

Пижон Citroen C4 седан

Д. Мокин



Маркетологи автомобильных концернов уловили национальную особенность российского покупателя автомобилей в сегментах В и С – страстную неудовлетворенную любовь к автомобилям в кузове седан. Для кого-то такой автомобиль выглядит солиднее «подросткового» хетчбэка, для других большой багажник – это практичность. А если есть спрос, то будет и предложение. И вот российский рынок автомобильной промышленности захлестнула волна преобразования популярных в народе хетчбэков в седаны в рамках одной модели и, что самое важное, одной ценовой категории. Надо сказать, что подобная «мутация» не всегда оказывается удачной и нередко на свет появляются монстры на колесах. Но в компании «Citroen» обстоятельно отнеслись к эстетическому восприятию внешнего облика своего детища и «вырастили» гармоничный седан из популярного хетчбэка C4, в чем мы убедились, взяв этот автомобиль на тест-драйв.

Автомобиль Citroen C4 седан собирается с весны 2013 г. на заводе «ПСМА Рус» в Калуге и разрабатывался совместно отечественными и французскими специалистами для российского рынка. Было проведено большое количество натурных экспериментов для подготовки его к испытанию российскими дорогами и климатом. В итоге модель получила дорожный просвет 176 мм – один из самых больших в классе, металлическую защиту картера в базовых комплектациях, подогрев лобового стекла и форсунок омывателя в топовых версиях, а также усиленную подвеску. С учетом длительной зимы и возможных сильных морозов седан C4 оснащается усиленным стартером и аккумулятором, а для комфорта задних пассажиров воздуховоды для ног имеют увеличенные размеры. Приятным бонусом для автомобилистов является заменяемая нижняя пластиковая решетка радиатора с закрытыми для потока воздуха отверстиями при зимней эксплуатации и открытыми при летней.

Citroen C4 седан получился одним из самых просторных в своем сегменте. Колесную базу автомобиля увели-

чили на 10 см (по сравнению с хетчбэком) – до 2708 мм, а общая длина C4 составила 4621 мм. Высота достигает 1496 мм, а ширина – 1789 мм. Объем багажника равен 440 л.



Во внешнем облике С4 преобладают популярные тенденции кузовостроения: массивный передний бампер с широкой хромированной радиаторной решеткой и хищным прищуром передних фар сложной формы, узкие светодиодные ходовые огни в нижней части. Линии кузова подчеркивают стремительность и спортивный дух, а хромированные молдинги вкупе со светодиодными огнями намекают на премиальность автомобиля. Экстра-



«Вогнутое» заднее стекло – как у старших моделей – фирменная фишка марки Citroën



Светодиодные огни эффектно смотрятся

вагантность и некоторая французская чудаковатость отразились в форме заднего стекла – оно плоское, а крышка багажника как бы «наползает» на него снизу. Задняя часть автомобиля визуально согласована с силуэтом кузова и не кажется «приделанной» наспех, как это случается у собратьев по классу. Наружность седана получилась стильной и современной. Кстати, багажник открывается только с пульта или кнопкой в салоне и не имеет привычной ручки на крышке.

Просторный салон и мягкие кресла с хорошей боковой поддержкой позволяют удобно расположиться водителю и пассажирам. Немного странным показалось решение сделать регулировку наклона спинки водительского сиденья с помощью рычага, имеющего достаточно

большие промежутки фиксации угла наклона. Но операция эта не частая – единожды выставив удобное положение кресла, об этих регулировках можно забыть. Цифровая приборная панель в достаточной мере информативна, разве что цифры на электронном дисплее спидометра стоило сделать более простым и читаемым шрифтом. Большой руль с алюминиевой прямой вставкой на спортивный манер имеет регулировки по вылету и наклону, но перегружен множеством кнопок управления: круиз-контролем, телефоном, аудиосистемой, бортовым компьютером. Есть даже клавиши включения света в салоне и блокировки дверей. При этом дотянуться большим пальцем до колесика управления уровнем звука проблематично, приходится отрывать ладонь от руля. «Освежить» и разнообразить вид салона можно с помощью плавного изменения цвета подсветки приборной панели от белого до ярко-синего оттенка. Хорошая обзорность сзади позволяет уверенно маневрировать. Расстояние до потолка при любом уровне подъема водительского кресла, что называется, «с запасом», даже очень рослому человеку не будет тесно. В целом эргономика водительского места удачно реализована.

Благодаря растянутой на 10 см колесной базе задние пассажиры будут чувствовать себя как в седане более



Отделка салона С4 приятно удивляет качеством материалов



Кнопка запуска двигателя. Доступна в комплектации «Exclusive +»

дорогого сегмента D – пространства для ног достаточно, а задний диван имеет увеличенный угол наклона для еще большего удобства.

Продолжая знакомство с салоном, нельзя не отметить качественные материалы отделки: кожаный руль и подлокотники в дверях, мягкий пластик, алюминиевые вставки. Топовая комплектация «Exclusive +» существенно добавляет премиальности: запуск двигателя кнопкой, доступ в салон без ключа по прикосновению к ручке двери, электрически складывающиеся зеркала заднего вида, цветной экран размером 7 дюймов, навигационная система с картами, двухзонный климат-контроль, биксеноновые фары.

Седан C4 комплектуется тремя вариантами силовых агрегатов: атмосферный двигатель VTi 115 объемом 1,6 л, мощностью 115 л.с. при 6050 об/мин (доступен только с пятиступенчатой МКПП), атмосферный двигатель VTi 120 объемом 1,6 л, мощностью 120 л.с. при 6000 об/мин (четырехступенчатая АКПП) и турбированный мотор THP 150 объемом 1,6 л, мощностью 150 л.с. при 6000 об/мин (шестиступенчатая АКПП). Четырехступенчатая автоматическая коробка переключения передач для двигателя VTi 120 – это перенастроенная версия популярной модификации AL4, устанавливаемая на многие автомобили концерна «PSA Peugeot Citroën». Для двигателя THP 150 инженеры предусмотрели АКПП-6, разработанную совместно с японским производителем Aisin AW CO. Плавное переключение ступеней обеспечивается новым по конструкции и архитектуре электронным блоком управления. АКПП-6 имеет спортивный и зимний режимы, а также может работать в ручном (секвентальном) режиме управления. При спортивном режиме блок управления задерживает переключение на высшие ступени и поддерживает высокие обороты двигателя для обеспечения более интенсивного ускорения. Зимний режим позволяет уверенно тронуться на скользкой поверхности с повышенной ступени. АКПП-6 является адаптивной и оптимизирует свою работу в зависимости от выбранного водителем в данный момент времени стиля управления автомобилем.



Силовой агрегат Citroën C4 седан 150 л.с.

Нам на тест попал автомобиль в топовой комплектации «Exclusive +» с двигателем THP 150 и автоматической трансмиссией. Анализируя первые впечатления от вождения, можно сказать, что седану C4 не хватает разгонной динамики на старте. Это несколько озадачило, особенно принимая во внимание мощность мотора и максимальный крутящий момент 240 Нм уже при 1400 об/мин. Переключение передач в ручном режиме и перегазовка немного спасают ситуацию. Спортивный режим раскручивает двигатель до 5500 оборотов, но заметное ускорение ощущается после третьей передачи. Агрессивный старт – не его стихия. Кажется, автомобиль способен на большее, но инженеры «Citroën» настроили его именно так. Свой характер этот автомобиль проявляет на загородной трассе – обгон на скорости при средних оборотах выявляет большой запас мощности, седан динамично ускоряется плавно и без рывков, что делает обгонные маневры комфортными и уверенными.

Подвеска представляет собой классическую для такого класса автомобилей компоновку: спереди независимая пружинная типа «МакФерсон», со стабилизатором поперечной устойчивости, сзади полузависимая пружинная. Подвеска настроена с учетом реалий российских дорог, которые, как известно, могут преподносить неприятные неожиданности. В целом подвеска комфортна, в меру жесткая, но не доставляет неудобств водителю и пассажирам. Сохранять траекторию движения в крутых поворотах не проблема для седана C4, оснащенного системой стабилизации. Но вот информативности в руле нет, он одинаково «тяжел» на любой скорости от нуля до сотни, к тому же начинает «жить своей жизнью» при наезде одного из передних колес на неровность, поэтому держаться за него на ухабах лучше крепче двумя руками. Хотя подобное поведение рулевого колеса наводит на мысль о неисправности в результате чрезмерно усердных испытаний автомобиля коллегами по цеху из других изданий. Управляемость автомобиля понравится любителям спокойной езды.

Система стабилизации курсовой устойчивости (ESP), система контроля тяги и антипробуксовочная система

(ASR) доступны в моделях с двигателем THP 150 АКПП-6 всех комплектаций и VTi 120 АКПП в комплектации «Exclusive +». Автомобили с двигателем VTi 115 данными системами не оснащаются. Седан C4 предлагается в четырех комплектациях: «Dynamique», «Tendance» и «Exclusive» и «Exclusive +».

По исследованиям маркетологов «Citroen», основными критериями для среднестатистического российского

покупателя при выборе автомобиля являются его внешний вид и дизайн. Именно на это «Citroen» сделал ставку при создании седана C4 для российского рынка. Красивый облик и богатый список опций с обилием классных «фишек», заимствованных из премиального сегмента, вкупе с простым и надежным техническим оснащением по адекватной рыночной цене делают седан C4 желанным приобретением и сильным конкурентом в классе.

Технические характеристики

| Тип двигателя | VTi 115 МКПП | VTi 120 АКПП | THP 150 АКПП-6 |
|----------------------------------|---|---|---|
| | Бензиновый R4 | Бензиновый R4 | Бензиновый турбированный R4 |
| Рабочий объем | 1587 см ³ | 1598 см ³ | 1598 см ³ |
| Макс. мощность, л.с./об/мин | 116 / 6050 | 120 / 6000 | 150 / 6000 |
| Макс. момент, Нм/об/мин | 150 / 4000 | 160 / 4250 | 240 / 1400 |
| Тип привода | Передний | Передний | Передний |
| Трансмиссия | 5-ступенчатая механическая | 4-ступенчатая автоматическая | 6-ступенчатая автоматическая |
| Передняя подвеска | Независимая McPherson | Независимая McPherson | Независимая McPherson |
| Задняя подвеска | Полузависимая торсионная балка | Полузависимая торсионная балка | Полузависимая торсионная балка |
| Тормоза | Дисковые вентилируемые спереди и дисковые сзади | Дисковые вентилируемые спереди и дисковые сзади | Дисковые вентилируемые спереди и дисковые сзади |
| Габариты (ДхШхВ), мм | 4621 x 1789 x 1496 | 4621 x 1789 x 1496 | 4621 x 1789 x 1496 |
| Колесная база, мм | 2708 | 2708 | 2708 |
| Снаряженная масса, кг | 1330 | 1340 | 1390 |
| Макс. скорость, км/час | 189 | 181 | 200 |
| Разгон 0–100 км/ч, с | 10,9 | 12,8 | 9,6 |
| Расход топлива (комб.), л/100 км | 7,1 | 7,1 | 7,9 |
| Объем багажного отделения, л | 440 | 440 | 440 |

ВЕСТИ ИЗ РЕГИОНОВ

Волгоград. Остановки транспорта – в едином стиле

В рамках подготовки к чемпионату мира по футболу в 2018 г. областной центр должен улучшить свой внешний облик, чтобы достойно встретить гостей. Причем местным властям необходимо выполнить ряд условий по благоустройству улиц, включая обновление остановок общественного транспорта. Кстати, эти требования предъявляются ко всем городам – участникам чемпионата.

Сегодня в Волгограде насчитывается 910 остановочных павильонов, причем некоторые транспортные развязки ими вообще не оборудованы, а еще ряд объектов находится в неухоженном состоянии. В рамках подготовки к ЧМ-2018 власти региона предлагают разработать единую кон-

цепцию оформления таких пунктов. Главные требования – эстетичный, современный внешний вид, безопасность и удобство для пассажиров.

Этот проект будет одним из примеров государственно-частного партнерства: представители бизнес-сообщества уже выразили согласие поучаствовать в строительстве новых остановок и реконструкции существующих. Планируется, что там они смогут разместить свои точки продаж, при этом все павильоны будут выполнены в едином стиле и оснащены светодиодными табло, на которых появится возможность размещать полезную информацию: о городских маршрутах, времени прибытия транспорта, возможности пересадок.

Томская область. Новые газозаправочные станции

В Томской области появятся еще четыре метановые автозаправочные станции, причем три из них – в районах области и Северске.

Причина такой популярности голубого топлива очевидна – газ на порядок дешевле бензина. «Газпром» при поддержке правительства и региональных властей объявил о строительстве и реконструкции 300 объектов газомоторной инфраструктуры в 31 области на сумму почти 14 млрд руб.

Первыми к пополнению парка газомоторной техники стремятся предприятия «Спецавтохозяйство» и «Томскавтотранс».

В последние годы сеть АГНКС в Сибирском регионе активно расширяется. На данный момент работает 11 станций. Директор «Томскавтогаз» ООО «Газпром Трансгаз» Вячеслав Чебоксаров рассказал, что в прошлом году была построена станция в Республике Алтай. В этом году ввели станцию в городе Новокузнецке и реконструировали АГНКС №1 Новокузнецка. Новые метановые заправки появятся и в других городах Сибири: Барнауле, Бийске, Новосибирске, Новокузнецке и Омске.