

Náš test: Citroën C3 Shine

s naftovým motorem 1,6 BlueHDi100

Konvenční automobily dovede postavit každý, ale my jsme jiní – asi tak by se dala zjednodušeně vyjádřit filozofie značky Citroën. V průběhu její už téměř stoleté historie přišli Francouzi s řadou pozoruhodných vozů, často s neobvyklým technickým řešením a zajímavým tvarováním. K této tradici se hlásí i novinka na trhu, kterou je Citroën C3 třetí generace.

Je pokračovatelem modelu uvedeného do světa malých automobilů v roce 2002, který se může chlubit tím, že se ho prodalo na 3,5 mil. Podle vedení firmy přišla nová „C“-trojka s designem se schopností přilákat zákazníky, kteří hledají automobil moderního stylu, a tím image značky omlazují.

Místo pouze formálního osvěžení svého bestselleru zvolili jeho tvůrci jinou cestu, když pro něj navrhli zcela novou siluetu. Design byl přizpůsobený pro značku typickému jazyku, takže na 3,99m prodloužený (+5,5cm) čtyřdveřový vůz lze snadno identifikovat jako Citroën. Kromě jiného tomu přispívají z modelu C4 Cactus převzaté boční obklady Airbumps s funkcí ochrany před poškozením na parkovištích, které jsou v tomto případě v diskretnějším provedení.

Svůj půvab má i dvoubarevné lakování z výbavy na přání, které dělá vůz ještě atraktivnějším. Díky zvětšenému rozvoru náprav na 2,54m (+7,4cm) nabízí kabinu v celku dostatek místa, i když cestující



C-trojkou třetí generace s řadou typických prvků vozů Citroën, restartuje francouzská automobilka svůj bestseller

Traduje se, že francouzské automobilky nabízejí větší jízdní komfort. Nemusí to být ale vždy pravda, leč v případě mode-

va, zůstal zachován. Ale díky za pohodovou jízdu, která platí i pro rychleji projížděné zatáčky nebo pro nerovný povrch. Také 1,6litrový naftový čtyřválec BlueHDi s výkonem 73 kW/3750 min⁻¹ a točivým momentem 254 Nm/1750 min⁻¹, který poháněl přední kola námi testovaného vozu, lze jenom pochválit. Nejen pro jeho velmi dobré zátahy a potlačěnou hlučnost (hluk v kabině při rychlosti 130 km/h nepřekročí hodnotu 72 dB(A)). Tento 1190 kg vážící vůz dovede čtyřválec zrychlit z klidu na stovku během 10,8 s, s rychlostí se vyšplhá až na 185 km/h. Na továrnímu udávanou spotřebu 3,7l/100km (95 g CO₂/km) sice nedosáhl, ale námi v běžném provozu naměřených 5,0 l/100km je hodnota, která je celkem příznivá. Rušivým elementem při jízdě je 5stupňová manuální převodovka, konkrétně její řazení, které lze jenom těžko označit za precizní.



Zajímavě je stylizovaná i záď 3,99m dlouhého hatchbacku s krátkým vikem zavazadelníku s objemem 300 l

na zadních sedadlech musí počítat s tím, že mezera pro kolena tady nebude větší než 17-18cm. Objem zavazadelníku s 300 l odpovídá vozu této kategorie, pro manipulaci se zavazadly je nákladová hrana se 75 cm nad vozovkou nezvykle vysoká. Opěradla zadních sedadel jsou dělená v poměru 2:1, po jejich sklopení se prostor pro zavazadla zvětší, ale podlaha není rovná.

Řidiče při seznamování se svým pracovním leccos překvapí. Například kam se z přístrojové desky, resp. střední konzole poděly ovladače, které tam už tradičně měly vyhrazená svá místa. Najít třeba ovladač seřízení zpětných zrcátek se posléze podaří, ale všechno co souvisí s temperováním kabiny, vyhříváním oken a ještě dalšími funkcemi se přestěhovalo na dotykovou obrazovku. Ano, je to v rámci dnešního trendu, ale k nějakému zjednodušení tato reorganizace nevede.

lu C3 to určitě platí. Přitom recept sestavení podvozku, to znamená McPherson vzpěry vpředu a vzadu kliková nápra-



Na palubní desce charakterizované příčnou lištou je patrné, že klasické ovladače se přestěhovaly na dotykový 7" displej

Dlužno dodat, že motor splňuje limity normy EU6, když pro likvidaci složky NO_x využívá metodu katalytické reakce SCR. Do horkých výfukových plynů se vstříkne katalyzátor AdBlue, jenž oxidy dusíku přeměňuje na N₂ a H₂O. Tato metoda je sice složitější nežli druhá možnost s využitím zásobníkového katalyzátoru, ale očištění proces je dokonalejší. Co se týká asistenčních funkcí, ty nejužitečnější už má ve své výbavě základní verze. ■



Do omezeného prostoru přední části vozu se podařilo vtěsnat naftový čtyřválec BlueHDi 100 likvidující složku NO_x ve spalínách pomocí aditiva AdBlue

Dvoustranu připravil: Pavel Biskup