

12. 3. 2004

Vezměte, prosíme, na vědomí, že text článku odpovídá platné právní úpravě ke dni publikace.

Citroen Xsara Picasso: dvoulitr s automatem (kompaktní test)

Citroen Xsara Picasso jsme na AutoRevue.cz podrobili podrobnému testu už dříve. Nyní jsme vyzkoušeli vrcholové provedení s benzinovým dvoulitrem, automatem a kůží, a to skutečně důkladně: Xsara nás odvezla do Ženevy.

Citroen Xsara Picasso je jedním z prvních zástupců třídy kompaktních MPV, tedy vozů s vyšší stavbou karoserie založených na vozech nižší střední třídy. Poskytují pohodlí pro pět cestujících, výjimečně pro sedm (Volkswagen Touran), nicméně třetí řada sedadel bývá většinou nouzová a za příplatek. Navíc málokterá česká rodina má více než pět členů, takže dvě řady bohatě postačí.

Stáhněte si [čtyřminutové video](#) s interiérem i exteriérem

Vzhled, vnitřní prostor a variabilitu interiéru Picassa podrobně popsal Libor Zezulka v [megatestu](#), já se tedy soustředím pouze na motor a automatickou převodovku a připojím další postřehy, které se od Liborových závěrů trochu liší. Testoval jsem provedení 2.0 16V AT Exklusive, jehož základní cena činí příznivých 684 900 korun, nadstandardní výbava (kůže, metalíza, tmavě tónovaná zadní skla) zvýšila cenu na konečných 753 650 Kč.



Moc hezké

Picasso je hezké auto. Zvenku zaujme vajíčkovitý tvar, díky kterému se vůz líbí především ženám. Oblé tvary doplňují zajímavě tvarové světlomety a klasická maska této značky. Prakticky neexistuje lom mezi přední částí kapoty a čelním sklem, jsou v jedné linii. To vše uvnitř vyvolává pocit obrovského prostoru, vyšší stavba prostor ještě zvětšuje. Sedí se výše, než je obvyklé v běžném autě, díky čemuž mají stehna dobrou oporu; prakticky si připadáte jako v křesle, což umocňuje kožené čalounění.



Poznámka: Škoda, že kožené čalounění nebylo doplněno vyhříváním sedaček, protože nám každé ráno po cestě na výstaviště mrznulo pozadí.

Velký prostor

Velká a hluboká palubní deska má přístroje uprostřed a jak je u Citroenu zvykem, vše je digitální. Umístění displeje mi nijak nevadilo, naopak, při jízdě v noci mne nic nerušilo. Mnozí se obávají, že si při snaze odečíst aktuální údaje ukroutí hlavu, skutečnost je ale jiná: jen lehce uhneme očima doprava

a okamžitě se můžete dívat opět před sebe. Nevidím žádný rozdíl mezi pohledem dolů jako u klasického provedení, a pohledem vpravo. Díky tomuto umístění je před řidičem velký odkládací prostor, kam si můžete položit mobil, peněženku či pas – to se nám při cestování náramně hodilo. Stejnou odkládací plochu má před sebou i spolujezdec.



Palubní deska má hezký, oblý tvar, stejně tak středová konzola, na které je umístěno řazení, resp. volič automatu. Konzola je dostatečně vysoká, aby se koleno neopíralo o hranu, ale o boční plochu. Díky tomu a měkkému plastu si na dlouhých cestách zkrátka nemůžete otlačit koleno, což oceňuji. Na palubní desce mi vadil jen světlý horní plast, který se za slunečního počasí odrážel v čelním skle; tmavší barva by Picassu prospěla.



Data jsou uprostřed

Centrální displej zobrazuje veškeré důležité údaje jako aktuální rychlost (samozřejmě číselně), stav nádrže, teplotu motoru, čas, datum, venkovní teplotu, naladěnou stanici rádia či data palubního počítače; ten se ovládá páčkou blinkrů. Ovládání rádia najdete kromě středové konzoly také pod volantem, ovládací prvky jsou shodné s ostatními vozy Citroën a Peugeot. Digitální stav paliva není právě ideální, ale díky tomu, že palubní počítač zobrazuje i dojezd, není tento handicap tak výrazný. Kromě dojezdu můžete sledovat i aktuální a průměrnou spotřebu, průměrnou rychlost či ujetou vzdálenost.



Proti předchozímu testovanému Picasso nevydával tento model žádné pazvuky při přejezdu nerovností, jen občas zaznělo ze zavazadlového prostoru téměř neznatelné zavržení; a to měl vůz najeto téměř 30 tisíc kilometrů. Zezadu se ozvalo i lehké zavržení při prudkém zatočení, pravděpodobně šlo o uchycení zadních opěradel. Pohodlí nabízí Picasso dostatek, sedačky jsou spíše měkké, ale v koženém provedení tvrdší než ve standardu, což jsem ocenil zejména na dlouhé trase Brno – Ženeva. Příliš měkké sedačky nemají moje záda rady. Škoda, že chyběla bederní opěrka. Loketní opěrku má každé přední sedadlo svou, ale vzhledem k tomu, že jsou příliš úzké, není opora lokte právě nejlepší.

Do Ženevy a zpátky

Picasso je velmi dobré auto na dlouhé cestování, má dobré sedačky, které nejsou přehnaně měkké, ale ani tak tvrdé, že byste měli otlačené pozadí. Na vyšší posaz si zvyknete rychle, stejně jako na vyšší stavbu karoserie. Kvůli ní se Xsara sice více naklání v zatáčkách, podvozek to ale ustojí. Jeho naladění není ani příliš měkké, ani tvrdé, zkrátka kompromis. Jízdní vlastnosti se ale nemohou rovnat s Touranem nebo C-Maxem, tato auta mají podstatně modernější podvozek; obě nabízí skvělé držení stopy v zatáčkách a přitom jsou dostatečně komfortní.



Průměrný podvozek

Picasso hůře eliminuje příčné nerovnosti, do zatáček musíte najíždět pomaleji. Pokud ale nebudete jezdit losí testy, bude vám podvozek vyhovovat. Příliš dobrá není ani směrová stabilita ve vyšších rychlostech, po dosažení rychlosti 150 km/h už má Picasso trochu potíže držet přímý směr. Z míry ho vyvede boční vítr nebo předjetí kamionu. Po dosažení této rychlosti navíc hodně stoupá aerodynamický hluk a hluk valení pneumatik, proto se vyšší rychlost na delší cestování nehodí. Při jízdě po městě bych pak ocenil větší sílu posilovače, který je poměrně tuhý.

Jede-nejede

Trochu mne zklamal motor, benzínový dvoulitr. Je sice dobře utlumen a jeho zvukový projev nijak neruší, na druhou stranu poskytuje vozu ve spojení s automatem jen průměrnou dynamiku. Pokud budete chtít předjíždět, je nutné hodně podřadit a motor vytočit do vyšších otáček; maximum točivého momentu 190 Nm je až ve 4100 ot., maximum výkonu 100 kW v 6000 ot. Automat má čtyři stupně, přičemž jednička táhne cca do 50 km/h, dvojka do stovky, trojka zvládne bez problému téměř 150 km/h a na čtyřku se můžete rozjet až na 200 km/h (tachometrových).



V běžném jízdním režimu řadí automat velmi rychle, v 60-65 km/h už jedete na čtyřku. Pokud na to šlápnete, vytáčí se rychlosti samozřejmě daleko výše, ale pak hodně rychle roste hlučnost. V režimu Sport pak řadí automat až na samé hranici maximálního výkonu. Kickdown umí převodovka o dva stupně, musíte ale počítat s tím, že musíte plyn sešlápnout skutečně prudce. Při předjíždění jsem proto raději „nahodil“ manuální režim a podřadil ručně. Je to lepší, protože při kickdownu samozřejmě dochází k prodlevě, kterou manuálním podřazením eliminujete; správnou rychlost si nachystáte dopředu.

Automat pro pohodovou jízdu

Kombinace s automatem zkrátka není na nějaké sportovní ježdění, ale výborně se hodí na pohodovou jízdu na dovolenou, po městě či do kolon – tam je automat k nezaplacení. Nahoru řadí automat téměř neznatelně, bez škubání. Nebýt poklesu hladiny zvuku motoru, měli byste problém poznat, že došlo k zařazení vyššího stupně. Automatu jsem si užíval o to více, protože manuální řazení je v Picassu poměrně gumové a nepřesné, ostatně přečtěte si test modelu s motorem 2.0 HDI. Kromě toho vám s automatem nevádí absence otáčkoměru; jen zařadíte děčko a jedete.



Oproti modelu s 2.0 HDI jsou lepší brzdy, testované provedení má totiž na všech kolech kotouče, nafták měl vzadu bubny. Proto nebylo nutné brzdit s takovým předstihem, jako u dříve testovaného modelu. Ocenil jsem rovněž inteligenci automatu, který při jízdě z kopce a noze z plynu brzdil na nižší rychlostní stupeň, takže motor měl lepší brzdnou sílu. Až auto z kopce sjelo, zařadil rychlost vyšší.

Vajíčko není špatné

S Picassem jsme najeli více než tři tisíce kilometrů. Za celou dobu testu činila spotřeba slušných 8,2 l, při dálničním sprintu po německých dálnicích (150 km/h) dosáhla spotřeba devítilitrové hranice. S manuální převodovkou by bylo možné jistě jezdit za méně, zejména po městě, nicméně zase přijdete o to pohodlí. Zkrátka na automat se hodně rychle zvyká.



Picasso je cenově velmi výhodné MPV, které nabízí dobrou variabilitu interiéru a vnitřní prostor. Oproti většině konkurenci (Scénic, Touran, C-Max, Corolla Verso) má však horší jízdní vlastnosti, které dohání svým povedeným vzhledem. Zpracování interiéru je na vysoké úrovni, dvoulitr ve spojení s automatem jen průměrný. Na pomyslné stupnici od jedničky (nejlepší) do pětky (nejhorší), dostává Picasso dva minus.

Plusy:

- variabilní a prostorný interiér
- kultivovaný motor
- dobře řadící automatická převodovka

Minusy:

- jen čtyřstupňový automat
- slabší dynamika
- průměrné jízdní vlastnosti

Parametry

- Citroën Xsara Picasso 2.0 AT Exclusive
- Rozměry: 4276 x 1751 x 1637 mm
- Rozvor: 2760 mm
- Hmotnost: 1326 kg
- Zavazadlový prostor: 550/2128 l
- Motor: 2.0 l, 1997 ccm, 100 kW/6000 ot., 190 Nm/4100 ot.
- Maximální rychlost: 192 km/h
- Zrychlení na 100 km/h: 10,9 s
- Spotřeba: 12,6/6,3/8,6 l/100 km
- Palivová nádrž: 55 l
- Základní cena verze 2.0 AT Exclusive: 684 900 Kč
- Cena testovaného vozu: 753 650 Kč

Základní výbava testovaného vozu:

- Rádio s přehrávačem CD
- Čelní airbagy řidiče a spolujezdce
- Boční airbagy řidiče a spolujezdce
- Deaktivací spínač čelního airbagu spolujezdce
- 5 x tříbodové samonavíjející bezpečnostní pásy
- Bezpečnostní pásy vpředu s omezovačem tahu a aktivním pyrotechnickým předpínačem
- Výškově nastavitelné opěrky hlavy na všech sedadlech
- 2 x úchyty ISOFIX pro upevnění dětské sedačky na zadních sedadlech
- ABS + EBD
- Elektronický stabilizační systém ESP s brzdovým asistentem EBA
- Elektronický imobilizér
- Programovatelné automatické zamykání dveří a víka zavazadlového prostoru za jízdy
- Posilovač řízení
- Centrální zamykání s dálkovým ovládáním
- Elektricky ovládaná přední okna, impulzní na straně řidiče

- Elektrické ovládání zadních oken
- Výškově nastavitelný volant potažený kůží
- Loketní opěrky na sedadlech řidiče a spolujezdce
- Vnější zpětná zrcátka elektricky ovládaná a vyhřívaná, asférické na straně řidiče
- Vnější zpětná zrcátka elektricky sklopná
- Zeleně tónovaná okna se zvýšeným odrazem slunečních paprsků SOLAR+
- Centrální multifunkční displej
- Nastavitelné ztlumení multifunkčního displeje při jízdě v noci
- Atermické čelní sklo
- Automatická klimatizace
- Přední mlhové světlomety
- Nastavitelné zpoždění zhasínání světlometů (funkce „Follow Me Home“)
- Třetí brzdové světlo
- Stropní světla pro přední i zadní sedadla s funkcí postupného zhasínání
- Osvětlení zavazadlového prostoru
- Vyjímatelný vozík Modubox uchycený v zavazadlovém prostoru, nosnost 18 kg
- Výklopné odkládací stolky a odkládací kapsy na zadní straně opěradel předních sedadel
- Klimatizovaná odkládací schránka u spolujezdce s osvětlením, objem 15 l
- Odkládací zásuvka pod sedadlem spolujezdce
- Přihrádka na brýle pod volantem
- Úložné prostory ve dveřích, středové konzole a stěnách zavazadlového prostoru
- Kryté úložné prostory s objemem 9 l v podlaze před zadními sedadly
- Upínací oka na dně zavazadlového prostoru
- Disky kol z lehkých slitin 15" „Estoril“
- Chromované lišty prahů předních dveří
- Celé nárazníky, boční lišty, vnější kliky a kryty zpětných zrcátek lakované v barvě karoserie

Příplatková výbava testovaného vozu: kůže, metalíza, tmavě tónovaná zadní skla

Zdroj: www.autorevue.cz