



Primer

Citigo je Škoda. Nosi Škodine značke in prodajajo jo Škodini trgovci v Škodinih salonih, reklamne kampanije pa so delo Škodinih tržnikov, kar je, ne da bi upoštevali druga dejstva in detajle, tudi v avtomobilizmu tipičen primer. A kljub vsemu v vednost, da ne bo pomote ob prebiranju spodnjih vrstic.

► Genetiki bi rekli klon, porodničarji enojajčni dvojček, računalničarji copy-paste ('kopiraj-prilepi'), tajnice fotokopija, našel pa bi se še kakšen izraz. To velja za zasnovo, tehniko, videz, proizvodnjo in še vse nenaštete procese, ki se zgodijo pred dostavo novih vozil v prodajne salone. Od tam naprej sta namreč marketing in prodaja – in ta dva sta pri Škodi Citigo povsem druga(čna) kot pri Volkswagnovem up!-u.

Citigo je v osnovi prikupen malček preprostih, toda prepoznavnih potez, takšen, da človek vsaj pogleda za njim in o njem razmišlja, kar je zagotovo dober prvi korak. Zaradi majhnosti Citigo meri predvsem na mesta in vsaj v razvitejših krajih na položaj drugega avtomobila v družini, ko gre za tipične kupce srednjih let. A tu nam njihovi tržniki omenjajo še dve populaciji: mladostnike (v času šolanja), ki so denarno še odvisni od staršev, kar po-

meni, da v mnogočem starši še odločajo o nakupu, in ljudi v pokoju, ki večjega avtomobila ne potrebujejo več.

V mnogočem Citigo resnično zna zadovoljiti vse naštete. Na prednjih sedežih je, denimo, zelo prostoren, sploh za razred, v katerega sodi. Sedeža imata povsem odraslo dolg sedalni del, v celoti sta tipično koncernsko ravno prav trda, da sedenje ni utrujajoče, oba sta višinsko nastavljiva in zmerno bočno oprijemljiva

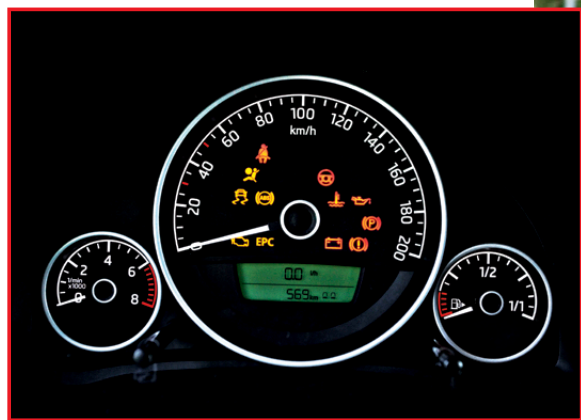
in dva povprečno grajena odrasla se ne tiščita s komolci ter ramami, kar pomeni, da je tudi skupne širine spredaj dovolj. Njun videz je z integriranima vzglavnikoma celo nekoliko športen, a sta prav ta vzglavnika postavljena preveč naprej, da bi se na njiju lahko udobno naslonili, saj takrat tiščita glavo preveč naprej.

Zelo dober je tudi volanski obroč: debel, odlično oprijemljiv in razmeroma majhnega premera, a v svoji spodni legi



V osnovi je Citigo prikupen malček preprostih, toda prepoznavnih potez, takšen, da človeku hitro sede v srce.





povsem zakrije merilnike, vidni sta samo območji od nič do 20 in od 180 do 200 kilometrov na uro. Še o merilnikih: vsi analogni so dobri, z minimalističnim videzom lepi in pregledni, je pa tisti za vrtljaje zelo majhen in zato ne zagotavlja natančnega odčitavanja. A v avtomobilu, kot je Citigo, to ne moti. Marsikoga tudi ne bo motilo, da na armaturni ploči ni sredinskih zračnih rež, kot smo jih vajeni pri večini avtomobilov. Reža je namreč na vrhu armaturne plošče in klimatizacija je tudi z njo zelo dobra. Pri ohlajanju v vročih dneh se je pač treba zavedati, da na mali motorček ni mogoče nataktni velikega stroja klimatske naprave.

Tudi pri Citigoju je treba povedati, da je njihov Move & Fun posrečena ideja. Ta večopravilna naprava je očesu prepoznavna kot srednje velik zaslon, ki štrli iz sredine armaturne plošče, združuje pa navigacijo, potovalni računalnik in opozorilne sisteme, kar daje takoj vedeti, da ni le dodatek, ki ga sicer lahko kupite tudi v Intersparu, ampak naprava, ki se pametno povezuje z avtomobilom in ki jo je mogoče navigacijski uporabnosti na prostem na ljubo tudi izvleči. Čeprav je Citigo majhen, zna biti uporaben, tudi ko odlagate drobnarije iz žepov ali torbic, saj streže z dovolj predali in mesti za drobnarije. Prav veliko jih ni, vsekakor pa dovolj. Malce zamerimo le predaloma v vratih, ki sta precej zajetna, a v njiju pollitrška plastenka ves čas pada, ker sta – preširoka.

Za mlade! Nič od naštetega jih ne bo motilo, vključno s povezljivostjo Blueto-

Tudi pri Citigoju je treba povedati, da je njihov Move & Fun posrečena ideja.

oth ter dobrim zvokom avdiosistema, bodo pa pogrešali rezo za kartico SD, saj se v koncernu VAG z vsemi štirimi otepajo vhoda USB. Kaže pa tudi, da je antena za radijski sprejemnik precej šibka, saj lokalne postaje razmeroma slabo lovi.

Za upokojece! Če ti ne bodo kupili petvratne različice, morajo nujno doplačati za sistem preprostega vstopa (easy entry) na zadnjo klop, saj je bilo pomikanje sedeža v testnem Citigoju posebno neprijetno: ročica za preklon naslonjala in hkratni pomik sedeža naprej je na dnu sedeža, torej se je treba vsakokrat skloniti, pomik sedeža je precej trd, sedež rad leze nazaj in nima spomina za nastavljen lego. Tudi nad podajanjem informacij ne bodo navdušeni: mali enobarvni infozaslon v merilnikih je pretemen, navidezne tipke sistema Move & Fun so izjemno majhne, občutljivost zaslona pa zelo slaba (preveč pozornosti med vožnjo!) in majhna, skoraj miniaturna sta na istem zaslonu podatka o uri in zunanji temperaturi.

Če izhajamo iz dejstva, kakšne teoretične zmogljivosti ima motor (ki je bil tule



močnejši od obeh) in kakšna je teža avtomobilčka, potem je Citigo prav presenetljivo živahen v mestu, predvsem pa je lahkoten v vožnji in s tem neutrujajoč, vključno z rokovalnim menjalnikom. Motor je tudi zmerno elastičen in se zavrti do največ 6.600 vrtljajev v minuti. Vse naštetje je vzrok za dve skrajnosti. Prvič, če je voznik nežen s stopalko plina, lahko v resničnih razmerah doseže povprečno porabo 5 litrov na 100 kilometrov. In drugič, če je voznik živčne sorte med semaforji in neučakan na cestah zunaj mesta, lahko v resničnih razmerah takle Citigo porabi tudi 10 litrov goriva na 100 kilometrov, saj ga je treba za nekoliko višji ritem vožnje že skoraj surovo priganjati.

Zmerneži, ki so tudi tipični kupci Citigoja, bodo veseli naslednjih podatkov o porabi, ki jih je prikazoval potovalni računalnik v peti prestavi: pri 50 kilometrih na uro 2,3, pri 100 4, pri 130 5,1 in pri 160 7,7 litra na



**Več kilometrov,
manj emisij.**

www.omv.si

OMV



Citigo je prav presenetljivo živahen v mestu, predvsem pa je lahkoten v vožnji in s tem neutrujajoč.

100 kilometrov. Na tej osnovi je jasno, da je mogoče s Citigom resnično varčno voziti. Zagotovo pa tudi varno, saj ima poleg vseh zvezdic NCAP tudi aktivni pri-pomoček pri zaviranju v sili, kar je v tem razredu šele novost.

Tako. Zaradi večine zgoraj ugotovljene-ga in zapisanega postane Citigo iz tipič-nega poseben primer. Je pa tudi dober primer, na katerem se lahko naučimo o teh rečeh ne razmišljati preveč. Zatorej še enkrat: Citigo je Škoda in je naprodaj v Škodinih salonih. 🚗



TEHNIČNI PODATKI

CENA: (Porsche Slovenija, d. o. o.)
Osnovni model: 9.220 EUR
Testno vozilo: 11.080 EUR

Moč: 55 kW (156 KM)
Pospšek: 13,8 s
Največja hitrost: 171 km/h
Povpr. poraba: 6,6 l/100 km

NAŠE MERITVE

T = 22 °C / p = 1.011 mbar / rel. vl. = 32 % / Stanje kilometrskega števca: 2.332 km

Vozne lastnosti

Pospški	s
0-100 km/h:	13,8
402 m z mesta:	18,7 (120 km/h)

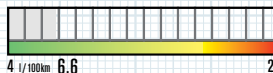
Prožnost

50-90 km/h (IV):	14,5 s
80-120 km/h (V):	25,8 s

Največja hitrost 171 km/h (V. prestava)

Poraba goriva l/100 km

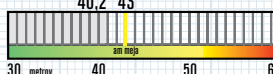
najmanjše povprečje	6,0
največje povprečje	8,2
skupno testno povprečje	6,6



Truš v notranjosti dB

Prestava	III.	IV.	V.
50 km/h	56	54	52
90 km/h	62	60	59
130 km/h	68	66	65
Prosti tek			39

Zavorna pot m
 od 100 km/h: 40,2 (AM meja 43 m)



Napake med testom
 brez napak

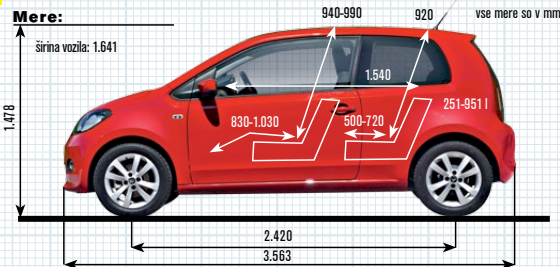


DIAGRAM MENJALNIKA:

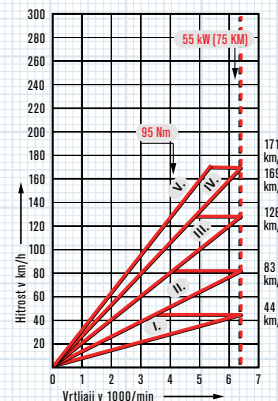
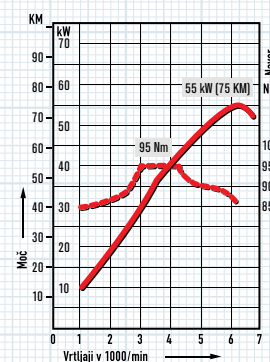


DIAGRAM MOTORJA:



TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - bencinski - nameščen spredaj prečno - gibna prostornina 999 cm³ - največja moč 55 kW (75 KM) pri 6.200/min - največji navor 95 Nm pri 3.000-4.300/min.

Prenos moči: motor poganja prednji kolesi - 5-stopenjski ročni menjalnik - gume 185/55/R15 H (Bridgestone Turanza).

Voz in obese: kombilimuzina - 3 vrat, 4 sedeži - samonosna karoserija - spredaj posamični obesi, vzmetni nogi, dvojni prečni vodili, stabilizator - zadaj poltoga prema, vijalni vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator - zavore spredaj kolutne (prisilno hlajene), zadaj kolutne - rajdni krog 9,8 m - posoda za gorivo 35 l.

Mase: prazno vozilo 929 kg - dovoljena skupna masa 1.290 kg.

Zmogljivosti: največja hitrost 171 km/h - pospešek 0-100 km/h 13,9 - poraba goriva (ECE) 5,5/4,0/4,7 l/100 km, izpust CO₂ 105 g/km.

Prostornina prtljavnika, izmerjena z AM standardnim kompletom 5 kovčkov Samsonite (skupno 278,5 l): 4 sedeži: 1 x nahrbtnik (20 l); 1 x kovček (68,5 l)



UŽITEK V VOŽNJI:

😊😊😊😊😊
 Okreten, lahkoten in živahen.
 A (predvsem zadnje) le v mestu.

OCENA

Zunanost (15)	13	Simpatičen malček, a menda še najmanj od spredaj.
Notranjost (125)	83	V marsičem za vzor, pa tudi s pomanjkljivostmi, predvsem - presenetljivo - pri ergonomiji.
Motor, pogon, podvozje (65)	50	Spodobna pogonska mehanika, v mestu in za zmerno vožnjo odlična, sicer pa je lahko motor glasen in požrešen.
Vozne lastnosti (70)	60	V okviru namembnosti vozilca odličen, pri priigananju pa že nekaj slabši.
Zmogljivosti (35)	25	V mestu živahen, z ozirom na motor tudi razmeroma prožen.
Varnost (45)	39	Napreden paket varnosti, a malce moteč sistem samodejnega zaviranja.
Gospodarnost (65)	49	Varčen pri zmerni vožnji, celoten paket pa v osnovi s sprejemljivo ceno.
Skupaj	319	Citigo, pravzaprav popoln klon Up!a, seveda podeduje tudi enake lastnosti. Glavna razlika je le v znački in pristupu do kupcev. Tako kot Up! ima do koncernskih standardov še nekaj maneverskega prostora, v splošnem pa prijeten avtomobilček.

OCENA avto magazin 1 2 3 4 5

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

HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ lahkotnost vožnje, okretnost
- ▲ videz, prepoznavnost
- ▲ videz notranjosti
- ▲ volanski obroč
- ▲ Move & Fun: ideja
- ▲ motor: živahnost, poraba
- ▲ menjalnik
- ▲ motor: tresljaji v višjih vrtljajih
- ▲ motor: poraba pri priigananju
- ▲ volanski obroč lahko prekriva merilnike
- ▲ odmik sedežev
- ▲ oprimek za pokrov prtljavnika le na desni
- ▲ slaba vidljivost (potovalni računalnik, Move & Fun)
- ▲ nima reže za SD niti vhoda USB