

Drugo poglavje



DIRKALIŠČE

34. mesto: 1:01,13 s

1. Renault Megane RS R26.R (L, PD)	55,34
6. Mini John Cooper Works (L)	57,67
8. Ford Focus ST (L)	57,82

Več na www.avto-magazin.si. Meritev je bila opravljena z merilno napravo Timemaster (www.kbros-elect.com).
* (L) letno, (Z) zimsko gume, (FD) poklicni voznik (sami slikci)

Citroën C4 Coupe 1.6 THP (110 kW) VTS

občutka, da lahko tudi pri hitrejši vožnji lepo nadziraš delovanje štirih kolutnih zavor. Saj veste, ko močan servo ubije še tisto malo občutka ... A vse skupaj zbledi ob dejstvu, da se lahko stabilnostni sistem ESP izključi le do hitrosti 50 km/h, potem pa se hočeš nočeš samodejno znova vključi. Zakaj pri Citroënu, ki je tudi po našem merjenju v raziskavi Najboljši avtomobili med bolj športno uveljavljenimi avtomobilskimi znamkami, dinamičnemu vozniku ne ponudijo možnosti izbire, ne vem. Varnost, pravite? Potem ne potrebujete 150 'konjev', ampak jih je dovolj 60 ali 70, da na avtocesti dosežete 130 km/h, kajne? Prav ESP pa je kriv, da smo na Racelandu dosegli tako slab čas, saj je pri vsakem še tako nežnem pospeševanju sicer odličnega motorja zbudil elektroniko, ki nas je hotela rešiti pred - po njenem mnenju - vsaj samomorilskim voznikom. V testnem C4 smo imeli še težavo s sinhronizacijo stopalke za plin in tiste za sklopko. Preprosto je bilo zelo težko nežno speljati, saj je hotel motor najprej ugasniti, pri milimetru več plina pa je že podivjal. Zoprno predvsem v ljubljanski gneči.

Lahko pa pohvalimo veliko opreme, ki je bila vsita v športno obleko tega Citroëna. Tempomat in omejevalnik hitrosti, radio s CD-predvajalnikom (MP3), dvodelna samodejna klimatska naprava, usnje na volanu, prestavni ročici in sedežih, množica varnostnih blazin, parkirna tipala ... Ni kaj, če hočete dobro opremljen avtomobil za razmeroma malo denarja (ha, Citroënovi popusti so že legendarni), potem morate zaviti tudi k Loebovim. Tudi elektronski merilniki nas niso motili, če ne štejemo dejstva, da bi bil lahko v športnem C4 večji merilnik vrtljajev, ki je zdaj skoraj neviden. O zunanji podobi tega C4 ni treba izgubljati preveč besed. Nenavadna oblika zadka, ki je le redkim grda, in 17-palčna aluminijasta platišča na zmogljivejših gumah pač naredijo vtis na še tako nezainteresirane sprehajalce, edina smešna stvar je, da je tudi najbolj športen C4 videti visoko nasajen. Tuning mojstri bi se zelo kmalu domislili kakšne rešitve, čeprav bi zelo verjetno zaradi tega žrtvovali udobje, ki pa ga je v serijskem C4 HTP VTS obilo.

Premalo odziven in preveč posreden servovalan ter neizklopljiv ESP ubijeta nekaj iskrosti, ki jo sicer ponujata motor in šeststopenjski menjalnik. Motorju lahko očitamo le požrešnost, saj 11 litrov povprečne porabe ni mačji kašelj, drugače pa je s prožnostjo zelo prijazen do voznika. Pravzaprav bi si želeli, da bi bili vsaj pri najbolj športnem C4 pri Citroënu pogumnejši, saj bi zlahka pridobili vsaj tistih 30 'konjev', kolikor jih C4 manjka do prave suverenosti.

Če so pri Peugeotu in Miniju bolj drzni, potem sploh ne smemo pogledati v tabor Forda. Citroën kot za šalo premaguje Forda na svetovnih relijih, vendar pa ga Ford prekaša v športnih različicah. Le pomislite: Focus je na relijih popolnoma nemočen proti C4, na cesti pa si ga lahko omislite v različici ST (225 'konjev') in RS (300 'konjev'). Citroëna pa zgolj v 150-'konjski' različici?! Žal se nam dozdeva, da Citroën ne zna unovčiti športnih uspehov v obliki športnih različic, sploh pa je ta strategija čudna glede na dejstvo, da so različice 'By Loeb' po naših podatkih šle za med. Zato bomo rekli, da je C4 1.6 THP VTS zgolj drugo poglavje v debeli Citroënovi knjigi športnih različic. Upajmo. ◀◀

Priznan motorček, s katerim se bahata tudi Mini Cooper S (celo John Cooper Works!) in Peugeot 207 RC, odličen Citroënov dirkaški renome in atraktivna športna zunanja oblika. Zgodba o uspehu? Ne povsem ...

besedilo: Aljoša Mrak • foto: Aleš Pavletič

► Bencinski motor, ki je plod sodelovanja skupine PSA Peugeot - Citroën in BMW-ja (beri Minija), je zadnji krik mode. S 1.600 kubičnimi centimetri je prostorninsko majhen ('downsizing!'), zato ga lahko stlačijo pod vsak motorni pokrov, skromen glede mase (boljša vodljivost!), z neposrednim vbrizgom in izdatno podprt s turbopuhalom ter hladilnikom polnilnega zraka. V Miniju JCW ima kar 211 'konjev'!

Zato odkrito priznam, da sem od Citroëna C4 THP veliko pričakoval, saj sta oba, 207 (RC) in Mini (S, JCW), navdušila tako pri vsakodnevni tlaki kot tudi na dirkališču. Druga plat medalje sta seveda masa in velikost avtomobila. Mini ima maso praznega avtomobila okoli 1.200 kilogramov, 207 in večji ter okornejši C4 okoli 1.300. Zato že tehnični

zdi, da so pri Citroënu igrali predvsem na karto zanesljivosti, saj niso hoteli pretiravati s tlaki v turbopuhalu in posledično obremenitvami, ki nastanejo na motorju. Skratka, za merilo so si vzeli šibkejši model 207 1.6 THP, ki prav tako ponuja 150 'konjev', čeprav nisem nikjer zasledil, da bi imeli pri Peugeotu ali Miniju težave z zanesljivostjo močnejših. Druga plat medalje sta seveda masa in velikost avtomobila. Mini ima maso praznega avtomobila okoli 1.200 kilogramov, 207 in večji ter okornejši C4 okoli 1.300. Zato že tehnični

podatki povedo, da se C4 ne more tako hitro in okretno premikati kot njegovi bratranci.

Ker življenje ni dogajanje na dirkališču, ima seveda C4 veliko prednosti. Ker je večji, se tako na prednjih sedežih kot na zadnji klopi odlično sedi, sploh glede na dejstvo, da govorimo o kupeju. Prednji sedeži so športno oblikovani, morda bi si suhci želeli le malce ožje bočne opore. Stopalke so aluminijaste, vendar pri Citroënu niso naredili nič, da bi bil občutek v tem avtomobilu bolj športen. Volanski obroč je premalo komunikativen in nasploh prevelik, da bi ga dinamični vozniki vzljubili, prav tako stopalka za zavore ne daje tistega



Citroën C4 Coupe 1.6 THP (110 kW) VTS

Cena osnovnega modela:	22.490 EUR
Cena testnega vozila:	23.745 EUR

NAŠE MERITVE
T = 17 °C / p = 1.013 mbar / rel. vl. = 30 % / Stanje kilometrskega števca: 12.215 km

POSPEŠKI	
0-100 km/h:	8,6 s
402 m z mesta:	16,2 s (141 km/h)
PROŽNOST	
50-90 km/h [IV,VI]:	7,2 s/9,3 s
80-120 km/h [V,VI]:	9,7 s/12,1 s
NAJVEČJA HITROST	212 km/h [VI, prestava]
ZAVORNA POT	
od 100 km/h:	40,9 m (AM meja 40 m)
PORABA GORIVA	
skupno testno povprečje	10,9 l/100 km
TEHNIČNI PODATKI	
Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrtni - turbobencinski - gibna prostornina 1.598 cm ³ - največja moč 110 kW (150 KM) pri 6.000/min - največji navor 240 Nm pri 1.400-4.000/min.	
Prenos moči: motor poganja prednji kolesi - 6-stopenjski ročni menjalnik - gume 205/50 R 17 W (Michelin Pilot Exalto).	
Masa: prazno vozilo 1.271 kg - dovoljena skupna masa 1.754 kg.	
Mere: dolžina 4.288 mm - širina 1.769 mm - višina 1.456 mm - prtljajnik 342-1.085 l - posoda za gorivo 60 l.	
Zmogljivosti: največja hitrost 212 km/h - pospešek 0-100 km/h 8,4 s - poraba goriva [ECE] 9,8/5,3/8,4 l/100 km.	
HVALIMO IN GRAJAMO	
▲ motor	
▲ nenavaden (kupejevski) videz	
▲ prostornost na zadnji klopi	
▲ aluminijaste stopalke	
▲ cena	
▼ poraba	
▼ ESP je izklopljiv le do 50 km/h	
▼ volan (oblika, posrednost)	
▼ skoraj neviden merilnik vrtljajev	
▼ čas na Racelandu	
▼ muhasta delovanje stopalke za plin (sinhronizacija plin-sklopka)	
Končna ocena	