

# Brez A in B

DS3 noče biti običajen Citroën, ki razvaja z mehkobo prevoza vnukov do starih staršev, prevaža nenastopaškega poslovneža ali mlad študentski par, ki študira farmacevtsko smer in mu je avtomobil v pomoč pri vožnji od točke A do B. Z DS3-jem se greš peljat, četudi A in B ne obstajata. Z DS3-jem se pelješ tudi brez cilja, ker vožnja je cilj.

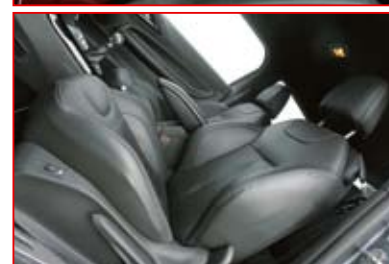
» Če bi izpustili iz dostavnika razvitega Berlinga in v vrsto postavili vsa Citroëno-va osebna vozila ter ocenjevali njihovo udobje, bi bil DS3 verjetno na povsem drugem koncu, kot je markantni C6, pa s tem ne bi bilo nič narobe. DS3 je namreč zasnovan za vse ljubitelje neklasičnih Citroënov, ki ne zahtevajo žametnega pokrivanja cestnih neravnin, ampak popolno športnost. Da je DS3 zelo drugačen od svojih majhnih bratov, je opazno iz kilometra v kilometer, ko je treba sukati volan, ki je precej manj servoojačan kot pri bratih (posledično so občutki, kje so kolesa, precej bolj pristni), in ko se ročica (v primeru tega motorja le petstopenjskega) ročnega menjalnika pomika dobro, kot so citroënovci do zdaj le sanjali. Čvrstost te-

ga dela mehanike malega Citroëna odlično sovпада z njegovo igrivo, s športnimi geni navdahnjeno zunanostjo. Ni naključje, da bodo pri Citroënu v letu 2011 zelo verjetno poudarjali dinamično zasnovo svojega malčka, saj je njihov novi dirkalnik za svetovno prvenstvo v reliju razvit prav iz tega modela. Zaradi njegovega videza mimoidoči pozabljajo na bonton in kar s prstom kažejo nanj. Medtem ko smo s prvim DS3-jem z 1,6-litrskim turbo bencinskim motorjem v Avtomagazinovi floti testnih vozil spoznavali njegove meje, je imel zadnji prišlek DS3 drugačno srce, dizelsko. 1,6-litrski dizelski motor je šibkejši del mehanskega paketa, saj njegove zmogljivosti ne dopuščajo, da bi dobroto podvozja, ki DS3-ja drži precej

časa v nevtralni legi, in preostalo mehaniko (menjalnik, volanski mehanizem) optimalno izkoristili. 68 kilovatov se proti 88 kW (1,6 THP) na papirju bere slabše kot v praksi, kjer manjkajoče kilovate v marsikaterem primeru uspešno zakrije zvrhana mera navora. Se pa dizlu pozna manjkajoče veselje do dela pod približno 1.800 vrtljaji, z enako težavo se soočijo tretja, četrta in peta prestava tudi v zgornjem območju vrtljajev. Omenjeni THP ima šeststopenjski menjalnik, dizel pa za stopnjo krajšega, a pri tem je treba priznati, da je peta prestava posrečeno umeščena. Po podatkih merilnika hitrosti



in merilnika vrtljajev je pri avtocestnih 130 km/h v peti prestavi zaposlenih približno 2.500 vrtljajev, z (ne)slišanim pa so zadovoljna tudi ušesa. DS3 je dobro zvočno izoliran, dizelski motor je, slišano iz kabine, preglasen le v mrzlih jutrih, kar je pač lastnost motorjev na plinsko olje. V mestnem vrvežu ga je ob predpostavki rednega prestavljanja in lovljenja najbolj radodarnih vrtljajev pravo veselje voziti, saj je hiter, okreten, dinamičen. Na odprti cesti je tudi povsem soliden, a če iščete pravo veselje, le posežite po 'vrtečem se' 1.6 THP-ju. Tale dizelski DS3 vas v primerjavi z njim navduši le na bencinski črpalki, kjer vam bo treba manjkrat odviti s ključem varovani čep posode za gorivo. Testni DS3 je dosegel najmanjšo porabo 5,8 in največjo 6,8 litra ter nas v tem delu ocenjevanja razveselil. Nasmešek je na obraz zvalila tudi 'ima vse, kar potrebujete za udobje' opremljenost, ki je ceno testnega DS3-ja sicer pošteno dvignila, a v primerjavi z Minijem, neposrednim tekmečem v boju za voznih užitkov željne kupce, je francoz ugodnejša partija. Zelo smo se razveselili sistema umikanja prednjih sedežev za lažji dostop do utešnjene zadnje sedežne klopi, simpatične notranjosti in gumba za izklop notranje



## Citroën DS3 HDi 90 Airdream So Chic

**Cena osnovnega modela:** 17.100 EUR  
**Cena testnega vozila:** 21.370 EUR

**NAŠE MERITVE**  
T = 16 °C / p = 1.111 mbar / rel. vl. = 41 % / Stanje kilometrskega števca: 22.784 km

**POSPEŠKI**  
0–100 km/h: 12,0 s  
402 m z mesta: 18,2 s (122 km/h)

**PROŽNOST**  
50–90 km/h (IV.): 10,3 s  
80–120 km/h (V.): 12,7 s

**NAJVEČJA HITROST** 182 km/h (V. prestava)

**ZAVORNA POT**  
od 100 km/h: 36,4 m (AM meja 40 m)

**PORABA GORIVA**  
skupno testno povprečje 6,3 l/100 km

**TEHNIČNI PODATKI**  
Motor: 4-valjni – 4-taktni – vrstni – turbodizelski – gibna prostornina 1.560 cm<sup>3</sup> – največja moč 68 kW (92 KM) pri 3.750/min – največji navor 230 Nm pri 2.000/min.  
Prenos moči: motor poganja prednji kolesi – 5-stopenjski ročni menjalnik – gume 205/45 R 17 W (Bridgestone Potenza RE050A).  
Masi: prazno vozilo 1.080 kg – dovoljena skupna masa 1.584 kg.  
Mere: dolžina 3.948 mm – širina 1.715 mm – višina 1.458 mm – medosna razdalja 2.460 mm – prtljažnik 280–980 l – posoda za gorivo 50 l.  
Zmogljivosti: največja hitrost 182 km/h – pospešek 0–100 km/h 11,3 s – poraba goriva (ECE) 4,9/3,4/4,0 l/100 km, izpust CO<sub>2</sub> 104 g/km.

## HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ videz
- ▲ materiali
- ▲ natančnost in neposrednost volana
- ▲ poraba goriva
- ▲ menjalnik
- ▲ podvozje, lega na cesti
- ▲ oprema
- ▼ motor pod 1.800/min
- ▼ notranja osvetlitve
- ▼ pokrovček posode za gorivo na ključ
- ▼ prostor na zadnji klopi
- ▼ samodejni vklop ESP-ja

## Končna ocena

Za uživanje v vožnji z DS3-jem je 1,6-litrski HDi povsem zadosten. Oddolži se z majhno porabo in delovnim navorom, a če bi radi iz Citroënovega posebneža iztisnili največ, priporočamo nakup različice z bencinskim motorjem s turbopuhalom. Takrat boste prav veseli srečanja z Minijem.

osvetlitve. Osvetljen ostane le merilnik hitrosti – čarobno. Povečan prtljažnik se ne izkaže s svojo stopnico in z načinom odpiranja (poseg po zunanji 'kljuki' vrat pomeni brisanje umazanije), v notranjosti je le ena luč, usnjeno sredinsko naslonjalo za komolca prednjih potnikov ob vožnji čez neravne drgne ob usnjena sedeža, pogrešali smo več konkretnih mest za odlaganje pijače in samodejno pomikanje sovoznikove šipe gor in dol, ne razumemo pa dejstva, zakaj se izklopljeni ESP pri tem motorju samodejno ponovno vklopi nad 50 km/h. Pri THP-ju dopušča več igranja. ◀