



Ličenje za poroko

Koncern PSA, katerega polovički sta Peugeot in Citroën, je skočil v zakonski jarem z nemškim BMW-jem, rezultat sodelovanja pa so motorji, ki že več kot leto dni brnijo pod motornimi pokrovi Peugeotov. Zdaj je na vrsto prišel tudi Citroën s prenovljenim C4.

► Novi BMW-jevi bencinski motorji poganjajo Peugeotote že nekaj časa, v slogu 'bolje pozno kot nikoli' pa so jih dobili tudi prvi Citroëni. Da zamenjava 1,6-litrskega motorja ne bi šla mimo oči javnosti, so Francozi v isti sapi za C4 (kupe in kombilimuzino) pripravili še notranje in zunanje spremembe. Tako sta zdaj oba prenovljenca daljša za 15 milimetrov, kar je podatek, ki bi ga lahko

zamolčali, saj zaradi njega ne boste ne lažje ne težje parkirali. Še najboljše boste novega C4 od starega ločili po popolnoma drugačnem prednjem odbijaču, ki je, če zapihamo malce na dušo ljubiteljem svetovnih prvakov v reliju, po obliki zdaj bolj podoben tistemu na dirkalniku Sebastiena Loeba. Ljubitelji kroma boste pri C4 poskočili od veselja, saj ga je veliko, zlasti na prednjem delu. Nekaj

besedilo: Mitja Reven • foto: Aleš Pavletič

ga je tudi na zadku, kjer je sprememb zelo malo, med najopaznejšimi novostmi pa je (kromirana) letvica. C4 ostaja enak oblikovni posebnosti v svojem razredu, kot je bil, ohranil pa je tudi veliko večino prednosti in slabosti. Zadnje je podedoval po generaciji, ki je bila prvič predstavljena pred štirimi leti in je razveselila že več kot 900 tisoč kupcev. Da bo še katerega, ni dvoma, saj Citroënov predstavnik spodnjega srednjega razreda ostaja med pomembnimi štirikolesniki v svojem razredu. Še naprej velja, da boste ob vstopu v potniški prostor, če to počnete prvič, potrebovali nekaj minut za seznanja-

nje. Ne volanski obroč ne merilniki namreč niso klasični, ampak razredni posebnosti, zaradi katerih je C4 nenavaden, kot je. Ugodno in v vse običajne smeri nastavljen volanski obroč ima fiksen sredinski del posut z gumbi, ki zahtevajo nekaj privajanja in obenem razveseljujejo s funkcijami (poleg

“Predlog za novo prenovo: menjalnik.”



zelo udobno tudi zaradi premeških stranic sedalnega dela sedežev, ki se pod težo zadnjice dobesedno sploščijo in ob rahlem nagibanju karoserije v ovinkih ne zadržujejo dobro telesa. Oprema Exclusive ima dobro elektrifikacijo (električno gnane šipe, električno nastavljiva vzratna ogledala) in omoča razvajanje (dvopodročna samodejna klimatska naprava, radio MP3 ...). Zadnja klop je deljiva in manj udobna od prednjih sedežev. Kar zadeva povečljivost prtljažnika, se ni nič spremenilo, saj je treba še naprej dvigniti sedalni del in položiti naslonjala, rezultat pa je še vedno stopnica, in ne ravno dno. Očitno bomo morali na C4 z ravnim



Citroën C4 1.6 VTi (88 kW) Exclusive

Cena osnovnega modela: 20.890 EUR
Cena testnega vozila: 20.890 EUR

NAŠE MERITVE

T = 19 °C / p = 1.013 mbar / rel. vl. = 55 % / Starje kilometrskega števca: 2.463 km

POSPEŠKI

0-100 km/h: 11,5 s
 402 m z mesta: 17,9 s (125 km/h)

PROŽNOST

50-90 km/h [V]: 11,9 s
 80-120 km/h [V]: 22,7 s

NAJVEČJA HITROST

195 km/h [V, prestava]

ZAVORNA POT

od 100 km/h: 37,8 m (AM meja 40 m)

PORABA GORIVA

skupno testno povprečje 8,3 l/100 km

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - bencinski - gibna prostornina 1.587 cm³ - največja moč 88 kW (120 KM) pri 6.000/min - največji navor 160 Nm pri 4.250/min.

Prenos moči: motor poganja prednji kolesi - 5-stopenjski ročni menjalnik - gume 205/50 R 17 W (Michelin Pilot Exacto).

Masa: prazno vozilo 1.292 kg - dovoljena skupna masa 1.727 kg.

Mere: dolžina 4.232 mm - širina 1.769 mm - višina 1.456 mm - prtljažnik 352-1.023 l - posoda za gorivo 60 l.

Zmogljivosti: največja hitrost 195 km/h - pospešek 0-100 km/h 11,4 s - poraba goriva (ECE) 9,3/5,2/6,7 l/100 km.

HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ videz
- ▲ občutek v notranjosti
- ▲ oprema
- ▲ motor
- ▲ zaslon

- ▼ menjalnik
- ▼ odpiranje posode za gorivo s ključem
- ▼ neuporabnost nekaterih odlagalnih mest
- ▼ razpršenost podatkov
- ▼ stopnica v povečljivem prtljažniku
- ▼ količina gumbov na volanu

Končna ocena

Nedvomno je C4 s tem motorjem naredil korak naprej, Citroën pa je obogatil ponudbo na bencinskem koncu, ki daje turbodizelski falangi ustrezno protiutež. Ne moremo pa pozabiti, da bi bil novi VTi lahko še boljši, če bi mu za ples ponudili šest-, in ne petstopenjski menjalnik.

dnom povečanega prtljažnika počakati do prihodnje generacije. Zdaj pa k bistvu prenove, PSA-BMW-jevemu atmosferskemu 1,6-litrskemu bencinskemu agregatu, ki nas je na testu prepričal. Lahko bi bilo bolje, a za še boljši vtis bo očitno treba počakati na novejšega C4, ki bo imel (upajmo) šeststopenjski ročni menjalnik. Škoda, da poroka z BMW-jem ni prinesla natančnejšega, šeststopenjskega in v marsičem konkurenčnejšega menjalnika, ki ne bi tako jasno kričal, da je osnova C4 vendarle v letih. Občutek smo imeli, da bi se 1,6-litrski bencinar ob dodatni stopnji menjalnika predstavil v še boljši luči, saj igla merilnika vrtljajev pri avtocestni hitrosti 135 kilometrov na uro ne bi kazala na številko 4.000, posledično pa bi bilo manj hrupa v potniški kabini in poraba goriva bi bila manjša. Mimogrede, novi 1,6-litrski motor je na voljo v tudi moč-



nejši prisilno polnjeni različici. V šibkejši 120-'konjski' je vbrizg posreden, krmiljenje in gib ventilov sta spremenljiva. Šibkejša različica vas v prostem teku ne bo prelisicila, saj ne igra smrtne tišine, a je do ušes prijazna. Med 1.500 in 2.000 vrtljaji že dobro poprime za delo in v tem delu na relacijskih vožnjah po podeželju prepriča z majhno porabo, ki je lahko tudi manjša od šestih litrov na 100 prevoženih kilometrov. Druga skrajnost, lovljenje višjih vrtljajev (novi agregat doseže največjo moč 88 kilovatov pri 6.000/min, kar je zelo blizu rdečega polja, največji navor 160 Nm pa velja pri 4.250/min), in užitek ob Citroënovi poskočnosti prepričata potovalni računalnik, da poroča o več kot 15-litrski porabi. Pri avtocestnem preštevanju kilometrov in vožnji med 130 in 150 kilometri na uro pričakujte, da bo poraba znašala okoli osem litrov. Odločitev, kako se boste s takole motoriziranim C4 peljali, je povsem vaša. Iz naših izkušenj priporočamo umirjeno vožnjo, ki izkorišča glavni adut C4, to je udobno podvozje. Ko pa se vam zahoče hitrosti, mogoče posladkane z ovinki, le izvolite, C4 zanesljivo stoji na cesti. Stabilizacijsko elektroniko boste do 50 kilometrov na uro lahko izklopili (svetujemo, da tega zavoljo varnosti ne počnete), potem se bo po PSA-jevsko priklopila samodejno. ◀◀

