

Pohodlí jako na kanapi

Nový cactus schoval airbagy proti nákupním košíkům a dostal vylepšený podvozek, který z něj dělá mnohem pohodlnější a dospělejší auto. Svezli jsme se s ním ještě před ženevskou premiérou.



Foto: Citroën

rámu nápravy, na zadní zavěšení pak přidali speciální podložky pohlcující hluk. Auto díky tomu také nepůsobí za jízdy tak „tenkostěnně“ jako původní cactus.

Sedačky s pamětí

K pohodlí přispívají i „vytuněné“ sedačky. Konstrukteři do nich vetkli další dvoucimentrovou vrstvu ze speciálních pěn různých tuhostí, které jsou použité podle toho, jakou část těla podírají (podobné to je u ortopedických matrací). Materiály mají tvarovou paměť, díky které se přizpůsobí tělu každého pasažéra. Úkolem bylo hlavně odfiltrovat vibrace a lépe podprát tělo. Sedačky jsou stále obrovské a hezké na pohled.

V interiéru dále potěší spousta odkládacího prostoru. Ve dveřích jsou obrovité kapsy, před spolujezdcem velká schránka s víkem. Nezbylo tak místo na airbag, ten na straně spolujezdce je tedy schovaný pod čalouněním stropu.

A co motory a převodovky? Největší novinkou v pohonném řetězci je nový automat. Původní robotizovanou skříň řadící cukavě a pomalu nahradila plnohodnotná šestistupňová automatická převodovka od renomovaného japonského Aisinu. Řadí hladce a s benzinovým 110koňovým tříválcem si dobře rozumí.

Slabší z přeplňovaných dvanáctistovek spojená s automatem nedělá z cactusu sprintera, na uvolněnou jízdu i předpisové dálniční přejezdy má energie dost. Předjíždět na okrese se může odvážit taky. O dvacet koní silnější provedení s manuálem má větší říz. Jen v nižších otáčkách musíte mírnou letargičnost motoru, kterou u automatu vyhladí měnič, trochu přepřát a počítat s ní. Při lenivé jízdě jsme s oběma motory jezdili za šest a půl až sedm litrů, což není žádná sláva.

Nový cactus dorazí na český trh začátkem března, ceník se zatím ladí. Náš tip je startovacích 340 tisíc, stejně jako za Renault Mégane nebo vybavený crossover Citroën C3 Aircross. Dosud se v Česku prodávalo stabilně kolem 40 cactusů měsíčně.

František Dvořák

CITROËN C4 CACTUS

Citroën C4 Cactus

délka/šířka (mm)	4 170/1 714
výška/rozvor (mm)	1 480/2 595
objem zavazadelníku (l)	358

motor 1.2 PureTech (4 verze)

výkon	60–96 kW
převodovky	5M, 6M, 6A
toč. moment	118–230 Nm
max. rychlost	169–193 km/h
zrychlení 0–100 km/h	8,7–13,1 s
komb. spotřeba (výrobce)	4,3–4,8 l/100 km

1.6 BlueHDI

výkon	73 kW
převodovka	5M
toč. moment	254 Nm
max. rychlost	183 km/h
zrychlení 0–100 km/h	10,7 s
komb. spotřeba (výrobce)	3,4 l/100 km

tu Mégane nebo Kie Ceed). A po C5, který měl skvělý hydropneumatický podvozek, zase pověst „létajícího koberce“ – tedy vozu s dokonalým komfortem cestování.

U cactusu na to inženýři šli přes úpravy podvozku, konstrukce i sedaček. A výsledek stojí za to. Ještě před výstavní premiérou na autosalonu v Ženevě jsme měli možnost jako jedni z prvních v Česku nový cactus otestovat a můžeme potvrdit, že je mnohem pohodlnější než předchůdce.

Retardéry zvládá hravě

Nejdůležitější a nejnáročnější úpravou bylo přepracování podvozku. Kromě toho, že technici kompletně měnili nastavení a upravovali kalibraci řízení, dostalo auto hlavně nové pružiny a unikátní tlumiče s progresivními hydraulickými dorazy.

Nebudeme složitě vysvětlovat, na jakém principu pracují (podrobnější informace najdete v článku o novém cactusu na auto.idnes.cz), důležité je, že fungu-

Cactus je pravděpodobně první auto v historii, které skočilo z jedné kategorie do druhé. Do teď to bylo malé SUV, po faceliftu je z něj klasický hatchback. Aspoň ho do této role nově pasoval Citroën.

Zvenčí je cactus úplně předělaný – má nových devadesát procent dílů. Na první pohled si každý všimne, že zmizely charakteristické venkovní airbagy proti nákupním vozíkům. Auto o ně tedy úplně nepřišlo, jen jsou menší a najdete je na spodku dveří. To je figl, jak auto opticky snížit. Nápadný je i nový vzhled masky. Proporce a silueta vozu – stejně jako excentrický design – se ale nezměnily.

Cactus má navázat na dva modely, které z nabídky Citroënu zmizely bez náhrady vloni – C4 a C5. Po prvním jmenování má převzít právě roli kompaktního hatchbacku (a konkurovat třeba Renaul-