



Specialne zadeve

Črna z oranžno – strupeno.
Dodatne nalepke vzbujajo
asociacije z vojaškimi specialci.

DIRKALIŠČE

20. mesto **58,32 s**

1. KTM X-Bow Clubsport	(PD)	53,35
8. Renault Megane RS Cup	(L)	57,35
9. Mini John Cooper Works	(L)	57,67
19. Peugeot 207 RC	(L)	58,29
22. Volkswagen Golf GTI	(L)	58,46

Več na www.avto-magazin.si. Meritev je bila opravljena z merilno napravo Timemaster (www.kbros-elect.com).

* (L) letno, (Z) zimsko gume, (PD) polikovalno (baterijsko)



▶ Tale DS3 Racing je 'specialen'. Poglejte, a ni krasno, da še vedno na trge pošiljajo avtomobile, za katerega, še preden si ga pobliže pogledaš, kaj šele sedeš vanj, rečeš: uh, tegale bi pa imel? Za njim se radovedno obračajo lastniki Fiatov 500, malce zavistno delujejo tudi oni v Audiju A1, čeravno se množici potencialnih kupcev enega in drugega (verjetno) ne prekrivata v skrb zbujajoči meri. DS3 je že v osnovi prikupen, tale je pa že prav frajerski.

V redakciji Avto magazina smo bili navdušeni že nad športno živahnim 150 THP, tale ga pa še krepko nadigra. Po skoraj natanko letu dni je težko primerjati, a se zdi, da je teh dodatnih 50 'konj' ali nekoliko (pre)mladih ali pa da je številka morda celo pretirana. A tovrstno primerjanje ne da smiselnega rezultata: Racing je avtomobiček, kjer dodatnih 'konj' – v prometu – s treznim pogledom ne morete pogrešati.

Kakšno naključje! Bodite pozorni na prve črke: De Es Tri in devet ena tri. Testni Racing se je po spletu okoliščin znašel ob 'naši' podmornici s številko 913; ne bomo iskali vzporednic (čeprav trdim, da bi kakšno smiselno zagotovo našli), nekaj pa drži: oba sta na neki način specialna.

Pri Citroënu smo se zdaj že navadili, da znajo narediti tudi precej boljši ročni menjalnik, kot smo ga bili pri njih vajeni še pred nekaj leti, celo tako dober, da je pretikanje postalo užitek. Še bolj to velja za motor: tale tule sliši tudi na ime BMW, a se odlično počuti tudi v malem Citroëncu.

Zvok je ena njegovih lepših lastnosti. Ni glasen, ne zunaj ne znotraj, je pa prepričljiv. Znotraj je vse od nizkih vrtljajev obetaven, tu in tam pa motor prav lepo pogrgra, kot bi se tisti hip še posebno dobro počutil. Z naraščajočimi vrtljaji pa – zanimivo – decibeli ne zrastejo na utrujajoče vrednosti. Dirkaški torej ni, je pa prav lepo uglasen – da ne moti preveč in da je jasno vsakomur, naj ga posluša od zunaj ali naj se pelje v njem, da z njim ne gre češenj zobati.

Marsikdo na cesti namreč ne spoštuje tistega, kar vidi, Racing pa lahko močno preseneti. Turbomotorčka še zdaleč ni treba gnati v rdeče polje, jasno, že nekje na polovici daje kolesom lepe količine njutonmetrov. Z nekaj prek pet tisoč vrtljaji v minuti je dovolj zmogljiv, da je kos večini zahtev in želja. Njegova odzivnost je bliskovita in volja do naraščanja vrtljajev voznika hitro prepriča v takšno početje.



Ekofotografije so nastale v Parku vojarske zgradovine v Pivki. Za ljubiznivost in oznanost pri soodelovanju se zahvaljujemo vsem zainteresiranim.

S hladnimi gumami velja biti previden; pri odvzetem plinu v (pre)hitrem ovinku namreč zadek hitro in pošteno odnese, a je volan temu zlahka kos, če je v izkušinih rokah. Zabava se z ogreto gumo bolj ali manj konča in tako povabi voznika k širjenju meja. V mokrem se odlično izkaže: njegova 'mehkost' upravljanja mehanike omogoča nežno tipanje meje zdrsa, tako pa ovinki lahko postanejo preklemano hitri. Malce manj je ta mehkost prijetna v suhem in v odličnem oprijemu, a splošnega vtisa to ne pokvari, le misliti daje, da bi morda po nekaj krogih dirkališča zadeva postala precej manj zabavna, kot bi slutili ob imenu tega malčka.

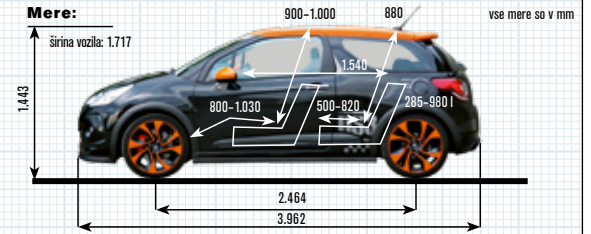
Prav presenetljivo mirno se pelje do največje hitrosti, a je vseeno najraje med hitrimi kratkimi ovinki. Tam pride do izraza njegova edina pomanjkljivost – trakcija. Dobrih dvesto 'konj' je v ovinku težko spraviti na cesto tako kot s Cooperjem (JCW) ali s Climom RS. Je pa verjetno najzabavnejša reč ta, da voznik izkoristi ti med seboj nenehno usklajuje dobro (dokaj togo) podvozje, motorne zmogljivosti, težnjo po oddrsavanju zadka pri odvzetem plinu, zahtevo po spretnem doziranju plina v ovinku in precejšnja koloteka. Odličen je tudi ESP, ki se sicer pusti povsem izklopiti, a je tudi vklopljen dokaj potrpečljiv do voznikovih želja.

Ne, ni se treba bati. Racing je prija-
zen in v okviru dovoljenih hitrosti o vsem
napisanem ni treba razmišljati. Tudi naj-
manj izkušen in nezahteven ga bo zlahka
krotil. Hočem reči le, da bo lahko zahtev-
nemu in izkušenemu postregel s tolikšno
mero zabave, da mu bo v ovinkih zavidal
tudi kak Quattro ali podobne mojstrovine
tehnike današnjika.

Takle paketek je vse do tu resnično ti-
ste sorte, da bi ga človek zlahka posvo-
jil. Konča pa se, kot vedno, na blagajni:
pred prevzemom ključa bo treba podpisa-
ti za 30 tisoč evrov. Za malega Citroëna.
Tudi to je specialno. A drugače, kot kaže,
ne gre. ❧❧

TEHNIČNI PODATKI

CENA:	(Citroën Slovenija, d. o. o.)
Osnovni model:	29.990 EUR
Testno vozilo:	31.290 EUR
Moč: 152 kW (156 KM)	
Pospešek:	7,0
Največja hitrost:	235 km/h
Povpr. poraba:	9,8 l/100 km



NAŠE MERITVE

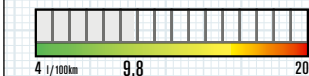
T = 16 °C / p = 1.035 mbar / rel. vl. = 32 %
Stanje kilometrskega števca: 2.117 km

Vozne lastnosti	
Pospeški	
0-100 km/h:	7,
402 m z mesta:	15,
	[156 km/h]

Prožnost	
50–90 km/h (IV./V.):	6,4 s/9,4
80–120 km/h (V./VI.):	9,1 s/10,0

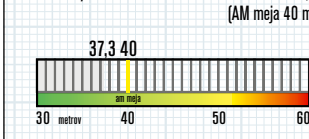
Največja hitrost	235 km/h (VI. prestava)
-------------------------	----------------------------

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



Trušč v notranjosti				dB
Prestava	III.	IV.	V.	VI.
50 km/h	56	55	54	54
90 km/h	64	63	62	60
130 km/h		66	65	62
Prosti tek				38

Zavorna pot	n
od 100 km/h:	37,



Napake med testom brez napak

DIAGRAM MENJALNIKA:

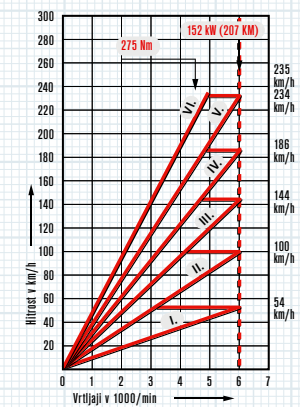
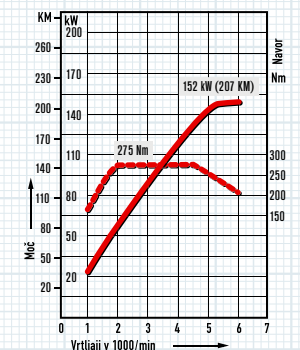


DIAGRAM MOTORJA:



UŽITEK V VOŽNJI:







Ga je gledati zunaj prijetno, je sedeti v njem prijetno. Tiščati na plin pa ... Uživaško!



TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - turbobencinski - nameščen spredaj preko - gibna prostornina 1.598 cm³ - največja moč 152 kW (207 KM) pri 6.000/min - največji navor 275 Nm pri 2.000-4.500/min. **Prenos moči:** motor poganja prednji kolesi - 6-stopenjski ročni menjalnik - gume 205/45/R17 V (Bridgestone Potenza RE050A). **Voz in obese:** kombilimuzina - 3 vrati, 5 sedežev - samonosna karoserija - spredaj posamični obesi, vzmetni nogi, dvojni prečni vodili, stabilizator - zadaj poltoga prema, vijajnici vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator - zavore spredaj kolutne (priliso 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 235 km/h - pospešek 0-100 km/h 6,5 - poraba goriva [ECE] 8,7/4,9/6,4 l/100 km, izpust CO₂ 149 g/km.

Prostornina prtljajnika, izmerjena z AM standardnim kompletom 5 kovčkov Samsonite (skupno 278,5 l):
5 sedežev: 1 x nahrbtnik (20 l);
1 x letalski kovček (36 l);
1 x kovček (68,5 l)

OCENA

Zunanost (15)	14	Agresiven, a tudi nenavaden, zabaven na pogled.
Notranost (125)	91	V primerjavi z DS3 150 THP malce bolj neroden za vstopanje, zadaj dokaj utesnjen.
Motor, pogon, podvozje (65)	55	Odličen motor, a ne preveč agresiven. Neudobno podvozje, spravljanje moči na cesto v ovinkih nekoliko oteženo.
Vozne lastnosti (70)	59	Nezahteven za povprečnega voznika, zabaven za zahtevnega.
Zmogljivosti (35)	28	Majhen in hiter. Zelo hiter.
Varnost (45)	37	Več v avtomobilu tega razreda v tem trenutku ne moremo pričakovati.
Gospodarnost (65)	37	Za takšne zmogljivosti dokaj zmerna poraba. A precej draga igrčala!
Skupaj	321	Zbirateljska reč; ni izdelek omejene serije, prav veliko pa jih kljub temu ne bo. Vsakdanje uporaben, a tudi z dirkaškimi, no, vsaj z zelo športnimi ambicijami.

OCENA **avto** magazin

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

HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ videz zunaj in znotraj
- ▲ sedeža: oblika, bočni oprijem
- ▲ položaj za volanom
- ▲ motor
- ▲ lega na cesti
- ▲ menjalnik
- ▲ stabilnost
- ▲ notranji predali
- ▲ poraba goriva (za to moč)
- ▲ oprema
- ▼ trakcija v hitrih ovinkih
- ▼ neudobno podvozje na udarnih jamah
- ▼ nekoliko premeko podvozje za 'Racing'
- ▼ mehkost prednjih sedežev (opore)
- ▼ merilniki (niso v slogu 'Racing')
- ▼ pogojno uporabni mrežici na hrbtu sedežev
- ▼ le eno (in slab) mesto za pločevinko
- ▼ avdiosistem brez vhoda USB, slab vmesnik
- ▼ počasno zbujanje volanskega serva po
- ▼ zagonu motorja

A horizontal banner with a dark blue background. On the left, there is a large, stylized fuel nozzle. The nozzle is white with a green and blue handle. The text 'MAXX Motion' is written in large, bold, white and yellow letters across the nozzle. Below it, in smaller white text, is 'OMV Premium goriva'. To the right of the nozzle, the text 'Več kilometrov, manj emisij.' is written in large, white, sans-serif font. Below this text is the website 'www.omv.si' in a smaller white font. On the far right, the OMV logo is displayed, consisting of a stylized 'OMV' in white and blue, with the letters 'OMV' in large, bold, white font below it.