

FRANCOUZSKÝ MALÍŘ LIBÝCH POCITŮ



Příjemný na pohled, až k pomazlení, jako heboučkový plyšák. Velmi živý a obratný, co se týká jízdního výkonu a vlastností, jako vytuněná autodráha. A pak zábavně hravý s tolika možnostmi, jako třeba lego stavebnice. Citroën Grand C4 Picasso, letos osvěžený faceliftem třetí generace, přináší akčním řidičům obraz velmi atraktivní kombinace.

» **Text:** Tomáš Nohejl, **foto:** Michal Hammer

Design si zaslouží ocenění, je to zase moderní šik auto po francouzsku, ačkoliv poslední Citroëny zůstávaly až nenápadně stranou. Zvlášt' v námi zapůjčené verzi červené rubi barvy (za metalízu 14 900 Kč navíc, ve výběru i modrá lazuli, písková sable, hnědá moka, šedá artence či šedá platinum).

Na panoramatické vyhlídce

Mohutnější „čumák“ si zachoval eleganci a nepodlehli přehnaně robustním trendům od SUV a obecně větších auťáků. Přitom ho zdobí mj. plnější logo, které se poprvé objevilo u Cactusů, kde nahradilo „pichlavějšího“ předchůdce.

Tříúrovňová kaskáda světel se stává poznávacím znakem značky. Zajímavě působí spojení do stran ubíhajícího loga do chromované zdobné lišty nad světlý. Ta zadní mají 3D efekt. Opět citlivě a stylově zapadají do celku i střešní oblouky, pro-

tažené od kapoty přes zád' až pod zadní okýnka. Ani je nemusíte osazovat držáky na kola nebo „rakvi“.

Na první pohled zvenku i zevnitř zaujme nevidaně velkorysý panoramatické přední sklo. Sedíte si jako na vyhlídce. Avšak pokud zasnívá do očí, můžete si nejen sklopit stínítka, ale též vysunout roletku shora. Všimnete si hned i černého diamantového výbrusu hliníkových disků.

Ani spotřeba nezkrotí svižnou jízdu

Motor i při objemu 1,6 l působil velmi svižně a dynamicky. Na dálnici to ve třech lidech vytáhl na plný plyn přes 200 km/h bez zaznamenání hlučnějšího provozu. A spotřeba zůstala v průměru i s městem okolo sedmi litrů. V dieselu BlueHDi 120 Man6 udávají dokonce jen 3,8 l/100 km.

Šestistupňový automat řadí rychlosti plynule, i když změnu pocítíte. Ani týden zvykání však nestačil na skutečně jemně

vyladění „nohokladu“ brzda–plyn. Cukal pořád až moc žádostivě. Zato volant sedne do ruky příjemně ihned.

Vůz perfektně zvládá zatáčení v rychlosti i hustém provozu nebo manévrování při parkování. A po zadání umí i sám zajet bez držení volantu, aniž by vám ťuknul ráfek o obrubník.

Je vybaven bohatou paletou asistenčních a bezpečnostních technologií od zadní parkovací kamery, sledování opuštění pruhu, mrtvého úhlu (ve zpětném zrcátku), nouzového brzdění, které reaguje i na chodce, až po rozpoznání značek omezujících rychlost a jejich zobrazení na displeji. Varování proti opuštění pruhu zlehka zvyšuje hlas a pak blikne. Udělejte si přestávku. Stop&Go, vypínající motor na křižovatkách, beru za samozřejmou příjemnost.

Vybava a řešení interiéru potěší místy až futuristickou hravostí jak z filmů Luka Bessona. Jen ta řadičí páčka nad volan-



☞ Řadička.

Jak jinak výstižně nazvat miniřazení na volantu.

☞ Změna osvětlení.

Vytahovací roletka i tradiční sklápěcí stínidla.



☞ Subtilní zadek.

Podle něho byste ani neřekli, kolik se do něj vejde.



☞ Kam jsem to jen dal?

Nabídka odkládacích prostorů je vsutku nevidaná.

☞ Hotel v lese?

Kdyby bylo nejhůř, v klidu se tu vzadu i vyspíte.

☞ Kolo se nerozhazuje.

Komplet sklopená sedadla vytvoří dost prostoru.



Bez třetí řady.
I tak je dost místa na zavazadla.



☞ Výhled a přehled.

Rozmáchnuté přední okno i velké displeje.

☞ Pro malé pasažéry.

Druhá řada má vlastní stoleček s lampičkou i ovladač větrání.



tem, umíte si představit, jak něžně by po ní „chramstl“ Bruce Willis třeba v Pátém elementu? Stejně po zasouvacích krytech se stínítka pro přední „výlohu“. Manuální režim vedete rozměrnějšími páčkami po stranách volantu.

Dotykáč, podložky i baterka

Velký 12" displej uprostřed palubní desky (standard od druhého stupně výbavy Feel) má velmi přehlednou grafiku. Pouze při navigaci se poněkud dubluje i s menším 7" dotykovým displejem, kde volíte mj. rádio a větrání. A věřte, že ladit slabší signál oblíbené stanice „dotykáčem“ se může stát záležitostí, hodnou očního chirurga. Pod obrazovkou je uschován vyměnitelný „šroub“ na osvěžovač vzduchu. Uvolněný prostor mezi předními sedadly zaplní konzola/box. Lze ji/ho vyjmout.

Sedí se příjemně na „myšineš“ čalounění milazzo, kůže se sem nehodí. Spolejzdec si rád uleví vysouvací podložkou pod lýtku jak v business třídě v letadle, i s řidičem si pak může pustit masážní funkci.

Tři stejně široké sedačky (v součtu o 12 cm širší sestava než u předchozí verze auta) se sklápějí pohodlně, k tomu mají desku na vyrovnání ukladací plochy.

Podobně snadno s pomocí poutek a madlíček „vystřelí“ další dvě sedadla ukrytá vzadu v podlaze. Tam zůstává přesto dost skladovacího prostoru na drobnosti. Pak abyste s sebou vozili orientační plánek či schéma. Nebo aspoň využijete světylko v kufru, vyjimatelné i jako baterku. Škoda, že sedadla nejdu úplně vndat, tím by se variabilita ještě posunula.

Zadní dveře se sklápějí až příliš ztěžka. Ale jen do chvíle, než najdete automatické ovládání reagující na pohyb nohy pod zadní nápravou. Nakládat můžete oběma plně obsazenými rukama...ale vůz na kola to zase není. Na sklopenou druhou řadu sedadel devětadvacítka bez rozhození směštnáte, s proložením porovnáte i další dvě velká kola. Tady variabilita končí, moc dalších možností s více koly se nenabízí. Takže při početnějším osazenstvu počítejte rovnou s venkovním nosičem. Ale to už je další rozměr. ☞

INFOCENTRUM

Citroën Grand C4 Picasso

testovaný model	1.6 THP 165 S S EAT6
zdvihový objem	1 598 cm ³ (přepřínovaný čtyřválec)
maximální výkon	121 (165) při 6 000 ot/min
převodovka	automatická 6 stupňů
palivo	bezolovnatý benzin (nádrž 57 l)
udávaná spotřeba	smíšená 6,4 l/100 km (naše 7 l/100 km)
maximální rychlost	210 km/h
zrychlení z 0 na 100 km/h	8,7 s
rozměry	délka 4 602 mm x šířka 1 826 mm (se zrcátky) x výška 1 644 mm (rozvor 2 840 mm)
počet míst	5/7
zavazadlový prostor	575 až 704 l (pod zadním platem 170 l, se sklopenými sedadly druhé a třetí řady až 1 843 l)
provozní hmotnost	1 500 kg
kola a pneumatiky	205/60 R16 (55 R17), 225/45 R18
cena	nyní 589 900 Kč (jiné modely od 554 900 Kč)