

# Citroen Cactus - Łagodny i nie kole

Autor: AgaeM

Dziś już rzadko kto pamięta jak jeździło się dawnymi francuskimi samochodami. Szczególnie wysokim komfortem odznaczały się Citroeny &ndash; zwłaszcza te wyposażone w hydropneumatyczne zawieszenie. Później nastąpiła moda na charakterystykę &lsquo;sportową&rsquo; dla której uzasadnieniem była i jest poprawa stanu dróg na naszym kontynencie. Teraz Citroen ponownie postanowił zadbać o najwyższy komfort jazdy. Najnowsze patenty w tym zakresie zastosował w restylizowanym Cactusie, który przejął rolę podstawowego modelu segmentu C.

Z zewnątrz wyróżnia się odświeżonym wyglądem, uzyskanym głównie na skutek pomniejszenia i obniżenia paneli airbump, dodania osłon nadkoli, a także ciekawszej kolorystyki. Nie sposób przy tej okazji pominąć mody narzuconej przez Citroena, polegającej na wprowadzeniu powyżej głównych świateł poziomego pasa z logo marki i światłami dziennymi. Takie rozwiązanie widywane jest już w wozach wielu marek.

Jednak największe zmiany odczujemy jadąc. Już podczas ruszania i przyspieszania pojawia się zaskakujące zjawisko; tendencja do unoszenia się &lsquo;przodu&rsquo; &ndash; charakterystyczne dla niektórych aut o dużej mocy. Zapewne niektórzy dostrzegą w nim wadę, ale można spojrzeć na to inaczej &ndash; w takim &lsquo;unoszeniu&rsquo; przodu jest coś magicznego, podobnie jak i &lsquo;nurkowanie&rsquo; przodu podczas hamowania. Takie zjawisko występuje w rajdówkach WRC i analogia nie jest przypadkowa, bowiem właśnie z wyczynowych samochodów wziął się pomysł zastosowania poduszek gazowych w amortyzatorach. O ile na oesach po skoku mają one łagodzić skutki uderzenia auta o podłoże, o tyle w Cactusie zapewnia łagodne pokonywanie nierówności nawierzchni. I rzeczywiście skuteczność rozwiązania jest zaskakująca. Można odnieść wrażenie, że Cactus prasuje wszystko co napotka &ndash; zarówno przeszkody wystające jak i dziury oraz nierówno ułożone studzienki. Efekt wyśmienity. Niejeden właściciel samochodu wyższego segmentu może pozazdrościć. Nowe są też fotele &ndash; dość miękkie, oczywiście nie do takiego stopnia jak bywało to dawniej &ndash; ale jednocześnie zapewniające przyzwoite trzymanie na zakrętach (oparcia mogłyby być jeszcze głębiej wyprofilowane).

To testu otrzymaliśmy benzynową wersję z 3-cylindrowym silnikiem 1.2 o mocy 130 KM. Jednostka pracuje bardzo cicho, dynamicznie (9,1 s do 100 km/h, Vmax-207 km/h) i co istotne dość oszczędnie, przy niezbyt ekonomicznym stylu jazdy w mieście pochłania nieco ponad 6 l/100 km. Połączono ją 6-biegową przekładnią mającą perfekcyjnie działający mechanizm zmiany biegów. Ogólnie auto sprawia wrażenie lekkiego i nie jest to włącznie iluzją, bo Cactus waży ok 1050 kg. Ucieszyło mnie pozostawienie klasycznej dźwigni hamulca ręcznego, natomiast zabrakło konsolki środkowej w dolnej części deski rozdzielczej - lata przyzwyczajania robią swoje. Z punktu widzenia rozmieszczenia włączników jest ona niepotrzebna, ale mogłaby mieć większe półeczki i bardziej poręczny umieszczony włącznik silnika Start/Stop. Wielkość wnętrza jest porównywalna z autami konkurencyjnymi, ustawny, głęboki bagażnik ma pojemność 358 litrów. WS

## Galeria zdjęć