



Néha lehet fenéig tejfő, de jobb esetben tejszínhab is az élet. Tető nélkül sütkérezni a főszezonú nyáron kiváltságos dolog. Ha nem a szekérháton a városban tartunk, hanem a tengerpartot céloznánk meg a nyitott tetejű négykerekűnkkel, akkor fontos, hogy lássunk, de főleg, hogy látszódjunk.

Nem mindegy, hogy milyen fémvázazs örömdobozzal vétezzük fel magunkat, ha trendin akarunk gurulni. Reneszánszukat élük a régmúlt idők retró kedvencei. Ma már nagyon mainstreamnek számít, ha 500-as Fiat kabrióval vagy vászontetős Minivel rójuk az aszfaltszőnyeg végtelennek tűnő egyeneseit.

Egyesek szerint **a négykerekűzés netovábbja az arcunkat simogató szellő** (kötelezően 100 alatt) és a természet aurájának teljes befogadása, melyet csak és kizárólag egy tetőzetétől megfosztott automobil nyújthat. Hogy tovább tarkítsa a sokszínű kínálatot, a francia

Citroën

is előállt

legsikeresebb örömgombóca topless verziójával.

A **DS3** önmagában is remek autó: sportos futómű, sportos úttartás, a PSA jóvoltából BMW eredetű erőforrások dorombolnak a zömök motorháztető alatt. A megnyerő külső és belső formaterv bezsebelte a szaksajtó teljes elismerését. Dicsérik, ajánlgatják, és képzeletben vállon veregetik a francia tervezőcsapat minden tagját. **Frappáns, megnyerő kis masina.** Naná, hogy lecsapják a tetejét is, hogy borzolják a kedélyeket.

Topless a kicsike, de nem szégyenlős

Pofás az összkép, maradt a díjnyertes DS3 hangulat. Bár az alapformát nehezen lehet a

markáns tető nélkül elképzelni, mégis üdítő hatású a légies kialakítás. Az orrész érintetlen, visszaköszönnék a már bevált macskaszem jellegű világító elemek és a pofiba ágyazott LED nappali fénycsík is.

A nemrég bevezetett „lebegő” Citroën-logó is a helyén maradt, DS plakett egészíti ki a képet. Suta a motorháztető, de legalább a meredeken ívelő A oszlop növeli a térérzetet. A visszapillantó tükrőrig hiteles másolata zárt testvérenek, de a kormány síkjától már nélkülözni kell a merev tetőt.



A belvilág azonos. Merevtetős ikertestvérétől örökölte a kezelőszervek kialakítását. Minden a régiben, de talán ez így is van rendjén. Hátra keveredve vesszük észre, hogy megmaradt a dizájnos áldiffúzor, a krómvégű kidörrencia is visszaköszön.

Ami viszont a harmadik fémlámpa felett van, azaz nincs, az a hátsó szélvédő és a tetővonal vége. Helyette az összehajtogatott vászontető díszeleg. **Nagyon szellős a kialakítás, de ilyen egy igazi kabrió**. Szerencsére elmaradt a VW Golfokban is használt kosárka bukókeret. Ha borul a masina, csak szerencséivel éljük túl.

Szerethető, de csak ha rázza a fenekét

Nincs jó kabrió szívmengető dorombolás nélkül. Érdekes megközelítéssel próbálkoznak a franciák: aki a kerregést szereti, annak a remek HDi erőforrások krémjét, az **1,6 literes, turbó dízelt** kínálják. A

négyhengeres aggregát

108 lóerőt présel ki magából

, közben alacsony fogyasztással és sötét füstfelhővel örvendeztet meg.

Az izgágább lelkületűeknek azonos hengerűrtartalommal, de robbanékonyabb erőforrással érkezik a turbós benzines. Combosabb az erőmű, **picivel marad el a 150 pacitól az**

összteljesítmény

. A váltók hat gangosak, a

kicsi francia pedig elől kapar.

Párizsban debütál, de nem ezért drága

A topless DS3 megközelítőleg 2500 euróval kóstál többet, mint zárt tetejű testvére. A marketingesek sem szívbjosak, de a tető lecsapásával több vas került a merevítésbe, megnőtt az önsúly is, így a többletösszeg az árcédulán kilogrammban is mérhető.

Hogy a felárból mennyibe kerül a fejlesztés és mennyi a flancolás, azt kizárólag a Citroën vezetősége tudná megmondani, ha egyáltalán az orrunkra akarná kötni. Ami biztos, az a lepelrántás időpontja. A DS3 kabrió kivitele a párizsi autószalonon mutatkozik meg a nagyérdeműnek.

A megnyerő formavilág és a kiforrott technika biztos recept a sikerhez. A kérés már csak az, ki tudja csont nélkül lenyelni a közel harmincezer eurós árcédulát egy szezonautóért.