



Testovaný model

Citroën C4 Cactus

MOTOR:

vznětový čtyřválec 1560 cm³

VÝKON:

73 kW/100 k při 3750 ot./min.

TOČIVÝ MOMENT:

254 Nm při 1750 ot./min.

ROZMĚRY:

délka 4170 mm, šířka 1714 mm, výška 1480 mm

ROZVOR NÁPRAV:

2595 mm

Pohodlný a pohodový

Na málo výrazný design si většinou vozy Citroën nemohou stěžovat. Automobilka jim zpravidla dopřeje vyniknout na silnici mezi ostatními a jiné to není ani tentokrát. Příd s úzkým šípovitým logem, na které navazují světlomety denního svícení, působí robustně díky velkým světlometům. Ty jsou totiž umístěny poměrně nízko a pod nimi nepřehlédnete masivní černý plastový lem na nárazníku. V kombinaci s ostře červeným lakem karoserie je to docela pecka.

Boky už nejsou „pancéřované“ prvky Airbump, ty jsou jen na úzké liště nad prahy. Profilu svědčí jak zkosený zadní sloupek, tak originální design kol. Poměr prosklených a plných ploch je 1 : 2, přičemž okna jsou za sebou položena tak, aby vytvářela pocit celistvosti. Střeška potom působí

plovoucím dojmem. Model zůstává kompaktní s celkovou délkou 4,1 metru, přitom ale stojí na rozvoru 2,6 m, který umožňuje velkorysé vnitřní uspořádání. A navíc si můžete zvolit z 31 kombinací individualizace exteriéru.

Uvnitř čekat rovněž lehkou dávku extravagance a netradičního stylu, ať už to je díky obdélníkovému displeji, který nahrazuje přístrojový štít, nebo tvaru sedadel, na nichž se také projevila „kubistická“ ruka designéra. Všechno je trochu jiné, než jste zvyklí, ale výsledný dojem je vesměs pozitivní. V kabině je dost světla, působí útulně, sedí se tu pohodlně. Středový panel nese na vrcholu velký displej infotainmentu, pod ním je jen pár základních tlačítkových ovladačů a výdechy klimatizace. Pak už jen startovací tlačítko a zásuvky pro externí

Mezigenerační obměna osvědčeného francouzského modelu C4 přinesla velké překvapení. Stálce v nabídce splýnula s extravagantní novinkou Cactusem. Výsledkem je C4 Cactus a zákazníci hodlá mimo jiné hýčkat hydraulickými tlumiči, které promění běžnou jízdu v pohádku. Vyzkoušeli jsme to především na rozbitých okreskách zapadlých koutů republiky.

mobilní zařízení. První pocit, že je to velmi střídme řešení, vystřídá druhý dojem, že vám to vlastně docela vyhovuje. To je ostatně motto, kterým se Citroën řídí už několik let, a jeho cílem je odstranit všechno nepotřebné. Dodejme, že tím opravdu můžete dosáhnout hodně osvobozujícího efektu, to jsme se během testu přesvědčili.

Na místech vzadu je místa dost, lavice sice nemá moc dlouhý sedák, je ale pohodlná a kolena se vám sem dobře vejdou díky tvarování předních sedadel. Jestli hledáte odpověď na otázku,





Přístrojový štít se změnil v monitor, což je docela příjemné



Airbump jsou na boku nad prahem



proč se na těch sedačkách cítíte tak dobře, pak to může být použitím paměťové pěny, která je ergonomicky našemu tělu příznivá. Odkládací prostor je tu také dost, v zavazadlovém prostoru pak najde uplatnění 358 litrů nákladu.

Z nabídky pohonných jednotek jsme si vybrali dieselovou – 1.5 BlueHDi s výkonem 100 koní, a to v kombinaci s pětistupňovou manuální převodovkou. Nabízí se ovšem i s automatem, na našem trhu si ale bude taková varianta hledat obtížněji uplatnění. Zážehové jednotky zastupuje motor 1.2 PureTech, to jen pro úplnost. Dieselový motor je k dispozici ve dvou výkonových verzích, 100 nebo 120 koní, ale i ta slabší, kterou jsme testovali, je pro C4 Cactus absolutně dostačující. Auto je svižné, na dálniční tempo mu sice síly nepřebývá, ale protože jsme se rozhodli prohnat ho po klikatých silničkách a vyzkoušet komfort podvozku s novým odpružením, projevilo se sympatickou dynamikou a chutí trochu si s námi zablblnout.

Takže, jak je to s těmi novými tlumiči: pro tlumení je použito

progresivních hydraulických dorazů. Ty zpomalují pohyb kola, čímž zamezují nepříjemnému odrazu. Princip je jednoduchý. Zatímco klasické odpružení tvoří tlumič, pružina a mechanický doraz, zde se přidávají dva hydraulické dorazy – jeden pro rozpínání a jeden pro stlačení. Odpružení tak pracuje ve dvou fázích podle potřeb zatížení. Zní to složitě? Možná, ale reálná

zkušenost je taková, že menší nerovnosti v podstatě nepocítíte, větší vás také bolet nebudou. Co je ale nejlepší zkušeností z tohoto testu – chuť do zatáček tomuto autu vůbec nechybí a dokáže v nich být obratné a přitom docela jisté. Spotřeba během testování byla 5 litrů na 100 km, v kombinovaném provozu uvádějí technické parametry 4 l/100 km.

Ptáte-li se po asistenčních systémech, je nabídka pestrá. Nouzové automatické brzdění, sledování mrtvého úhlu a jízdy v pruhu, to už je dnes celkem obvyklá paleta, můžete ale volit i čtení dopravních značek, nouzové automatické brzdění nebo aktivní parkovací asistenci. A pokud máte rádi jistotu i na zhršeném povrchu, připlaťte si za systém Grip Control, což představuje navíc dvacet tisíc korun.

Citroën C4 Cactus najdete v aktuálním ceníku za akčních 344 900 Kč, když zvolíte 1.2 PureTech s výkonem 110 koní. Dieselová verze pak začíná na 379 900 Kč, my jsme testovali druhý stupeň výbavy Shine, v níž je tato motorizace za cenu od 429 900. (-jz-)

