Citroën C4.qxd 14.2.2007 15:11 Page 50



besedilo: Mitja Reven ▪ foto: Aleš Pavletič

# Občutljivost

Citroën je pred meseci nadgradil ponudbo menjalnikov z novim robotiziranim ročnim pomagalom, ki ga ne smemo enačiti z znamenitim SensoDrivom. BVMP je boljši, a ne dovolj dober, da bi mu postavili spomenik.

C4 je na trgu že dobri dve leti in pol. Zaradi zanimivega oblikovanja in inovativne zasnove notranjosti bo še nekaj časa med aktualnejšimi avtomobili. Naslednik Xsare je tipičen Citroën. Ko sedeš vanj, potrebuješ minuto, da se (na hitro) razgledaš in vidiš, kje je kaj. Potem potrebuješ še nekaj časa (minut), da uskladiš gibe in poglede. Da ti romajo na prava mesta na armaturni plošči. Digitalizirani merilniki niso nobena novost, tudi večopravilni volanski obroč s fiksnim sredinskim delom je na trgu že nekaj let, a za nekoga, ki v C4 sedi prvič, bodo novosti takšne kot Amerika za Krištofa Kolumba.

Kot da na in ob volanu že ne bi bilo dovolj gumbov, je večopravilnež v C4 z robotiziranim ročnim menjalnikom BVMP dobil še dva uhlja, s katerima ni nič narobe. Nasprotno, ročici sta namenjeni lažjemu prestavljanju, saj zaradi njiju (pritisk na desno pomeni prestavo navzgor, pritisk na levo pa navzdol) ni treba dvigovati rok z volana in posegati po prestavni ročici, ki prav tako (v ročnem načinu) dovoljuje menjavo prestav. S preprostim potiskom ročice proti armaturni plošči prestavimo navzgor, za pretik navzdol pa ročico potisnemo proti sebi. Slabost volanskega obroča je, da se uhlji ne premikajo skupaj z obročem, ampak so del sredinskega fiksnega dela. Če prestavljate v ovinku ali na izvozu iz krožnega križišča, boste morali uporabiti ročico ali pa počakati, da se volan poravna. Menjalnik se na pomik ročice in uhljev odziva s solidno hitrostjo. Pri prestavljanju je treba biti nežen s stopalko za plin, sicer se boste vozili cukajoče. Menjalnik je tako bolj udoben kot športen, pa čeprav samodejni način omogoča tudi izbiro S kot sport, za bolj športno vožnjo, ki je v praksi opazna predvsem po tem, da menjalnik menja prestave pri višjih vrtljajih. Samodejni način ob zmernem pritisku na stopalko za plin včasih skorajda neopazno zamenja prestavo, ob zahtevnejšem pritisku na

Citroën C4.qxd 14.2.2007 15:12 Page 51

plin pa lahko tudi precej sunkovito potegne. Po nekaj kilometrih se voznik navadi, koliko pritiska še omogoča udobno vožnjo, in vožnja z BVMP-jem je lahko zelo sproščujoča. Ni dela s stopalko sklopke, saj je ni, in ni skrbi, kdaj je treba prestaviti. Ko menjalnik deluje v samodejnem načinu, upošteva tudi gibe uhljev, kar omogoča vmešavanje v delovanje samodejnega sistema prestavljanja. Voznik lahko tako, ko se mu zahoče, poseže v delovanje sistema in prestavi navzgor ali navzdol, pa čeprav je izbran samodejni način. Verjetnosti, da s tem prevrti motor, ni, ker menjalnik prepreči menjavo prestave, če obstaja možnost previsokih vrtljajev. Podatki pravijo, da menjalnik zamenja prestavo v 0,8 sekunde (ročni način) in v 1,2 sekunde v samodejnem. Med običajno vožnjo je zamik zanemarljiv in pohvalno kratek, če ga primerjamo z nekaterimi drugimi menjalniki. Pohvaliti gre sistem 'hill-hold', pomoč pri speljevanju v klanec, ki v sodelovanju z ESP-jem skrbi za lažje speljevanje v klanec. Zavorne čeljusti po sestopu s stopalke za zavoro še dve sekundi zadržujejo vozilo. Voznik lahko v tem času, brez bojazni, da bi avtomobil zapeljal kak meter nazaj, v miru spelje.

Težko je oceniti, kako resnične so Citroënove napovedi, da s takšnim menjalnikom prihranite pri porabi goriva. Naš test C4 z dobrim 1,6-litrskim HDi-jem (80 kilovatov) in robotiziranim ročnim menjalnikom je s povprečno porabo goriva 7,7 litra potrdil, da je C4 s takšno kombinacijo pogona racionalna izbira, kar se porabe goriva tiče. Šeststopenjski robotizirani menjalnik, ki je v nasprotju z elektromehanskim SensoDrivom elektrohidravličen, ima šest stopenj, v cenikih pa nastopa v kombinaciji z omenjenim motorjem. ■

»Sunkovitemu potegovanju se lahko izognete z manj zahtevnim pritiskom na stopalko za plin.«

## Citroën C4 1.6 HDi (80 kW) FAP BVMP VTR Pack

| | |
|---|---|
| **Cena osnovnega modela:** | 22.371 evrov |
| **Cena testnega vozila:** | 23.957evrov |

### NAŠE MERITVE

(T=19 °C / p= 1060 mbar / rel. vl.: 39 % /Stanje km števca: 960 km)

**POSPEŠKI**

| | |
|---|---|
| 0-100 km/h: | 13,3 s |
| 402 m z mesta: | 19,0 s (117 km/h) |
| 1000 m z mesta: | 34,7 s (149 km/h) |

**PROŽNOST**

| | |
|---|---|
| 50-90 km/h (IV.): | 9,7 s |
| 50-90 km/h (V.): | 13,8 s |
| 80-120 km/h (V.): | 12,3 s |
| 80-120 km/h (VI.): | 19,5 s |

**NAJVEČJA HITROST** 192 km/h (VI. prestava)

**ZAVORNA POT**

od 100 km/h: 37,9 m (AM meja 43 m)

**PORABA GORIVA**

skupno testno povprečje 7,7 l/100 km

**TEHNIČNI PODATKI**

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - turbodizelski z neposrednim vbrizgom - gibna prostornina 1560 cm³ - največja moč 80 kW (109 KM) pri 4000/min - največji navor 240 Nm pri 1750/min.
Prenos moči: motor poganja prednji kolesi - 6-stopenjski robotiziran menjalnik - gume 205/50 R 17 (Michelin Pilot Excalto).
Mase: prazno vozilo 1280 kg - dovoljena skupna masa 1800 kg.
Mere: dolžina 4260 mm - širina 1773 mm - višina 1458 mm - prtljažnik 320-1200 l - posoda za gorivo 60 l.
Zmogljivosti: največja hitrost 192 km/h - pospešek 0-100 km/h 12,8 s - poraba goriva (ECE) 8,7/5,2/6,4 l/100 km.

**HVALIMO IN GRAJAMO**

- ▲ oblika
- ▲ zasnova notranjosti
- ▲ motor
- ▲ opremljenost
- ▲ udobno in zanesljivo podvozje

- ▼ sunkovito vlečenje pri pretikanju med dinamičnejšo vožnji
- ▼ fiksen sredinski del volana

**Končna ocena**

Menjalnika prehvaliti ne moremo, saj bi bilo to nepravično do Volkswagnovega odličnega DSG-ja in nekaterih drugih robotiziranih menjalnikov. Lahko pa sklenemo, da je ob odličnem motorju ta menjalnik dobra izbira za tiste, ki iščejo v Citroënu, kar bi v njem morali iskati: udobje. Športnost Francozi vseeno prepuščajo svojemu udejstvovanju v reliju za svetovno prvenstvo.