

Novi val

Dejstvo: ženske so boljše potrošnice od moških.

Dejstvo: pri nakupu (tudi družinskega) avtomobila pogosto prevlada ženski okus.

Torej?

Besedilo Vinko Kernc Foto Aleš Pavletič





Sklep se ponuja sam: narediti avtomobil, ki bo všeč damam, dekletom, puncam in ženskam nasploh. In tu nastopijo oblikovalci. V zadnjem času sicer vse teže ugotovimo, da je kateri avtomobil grd. Ali bolje: ne lep. Večina kotaleče se pločevine nosi nekaj v sebi. Ampak ko gre za dame, imajo evropski južni narodi nekaj več sreče. Ali bolje: avtomobili južnih evropskih znamk.

Iz le pogojne prepoznavnosti (Saxo, Xsara) se zdaj prebuja tudi Citroën (C3). Njegovi mal-

čki številka tri so prikupno napihnjeni, od daleč prepoznavni in nasploh ljubki. Prav nedavno pa je Citroënov malček številka tri dobil mlajšega brata, ki povsem brez sramu nosi enako ime, a z dodatkom: Pluriel. In dekleta so vsa iz sebe.

»Joj, kako je ...« Na pikah si zamislite vse ljubkovalne pridevnike, kar jih premorejo slovenščina in njena narečja. Bratranec 206 CC je ob prihodu Pluriela na hitro izgubil veliko glasov nežnejšega spola. A da ne zaidemo pre-

daleč: enako všeč je tudi nasprotnemu spolu, le da moški manj čustveno izražajo svoje mnenje.

Večina se strinja: Pluriel je čeden in takšnega videza bi moral biti tudi (klasični) C3. Pa ne samo zaradi le para bočnih vrat, ki nekako poudarita ljubkost boka; predvsem zaradi obrazka, ki pri Plurielu bolj nedolžno in bolj razposajeno gleda, navsezadnje pa tudi zaradi zadnjih luči in zaradi barvne kombinacije karoserije, kjer črnina strešnih lokov posrečeno zaključuje celoto. Če smo

pred slabima dvema letoma za C3 rekli, da je prikupen, to zdaj za Pluriela še toliko bolj velja.

C3 v imenu pomeni, da sta si Pluriel in petvratni C3 tam, kjer tega ne vidimo, močno sorodna. Govorimo o platformi, torej o tehnični osnovi, na kateri je avtomobil zgrajen, vključno s podvozjem, krmilnim sistemom in pogonsko tehniko. Pomeni tudi, da ima Pluriel enako armaturno ploščo z vsemi njenimi dobrimi in manj dobrimi lastnostmi. V vsem drugem pa je Pluriel drugačen.

Šarm na kvadrat



Vsak detajl je v harmoniji s celotno podobo, funkcija se poveže z obliko, generacije rastejo in revolucija še ni končana.

Bo novi »spaček« ponovil zgodbo opevanega in še po toliko letih nezastarelega oblikovalskega dosežka iz devetdesetih - Twinga?

Srečno pot, Pluriel!

Očetu Pluriela Donatu Cocu je uspelo to, kar veliki večini risarjev konceptnih avtomobilov ni in verjetno nikoli ne bo - vizija na papirju se je prelila v trdno zmes kovine, gume in plastike. Po nosečnosti, ki je trajala tri leta, se je končno rodil malček, v katerem so zbrani najboljši geni s skoraj vseh kontinentov. Pa vendar je zelo tipičen Francoz, inovativen, drzen in rad koketira. Zagotovo bo postal pravi ljubljeneček žensk in zgolj tistih moških, ki bi si denimo k sivi obleki nadeli oranžno kravato z belimi pikicami. Avtomobil je tudi dovolj močan, da se v njem dokaj udobno vozijo štirje, pa čeprav je prikladnejši za dva, še najlepše pa je, če volan obračate solo. Lovci na trende bodo po največ dveh letih verjetno že zamenjali vsaj barvo, če ne kar celote, z novejšim, boljšim in še lepšim. Saj ene obleke ni priporočljivo nositi dve sezoni, kajne? Škoda je le, da se je C3 pripeljal prej, ker bi bili sedaj še bolj začuden in navdušeni. Pa vendar se filozofija pravega Citroëna vrača in nas predvsem v zadnjem času še ni izneverila.

Ninča Dobrin, uni. dipl. ind. oblikovalka



Preden se lotevate vseh njegovih preobrazb, je Pluriel (videti kot) klasičen trivratni avtomobil nižjega avtomobilskega razreda, saj strešni del deluje čvrsto. Tudi mehka, pomična streha je iz kompaktne materiala, spoji na črnih strešnih lokih pa ne dajejo misliti, da je loke mogoče hitro odstraniti. Enak občutek vlada tudi v notranjosti, ki je (spet pomični strehi navkljub) dobro zvočno izolirana. A le do 130 kilometrov na uro. Tu se začnejo nenadoma močno

oglašati zračni vrtinci, ki že 20 kilometrov više postanejo nadležni, in vožnja ni več v užitek.

Ostanimo še malce pri povezneni strehi. Kdor ga bo vozil, bo navdušen nad prijaznostjo volanskega mehanizma z električnim servom, nad prikupnostjo notranje oblike, do neke mere tudi nad prostorom, namenjenim drobnarijam, vsekakor pa nad prostorom, namenjenim prednjima potnikoma. Zada, kjer sta sedeža (le) dva, je višine sicer dovolj, hitro pa lahko - ob bolj nazaj

pomaknjenih prednjih sedežih - zmanjka prostora za kolena.

Enako kot že v C3 tudi tu negodujemo nad materiali: groba sedežna tkanina draži gole noge, na otip cenena plastika krog in krog (vključno z volanskim obročem) pa prav tako ne vliva dobre volje. Dvobarvnost armaturne plošče in z izdolbinicami izdelana površina le-te, delno pa tudi vrtnne kljuke aluminijastega videza sicer nekoliko skrivajo slabo kakovost materialov, še posebej za nežnejše roke pa bo spet nerodna na-

stavitev (naklon, vzdolžni pomik, prekucni sistem) sedežev. Voznik tudi ne bo posebej navdušen nad teže dostopnim gumbom za priklic podatka o zunanji temperaturi, pa še informacijo o času pri tem izgubi za nekaj trenutkov. Prav nasprotno je odlična klimatska naprava, ki ne zahteva pogostih posegov v delovanje in dobro, za potnike nemoteče ohlaja notranjost.

Zdaj pa: preobrazba. Prvi del opravi električnik, ki celo streho zloži kot harmoniko do zadnje šipe. Takrat pri Citroënu pravijo, da ►►

Kratek test: Mazda MX-5 1.6i



Alternativa novemu valu: zimzelenček! MX-5 se dobro upira vsem novincem, ki prepričujejo s svežimi oblikami in idejami. Tudi Plurielu. Klasika, začrtana od Angležev in odlično udejanjena od Japoncev, se ne da. Preberite, zakaj.

Zimzelenčki

Miata, kot jo ponekod tudi imenujejo, prepričuje s tremi močnimi aduti: po svojem videzu in pogonski zasnovi je tipičen angleški roadster, je brezhibno zasnovana in sestavljena ter ponuja le nekaj sekundnega preskoka iz pokritega v odkrit avtomobil. In to kar iz vozniškega sedeža.

V tem trenutku ji ni para. Angleški roadsterski duh je najbolje utelešen prav v japonskem izdelku in tule ni konec njenih lepih lastnosti. Vsi mladi in večno mladi ljubitelji vetra v laseh zvečine ljubijo tudi tisto, čemur Britanci rečejo »handling«, mi pa poslovenimo kot voznost. MX-5 je tudi tu več kot prepričljiva: sledenje cestnim vijugam s sukanjem volanskega obroča je pravi užitek; bolj je cesta zavita, lepša se zdi vožnja. Klasična pogonska zasnova (motor spredaj, pogon zadaj) je v kombinaciji s tem motorjem zelo dobra; elektronika sicer pusti stroju vrtenje do 7100 vrtljajev v minuti, a se oba - motor in voznik - bolje počutita z delom v območju navora. Tega je namreč dovolj, nikoli sicer preveč, da bi zadnja kolesa ubrala svojo pot (razen v kritičnih razmerah pod kolesi in le v prvih dveh prestavah), kar sicer ljubiteljem vožnje s prekrmljenjem ne bo všeč (ti bodo morali poseči po močnejšem motorju), je pa navora vse od 1500 vrtljajev v minuti toliko, da voznik lahko uživa. Nekaj športnosti prinese še kratka prestavna ročica s svojimi prav tako kratkimi gibi in z zahtevo po nekoliko odločnejši roki. Pretikanje je natančno, prestavna razmerja pa so izračunana na ugodno porabo; ta je na našem testu v povprečju znašala le 8,5 litra na 100 kilometrov, čeprav smo ves čas vožnje z Miato uživali.

Glede na svojo zasnovo in majhnost je MX-5 potnikoma temu primerno prostorsko odmerjena tudi znotraj. Prtljažnik požre nekaj večjo potovalko, na sedežih pa se še posebej voznik počuti malce utesnjeno. Tudi višine ni na pretek, ko je streha poveznjena; tam neke pri 180-centimetrski telesni višini bo glava srečala mehko streho. Vseeno pa so našli kar nekaj prostora za drobnarije, vključno z dvema predalomoma s (sicer ne prav prepričljivo) ključavnico. Užitek vožnje utegne pokvariti notranja temperatura: del med nogama postane hitro zelo vroč, zunanji zrak pa se na poti v notranjost močno segreje, tako da je klimatska naprava (ki je testna MX-

5 ni imela) nadvse dobrodošla. Tudi le nekajcentimetrski zaslonka za sedežema ne zmore nadomestiti prave vetrne mreže, zato bo ob zloženih strehi vetra v laseh vedno dovolj. Ampak saj za to pravzaprav sploh gre, ne?

Vse drugo v njeni notranjosti pa zasluži pretežno pohvale; položaj za volanom je kljub nenastavljivosti obroča odličen (čeprav je lahko zato malce omejen pogled na bele merilnike), materiali in izdelava so zelo dobri, sedeža z integriranimi vzglavnikoma pa ponujata dovolj bočnega oprijema za uživanje v vetru in v vožnji nasploh.

Vidite, zato je Miata - z vsemi drobnimi pomanjkljivostmi vred - prijazna zimzelenček. In zato naj takšna, kot je, tudi ostane!

Vinko Kernc, foto: Aleš Pavletič



Res je, ni več mlada. Ampak prav takšna se je že vpisala med redke »nesmrtnne« avtomobile.

Tehnični podatki

Cena: 3.952.000 SIT
Cena testnega vozila : 4.616.040 SIT
Motor: 4-valjni - vrstni - bencinski - 1598 cm³ - 81 kW (110 KM) - 134 Nm
Zmogljivosti: 191 km/h - 9,7 s
Poraba(ECE): 10,8/6,6/8,1 l/100 km



►► je Pluriel kabriolet. Prav. No, čisto res je, da se prične že pri mestnih hitrostih zrak kar dobro vrtinčiti v zgornjem delu kabine, sama streha pa se prične pri večjih hitrostih tresti. V naslednjem koraku spet elektrika pomakne zloženo streho nad stekleno zadnjo šipo (ki je ogrevana, a brez brisalnika), od tu naprej je delo ročno, le nekateri mehanizmi sproščanja

so prijazna ženskim rokam, kljub dodatnemu aerodinamičnemu pripomočku vrh okvira prednje šipe je znotraj (pre)hitro viharo vreme, neprijeten je tudi močan trušč in če vas ujame dež - ste pečeni. Kar 12-kilogramska loka ste namreč morali neke pustiti, to pa pomeni, da ste, čeprav streho vozite s seboj, ostali - brez strehe nad glavo. Plurielček ima

Čeprav streho vozite s seboj, ste ostali - brez strehe nad glavo.

mehanskih varoval potrebujejo električno napetost. Skratka: del, ki ga sestavljata zadnja šipa in zložena streha, zazibamo v dno prtljažnika, odklopimo po dve varovali za strešna loka, loka odstranimo, spustimo vse štiri bočne šipe (elektrika) in prišli smo do najbolj odprte oblike Pluriela, ki ji pri Citroënu rečejo spider.

Takšen je Pluriel menda še najbolj pregrešno prikupen. Ne vem, če se je za katerim od testnih avtomobilov v zadnjih letih obrnilo več glav, kot za njim. Žal pa je treba prebrati tudi drobni tisk: vsa neelektrična opravila ni-

sicer pokrivalo, s katerim pokrijete potniški prostor, ampak takrat ta Plurielček ni več sposoben za vožnjo.

Dobra stran je, da so se tu vse slabe lastnosti končale. Če se odločite za dražjo različico, bo Plurielčka poganjal živahen 1,6-litrski motorček, za njim pa bo stal robotizirani ročni menjalnik SensoDrive. To pomeni, da je sicer klasični menjalnik toliko avtomatiziran, da ne potrebuje sklopke, da ga pretikate kot sekvenčni menjalnik (gor ali dol s prestavno ročico ali z odličnima obvolanskima ročicama) in da je zmožen ce-





lo povsem samodejnega obnašanja. Ta kombinacija (motor in menjalnik) bo vseč veliki večini voznikov; od tistih, ki samega upravljanja avtomobila ne ljubijo preveč, pa do drugih, ki se jim upravljanje stroja še vedno zdi svojevrsten užitek. Dober, prožen motor ponuja dovolj navora v nižjih in srednjih vrtljajih: za varčno ali le lagodno vožnjo. Tudi moči je dovolj, da lahko Plurielček postane bolj športen, čeprav motor viso-

kih vrtljajev posebno ne ljubi. Toda bolj kot to zmoti poraba goriva; bistveno pod stokilometrsko desetico ne bo lahko, z malce živčnosti na stopalki plina pa lahko poraba naraste kar na 13 litrov na 100 kilometrov. Pretirane športnosti ne smete pričakovati tudi od podvozja, saj je to naravnano bolj na udobje, a to še ne pomeni, da s Plurielom ne morete uživati na lepih, zavitih podeželskih cestah, ko

ste že delno ali v celoti odkrili njegovo streho. Lega na cesti je sicer dolgo varna in zanesljiva, predvsem pa predvidljiva, le užitkov na fizikalnih mejah ne bo. Tudi ta C3 namreč ni namenjen dirkanju. Namenjen je seveda drugim užikom, recimo jim hkratno doživljanje vožnje in okolice. Ali pa le postavljanje. Zakaj pa ne? Novovalovsko poslanstvo Pluriel s svojo pojavo v vsakem primeru odlično opravlja. ■

Posebna ocena za kabriolete

Citroën C3 Pluriel 1.6		
Občutljivost karoserije ali njenih delov [10]	12	Mehanizem je dobro zamišljen, a je na trenutke neubogljiv.
Štirikolesni pogon in reduktor [10]	7	Vsak korak je sicer dokaj hiter, celotna preobrazba pa nanese dve minuti.
Terenske zmogljivosti (tovarna) [10]	10	Vodo dobro tesni, veter pa zelo slabo – glasen trušč!
Terenske zmogljivosti (praktično) [10]	5	Brez strehe: prikupen nagajivček.
Cestna uporabnost [10]	5	S streho: prikupen uporabnež.
Terenski videz [5]	9	Kot novinec in kot najbolj izviren kabriolet je voznik (ali voznica) v središču pozornosti.

Skupaj **49** V tem trenutku je Pluriel brez najmanjšega dvoma najbolj priljubljen in najbolj občudovan kabriolet(ek). Izvirnost zasnove in realizacija ideje sta brez konkurence.

OCENA

1 2 3 **4** 5

Kriterij ocenjevanja (Št. točk = ocena): 0-20 = 1; 21-30 = 2; 31-40 = 3; 41-50 = 4; 51-60 = 5

KOLIKO STANE SIT

Dodatna oprema	62.000
Posebno oblažčenje sedežev	68.300
Radijski sprejemnik s CD-jem	99.700
Lahka platišča 15 palcev	52.400
Kovinska barva	
Nekateri nadomestni deli	
Prednji žaromet	61.905
Prednji smernik	1.233
Prednja meglenka	12.172
Prednji odbijač	83.951
Okrasna maska z odbijačem	
Prednja šipa	97.157
Znak ni v ceniku	
Prednji blatnik	26.272
Zadnji odbijač	66.494
Zunanje ogledalo	19.226
Lahko platišče	57.175

Tabela konkurence

Model			
	Citroën C3 Pluriel 1.6 16V SensoDrive	Peugeot 206 CC 1.6 16V	Mazda MX-5 1.6i
motor (zasnova)	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni
gibna prostornina (cm³)	1587	1587	1598
največja moč (kW/KM pri 1/min)	80/109 pri 5750	80/109 pri 5750	81/110 pri 6500
največji navor (Nm pri 1/min)	147 pri 4000	147 pri 4000	134 pri 5000
dolžina × širina × višina (mm)	3934 × 1700 × 1563	3934 × 1700 × 1563	3975 × 1680 × 1225
največja hitrost (km/h)	185	185	191
pospešek 0-100 km/h (s)	11,6	11,6	9,7
poraba goriva po ECE (l/100 km)	8,3/5,5/6,6	8,3/5,5/6,6	10,8/6,6/8,1
cena osnovnega modela (SIT)	3.712.000	3.379.000	3.951.820

Citroën C3 Pluriel 1.6 16V SensoDrive

avto
magazin

CENA: [Citroën Slovenija]
OSNOVNI MODEL: 3.712.000 SIT
TESTNO VOZILO: 3.864.100 SIT SIT

Moč: 80 kW [109 KM]
Pospešek: 13,9 s
Največja hitrost: xx km/h
Povpr. poraba: 10,4 l/100 km

Garancija:

2 leti brez omejitve kilometrov splošne garancije,
3 leta garancije za lak, 12 let garancije za prerenje,
2 leti mobilne garancije Citroën Assistance
Predvideni redni servisi:
menjava olja na 30.000 km
sistematični pregled na 30.000 km

Stroški vozila do prevoženih 100.000 km (v SIT):

redni servisi, delo:	47.050	obvezno zavarovanje (1):	405.500
material:	61.949	kasko zavarovanje (1):	569.150
gorivo	1.942.720		
gume (2):	424.000	Skupaj:	5.750.369
izguba vrednosti po 6 letih:	2.300.000	Strošek za prevoženi km:	57,5 SIT/km

(1) – upoštevali smo 2 kompleta letnih gum in 2 kompleta zimskih gum
(2) – predvidoma voznik takšnega vozila prevozi 100.000 km v 6 letih

NAŠE MERITVE

Vozne lastnosti

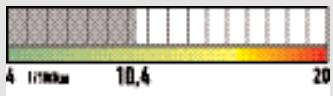
Pospeški	s
0-80 km/h:	9,3
0-100 km/h:	13,9
0-120 km/h:	19,1
0-140 km/h:	27,0
1000 m z mesta:	34,8 (154 km/h)

Prožnost

50-90 km/h (IV.):	13,4
80-120 km/h (V.):	18,5

Največja hitrost 184 km/h
(IV. in V. prestava)

Poraba goriva l/100 km
najmanjše povprečje 9,6
največje povprečje 13,2
skupno testno povprečje 10,4

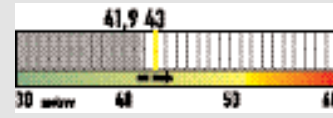


Trušč v notranjosti

Prestava	III.	IV.	V.
50 km/h	60	59	58
90 km/h	66	65	64
130 km/h	72	71	70
Prosti tek			40

Zavorna pot

od 100 km/h:	mm
(AM meja 43 m)	41,9



Napake med testom

brez napak

Zmogljivosti:

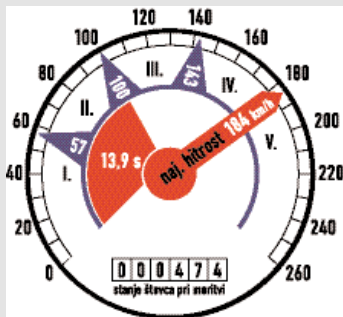
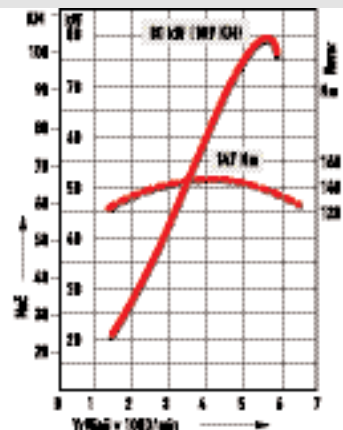


Diagram motorja:



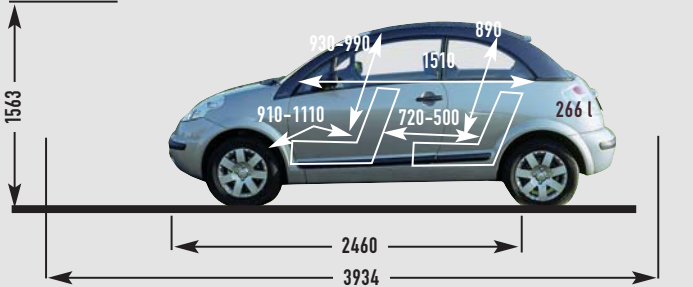
Užitek v vožnji:

☺ ☺ ☺ ☺ ☺
Pet smeškov do 100 kilometrov na uro, brez strehe in brez dežja, trije pri večjih hitrostih in v vetru; en jokec pri podiranju strehe, trije jokci, če začne deževati, ko ste strešne loke pustili doma.

TEHNIČNI PODATKI

Motor: : 4-valjni – 4-taktni – vrstni – bencinski – nameščen spredaj prečno – vrtna in gib 78,5 × 82,0 mm – gibna prostornina 1587 cm³ – kompresija 9,6 : 1 – največja moč 80 kW (109 KM) pri 5750/min – srednja hitrost bata pri največji moči 15,7 m/s – specifična moč 50,4 kW/l (68,6 KM/l) – največji navor 147 Nm pri 4000/min – 2 odmični gredi v glavi (zobati jermen) – po 4 ventilai na valj – večtočkovni vbrizg. **Prenos moči:** motor poganja prednji kolesi – 5-stopenjski robotizirani menjalnik – prestavna razmerja I. 3,417; II. 1,950; III. 1,357; IV. 1,054; V. 0,854; vzvratna 3,584 – diferencial 3,765 – platišča 5,5J × 15 – gume 185/65 R 15 H, kotalni obseg 1,87 m – hitrost v V. prestavi pri 1000/min 35,0 km/h. **Voz in obese:** xkabriolet – 2 vrata, 4 sedeži – samonosna karoserija – spredaj posamične obese, vzmetne noge, trikotna prečna vodila, stabilizator – zadaj poltoga prema, vzdolžna vodila, vijajne vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator – zavore spredaj kolutne (prisilno hlajene), zadaj kolutne, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (ročica med sedežema) – volan z zobato letvijo, servo, 2,8 zasuka med skrajnima točkama. **Mase:** prazno vozilo 1177 kg – dovoljena skupna masa 1543 kg – dovoljena masa prikolice z zavoro 850 kg, brez zavore 600 kg – dovoljena obremenitev strehe 50 kg. **Zmogljivosti (tovarna):** največja hitrost 185 km/h – pospešek 0-100 km/h 11,6 s – poraba goriva (ECE) 8,3/5,5/6,6 l/100 km

Mere:



Zunanje mere: širina vozila 1700 mm – kolotek spredaj 1435 mm – zadaj 1431 mm – rajdni krog 11,2 m. **Notranje mere:** širina spredaj 1410 mm, zadaj 1300 mm – dolžina sedalnega dela prednji sedež 500 mm, zadnja klop 480 mm – premer volanskega obroča 380 mm – posoda za gorivo 47 l.



Prostornina prtljavnika izmerjena z AM standardnim kompletom 5 kovčkov Samsonite (skupno 278,5 L):
Pokrita streha: 1 × nahrbtnik (20 l); 1 × letalski kovček (36 l)
; 1 × kovček (85,5 l). Odkrita streha: 1 × nahrbtnik (20 l); 1 × letalski kovček (36 l)

Pomembnejša serijska oprema: prednji varnostni blazini – bočni varnostni blazini – servo volan – klimatska naprava – električni pomik vseh šip – potovalni računalnik – deljiva zadnja klop – osrednja ključavnica – stikalo za dnevne luči

ocena

Zunanost [15]	14	Oblika je sveža, prikupna in mladostna. Izdelava karoserije je zelo dobra.
Notranjost [140]	95	Slabše strani so notranji materiali, izdelava in prostor na zadnjih sedežih. Zelo dobro: klimatska naprava, predali.
Motor, menjalnik [40]	32	Motor je tehnična klasika, ki mu v visokih vrtljajih nekoliko zmanjka moči. Menjalnik je odličen.
Vozne lastnosti [95]	71	Električni servo je natančen, a ne daje najboljšega povratnega občutka. Zanesljiva lega na cesti.
Zmogljivosti [35]	26	Motor je presenetljivo prožen v nižjih vrtljajih, manj od pričakovanega pa v višjih.
Varnost [45]	34	Dobro zavira. Nima stabilizacijskega sistema in pogled nazaj je slabši kot pri kombilimuzini.
Gospodarnost [50]	31	Ni varčen z gorivom in ni poceni, ima pa zelo dobre garancijske pogoje.

Skupaj **303**

OCENA

1 2 3 **4** 5

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