



Dober ZNAK

besedilo: Vinko Kernc • foto: Aleš Pavletič

Morda je sodba krivična, a se vseeno vsiljuje spoznanje, da so Citroëni med vsemi francoskimi avtomobili tisti z največ šarma in, kot bi rekli, duše. Izhajajoč seveda iz zgodovine znamke oziroma njenih modelov.

» Zato so s tega zornega kota vsakokrat tudi pričakovanja velika, a je tokrat Citroën že vnaprej določil: DS3 je zasnoval in izdelal po novih standardih, ki so se močno oddaljili od Citroënovih standardov zadnjih časov in s tem nakazal novo, drugačno smer snovanja avtomobilov. Slogan z oglasov za DS3 je zgovoren: antiretro. Torej: ne pričakujte avtomobila, ki bi bil takšen, kot so bili Citroëni doslej ali kot si morda Citroëna predstavljate. Za nameček je DS3 tudi tehnično odličen in prikupen.

Kot kaže praksa, bo večino uspeha požel njegov videz; nismo srečali nikogar, ki bi menil, da ni posrečeno oblikovan, smo jih pa mnogo, ki so bili nad njim navdušeni. In tem se brez zadržka pridružujemo tudi v uredništvu Avto magazina. Zmes dolžine, širine, višine, osnovnih potez ter oblikovalskih detajlov se zdi pravišnja in na koncu čedna. Kupcu ostane le še izbira barve, vključujoč tudi možnost dvobarvne zunanjosti, in ni nujno, da si izbere takšno, če pač kdo nad belo osnovo ter svetlo modro streho (ter zunanjimi ogledali) ni posebej navdušen.

Še bolj navduši kakovost zasnove in izdelave karoserije – in notranjosti. Nekaj podobnega smo videli že pri zadnjih Citroënih (od C4 naprej), a se je DS3 dvignil na raven, ki je bližja dragim avtomobilom. No, sicer tudi DS3 ni več poceni avtomobil(ček), je pa v tem trenutku povezava med kakovostjo in ceno še vedno neizbežna.

Pravim: avtomobilček. In to z razlogom. V litrsko steklenico še vedno ni mogoče spraviti dosti več od litra tekočine, in dokler bo tako, bodo majhni avtomobili tudi znotraj – majhni.

DIRKALIŠČE			
32. mesto	59,64 s		
1. KTM X-Bow Clubsport	(PD)	53,35	
7. Renault Megane RS Cup	(L)	57,35	
8. Mini John Cooper Works	(L)	57,67	
31. Mini Cooper S	(L)	59,54	

Več na www.avto-magazin.si. Meritev je bila opravljena z merilno napravo Timemaster (www.kbroselect.com).
* (L) letno, (Z) zimsko gume, (PD) poddržalne (sami sliki)



A to ne pomeni, da je potnikoma spredaj slabo; njima je odmerjen zadosten prostor v vseh smereh, in če sem prištejemo še dobro ergonomijo, dober avdiosistem (z odličnimi, tradicionalnimi zavolanskimi komandami pa z vhodom USB in AUX ter seveda z branjem datotek mp3), praktične notranje predale (tudi zadnja potnika imata pollitrski plastenki oziroma pločevinki namenjen učinkovit prostor) in lahkotnost bivanja v prijetnem ambientu, se zdi takšen DS3 nedvomno avtomobil, ki brez zadržkov prikazuje sodobnost današnjega prevoznega sredstva. Skratka: v njem je prijetno. Malo manj to

velja za zadnjo klop, kjer sta sedeža le dva (čeprav so tam trije varnostni pasovi in trije vzglavniki), a jima primanjkuje tako dolžinskega (kolenskega) kot višinskega prostora. No, dobra stran sedenja na zadnji klopi sta ročaja na stebričkih B, ki ponujata učinkovito oporo, ko se DS3 pelje skozi ovinke.

Podroben pogled razkrije tudi kakšno slabost. Ena je ta, da se tudi tu pojavlja koncernska hiba, tj. desno zunanje ogledalo, ki se noče dovolj pomakniti

“Torej: ne pričakujte avtomobila, ki bi bil takšen, kot so bili Citroëni doslej ali kot si morda Citroëna predstavljate.”



v levo. Snovalci so tudi pozabili na nepraktičnost dolgih vrat, ki se ji sicer ni mogoče ogniti, lahko pa bi jo omilili, če bi namesto enega 'kolena' pri odpiranju vrat tem namenili vsaj dva – v izognitev udarjanju v sosednje avtomobile na parkiriščih. Verjetno najbolj izstopajoča pomanjkljivost notranjosti pa je skromna osvetlitev, saj se potniki lahko zanašajo le na tri lučke na sredini stropa. Tudi samodejnost pomika desne bočne šipe ali zložljivost sedalnega dela zadnje klopi verjetno nikogar ne bi posebej motila, način vklopa in (predvsem) izklopa samodejnosti brisalnikov (ki izključuje možnost hitrega brisanja šipe) pa je po naši sodbi neroden, a verjetno tudi v veliki meri stvar okusa. Na drugi strani ima DS3 pregleden (koncernski) potovalni računalnik, kjer lahko spremljamo po tri podatke hkrati (trije različni prikazi), in na splošno dober informacijski sistem. Nobene sodobne digitalne posebnosti, je pa uporabno oziroma dobro nadzirljivo prek merilnikov, zaslonov in kontrolnih lučk.

Že bežen pogled v zmogljivosti motorja kaže na to, da je takšen DS3 športen avtomobil. Vse se začne s ključem, ki sicer ni poseben dosežek oblikovanja (čeprav bi to rad bil) in še manj ergonomije, požene pa motorček, ki nima slabe lastnosti. Steče v hipu, je med delovanjem miren in tih. Pravzaprav bi od njega pričakovali nekaj več (športnega) trušča, a kaže, da želi kot celota ustreči najrazličnejšim okusom. Njegov zvok je prijeten in nemoteč, izmerjeni decibeli so nizki, po barvi sodeč in z zavezanimi očmi pa bi bil lahko med pospeševanjem – v sozvočju s preostalim pogonom – z nekaj domišljije tudi elektromotor.

V tretji prestavi (od šestih) se zlahka in hitro zavrti do točke prekinitve vžiga pri 6.500 vrtljajih v minuti, kar pomeni kakih 170 kilometrov na uro po merilniku, v četrti prestavi pa se prav tako zlahka, a malo manj hitro, zavrti do iste točke. Zanimivo pri tem je, da se začne rdeče polje na merilniku vrtljajev dosti prej, pri številki 6.100. No, njegova volja do vrtenja ter zmogljivosti, tudi v razmerju z maso ter aerodinamičnimi lastnostmi karoserije, voznika nikoli ne razočarajo. Doseči 200 in več kilometrov na uro ni nikakršen večji vozniški ali omembe vreden časovni projekt.

Opisano pa k sreči prejema stalno podporno druge mehanike. Menjalnik, na primer, je lahko hiter, gibi ročice pa so kratki in z odličnim povratnim občutkom vklopa prestave. Prav tako odličen je občutek izpod prednjih koles (prek volanskega mehanizma in volanskega obroča), koliko in kam začne guma oddrsavati, ko se na stiku gume in podlage pojavi fizikalna meja. Celotnemu volanskemu mehanizmu lahko pripišemo izjemno neposrednost in natančnost ter s tem tudi športnost, je pa v vsaki točki športne vožnje



“Če morda ni bilo dovolj jasno napisano: takšen DS3 je avtomobil, ki kliče po hitri, dinamični, športni vožnji.”

premahak oziroma natančneje – omogoča premalo odpora. Skrajni primer je, ko želi voznik v hitrem ovinku iz pete pretakniti v šesto prestavo, pri tem pa že majhen gib obroča, ko desna roka seže po prestavni ročici, povzroči neljub odmik vozila od zelene poti. Neprijetno in pri tej hitrosti (v peti prestavi v točki pretikanja v šesto) tudi nekoliko nevarno, če je voznik nevešč.

K sreči je zgoraj opisani primer izjemno redek pojav, in če se izrazimo statistično, je v 99,99 odstotka primerov takole motoriziran DS3 odličen, brezhiben in predvsem varen. Dotaknili smo se namreč poglavja o legi na cesti, ki je v tem primeru 'nezabavno' nevtralna. Le pri močnem zaviranju v hitrem ovinku nekoliko odnese zadek, ravno toliko, da to lahko služi pri hitrem nadziranju hitre vožnje v ovine. Kljub kratkosti je DS3 v dolgih ovinkih udobno miren, v kratkih pa športno okreten. In ker pri Citroënu vedo, da pomeni športnost avtomobila možnost velikega vpliva voznika na vožnjo, so ga obdarili z izklopljivim sistemom ESP. Izklapljanje je sicer v večini primerov povsem nepotrebno, saj je zaradi dobre lege in pogona ESP dolgo neaktiven, vseeno pa je tu in tam občutek, da lahko varuha izklopite, dober.



Če morda ni bilo dovolj jasno napisano: takšen DS3 je avtomobil, ki kliče po hitri, dinamični, športni vožnji. Pa se pri tem motor zadovolji s presenetljivo majhnimi količinami goriva. Pri stalnih hitrostih potovalni računalnik pravi, da motor porabi pri

100 kilometrih na uro v tretji, četrti, peti in šesti prestavi 6,2, 5,3, 5,0 in 4,9 litra na 100 kilometrov. Pri 130 kilometrih na uro porabi 8,5, 7,2, 7,0 in 6,8, pri 160 pa (brez tretje prestave, seveda) 10,2, 9,0 in 8,9 litra goriva na 100 kilometrov. Številke so za bencinski turbo zmerne. Toda najlepše šele pride: če izberete kako traso GHD in se postavite v vlogo dirkača, se bo motorna žega končala pri slabih 14 litrih goriva za 100 kilometrov. In govorimo o dirkaškem načinu vožnje.

V prejšnji generaciji se je temu, upoštevaje tehniko in obliko karoserije, reklo C2 in kar prav je, da so se odločili za korenito spremembo v imenu. Ne gre namreč le za imidž, ki je brez dvoma opazno privzdignjen; med avtomobiloma je v vseh pogledih, od videza (zunaj in znotraj), zasnove, materialov in izdelave do pogske mehanike in voznih lastnosti, velik korak, morda raje dva. In to je nedvomno dober znak. Za Citroën, še bolj pa za kupce. ◀◀

Tehnični podatki | Citroën DS3 1.6 THP (115 kW) Sport Chic

CENA: (Citroën Slovenija, d. o. o.)
Osnovni model: 18.300 EUR
Testno vozilo: 19.960 EUR

Moč: 115 kW (156 KM)
Pospšek: 7,4 s
Največja hitrost: 214 km/h
Povpr. poraba: 10,4 l/100 km

Mere:

NAŠE MERITVE
T = 16 °C / p = 1.030 mbar / rel. vl. = 42 % / Stanje kilometrskega števca: 2.567 km

Vozne lastnosti	s
Pospški	7,4
0–100 km/h:	15,7
402 m z mesta:	(147 km/h)

Prožnost	s
50–90 km/h (IV./V.):	6,3/9,3
80–120 km/h (V./VI.):	9,0/11,3

Največja hitrost	214 km/h (VI. prestava)
-------------------------	-------------------------

Poraba goriva	l/100 km
najmanjše povprečje	8,6
največje povprečje	12,2
skupno testno povprečje	10,4

DIAGRAM MENJALNIKA:

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjni – 4-taktni – vrstni – turbobencinski – nameščen spredaj prečno – gibna prostornina 1.598 cm³ – največja moč 115 kW (156 KM) pri 6.000/min – največji navor 240 Nm pri 1.400–4.000/min. **Prenos moči:** motor poganja prednji kolesi – 6-stopenjski ročni menjalnik – gume 205/45/R17 V (Bridgestone Potenza RE050A). **Voz in obese:** kombilimuzina – 3 vrat, 5 sedežev – samonosna karoserija – spredaj posamični obesi, vzmetni nogi, dvojni prečni vodil, stabilizator – zadaj poltoga prema, vijalni vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator – zavore spredaj kolutne (prisilno hlajene), zadaj kolutne – rajdni krog 10,7 m – posoda za gorivo 50 l. **Mase:** prazno vozilo 1.165 kg – dovoljena skupna masa 1.597 kg. **Zmogljivosti (tovarna):** največja hitrost 214 km/h – pospešek 0–100 km/h 7,3 – poraba goriva (ECE) 9,4/5,1/6,7 l/100 km, izpust CO₂ 155 g/km.

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); 1 × kovček (68,5 l)

Trušč v notranjosti

Prestava	III.	IV.	V.	VI.	dB
50 km/h	56	55	54	54	
90 km/h	64	62	60	60	
130 km/h		65	64	63	
Prosti tek	38				

Zavorna pot
od 100 km/h:

38,0 m (AM meja 40 m)

UŽITEK V VOŽNJI:

Eden vse bolj redkih (v tem cenovnem razredu), zaradi katerih je prosti čas vredno preživeti v njem le zaradi – vožnje. Zabaven zaradi voznih zmogljivosti in okretnosti.

Ocena

Zunanost (15)	13	Čeprav ni tipičen Citroën po videzu, saj odpira novo poglavje oblikovalske filozofije te znamke, je prav prikupen.
Notranjost (125)	91	V malem avtomobilu ne more biti veliko (prilagodljivega) prostora, je pa vsaj spredaj prostoren in uporaben.
Motor, pogon, podvozje (65)	55	Odlična mehanika! Vzor tudi pregovorno najbolj športnim (malim) avtomobilom.
Vozne lastnosti (70)	58	Za povprečnega voznika je lahkoten, za zahtevnega pa odličen.
Zmogljivosti (35)	22	Lep primerček malega zmogljivega športnega avtomobila.
Varnost (45)	37	Več v avtomobilu tega razreda v tem hipu ne moremo pričakovati.
Gospodarnost (65)	41	Kljub veliki moči motorja in težki desni nogi se pohvali z zmerno porabo.
Skupaj	317	Avtomobilček za enega, za dva, pogojno za tri. Najbolj bo všeč športnim po duši in desni nogi, saj je igrivo 'dirkaški'.

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

- ▲ videz
 - ▲ kakovost zasnove, izdelave
 - ▲ materiali
 - ▲ splošen vtis avtomobila
 - ▲ natančnost in neposrednost volana
 - ▲ motor, zmogljivosti
 - ▲ menjalnik
 - ▲ podvozje, lega na cesti
 - ▲ izklopljiv ESP
 - ▲ oprema
 - ▲ prostor za drobnarije in pijačo
- ▼ premočno servoojačanje volana
 - ▼ notranja osvetlitev
 - ▼ pokrovček pasode za gorivo na ključ
 - ▼ slabo izolirani koloteki
 - ▼ pomik desnega zunanjega ogledala
 - ▼ le eno 'koleno' pri odpiranju vrat
 - ▼ prostor na zadnji klopi
 - ▼ tempomat deluje le od četrte prestave