

Čas in prostor

Za dobro počutje je treba uskladiti čas in prostor, potem pride tudi dobra družba. Zato smo v turobnem zimskem dnevu izbrali Obalo in družinski avtomobil C4 Picasso. V slogu pomagaj si sam in bog ti bo pomagal!

Ni lepšega kot uiti vsakodnevni delovni rutini pod pretvezo, da je treba na slovenski Obali fotografirati najnovejši izdelek iz Citroënove avtomobilske konjušnice, limuzinski kombi C4 Picasso. In verjemite, s sedmimi sedeži, kolikor jih omenjeni avtomobil skriva v svojem drobstvu, je zelo veliko možnosti, da boste na Dolgem mostu pobrali tudi kakšno prijetno študentko, ki se za konec tedna domov vrača. Ali ni to že dovolj dober razlog, da smo si tisti sicer žalostni dan v Ljubljani kar sami popestrili?!

Kar zadeva sedeže, Picasso ne ponuja nič revolucionarnega. V sicer prikupno zaobljeni karoseriji se skriva kar sedem sedežev, ki se po potrebi in na lahek način skrijejo v dno avtomobila, zato tudi prevoz večjih predmetov ne bi smel biti težava. Morate pa upoštevati, da je vsaka vrsta sedežev manj udobna: prednja sta kraljevska, v sredini so nameščeni trije povprečni (enake velikosti!), zadnja dva pa sta le zasilna, za prevoz otrok. Ne predstavljam si, da bi nanju posedel babico, ki bi se z ostarelimi kostmi in revmatičnimi obolenji morala kobacati skozi sicer dostojno velik pre-

Test | Citroën C4 Picasso 2.0 HDi Exclusive

Iz oči v oči



Moram priznati, da me je avto razočaral, žal. Navzven mi je sicer všeč in tudi velike zastekljene površine od znotraj ne delujejo slabo, ampak tega, kar so naredili z volanom, armaturno ploščo, merilniki, ne bi pričakoval od tako ugledne znamke. Večje zmede okoli volana še nisem videl v vsej svoji zgodovini avtomobilističnega žurnalizma. Verjetno bi Picasso z bolj vsakdanjo opremo vsaj mene bistveno bolj prepričal kot ta, ki hoče biti nekaj posebnega.

Peter Kavčič



Tale limuzinski kombi bo zagotovo prepričal z videzom in z večji ali manjšimi idejami v notranjosti, pa tudi z notranjostjo nasploh, tudi tiste, ki bodo na koncu ugotovili, da pravzaprav sploh ni tako prikladno majhen. Takole sestavljen (motor, oprema) je sicer drag (gledano skozi celotno ponudbo), a tudi dovolj zmogljiv in zelo udoben. So pa seveda tudi druge, cenejše, a še vedno vabljuje različice.

Vinko Kernc



segreje pretirano notranjosti, v vsakem primeru pa ga učinkovito ohladi klimatska naprava, ki ima ločeno upravljanje tudi za zadnje potnike.

Družinsko poslanstvo opazimo v drugi vrsti, kjer imajo potniki (otroci?) priročne mizice, starši pa možnost pritrditve stolčkov v sidrišča Isofix, namestitve senčnikov in zabavanja otrok z risankami. Da, prav ste prebrali, med prednja sedeža vtaknete DVD, iz naslona prednjih sedežev pa izvijete zaslon, ki bosta vaše malčke vsaj za nekaj časa ukrotila. Prtljažnik (od 576 do 1.951 litrov) je dosegljiv na dva načina: skozi prtljažna vrata ali le skozi odprto zadnje steklo, ob polno naloženem avtomobilu pa se lahko zanesemo na zračno vzmetenje zadaj, ki onemogoča sesedanje zadka. Odlična ideja je lučka v prtljažniku, ki z le eno potezo postane ročna baterija. Ta naj bi zdržala kar 45 minut, nato pa se začne znova polniti, čim je nameščena v svojo odprtino in se avtomobil premika. Ni kaj, dobra zamisel!

Žal pa smo bili zopet razočarani nad kakovostjo izdelave. To, da je opozorilnik za prenizek tlak v gumi nenehno motil voznikovo zbranost, čeprav smo tlak trikrat preverili in je bil v mejah

normalne, še nekako požremo, tega, da nas je pustil na cedilu na parkirišču ob piceriji, pa ne! Seveda se je iz neznanega razloga elektroniki zmešalo, zato se je na glavnem zaslonu izpisalo vse od napake na motorju do napake na podvoz-

ju, zraven pa še nujen obisk servisa. Če ne bi bili vajeni vsega hudega, bi poklicali vlečno službo (saj avtomobil ni hotel slišati o tem, da bi zagnal motor!), zapravili ves dan na servisu in za to odšteli kar nekaj denarja, tako pa smo le odklopili akumulator in ga zopet priklopili. Petnajst sekund dela in avtomobil je delal, kot da nikoli nič ni bilo! A verjamem, da bi v tistem trenutku vsak lastnik tega avtomobila najraje lastnoročno zadel Španca (ali Maročana, saj je vseeno), ki je sestavljal ta avtomobil v španski tovarni Vigo. Pa čeprav mogoče revež sploh ni kriv ...

S pravim prostorom bo tudi vaš čas prijetnejši, zabavnejši. Zato nam lahko verjamete na besedo – v Picassu nam nikoli ni bilo dolgčas! ■

Tabela konkurence

Model	Citroën C4 Picasso	Opel Zafira	VW Touran	Ford Focus S-MAX
	2.0 HDi Comfort	1.9 CDTi Enjoy	2.0 TDI Trendline	2.0 TDCi (96 kW) Ambiente
motor (zasnova)	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni
gibna prostornina (cm³)	1997	1910	1968	1997
največja moč (kW/KM pri 1/min)	100/136 pri 4000	110/150 pri 4000	103/140 pri 4000	96/130 pri 4000
največji navor (Nm pri 1/min)	270 pri 2000	320 pri 2000	320 pri 1750	320 pri 1750-2240
dolžina × širina × višina (mm)	4590 × 1830 × 1690	4467 × 1801 × 1645	4407 × 1794 × 1635	4768 × 1884 × 1658
največja hitrost (km/h)	195	202	200	191
pospešek 0-100 km/h (s)	12,5	10,4	10,2	10,9
poraba goriva po ECE (l/100 km)	7,9/5,1/6,1	7,7/5,2/6,1	5,2/7,6/6,0	8,1/5,4/6,4
cena osnovnega modela	27.517 evrov	24.350 evrov	25.439 evrov*	25.379 evrov*

* - cena velja za sedemsežno različico

Koliko stane EUR

DODATNA OPREMA	
Kovinska barva	414
Dodatni sistem gretja	418
Navigacijski sistem	2.291
Video paket (DVD-predvajalnik in dva 7-palčna zaslona)	2.087
Panoramsko strešno okno	831
Paket tipal	789

teh elektronskih sistemov sploh ne govorimo. A o tem več kasneje. Ko se enkrat navadite na drobne tipke, s katerimi upravljate potovalni računalnik, radio, omejevalnik hitrosti itd., je naslednja tehnična novost elektronsko krmiljen menjalnik. V osnovi je to šeststopenjski ročni menjalnik, ki omogoča samodejno prestavljanje ali upravljanje z dvema obvolanskima uhljema. Odlična ideja, malce slabša pa je izvedba. Mogoče smo res zahtevni, saj bi bila polovica ljudi povsem zadovoljna z delovanjem menjalnika, a Picasso ima to smolo, da smo se pri Avto magazinu pred kratkim vozili z odličnimi BMW-jevimi samodejnimi menjalniki in s še boljšim Volkswagnovim DSG-jem. Okej, ti menjalniki so res še vedno dragi, a so tehnološko bistveno pred Citroënovim. V Picassu si menjalnik vzame svoj čas, počasi prestavi, ob tem pa še zamaje živo vsebino v avtomobilu. V samodejnem načinu se temu ne da izogniti, v ročnem pa lahko to (negativno) lastnost omejite tako, da se vozite bolj umirjeno, predvsem pa pred vsakim prestavljanjem spustite stopalko za plin in jo nato nežno zopet pritisnite. S tem omilite tako imenovano 'cukanje', pri kate-



rem bi boljši vozniki zardevali ob zavijanju oči občutljivejših potnikov, vendar pa je konec koncev žalostno, da se mora voznik prilagajati tehniki. Ali ne bi teoretično moralo biti prav nasprotno, namreč da tehnika pomaga oziroma celo prekosi povprečnega voznika?!

A čeprav sem se zabaval, ko sem posnemal svetovnega prvaka v reliju Sebastiena Loeba, ki se s podobnimi obvolanskimi uhlji igra v tehnološko veliko naprednejšem dirkalniku WRC, sem raje z umirjeno vožnjo izkoriščal varčnost motorja. Dvolitrski turbodizel je pravi motor za ta avtomobil: s tehnologijo skupnega voda, vbrizgalnim sistemom druge generacije in s turbopuhalom s spremenljivo geometrijo lopatja pač poskrbi za

Iz oči v oči



Iščete avto, ki se ga zlepa ne boste naveličali? Xsara Picasso je nedvomno pravi. Voznikov delovni prostor in njegova okolica skrivata toliko nenavadnosti in na novo zamišljenih stvari, da jih boste lahko vsakič znova odkrivali. Nekaterim to seveda ne bo všeč, kar pa ne velja za 'tehnofrike', ki jih bo pritegnilo prav to. Vse drugo (oblika, prostor, uporabnost) je namreč precej podobno tistemu, kar lahko vidimo v drugih sodobno zasnovanih limuzinskih kombijih.

Matevž Korošec



spodobnih 136 'konjev', ki povsem zadostujejo za družinski avtomobil. Dovolj suveren za avtocesto ali prehitevanje, primerno tih med delovanjem, oplemeniten s serijskim filtrom trdih delcev, predvsem pa vas bo ob redkih postankih na bencinskih črpalkah vselej razveselil (upoštevajoč zimsko obutev, požrešnejši menjalnik in našo težjo desno nogo). Omenjeni HDi je drugi najmočnejši motor v ponudbi, saj je le dvolitrski bencinski agregat s 143 'konji' zmogljivejši, vendar pa se lahko pri dizlu vselej zanesete na navor, ki ga je v izobilju (glej graf na koncu testa). In to je v dobi, ko človeku v službi izpijejo še zadnje atome moči, nato pa se le privleče do domačega fotelja po najkrajši in najlažji poti, predvsem pa z najmanjšim naporom, veliko vredno, kajne?

Potem pa pridemo do stvari, zaradi katerih lahko Picassa zlahka ožigosamo za posebneža, nenavadneža. Retrobransko steklo je razpotegnjeno visoko proti strehi (kar 30 centimetrov več kot pri klasičnem MPV-ju!), zato imata prednja potnika še večji (in zelo prijeten) občutek prostornosti. Skupaj s strešnim oknom ima Picasso kar 6,4 kvadratnega metra steklenih površin, kar z drugimi besedami pomeni, da je bližje izložbi kot bunkerju. Ker smo ga imeli v hladnih dneh, moramo verjeti načrtovalcem na besedo, da sonce ne

Test | Citroën C4 Picasso 2.0 HDi Exclusive



hod, saj bi se zelo verjetno ustavilo že pri nameri. A če trdimo, da Picasso ne ponuja nič novega, še ne pomeni, da smo bili razočarani! Prav nasprotno, sedežev je več kot dovolj za vso slovensko rodbino (hja, dokler naša država ne poskrbi za večjo rodnost, bo to še dolgo držalo!), obisk Ikee in prevoz delov pohištva ni bil še nikoli manj težaven, celo kužki se bodo v velikem prtljžniku počutili bolje kot v svojem kraljevsko zastavljenem pesjaku. A treba je le upoštevati, da za sedmimi sedeži ostane zelo prostora za prtljago.

Picasso hoče biti poseben predvsem pred voznikom. Volanski obroč je tako založen z gumbi (na testu smo imeli izvrstno opremljeno različico Exclusive!), da morate prelistati debelo knjigo za uporabo, če hočete vedeti, kaj vsi tisti pripomočki sploh omogočajo. Odlično za mladino, ki jim je upravljanje elektronike prej zabava kot mukotrpno opravilo, trideseta (kaj šele več!) pa so že tista leta, ko nam (večinoma) nezanesljiva elektronika prej para živce, kot nas razveseljuje v življenju. Zato bodo imeli morda pri Citroënu težave, saj so potencialni kupci takih avtomobilov prej starejši ljudje kot pa mladina, da o pogojni zanesljivosti





Citroën C4 Picasso 2.0 HDi Exclusive

CENA:	(Citroën Slovenija)
2.0 HDi Confort	27.517 evrov
2.0 HDi Exclusive	32.120 evrov
Testno vozilo:	38.950 evrov

Moč:	100 kW (136 KM)
Pospešek:	12,6 s
Največja hitrost:	195 km/h
Povpr. poraba:	9,9 l/100 km

Garancija:	(2 leti brez omejitev prevoženih kilometrov splošne garancije, 12 let garancije za prerjavenje, 3 let garancije za lak, 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 EUR):

redni servisi, delo:	266	obvezno zavarovanje [2]:	2.812
material:	368	kasko zavarovanje [2]:	5.612
gorivo:	9.292		
gume [1]:	2.035	Skupaj:	34.941
izguba vrednosti po 5 letih:	22.980	Strošek za prevoženi km:	0,35 evra/km

[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=1 °C / p= 1021 mbar / rel. vl.: 57 % / Gume: Dunlop SP Winter Sport M3 M+S / Stanje km števec: 4697 km)

Vozne lastnosti

Pospeški	s
0-100 km/h:	12,6
402 m z mesta:	18,6
	(123 km/h)
1000 m z mesta:	33,9
	(156 km/h)

Prožnost

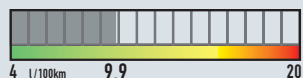
Prožnost	s
50-90 km/h (V.):	11,3
80-120 km/h (V.):	12,4
80-120 km/h (VI.):	19,9

Največja hitrost

Največja hitrost	195 km/h
	(VI. prestava)

Poraba goriva

Poraba goriva	l/100 km
najmanjše povprečje	8,8
največje povprečje	13,6
skupno testno povprečje	9,9

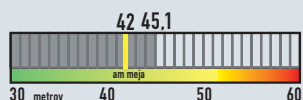


Trušč v notranjosti

Trušč v notranjosti	dB
Prestava	III. IV. V. VI.
50 km/h	55 54 53
90 km/h	62 60 59 58
130 km/h	65 64 63
Prosti tek	37

Zavorna pot

Zavorna pot	m
od 100 km/h:	45,1
(AM meja 42 m)	



Napake med testom

- opozarjanje, da je v desni zadnji gumi preizek tlak
- odpoved avtomobila

DIAGRAM MENJALNIKA:

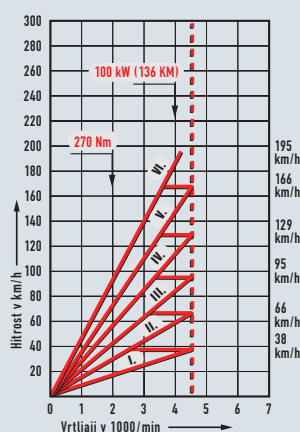
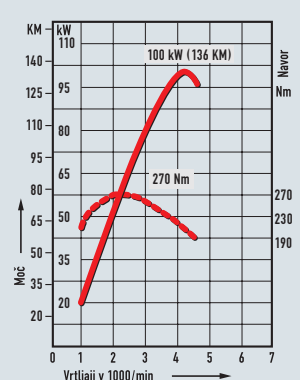


DIAGRAM MOTORJA:



UŽITEK V VOŽNJI:

- Večji užitek je opazovati okolico pri umirjeni vožnji kot vijuganje po ovinkasti cesti.

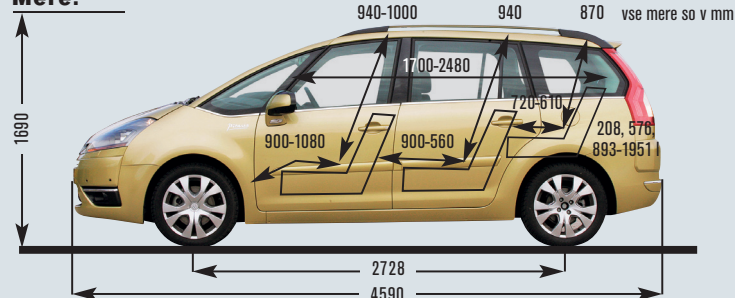
TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - dizelski - nameščen spredaj prečno - vrtina in gib 85,0 × 88,0 mm - gibna prostornina 1997 cm³ - kompresija 17,6 : 1 - največja moč 100 kW (136 KM) pri 4000/min - srednja hitrost bata pri največji moči 11,7 m/s - specifična moč 50,0 kW/l (68,1 KM/l) - največji navor 270 Nm pri 2000/min - 2 odmični gredi v glavi (zobati jermen, veriga) - po 4 ventili na valj - neposredni vbrizg goriva po sistemu skupnega voda - turbinski polnilnik na izpušne pline in z variabilno geometrijo, naddtlak polnjenja 1,6 bara - filter trdih delcev - hladilnik polnilnega zraka. **Prenos moči:** motor poganja prednji kolesi - 6-stopenjski robotizirani menjalnik - prestavna razmerja I. 3,538; II. 1,920; III. 1,323; IV. 0,975; V. 0,761; VI. 0,596; vzvratna 3,308 - diferencial 4,176 - platišča 6,5J × 17 - gume 215/50 R 17 H, kotalni obseg 1,95 m - hitrost v VI. prestavi pri 1000/min 47,0 km/h.

Voz in obese: limuzinski kombi - 5 vrat, 7 sedežev - samonosna karoserija - spredaj posamični obesi, vzmetni nogi, trikraka prečna vodila, stabilizator - zadaj poltoga prema, pnevmatsko vzmetenje, stabilizator - zavore spredaj kolutne (prislino hlajene), zadaj kolutne, ABS, elektronsko krmiljena mehanska zavora na zadnji kolesi (stikalo na armaturni plošči) - volan z zobato letvijo, električno hidravlični servo, 2,75 zasuka med skrajnima točkama.

Mase: prazno vozilo 1620 kg - dovoljena skupna masa 2320 kg - dovoljena masa prikolice z zavoro 1500 kg, brez zavore 750 kg - dovoljena obremenitev strehe 80 kg **Zmogljivosti (tovarna):** največja hitrost 195 km/h - pospešek 0-100 km/h 12,5 s - poraba goriva (ECE) 7,9/5,1/6,1 l/100 km

Mere:



Zunanje mere: širina vozila 1830 mm - kolotek spredaj 1505 mm - zadaj 1539 mm - rajdni krog 11,3 m
Notranje mere: širina spredaj 1500 mm, v sredini, 1480, zadaj 1340 - dolžina sedalnega dela prednji sedež 490 mm, v sredini 450 mm, zadnji sedež 370 - premer volanskega obroča 380 mm - posoda za gorivo 60 l.



Prostornina prtljavnika izmerjena z AM standardnim kompletom 5 kovčkov Samsonite (skupno 278,5 l):

- 5 sedežev:** 1 × nahrbtnik (20 l); 1 × letalski kovček (36 l); 2 × kovček (68,5 l); 1 × kovček (85,5 l)
- 7 sedežev:** 1 × nahrtnik (20 l)

Pomembnejša serijska oprema: šest varnostnih blazin - varnostna blazina za zaščito voznikovih kolen - štiri pritrdišča Isofix - ABS - ESP - sistem za zaznavanje preizkega tlaka v gumah - sistem za pomoč pri parkiranju zadaj - pomoč pri spejlevanju navkreber - električen servo volan - štiripodročna samodejna klimatska naprava - električni pomik sip spredaj in v sredini - električno nastavljeni in ogrevani vzvratni ogledali - potovalni računalnik - tempomat - radio CD in MP3 z obvolanskim upravljanjem - prenosna svetilka - daljinsko upravljanje osrednje ključavnice - prednje meglenke - po višini in globini nastavljeni volanski obroč s fiksnim srednjim delom - zložitljiva sedeža v tretji vrsti - paket osvetlitev

Ocena

Zunanost (15)	14	Ni kaj, eden lepših Citroënov zadnjih nekaj let!
Notranost (140)	108	Ogromno steklenih površin prostornost še poveča, na samosvoje upravljanje se je treba navaditi.
Motor, menjalnik (40)	33	Motor je dobra izbira, pri menjalniku pa ne smete biti preveč zahtevni.
Vozne lastnosti (95)	73	Po športnosti ga S-MAX prehiti, vendar je Picasso dober kompromis.
Zmogljivosti (35)	26	Ah, spet je menjalnik kriv za dodatno sekundo ali kakšen kilometer manj!
Varnost (45)	39	Kar sedem varnostnih blazin, ABS, ESP ... Kaj bi si še želeli?
Gospodarnost (50)	33	Dobra cena novega, pričakovana večja izguba vrednosti pri rabljenem, dobra garancija.
Skupaj	326	Citroën C4 Picasso je dovolj lep, da pritegne, dovolj samosvoj, da se od njega ne moremo ločiti, predvsem pa prostoren, varen, udoben in dobro opremljen. Le še kakovost izdelave morajo izboljšati!

OCENA avto magazin 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

HVALIMO IN GRAJAMO

- oblika zunanosti
- prilagodljivost in uporabnost notranjega prostora
- ogromno predalov za drobnarije
- opremljenost
- vgrajena baterija

- kakovost izdelave
- delovanje menjalnika
- vzvod za gretje sedeža je nedostopen
- preveč založen volanski obroč