

Dobro + Malenkost = Odlično

Vsi avtomobili so tako napredovali, da so postale razlike med njimi zelo majhne. Velika večina avtomobilov je zaradi tega napredka danes dobrih, medtem ko jih je odličnih le peščica. Slednje pa od večine ločijo najmanjše podrobnosti, ki na določenih področjih pridejo že v malenkosti.

Do podobne ugotovitve pridemo tudi glede novega Citroënovga trivratnega C4. Avtomobil, ki na številnih področjih sicer prepriča in predstavlja velik napredek v primerjavi s predhodnico Xsaro, na nekaterih področjih še vedno dopušča možnost izboljšav, ki bi ga naredile še boljše. Oblikovno lep avtomobil nikakor ne kliče po kozmetičnih popravkih, saj je citroënovim oblikovalcem uspelo zrisati lepe kupejevske poteze, ki s črno barvo pločevine še dodatno pridobijo na agresivnosti in dinamičnosti. Tako ne moremo mimo misli, da mu temna barva bolje pristaja kot, recimo, kovinsko srebrna ali podobno svetla barva. O obliki kupejevske Češtirice torej nimamo pripomb. Žal pa pri opisu uporabnosti kupejevske Štirice

pohvale rahlo potihnejo. Izkaže se namreč, da je uporabnost tu v službi oblike. Izvedba šipe na pokrovu prtljažnika postreže z dvema slabostima. Prva je nedvomno posledica izvedbe zadnje šipe, ki jo tako sestavljata položni in pokončni del. Od tega briše zadnji brisalnik samo pokončni del, ki je zelo nizek in kot tak onemogoča vgradnjo večje metlice brisalnika. Ta tako z vsega 18 centimetrov dolžine pobriše manj kot polovico površine pokončnega dela šipe. Za slabšo preglednost za vozilom pa svoje pristavita še zajetna stebrička C in na vrhu pokrova prtljažnika vgrajen spojler. Slednji je namreč pritrjen na rob, kjer sta združena položni in pokončni del šipe. Vse bi bilo v najlepšem redu, če le ne bi bil ta rob oziroma spojler ravno na sredini šipe, kjer močno moti pogled nazaj.



V kabini se bosta najboljše počutila prednja potnika. Večina voznikov si bo predvidoma lahko nastavila lego volanskega obroča in sedeža po lastnih željah, skupaj s sopotnikom pa se ne bosta mogla pritoževati niti nad odmerjenimi centimetri in številom odlagalnih prostorov. Ti sprejmejo vse od najmanjšega drobiža (kakovostno izdelani in obloženi predalčki v zgornjem delu armaturne plošče), kreditnih kartic (posebne reže na bokih sredinske konzole), do pisal (majhna polička v zgornjem robu sredinske konzole) in večjih kosov, kot so denarnice, torbice oziroma skatlice s CD-ji, ki bodo svoje mesto našli v vratnih predalih, predalu pod sovoznikovem sedežem ali sovoznikovem predalu, ki je osvetljen, uporabno velik in hlajen, žal pa ni opremljen še s ključavnico.

O eni največjih posebnosti oziroma novostih C4 smo že govorili. Volanski obroč je fizično ločen od nepremičnega sredinskega dela, kjer je bilo v primeru testnega vozila zbranih kar 18 stikal oziroma vrtljivih gumbov. Vse lepo in prav, a voznik se mora med množico stikal in gumbov tudi znajti, zato bo ta novost od njega nedvomno zahtevala nekaj privajanja, a ga bo vsak lastnik Češtirice gotovo zmožen opraviti v prvih nekaj sto kilometrih spoznavanja z vozilom. Pri Avto magazinu vedno pozdravljamo napredek in novosti, a le če so dobro zamišljene, žal pa je omenjeni del C4 zrel še za nekaj dodelav. Največ negotovanja povzroča oddaljenost stikal od volanskega obroča, zaradi česar mora voznik neprestano prepirjati ali spustiti obroč, kar pa je že skoraj enako, kot če spremeni radijsko postajo ali glasnost kar neposredno s stikali radijskega sprejemnika na armaturni plošči. Podobno nesmiselno in odročno nameščeno se med uporabo izkaže tudi v spodnjem delu sredinskega dela vgrajeno stikalo troblje, ki bi ga voznik lažje našel na sredini nepremičnega srednjega dela.

»Citroënovi inženirji očitno niso povsem prepričani v kakovost svojega dela oziroma v vozniške sposobnosti lastnikov njihovih vozil.«



Podobno dober, a žal (še) ne odličen je tudi pogonski sklop avtomobila. Ta se po sodobnosti gradnje motorja in založenosti s prestavami v menjalniku spogleduje z vrhom ponudbe med konkurenco, a vendar nekateri konkurenti ponujajo še boljši paket. Že res, da motor na papirju prepriča s podatki o največji moči in navoru, a kot že tolikokrat poprej, tudi tokrat teorija ni vse. Motor razvija moč nežno in razmeroma umirjeno, kar sicer ne pristaja 'športnemu' kupeju, a mu tega vendarle ne štejejo v prevelik minus. Zmotila pa nas je njegova odzivnost in zakasnitev na ukaze s stopalke za plin. Kljub umirjenemu značaju motorja pa meritve potrjujejo, da boste s C4 2.0 HDi lahko zelo hitri. Izmerjeni pospešek od nič do hitrosti sto kilometrov na uro je bil sicer dve sekundni desetinki počasnejši, kot obljublja tovarna, a s slabimi desetimi sekundami še vedno poskočno hiter, da boste brez težav sledili ritmu vožnje. Tudi največja hitrost prek dvesto kilometrov na uro je več kot dovolj za nabiranje kazenskih pik, prožnost pa tolikšna, da bo prehitavanje v vsaki vozni okoliščini mačji kašelj.





Na žalost se z zmogljivim, a rahlo umirjenim značajem motorja ujema tudi šeststopenjski ročni menjalnik, ki je še vedno značilno PSA-jevski oziroma citroënovski. S tem ponovno grajamo predvsem ohlapno in razmeroma nenatančno prestavno ročico. Tudi nad sicer učinkovitimi zavorami bodo dinamični vozniki vihali nosove, saj je servoojačitev premočna, s tem pa trpi predvsem dozirljivost in povratni občutek na stopalki zavor.

Na drugi strani bodo dinamike željni vozniki navdušeni nad podvozjem. V primerjavi s petratno različico je vzmetenje pri kupeju bolj čvrsto, kar še dodatno omeji bočno nagibanje karoserije med ovinki. Tudi meja zdrsa vozila je postavljena zelo visoko, volanski mehanizem pa postreže z dobro odzivnostjo (deloma tudi po

»V uredništvu Avto magazina vedno pozdravljamo napredek in novosti, a le če so dobro zamišljene.«

zaslugi nizkopresečne 17-palčne obutve) in neposrednostjo (2,8 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke), a na žalost tudi z razmeroma slabo povratno povednostjo o dogajanju pod prednjimi kolesi. Povečana togost vzmetenja pa vpliva tudi na udobje vožnje, saj predvsem na hitrih, a ne ravno idealno gladkih slovenskih cestah avtomobil že skoraj živčno poskakuje.

Ne moremo mimo misli, da Citroënovi inženirji niso povsem prepričani v kakovost svojega dela oziroma v vozniške sposobnosti lastnikov njihovih vozil. Varnostni sistem ESP, ki je del serijske opreme vseh boljše opremljenih C4, je

seveda izklopljiv, a na žalost le do hitrosti 50 kilometrov na uro. Nad to mejo se sistem brez-pogojno ponovno vklopi in bdi nad stabilnostjo vožnje in s tem tudi vašo varnostjo. Takšno ravnanje še razumemo in deloma celo podpiramo, ko teče beseda o družinskih modelih. Se nam pa to ravnanje zdi nesmiselno pri avtih, ki želijo biti športni, dinamični in ki želijo nuditi vozniku užitek v vožnji. Če hočejo inženirji dodatno varovalko, lahko vgradijo dvostopenjsko izklapljanje sistema. V prvi stopnji bi se sistem lahko ponovno vklopil nad določeno hitrostjo, v drugi stopnji pa bi ostal izklopljen, vse dokler ga voznik ne

bi ponovno sam vklopil. Verjemite nam, zamisel ni neizvedljiva, saj morajo računalničarji le vpisati dodaten del računalniškega programa, ki bi dovoljeval obe voznikovi želji. O izvedljivosti zamisli pričajo tudi nekateri avtomobili, ki podobne sisteme že uporabljajo.

Ocena štiri dokazuje, da je avtomobil sicer zelo dober, ne pa tudi odlični. Do odlične ocene mu namreč manjkajo malenkosti, kot so bolj dodelan mehanizem prestavne ročice, odzivnejši motor, bolj uravnotežen sistem servoojačitve zavor, večji zadnji brisalnik in še kakšna stvar bi se našla. Skratka, malenkosti, ki morda ne bodo zmotile vseh uporabnikov in bodočih ali že obstoječih lastnikov Citroënovega C4 Coupeja, a vendar slednjega ločijo od osvojene petice. ■

Citroën C4 Coupe 2.0 HDi VTR Pack

CENA: (Citroën Slovenija)
Osnovni model: 5.040.000 SIT
Testno vozilo: 5.265.000 SIT

Moč: 100 kW / (136 KM)
Pospešek: 9,9 s
Največja hitrost: 207 km/h
Povpr. poraba: 7,9 l/100 km

Mere: 930-980 920 vse mere so v mm
 1458 890-1080 1320 870-640 314 l 2608 4273

NAŠE MERITVE

(T=2 °C / p=1020 mbar / rel. vl.: 37 % / Gume: 205/50 R 17 H (Michelin Pilot Alpin 2 M+S) / Stanje km števca: 4192 km)

Vozne lastnosti

Pospeški	s
0-100 km/h:	9,9
402 m z mesta:	17,1 (132 km/h)
1000 m z mesta:	31,2 (167 km/h)

Prožnost

50-90 km/h (IV./V.):	7,8/11,9
80-120 km/h (V./VI.):	9,2/12,1

Največja hitrost

207 km/h (V. in VI. prestava)

Poraba goriva

I/100 km	l/100 km
najmanjše povprečje	6,3
največje povprečje	9,6
skupno testno povprečje	7,9



Trušč v notranjosti

dB	III.	IV.	V.	VI.
Prestava 50 km/h:	55	54	53	53
90 km/h:	64	61	60	59
130 km/h:	66	65	64	
Prosti tek:				38

Zavorna pot

od 100 km/h:	m
(AM meja 40 m)	43,4



Napake med testom

- občasno nedelovanje sistema za pomoč pri parkiranju

DIAGRAM MENJALNIKA:

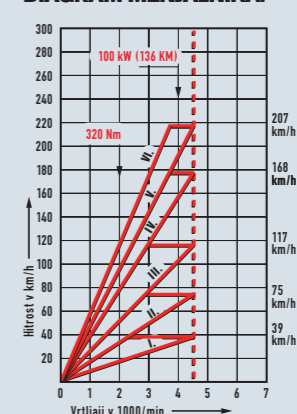
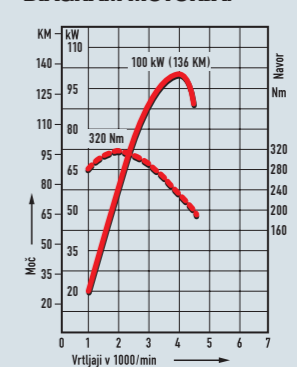


DIAGRAM MOTORJA:



UŽITEK V VOŽNJI:



C4 Coupe 2.0 HDi navdušuje z lego, vodljivostjo in zmogljivim motorjem, a miri navdušenje z (ne)natančnim menjalnikom, (ne)odzivnim motorjem in (ne)komunikativnim volanskim mehanizmom.

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - turbodizelski z neposrednim vbrizgom - gibna prostornina 1997 cm³ - največja moč 100 kW (136 KM) pri 4000/min - največji navor 320 Nm pri 2000/min.

Prenos moči: motor poganja prednji kolesi - 6-stopenjski ročni menjalnik - gume 205/50 R 17 H (Michelin Pilot Alpin 2 M+S).

Voz in obese: kombibiluzina - 3 vrata, 5 sedežev - samonosna karoserija - spredaj posamični obesi, vzmetni nogi, trikotni prečni vodili, stabilizator - zadaj poltoga prema, vijaki vzmeti, teleskopska blažilnika, stabilizator - zavore spredaj koltni (prislino hlajeni), zadaj koltni - rajdni krog 12,0 m - posoda za gorivo 60 l.

Mase: prazno vozilo 1381 kg - dovoljena skupna masa 1849 kg.

Zmogljivosti: največja hitrost 207 km/h - pospešek 0-100 km/h 9,7 s - poraba goriva (ECE) 7,1/4,5/5,4 l/100 km.

Prostornina prtljavnika izmerjena z AM standardnim kompletom 5 kovčkov Samsonite (skupno 278,5 l): 1 × nahrbtnik (20 l); 2 × kovček (68,5 l); 1 × kovček (85,5 l).



Ocena

Zunanost (15)	14	Črn C4 Coupe je lep. Glede kakovosti izdelave nimamo večjih pripomb.
Notranost (140)	109	Bogata opremljenost, slaba dostopnost do zadnje klopi in majhen prtljajnik nižajo oceno notranosti.
Motor, menjalnik (40)	33	Motor se izkaže z zmogljivostmi in kultiviranostjo, a se kupejevskemu C4 ne poda povsem.
Vozne lastnosti (95)	72	Legla in vodljivost sta dobri. Pogrešamo pa komunikativnejša volanski mehanizem.
Zmogljivosti (35)	32	C4 2.0 HDi je lahko zelo hiter avtomobil, s katerim bodo številni bencinski težko držali tempo.
Varnost (45)	36	Je popolno varnostno opremljen, a moti slaba preglednost nazaj. Zavore so učinkovite.
Gospodarnost (50)	34	Nakup C4 Coupe 2.0 HDi VTR Pack ni poceni. Boljše se izkaže z gospodarnostjo z gorivom.

Skupaj 333

Ocena štiri zgovorno priča, da je osnova sicer pomembna, a še zdaleč ni vse. C4 Coupe 2.0 HDi bo zaslužil oceno pet šele, ko bodo inženirji pri snavanju premislili in dodelali do potankosti prav vse malenkosti v avtomobilu.



Kriterij ocenjevanja (Št. točk = ocena): 0-180 = 1; 181-240 = 2; 241-300 = 3; 301-360 = 4; 361-420 = 5

HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ prožen in kultiviran motor
- ▲ lega in vodljivost
- ▲ učinkovitost zavor
- ▲ merilniki
- ▲ natančen in odziven krmilni mehanizem
- ▼ odzivnost motorja
- ▼ povratna povednost krmilnega mehanizma
- ▼ občutek na stopalki zavor
- ▼ namesititev stikala troblje
- ▼ ohlapnost in natančnost menjalnika
- ▼ preglednost nazaj
- ▼ majhen zadnji brisalnik