

Modernizovaný C4 Cactus designem přide zapadá mezi ostatní soudobé Citroëny

LÉTAJÍCÍ KOBEREK

Modernizované provedení typu C4 Cactus nahrazuje i řadu C4 a jako první přiváží nové patentované tlumiče PHC.

JIŘÍ DUCHOŇ, Marseille (F)

Foto: Citroën

První Cactus vytrčil své bodliny v podobě studie na autosalonu ve Frankfurtu roku 2013 a jeho sériové, pouze v detailech upravené provedení slavilo svoji premiéru o rok později v Ženevě. Citroën C4 Cactus (viz AR 10/14) jednoznačně zaujal, a to zejména svým celkovým pojetím, odkazujícím na legendární spartánskou Kachnu 2CV (byť cena nakonec příliš spartánská nebyla). Výsostnými prvky se staly zejména přední svítilny ve třech vodorovných rovinách a výrazné plastové obklady Airbump na bocích karoserie a hranách nárazníků. Podobným směrem se záhy vydala nejen třetí generace řady Citroën C3 (viz AR 8 a 11/16), ale i odvozený crossover C3 Aircross (viz AR 11/17). Právě v rodině C3 značka Citroën vykročila směrem ke svému novému cíli, jímž je nabízet v cenově dostupných vodách maximální možný komfort. Na módní „sportovní a dynamické“ vlně se nenese, chce oslovit lehkým ovládáním, plyným pérováním a pohodlnými sedadly.

O strategii nazvané Citroën Advanced Comfort hovořila šéfka značky Linda Jackson již při uvedení současné C3, ale první skutečné prvky tohoto přístupu byly aplikovány teprve v novém typu C4 Cactus. Jde zejména o zavedení lepených spojů mezi díly skeletu karoserie, kapalinových dorazů tlumičů a sedadel nové konstrukce. Tyto prvky mají za úkol zvýšit úroveň komfortu cestování a my jsme je s kolegy z poroty COTY měli možnost vyzkoušet již vloni na podzim na jednom z prototypů (podrobně viz AR 11/17). Lepené spoje nakonec u faceliftu-



Komunikační rozhraní mezi řidičem a vozem je svěřeno dvěma displejům



Interiér těží z nových materiálů. Přední sedadla nové konstrukce jsou měkká a velmi pohodlná

vaného Cactusu použity nebyly, zvýšení tuhosti karoserie zde má na „svědomí“ větší počet bodových svarů. Loni v červnu byla ukončena výroba typu C5, s nímž značka Citroën přišla o svoji vlajkovou loď a definitivně i o legendární a šesti dekádami vývoje takřka k dokonalosti dovedené plynokapalinové pérování.

Nový C4 Cactus znamená konec další z tradičních typových řad značky Citroën: nahrazuje totiž nejen současný Cactus, ale rovněž kompaktní hatchback C4. Aby tedy neodradil tradiční zákazníky C4, působí poněkud střízlivějším dojmem než C3 a C3 Aircross, a to zejména při pohledu z profilu a na zadní část karoserie. Design přide však jde zcela v duchu s menšími sourozenci. Samozřejmostí jsou plastové obklady lemů blatníků a spodních částí prahů a nárazníků, typické ochranné prvky Airbump (C3 Aircross je však nemá) jsou zde vyvedeny v minimalistickém provedení na bočních dveřích podél prahových nástavců.

Interiér nového Cactusu je překvapivě prostorný. Spolujezdce airbag umístěný ve stropě prodlužuje využitelnou délku interiéru, cestující vzadu mají více prostoru pro kolena díky vybráním v zadní části předních opěradel a zvětšila se tam rovněž šířka v úrovni loktů, a to z prostého důvodu: okna v zadních dveřích nejsou stahovací, ale pouze výklopná. Přístrojový štít v podobě jednoduché destičky s několika digitálními údaji (chybí i otáčkoměr) zůstal zachován, ale pracoviště řidiče už tak spartánsky nepůsobí. Výdech ventilace vpravo před spolujezdcem sice stále chybí, ale použity byly kvalitnější čalounické a obkladové materiály.



Řez kapalinovým tlumičem PHC (Progressive Hydraulic Cushions). Dorazy nejsou pryžové, ale nahoře i dole je nahrazují pružinové segmenty s pouzdry opatřenými otvory. Těmi je při větší svislé výchylce kola vytlačována kapalina a díky jejich různému průřezu je tlumicí síla progresivní v závislosti na velikosti výchylky

Osvědčené zážehové tříválec i vznětový čtyřválec mají kultivovaný běh a plynulou křivku průběhu točivého momentu. Použité tlumiče PHC nové konstrukce (vystačí si s pouze mechanickou regulací bez elektronického řízení a Citroën si údajně při jejich vývoji nechal patentovat dvě desítky dílčích řešení) dávají vozu zcela novou povahu a závesy kol jsou s nimi sladěny do podoby v daném segmentu nevídaného komfortu. Proti loni zkoušenému prototypu sice mírně přitvrdily, ale bylo to jednoznačně ku prospěchu jízdní stability. Tlumič klade kolem středové polohy jen minimální odpor, takže na přejezdy jednotlivých výmolů reaguje pouze kolo a do karoserie se nepřenáší žádná pohyby ani rázy. Díky tomu C4 Cactus překonává třeba retardéry s takovým přehledem, že o nich ani nevíte. Teprve při větších svislých výchylkách kola přichází ke slovu kapalinové dorazy s progresivním účinkem (čím větší propružení, tím větší odpor). Každý tlumič má jeden takový doraz pro pohyb dolů a jeden pro pohyb nahoru, takže se vůz na příčné ne-

rovnosti sice zhoupne, ale nerozhoupá. Jízda je tedy velmi plynulá, ale k letu na kouzelném koberci bychom ji na rozdíl od výrobce asi nepřirovnali.

Konstruktorům se však nepodařilo uspokojivě vyřešit výrazné potápění a zdvihání přídě při razantních dynamických změnách, ačkoli jsme na to loni upozorňovali, nicméně tento Citroën je určen spíše pro klidnou a vyrovnanou jízdu. Překvapivě se však neztratí ani při svižném provozu, kola totiž mají za všech okolností dostatek kontaktu s vozovkou, neodsakují a vůz nemá tendenci ani při prudkých průjezdech zatáčkami výrazněji se naklánět kolem podélné osy. Celkově lze hodnotit jízdní vlastnosti nového Cactusu v rámci jeho kategorie jako velmi dobré.

Na velkých evropských trzích začnou prodeje omlazeného C4 Cactus ještě v prvním čtvrtletí tohoto roku, kdy se objeví u nás zatím není jasné. Zveřejněny nebyly ani ceny, ani podrobné technické údaje a výbavové specifikace, které tak doplníme v rámci redakčního testu později. ■



Oproti novým typům C3 a C3 Aircross nový C4 Cactus působí přeci jen poněkud decentnějším dojmem



Nový C4 Cactus kráčí s dobou. Módě crossoverů odpovídají masivní plastové obklady prahů a podběhů. Pověstné ochranné lišty Airbump zde na rozdíl od C3 Aircross nechybí

TECHNICKÉ ÚDAJE

POHÁNĚCÍ ÚSTROJÍ

Kapalinou chlazený řadový zážehový tříválec (PureTech) nebo vznětový čtyřválec (BlueHDi) s přeplňováním (PureTech 82 atmosférické plnění), uložený vpředu napříč; elektronické přímé vstřikování paliva a stop/start (ne pro PureTech 82), EU6;

a) PureTech 82: 1199 cm³ (ø 75 x 90,5 mm); 60 kW (82 kJ/5750 min⁻¹ a 118 N.m/2750 min⁻¹;

b) PureTech 110: viz výše, ale 81 kW (110 kJ/5500 min⁻¹ a 205 N.m/1500 min⁻¹;

c) PureTech 130: viz výše, ale 96 kW (131 kJ/5500 min⁻¹ a 230 N.m/1750 min⁻¹;

d) BlueHDi 100: 1560 cm³ (ø 75 x 88,3 mm); 73 kW (99 kJ/3750 min⁻¹ a 254 N.m/1750 min⁻¹; pětistupňová manuálně řazená převodovka BVM; pro PureTech 130 šestistupňová, pro PureTech 110 na přání šestistupňová samočinná; pohon předních kol.

PODVOZEK

Samonosná konstrukce s pomocným rámem vpředu (platforma PSA PF1); všechna kola nezávisle zavěšena, vpředu příčná ramena a modifikované vzpěry MacPherson, vzadu vlečená ramena spojená torzní poddajnou příčkou; odpružení vinutými pružinami a teleskopickými tlumiči s kapalinovými dorazy PHC, vpředu příčný zkrutný stabilizátor; stopový průměr otáčení 10,9 m, počet otáček volantem mezi krajními rejdy 3,02; kotoučové brzdy, vpředu s vnitřním chlazením, vzadu bubnové (pro PureTech 110 AT a PureTech 130 kotoučové plně); ABS/EBD/BA, ESP/HADC; hřebenové řízení s elektrickým posilovačem; pneumatiky 205/50 R17.

ROZMĚRY A HMOTNOSTI

Rozvor náprav 2595 mm, d/š/v 4170/1710/1480 mm; objem zavazadlového prostoru (VDA) 358 až 1170 l; objem palivové nádrže 50 l (pro BlueHDi 45 l); hmotnost pohotovostní (v pořadí motorů, v závorce AT): 1008/1030 (1070)/1045/1080 kg, celková 1510/1565 (1600)/580/1620 kg.

PROVOZNÍ VLASTNOSTI (údaje výrobce, v pořadí motorů, v závorce AT)

Největší rychlost 169/188 (188)/193/183 km/h; zrychlení 0 – 100 km/h za 13,1/9,4 (9,9)/8,7/10,7 s; spotřeba NEDC město 5,6/5,4 (5,6)/6,1/4,0 l/100 km, mimo město 4,0/3,7 (3,9)/4,1/3,1 l/100 km, kombinace 4,6/4,3 (4,6)/4,8/3,4 l/100 km; emise CO₂ 105/100 (105)/110/90 g/km.