



Kot doma

Če radi poležavate v mehkem fotelju pred televizorjem (hmm, le kdo ne mara tega?), potem si omislite Cactus, saj prijetni občutek podaljša čisto do vrat službe.



► Seveda sta naslov in uvod malce šaljive note, čeprav nista daleč od resnice. Sedeži so mehki in udobni, za moj razboleli hrbet celo preveč, saj se trdoto v ledvenem delu ne da nastavljanje. Če k temu dodamo še digitalna zaslona, tisti pred voznikom je celo brez merilnika vrtljajev, potem manjkajo za domači kino samo še kokice, kajne?

Pravzaprav nam je pojava oziroma videz Citroëna C4 Cactus všeč. Končno zopet

pravi Citroën, ki z zunanjo obliko privablja tako poglede kot podžiga različna mnenja. Nekaj mu je treba priznati: na cesti ga boste takoj opazili in sistem Airbump, ki pomeni termoplastično poliuretansko zaščito z zračnimi mehurčki za zaščito vrat pred nadležnimi buškami, je zadetek v polno. Toda treba se je zavedati, da je avtomobil nastal za to, da ponuja dovolj prostornosti in uporabnosti ob zmerni ceni, zato se to varčevanje predvsem v notranjosti precej očitno občuti.

Uporabljeni so trdi materiali, ki bodo verjetno na dolgi rok trpežnejši, toda ne razvajajo. Zadaj se šipi ne pogrezneta, ampak se odpirata le stransko, C-stebrička pa sta tako široka, da je pri križiščih pogled nazaj (predvsem na kolesarje, ki brezglavo prino-rijo po vzporedni kolesarski stezi!) precej omejen, do posode za gorivo pa pridete na

staromodni način, to je s ključem. Zanimivo, prostora v notranjosti je kar veliko, zato me čudi, da so malce pozabili na odlagalne površine. Okej, odlagališči v vratih in zaprt predalnik pred sovoznikom, katerega pokrov se odpira navzgor, stanje omilita, vendar bi kljub temu lahko dobili še kakšen uporaben prostor med sedežema za vsaj voznikov mobilni telefon in denarnico. Všeč nam je bil osrednji zaslon, občutljiv za dotik: v digitalni dobi so postali gumbi nepotrebni, zato ni čudno, da jih ima C4 Cactus samo pet (dodatno gretje prednjega stekla, gretje zadnjega, upravljanje osrednje ključavnice, izklop stabilnostnega ESP-ja in vklop vseh štirih smernikov). In moja otroka, neobremenjena predsodkov, sta takoj ugotovila, da sta notranji držali v prednjih vratih kulski.

Ni pa nam bilo kulsko, da je bilo podvoz-



NOVI moto katalog 2016

SAMO 5,99 €

MOTOGP SPECIAL

25 MOTO TESTOV



AKTUALNO: KAKO KUPITI DOBER RABLJEN MOTOCIKEL
SVETUJEMO: OPREMA ZA RAZLIČNE TIPE MOTOCIKLOV, TRIKI ZA POCENI VZDRŽEVANJE, TRENING TERENSKE VOŽNJE ZA ZAČETNIKE, ZAKAJ POSADITI OTROKA ZGODAJ NA MOTOR

KAKO KUPITI DOBER RABLJEN MOTOCIKEL

www.moto-magazin.si

moto katalog 2016

www.avto-magazin.si



Citroën C4 Cactus 1.2 Pure-Tec 82	
CENA OSNOVNEGA MODELA S POPUSTI*:	14.120 EUR
CENA TESTNEGA VOZILA BREZ POPUSTOV:	17.070 EUR
CENA TESTNEGA VOZILA S POPUSTI*:	13.990 EUR

	ZAVAROVANJE AO:	362 EUR
	KASKO (+B,K), AO, AO+ :	866 EUR

NAŠE MERITVE	
Okoliščine meritev:	
T = 14 °C / p = 1.018 mbar / rel. vl. = 65 % / stanje kilometrskega števca: 1.996 km	

POSPEŠKI	
0-100 km/h:	14,1 s
402 m z mesta:	19,3 s (118 km/h)

PROŽNOST	
50-90 km/h (IV.):	15,2 s
80-120 km/h (V.):	23,5 s

TRUŠČ V NOTRANOSTI	dB
Hitrost (km/h)	Vl. prestava
90	60

ZAVORNA POT	
od 100 km/h:	36,4 m (AM meja 40 m)

PORABA GORIVA	
skupno testno povprečje	6,7 l/100 km
povprečje normnega kroga	5,7 l/100 km

TEHNIČNI PODATKI	
Motor: 3-valjni - 4-taktni - vrstni - bencinski - globna prostornina 1.199 cm³ - največja moč 60 kW (82 KM) pri 5.750/min - največji navor 118 Nm pri 2.750/min.	
Prenos moči: motor poganja prednji kolesi - 5-stopenjski ročni menjalnik - gume 205/50 R 17 V (Goodyear Efficient Grip).	
Mas: prazno vozilo 965 kg - dovoljena skupna masa 1.500 kg.	
Mere: dolžina 4.157 mm - širina 1.729 mm - višina 1.480 mm - medosna razdalja 2.595 mm - prtljažnik 348-1.170 l - posoda za gorivo 50 l.	
Zmogljivost: največja hitrost 167 km/h - pospešek 0-100 km/h 12,9 s - kombinirana povprečna poraba goriva (ECE) 4,6 l/100 km, izpust CO2 107 g/km.	

HVALIMO IN GRAJAMO	
	cena (za križanca)
	videz, pojava
	uporaben prtljažnik
	zaščite na vratih Airbump
	glasen trivaljnik pri pospeševanju
	zgolj petstopenjski menjalnik
	premalo odlagalnih površin
	očito varčevanje pri materialih
	nedeljiva zadnja klop

Končna ocena	
Rdeči vzvratni ogledali povesta vse: če hočete biti drugačni od drugih, je C4 Cactus kar prava izbira.	

* Popusti in akcije po uradnem ceniku na dan zaključka redakcije.



je (kot že veste, je platforma sposojena pri Peugeotu 208 oziroma Citroënu C3) precej trdo, kar nekako ni sovpadalo z mehkobo sedežev ter upravljaljskih sklopov. Nekaj 'krivde' za to nosijo tudi 17-palčna platišča, čeprav v homologacijskem kartončku piše, da bi C4 Cactus zlahka preživel tudi s 15 palci. No, vsaj nagibanja karoserije nismo opazili ... Tudi sicer je bil testni avtomobil kar dobro založen z opremo, saj je imel tempomat in omejevalnik hitrosti, sistem prostoročnega telefoniranja, klimatsko napravo, navigacijo itd. Z manj opreme bi bila cena še ugodnejša.

Da so v tovarni res varčevali, dokazuje tudi menjalnik in motor, saj so prve mu odvzeli eno prestavo, drugemu pa kar en valj ... No, šalo na stran, pri prvem to verjetno velja, drugi pa sledi trenutnim modnim trendom. Zgolj 1,2-litrski atmosferski trivaljnik ponuja 60 kilovatov ali bolj domačih 82 'konjev', v primerjavi s predhodnikom pa je 25 odstotkov lažji, trenje notranjih delov so zmanjšali za 30 odstotkov in tako pri Citroënu izpusti v zrak okoli

25 odstotkov manj CO². Slabosti motorja so glasnost pri pospeševanju in pomanjkanje moči ter navora nad 100 kilometri na uro ter seveda slabokrvnost pri polno naloženem avtomobilu. Tudi poraba goriva bi lahko bila manjša, vendar se pomanjkanje šeste prestave in skromna zaloga moči za tako velik avtomobil neke mora poznati, saj je treba motorček za sledenje sodobnih prometnih tokov kar priganjati. Zanimivo, do 100 kilometrov na uro je prav poskočen in pri umirjeni vožnji pri zmernem plinu skoraj neslišen, kot bi bil pod aluminijastim motornim pokrovom drug motor. Rešitev za zahtevnejše voznike smo zasledili že na predstavitvi, pozneje pa še na testu: namreč s turbopuhalom podprt trivaljnik, ki ponuja 110 'konjev'.

Citroën C4 Cactus je po mojem mnenju spet pravi nenavadni Citroën, ki ponuja veliko zanimivih rešitev, vendar zahteva od uporabnikov tudi nekaj kompromisov. Če ste nanje pripravljeni, potem se iz občo-dovalca lahko kmalu prelevite v stalnega uporabnika.



BMW Motorrad
Slovenija

C 650 Sport

The Ultimate
Riding Machine

NE ČAKAJTE
KAJ BO PRINESEL DAN.
VZEMITE SI SAMI.
NOVI C 650 SPORT.

Urbana mobilnost v svoji najlepši obliki. Popolnoma na novo oblikovan prednji del motorja in športni zvok poudarjata dinamični karakter. Optimizirano vzmetenje, ABS in ASC v serijski opremljeni kot opcija LED dnevne luči, ki se avtomatsko prilagajajo dnevnemu svetlobi, največji prostor za prtljago v svojem razredu – doživite čisti užitek v vožnji dan za dnem. Več na bmw-motorrad.si/c650sport

MAKE LIFE A RIDE. *

* Naj bo vaše življenje vožnja.