

# POUČENÝ KAKTUSÁŘ

Třetí generace Citroënu C3 přebírá prvky z originálního crossoveru C4 Cactus, nemá ale tolik chyb a navíc přivazuje kameru pro pořizování momentek zpoza čelního skla.

**N**ejnovější konkurent Škody Fabia se rozhodl vsadit na originalitu. Od druhé výbavy Feel ho dostanete s ochrannými plastovými lištami, nejvyšší verze Shine má na bocích standardně i panely Airbump se vzduchovými kapsami, jež slouží k ochraně před oděrkami od dveří a nákupních košíků. A aby toho nebylo málo, dostanete v ní ještě zdarma dvoubarevnou karoserii a připlatit si můžete za tři odlišná provedení interiéru (od 6000 do 11 900 Kč). Škoda jen, že se v rámci personalizace zapomnělo na litá kola, za ta se totiž musí připlácet od 9500 Kč i u top výbavy, v níž jinak nechybí samočinná klimatizace, zadní parkovací senzory či dešťové a světelné čidlo.

Výsledkem je na každý pád originální malé auto, které stojí na pomezí běžného hatchbacku a městských cross-

## TECHNICKÉ ÚDAJE

průměr horší lepší

### CITROËN C3 1.6 BLUEHDI SHINE

Motor	přepln. vznětový R4, 1560 cm <sup>3</sup>
Výkon	73 kW (99 k) při 3750/min
Točivý moment	254 Nm při 1750/min
Pohon a podvozek	5st. manuální převodovka, pohon předních kol, vpředu McPherson, vzadu vlečená ramena. Brzdy kotoučové, vpředu s vnitřním chlazením. Pneu 205/55 R 16.
Zavazadlový prostor	0,300/0,922 m <sup>3</sup>
Rozměry	3996 × 1749 × 1474 mm, rozvor 2540 mm, provoz./užit. hmotnost 1165/505 kg, objem palivové nádrže 42 l.
Nejvyšší rychlost	185 km/h
Zrychlení 0-100 km/h	11,9 s
Spotřeba	4,4/3,2/3,7 l/100 km
Emise CO <sub>2</sub>	95 g/km
Cena/testovaný vůz	399 900 Kč/483 200 Kč
Konkurence	Škoda Fabia, Renault Clio, Opel Corsa

### auto motor sport

### HODNOCENÍ

+	možnosti personalizace, komfortní, ale ne houpavý podvozek, prostorný interiér	Pohon	8
		Podvozek	8
		Komfort	8
-	ovládání bez tlačítek chce zvyk, design nesedne každému	Interiér	7
		Cena/výbava	7

overů. Uvnitř nabídne dostatek prostoru pro čtyři dospělé běžné velikosti a naložíte do něj slušných 0,300 m<sup>3</sup> zavazadel. Stejně jako před C3 připomínají i sedadla novinky zmíněný model C4 Cactus, jsou ale pohodlnější. Na dlouhých cestách se v nich již nebudete tolik hrbít, slušně podpírají stehna. Na rozdíl od Cactusu jdou stáhnout zadní okénka.

Palubní deska odpovídá moderním trendům a proběhl na ní důsledný úklid tlačítek. Na středovém panelu zbyly jen čtyři a ovladač hlasitosti (to je dokonce o jeden čudlík méně než v případě C4 Cactus). Prakticky vše, včetně klimatizace nebo systému stop-start, se ovládá přes sedmipalcovou obrazovku. Nová generace palubního systému od PSA má naštěstí kapacitní dotykové LCD, je rychlejší a dokáže rozpoznat více prstů najednou. I tak ale kvůli některým, kdy-

si snadným úkonům musíte zavítat do hloubky menu. O poznání snadněji se vyznáte na přehledném a jednoduše pojatém přístrojovém štítu.

Složité v současné době není ani nabídka motorů. Na výběr je mezi dvěma verzemi atmosférického 1,2l tříválce (50 a 60 kW) a dvěma 1,6l diesely (55 a 73 kW). Od května bude k dispozici přeplňovaná jednadvojka s 81 kW a autotatem. Dnešním vrcholem je testovaný 73kW diesel, který nezkame. V dosud nezajetém autě si v příměstském provozu řekl o 5,4 l/100 km, je relativně kultivovaný, a pokud překonáte jeho neochotu táhnout pod 1500/min, i dostatečně pružný. Pětistupňový manuál nás potěšil výrazným zlepšením přesnosti řazení, dráhy jsou ale stále hodně dlouhé a to samé platí i o mezerách mezi jednotlivými převody. Kvůli splnění emisní normy Euro 6 budete muset dolévat AdBlue, hrdlo na něj je naštěstí vedle palivové nádrže.

Pokud v něčem ale C3 kromě originality vyniká, je to jízdní komfort. S příplatkovými 17" koly (16 300 Kč) si dokáže poradit jako málokteré auto velikosti Pola nebo Fabie, zároveň se ale změnilo nastavení podvozku. Na rozdíl od

předchůdkyně nebo zmíněného Cactusu novinka nevyznává houpavou jízdou, v zatáčkách si je jistější, méně se naklání na přední zatížené kolo. Škoda nervozních reakcí žádě na příčné spáry.

O úspěchu C3 nakonec rozhodne především cena. Ta se nevymyká zvyklostem, základní verzi Live s 50kW tříválcem a čtením značek nebo varováním před opuštěním jízdního pruhu pořídíte za 244 900 Kč, budete se ale muset obejít bez klimatizace (+ 15 000 Kč). Testovaný diesel ve výbavě Shine je v zaváděcí akci za 399 900 Kč, je tedy o něco levnější než přímá a rozhodně uslednější konkurence. Je tedy jen na vás, jestli dáte přednost francouzskému originálu nebo rozumnější Fabii.

Text: Martin Příbýl  
Foto: Václav Novák



**Nechcete panely Airbump?** I u nejvyšší výbavy je při konfiguraci můžete odmítnout.



Interiér má čtyři různá barevná provedení. Na snímku Metropolitan za 6000 Kč.



Sedadla solidně podpírají tělo. Spolujezdec sedí poměrně vysoko.



V přístrojích se vyznáte snadno, v menu palubního systému hůře. Vypíná se přes něj i stop-start nebo protiprkluz.



Na kolena je místa více než dost, nad hlavou překáží střešní okno (11 000 Kč).

## AUTO S KAMEROU

Ukázkové foto



**Za 7000 Kč můžete Citroën C3 vylepšit o kameru za zpětným zrcátkem.** Ta snímá 120° úhel před vozem, má 16 GB vlastní paměti a rozlišení full HD. Dění před autem nahrává nepřetržitě, což může posloužit jako dokumentace při nehodě (automaticky se uloží třicet sekund před nárazem, minuta po něm), případně s ní můžete pořizovat fotky nebo krátká (až minutová) videa, která pak budete sdílet na sociálních sítích. Kvalita záznamů je spíše dokumentační, zejména fotky vytvářejí mobilní telefony výrazně lepší. Pořízený obsah můžete prohlížet pomocí mobilní aplikace. Smartphone ke kameře připojíte pomocí Wi-Fi sítě.



**Zavazadelník** je dostatečný, zamrzí ale vyšší hrana a celkově malý vstupní otvor.



Martin Příbýl o nepříjemném zmenšování



„Výhodou malých aut od Peugeotu a Citroënu bývaly 50l nádrže. Nová C3 ale jde s dobou a natankujete do ní jen 42 l. Ach jo...”