

KRATEK TEST - CITROËN XSARA PICASSO 1.8i 16V



Puzzle z napako

Picasso Slika ali fotografija, pa kakih tisoč majhnih, med seboj podobnih koščkov, pa se znajdi. Da ne omenjam različice 3D. Ni časa, ni živcev.

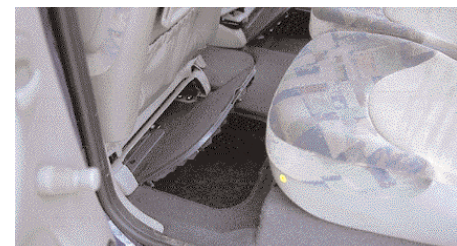
Picasso je zasnovan in narejen tako, da si ga lastnik, voznik ali katerikoli uporabnik prilagodi potrebam in željam. Ni vsemočna, jasno. Mere so kompromis med okretnostjo, ceno in parkirnim prostorom (recimo garažo) na eni in notranjim prostorom na drugi strani. Formula, ki ni Citroënova, je tako uspešna, da ji je sledil tudi Citroën. S Picassom, pa ne s Pablom.

Malce šteje tudi moda. Nisem prepričan, da smo ljudje takšen avtomobil nujno potrebovali; najprej so ga naredili, potem pa - »navali narod«, zadeva je modna. Pa nočem reči, da ni uporabna.

Na svoj način je Picasso zelo uporaben. Snemanje in postavljanje zadnjih sedežev ni najlažje opravilo, saj sedeži niso lahki, zato utegne marsikatera damica pogodrnjati.

Ampak iz druge vrste lahko odstranite vsakega posebej ali poljubna dva ali vse tri. Prostora zdaj skoraj ne bi smelo preveč primanjkovati. Seveda govorim o prostoru za prtljago in pogojno, če reči niso ravno umazane, za tovor.

Picasso bo nedvomno vsakomur ostal v spominu po značilnih merilnikih; zaradi njihove zasnove in zaradi njihove postavitve. Natanko na sredi armaturne plošče, nekje proti vrhu in pod integriranim senčnikom, imajo dobre in slabe strani. Človek je že davno ugotovil, da so najboljše berljivi analogni merilniki, se pravi, da vzamejo najmanj časa, da jih preberete, Picasso pa ima digitalne. Zaslona sta velika, a je informacij malo; ni merilnika vrtljajev, radijske in potovalnoračunalniške informacije se morajo iz-



Uporabna prostora na dnu za prednjima sedežema, mizica na naslonjalih.

menjevati na istem prostoru. Dobro? Ne glede na to, kako nastavite sedež in volanski obroč, boste na merilnike vedno dobro videli. Stvar navade? Seveda! Še nekaj dni po tistem, ko sem se prenehal družiti s Picassom, sem v drugem avtomobilu z očmi iskal merilnike na sredi armaturne plošče.

Picasso je narejen tako, da bi bil čim vzornejši družinski avtomobil. Uporaben. Mehki sedeži so francoski zaščitni znak, visoko sedenje je posledica karoserijske zasnove, neudobni zglavniki so tudi v drugih Citroënih, prenizka zunanja ogledala motijo pri tesnem parkiranju in v šipi boste čez dan videli celo armaturno ploščo, ponoči pa le veliko rdečo luč na stikalu varnostnih utripalk. Zaščitni znak takšnih avtomobilov postaja tudi nenaravno sedenje, ki sili večji odmik sedeža, potem pa težko dosežete zgornji del položno nameščenega volanskega obroča. Uporabno? Cela vrsta ljudi se nad tem ne pritožuje ali pa se na vse preprosto navaadi.

Picasso je narejen tako, da bi bil čim vzornejši družinski avtomobil. Uporaben. Mehki sedeži so francoski zaščitni znak, visoko sedenje je posledica karoserijske zasnove, neudobni zglavniki so tudi v drugih Citroënih, prenizka zunanja ogledala motijo pri tesnem parkiranju in v šipi boste čez dan videli celo armaturno ploščo, ponoči pa le veliko rdečo luč na stikalu varnostnih utripalk. Zaščitni znak takšnih avtomobilov postaja tudi nenaravno sedenje, ki sili večji odmik sedeža, potem pa težko dosežete zgornji del položno nameščenega volanskega obroča. Uporabno? Cela vrsta ljudi se nad tem ne pritožuje ali pa se na vse preprosto navaadi.

Picasso je narejen tako, da bi bil čim vzornejši družinski avtomobil. Uporaben. Mehki sedeži so francoski zaščitni znak, visoko sedenje je posledica karoserijske zasnove, neudobni zglavniki so tudi v drugih Citroënih, prenizka zunanja ogledala motijo pri tesnem parkiranju in v šipi boste čez dan videli celo armaturno ploščo, ponoči pa le veliko rdečo luč na stikalu varnostnih utripalk. Zaščitni znak takšnih avtomobilov postaja tudi nenaravno sedenje, ki sili večji odmik sedeža, potem pa težko dosežete zgornji del položno nameščenega volanskega obroča. Uporabno? Cela vrsta ljudi se nad tem ne pritožuje ali pa se na vse preprosto navaadi.

Tipičen limuzinski kombi, veliko steklenih površin.



S prostornostjo na sedežih je težav najmanj. Sedeži sicer nimajo razkošnih mer, so pa udobni, pa tudi prostor okoli njih je pohvalno velik. Zada, kjer najbolj vidim smrkavce, pa ne le njih, sta dve mizici na naslonu sedežev in dva precej velika predala v

dnu. Naj bodo stvari pospravljene. Pospravljanju je namenjen tudi voziček v prtljažniku. Uporabnega ga naredi možnost, da se pusti pritrditi tudi nezložen in celo poln. Tam zada je tudi še ena 12-voltna vtičnica in le za dvostopenjsko odpiranje vrat na zadku nimam najbolj razumne razlage. Ampak Picasso to ima.

Le motor, o katerem ne obvešča nobena oznaka na zunanosti tega limuzinskega kombija, je tisti, ki bistveno ločuje tale testni



Lično ukrojen in priročen avdio-klimatski del.

avtomobil od prejšnjih Picassov. Mrzel 1,8-litrski štirivalnik je prve pol minute neodločen pri speljevanju in kombinacija z nadzorno elektroniko ni najbolj uspešna; pri blagem dodajanju in odvzemanju plina včasih nerasumno grdo cuka. Sicer je pa bistveno primernejši za to težo in aerodinamiko kot 1,6-litrski; navora je, razen pri samem speljevanju, dovolj za lagodno vožnjo (Picasso noče biti športen avtomobil), zato bo prijazen v mestu in pri prehitovanjih zunaj mesta. Moči je dovolj, da zmore vleči tudi nekaj več dodatne teže, se pravi potnikov ali/in prtljage, pa ob tem lahko vzdržuje čisto spodobno potovalno hitrost. Menjalnik je precej dolg, tako da je peta prestava namenjena bolj za stalno hitrost kot za pospeševanja, kljub temu pa največjo hitrost za las doseže prav v peti prestavi. Malce to, malce pa dobra aerodinamika in dobra zvočna izolacija so krivi, da je v tem Picassu med vožnjo čisto spodobno tiho, saj je piš vetra le nezaten. Bolj

Motor je bistveno primernej i za to te o in aerodinamiko kot 1,6-litrski.

se sliši motor v višjih vrtljajih, a se jim v prid mirne vožnje lahko zlahka izognete. Visokim vrtljajem se je sploh dobro izogibati, saj jih motor ne ljubi, poraba kar vidno naraste, in če vam morda »uide«, v delovanje poseže zelo grob prekinjevalnik vžiga. Hm, ne vem, pri katerih vrtljajih, saj Picasso nima merilnika vrtljajev.

Nekaj nezaupanja vzbuja menjalnik, katerega ročica tudi pri vklopljeni prestavi dovoljuje precej nenavadne gibe, je pa tam sredi armaturne plošče zelo priročen. Je pa res, da med testom ni kazal nobenih znakov neposlušnosti.

Sestavljanje z imenom Xsara Picasso potem po kakem kilometrskem tisočaku preide v kri. Postane prijeten avtomobil, če ga uporabljate za to, za kar je namenjen. Ne žre živcev, prihrani čas. Čisto nekaj drugega kot puzzle iz uvoda.

Vinko Kernc

Tehnični podatki

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - bencinski - nameščen spredaj prečno - vrtna in gib 82,7 × 81,4 mm - gibna prostornina 1749 cm³ - kompresija 10,8 : 1 - največja moč 85 kW (117 KM) pri 5500/min - največji navor 160 Nm pri 4000/min - ročična gred v 5 ležajih - 2 odmični gredi v glavi (zobati jermen) - po 4 ventili na valj - elektronski večtočkovni vbrizg in elektronski vžig - tekočinsko hlajenje 6,5 l - motorno olje 4,25 l - uravnavani katalizator

Prenos moči: motor poganja prednja kolesa - 5-stopenjski sinhronizirani menjalnik - prestavna razmerja I. 3,454; II. 1,869; III. 1,360; IV. 1,051; V. 0,795; vzvratna 3,333 - diferencial 4,052 - gume 185/65 R 15 H (Michelin Energy)

Voz in obese: 5 vrat, 5 sedežev - samonosna karoserija - spredaj posamične obese, vzmetne noge, trikotna prečna vodila, stabilizator, zadaj posamične obese, vzdolžna vodila, vzvojne vzmetne palice, vodoravno vgrajeni teleskopski blažilniki, stabilizator - dvokrožne zavore, spredaj kolutne (prisilno hlajene), zadaj bobnaste, servo, ABS - volan z zobato letvijo, servo

Mere, zunanje: dolžina 4276 mm - širina 1751 mm - višina 1637 mm - medosna razdalja 2760 mm - kolotek spredaj 1434 mm, zadaj 1452 mm - rajdni krog 12,0 m - **notranje:** dolžina 1700 mm - 1540 mm - širina 1480/1510 mm - višina 970-920/910 mm - vzdolžnica 1060-880/980-670 mm - prtljažnik (normno) 550-1969 l - posoda za gorivo 55 l

Mase: prazno vozilo 1245 kg - dovoljena skupna masa 1795 kg - dovoljena masa priklolece z zavoro 1300 kg, brez zavore 655 kg - dovoljena obremenitev strehe 80 kg

Zmožljivosti (tovarna): največja hitrost 190 km/h - pospešek 0-100 km/h 12,2 s - poraba goriva (ECE) 10,8/5,9/7,7 l na 100 km (neosvinčeni bencin, OŠ 95)

NAŠE MERITVE

Pospeški:	Natančnost	merilnika	
0-60 km/h:	5,6 s	hitrosti:	
0-80 km/h:	8,7 s	kazalec na: resnično:	
0-100 km/h:	12,3 s	60	58,1 km/h
0-120 km/h:	17,1 s	80	79,2 km/h
0-140 km/h:	32,9 s	100	97,4 km/h
1000 m z mesta:	35,4 s	120	118,1 km/h

(144 km/h)

Največja hitrost:

190 km/h (V. prestava)

Prožnost:

1000 m od 40 km/h (IV.): 37,0 s (148 km/h)

1000 m od 40 km/h (V.): 42,6 s (126 km/h)

Zavorna pot:

od 150 km/h: 94,9 m

od 100 km/h: 41,8 m

Poraba goriva:

Testno povprečje 12,8 l/100km

Najmanjše povprečje 10,3 l/100km

Trušč v notranjosti (dB):

Prestava: III. IV. V. O okolščine meritev

50 km/h 58 58 58 T = 22 °C

100 km/h 67 65 64 p = 1022 mbar

150 km/h 72 70 rel. vl. = 42 %

Prosti tek 37

Napake med testom:

- brez napak

KONČNA OCENA

Med bencinskimi možnostmi je tale motor v Xsari Picassu brez dvoma več kot le korak boljša izbira. Veliki teža in čelna površina pač zahtevata nekaj večje zmožljivosti, ki jim je za družinske namene tale motor povsem kos, večjo zamerijo si zaslužijo le poraba goriva. Sicer pa je Picasso dovolj samosvoji, po obliki in po zasnovi, da si že zato zasluži razmislek o nakupu.

- ☑ samosvoji in prepoznaven videz
- ☑ tiha notranjost
- ☑ dobra vidljivost
- ☑ učinkoviti brisalniki
- ☑ uporabne malenkosti
- ☑ voziček v prtljažniku
- ☒ cukanje motorja
- ☒ neudobni zglavniki
- ☒ nizka zunanja ogledala
- ☒ odsev v prednji šipi
- ☒ poraba goriva pri hitrejši vožnji

CENA: 3.656.700 SIT (Citroën Slovenija)