



Pravzaprav ima ta C4 Picasso le eno pomanjkljivost in na srečo je takšna, da se je zlahka znebite: menjalnik.

Cukavček

► Med dvolitrskim dizlom v nosu testnega C4 Picasso in njegovimi kolesi je namreč zgago zganjal robotiziran ročni menjalnik. Ne dvosklopčni, kakršnih smo vajeni v sodobnih avtomobilih in ki znajo skoraj brez izjeme predstavljati hitro in gladko, temveč navaden starinski ročni menjalnik, kjer za sklopko in prestavljanje skrbi računalnik. Posledi-

ca: stalno cukanje, tako nadležno, da je enkrat z zadnje klopi prišlo celo opozorilo (nič krivemu) vozniku, da utegne komu postati slabo.

Rešitev? Preprosta: namesto cukavčka, kot smo v redakciji hitro poimenovali ta menjalnik (oznaka na ceniku je BMP), si omislite klasično šeststopenjsko avtomatiko (oznaka BMA) ali pa ročni menjalnik.

Prvo izberite, če prisegate na udobje, drugo pa, če prisegate na ekologijo. Citroënov sistem e-HDi je namreč združljiv le z ročnim ali robotiziranim ročnim menjalnikom, z avtomatiko pa še ne.

Oznaka e-HDi pomeni predvsem to, da je motor opremljen s sistemom start-stop. Malce sicer zmoti dejstvo, da je ta pri svojem delovanju zelo agresiven in

motor ugaša tudi, ko je v mrzlih jutrih še hladen (in se ta zato počasi segreje), sicer pa mu v velik plus štejejo dejstvo, da je njegovo delovanje zelo neslišno. Seveda je razlog tudi v tem, da je dvolitrski dizel zelo uglajen, zvočna izolacija dobra, nosilci motorja pa dobro blažijo dizelske tresljaje. Tako sunka ob ugašanju ali vžigu motorja skoraj ne boste zaznali. Sistem ugasne motor že pri hitrostih pod 20 kilometrov na uro, hkrati pa zaradi 2,2-kilovattnega zaganjalnika, ki hkrati deluje tudi kot generator, regenerira energijo pri ustavljanju in zagotavlja zelo hiter zagon motorja tudi takrat, ko je ta mrzel. Oznaka e-HDi hkrati pomeni še nekoliko spremenjena prestavna razmerja in gume z majhnim kotalnim uporom (ki



rov (lahko pa tudi pod sedem, če ste zelo varčevalno razpoloženi) je za avto te velikosti in zmogljivosti odličen rezultat. Če si želite višjih vrtljajev in hitrejšega premikanja, je treba majhno prestavno ročico, nameščeno ob volanskem obroču, prestaviti v položaj za



pa jih na testnem C4 Picassu ni bilo, saj so bile nameščene zimske gume, prihranek pri porabi pa je bil zaradi tega nekaj manjši, kot bi lahko bil.

ročno pretikanje in potem z obvolanskima ročicama ukazovati menjalniku. Če ste pri tem malce spretni (z ročicama in stopalko za plin), bo še cukanja precej manj kot v

Ker je prestavna ročica nameščena ob volanu, je na sredinski konzoli in med sedežema toliko več prostora.

Ker gre za že tako varčen dizel in ker je menjalniška pamet nastavljena na varčevanje (in zato pretika pri nizkih vrtljajih), je tudi poraba goriva majhna: do osem lit-

samodejnem načinu delovanja.

Ker je prestavna ročica nameščena ob volanu, je na sredinski konzoli in med sedežema toliko več prostora. Pravzaprav





Citroën C4 Picasso e-HDi 110 Airdream Exclusive

Cena osnovnega modela: 25.700 EUR
Cena testnega vozila: 28.025 EUR

NAŠE MERITVE

T = 3 °C / p = 980 mbar / rel. vl. = 63 % / Stanje kilometrskega števca: 1.571 km

POSPEŠKI

0–100 km/h: 14,2 s
 402 m z mesta: 19,2 s (119 km/h)

PROŽNOST

Meritev s tovornim menjalnikom ni možna.

NAJVEČJA HITROST

180 km/h
 (VI. prestava)

ZAVORNA POT

od 100 km/h: 44,6 m (AM meja 40 m)

PORABA GORIVA

skupno testno povprečje 7,8 l/100 km

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjni – 4-taktni – vrstni – turbodizelski – gibna prostornina 1.560 cm³ – največja moč 81 kW (111 KM) pri 4.000/min – največji navor 240 Nm pri 1.750/min.
 Prenos moči: motor poganja prednji kolesi – 6-stopenjski robotizirani menjalnik – gume 215/50 R 17 V (Michelin Pilot Alpin).
 Mase: prazno vozilo 1.499 kg – dovoljena skupna masa 2.060 kg.
 Mere: dolžina 4.470 mm – širina 1.830 mm – višina 1.669 mm – medosna razdalja 2.730 mm – prtljažnik 605–1.734 l – posoda za gorivo 60 l.
 Zmogljivosti: največja hitrost 180 km/h – pospešek 0–100 km/h 13,2 s – poraba goriva (ECE) 6,5/4,7/5,3 l/100 km, izpust CO₂ 139 g/km.

HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ uporabnost
- ▲ prostornost
- ▲ oprema
- ▲ cena
- ▲ poraba
- ▲ zvočna izolacija
- ▲ menjalnik
- ▲ menjalnik
- ▲ in še enkrat menjalnik

Končna ocena

Picassi so bili že od nekdaj pojem cenovno ugodnega družinskega prevoza, in to velja tudi za C4 Picassa. Najmočnejši dizel je odlična izbira, le drugi menjalnik izberite.

je med odlagalnimi prostori med sedežema in sredinsko konzolo kar 'luknja', ki omogoča lahkotno presedanje z levega na desni sedež, a bi bilo celo bolje, če bi bila zapolnjena s še kakšnim predalom ali odprto odlagalno površino. Ali pa tudi ne, saj teh ne manjka: med sedežema, pred sovoznikom, dva na levem in desnem delu armaturne plošče. Prostora ne bo zmanjkalo, enako velja tudi za prostor za potnike. Spredaj bi si, višjeraslim voznikom na ljubo, sicer zaželeli kak centimeter vzdolžnega pomika več, se pa sedi udobno, enako velja za potnike zadaj. Kot je pri enoprostorcih tega razreda običajno, prostora za tri v širino ni na pretek, je pa to mogoče rešiti z rahlo drugačno vzdolžno nastavitvijo treh ločenih in zlahka zložljivih sedežev. In težav ne bo niti v prtljažniku.

Voznik se bo moral sicer malce navaditi (v primerjavi z avtomobilsko klasiko) malce samosvoje Citroënovne ergonomije, a priznati je treba, da rešitev s kopico gumbov na nepremični sredini volanskega obroča ni slaba. Edina pomanjkljivost je preslaba odzivnost tipk, saj se je treba navaditi, da jih ne pritiskate na sredini, temveč na robu (drugače ne delujejo), razlog pa je verjetno, da bi bilo sicer preveč neželenih pritiskov nanje. Merilniki so sicer nameščeni na sredino armaturne plošče, a dobro pregledni, kontrolne lučke pa so tako in tako tik za volanskim obročem. Ko se enkrat navadite, je vse skupaj preprosto in uporabno.



Oznaka Elegance pomeni tudi lep kupček serijske opreme. Klimatizacija je odlična (in posebej nastavljiva za potnike zadaj), veliko vetrobransko steklo, ki sega nad voznikovo glavo, ima nastavljive drsne senčnike, dnevne luči uporabljajo tehnologijo LED, seveda ne manjkajo dežno tipalo, ksenonski žarometi, prtljažna vrata z dviznim steklom ter parkirni sistem. Testni C4 Picasso je doplačilno imel tudi parkirni sistem spredaj, sistem prostoročnega telefoniranja bluetooth, senčnike na drugem paru bočnih vrat, USB-priključek avdiosistema in še nekaj malenkosti. Cena 28.025 evrov za vse skupaj je, če upoštevate tudi dejstvo, da je pri Citroënu mogoče dobiti še kakšen ugoden popust, zelo sprejemljiva. ◀◀

