

Nem(o) učinek

I Citroën Nemo 1.4 HDi SX

Prvi poskus je uspel: PSA-jevca Citroën in Peugeot sta v prejšnjem tisočletju naredila dostavniški dvojček Berlingo/Partner in ju uspešno ponudila še v kombijevski različici. Vnovična uporaba te formule tovor-ljudje je tako pri manjšem Nemu (ki ima Peugeotovega in Fiatovega brata) povsem logična. Pa bo tako uspešna?



► Resnično dvomimo, da si bodo zgodovinske črke zapomnile Nema (simpatičnemu imenu, ki ga povezuje z risanim junakom, navkljub) s takšnim navdušenjem kot Berlinga, saj se nam najmanjši Citroënov limuzinski kombi ne zdi avtomobil, ki bi izstopal. Pravzaprav v nekaterih ozirih res štrli iz množice pločevine, a žal gre tu za negativno 'slavo': v osnovni opremi X je le ena varnostna blazina, v SX serijsko pride še sovoznikova, za doplačilo 240 evrov pa dobite še stranski, kar pa je tudi vse, kar se blazin tiče. In to v času, ko imajo malčki že kolenske varnostne blazine in varnostne zavese. Razumemo, da je kombijevski Nemo nadgradnja dostavnega, kar se pozna tudi pri (varnostni) opremi, a to ne bi smel biti izgovor. Šok bodo doživeli tudi kupci, ki hočejo elektronski stabilizacijski sistem. Nemo ga nima! Ne v serijski opremi ne na sicer zelo



Iz oči v oči



Aljoša Mrak

► To je eden tistih avtomobilov, ki ti takoj priraste k sru. Nemo je dimenzijsko skromen zunaj in primerno prostoren znotraj, z všečnimi zunanjimi oblinami in s trpežnimi materiali, ki preživijo otroško huliganstvo. Želel bi si le močnejši motor, da bi polno naloženi Nemo zmogel dinamične prometne tokove brez naprezanja. Recimo 1,6-litrski HDi bi bil pravi, če bi ga le ponujali. Ima pa Citroënova ribica huda tekmeča znotraj družine (C3 Picasso in Berlingo First), ki sta (hmmm, bosta) približno enako draga, predvsem pa pogrešam tisto okroglo zadnje okence, ki ga je imel prototipni Conchetto. ◀◀

manj radodaren, a Nemo je, kar se upravljanja tiče, zelo prijazen, okreten in nezahteven. Slaba je notranja osvetlitev, saj sta v kabini le dve lučki, prva nad glavama prednjih potnikov, druga pa pri desnih drsnih vratih. Pri nočnem prebiranju vsebine prtljažnika je tako potrebno tudi nekaj sreče. Ali baterija. Preglednost prednjega konca krati zelo kratek nos, zadek pa je zaradi z ravninom začrtane oblike ob uporabi velikih stranskih ogledalc povsem obvladljiv. Le ovire, ki so nižje od zadnje šipe, so nevidne, kar pa z nakupom parkirnih tipal (300 evrov) ne bi smelo več povzročati težav. Pogled nazaj (zlasti med vožnjo) otežujejo robovi dvokrilnih (asimetričnih) vrat z le enim brisalnikom, ki je del druge opreme in v dežju 'pozabi' obrisati večji del površine. Vrata prtljažnika z ugodno nakladalno višino in brez nakladalnega robu se odpirajo vse do 180 stopinj.

| Citroën Nemo 1.4 HDi SX

ulicah ali na tesnih parkiriščih, se odprejo le za zračenje in niso pomične tako kot prednji stranski in ogledalca (oprema SX). Zadnja klop na žalost ni ne deljiva ne pomična, lahko pa se zloži, prekucne naprej za prednjo sedeža in tudi odstrani, za kar sta potrebna dva para rok in le nekaj minutk časa. Odstranjena zadnja klop še poveča velikost tovornega prostora, ki postane zrel za prevoz kakega hladilnika. Zadnjica odkrije, da je klop mehka in udobna, pa tudi zelo ravna, iz česar sledi, da zaradi dokaj mehkega podvozja in nagibanja karoserije zadaj sedeči ne bodo ravno veseli hitrega voznika. Če razumete, kaj mislimo. Z enako težavo se med hitreje odpeljanimi ovinki sooča tudi voznik, ki zaradi dokaj ravnega, a udobnega sedeža išče oporo s koleni v vratih in armaturni plošči ter pri tem pritisne tudi na (notranjo) vratno kljuko in zaklene avtomobil.



revnem seznamu doplačil. Tudi za dobro delujočo (ročno) klimatsko napravo ne zadošujeta prvi opremi: serijsko jo vgrajujejo šele v tretjo, z dvignjenim vzmetenjem in dodatno zaščito trebuha bolj terensko XTR, pusti pa se obkljukati tudi na seznamu dodatne opreme (cena od 1.000 do 1.200 evrov, odvisno od kombinacije), kjer je tudi povsem soliden MP3 CD avtoradio, ki je prav tako serijsko vgrajen šele v XTR. O kakšni panoramski šipi, tempomatu in obvolanskem upravljalniku avtoradia boste pri Nemu le sanjali ... Na neki način je sestava opreme, ki zadovoljuje le osnovne potrebe (kar je relativno, glede na to, da je ESP za nekatere osnova), tudi logična, saj se z njo Nemo oddaljuje od mersko podobnega C3 Picassa, ki prihaja v prvi četrtini prihodnjega leta in je povsem pravi limuzinski kombi, kar pomeni prostorsko prilagodljiv in zračen. Pri Citroënu so se potrudili, da si Nepicasso in Picasso ne bosta kradla kupcev tudi na drugih področjih, od zasnove vrat (Nemo ima

dvokrilna in drsna), izbire motorjev (Nemo ima le dva, oba 1.4) in opreme do udobja v vožnji ter prilagodljivosti potniškega in prtljažnega prostora. Nemo je v Citroënovi silno pestri ponudbi limuzinskih kombijev velik posebnost, tako za volanom kot v povsem uporabnem smislu. Z dostavno različico si deli mere, kar pomeni manj kot štiri dolžinske metre in skoraj kockasto razmerje med višino in širino. Za volanom se sedi kot v dostavniku: (pre)visoko (zaradi visoke strehe je nad glavami potnikov sicer precej prostora), iskanje ugodnega položaja za volanskim obročem, nastavljenim po globini in višini ter dokaj položnim, pa lahko zahteva kar nekaj prilagodljivosti. Seveda voznikove. V višino in širino je prostora dovolj, pri tem pomaga tudi po Pandino (o sorodstvu s Fiatovim malčkom smo razpredali že pri testu Peugeota Bipperja in Citroëna Nema v AM13) dvignjena prestavna ročica, ki v tem položaju ne sili med sedeža. Zadaj bosta brez večjih težav sedela tudi dva potnika,

Iz oči v oči



Dušan Lukič

► Pravzaprav ne razumem najbolje, kaj so pri Citroënu hoteli s tole 'družinsko' različico Nema. Prostora je manj kot v prejšnjem Berlingu (ki ga, mimogrede, še vedno lahko kupite z boljšo opremo in motorjem za podobno ceno), materiali so slabi, varnostna oprema pomanjkljiva, zadnja klop ni pomična, motor je močno preslaboten ... Raje se ozrite drugam. ◀◀

višja od 180 centimetrov, ali trije otroci. Po Nemovi kabini je raztresena kopica bolj ali manj uporabnih odlagalnih mest. Kakšen prostorček bo sicer zmanjkal za pločevinko (prava reža je le ena med sedežema), predal

“Nemove posebnosti so dvokrilna vrata prtljažnika in drsna bočna vrata.”

pred sovoznikom ni osvetljen, odlagalni bazen na vrhu armaturne plošče pa je zaradi drseče podlage namenjen le odlaganju papirjev (no, njihova podoba se prerada blešči v prednji šipi in moti pogled) ali plišastim kačam in podobnim, saj vse, kar je trše, poškoduje potnike ali 'poriše' povsem plastično armaturno ploščo. Uporabnejši so predali v vratih, odlagalna plošča okoli ročice ročne zavore in predalček levo od volanskega obroča, ob katerem je tudi paket nastavitvenih gumbov in stikal za prižiganje in ugašanje meglenk. To so edini gumbi, ki so 'skriti', vsi drugi, vključno s tistimi za avtoradio in klimatsko napravo, pa so postavljeni vzorno. Merilniki so pregledni, Fiatov potovalni računalnik pa zelo informativen. Volanski servo je s povratnimi informacijami

V velikem prtljažniku, kamor so šli skoraj vsi naši testni kovčki in torbe, kar je za to velikost avtomobila zelo dober dosežek (ki tudi veliko pove o uporabnosti prtljažnika), je opazna še ena razlika med Nemom in C3 Picassom: obdelava. Nemov prtljažnik je pločevinast, neobdelan, tudi stranice zgoraj, kjer bi recimo pričakovali tretji stranski šipi (Fiatov potniški Fiorino jo recimo ima), sta ostali dostavniški, posledično pa je v potniškem prostoru manj svetlobe, zaradi nič kaj velikih stranskih oken drsnih vrat (desne so serijske pri prvi opremi, od druge pa se Nemo vozi s parom) pa človek nima občutka, da sedi v prostornem kombiju. Tudi bočni pogled v križiščih je zaradi tega okrnjen. Šipe praktičnih drsnih vrat, ki omogočajo lahkotno vstopanje in izstopanje v ozkih

Nerodno. Glede na to, da je Nemo v osnovi dostavnik, pri udobju ne pričakujte čudežev. Zvočna izolacija je v primerjavi z običajnimi dostavniki neprimerno boljša in povsem v redu, saj pretakanja vsebine posode za gorivo ne boste slišali, boste pa na avtocesti zaradi podvozja ves čas rahlo poskakovali (valovali), pri večjih hitrostih (pri Nemu je to že med 120–130 in dobrih 150 km/h, kjer se Nemo počasi utruja) pa postane opaznejša tudi občutljivost za sunke vetra. Blaženje je zadovoljivo, tudi na cestnih neravninah je zvok dobro zaduščen. Testnega Nema je poganjal 1,4-litrski turbodizel z le 50 kilovati (68 'konjev'). Izbira agregata sicer ni Nemova močna stran, saj je poleg dizla na voljo le še 1,4-litrski bencinski s 54 kilovati. HDi ima že z napol naloženim Nemom (pre)polne roke dela, posebej utrudljivi so klanci. Nemo je rojen za mestno gnečo, kjer lahko voznik izkorišča njegovo majhno površino in okretnost. Za mestni vrvež je motorček, ki resneje poprime za delo nad 1.750/



min (v nižjem območju je potrebno nekaj potrpljenja) in se v prvih treh prestavah brez večjega oklevanja zavrti do štirih tisočakov, dovolj dober, da z veseljem sledi prometnemu toku. Tudi odprtih magistralk, če le omejite prehitavanja na dolge ravnine in dovolj počasne 'tekmece', se ne ustraši, prija pa mu tudi nepriganjanje: vozniku omogoči ležerno 'jadrnanje' pri okoli 1.500/min, zaradi česar je ugodna tudi poraba goriva (pod šestimi litri). Da ne mara avtocest in hitre vožnje, je na testu dokazal tudi z največjo izmerjeno porabo goriva, ki je po predvsem avtocestnih kilometrih presegla celo deset litrov! Naložen je Nemo na avtocesti lahko že ovira za druge udeležence. Hitrost nabira počasi, pospešek od 0 do 100 km/h

Koliko stane v EUR

DODATNA OPREMA TESTNEGA VOZILA:	
Paket klimatska naprava + radio	1.200
Sprednje meglenke	150
Kovinska barva	360

ni njegova močna stran (na naših meritvah smo mu izmerili kar 18-sekundnega!), prožnost tudi ne. Menjalnik, katerega ročica se predaja veselj do dela

kim zanosom, je le petstopenjski, kar spet ni v prid avtocestnim križarjenjem, saj je hrup pri 130 km/h (podatek merilnika hitrosti), ko merilnik vrtljajev v peti prestavi kaže na tri tisočake, že zelo velik, a pomešan s pišem vetra in šumi podvožja pretirano ne izstopa.

Skupaj z Nemom in brez C3 Picassa,

“Pri Citroënu so spet prvi: Peugeot in Fiat s kombijevskima Bipperjem in Fiorinom še prihajata.”

ki prihaja prihodnje leto, ima Citroën v ponudbi kar sedem limuzinskih kombijev, to pa je že izbira, s kakršno se lahko pohvalijo le Francozi. Nemo je v družini najkrajši (nekateri kupci iščejo prav to), najbolj dostavniški (za tiste, ki jih to ne moti) in najbolj mestni z vsemi plusi in minusi. Zadnjih je kar precej, a pri Citroënu že vedo, kaj delajo. Vam Nemo ne ustreza? Kaj pa zimzelena Xsara Picasso in Berlingo First? Ne? Počakajte na C3 Picassa! Tako nekako (verjetno) poteka pogovor v Citroënovem avtosalonu. ❖❖

Tabela konkurence

MODEL	Citroën Nemo 1.4 HDi SX	Citroën Berlingo 1.6 HDi (55 kW)	Renault Modus 1.5 dCi (50 kW) Elan
motor (zasnova)	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni
gibna prostornina (cm³)	1.398	1.560	1.461
največja moč (kW/km pri 1/min)	50/68 pri 4.000	55/75 pri 3.500	50/68 pri 4.000
največji navor (Nm pri 1/min)	160 pri 1.750	185 pri 1.750	160 pri 1.700
dolžina × širina × višina (mm)	3.855 × 1.720 × 1.720	4.110 × 1.720 × 1.810	3.874 × 1.695 × 1.582
največja hitrost (km/h)	152	142	158
pospešek 0-100 km/h (s)	16,9	20,4	15,3
poraba goriva po ECE (l/100 km)	5,7/3,8/4,5	8,8/5,7/6,9	5,6/4,2/4,7
cena osnovnega modela (evri)	12.990	12.890	12.760

Tehnični podatki

CENA: (Citroën Slovenija, d. o. o.)
1.4i X: 10.490 EUR
1.4 HDi SX: 12.990 EUR
Testno vozilo: 14.700 EUR

Moč: 50 kW (68 KM)
Pospešek: 18,2 s
Največja hitrost: 152 km/h
Povpr. poraba: 7,8 l/100 km

Garancija:
 2 leti splošne garancije, 2 leti mobilne garancije, 12 let garancije za pranje, 3 leta garancije na lak.

Predvideni redni servisi:
 Servisni interval na 30.000 km ali 2 leti.

STROŠKI VOZILA DO PREVOŽENIH 100.000 km (v EUR):

radni servisi, delo, material:	612	kasko zavarovanje (2):	1.740
gorivo	10.225		
gume (1):	618	Skupaj:	21.203
izguba vrednosti po 5 letih:	6.253	Strošek za prevoženi km:	0,21 EUR/km
obvezno zavarovanje (2):	1.755		

(1) - upoštevati smo 1 komplet letnih gum in 1 komplet zimskih gum

(2) - predvidoma voznik takšnega vozila prevozi 100.000 km v 5 letih

NAŠE MERITVE

T = 26 °C / p = 1180 mbar / rel. vl. = 31 % / Stanje kilometrskega števca: 3.838 km / Gume: Michelin Energy Saver 195/65/R15 T

Vozne lastnosti

Pospeški	s
0-100 km/h:	18,2
402 m z mesta:	20,7
	(106 km/h)
1.000 m z mesta:	38,3
	(133 km/h)

Prožnost	s
50-90 km/h (IV):	13,5
80-120 km/h (V):	21,6

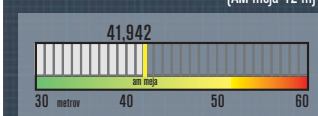
Največja hitrost	156 km/h
(V. prestava)	

Poraba goriva	l/100 km
najmanjše povprečje	6,4
največje povprečje	10,3
skupno testno povprečje	7,8



Trušč v notranjosti			dB
Prestava	III.	IV.	V.
50 km/h	60	59	58
90 km/h	68	64	62
130 km/h		70	68
Prosti tek	40		

Zavorna pot	m
od 130 km/h:	68,3
od 100 km/h:	41,9
	(AM meja 42 m)



Napake med testom
 brez napak

DIAGRAM MENJALNIKA:

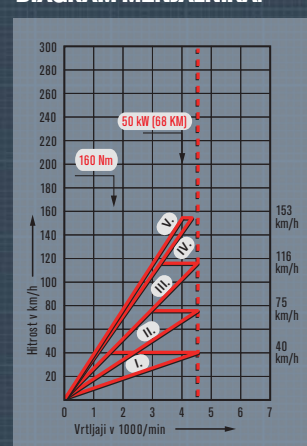
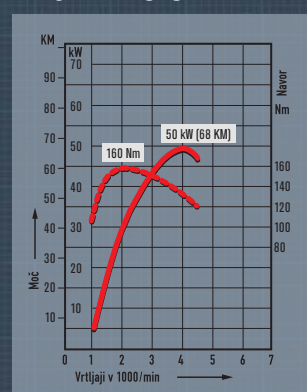


DIAGRAM MOTORJA:



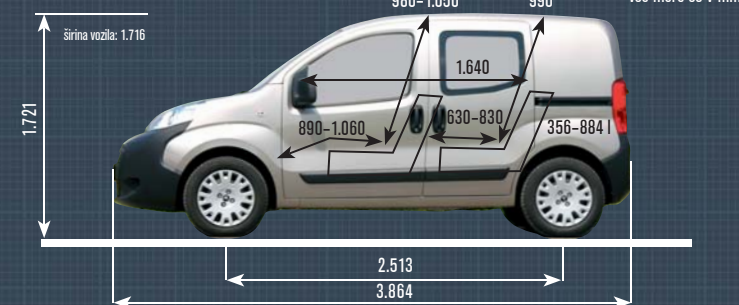
UŽITEK V VOŽNJI:



Razmišljali smo le o enem, a zaradi mestne okretnosti smo Nemu na koncu pogledali skozi prste.

I Citroën Nemo 1.4 HDi SX

Mere:



Zunanje mere: širina vozila 1.716 mm - kolotek spredaj 1.470 mm - zadaj 1.465 mm - rajdni krog 10,6 m. **Notranje mere:** širina spredaj 1.420 mm, zadaj 1.460 mm - dolžina sedalnega dela prednji sedež 530 mm, zadnji sedež 480 mm - premer volanskega obroča 370 mm - posoda za gorivo 45 l.



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 (85,5 l), 1 × kovček (68,5 l)

Pomembnejša serijska oprema: voznikova in sovoznikova varnostna blazina - ABS - servo volan - klimatska naprava - električni pomik šip spredaj - električno nastavljeni vzvratni ogledali - radio s CD-predvajalnikom in MP3-predvajalnikom - daljinsko upravljanje osrednje ključavnice - po višini in globini nastavljen volanski obroč - po višini nastavljen voznikov sedež - potovalni računalnik.

Ocena

Zunanost (15)	10	Simpatičen kot dostavnik, kot kombi pa le siva miška. Po natančnosti izdelave ne izstopa.
Notranost (140)	101	Upoštevajoč velikost avta sta mu veliko točk prinesla prostornost in prtljajnik, izgubil pa je pri položaju za volanom, ergonomiji ter se posebej pri materialih.
Motor, menjalnik (40)	28	Pazite pri nakupu, saj je velika verjetnost, da bo motor prešibak za vaše potrebe.
Vozne lastnosti (95)	59	Tudi pri voznih lastnostih Nemo caplja za drugo pločevino. Neudobno podvožje (tudi zaradi kratke medosne razdalje) se posebej pride do izraza na avtomobilskih cestah.
Zmogljivosti (35)	15	Tu je mali Citroën izgubil ogromno točk, saj je počasen, neprožen, končna hitrost pa je komaj kaj večja od največje dovoljene.
Varnost (45)	29	Brez ESP-ja, brez stranskih varnostnih blazin, brez varnostnih zaves. V avtu za 13 tisočakov bi to moralo biti vključeno v ceno.
Gospodarnost (50)	34	Ugodna poraba goriva in zgleдна garancija.

Skupaj **276**
 Že dolgo ni bilo avtomobila, ki bi na našem testu zbral tako skromno število točk. Upamo, da so številke dovolj zgovorne, da Nemo ni avtomobil, ki bi si ga želela in 'zaslužila' vsaka družina.

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

▲ okretnost	▼ gorivo le s ključem
▲ servisni intervali (stroški)	▼ ni tretjih stranskih šip
▲ prostornost (potniki, prtljaga)	▼ (vidljivost, zračnost)
▲ odstranljiva zadnja klop	▼ presibak motor
▲ velika stranska ogledala	▼ občutljivost za bočni
▲ informativen potovalni računalnik	▼ veter pri večjih hitrostih
▲ uporabnost drsnih vrat	▼ skromna izbira dodatne
▲ ugodna poraba goriva	▼ opreme in motorjev
▲ delovanje klimatske naprave	▼ položaj za volanom
	▼ škripanje prednjih
	▼ brisalnikov
	▼ udobje podvožja
	▼ (avtoceste)
	▼ šibka osvetlitev
	▼ notranjosti
	▼ položaj rezervne gume
	▼ (pod prtljajnikom -
	▼ umazanija)
	▼ odpiranje posode za