

Lahkotnost bivanja

Od Evasiona do C8. Natankopred osmimi leti je Citroën predstavil prvi avtomobil te znamke, ki je skušal potnikom s prostorom in vzdušjem pričarati nekaj občutkov iz domače dnevne sobe. Okusi ljudi so namreč vse bolj zahtevni, vse več časa pa prebijemo v avtomobilih. Lahko rečem, da v njih določen del življenja bivamo ...

Osmica iz imena tega avtomobila seveda nima nobene zveze z omenjenim osemletnim obdobjem, je pa nedvomno zanimivo, da se v tem času zasnova avtomobila ni postarala. Če bi se, si je štiri blagovne znamke (oziroma dva avtomobilska koncerna, PSA in Fiat) ne bi upale ponovno poslati na trg. Ker se torej ni, so jo le spretno dodelali, pametno izkoristili njen potencial, obdržali medosje, razširili koloteka, prenovili pogonsko ponudbo in opazno podaljšali (270 milimetrov, se pravi več kot četrt metra!), sicer pa tudi delno razširili in povišali karoserijo. Izvolite, C8. Tako mu je ime, ker je Citroën.

Več kot očitno je, s čim prepričuje C8; kdor ljubi lahkotnost življenja, kdor sovraži togo, zadržto okolje, kdor daje podarek oblikovanju in praktičnosti bivalnega prostora, ta - če obenem seveda razmišlja o limuzinskem kobiju (ali pa tudi ne) - mora skozi C8. Verjemite, vredno je poskusiti.

Prikupno oglati Evasion se je umaknil oblikovno zrelejšemu, večjemu in nasploh boljšemu C8. Ampak prav na začetku zgodbe imata povsem enako zasnovo.

Veliki Citroënov ključ je končno dobil vsebino: štiri gumbje za daljinsko krmiljenje s ključavnicami. Dva med njimi sta namenjena odklepanju (in zaklepanju), druga dva drsnim bočnim vratom. Ta se zdaj namreč odpirajo električno. Ja, mi smo bili kot otroci, mimoidoči so se rado vedno (in odobravajoče) ozirali, ampak ostanimo le pri pohvali o praktičnosti. Prvenec je že davno

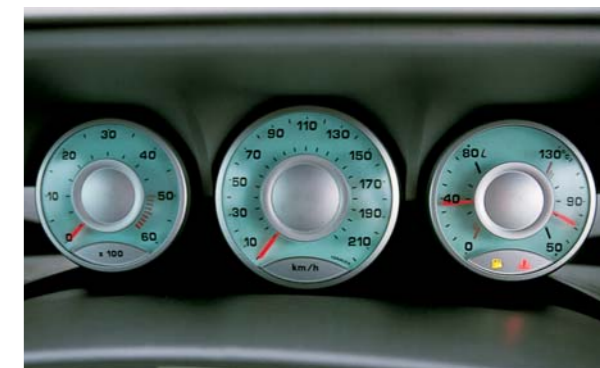
mimo, saj Američani takšno razkošje poznajo že vsaj desetletje.

Drugi par bočnih vrat me spominja na Soško fronto: ko govorimo o limuzinskih kombijih, ena stran trmoglavi pri klasičnem odpiranju, druga pri drsnem načinu, dejstvo pa je, da fronta že vsaj osem let miruje. Kupci, na koncu edini odločilni dejavnik, nekako odobravajo oboje. In tako »enoprostornik« PSA/Fiat ostaja pri drsnih, konkurenca pa pri klasičnih vratih.

Ja, električno odpiranje, velika vstopna površina in malo potrebnega bočnega prostora nedvomno govorijo v prid drsnim vratom. In tako se je na našem testu ponovno izkazala njihova dejanska praktičnost. Vstopanje je preprosto (če odštejete dokaj visok prag avtomobila) na sedeže druge vrste in malo manj v tretjo vrsto. Testni C8 je bil sicer opremljen le s petimi sedeži, a njegovo dno ponuja možnost, da kateregakoli od treh iz druge vrste namestite v tretjo vrsto. Tam sta tudi tritočkovna var-

nostna pasova in okenska varnostna blazina.

Ko to nekajkrat storite, postane odstranjevanje sedežev po potrebni motoriki preprosto opravilo, ampak sedeži so še vedno neljubo težki in nerodni za prenašanje. Toda zaradi vsestranskosti druge in tretje vrste sedežev se glede tega ne bi smeli naglas pritoževati: vsak od sedežev je nastavljen po dolžini in





Prilagodljivost trije sedeži v drugi vrsti: vsakemu posebej lahko nastavimo odklon po dolžini in naklon naslonjala

vsakemu naslonjalu posebej lahko nastavite naklon. In vsako naslonjalo lahko preklonite v zasilno mizico.

Potnikom v zadnjem delu C8 tako ne bo hudo; kolenskega prostora je (lahko) veliko, v višino tudi najvišji ne bi smeli imeti težav in na B-stebričkih si skrajna potnika v drugi vrsti lahko nastavita intenzivnost vpihavanja zraka. Ne pričakujte pa letalskega udobja: sedežni del je še vedno dokaj nizek in sedežne mere nasploh niso razkošne.

prijeten počitek komolcev. Volanski obroč ni najboljši v (tem) C8: je plastičen, precej položen, sicer nastavlja v vse smeri, a nekoliko pomanjkljivo navzdol, pa tudi oprijem obroča s štirimi prečkami ni najboljši. Zato pa navdušuje mehanika obvolanskih ročic, vključno s tisto za nadzor avdio (dobrega) sistema, predvsem pa navdušuje celotna armaturna plošča.

Ta krepko deli svet na dva pola. Nekaj je takšnih, ki načelno in vnaprej zavračajo sredin-

Tudi C8 ni popoln. Je pa v njem zelo prijetno sedeti, ga voziti in z njim potovati. To pa veliko pomeni.

Ne glede na izvirnost in prilagodljivost zadnjega dela C8 se še vedno najbolje godi potnikoma na prednjih sedežih. Ta sta razkošnejših mer, sicer s preveč ravnima sedalom (podmorniški učinek!), a v celem udobna. Kdor ljubi vožnjo z naslonjenimi rokami, bo v C8 nedvomno zadovoljen, saj obloga vrat na eni in višinsko prilagodljiva naslona na drugi strani omogočata

sko namestitvev merilnikov, večina pa jih odobrava in tudi naše izkušnje so izključno dobre. Odklon oči s ceste je nezaten, vidljivost nanje pa je podnevi in ponoči zelo dobra. Trije krogi in podloženi z barvo mentola ali nežne pistacije, skupaj z luknjo v armaturni plošči za njimi ter s svojevrstno oblikovano plastiko pa to pomeni svežino v dojemanju avtomobilskega kokpita.



Leža na cesti: zelo zanesljiva, le zaradi poltoge zadnje preme v ostrih ovinkih avtomobil lahko dvigne notranje kolo.



Osrednji del armaturne plošče: na izbuljenem delu so prestavna ročica, mali predalček in klimatizacijske komande.



Pomik vrat in šip, hitrost ventilatorja, smer zračenja: v drugi sedežni vrsti.



Armaturna plošča: zaradi oblike in barv je eden glavnih »krivcev«, da je potovanje v C8 neutrujajoče.



Kontrolne lučke in informacijski zaslon: za volanskim obročem in pomičen z njim.



Merilniki ponoči: barvna podlaga jim daje nekaj posebnega, pri tem pa njihova preglednost ne trpi.

Morda res ni revolucionarno, je pa novo in prijetno na pogled.

Zaradi oblike ergonomija ne trpi. (Skoraj) vse kontrolne lučke so zbrane tik za volanskim obročem in pritrjene na volanski drog. Z izjemo primera, ko parkirate z delno zasukanim volanom, je vidljivost nanje vselej brezhibna. Na srednjem delu armaturne plošče so komande klimatizacije, ki so logično zbrane okrog dobro vidnega zaslona, nekoliko više je (še vedno, kot v Evasionu, s pokrovom) radijski sprejemnik in

bliže volanskemu obroču je (še vedno) prestavna ročica. Poleg tega ponuja C8 celo vrsto predalov in predalčkov, a smo vseeno pogrešali dvoje: enega, ki bi ga klimatska naprava ohlajala, in enega univerzalno priročnega za malenkosti, ko voznik sede za volanski obroč. Manjkata tudi žepa na zadnjem delu naslonjal prednjih sedežev, ker sta tam majhni plastični mizici.

Povsem ravno dno avtomobila ima dobre in slabe strani; takšno, kot je, je v osnovi namenjeno že opisani sedežni prilagodljivo-

sti, a zaradi njega nimate kam postaviti vrečke iz trgovine, na levo stran voznikovega sedeža postavljena ročica ročne zavore pa je že nekoliko močnejši roki težko dosegljiva. In ker je v zadnjih letih v modi sedeti visoko, je dno notranjosti precej visoko od tal. Načelno sicer pri tem ni zadržkov, le dami utegne pri vzpenjanju na sedež počiti kak slaboten šiv na ozkem krilu.

Teža C8 se vzpenja opazno prek tono in pol, zato takšna karoserija zahteva nekaj zmogljivejši pogonski stroj. V testnem

Iz oči v oči



avtomobil, ampak trenutno (še) nimam družine, torej hvala ne.

Peter Humar



pomislim, novi Espace nikakor ne bo imel več lahke naloge.

Matevž Korošec

C8: napredek glede na Evasiona je očiten. Opremljenost: bogata z možnostjo obogatitve. Ergonomija sedenja: bi lahko bila boljše. Prilagodljivost v notranjosti: odlična. Zunanji videz: dovolj svež. Motor 2.2 HDi: najboljša izbira. Bi ga imel: Dober družinski

Drsnih vrat ne odpirate več vi, ampak to delo za vas stori elektrika?! Pa to še zdaleč ni edino udobje, ki ga ponuja Citroën C8. Nasprotno! Od tu dalje se vse skupaj šele prične. Hmm, če dobro



Prtljažnik: brez tretje vrste sedežev velik in priročne oblike; mreža na njegovem začetku je pripravna domislica.

Prilagodljivost: posamične sedeže lahko razvrstimo tudi v tretjo vrsto, zloženo naslonjalo je priročna mizica.



CENE	SIT
Citroën C8 2.2 16V HDi SX	
Dodatna oprema	
Kovinska barva	91.000
Električno pomična stranska vrata	130.000
Trojno strešno okno	330.000
Dva sedeža v tretji vrsti	168.000
Usnjeno oblažjenje (za 1 sedež)	75.000
Oblažjenje Alkantara (za 1 sedež)	50.000
Nekateri nadomestni deli	
Prednji žaromet z meglenko	83.400
Prednja utripalka	1.900
Prednji odbijač	71.300
Prednja maska	21.700
Vetrobransko steklo	109.900
Znak	2.700
Prednji blatnik	90.200
Zadnji odbijač	57.300
Zunanje ogledalo	31.100
Kolesni pokrov	12.500



Prtljažnik, drugič: z lahkoto je požrl celoten komplet naših kovčkov Samsonite.

volj, da se z njim lahko vozite v širšem tolerančnem območju okrog hitrostnih omejitev na avtomobilskih cestah. V vseh naštetih primerih bo prijazna celotna mehanika, od menjalnika do podvozja. C8 je tudi lepo vodljiv, edino v mestu vas utegnejo ujeziti njegove ne več povprečne zunanje mere. Z dolžino skoraj štiri metre in tričetrt postanejo nekateri standardni parkirni prostori premajhni. Prav v takšnih primerih smo se spomnili malega testnega C3, ki je razvajal z ultrazvočnim pripomočkom za (vzvratno) parkiranje, testni C8 pa tega ni imel ...

Motor, ki se sicer odlično izkaže, pa nima lahkega dela; pri majhnih hitrostih premaguje težo, pri velikih se bori s čelno površino avtomobila, vse skupaj pa se pozna pri porabi. Tako boste z njim težko prišli opazno pod 10 litrov na 100 kilometrov; avtocestno potovanje, četudi zmereno, bo zbralo dobrih 10 litrov,

mestna vožnja 12, naše testno povprečje pa je bilo kljub temu (in upoštevaje vse izhodiščne veličine) ugodno: znašalo je le dobrih 11 litrov na 100 kilometrov.

Krepko več bi porabil, če bi ga priganjali v ovinke, ampak takrat se prične tudi karoserija opazno nagibati, motor sam pa postane nad 4000 vrtljaji v minuti glasen. Rdeče polje na merilniku vrtljajev se prične sicer šele pri številki 5000, ampak vsakršno priganjanje nad 4000 je brez pomena; tako trenutno (poraba) kot dolgoročno. Če upoštevate te nasvete, bo vožnja varčna in udobna, tako zaradi dobrega blaženja kot zaradi le zmernega notranjega trušča.

Tako utegne C8 zadovoljiti vse: od očetov do gospa in njihovih malih nagajivcev. Vsi drugi, ki iščejo kaj drugega kot udoben, neutrujajoč in prijazen prevoz, lahkotnost bivanja, bodo morali iskati vsaj na drugem koncu iste prodajnega salona.

Model	Citroën C8	Peugeot 807	Renault Grand Espace	Volkswagen Sharan
	2.2 HDi SX	2.2 HDi ST	2.2 dCi Authentique	1.9 TDI Basis
motor (zasnova)	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni
globina prostornina (cm³)	2179	2179	2188	1896
največja moč (kW/KM pri 1/min)	94/128 pri 4000	94/128 pri 4000	95/129 pri 4250	85/115 pri 4000
največji navor (Nm pri 1/min)	314 pri 2000	314 pri 2000	290 pri 1750	310 pri 1900
dolžina × širina × višina (mm)	4726 × 1854 × 1856	4727 × 1854 × 1752	4787 × 1810 × 1690	4634 × 1810 × 1762
največja hitrost (km/h)	182	182	185	181
pospešek 0-100 km/h (s)	13,6	13,6	12,4	13,7
poraba goriva po ECE (l/100 km)	10,1/5,9/7,4	10,1/5,9/7,4	8,8/6,1/7,1	8,3/5,2/6,3
cena osnovnega modela (SIT)	6.660.000	6.300.000	7.007.000	5.689.009

avto magazin CITROËN C8 2.2 HDi SX

79 kW (107 KM) ● 12,4 s ● 185 km/h ● 11,2 l/100 km

NAŠE MERITVE

Vozne lastnosti

Pospeški	s
0-60 km/h:	5,2
0-80 km/h:	8,4
0-100 km/h:	12,4
0-120 km/h:	18,8
0-140 km/h:	27,0
1000 m z mesta:	34,3
	(150 km/h)

Prožnost

	s
50-90 km/h (IV.):	10,1
80-120 km/h (V.):	15,5

Največja hitrost

185 km/h
(V. prestava)

Poraba goriva

	l/100 km
najmanjše povprečje	9,9
največje povprečje	11,7
skupno testno povprečje	11,2

Trušč v notranjosti

	III.	IV.	V.
Prestava	58	57	56
50 km/h	65	63	62
90 km/h	67	66	66
Prosti tek			40

Natančnost merilnika hitrosti

kazalec na	resnično km/h
30	28,1
50	47,8
70	69,8
90	89,3
100	101,7
130	130,1
150	148,8

Zavorna pot

od 130 km/h:	67,6
od 100 km/h:	39,9

Okoliščne meritve

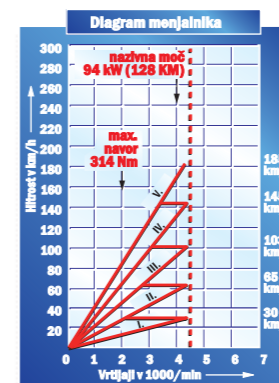
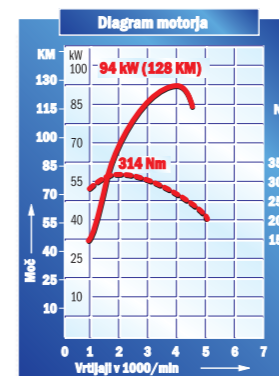
T = 8 °C
p = 1019 mbar
rel. vl. = 95 %
Stanje kilometrskega števca: 408 km
Gume: Michelin Pilot Primacy

Napake med testom

- Odpadla plastika zračne reže v notranjosti

Prostornina prtljažnika izmerjena s standardnimi Samsonite kovčki:

1 × nahrbtnik, 1 × letalski kovček, 2 × kovček 68,5 l, 1 × kovček 85,5 l



CENE (Citroën Slovenija) SIT
OSNOVNI MODEL: 6.660.000
TESTNO VOZILO: 6.881.000

GARANCIJA IN ZAVAROVANJE

Garancija:

1 leto brez omejitve kilometrov splošne garancije, 12 let garancije za prajavenje

Obvezno zavarovanje:

103.000 SIT
Polno kasko zavarovanje brez dodatkov (okvirna vrednost): 244.800 SIT

TEHNIČNI PODATKI

Motor:

4-valjni - 4-taktni - vrstni - dizelski z neposrednim vbrizgom - nameščen spredaj prečno - vrtna in gib 85,0 × 96,0 mm - gibna prostornina 2179 cm³ - kompresija 17,6 : 1 - največja moč 94 kW (128 KM) pri 4000/min - srednja hitrost bata pri največji moči 12,8 m/s - specifična moč 43,1 kW/l (58,7 KM/l) - največji navor 314 Nm pri 2000/min - ročna gred v 5 ležajih - 2 odmični gredi v glavi (zobati jermen) - po 4 ventili na valj - glava iz lahke kovine - vbrizg goriva po sistemu skupnega voda - turbinski polnilnik na izpušne pline (KKK), nadtlak polnilnega zraka 1,0 bar - hladilnik polnilnega zraka - tekočinsko hlajenje 11,3 l - motorno olje 4,75 l - akumulator 12V, 70 Ah - alternator 157 A - oksidacijski katalizator

Prenos moči:

motor poganja prednji kolesi - enokolutna suha sklopka - 5-stopenjski ročni menjalnik - prestavna razmerja I. 3,808; II. 1,783; III. 1,121; IV. 0,795; V. 0,608; vzvratna 3,155 - prestava v diferencialu 4,467 - platišča 6,5J × 15 - gume 215/65 R 15 H, kotalni obseg 1,91 m - hitrost v V. prestavi pri 1000/min 42,3 km/h

Voz in obese:

limuzinski kombi - 5 vrat, 5 sedežev - samonosna karoserija - C_x = 0,33 - spredaj posamične obese, vzmetne noge, trikotna prečna vodila, stabilizator - zadaj poltoğa prema, Panhardov drog, vzdolžna vodila, vijajne vzmeti, teleskopski blažilniki - dvokrožne zavore, spredaj kolturne (prisilno hlajene), zadaj kolturne, servo, ABS, EBD, EVA, mehanska ročna zavora na zadnji (ročica na levi strani voznikovega sedeža) - volan z zobato letvijo, servo, 3,2 zasuka med skrajnima točkama

Mere:

zunanje: dolžina 4726 mm - širina 1854 mm - višina 1856 mm - medosna razdalja 2823 mm - kolotek spredaj 1570 mm - zadaj 1548 mm - najmanjša razdalja od tal 135 mm - rajdni krog 11,2 m

notranje: dolžina (od armaturne plošče do zadnjega naslonjala) 1570-1740 mm - širina (komolci) spredaj 1530 mm, zadaj 1580 mm - višina nad sedežem spredaj 930-1000 mm, zadaj 990 mm - vzdolžnica prednji sedež 900-1100 mm, zadnja klop 560-920 mm - dolžina sedalnega dela prednji sedež 500 mm, zadnja klop 450 mm - premer volanskega obroča 385 mm - prtljažnik (normno) 830-2948 l - posoda za gorivo 80 l

Mase:

prazno vozilo 1783 kg - dovoljena skupna masa 2505 kg - dovoljena masa prikolice z zavoro 1850 kg, brez zavore 650 kg - dovoljena obremenitev strehe 100 kg

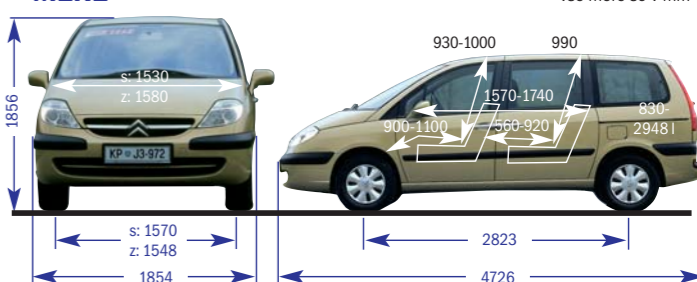
Zmogljivosti (tovarna):

največja hitrost 182 km/h - pospešek 0-100 km/h 13,6 s - poraba goriva (ECE) 10,1/5,9/7,4 l/100 km (plinsko olje)

Užitek v vožnji: 😊 😊 😊 😊 😊

Lepo je udobno sedeti na privzdignjenem položaju in lahko upravljati s sicer dokaj veliko in težko karoserijo. Ko pa bo v C8 tudi trilitrski HDi, bo seveda užitka opazno več.

MERE



HVALIMO IN GRAJAMO

- + dostop v notranjost
- + oblikovna svežina armaturne plošče
- + število predalov
- + notranjost (prilagodljivost, osvetljenost)
- + vodljivost
- + zavorna pot
- prepoložen sedežni del
- zaostajanje izvršitve ukaza električnih porabnikov (troblja, dolge luči)
- težki in nerodni sedeži
- volanski obroč
- delna neuporabnost nekaterih predalov

Kriterij	Ocena	Opomba
Zunanost (15)	11	Je sodobnega in privlačnega videza, ni pa tiste vrste, da bi za njim željno pogledovali.
Notranjost (140)	114	Pri prostornosti same odlične ocene. Položaj za volanom in natančnost izdelave pešata. Ima ogromno predalov in ogromen prtljažnik.
Motor, menjalnik (40)	35	Dizel je nedvomno boljša izbira, morda mu do popolnosti manjka kakega pol litra prostornine. Menjalniku zamerimo rahlo zatikanje.
Vozne lastnosti (95)	71	Navdušujejo lega na cesti, voznost in občutek pri zaviranju. Bočni veter je precej vpliven. Volanu manjka nekaj natančnosti.
Zmogljivosti (35)	25	Če bi bil motor malo zmogljivejši, bi zadovoljil tudi skrajnejše zahteve. V normalnih okoliščinah je zelo dober.
Varnost (45)	39	Pravzaprav mu ne manjka veliko: morda kak meter pri zaviranju ob pregreth zavorah manj, tipalo za dež, ksenonska žarometna, višji zunanji ogledali.
Gospodarnost (50)	35	Pri porabi ni skromen, enako velja za ceno. Napovedujemo nadpovprečno dobro izgubo vrednosti.
Skupaj	330	

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