

Citroën Xsara Picasso: kompaktní vajíčko (megatest)

1. 12. 2003 | Zezulka Libor

Citroën Xsara Picasso patří mezi nejoblíbenější kompaktní MPV na českém trhu. Zákazníkům učarovalo především zajímavým designem a velkorysým vnitřním prostorem. Francouzské MPV jsme provedli megatestem s motorem 2.0 HDI 66 kW/90 k. Výsledky testu vás možná překvapí...

Kapitoly článku

[Oblíbené MPV, výsledky v testech, stáří vozu, francouzský design](#)

[Palubní deska, uspořádání, kvalita plastů a jejich vrzání](#)

[Umístění přístrojů, digitální svět, řazení a řadicí páka](#)

[Odkládací prostory a jejich využitelnost, o sedadlech a nastavení](#)

[Vnitřní prostor, objemný kufr, výborná variabilita, lehká manipulace](#)

[Charakteristika motoru, výkon, dynamika, odhlučnění a spotřeba](#)

[Podvozek, jízdní vlastnosti, brzdy, hodnocení, soupis výbavy, ceny](#)

[Fotogalerie aneb obrázky, co se nevešly, srovnání s konkurencí](#)

Oblíbené MPV, výsledky v testech, stáří vozu, francouzský design

Citroën Xsara Picasso není na českém trhu žádným nováčkem, již před třemi lety obdivoval našinec šarmantní MPV ve svém oblíbeném autosalonu. V poslední době neprošla Xsara Picasso žádným výraznějším faceliftem (není k němu důvod), jediné změny, o kterých bylo v souvislosti s modelem slyšet, se týkají ceny. Citroën, což nám bylo zdůrazněno na tiskové konferenci u příležitosti představení malé C2, pečlivě sleduje dění na českém trhu a reaguje na kroky konkurence.

To vyústilo v nedávné snížení ceny Xsary Picasso a rozšíření výbavy. Kroky Citroënu potěšily jistě zákazníky, kteří jeví o atraktivní, cenově dostupné MPV neutuchající zájem. Jen za prvních sedm měsíců letošního roku prodal Citroën 421 kusů vozu Picasso, během posledních dvou let se mu podařilo umístit v České republice na 2000 modelů. Přestože se nejedná o žhavou novinku ani model podpořený faceliftem, vybrali jsme si Picasso k redakčnímu testu.

Zase nový vůz

Stejně jako jsem v případě srovnávacího testu Škody Octavie Combi a Fiatu Stilo Multiwagon usedal za volant zcela nového Stila, přebíral jsem Citroën Xsara Picasso s najetými 600 km. Interiér stále voněl novotou, stejný stav platil i pro motor. Myslím, že není třeba dlouze rozvádět, co z této skutečnosti plyne. De facto nový vůz netrpí, nebo lépe řečeno by neměl trpět, neduhy, kterými trpí vůz s najetými 30 000 km. V průběhu testu mě Xsara Picasso poněkud vyvedla z omylu. Čím a jak rozvedu dále.



Českým zákazníkům se Xsara Picasso líbí, v první polovině letošního roku se jí prodalo 421 kusů

Nekonvenční tvar, konvenční výsledky

Xsaru Picasso jsme chtěli provést obvyklým megatestem hned z několika důvodů. O prvním se zmiňuji výše. Picasso je zkrátka velmi populární kompaktní MPV, které do prodeje nových automobilů v tomto segmentu významně promlouvá. Úspěch Picassa je o to zajímavější, že má na kontě již tři roky života. Druhým důvodem, proč otestovat právě Xsaru Picasso, byly nevalné výsledky, kterých tento Citroën dosahuje v některých testech. Zejména německé magazíny jsou k Picassu dosti kritické.



Zavazadlový prostor je velký akorát, 550 l prostoru pro běžné účely stačí. --- Dveře se otevírají do široka, nastupování do vozu není (také díky vyšší stavbě) vůbec žádný problém

V listopadovém čísle Auto Motor a Sport vyšel velký srovnávací test kompaktních MPV, ve kterém se Xsara Picasso umístila na sedmém místě (z celkem devíti vozů). První příčku obsadil Volkswagen Touran, následován Renaultem Scénic a Fordem Focus C-Max. Picassu byly vytýkány průměrné – mírně řečeno - jízdní vlastnosti, špatný posez za volantem, špatné řazení atd. V českých testech (psaných českými redaktory) dopadá Picasso lépe. Nakolik jsou blíže pravdě němečtí redaktori či redaktori čeští, jsme se chtěli přesvědčit na vlastní kůži.

Design á la Citroën

Jakkoliv může být popis vzhledu vozu nudný (předkládáme vám přece mnoho fotografií), u Xsary Picasso ho vynechat nemohu. Je to právě design, který činí z francouzského „empvéčka“ výjimečný automobil, v mnoha ohledech se jedná o klíčový faktor úspěchu. Toto platí zejména u něžného pohlaví, které si kulatého „Frantíka“ evidentně oblíbilo. V určitých chvílích jsem nabyl dojmu, že křehká žena za volantem Xsary Picasso dominuje (samozřejmě jde o subjektivní pocit).

Čím tedy Picasso Čechům učarovalo? Základem je vejčitý tvar, krátká před' přecházející v mohutné čelní sklo a volně se svažující zakulacená zád'. Přední světlomety ladí s charakterem celého vozu (a prozradí, kdo jsou jeho sourozenci), zadní světlomety jsou méně kulaté, nicméně také zajímavé. Xsara Picasso nepochybně ztratila s věkem kus své exkluzivity, potkáte-li ve městě 10 na chlup stejných vozů, nemůžete se divit, že se po vás každý neotáčí.



I po třech letech jsou tvary Citroënu Xsara Picasso atraktivní. --- Pohled z boku odhalí nezaměnitelný vejčitý tvar

Poznámka: V testu Euro NCAP získalo Picasso čtyři hvězdičky za bezpečnost posádky a dvě hvězdičky za bezpečnost chodců. Podrobnější informace naleznete na [webu organizace](#).

Vejčitý tvar karoserie není pouze efektivní, ale také praktický. Jeho zásluhou klesl aerodynamický hluk uvnitř vozu

na minimum, citelněji vzrůstá teprve ve vyšších rychlostech (o tom dále). Na zajímavosti přidává automobilu také způsob, jakým designéři prosvětlili interiér. Čtyři okna – z boku - jsou efektní, avšak méně funkční. Picassu sluší prolisy na bočních dveřích, za podařené lze považovat také dvou barevná zrcátka – s převahou černé.

Picasso patří mezi nejzajímavější kompaktní MPV na českém trhu, odvážnými tvary zaskočilo již před lety konkurenci a přilákalo hojný počet zákazníků. Žádný vůz se ale nelíbí každému. Jistě se najde celá řada zákazníků/čtenářů, kterým se Picasso nelíbí a s výše uvedeným nesouhlasí. Sto lidí, sto chutí, necht' si každý udělá úsudek sám.

[Ve druhé kapitole](#) se zaměřím na palubní desku, zmíním její uspořádání, dozvíte se také, jaká je kvalita použitých plastů a co mně v interiéru vadilo.

Palubní deska, uspořádání, kvalita plastů a jejich vrzení

Po malíři jenom jméno (interiér)

Své kompaktní MPV pojmenoval Citroën po slavném kubistickém malíři, odkazů na jeho dílo však ve voze mnoho nenajdeme (díky bohu za to). S krychlí (cube = francouzsky krychle) toho Xsara Picasso mnoho společného nemá, francouzský výrobce vsadil spíše na oblé tvary. Palubní deska je členitá, záhyby a oblinami se to v interiéru jenom hemží. Palubní deska je vytvarována ze dvoubarevného plastu. Vrchní i spodní díl je světlejší, prostřední tvoří plast tmavší.



Palubní deska je dvoubarevná, zajímavě tvarovaná. Čtyřramenný volant byl potažen kůží, síla věnce se zdála optimální



Všechno důležité nalaznete v Xsare Picasso uprostřed. Středová konzola má, jak také jinak, oválný tvar, v její spodní části se nachází řadicí páka, uprostřed autorádio s CD přehrávačem, nahoře pak automatická klimatizace.

Plastové díly jsou na dotek celkem příjemné, ke kvalitě jsem neměl z počátku námitek. S přibývajícími kilometry a časem stráveným za volantem se důvěra ke kvalitě plastových prvků snižovala. Konkrétně palubní deska nevydala při přeježdění prvních nerovností ani hlásku. V tomto ji následoval také zbytek interiéru, což ve mně vyvolalo pozitivní pocity. Po dvou dnech ježdění se však začaly ozývat nepříjemné zvuky, jejichž původ jsem nedokázal delší dobu lokalizovat.



Mezi sedadlem řidiče a spolujezdce zeje temná díra. Prostor by se dal jistě využít jinak.

Několik odkládacích ploch navíc by jistě nikomu nevadilo. --- Stará známá "bedna" z Citroënu je velmi praktickou věcí. Několika pohyby bednu složíte, připevníte ke stěně zavazadlového prostoru, naložíte nákup a můžete vyrazit vstříc domovu. --- Šikovní prostor ve stěně kufru

Pazvuky jednoznačně nevydávala palubní deska, jemné praskání vycházelo ze zadní části vozu. Teprve jízda na zadních sedadlech odhalila, že původcem praskání je plastový díl, jímž bylo obloženo zadní okénko. Při podrobnějším průzkumu vyšlo najevo, že nevrže pouze jeden díl, ale oba zároveň. Plastová symfonie nebyla zrovna příjemná. Pokud si nepotrpíte na hlasitou zvukovou kulisu a posloucháte raději chod motoru, určitě by vám praskání plastů vadilo.



Páčka otevírání dveří mě zprvu příliš nenadchla.Kapsa na dveřích je vytvarována tak, aby pojmul velkou láhev s nápojem (1.5 l). Láhev drží v připraveném prostoru opravdu dobře.

Kromě láhve však v kapse mnoho věcí neschováte



Polstrování dveří je příjemné. Páčka otevírání dveří také na zadních dveřích --- Zadní okna se v testovaném voze stahovala manuálně

Při zjištění podobného problému se obvykle obracím na majitele testovaného vozu, kteří se pohybují v mém okolí, abych si poznatky ověřil. S vrzáním plastových dílů měl problém jeden ze dvou dotázaných řidičů, problém údajně vyřešil prostý papírek. Druhý majitel nechtěl o vrzání ani slyšet. Z toho plyne jediné – vrzání plastů je buď ojedinělý problém, nebo ho pyšný majitel Xsary Picasso zamlčel. Jste-li majiteli právě tohoto vozu, sdělte, prosím, své zkušenosti v diskusi.

Zapomeňte na budíky

Před pár lety šok, dnes běžná věc. Hovořím o palubní desce, přesněji řečeno jejím uspořádání. Milovníci budíků a ručiček si v Xsare Picasso na své nepřijdou. Veškeré důležité údaje, ať už se jedná o rychlost, ukazatel stavu paliva, počet ujetých kilometrů, údaje z palubního počítače nebo naladěnou radiovou stanici jsou zobrazeny na dvou displejích zapuštěných v samém středu palubní desky.



Veškeré důležité údaje se zobrazují na displeji uprostřed palubní desky. Příznivci budíků a ručiček se nemusí ničeho obávat, brzy si na toto řešení zvyknou. Na co si možná nezvyknou je absence otáčkoměru a množství údajů na displeji, které ho činí poměrně nepřehledným

K zobrazení údajů je použit výhradně displej, žádný budík ani ručičku v interiéru Picassa opravdu nenajdete, který se nachází ve středu palubní desky (na jejím vrcholu). Jako příznivec klasického řešení jsem do vozu usedal s malou nedůvěrou, na konci testu se mi systém „číslíce – střed“ dostal celkem pod kůži. Nejkratší dobu trvala aklimatizace na digitální zobrazení údajů. Zda sleduji budík nebo číslice na displeji, jsem přestal po chvíli absolutně vnímat.

[Ve třetí kapitole](#) dokončím povídání o displejích a zobrazovaných údajích. Následuje téma řazení a práce s řadicí pákou. Vzpomenu také středovou konzolu.

Umístění přístrojů, digitální svět, řazení a řadicí páka

Poměrně brzo jsem si také zvykl na centrální umístění displeje. Jelikož se nachází v zorném úhlu řidiče, nečinilo mi problém odezírat informace, aniž bych se musel na displej příliš otáčet. Situace by mohla být daleko lepší (pro řidiče přívětivější), kdyby byly údaje na displejích lépe uspořádané. Na levém displeji, který je umístěn blíže řidiči, se zobrazují informace o aktuální rychlosti, počtu ujetých kilometrů, stavu paliva, teplotě atd.



Očkem prochází bezpečnostní pás zadních sedadel. --- Airbag na místě spolujezdce lze deaktivovat --- Otevřené přední dveře

Aktuální rychlost ukazují velké číslice, údaj tak zabírá celou šířku displeje. Za jízdy jsem nemusel téměř pohnout očima, přesto jsem stále věděl, jakou rychlostí se pohybuji. Horší je to s ujetými kilometry a ukazatelem stavu paliva (otáčkoměr chybí úplně). Ten je rozčleněn na dílky, s přibývajícím kilometrem tak nepadá dolů ručička, nýbrž mizí jednotlivé dílky. Druhý displej na mě příliš nezapůsobil. Rozvržení zobrazovaných údajů (audiosystém, aktuální čas...) se mi zdálo poměrně chaotické a nepřehledné.

Řazení na dlouhé povídání

Stejně jako se v posledních letech množí případy, kdy se tachometr, otáčkoměr, v podstatě všechny důležité ukazatele stěhují do středu palubní desky, množí se případy, kdy se řadicí páka stěhuje z podlahy na středovou konzolu. Zdaleka se to netýká pouze MPV, ale mnohem menších automobilů, které nemají s velkoprostorovými vozy nic společného. Zatím posledním a nejslavnějším automobilem tohoto druhu je kupříkladu [Fiat Panda](#) – slávu vydobyl titulem Evropský automobil roku 2004.



Dráhy mezi jednotlivými stupni jsou velmi dlouhé. Při zařazeném prvním stupni je páka hodně nahoře, neutrál je položen níž, druhý a čtvrtý rychlostní stupeň včetně zpátečky jsou hodně nízko

Řadicí páka se v Picassu nachází také na středové konzole. Jelikož se nejedná o žádnou novinku, nečekal jsem nic překvapujícího. Po nasednutí do vozu jsem přesto překvapen byl (bohužel nijak příjemně). Chod řadicí páky byl celkem tuhý, čemuž se vzhledem ke stáří vozu nelze divit. Co mě překvapilo, byly nepřiměřeně dlouhé dráhy mezi jednotlivými stupni, které způsobily, že se řadicí páka nacházela v jednu chvíli příliš nahoře a v jednu zase dole.



Rádio s CD přehrávačem netrpí zbytečným množstvím tlačítek, jednoduchost dostala zelenou. --- Tlačítka na středové konzole se ovládají okna. Člověk neznalý poměrů (u Citroënu) si bude chvíli zvykat....Při zařazené 1, 3 a 5 se k tlačítku přiřazenému oknu spolujezdce musíte holt probojovat

Horní poloha řadicí páky, tedy při zařazeném prvním, třetím a pátém rychlostním stupni, nepředstavovala žádný problém. Jakmile jsem začal řadit směrem dolů (kupříkladu z jedničky na dvojku) urazila řadicí páka zbytečně dlouhou cestu, takže se z horní polohy při zařazené jedničce rázem ocitla blízko vodorovné polohy při zařazené dvojce. Řadicí páce by neuškodily dráhy kratší, na druhou stranu si řidič na dlouhé dráhy po nějakém čase zvykne (co mu také zbývá).



S klimatizací nejsou žádné problémy. Funguje, jak má, dobře se ovládá, jinými slovy standard v podání Citroënu nebo Peugeotu. --- Odkládací schránka je celkem objemná, ve víku jsou vytvarovány otvory pro odložení nápojů. --- Ovládání rádia pod volantem je praktické

Podmínkou pro pohodlné řazení je volné držení řadicí páky. Kdo je zvyklý páku při řazení pevně - opravdu pevně - držet a vychutnávat si přechody mezi jednotlivými stupni, namohl by si v Picassu zápěstí. Protože je Picasso rodinný vůz a takové držení řadicí páky je typické spíše pro majitele sportovněji založených automobilů, nepředpokládám v tomto směru větší problémy. Zmínit se musím o hlavici řadicí páky, která nejen hezky vypadá, ale také se dobře drží – alespoň v horní poloze.

[V další kapitole](#) zhodnotím množství a využitelnost odkládacích ploch, na zoubek se podívám také sedadlům, zmíním možnosti jejich nastavení, neopomenu loketní opěrky.

Odkládací prostory a jejich využitelnost, o sedadlech a nastavení

Odkládací plochy - průměr

Co by to bylo za MPV, kdyby nedisponovalo celou řadou odkládacích ploch. Citroën Xsara Picasso v tomto ohledu nezklame, ale ani nepřekvapí. Řidič i spolujezdec mají k ruce dvě odkládací plochy na palubní desce. Ty sice vynikají zajímavým tvarem a praktickým pogumovaným povrchem, využít je však můžete maximálně k odložení peněženky nebo jiných drobnějších předmětů. Řidič se musí pro odložený předmět natáhnout přes volant.



Seznam odkládacích ploch není nijak dlouhý. Vyklápěcí schránka nabízí slušný objem, nad ní se nachází popelník. --- Zrcátka se nastavují elektricky, tlačítko je umístěno poněkud neprakticky na levé straně - vedle volantu

Na straně spolujezdce nechybí klimatizovaná 15litrová schránka, spolujezdec i řidič mohou využít šikvné kapsy ve dveřích, které jsou vytvářeny tak, aby udržely velkou 1.5 litrovou láhev s nápojem. Pokud byste chtěli do kapes ve dveřích odložit předmět jinak tvarovaný, pravděpodobně neuspěte. Už s půllitrovou lahví mají kapsy problém (1.5 litrová láhev se ukládá do kapes naležato, pod kapsami je prostor, do kterého je možné schovat třeba menší svačinu).



Na straně řidiče i spolujezdce naleznete další odkládací plochy vytvářené v palubní desce. Nejsou nijak velké, na peněženku ale stačí. Řidič se musí natáhnout pro peněženku přes volant

Výčet odkládacích ploch pokračuje a zároveň i končí přihrádkou v dolní části středové konzoly. Ta se dá vykloupat, je vhodná k odložení peněženky, posloužit může také jako odpadkový koš. Odkládacích ploch by mohla mít posádka k dispozici více, mezi sedadlem řidiče spolujezdce zeje díra, která je na vytvoření dalších odkládacích ploch jako stvořená. Místo odkládacích ploch však naleznete mezi sedadly pouze ruční brzdu „přilepenou“ na sedadlo řidiče a dále jen hezký černý koberec.

Příjemná sedadla

Poměrně často bývají Citroënu vytýkána příliš měkká sedadla, na jejich kvalitu si „stěžovali“ mnozí motorističtí novináři. Posledním kritizovaným kouskem se v tomto směru stala nová C2, přesněji řečeno nejlevnější varianty, se sedadly nebyl příliš spokojen ani Petr Broža v posledním testu [Citroënu C3](#). V Citroënu Xsara Picasso mě čekal problém opačný. Sedadla sice nebyla nijak tvrdá, nicméně byla velmi příjemná, ve voze se mi sedělo dobře, ani po delší cestě jsem se necítil rozlámaný.



Výškově nastavitelné opěrky na zadních sedadlech --- Mnohokrát diskutované loketní opěrky jsou u Citroënu umístěny přímo na sedadle

Boční vedení sedadel není ideální, horní polovina těla má slušnou oporu, dolní polovina těla se při razantním průjezdu zatáčkou stěhuje ze strany na stranu. Korpulentním osobám nebude vyhovovat užší opěradlo, člověk s průměrnou tělesnou výškou i váhou se do sedadla pohodlně zaboří, nebude si stěžovat. Sedadlo řidiče je výškově nastavitelné. Kdo zná Citroën, tuší, jakým způsobem se nastavení provádí. Po zatažení za páku vystřelí sedadlo směrem vzhůru, dolů klesá po zatížení – vahou řidiče.



Loket si opřít můžete, příliš pohodlné však loketní opěrky nejsou. Řazení s opřeným loktem je kvůli šířce opěrek, stejně jako špičatému konci, téměř nemožné. S opřeným loktem lze celkem pohodlně řídit pouze tehdy, zaberete-li spolujezdcovu opěrku

Tento systém není tak pohodlný jako klasické „pumpování“, na druhé straně je rychlejší a při troše tréninku i stejně přesný. Speciálním tématem jsou loketní opěrky. Není žádným tajemstvím, že jsou poměrně úzké. Opřít loket si o ně lze, řídit s opřeným loktem je však téměř nemožné. Ruka při řazení z loketní opěrky padá, což řidiče od jejího používání odradí. S opřeným loktem můžete řídit pohodlně pouze v případě, že cestujete sami a přisvojíte si loketní opěrku upevněnou na sedadle spolujezdce.

[Pátá kapitola](#) se zabývá vnitřním prostorem. Podívám se na objem zavazadelníku, kolik místa mají cestující na zadních a předních sedadlech, nakolik je Xsara Picasso variabilní a jak složitá je manipulace se sedadly.

Vnitřní prostor, objemný kufr, výborná variabilita, lehká manipulace

Variabilita a vnitřní prostor

Dostáváme se hlavním trumfům testovaného vozu. Citroën se v posledních letech vyprofiloval jako specialista na variabilitu, což dokazuje s každým novým modelem (vzpomeňme na Citroën Pluriel, či nedávno představenou C2). Xsara Picasso za svými mladšími sourozenci v ničem nezaostává. Základem jsou dělená zadní sedadla a notná dávka vnitřního prostoru. Nejprve pár slov k vnitřnímu prostoru: S tím nebudete mít v Picassu problém.



Bez stoleček dnes nemůže MPV do světa. Nakrmit děti za jízdy, bez následného čištění vozu, není problém (i když...známe děti). Pod stolečky je k nalezení také praktická kapsa. Za volantem sedí 168 cm vysoká žena (Picasso je u něžného pohlaví velmi populární automobil)



Základní objem zavazadlového prostoru činí 550 l. Sedadla jsou dělená, s každým z nich lze manipulovat samostatně. --- Vybava testovaného vozu obsahovala vše potřebné - nechyběla ani reflexní vesta

Osoba vysoká 185 cm se usadí pohodlně za volant, následně se bez problémů „poskládá“ za stejně vysokého řidiče. Každý centimetr tělesné výšky navíc prostor na zadních sedadlech zákonitě zmenšuje, na přepravu basketbalistů by vám Xsara Picasso zřejmě nestačila. Pojetí rodinného vozu však splňuje do puntíku. Usadí-li se za volant průměrně vysoká žena (cca 167 cm), rozprostře se před stejně vysokým pasažérem na zadních sedadlech královský prostor.



Stejně vysoký pasažér (168 cm) si užívá na zadních sedadlech královský prostor. Za volantem sedí 185 cm vysoký řidič. Tentokrát má 185 cm vysoký pasažér na zadních sedadlech místa podstatně méně. O pocitech ztísněnosti však nemůže být řeč...



Sedadla jsou pryč, zůstala rovná ložná plocha. Objem zavazadlového prostoru narostl na úctyhodných 2128 l. --- Stačí pohnout páčkou, zámek se uvolní a sedadlo lze vyjmout

Kufr nabídne pěkných 550 l. Hovořím samozřejmě o základní hodnotě, která se dá jednoduchým úkonem navýšit. Pro zvětšení zavazadlového prostoru stačí dělená zadní sedadla sklopit, pro získání maximální objemu musíte sedadla z interiéru vyjmout. Tato

procedura zabere pár minut, získáte tak 2128 l prostoru. Nakládací hrana se nachází celkem nízko. Vyšší osoby musí dbát opatrnosti při otevřeném víku zavazadlového prostoru. Kvůli efektnímu ale nepraktickému zaoblení hrozí poranění hlavy.



Páčka je dole, sedadlo se uvolnilo, stačí ho vyndat z vozu. --- Mechanismus, který drží sedadlo na druhé straně --- Sedadla jsou mimo vůz



Vyjmutí sedadel nebude činit problémy ani ženě. Sedadla jsou poměrně lehká, do široka otevřené dveře nebudou při vyjímání sedadel vadit. --- Efektivní zakulacení víka zavazadlového prostoru není příliš praktické. I průměrně vysoká osoba si může o zámek poranit hlavu

Manipulace se sedadly je opravdu jednoduchá. Zmáčknutím jedné páčky sklopíte opěradlo, zatažením za páku druhou složíte celé sedadlo. Jakmile jsou sedadla sklopena, zbývá použít páčku třetí, jejíž pomocí uvolníte sedadlo z podlahy. Pak stačí sedadla vyjmout. Jelikož nejsou nijak těžká, zvládnou to i ženy. Umístit sedadla zpět, není o nic těžší než je vyjmout.

[V další kapitole](#) nahlédnu pod kapotu. Podívám se, jaký motor testovaný vůz poháněl a jak se choval. Podrobněji se zaměřím na odhlučnění motoru a jeho spotřebu.

Charakteristika motoru, výkon, dynamika, odhlučnění a spotřeba

Objem stačí, výkon....

Testovaný automobil poháněl turbodiesel s objemem 2.0 l, výkonem 66 kW/90 k při 4000 ot./min a točivým momentem 205 N.m při 1900 ot./min. Zrychlení z 0 na 100 km/h zvládne Xsara Picasso osazená tímto motorem za 12,6 s, maximální rychlost činí 175 km/h. Hned na úvod bych rád připomněl, že se jedná o jediný dieselový motor, kterým může být Xsara Picasso vybavena. V nabídce nefiguruje jiný naftový motor, dokonce ani žádná výkonnější verze.



Sedadlo řidiče lze výškově nastavit. Jak je u Citroënu zvykem, sedadlo vystřelí směrem

vzhůru (nepumpuje se). --- Pod kapotou se ukrývá dvoulitrové HDI s výkonem 66 kW

Pro mnohé zákazníky je nízký výkon naftového agregátu dostatečně silný důvod, proč si Picasso nekoupit. Nicméně i 66 kW verze něco umí, rozhodně si nezaslouží odsoudit na základě papírového výkonu. U testovaného vozu jsem musel zohlednit stáří motoru, zpočátku jsem motor příliš netrápil, zátěž jsem přidával postupně. Necelých devadesát koní samozřejmě netrhá asfalt, přes nízký věk a nevelký výkon se chovala pohonná jednotka nečekaně přívětivě.

Picassu udělovala slušnou dynamiku, nedostatek koníků pocítí řidič při předjíždění a prudší akceleraci. Přesto nelze říci, že bych byl motorem zklamán. S přibývajícimi kilometry se motor jevil stále živějším, základním pravidlem úspěchu, chcete-li z motoru něco „vymáčknout“, je správné řazení a držení motoru v otáčkách. Kvůli absenci otáčkoměru si nemůžete zkontrolovat kolik otáček motor v danou chvíli točí, místo otáčkoměru musíte použít vlastních smyslů.



Sedadla se stěhují zpět do vozu. Po prvním následuje také druhé --- Nyní je řada kompletní, tři cestující mohou nasednout. --- Plato je upevněno na dvakrát

Již po prvním kilometru za volantem Xsary Picasso mi bylo jasné, že zpřevodování pochází z lehčích krajů. Ve volnoběžných otáčkách můžete na jakýkoliv tah zapomenout, chcete-li automobil donutit k pohybu, je nutné podřadit a sešlápnout rázně plynový pedál. Bez otáčkoměru se špatně určují konkrétní údaje, například rozsah využitelných otáček zde mohu pouze tipovat. Subjektivně se mi zdálo, že motor zabírá poměrně pozdě a vadne naopak příliš brzo. Z výše zmíněných důvodů však nemohu své tvrzení ničím podložit.

Odhlučnění a spotřeba

Nadšen jsem nebyl odhlučněním. V interiéru o sobě dával motor znát, hluk pronikající do kabiny však nepůsobil rušivě. Koncepte karoserie budiž Picassu částečnou omluvou. Hlučnost motoru rostla úměrně se zvyšujícími se otáčkami. Při 150 km/h motor zcela jistě nepřeslechnete, k hlučnosti motoru se přičítá také aerodynamický hluk. Maximální povolená rychlost na českých dálnicích – 130 km/h je pro Picasso limitem, kdy posádka neobtěžuje nadměrný hluk motoru ani přílišný hluk aerodynamický.

Do Guinnessovy knihy rekordů se HDI spotřebou zatím nezapsala. V konzumaci nafty jsou na tom lépe konkurenti z Itálie (tedy JTD) i Německa (TDI). S Picassem jsem

se pohyboval ve městě i mimo něj, pohyb v městském provozu mírně převažoval. S výjimkou několika zatěžkávacích zkoušek jsem na plynový pedál razantněji nešlapal, volil jsem klidnou jízdu v rámci pravidel. Pokusil jsem se dosáhnout hodnot udávaných výrobcem – 7,0 l v městském provozu, 4,6 l mimo město a 5,5 kombinovaně.

Nebude jistě žádným překvapením, že výrobce uvádí poněkud optimistické hodnoty, reálný provoz, byť s lehkou nohou na plynu, prokázal spotřebu vyšší. Ve městě jsem jezdil s Picassem za 8 l nafty, mimo město jsem se přiblížil hodnotě udávané výrobcem, když spotřeba klesla na 4,9 l nafty na 100 km. Kombinovaná spotřeba nepokořila hranici šesti litrů, na konci testu jsem podle palubního počítače i osobních propočtů dospěl k hodnotě 6,3 l nafty na sto kilometrů.

Je jisté škoda, že Citroën nenabízí Xsaru Picasso s výkonnějším naftovým motorem. Pod kapotou kompaktního MPV by se výborně vyjímal například 110 k verze stejného dvoulitrového turbodieselu, za úvahu by stál také 130 k 2.2 HDI 16V.

[V předposlední kapitole](#) věnuji prostor podvozku a jízdním vlastostem, zmíním také brzdy. Po nich následuje závěrečné zhodnocení, výčet plusů a mínusů a soupis standardní i příplatkové výbavy testovaného vozu včetně jeho ceny.

Podvozek, jízdní vlastnosti, brzdy, hodnocení, soupis výbavy, ceny

Podvozek překvapil...

Z několika článků, které jsem před testem Citroënu Xsara Picasso četl (většinou německých), jsem nabyl dojmu, že výtvar francouzských inženýrů sotva stojí na kolech, při jízdě se kymácí jako mladá břízka ve větru, že manévrování s vozem je horší než parkování s Tinanicem před supermarketem....S použitím jisté dávky nadsázky lze takto shrnout závěry některých recenzentů. Jaké bylo mé překvapení, když jsem za volantem Picassa našel pravý opak.

Testované Picasso se ukázalo být dobře ovladatelným vozem s dobrým podvozkem a slušnými jízdními vlastnostmi. Upřímně řečeno jsem podobný výsledek očekával. Za prvé znám několik lidí, kteří jsou s Picassem nadmíru spokojeni, za druhé jsem nevěřil, že by automobil s rozvorem náprav 2760 mm a koncepcí – kolo v každém roku, dosahoval na cestě tak špatných výsledků. Picasso mě přivítalo dobře naladěným podvozkem, který nebyl ani příliš měkký ani tvrdý.

Jízdní vlastnosti také

Podvozek je naladěn podle hesla - zlatá střední cesta, což v případě Picassa hodnotím pozitivně. Při přejíždění nerovností se Picasso obuté do nových zimních pneu chovalo k posádce šetrně, díry, vyjeté koleje či kostková dlažba ho nevyvedly z míry. Uvnitř vozu si budete připadat jako v bavlnce (škoda jen, že se při přejíždění nerovností ozývaly plastové díly), nástrahy českých vozovek zvládá Picasso bez jakýchkoli problémů. Jízda po panelovém úseku D1 není díky dobře naladěnému podvozku utrpením.

Milým překvapením pro mě bylo chování vozu v zatáčkách. Přes vyšší stavbu

karoserie sedí francouzské MPV na cestě velmi dobře, průjezdy zatáčkami zvládá s neuvěřitelnou lehkostí a jistotou (pokud zrovna netrháte rychlostní rekordy). Ve vyšších rychlostech pocit jistoty klesá. Příjemný je také vyšší posez, který umožňuje dobrý výhled a přehled o dění na vozovce. Řízení by mohlo být přesnější, pocit kontaktu s vozovkou není špatný, konkurenti jako Touran či C-Max však Picasso v této kategorii překonávají.

Věvec volantu byl v testovaném voze potažen kůží, síla věnce je optimální, volant dobře padne do rukou. Výškové nastavení volantu je v Picassu spíše ozdobou než praktickou pomůckou. Volant lze vychýlit nahoru či dolů jen o pár centimetrů, takže v konečném důsledku zůstane ve stejné pozici jako na začátku.

Musíte si dupnout ...na brzdy

Xsara Picasso je osazena kotoučovými a bubnovými brzdami. Kotouče s vnitřním chlazením naleznete na předních kolech, bubnové brzdy s podtlakovým posilovačem na kolech zadních. Čtyři kotoučové brzdy nachystal Citroën pro verzi 2.0i 16V. Kombinace bubnů a kotoučů nebyla, co se testovaného vozu týče, ideální. Nástup brzděného účinku byl pomalý, ostré brzdění si vyžádalo hrubé sešlápnutí brzdového pedálu. Jelikož kladl pedál značný odpor, musel jsem v některých situacích opravdu zabrat. Při intenzivním brzdění mě kvůli odporu brzdového pedálu začala bolet noha.

Stojí za to

Citražen Xsara Picasso je povedené MPV se slušivým kabátem a prostorným interiérem. Silnými stránkami vozu jsou dobré jízdní vlastnosti, dobrý výhled z kabiny, výborná variabilita a příznivá cena. Mezi slabé stránky patří dlouhé řazení, brzdy s pomalejším nástupem brzděného účinku či v testovaném voze vrzající plasty v interiéru. Není chybou Picassa, ale strategickou chybou celého Citroënu, že se do automobilu nemontuje silnější diesellový motor. Přes některé ALE si troufnu prohlásit, že Citroën Xsara Picasso za ty peníze (513 900 v základní verzi) stojí.

Plusy

- Dostatečný vnitřní prostor
- Variabilita interiéru
- Dobrý podvozek
- Příjemná sedadla
- Příznivý poměr cena/výkon

Minusy

- Dlouhé řazení
- Pomalejší nástup brzděného účinku
- Praktická využitelnost odkládacích ploch

Standardní výbava

Bezpečnostní výbava

- Čelní a boční airbagy řidiče a spolujezdce
- Deaktivací spínač čelního airbagu spolujezdce
- ABS s elektronickým rozdělovačem brzdného účinku (EBD)
- Automatické zamykání dveří a víka zavazadlového prostoru za jízdy
- 5 x tříbodové samonavíjející bezpečnostní pásy
- 2 x úchyty ISOFIX pro upevnění dětské sedačky na zadním sedadle

Funkční výbava

- Posilovač řízení
- Centrální zamykání s dálkovým ovládním
- Elektrické ovládní předních oken, impulzní na straně řidiče
- Elektricky ovládaná, sklopná a vyhřívaná zpětná zrcátka
- Centrální multifunkční displej: tachometr počítač, ukazatel servisního intervalu, palivoměr, venkovní teploměr, hodiny, indikátor stavu dětské pojistky, informace audiosystému
- Přední mlhové světlometry
- Nastavitelné zpoždění zhasínání světlometů (funkce „Follow Me Home“)

Komfort

- Manuální klimatizace s atermickým čelním sklem
- Rádio s přehrávačem CD (AM/FM, RDS, přehrávač CD, 6 reproduktorů, dálkové ovládní)
- Výškově nastavitelné sedadlo řidiče s bederní opěrkou
- Středové loketní opěrky řidiče a spolujezdce
- Tři samostatná a vyjímatelná sedadla vzadu, prostřední posuvné a sklopné s funkcí stolku
- Vyjímatelný vozík Modubox uchycený v zavazadlovém prostoru, nosnost 18 kg

Elegance

- Chromované prahy dveří
- Výškově nastavitelný volant potažený kůží
- Celé nárazníky, boční lišty a kryty zrcátek v barvě karosérie

Nadstandardní výbava

- Automatická klimatizace - 8 000 Kč
- Ztmavená skla zadních postranních oken a zadního okna - 4 500 Kč
- Metalický lak - 11 000 Kč
- Zámek řadicí páky Construct - 6 900 Kč

Celková cena testovaného vozu - 643 000 Kč

Ceny na českém trhu

	SX	Exclusive
1.6 i	513 900	-
1.8 i 16V	543 900	634 900
2.0 i 16V AT	-	684 900
2.0 HDI (90 k)	573 900	664 900

Technické parametry

Rozměry

Délka: 4276 mm

Výška: 1637 mm

Šířka: 1751 mm

Rozvor: 2760 mm

Zavazadlový prostor: 550/2128 l

Palivová nádrž:

Motor

Výkon: 66 kW/90 k

Točivý moment: 205 N.m

Zrychlení z 0 na 100 km/h: 12,6 s

Maximální rychlost: 175 km/h

Spotřeba: 7,0/4,6/5,5

[V poslední kapitole](#) naleznete fotografie, které neprošly selekcí. Mimo fotogalerii je připravena také srovnávací tabulka, v níž jsou uvedeni největší konkurenti Citroënu Xsara Picasso - Renault Scénic, Ford Focus C-MAX a Volkswagen Touran.

Fotogalerie aneb obrázky, co se nevešly, srovnání s konkurencí

Obrázky, co se nevešly

Při focení automobilu pořídím obvykle více fotografií, než se v testu nakonec objeví. Rozhodl jsem se proto, že fotografie, které neprošly selekcí, umístím do poslední kapitoly článku. Pro někoho mohou být i po zhlédnutí předchozích cca 70 obrázků zajímavé, navíc zachycují detaily, které se v předchozích kapitolách neobjevily.







Srovnání s konkurencí

Parametry	Citroën Xsara Picasso	Ford Focus C-MAX	Renault Scénic	Volkswagen Touran
-----------	-----------------------	------------------	----------------	-------------------

Motor	2.0 HDI 66 kW	1.6 TDCI 80 kW	1.5 dCI 73 kW	1.9 TDI 74 kW
Výkon (kW/ot.)	66/4000	80/400	73/4000	74/4000
Točivý moment (Nm/ot.)	205/1900	245/1750	200/1900	250/1900
Zrychlení 0-100 km/h (s)	12,6	11,3	14,1	13,5
Max. rychlost (km/h)	172	185	172	177
Spotřeba (l/100 km)	7,0/4,6/5,5	6,3/4,1/4,9	6,4/4,4/5,0	7,4/5,2/5,9
Brzdy vpředu/vzadu	kotoučové/bubnové	kotoučové/kotoučové	kotoučové/kotoučové	kotoučové/kotoučové
Rozměry (mm)	4276 x 1751 x 1637	4333 x 1825 x 1595	4259x1805x1620	4391 x 1794 x 1652
Rozvor (mm)	2760	2645	2685	2677
Zavazadlový prostor (l)	550/2128	550/1620	430/1840	695/1989
Základní cena (Kč)	573 900	599 900	589 900	706 500