

Od ramen do narta



Saj bi napisali, da je C4 VTS športnik od glave do pet, a bi lagali. Njegova športnost sega le od ramen do narta.

Ce se postavite pred najšportnejšo različico izmed vseh C4, potem boste opazili, da mu športnih potez nikakor ne primanjkuje. Če stopite pred avtomobil (a si sploh upate?), se vam bo prednji

spojler grozeče v opozorilo naslonil na nart vaših stopal, če pa pristopite k zadku, vam bo zadnji spojler velikosti tistega iz svetovnega prvenstva v rallyju segal točno do ramen. Da, C4 VTS nedvomno ponosno kaže svoje športne gene

in če je v vas vsaj kanček dinamičnosti, vam bo všeč.

Podobna zgodba je v notranjosti, ki pa je lepša kot uporabnejša. Vrata - kot se za klasičnega kupeja spodobi - se odprejo zelo na široko, kar godi našim starim kostem pri vstopanju, a je moteče pri prenapolnjenih parkiriščih. Sedeži so školjkasto športni, odeti v usnje, kar pri dinamičnejši vožnji povzroči, da boste imeli zaradi drseče zadnjice skoraj več dela obstati na sedežu kot na

cesti. Sploh pri zaviranju! Položaj za volanom je tipično francoski (naj mi bo oproščeno to posploševanje, a kaj hudiča, če je pa res!): od vas še vedno pričakujejo, da imate dolge roke in kratke noge. A ker Slovenci nismo takšni, si je tudi C4 VTS zaslužil minus glede voznikovega delovnega prostora. Nad nenavadno notranjostjo smo bili vsi v uredništvu navdušeni (končno eden izmed avtomobilov, v katerem zagotovo več, da ni v sivem povprečju!), pa

vendar sčasoma začne motiti kar nekaj stvari. Recimo volanski obroč: odlična ideja, da se sredinski del sploh ne premika in da okrog njega vrtimo volanski obroč, v športnejši različici pa nekako ni ustrezen, saj je preveč neroden za dinamičnejše upravljanje. Volan je prevelik, pretnak in premalo komunikativen, da bi zadovoljil povprečnega mladeniča, ki kdaj pa kdaj rad malce pritisne na plin. Mi bi ga že zamenjali za kakšnega bolj klasičnega, recimo za

enega iz rubrike Tuning, čeprav upravljanje z radiem, tempomatom in drugimi informacijskimi funkcijami prek volana pri vsakodnevni prometni gneči kar sede! Drugi živčni zlom smo doživljali vsako jutro, ko smo z desnico prijeli aluminijasto prestavno ročico: če je bilo zunaj -5 stopinj C, je imela prestavna ročica -20, po izkušnjah pa vemo, da se poleti segreje na temperaturo prižgane kuhinjske peči. Kdo si je zamislil aluminij na ročici

in zakaj pri tem vztrajajo, je največja uganka. Ali res vsi Citroënovi testni vozniki vozijo le z (dirkaškimi) rokavicami? Načrtovalca bi morali takoj za ušesa!!

Vožnja s podobnimi avtomobili, kot je C4 VTS, se začne nekako po ustaljenem postopku. Zagon motorja, da se čim prej ogreje na delovno temperaturo, prižiganje luči, imobiliziranje z varnostnim pasom, uravnavanje klime na kakšno stopinjo manj (ker vemo, da ti pri dinamič-

nejši vožnji postane kmalu precej vroče), nato pa še obvezno izklapljanje sistema ESP, kratka molitvica (šala) in ... gaaaaa! Citroën C4 VTS je mogoče na prvi pogled videti malce okoren avtomobil, a verjemite, ko ga zapodite skozi hitre ovinke z dobrim cestiščem, vam bo kmalu na obrazu sijal velik in prešeren nasmehek. Skozi menjalniške zobnike, ki so (pol)dirkaškemu pospeševanju v prid kratki, se sprehodite v nekaj sekundah, medtem ko motor rohni



Citroën C4 je poln dodatkov tako zunaj (glej aluminijasto platišče, vzvratno ogledalo, ...) kot tudi v notranjosti (aluminijasta prestavna ročica, imitacija brušenega aluminija na sredinski konzoli, tudi ob sončnem vremenu pregleden osrednji zaslon, ...).

Pogled za avtomobil je zaradi kupejske oblike sicer omejen, vendar ob lepem vremenu ne povzroča večjih težav. Bolj nepregledna postane vzvratna vožnja ob slabem vremenu, ko se šipe umažejo in zadnji brisalnik očisti le majhen del šipe.



»C4 VTS nedvomno ponosno kaže svoje športne gene.«

pri skoraj 7.000 vrtljajih. No, če smo natančnejši, prestavna ročica ima kljub športni naravi vseeno predolge hode, da bi dobila šolsko petico, pa tudi motor ni treba priganjati do oznake sedem tisoč na merilniku motornih vrtljajev, saj se takrat motor le dere in počasi že peša. Veliko bolje je izkoristiti navor od 6.000 do 6.500 vrtljajev in s kratki-

mi prestavnimi razmerji loviti polna pljuča dvolitrskega atmosferskega bencinskega motorja, sicer starega znanca. Zavore zahtevajo malce več pazljivosti, saj zavorni servo zagrabi hitro in za športni avtomobil precej grobo (zato pri tem avtomobilu kar pozabite na tehniko prsti-peta ali na zaviranje z levo nogo, če nočete pristati z nosom na vetrobranskem ste-

klu), vendar pa kljub dolgotrajnemu 'mrcvarjenju' vseeno ne opešajo. No, vsaj ne pozimi in na zimskih gumah, ki (smrk, smrk) odvzamejo nekaj užitkov pri vožnji skozi ovinke. Lega na dobrem asfaltu je izredno dobra, veliko časa povsem nevtralna, ob pretiravanju pa zadek zelo nadzorovano zdrsne. Na slabši podlagi pa se C4 VTS ne počuti tako

zelo domače, saj je podvozje precej trdo naravnano, zato je treba kar pošteno prijeti za volanski obroč, da avtomobil ne vzame poti v svoje roke. No, da mu neravnine res ne prija, priča tudi (neupravičen) zvočni signal za odprt motorni pokrov, ki se je oglasil vsakič, ko je podvozje moralo malce garati na cestnih luknjah. Kot bi pri Citroënu

to nalašč naredili, da voznik malce varčuje z materialom ... Najšportnejši C4 nikakor ne razočara. Izredno lep kupe na cesti zbudi veliko pozornosti, nenavadna oblika notranjosti navdušuje tako staro kot mlado, vsite opreme je ogromno, vozniku pa ponuja tudi precej športnih užitkov. Le v ekstremnih razmerah je treba upošteva-

ti, da se veliko bolje znajde z zmer-no hitrim voznikom, ki ga posrednejši - električno krmiljeni - volanski obroč, prestavna ročica z daljšimi hodi ali odsotnost zapore diferenciala (ko izklopiš sistem ESP, se notranje pogonsko kolo rado zavrti v prazno) ne motijo preveč. Torej ni športnik od glave do pete, pač pa le od rame do narta. ■

Citroën C4 VTS

CENA: (Citroën Slovenija)
Osnovni model: 5.330.000 SIT
Testno vozilo: 5.985.000 SIT

Moč: 130 kW / (177 KM)
Pospešek: 8,0 s
Največja hitrost: 227 km/h
Povpr. poraba: 11,5 l/100 km

NAŠE MERITVE

(T=5 °C / p= 1021 mbar / rel. vl.: 67 % / Gume: 205/50 R 17 V (Michelin Pilot Alpin M+S) / Stanje km števca: 1481 km)

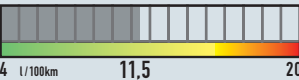
Vozne lastnosti

Pospeški **s**
0-100 km/h: 8,0
402 m z mesta: 15,9
(145 km/h)
1000 m z mesta: 28,8
(184 km/h)

Prožnost **s**
50-90 km/h (IV.): 9,1
80-120 km/h (V.): 12,2

Največja hitrost 227 km/h
(V. prestava)

Poraba goriva **l/100 km**
najmanjše povprečje 9,8
največje povprečje 14,1
skupno testno povprečje 11,5

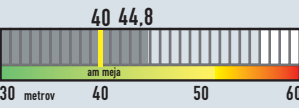


Trušč v notranjosti

dB
Prestava III. IV. V.
50 km/h 53 52 51
90 km/h 63 62 60
130 km/h 67 65
Prosti tek 36

Zavorna pot

m
od 100 km/h: 44,8
(AM meja 40 m)



Napake med testom

- neupravičeno opozarjanje na odprt motorni pokrov

HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ videz
- ▲ oprema
- ▲ zmogljivosti
- ▲ prižiganje luči na parkirišču s kontaktnim ključem

- ▼ aluminijasta prestavna ročica
- ▼ neroden volanski obroč
- ▼ poraba goriva

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - bencinski - gibna prostornina 1997 cm³ - največja moč 130 kW (177 KM) pri 7000/min - največji navor 202 Nm pri 4750/min.

Prenos moči: motor poganja prednji kolesi - 5-stopenjski ročni menjalnik - gume 205/50 R 17 V (Michelin Pilot Alpin M+S).

Voz in obese: kombilimuzina - 3 vrata, 5 sedežev - samonosna karoserija - spredaj posamični obesi, vzmetni nogi, trikotni prečni vodili, stabilizator - zadaj poltoga prema, vijalni vzmeti, teleskopska blažilnika, stabilizator - zavori spredaj kolutni (prisilno hlajeni), zadaj kolutni - rajdni krog 12,0 m.

Mase: prazno vozilo 1337 kg - dovoljena skupna masa 1768 kg.

Mere: dolžina 4273 mm - širina 1769 mm - višina 1458 mm - prtljažnik 314 l - posoda za gorivo 60 l.

Zmogljivosti: največja hitrost 227 km/h - pospešek 0-100 km/h 8,3 s - poraba goriva (ECE) 11,7/6,5/8,4 l/100 km.

DIAGRAM MENJALNIKA:

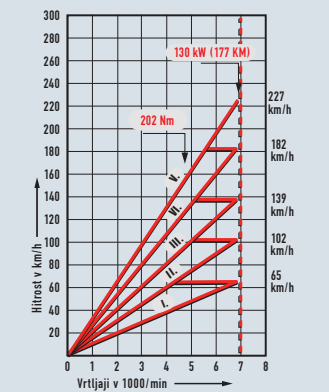
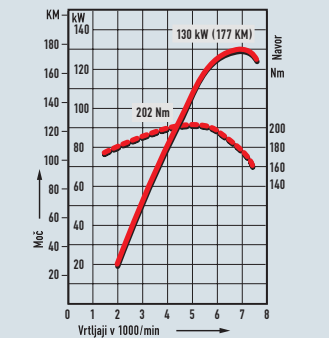


DIAGRAM MOTORJA:



UŽITEK V VOŽNJI:



Če bi le ponujal več športnosti (odzivnejši volan, manj izrazit servo pri zaviranju, krajši hodi prestavne ročice, boljši položaj za volanom, ...), bi mu zlahka dali petico.

Končna ocena

Citroën C4 VTS se dobro počuti tako na ovinkasti (stari) cesti do slovenskega morja kot tudi na promenadi v Portorožu. Kljub 180 KM ne pričakujte ekstremnih športnih zmogljivosti, a če smo odkriti, kdo od lastnikov jih sploh potrebuje?!!