

Peti član

besedilo: Aljoša Mrak • foto: Aleš Pavletič

Če premišľujete o petem družinskem členu, ki bo noči preživľal v garaži, naj bo Citroën C3 Picasso na vrhu seznama želja. Zdi se namreč pravšnji v vseh pogledih.

| Citroën C3 Picasso 1.4 VTi (70 kW) Confort

► Najprej se ustavimo pri velikosti. Ženske in moški sicer radi govorimo o tej temi, vendar pa se velikosti tudi malce bojimo. Veliko ni vedno tudi najprijetnejše, pravijo ženske, zato se velikih avtomobilov malce otepajo. Pri moških je drugače. Večje je, boljše je, a ko je potem vaš jekleni lepoteč opraskan z vseh stranih, so krivi zahrbtni občestni količki, v visoki travi skrite skale, slabo viden sosedov avtomobil ali pomanjkljivo oblečena sprehajalka, ki vam je za trenutek ukradla pozornost. O vedno priročnih parkiriščih in neznanih storilcih sploh ne bomo govorili, saj niso le dober izgovor na zavarovalnici, ampak tudi v pogovoru s prijatelji. Zato se kljub razmeroma skromni velikosti zunanjo-sti Citroën C3 Picasso zdi pravih mer. Če se v Sloveniji, pa tudi drugje po Evropi najboljše prodajajo avtomobili velikostnega razreda C3 in C4, je C3 Picasso točno vmes. Še bolje: če vam je potniški Nemo za pol številke premajhen, C4 Picasso (kaj šele Grand C4 Picasso!) pa ne gre v garažo, je C3 Picasso zadetek v polno. Ker veliko prevozno sredstvo resnično potrebujemo le za morje ali smučanje, vas pri majhnem avtomobilu iz zagate reši strešni kovček ali (v skrajnem primeru) manjša prikolica.

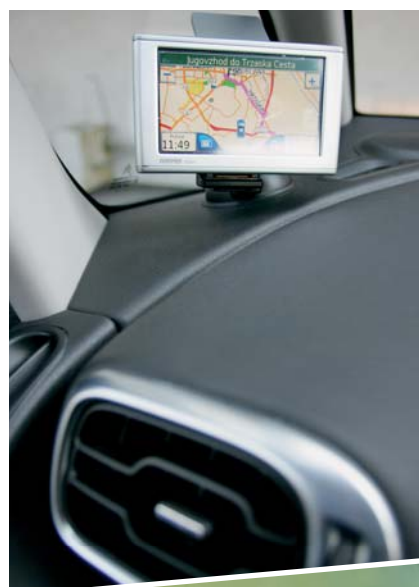
“Preglednost je odlična! Zaradi odsekanih linij lahko parkirate do centimetra natančno, čeprav niste najbolj večji voznje. Da, dame, tudi vzvratno!”

Kdaj je neki prostor primerno velik, si določa vsak sam glede na širino pleč, velikost trebuha ali količino malčkov, ki se mu motoviliijo okoli nog. Če ne trenirate za osvojitev naslova mistra bodiblinga, nimate abonmaja na Oktoberfestu ali ne premorete svojega zabojnika za smeti zgolj za polne plenice, potem berite dalje. Zdi se, da je C3 Picasso rojen za prenatrpana evropska mesta, kjer zaradi odlične preglednosti in okretnosti niti nismo pogrešali parkirnih tipal, in hkrati dovolj velik, da vas za kramo, ki jo vlačite na morje ali smučanje, ne skrbi preveč. Prilagodljiv prtljažnik je v družinskem življenju vreden zlata, to nam lahko verjamete iz prve roke, saj le nekajkrat na leto potrebujete sočasno sedeže in prtljažnik.

O videzu ne bomo izgubljali besed. Otrokom, predvsem pa boljši polovici bo všeč. A nismo s tem vsega povedali? Lahko pa dodamo, da so pri Citroënu tokrat boljše prepletli uporabnost in estetiko, česar za recimo povsem nepreglednega C4 Coupeja ne moremo trditi. Vetrobransko steklo je

ogromno in optično podaljšano v boka. A-stebrička sta pravzaprav dva in vsečno povezuje čelno in stranski površini avtomobila. Zaradi skromno odmerjenih stebričkov in izdatnih steklenih površin (predvsem dveh trikotnih stekel med stebričkoma) je preglednost odlična, saj lahko zaradi odsekanih linij parkirate do centimetra natančno, čeprav niste najbolj večji voznje. Da, dame, tudi vzvratno!

Dandanes je še bolj kot po navadi pomembna cena avtomobila. Na prvi pogled C3 Picasso mogoče ni najugodnejši, a če poznamo Citroënov strategijo prodaje v zadnjih letih, bo osnovni ceni kmalu pripisan velik popust. Oziroma so ga že imeli, saj so ponujali spomladanskega. Pri finančnih ugodnostih so citroënovci prav tako rekordni kot v reliju za svetovno prvenstvo. Sconto, sale ali razprodaje so pri Francozih pogoste,



čeprav so jim v dobi recesije sledili skoraj vsi. Tudi tisti, ki so še pred kratkim trdili, da tega ne delajo, saj s tem znižujejo vrednost rabljenih avtomobilov. Zato C3 Picasso



spada med ugodnejše nakupe, sploh če ste pri pogajanjih s prodajalcem malce bolj vztrajni. Ali tečni, če želite primernejši izraz.

Toda ker avtomobil ni zgolj skupek prostora, zunanosti (oblike) in cene, bomo malce pokukali tudi za volanski obroč. V C3 Picassu se sedi razmeroma dobro, saj sta tako volanski obroč kot voznikov sedež nastavljiva v vseh smereh. Sedež zagotavlja 170-milimetrski vzdolžni pomik (in 60 mm navpičnega), volanski obroč pa lahko za 40 milimetrov spremeni položaj tako po višini kot po globini. Mogoče bi višji vozniki želeli nekaj več vzdolžnega pomika volanskega



šnega motorja, saj 9,6 litra povprečne porabe z umirjeno vožnjo ni najboljši rezultat, je hrup na avtocesti edina večja zamera. Tisti, ki imate radi malce bolj dinamično vožnjo, ko se končno rešite otrok, boste pogrešali nekaj več neposrednosti električno gnane-ga (in v odvisnosti od hitrosti delujočega) servovolana, boljše gume (serijske 16-palčne Michelin Energy Saver pač niso tako dobre kot doplačljive 17-palčne Pilot Exalto 2, čeprav zato žrtvujemo nekaj udobja) in menjalnik, ki bi mehkeje in natančneje prehajal iz prestave v prestavo. Ker sem se v C3 Picassa usedel naravnost iz C4, se mi zdi, da je malček kakovostneje izdelan. Mogoče pa je bila kriva zgolj kilometrina, saj je imel C4 okroglih 10 tisoč kilometrov več.

Ko pa se ozremo čez ramo v zadnji del avtomobila, odkrijemo družinskega zmagovalca. Zadnja klop je vzdolžno pomična za 150 milimetrov, in še to v razmerju tretjina proti dvema tretjinama. Naklon naslona je udobju v prid mogoče nastaviti v dva položaja (23 ali 28 stopinj), sistem Isofix je preprosto dostopen, stranska senčnika pa bosta pripomogla, da bodo otroci hitreje zaspali tudi ob sončnih žarkih. Paket Potovanje ponuja še letalski mizici z majhnima lučkama na hrbtni strani prednjih sedežev (ki kmalu postane priljubljena igrača za otroke) in zaprte predalnike v tleh, za starše pa sta vsakega evra vredna hlajeni predalnik pred sovoznikom in dodatno notranje vzvratno ogledalce za voznika, ki mu omogoča pregled nad dogajanjem na zadnji klopi. Še bolj veseli boste ob pogledu na prtljažnik. Že osnovni prostor je velik kar 385 litrov, nato pa se ga lahko prilagaja zaradi pomične zadnje klopi. Če imate v prtljažniku dodatno dno, boste ob preklopljenem sedežu dobili povsem ravno dno, če pa potrebujete le veliko prostora, se to dodatno dno odstrani. No, že omenjeni paket Potovanje ponuja še prtljažno lučko, ki je pravzaprav prenosna svetilka. Ta je uporabna predvsem zvečer, ko

Iz oči v oči



Mitja Reven

► Brez dvoma je C3 Picasso eden izmed najzanimivejših avtomobilov letošnjega leta in, vsaj po mojem mnenju, po C6 najbolj citroënovski Citroën zadnjih let. Škoda le, da inovativnosti zunanje oblike (vključno s šipami v A-stebričkih) ni bila deležna celotna notranjost, ki pa je dovolj prostorna in prilagodljiva, zato v manj udobnem kombije-vskem Nemu vidim še manj smisla. Sploh, če pomislim na varnost. Kar se testnega malega Picassa tiče, pa: poskusite z močnejšim motorjem. ❖

obroča, a bodo zlahka preživel tudi malce bližje vetrobranskemu steklu. Ko smo že pri steklu: pri Citroënu so se pohvalili, da so zelo pazili na zvočno izolacijo, zato sta stekli na prednjih vratih debeli kar 3,85 milimetra, pri tekmečih pa menda 3,15 milimetra. Ker tega nismo merili, lahko le povemo, da je vožnja do 100 km/h zelo prijetna. Ko se približamo avtocestni hitrostni omejitvi, pa se najšibkejši bencinski motor vrti že s 4.000 vrtljaji v peti (beri: končni) prestavi, kar ni najprijetnejše. Seveda je razlog na dlani: če so želeli dovolj poskočnosti pri pospeševanju, sploh pri naloženem avtomobilu, so morali zagotoviti 'dovolj kratka' prestavna razmerja. Zato se do 100 km/h kar hitro sprehodiš do pete prestave, a vseeno bi glasoval za 'daljšo' peto ali še bolje šesto prestavo, saj v končnem prestavnem razmerju ne potrebuješ več Loebovih pospeškov. In če ne štejemo požre-



Test

v množici potovalk iščete recimo ključe od stanovanja ali dudo, da potolažite svojega otroka pred spanjem. In ko smo že pri prtljažniku, velja omeniti še, da boste povprečno visoki (do 180 cm prav gotovo) zlahka stali pod odprtimi vrati, če le ne boste zašli preveč vstran. Tam pa se karoserija vrat opogne, zaradi česar si lahko nepazljivi pridelajo kakšno buško na glavi.

“Pri finančnih ugodnostih so citroënovci prav tako rekordni kot v reliju za svetovno prvenstvo.”

Pohvalimo lahko tudi ogromen digitalni zapis hitrosti (na žalost ga bo gledala tudi žena!) in pritaknjeno navigacijo Garmin (ki so ga dobili prvi kupci, zdaj pa morate počakati na novo akcijo), pokritizirati pa moramo odsotnost stabilizacijskega sistema ESP. Resda je oprema Confort srednja pot (najosnovnejša je Attraction), vendar je tudi pri opremi Exclusive stabilizacijski sistem serijski le pri najmočnejšem turbodizlu. Zato ceni prištejte še 390 evrov, če želite res varno potovati. In dodajte vsaj 15 točk pri naši

Koliko stane v EUR

DODATNA OPREMA TESTNEGA VOZILA:	
16-palična aluminijasta platišča	420
Paket Potovanje	300
Kovinska barva	380



oceni aktivne varnosti (in posledično skupni oceni), ki jih je testni avtomobil zapravlil zgolj zaradi pomanjkanja tega pomembnega varnostnega sistema.

Citroën C3 Picasso je velikostno kot naročen za manjše evropske družine, saj je okreten po mestu in primerno velik za vsakodnevna družinska popotovanja. S prilagodljivim prtljažnikom in z družinskimi pripomočki naravnost razvaja, pri Avto magazinu bi glasovali le za drug motor (ki se na avtocesti



ne bi naprezal) in bogatejšo (tudi varnostno) opremo. Pri ceni pa bi tako in tako vsi kupci hoteli Grand C4 Picassa za ceno C1, kajne? Če bi se malce pošalili, bi dejali, da vam mogoče celo uspe, če boste pri prodajalcu res zelo vztrajni, da ne rečemo kar neusmiljeno zoprni. A kruta realnost pravi, da boste tudi v dobi recesije prej odšli z dolgim nosom, kot pa postali ponosen lastnik poceni družinskega avtomobila, pa naj bo Citroënov prodajalec še tako prijazen in dobrohoten. ❖❖

Tabela konkurence

MODEL	Citroen C3 Picasso	Fiat Qubo	Kia Soul	Nissan Note
	1.4 VTi (70 kW) Attraction	1.4 8v Base	1.6 CVT Urban	1.4 16v Visia
motor (zasnova)	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni
gibna prostornina (cm³)	1.397	1.360	1.591	1.386
največja moč (kW/KM pri 1/min)	70/95 pri 6.000	54/73 pri 5.200	93/126 pri 6.300	65/88 pri 5.200
največji navor (Nm pri 1/min)	135 pri 4.000	118 pri 2.600	156 pri 4.200	128 pri 3.200
dolžina × širina × višina (mm)	4.078 × 1.730 × 1.621	4.970 × 1.716 × 1.810	4.105 × 1.785 × 1.610	4.083 × 1.691 × 1.550
največja hitrost (km/h)	178	155	177	165
pospešek 0-100 km/h (s)	13,9	16,2	11,0	13,1
poraba goriva po ECE (l/100 km)	9,1/5,5/6,8	8,8/5,9/7,0	7,9/5,7/6,5	7,9/5,3/6,3
cena osnovnega modela (evri)	12.990	12.500	15.990	13.240

Tehnični podatki

CENA:	(Citroen Slovenija, d. o. o.)
1.4 VTi (70 kW) Attraction:	12.990 EUR
1.4 VTi (70 kW) Confort:	14.990 EUR
Testno vozilo:	16.090 EUR
Moč:	70 kW (95 KM)
Pospešek:	13,1 s
Največja hitrost:	178 km/h
Povpr. poraba:	9,6 l/100 km
Garancija:	2 leti ali 100.000 km splošne garancije, 2 leti mobilne garancije, 2 leti garancije na lak, 12 let garancije za prerjavanje.
Predvideni redni servisi:	Servisni intervali na 30.000 km ali dve leti.

I Citroën C3 Picasso 1.4 VTi (70 kW) Confort

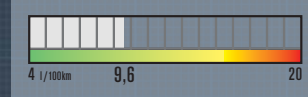
STROŠKI VOZILA DO PREVOŽENIH 100.000 km (v EUR):	
redni servisi, delo, material:	zastopnik ni priskrbel podatka
gorivo	zastopnik ni priskrbel podatka
gume (1):	zastopnik ni priskrbel podatka
izguba vrednosti po 5 letih:	5.696
obvezno zavarovanje (2):	2.130
kasko zavarovanje (2):	1.950
Skupaj:	ni podatka
Strošek za prevoženi km:	ni podatka

(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 = 17 °C / p = 1020 mbar / rel. vl. = 33 % / Gume: Michelin Energy Saver 195/55/R 16 T / Stanje kilometrskega števca: 2.224 km

Vozne lastnosti	s
0-100 km/h:	13,1
402 m z mesta:	18,7
	(123 km/h)
Prožnost	s
50-90 km/h (IV):	14,2
80-120 km/h (V):	23,6
Največja hitrost	178 km/h
(V. prestava)	
Poraba goriva	l/100 km
najmanjše povprečje	8,6
največje povprečje	10,4
skupno testno povprečje	9,6



Trušč v notranjosti	dB
Prestava	III. IV. V.
50 km/h:	56 55 54
90 km/h:	62 60 58
130 km/h:	66 66 64
Prosti tek	36

Zavorna pot	m
od 130 km/h:	66,9
od 100 km/h:	40,5
(AM meja 42 m)	

Napake med testom
brez napak

DIAGRAM MENJALNIKA:

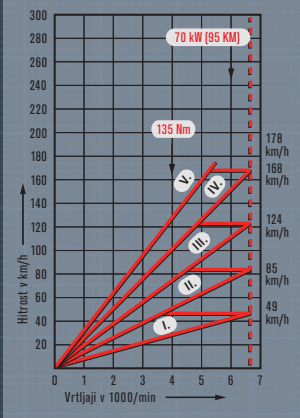
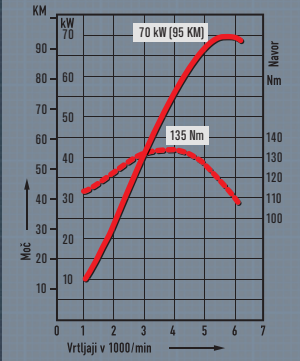


DIAGRAM MOTORJA:



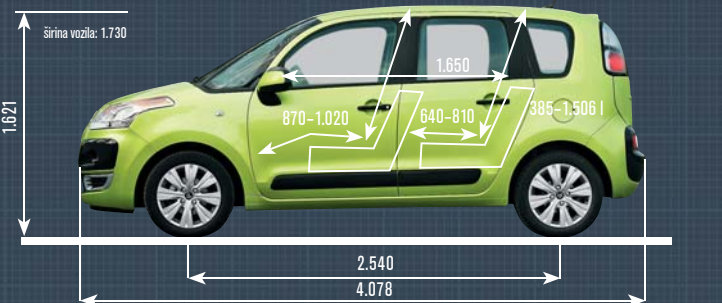
UŽITEK V VOŽNJI:

😊😊😊😊😊
Za volanom tega avtomobila ne boste trpeli, vendar tudi uživali ne. C3 Picasso se bolje znajde v mestu kot na avtocesti, zato naj bo zlato povprečje.

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - bencinski - nameščen spredaj prečno - vrtna in gib 77 × 75 mm - gibna prostornina 1.397 cm³ - kompresija 11,0 : 1 - največja moč 70 kW (95 KM) pri 6.000/min - srednja hitrost bata pri največji moči 15 m/s - specifična moč 50,1 kW/l (68,1 KM/l) - največji navor 135 Nm pri 4.000/min - 2 odmični gredi v glavi (zobati jermen) - po 4 ventili na valj
Prenos moči: motor poganja sprednji kolesi - 5-stopenjski ročni menjalnik - prestavna razmerja I. 3,45; II. 1,87; III. 1,29; IV. 0,95; V. 0,75; - diferencial 4,76 - platišča 6J × 16 - gume 195/55 R 16 T, kotalni obseg 1,87 m
Voz in obese: kombilimuzina - 5 vrat, 5 sedežev - samonosna karoserija - spredaj posamični obesi, vzmetne noge, trikraka prečna vodila, stabilizator - zadaj večvodilna prema, vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator - zavore spredaj kolutne (prislino hlajene), zadaj kolutne, ABS, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (ročica med sedežema) - volan z zobato letvijo, električni servo, 2,9 zasuka med skrajnima točkama
Mase: prazno vozilo 1.259 kg - dovoljena skupna masa 1.742 kg - dovoljena masa prikloice z zavoro: 650 kg, brez zavore: 1.100 - dovoljena obremenitev strehe: 60 kg
Zmožljivosti (tovarna): največja hitrost 178 km/h - pospešek 0-100 km/h 13,9 s - poraba goriva [ECE] 9,1/5,5/6,8 l/100 km.

Mere:



Zunanje mere: širina vozila 1.730 mm - kolotek spredaj 1.472 mm - zadaj 1.470 mm - rajdni krog 10,6 m.
Notranje mere: širina spredaj 1.440 mm, zadaj 1.410 mm - dolžina sedalnega dela prednji sedež 490 mm, zadnji sedež 480 mm - premer volanskega obroča 380 mm - posoda za gorivo 50 l.



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

Pomembnejše serijske opreme: vozniška in sovoznikova varnostna blazina - stranski varnostni blazini - varnostni zavesi - ABS - ESP - ISOFIX - servo volan - deliva zadnja klop - ročna klimatska naprava - električni pomik sip spredaj - daljinsko upravljanje osrednje ključavnice - radio s CD-predvajalnikom in MP3-predvajalnikom - po višini in globini nastavljen volanski obroč - po višini nastavljen voznikov sedež - meglenki spredaj - potovalni računalnik - tempomat.

Ocena

Zunanost (15)	12	Da je lep, pravijo šefi ... ce.
Notranjost (125)	98	Presenetljivo prostoren glede na zunanje mere, predvsem pa izdatno prilagodljiv. Nekaj pripomb je bilo k materialom in ergonomiji, je pa merilnik hitrosti dobro viden.
Motor, pogon, podvozje (65)	41	Povprečen motor s podpovprečnimi zmogljivostmi, predvsem na avtocesti. Tudi menjalnik in servovolan bi lahko bila boljša (beri: bolj neposredna).
Vozne lastnosti (70)	53	Na trenutke se je zdel celo boljši kot izdatnejši Berlingo.
Zmogljivosti (35)	19	V mestu več ne boste potrebovali, na avtocesti pa je druga pesem.
Varnost (45)	20	Če bi poleg sedih varnostnih blazin imel se ESP, bi mogoče celo priplezal do skupne štirice.
Gospodarnost (65)	42	Osnovni 1,4-litrski bencinski motor je kljub umirjeni vožnji porabil kar 9,6 litra. Zato pa je cena ugodna.

Skupaj	285	Velikostno pravi avtomobil za štiriclansko družino, vendar bi želeli drug motor in več opreme. Kljub temu je C3 Picasso prijetno presenečenje, saj je naravnost igrivo preprost v vožnji. Zaradi simpatične pojave mu oprostimo celo kakšno malenkost, ki bi jo pri Citroënu lahko že odpravili.
---------------	------------	--

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

- ▲ velikost in prilagodljivost prtljažnika (pomična zadnja klop v razmerju tretjina proti dvema tretjinama)
- ▲ družinsko poslanstvo (dodatno vzvratno ogledalce, mižice v drugi vrsti, bočna senčnika v zadnjih bočnih vratih)
- ▲ lahko dostopna pritrdišča Isofix
- ▲ lučka v prtljažniku, ki je tudi priročna svetilka
- ▲ pri prvih primerkih tudi Garminova navigacija
- ▼ nima ESP-ja
- ▼ poraba goriva
- ▼ posoda za gorivo s ključem
- ▼ hrup motorja pri 130 km/h