Francouzští grandi

Kompaktní MPV loni oživila nová generace modelu Renault Scénic i zmodernizované provedení Citroënu C4 Picasso. Oba vyzkoušíme v prodlouženém provedení Grand.

Francie dala světu skvělá vína, šampaňské, kulinářské speciality, významné umělce, ale také stála u zrodu velkoprostorových osobních vozidel v Evropě. Hlavně značka Renault, která v roce 1984 představila velký espace a o dvanáct let později menší scénic, postavený na hatchbacku Mégane. S Citroënem Picasso, jehož původním základem byl model Xsara, se potkáváme od roku 1999. Nyní už obě MPV představují samostatnou modelovou kapitolu, i když jejich filozofie zůstává stejná: na malých základech nabídnout co nejvíce prostoru. Verze Grand navíc zvládnou přepravit až sedm cestujících, a přitom se vejdou i do menší garáže, protože jsou dlouhé jako kombíky nižší střední třídy.

DOJEM

Diplomat a sportovec

Loňský rok byl pro oba modely velmi důležitý. Třetí generace Citroënu C4 Picasso s letopočtem narození 2013 prošla lehkou modernizací. U Renaultu však slavili příchod zcela nové, dokonce už čtvrté řady.

Citroën od počátku vsadil na originální vzhled spojující futuristické prvky s elegantními liniemi. Základem je najednoduchá krabicovitá silueta karoserie, kterou oživují zajímavé detaily, například stříbrná lišta linoucí se od předních sloupků přes střechu až pod okno v zadním sloupku. Výraz picassa se ani po faceliftu nezměnil. Přední části dominuje dvojitá chromovaná lišta tvořící uprostřed znak automobilky a na krajích obepínající diody pro denní svícení – přepracované jsou jen nasávací otvory.

Renault sází na sportovnější výraz, což dokládají skloněné přední okno navazující na linii kapoty, úzké prosklení nebo useknutý zadek s negativně skloněným sloupkem. S vysokými boky dobře ladí velká 20palcová standardní kola, která ve spojení s vyšší světlou výškou podlahy vyvolávají chybný dojem, že je renault mnohem kompaktnější a menší než citroën.

1 Jednoduše tvarovaná palubní deska ani po čtyřech letech neztratila na eleganci. 2 Uprostřed umístěná obří 12palcová obrazovka ukazuje provozní údaje. 3 Volič automatu našel místo za volantem, takže uprostřed palubky zbylo místo na další schránku.

1 Renault uvnitř sází na sportovnější pojetí a mohutnou palubní desku, ze které vystupuje středový panel. 2 Přístrojovému štítu dominuje velký kruhový rychloměr uprostřed. 3 Výsuvná přihrádka je objemnější, ale jejímu plnému využití překážejí nohy spolujezdce.

Foto Ondřej Kroutil

Doba digitální

Oba vozy jsou jasně rozpoznatelné i po nahlédnutí do interiéru. Obliny v citroënu a centrálně umístěný štít s obří 12palcovou obrazovkou a druhým, sedmipalcovým displejem na středovém panelu působí jako stylově tvarovaný řídicí panel kosmické lodi. Scénic sází na dynamickou atmosféru.

Kapličce před řidičem dominuje velký kruhový rychloměr, tříramenný volant padne lépe do ruky a velkou masu palubní desky rozbíjí jen vystouplý středový panel s 8,7palcovým tabletem multimediálního systému R-Link 2 orientovaným na výšku. Tím se ovládá navigace, rádio, jízdní profily i detailní nastavení vozu. A tady vidíme největší slabinu. Listování v menu není příliš intuitivní a člověk se v něm občas ztrácí. Za jízdy je to v podstatě nemožné. Naštěstí se teplota nastavuje tradičními otočnými ovladači. To mu totiž může Grand Picasso jen závidět. U něj jste odkázáni pouze na dotykový displej, což už je přes hranu. Hledání místa, kam ťuknout prstem, nutí řidiče na delší dobu odvrátit pozornost od jízdy, čímž může dojít k řadě nebezpečných situací. Za ovládací prvky dáváme shodně trojku. V obou autech naopak potěší množství odkládacích přihrádek na drobnosti, prostorné boxy mezi předními sedadly i schránky v podlaze.

PROSTOR A POHODLÍ

Hlavní měřítko

Design hraje při výběru nového vozu důležitou roli, ale u velkoprostorových modelů je zásadní velikost a variabilita kabiny. Grand Scénic je o 32 mm delší, o 40 mm širší a o 22 mm vyšší. Nabídne ale uvnitř více místa? Pokud budeme porovnávat přední část, můžeme mluvit o remíze. Prostor nad hlavou je srovnatelný, v šířce o pár milimetrů vede renault. U obou vozidel musíme pochválit příjemnou pozici za volantem, který lze nastavovat v širokém pásmu, nebo výhled ven – tady zase pár kladných bodíků získává picasso.

U něj se nám ještě zamlouvá umístění voliče samočinné převodovky před volant. Z prostorového hlediska je to geniální tah, protože nemusíte mít žádný středový tunel a dostanete více volného místa na nohy nebo na další schránky a držáky. Masivní panel v renaultu lehce utlačuje pravou nohu řidiče. Příjemné cestování v obou případech zajišťují komfortní a dostatečně rozměrná přední sedadla, která mají ve standardu ergonomické hlavové opěrky. Citroën již ve standardu nabídne elektrické nastavení bederní opěrky včetně masáže, což pro renault dostanete až s příplatkovým koženým čalouněním. Pohodlí spolujezdce picassa zvyšuje polohovatelná podpěra nohou.

Text: Leoš Káňa
leos.kana@cncenter.cz

CENA A VÝBAVA

Rodinka v oblacích

Hlavní předností kompaktních MPV je nabídka prostorné kabiny při zachování rozumných rozměrů karoserie. Je tedy zřejmé, že si za takový koncept nechají automobilky řádně zaplatit. O to víc, pokud se jedná o nejsilnější vznětové motorizace s automatickou převodovkou, které jsou u obou značek určeny výhradně nejvyšším výbavám. Citroën Grand C4 Picasso v provedení Shine tak pořídíte za 734 900 Kč a Renault Grand Scénic ve stupni Bose o malinko dráže – za 749 900 Kč. Téměř tři čtvrtě milionu není málo, zejména v porovnání s nejlevnějším konkurentem Opelem Zafira. Ale naše tabulka odhaluje, že za vyložené prostředky dostanete v obou případech vozidla napěchovaná komfortními a bezpečnostními prvky. Litá kola, automatická dvouzónová klimatizace, kožený volant nebo mlhová světla jsou samozřejmostí.

Určitě oceníte také parkovací čidla vpředu a vzadu, střešní lišty, dešťový a světelný senzor nebo tempomat. Do luxusního prostředí vás vynese startování tlačítkem, velké displeje multimediálních systémů a vestavěná navigace. Citroën navíc přidává zadní kameru a automatické parkování v podélném i příčném směru a bezpečí posádky jistě zvyšuje sledování mrtvého úhlu za vozidlem. Za tyto prvky si u renaultu musíte připlatit rozumných 18 000 Kč a dostanete je v balíčku City. Scénic naopak boduje standardními světlomety LED Pure Vision nebo čelním protikolizním systémem, což ho v našich očích posunulo na stejnou úroveň s picassem. Proto jsme oběma vozům, u nichž se za třetí řadu sedadel připlácí shodně 15 000 Kč, zlepšili známky na 1,75 bodu.

Pořizovací náklady

Etalon

	Opel Zafira 2.0 CDTI/125 kW AT6	Citroën Grand C4 Picasso 2.0 BlueHDi /110 kW EAT6	Renault Grand Scénic 1.6 dCi/118 kW 6EDC
Základní cena	598 900 Kč (Edition)	734 900 Kč (Shine)	749 900 Kč (Bose)
Cena verze Světa motorů	598 900 Kč (Edition)	734 900 Kč (Shine)	749 900 Kč (Bose)
Výbava verze Světa motorů	Čelní, boční a hlavové airbagy, rádio s bluetooth handsfree, připojení USB nebo SD, výškově a podélně stavitelný volant, dálkově ovládané centrální zamykání, manuální klimatizace, elektrické ovládání předních oken a vnějších zrcátek, palubní počítač.		
VÝBAVA NAD RÁMEC VERZE SVĚTA MOTORŮ			
Sedmimístné provedení	17 700 Kč	15 000 Kč	15 000 Kč
Automatická klimatizace	9100 Kč	✔	✔
Bixenony/světlomety LED	✘/35 200 Kč	21 000 Kč/✘	X/✔
Mlhová světla	5700 Kč	✔	✔
Vyhřívání předních sedadel	11 000 Kč	9000 Kč	7000 Kč
Kožený volant	7000 Kč	✔	✔
Přední/zadní parkovací senzory	20 000 Kč	✔/✔	✔/✔
Parkovací kamera	7300 Kč	✔	18 000 Kč[2)]
Automatické parkování	✘	✔	18 000 Kč[2)]
Litá kola	10 500 Kč	✔	✔
Navigace	21 000 Kč	✔	✔
Střešní lišty	1500 Kč	✔	✔
Dešťový/světelný senzor	5100 Kč	✔/✔	✔/✔
Tempomat	✔	✔	✔
Bezklíčkové startování	✘	✔	✔
Čelní protikolizní systém	23 100 Kč[1)]	30 000 Kč	✔
Sledování mrtvého úhlu	23 100 Kč[1)]	✔	18 000 Kč[2)]
Metalíza	14 400 Kč	14 900 Kč	15 000 Kč
Porovnání cen	598 900 Kč (100 %)	734 900 Kč (o 23 % horší)	749 900 Kč (o 25 % horší)
Známka[3)]	**1,00**	**1,75**	**1,75**
POŘADÍ		**1.-2.**	**1.-2.**

[1)] Součástí paketu Drive Assistance 2, [2)] součástí paketu City, [3)] známka za cenu, výbavu a servisní náklady

Jak známkujeme

Známky se odvíjejí od nejlepšího auta v dané kategorii a hodnoceném parametru. Měřitelné veličiny známkujeme podle odstupu od lídra. Nově hodnotíme po půl stupních. Do 5 % ztráty přidělujeme ještě známku 1,00, dále je stupnice po 10 %. Za odstup 5 až 15 % dáváme 1,50, za 15 až 25 % 2,00 atd. Příklad: Nejlevnějším kompaktním MPV se vznětovým čtyřválcem, výkonem od 100 do 130 kW, automatem a možností sedmimístné konfigurace je Opel Zafira 2.0 CDTI/125 kW AT6 Edition za 598 900 Kč. Dostává tedy jedničku, stejně jako auta s cenou do 628 845 Kč. Za cenu od 628 846 Kč do 688 735 Kč udělíme známku 1,50 atd. Podobně postupujeme i při subjektivním hodnocení (vzhled, zpracování), vždy vyčíslujeme odstup od nejlepšího. Známku můžeme dále upravit, pokud chceme zohlednit například extrémně bohatou výbavu, nadstandardní záruku a podobně. Známka za oddíl Cena a výbava není součástí celkového hodnocení! Jedná se o samostatnou disciplínu.

Náhradní díly

		Citroën Grand C4 Picasso 2.0 BlueHDi/ 110 kW EAT6	Renault Grand Scénic 1.6 dCi/118 kW 6EDC
Světlomet/zadní sdružená svítilna	(Kč)	7806/14 703	23 381/2853
Přední/zadní nárazník	(Kč)	11 421/10 123	11 456/8001
Přední blatník	(Kč)	4953	5338
Čelní sklo	(Kč)	14 357	9632
Brzdové destičky + výměna	(Kč)	2779 + 1000	2490 + 472
Cena práce v servisu	(Kč/hod.)	590	780
Náklady na servisní prohlídky do ujetí 100 000 km	(Kč)	24 679	importér nedodal
Záruky: celý vůz/lak/neprorez. karoserie	(roky)	2/3/12	5[1)]/3/12

Orientační ceny, skutečná částka se může v jednotlivých autorizovaných servisech lišit
1) Záruka na motor a převodovku s omezením 100 000 km. Zdroj: údaje výrobce

Základní ceny aut z testu

Citroën Grand C4 Picasso	
1.6 THP/121 kW EAT6	619 900 Kč
1.6 BlueHDi/88 kW	584 900 Kč
1.6 BlueHDi/88 kW EAT6	624 900 Kč
2.0 BlueHDi/110 kW	674 900 Kč
2.0 BlueHDi/110 kW EAT6	734 900 Kč
Renault Grand Scénic	
1.2 TCe/85 kW	499 900 Kč
1.2 TCe/96 kW	509 900 Kč
1.5 dCi/81 kW	559 900 Kč
1.5 dCi/81 kW EDC	609 900 Kč
1.6 dCi/96 kW	589 900 Kč
1.6 dCi/118 kW EDC	749 900 Kč

Základní ceny konkurentů

BMW Grand Tourer 218d/110 kW 8AT	850 304 Kč
Ford Grand C-Max 2.0 TDCi/110 kW 6AT	624 990 Kč
Kia Carens 1.7 CRDi/104 kW 7DCT	609 980 Kč
Opel Zafira 2.0 CDTI/125 kW AT6	598 900 Kč
Volkswagen Touran 2.0 TDI/110 kW DSG6	697 900 Kč

Za bixenony si u citroënu musíte připlatit. Renault dává LED ve standardu.

Citroën

Kabina Grand C4 Picasso je výrazně delší. Na třetí řadě lze převážet i dospělé cestující – stačí jen posunout sedadla před sebou úplně dopředu. Ani tomto uspořádání není pro figuranta problém si do druhé řady sednout a celkem pohodlně cestovat. Vpředu si řidič i spolujezdec užívají nadbytku prostoru a výborného výhledu z vozu.

Renault

Renault Grand Scénic nenabídne uvnitř tolik prostoru jako citroën. Cestovat na třetí řadě doporučujeme pouze dětem, statný redaktor si nemá kam dát nohy. Pomůže jen posunout prostřední řadu úplně dopředu, ale potom se na tomto místě kriticky zmenší prostor na kolena. Nejlepší je sedět v přední části, kde si užíváme pohodlná sedadla.

Údaje o testovaných vozidlech

		Citroën Grand C4 Picasso	Renault Grand Scénic
NAMĚŘENÉ HODNOTY			
Místo podélné/před koleny 2. řada/3. řada	(cm)	229/5-20/0-8	221/0-15/0-5
Výška interiéru nad sedákem P/Z/3. řada	(cm)	88-101/93/86*	92-102/90/88*
Místo nad hlavou cestujícího P/Z/3. řada	(cm)	2-15/7/1	5-15/4/2
Šířka interiéru v loktech P/Z/3. řada	(cm)	151/151/132	152/149/127
Šířka interiéru v ramenou P/Z/3. řada	(cm)	140/142/114	141/137/120
Délka x šířka sedáku řidiče/2. řada/3. řada	(cm)	48 x 51/45 x 44/36 x 38	50 x 53/47 x 45/40 x 40
Délka x šířka opěradla řidiče/2. řada/3. řada	(cm)	60 x 52/56 x 44/53 x 38	61 x 50/59 x 45/51 x 43
Průchodnost zavazadlového prostoru (výška x šířka)	(cm)	90 x 107	80 x 108
Výška dolní hrany kufru/průchozí výška pod 5. dveřmi	(cm)	65/184	68/189

* Se střešním oknem. „Místo podélné" – součet vzdáleností od předělu opěradla a sedáku levé sedačky ve 3. řadě k opěradlu ve druhé řadě, od předělu opěradla a sedáku levého zadního sedadla k opěradlu sedadla řidiče, od předělu opěradla a sedáku řidiče k přednímu okraji sedáku a od kraje sedáku k brzdovému pedálu. „Místo před koleny zadního cestujícího" – figurant si optimálně nastaví sedadlo řidiče, posadí se dozadu doleva a poté na třetí řadu. „Výška interiéru nad sedákem" – vzdálenost sedáku od stropu, měří se vpředu i vzadu na levém sedadle, u řidiče v nejnižší a nejvyšší poloze. „Místo nad hlavou cestujícího" – totéž, ale nad hlavou figuranta. „Šířka interiéru v loktech" – nejširší místo interiéru ve vybrání dveří. „Průchodnost zavazadlového prostoru" – nejmenší výška/šířka vstupního otvoru. „Výška dolní hrany kufru" – měřeno od země. Hodnoty s figurantem se vztahují k muži výšky 174 cm.

Život v zadní části

Přesunujeme se do druhé řady. Rozdíl zaznamenáváme již při nastupování. Podlaha v renaultu je vysoko a svažující se střecha nízko, takže musíte řádně sklopit hlavu, abyste se do ní neuhodili. Citroën v této části nabízí cestujícím ve všech směrech mnohem více místa. Kabina je širší, vyšší i delší. Figurant s výškou 174 cm má před koleny 20 cm volného prostoru. To znamená, že když si posune sedadlo zcela dopředu, zbude mu 5 cm a celkem pohodlně se sem uvelebí. Možná se vám to zdá jako zbytečné měření, ale je důležité pro využitelnost všech sedmi sedadel. Pokud chcete někoho posadit do třetí řady, je v obou vozech nutné druhou ukotvit dopředu. V picassu tak na zadních sedadlech získáte před koleny 8 cm, není tedy problém obsadit všechna místa. Posunutím druhé řady v renaultu zcela dopředu nám před koleny zůstane 5 cm, ale uprostřed se sedět nedá, protože nohy narazí do předního opěradla. Sedm osob s výškou 174 cm do renaultu neposkládáte. Za prostornost dáváme citroënu známku 1,50 a renaultu trojku.

Litrové počítání

Od rodinného MPV navíc očekáváme, že odveze nejenom početnou rodinu, ale také všechna její zavazadla. A to i v případě, že pro strýčka Příhodu máte vzadu pod podlahou schované šesté a sedmé nouzové sedadlo. V pětimístné konfiguraci pojme citroën 575 l, což zdaleka není mezi kompaktními MPV nejvíce, ale bohatě to stačí. Renault s udávanými 533 l se již pohybuje na hranici přijatelnosti. Tady je důležité položit si otázku, zda třetí řadu někdy vůbec využijete. Bez ní totiž do Grand Scéniku naložíte 718 litrů zavazadel, což je o 185 l více. U Grand Picassa se kufr zmenšil o jen 70 l. Při přepravě větších předmětů máte možnost posunout druhou řadu dopředu, nebo ji sklopit. V renaultu jde o jednoduchou činnost, stačí si vybrat sedadlo a zmáčknout jedno z tlačítek v kufru. V případě citroënu se nevyhnete obíhání vozu ani skládání jednotlivých křesel ručně zatažením za patřičné pásky. U obou vozů vznikne zcela rovná ložná plocha. U picassa vyzdvihujeme nejen celkovou přepravní kapacitu 1843 l, ale také nízkou hranu a velký nákladový otvor. Renault pojme maximálně 1737 l a zavazadla musíte zvedat o 3 cm výše. V oblasti využití prostoru musíme konstatovat, že lepší práci odvedli konstruktéři Citroënu, i když jednu drobnost nedomysleli. Pokud vyklopíte třetí řadu sedadel, musíte vyndat i shrnovací roletku. V renaultu ji chytře uložíte do schránky pod podlahou, ale v picassu není kam schovat.

Citroën

Vznětový dvoulitr s výkonem 110 kW se rozbíhá plynule od nižších otáček. Potěšil nás slušnou dynamikou i pružností. Klasický planetový automat si s ním výborně rozumí a oba zajišťují pokliidné, pohodové cestování.

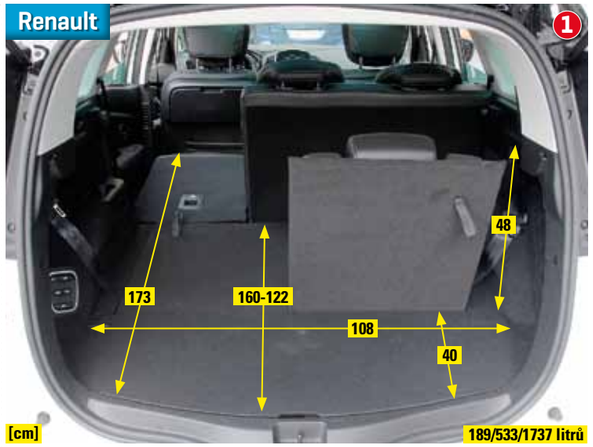
Renault

Aby vznětová šestnáctistovka renaultu dosáhla výkonu 118 kW, musí být dopována dvěma turbodmychadly. Do 1700 otáček jí přitom chybí síla, což ve spojení s dvouspojkovým automatem znamená cukání při rozjezdech.

Citroën

❶ *U kompaktních MPV oceňujeme také velikost kufru. Přepravní kapacita je v případě grand picassa průměrná, ale dostačující. Příjemná je nízká nákladová hrana i velký vstupní otvor.* ❷ *Chytrým nápadem je svítilna,* ❸ *ale roletku při vyklopení třetí řady není kam schovat.*

Renault



❶ *Objem kufru 533 litrů v pětimístné konfiguraci je opravdu málo. U scéniku bychom zvažovali, zda si do něj třetí řadu pořídit, protože ubírá na přepravní kapacitě 185 l.* ❷ *Výborné je sklápění zadních sedadel tlačítky* ❸ *a nepotřebnou roletku lze schovat pod podlahu.*

MOTOR

Objem roli nehraje

Testovaná MPV sice rozměrově patří mezi kompaktní vozy, ale vysoká stavba karoserie a značná hmotnost – Grand Picasso v sedmimístném provedení váží 1551 kg, Grand Scénic dokonce 1735 kg – si přímo říká o nejsilnější vznětové agregáty. Pod kapotou citroënu se usadil dvoulitr s výkonem 110 kW a točivým momentem 370 N.m, renault vsadil na šestnáctistovku, která díky dvojici turbodmychadel dává 118 kW a 360 N.m. Nyní přichází zásadní otázka. Může menší objem konkurovat většímu?

Papírově to vypadá, že ano. Projev obou agregátů je kultivovaný a chválíme i výborné odhlučnění. U citroënu zjišťujeme plynulejší zátah od nízkých otáček a pozvolný nárůst síly. Scénic je v oblastech do 1700 otáček znatelně línější. Potom se do chodu vloží první, malé turbodmychadlo a agregát výrazně ožije. Nástup síly je však skokový jako u starých přeplňovaných agregátů. Proto se divíme, že renault tento motor spojil s dvouspojkovým šestistupňovým automatem. Změna převodů je u něj opravdu rychlá, což by měla být největší výhoda tohoto řešení, jenže rozjezd je trhavý a přeřazení nízkých stupňů doprovází lehké zaškubnutí. Od trojky nahoru ale o změně posádka vůbec neví. Výhody dvouspojkového ústrojí jsme objevili po přepnutí renaultu do jízdního módu Sport. Agregát bleskově reaguje

Údaje o testovaných vozidlech

		Citroën Grand C4 Picasso 2.0 BlueHDi EAT6 7 míst	Renault Grand Scénic 1.6 dCi 6EDC 7 míst
ZÁKLADNÍ ÚDAJE OD VÝROBCE			
Motor, ventilový rozvod		přeplňovaný vznětový R4, DOHC	dvakrát přeplňovaný vznětový R4, DOHC
Zdvihový objem	(cm^3)	1997	1598
Největší výkon	(kW/ot. za min)	110/4000	118/4000
Největší točivý moment	(N.m/ot. za min)	370/2000	360/1750
Převodovka		6° samočinná planetová s měničem	6° samočinná dvouspojková
Délka x šířka x výška	(mm)	4602 x 1826 x 1638	4634 x 1866 x 1660
Rozvor náprav, rozchod kol P/Z	(mm)	2840, 1573/1576	2804, 1602/1596
Standardní pneumatiky		205/55 R17	195/55 R20
Provozní/užitečná hmotnost	(kg)	1551/804	1735/718
Nejvyšší hmotnost nebrzděného/brzděného přívěsu	(kg)	750/1600	750/1850
Objem kufru se 3. řadou/základní/maximální	(l)	170/575/1843	189/533/1737
Objem nádrže paliva	(l)	55	53
Nejvyšší rychlost	(km/h)	207	200
Zrychlení z 0 na 100 km/h	(s)	10,2	10,7
Emise CO_2	(g/km)	115	122
Spotřeba paliva (město/mimo město/kombinace)	(l/100 km)	5,1/4,0/4,4	5,3/4,4/4,7
NAMĚŘENÉ HODNOTY			
Pružnost na 4. rychlostní stupeň (60-100 km/h)	(s)	6,7	7,4
Pružnost na 5./6. rychlostní stupeň (80-120 km/h)	(s)	9,7/14,5	10,6/13,3
Otáčky na nejvyšší rychl. stupeň při 130 km/h	(ot./min)	2100	2300
Skutečná rychlost při 130 km/h	(km/h)	125	123
Naměřená kombinovaná spotřeba paliva	(l/100 km)	6,4	6,3

K měření jízdních parametrů používáme GPS telemetrii Racelogic DriftBox 01.

INZERCE

Allianz

	Povinné ručení			Havarijní pojištění
	Limit 70/70 mil. Kč	Limit 150/150 mil. Kč	Limit 200/200 mil. Kč	
Citroën Grand C4 Picasso 2.0 HDi	od 111 Kč/měsíc	od 123 Kč/měsíc	od 134 Kč/měsíc	od 372 Kč/měsíc
Renault Grand Scénic 1.6 dCi	od 95 Kč/měsíc	od 105 Kč/měsíc	od 115 Kč/měsíc	od 384 Kč/měsíc

Postřeh z pojišťovnictví

Jednou za sedm let dochází podle statistiky k bouračce a platbě z povinného ručení.

Citroën

Pneumatiky v testu: Continental Wintercontact 225/45 R18

Při dynamičtějším průjezdu zatáčkami se karoserie citroënu dost naklání. Na velkých výmolech jsme schytali několik tvrdých rázů.

Renault

Pneumatiky v testu: Continental Wintercontact 195/55 R20

Renault je o něco stabilnější, ale na nějaké závodění rozhodně není stavěný. Na 20palcových kolech nabídne i více pohodlí.

na sešlápnutí plynového pedálu, jeho chuť do života se znásobí a rychlost změny převodů na MPV fascinuje. Automat nás ale nepouští pod 2000 otáček a po chvilce konstatujeme, že tento projev se hodí spíše do sportovního kupé, ale ne do rodinného vozu, kde budete vozit děti. Proto volíme úsporný režim Eco. Turbodiesel jako by najednou ztratil polovinu výkonu a automat se snaží udržovat nejnižší otáčky.

Citroën volbu jízdních režimů nepotřebuje. Spojení dvoulitru s planetovou převodovkou s měničem zaručuje plynulou jízdu i dostatek síly. Líbí se nám měkké pozvolné rozjíždění bez znatelné změny rychlostí a maximální využívání potenciálu agregátu v celém spektru otáček. Pokud pojedete poklidně, nechá motor jenom převalovat, při důraznějším sešlápnutí plynu podrží vyšší otáčky. Pro rodinné cestování jde jistě o příjemnější kombinaci. Navíc jsme u něj změřili i lepší pružné zrychlení na čtyřku a pětku. Renault byl úspěšnější jen na nejvyšší rychlost, což přičítáme kratší šestce, která při 130 km/h žene motor do 2300 otáček – citroën si vystačí s 2100, takže při osmdesátce se musí rozběhnout z 1300 otáček.

Delší šestka se naopak příznivě podílí na spotřebě paliva picassa, tedy alespoň při měření v laboratorních podmínkách. Podle technických údajů by totiž mělo být úspornější, což úplně obrací logiku snižování emisí pomocí zmenšování zdvihových objemů motorů. U sedmimístného citroënu jsme v kolonce průměrné spotřeby nalezli hodnotu 4,4 l/100 km, u Grand Scéniku s třetí řadou 4,7 l/100 km.

Jenže tabulkovým údajům už dávno nevěříme a raději vyrážíme na 200 km dlouhý okruh s 68% podílem dálnice. Na konci svítí na palubním počítači renaultu 6,3 l/100 km, u jeho konkurenta 6,4 l/100 km. Reálná čísla odrážejí skutečný stav věci. Za velký rozdíl proti údajům výrobce – u citroënu dokonce dva litry – dáváme oběma za spotřebu známku 2,5.

JÍZDA

Klidný taťka

Úkolem velkoprostorových vozidel je poskytnout početnějším rodinám dostatek pohodlí při cestování. Táta s třemi malými dětmi rozhodně nebude zkoušet picasso ani scénic na hranici přilnavosti a nebude s nimi krouhat jednu zatáčku za druhou. Nestojí to ani za neúměrně zvýšenou spotřebu papírových pytlíků ani častější nadávky od manželky.

Dynamický vzhled renaultu by sice mohl v někom vyvolávat choutky k ostřejší jízdě, ale karoserie se v zatáčkách znatelně naklání a při slalomu mezi kužely nás ESP nepustilo ani do lehkého smyku – zasahuje neuvěřitelně brzy. Jenže picasso jde v „protizážitkovém" proudu ještě dále. V zatáčce se naklání tak, že málem z okénka dosáhneme na vozovku, a jen velmi rozvážně se natáčí z jednoho směru do druhého. Řízení scéniku není bůhvíjak rychlé, ale v citroënu natočíme volant a notnou chvíli čekáme, než se vůbec něco začne dít.

Oběma vozům sluší plynulá a pohodová jízda. Podvozky tlumí většinu nerovností bez reptání a při rychlém tempu se nad hezkou dálnicí jen plavně nadnášejí. Hlavně renault na standardních dvacítkách komfortem příjemně překvapil. Velká kola mají výhodu delší styčné plochy s vozovkou, takže do některých výmolů a děr ani nezapadnou. Horší je to s překonáváním vystouplých hrbolů, kde těžší kolo klade mnohem větší nároky na tlumiče. Naštěstí pneumatika s profilovým číslem 195/55 má dostatečně vysoké boky (přibližně 10,7 cm), které řadu nerovností pohltí. Pláště citroënu s rozměry 225/45 R18 mají o několik milimetrů méně pryže na bocích, takže většinu práce musí zvládnout odpružení vozu. Měkké tlumiče několikrát propružily až na doraz, což mělo za následek tvrdý náraz do karoserie. U renaultu jsme nic podobného nezažili, takže mu dáváme za jízdní komfort lepší známku.

Hodnocení

Za testované oblasti se uděluje známka od 1 do 5 ve vztahu ke konkurentům.	Citroën Grand C4 Picasso 2.0 BlueHDi EAT6	Renault Grand Scénic 1.6 dCi 6EDC
DOJEM		
Design	1,25	1,00
Dílenské zpracování	1,75	2,00
PROSTOR A POHODLÍ		
Prostornost	1,50	3,00
Sedadla	2,00	2,00
Zavazadelník a variabilita	2,00	3,00
Ovládací prvky	3,00	3,00
MOTORY A ZPŘEVODOVÁNÍ		
Dynamika	1,50	2,00
Pružnost	1,50	2,00
Spotřeba	2,50	2,50
JÍZDA		
Řazení	1,50	2,00
Řízení	2,50	2,50
Brzdy	1,50	1,50
Ovladatelnost na silnici	3,00	2,50
Jízdní komfort	2,00	1,50
CELKEM		
Průměr celkem	1,96	2,18
Závěrečné pořadí	1.	2.

Pořadí

1. Citroën Grand C4 Picasso

+ Pružný motor
+ Velikost kabiny
+ Aktraktivní vzhled
+ Slušně využitelná třetí řada

− Pomalé řízení
− Náklony karoserie
− Dotykové ovládání ventilace

Průměr celkem **1,96**

2. Renault Grand Scénic

+ Dynamický design
+ Komforní podvozek
+ Pohodlná přední sedadla
+ Bohatá výbava

− Malý kufr
− Stísněný interiér
− Listování v menu vozu

Průměr celkem **2,18**

ZÁVĚR

Francouzská automobilová škola má zákazníkům stále co nabídnout. Obě kompaktní MPV se prezentují atraktivním vzhledem s řadou zajímavých designových nápadů, které přitahují pozornost. Za vítězstvím Citroënu Grand C4 Picasso stojí zejména větší, praktičtější kabina a také příjemnější spojení dvoulitrového turbodieselu s planetovým automatem. Renault Grand Scénic se sice hlásí k odkazu prvních MPV značky, ale velikostí kabiny ani kufru neoslní. A slušný jízdní komfort všechno nezachrání.

SVĚT MOTORŮ VÍTĚZ TESTU 10/2017