



Varčni umetnik

Paleta motorjev za Xsara Picasso ni razkošna, vendar pa je zadovoljiva. In dizelski motor je ena od najbolj privlačnih izbir.

To velja predvsem za vozne lastnosti, se ve. Pri nakupu je treba upoštevati še kaj več, na primer ceno, saj je različica z dizelskim motorjem najdražja (možni izbiri sta še 1,6- in 1,8-litrski bencinski štirivaljnik), kar takoj zmanjša navdušenje. Toda če ste veliko na poti - potem se dizel vsekakor splača.

Xsara Picasso ne sodi ravno med najlažje avtomobile v razredu kompaktnih enoprostorcev, saj tehta 1300 kilogramov, vendar ji tega ne zamerimo, saj sodi z 4276 milimetri dolžine tudi med največje. To se pozna tudi v notranjosti, kjer ponuja veliko prostora, predvsem v drugi vrsti in v prtljarniku za njo. No, prostorske rešitve niso nič posebnega - sedeže je mogoče pomikati v dolžino, jih preklapljati in vsakega posebej odstraniti - zato pa se prtljarna vrata odpirajo v dveh višinah (da jih lahko dosežejo tudi krajše roke) in v prtljarniku se serijsko vozi zločljiv nakupovalni voziček, ki je prijazen do vsakodnevnih nakupov. Prtljarnik z 550 litri povsem zadovolji potrebe, zavedati pa se je treba, da zaradi padajočega zadnjega stekla ne boste mogli prevažati velikih pralnih

strojev in podobnih nerodnih tovorov, ne da bi odstranili zadnje sedeže.

Voznikovo delovno mesto je uporabno opremljeno. Prestavna ročica je na armaturni plošči, tako da je prehod med prednjima sedežema prost, Lesar ne ponuja noben tekmeč v razredu kompaktnih enoprostorcev. Gumbi za upravljanje gretja in prezračenja ter radijski sprejemnik so pripravno namešeni, le merilniki so na sredini armaturne plošče in zato malce slabše vidni. Izdelava je kakovostna, sedenje solidno in poletje dobro.

Dizelski motor, ki je poganjal testni avtomobil, je navdušil z zelo dobro odzivnostjo in s prepričljivo prostornostjo - z obema seveda odločno poseka oba bencinska motorja. Če posebej manjši, 1,6-litrski ima s polno naloženim avtomobilom veliko dela, vsekoli se je treba ukvarjati tudi z menjalnikom. Pri dizlu teh težav ni, avtomobil po-



Motor sodobne zasnove je dovolj zmogljiv in varčen.

Tehnični podatki

Motor in prenos moči: 4-valjni - vrstni, dizelski, rečno - gibna prostornina 1997 cm³ - največja moč 66 kW (90 KM) pri 4000/min - največji navor 205 Nm pri 1900/min - motor poganja prednja kolesa - 5-stopenjski sinhroniziran menjalnik - gume 185/65R 15

Mere in masa: dolžina 4276 mm - širina 1751 mm - višina 1637 mm - medosna razdalja 2760 mm - rajdni krog 12,0 m - prtljažnik (normno) 550-1969 l - posoda za gorivo 55 l - prazno vozilo 1300 kg

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 175 km/h - pospešek 0-100 km/h 14,5 s - poraba goriva (ECE) 7,0/4,6/5,5 l/100 km (plinsko olje)

NAŠE MERITVE

| | |
|---|----------------------------------|
| Pospeški: | Poraba goriva (l/100 km): |
| 0-100 km/h: 14,3 s | Testno povprečje: 9,8 |
| 1000 m z mesta: 35,4 s | Najmanjše povprečje: 7,9 |
| (143 km/h) | |
| Prožnost: | |
| 1000 m od 40 km/h (IV.): | 38,0 s (140 km/h) |
| Največja hitrost: | 171 km/h (V. prestava) |
| Trušč v notranjosti (pri 100 km/h) | |
| Prestava | III. IV. V. |
| (dB) | 66 64 63 |
| Napake med testom: | brez napak |

| | |
|--|------------|
| CENE | SIT |
| Testno vozilo (Citroën Slovenija) | 3.977.700 |
| Cene dodatne opreme: kovinska barva 70.590 - avtoradio s predvajalnikom zgoščenk 90.770 - samodejna klimatska naprava 196.660 | |

KONČNA OCENA

Dvolitrski Hdi je uglajen, močan in prožen motor, zadovolji tudi z majhno porabo. Trušč je sprejemljivih mejah, vožnja pa je vseskozi nezahtevna in po potrebi tudi dinamična. Le ogromno kilometrov na leto morate narediti, da se vam splača!

- zmogljiv motor
- udobno vzmetenje
- notranja prostornost
- prilagodljivost
- ➔ ergonomija
- ➔ nagibanje v ovinkih
- ➔ poraba pri višjih hitrostih

skoči tudi pri prehitevanju, le ni motor ravno v najnižjih vrtljajih. Tam nekje nad 1900 vrtljaji se počuti povsem domače. Dizelskega klopotanja ne more skriti, vendar pa je to v sprejemljivih mejah. Na avtocestah postane preglasen nad 160 km/h, tako da na običajnih potovanjih ni moteč - pri 100 km/h smo namerili 65 decibelov. Je tudi dovolj varčen. Povprečno je porabil 9,8 litra plinskega olja, številka pa bi lahko bila tudi nižja, le bi imeli lažjo nogo. Opazili smo, da se pri največjih hitrostih precej poveča, kar je razumljivo: avtomobil ima veliko letno povprečje.

Na cesti se Picasso obnaša zgledno, v ovinkih, tako kot pri vseh avtomobil s prednjim pogonom, pri pretiravanju pobegne nos, vodljivost pa zaradi velikosti in mase ni prav preportno ostra. Za običajne potrebe je povsem v redu, le nagibanja so prevelika za preportno razpoložene voznike.

Vožnja z modernim turbodizlom je na splošno sproščena in nezahtevna, voznik nikoli ne dobi vtisa, da ima motor naporno delo. Če na leto prevozite veliko kilometrov, je lahko najboljše izbira.

Boštjan Jevšek