



## Svěží vítr

Automobilový průmysl je velký byznys. Když něco frčí, je třeba to hrnout na trh horek dole. I za tu cenu, že se pohrbí dobrý model. A tím Picasso bylo. Stalo se. Teď frčí SUV. Je tu nový C3 Aircross. Pohled na něj mě příjemně osvěžil. Není vůbec lehké vystoupit z řady. Vůz splňuje požadavky segmentu SUV – je robustní, má vysokou krátkou kapotu, oplastovaný podvozek pro hrátky v terénu, hranatější linie. Ale má i něco navíc, neotřelý šmrnc, provokuje. Zaujal mě. Drží se grafického podpisu s dvouúrovňovými světlý. Denní svícení s LED diodami je nahoře, níže pak hlavní světlomety v mohutném nárazníku. Má zadní světla s 3D efektem. Zaujímou zadní postranní okénka z polykarbonátu, do nichž je zabudovaná barevná fólie vytvářející výrazný grafický kontrast vůči zadnímu sloupku. A všimněte si, jak velkou roli zde hraje tvar obdélníku. Přední i zadní světla, výřezy v mohutných ochranných plastech nárazníků a také disky kol.

A kolik obdélníků je v interiéru. Se stříbrnými rámečky zvýrazňují multifunkční volant či výdechy klimatizace. A svým způsobem je v tomto tvaru prošíta i kůže na sedadlech. Přidejme k tomu zdařilou barevnou kombinaci materiálů a panoramatické elektricky otevíratelné střešní okno a znovu vás olízne svěží vítr. Palubní deska je řešena lehce, mladistvě. Pod sedmipalcovým dotykovým displejem navigace je kulatý ovladač systému Grip Control, který nabízí pět jízdních

**Škoda, podle mě mohly žít vedle sebe. Picasso a C3 Aircross. Bohužel, úspěšné a oblíbené MPV současnou invazi vozů SUV neustálo. Picasso je mrtvé, ať žije C3 Aircross.**

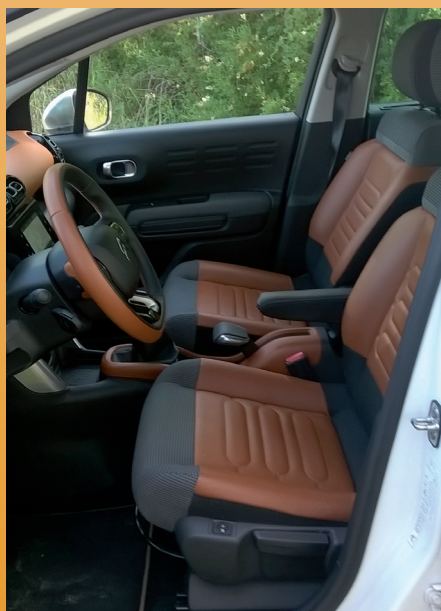


režimů. S ním je spojena funkce Hill Assist Descent, která auto udrží v nízké rychlosti i na strmých svazích. Otázkou je, jak často tyto vychytávky využijete. Funkce Mirror Screen umožňuje bezpečně využívat multimediálního obsahu a aplikací smartphonu. Ve středové konzoli lze bezdrátově nabíjet telefon. Ale kde jsou držáky na nápoje! Ty v autě nenajdete a to je minus. Ocenil jsem naopak tlačítko tísňového volání. Vůz má 12 podpůrných prvků řízení. Ovšem ten, co hlídá jízdní pruhy, bych nemilosrdně vyhodil. Začne



zběsile pípat, aniž byste byli na čáře. Naštěstí jde vypnout. Přední sedadla jsou komfortní, ale hodně vysoko. Výhled je jak z dodávky. Vzadu je třímístná lavice dělená v poměru 2/3–1/3 se sklopitelnými opěradly. Místa je dostatek. Podlaha zavazadlového prostoru má dvě polohy k získání rovné plochy i se sklopenými opěradly zadních sedadel. Kufr má široký vstup, dostatečně výklopné víko, ale vysokou nakládací hranu.

Přepínaný tříválec v kombinaci s pětistupňovou manuální převodovkou zvládal auto bez problémů. Není to vůz do terénu, ani na trhání asfaltu. Má tradiční francouzský měkký podvozek, a ten se vždy nejvíce hodil pro každodenní klidné cestování. **T**



### ZÁKLADNÍ TECHNICKÁ DATA

Délka:	4 155 mm
Šířka:	1 765 mm
Výška:	1 648 mm
Rozvor:	2 604 mm
Motor:	přepínaný zážehový tříválec
Zdvihový objem:	1 199 cm <sup>3</sup>
Max. výkon:	81 kW (110 k) při 5 500/min
Max. točivý moment:	205 Nm při 1 500/min
Max. rychlost:	185 km/h
Zrychlení 0 – 100 km/h:	10,2 s
Spotřeba (město/mimo/kombi):	5,9/4,6/5,0 l/100 km
Objem palivové nádrže:	45 l
Objem zavazadlového prostoru:	410/1 289 l
Provozní/užitečná hmotnost:	1 159/621 kg
Kč cena test. vozu:	389 900 Kč