdream:	13.450 EUR
Testno vozilo:	16.720 EUR

Moč:	50 kW (68 KM)
Pospešek:	15,2 s
Največja hitrost:	163 km/h
Povpr. poraba:	6,2 l/100 km

Garancija:

2 leti splošne in mobilne garancije,
3 leta garancije na lak,
12 let garancije na prerjavanje.

Predvideni redni servisi:

Servisni interval na 30.000 km ali dve leti.

STROŠKI VOZILA DO PREVOŽENIH 100.000 km (v EUR):

redni servisi, delo, material:	512	kasko zavarovanje (2):	1.580
gorivo	6.764		
gume (1):	663	Skupaj:	16.214
izguba vrednosti po 5 letih:	4.975	Strošek za prevoženi km:	0,16 EUR/km
obvezno zavarovanje (2):	1.720		

(1) - upoštevali smo 1 komplet letnih gum in 1 komplet zimskih gum
(2) - predvidoma voznik takšnega vozila prevozi 100.000 km v 5 letih

NAŠE MERITVE

T = 0°C / p = 1.000 mbar / rel. vl. = 55 % / Gume: Michelin Energy Saver 195/55 R 16 T / Stanje: kilometrskega števca: 1.300 km

Vozne lastnosti	s
Pospeški	
0–100 km/h:	15,2
402 m z mesta:	19,1 (109 km/h)

Prožnost	s
50–90 km/h (IV):	12,7
80–120 km/h (V):	18,1

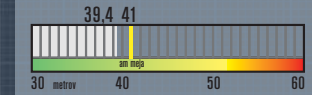
Največja hitrost	163 km/h (V. prestava)
-------------------------	----------------------------------

Poraba goriva	l/100 km
najmanjše povprečje	4,1
največje povprečje	8,5
skupno testno povprečje	6,2



Trušč v notranjosti	dB
Prestava	III. IV. V.
50 km/h	56 54 53
90 km/h	64 62 60
130 km/h	66 66 64
Prosti tek	36

Zavorna pot	m
od 130 km/h:	71,1
od 100 km/h:	39,4 (AM meja 41 m)



Napake med testom

brez napak

DIAGRAM MENJALNIKA:

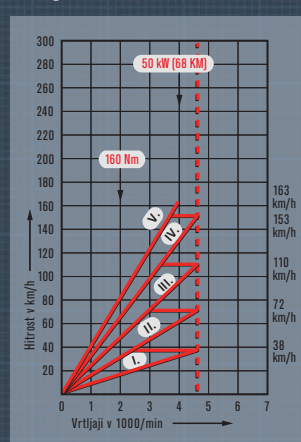
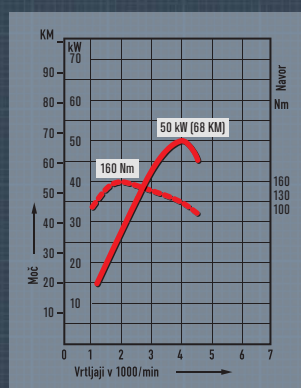


DIAGRAM MOTORJA:



UŽITEK V VOŽNJI:



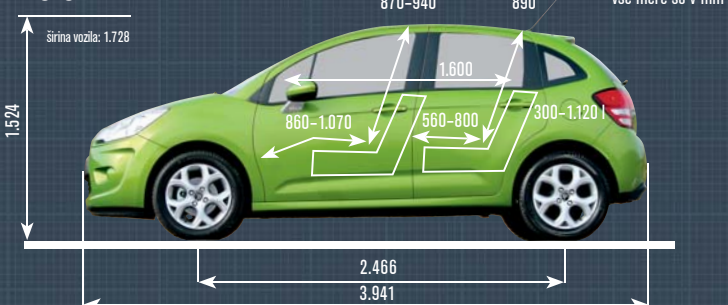
S C3 se ne vozi zaradi zabave v smislu doživljanja ceste, ampak vsega drugega.

I Citroën C3 HDi 70 Tendance Airdream

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - turbodizelski - nameščen spredaj prečno - vrtna in gib 73,7 × 82 mm - gibna prostornina 1.397 cm³ - kompresija 17,9 : 1 - največja moč 50 kW (68 KM) pri 4.000/min - srednja hitrost bata pri največji moči 10,9 m/s - specifična moč 35,8 kW/l (48,7 KM/l) - največji navor 160 Nm pri 2.000/min - 2 odmični gredi v glavi (zobati jermen) - po 4 ventili na valj - vbrizg goriva po sistemu skupnega voda - turbinski polnilnik na izpušne pline - hladilnik polnilnega zraka. **Prenos moči:** motor poganja prednji kolesi - 5-stopenjski ročni menjalnik - prestavna razmerja I. 3,42; II. 1,81; III. 1,18; IV. 0,85; V. 0,68; - diferencial 4,06 - platišča 6 J × 16 - gume 195/55 R 16, kotalni obseg 1,87 m. **Voz in obese:** kombilimuzina - 5 vrat, 5 sedežev - samonosa karoserija - spredaj posamične obese, vzmetne noge, trikraka prečna vodila, stabilizator - zadaj poltoga prema, vijalne vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator - zavore spredaj kolutne (prisilno hlajene), zadaj kolutne, ABS, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (ročica med sedezema) - volan z zobato letvijo, hidravlični servo, 3 zasuki med skrajnima točkama. **Mase:** prazno vozilo 1.140 kg - dovoljena skupna masa 1.564 kg - dovoljena masa prikolice z zavoro: 775 kg, brez zavore: 450 kg - dovoljena obremenitev strehe: 70 kg. **Zmogljivosti (tovarna):** največja hitrost 163 km/h - pospešek 0–100 km/h 13,7 s (samo voznik), 15,6 s (polovična obremenitev) - poraba goriva [ECE] 5,2/3,7/4,2 l/100 km, izpust CO₂ 110 g/km.

Mere:



Zunanje mere: širina vozila 1.728 mm - kolotek spredaj 1.469 mm - zadaj 1.471 mm - rajdni krog 10,2 m. **Notranje mere:** širina spredaj 1.420 mm, zadaj 1.420 mm - dolžina sedalnega dela prednji sedež 510 mm, zadnji sedež 470 mm - premer volanskega obroča 380 mm - posoda za gorivo 48 l.



Prostornina prtljažnika, izmerjena z AM standardnim kompletom 5 kovčkov Samsonite (skupno 278,5 l):
5 sedežev: 1 × letalski kovček (36 l), 1 × kovček (68,5 l),
1 × nahrbtnik (20 l).

Pomembnejša serijska oprema: voznikova in sovoznikova varnostna blazina - stranski varnostni blazini - varnostni zračni zavesi - pritrdišča ISOFIX - ABS - servo volan - ročna klimatska naprava - električni pomik sip spredaj - električno nastavljeni vzratni ogledali - radio s CD-predvajalnikom in MP3-predvajalnikom - daljinsko upravljanje osrednje ključavnice - po višini in globini nastavljen volanski obroč - po višini nastavljen voznikov sedež - deljiva zadnja klop - potovalni računalnik - tempomat.

Ocena

Zunanost (15)	14	Oblikovno popolnoma nov, s prepoznavnimi Citroënovimi lučmi.
Notranjost (125)	97	Velik prtljažnik, slabo povečljiv, a dobri notranji materiali ter zgledno urejena notranjost. Udobje ena A.
Motor, pogon, podvoze (65)	46	Zelo udobno podvoze in kombinacija šibkega motorja, občasno muhastega menjalnika in preveč posrednega serva.
Vozne lastnosti (70)	58	Pozibavanje je očitneje na večjih luknjah v podlagi. Odličen občutek pri zaviranju!
Zmogljivosti (35)	17	Podatki o zmogljivosti ne bi smeli biti razlog za nakup tega paketa.
Varnost (45)	20	ESP je treba doplačati, le štiri zvezdice na EuroNCAP-u.
Gospodarnost (65)	46	Ob varčni vožnji porabi malo goriva, cena nakupa avtomobila ni visoka (testni je izjema).
Skupaj	298	Le malo mu je zmanjkalo do štirice, ki je lahko tno ulovljiva s kakšnim bolj živahnim motorjem in šeststopenjskim menjalnikom.

OCENA avto magazin 1 2 **3** 4 5

Kriteriji ocenjevanja (Št. točk = ocena): 0-180 = 1; 181-240 = 2; 241-300 = 3; 301-360 = 4; 361-420 = 5

Hvalimo in grajamo

- ▲ oblika
 - ▲ prostornost
 - ▲ velikost prtljažnika
 - ▲ urejena in lična notranjost
 - ▲ poraba ob varčni vožnji
 - ▲ 'podaljšana' sprednja šipa
 - ▲ udobje vzmetenja
 - ▲ okretnost
 - ▲ zavore
- ▼ menjalnik
 - ▼ poraba ob priganjanju
 - ▼ odlagalna mesta niso podložena
 - ▼ neravno dno povečanega prtljažnika
 - ▼ zmogljivosti motorja
 - ▼ varnostna oprema osnovnih različic (ESP ni serijski)
 - ▼ odpiranje posode za gorivo s ključem