

Citroen для Иркутска марка молодая, но ее модельный ряд позволяет конкурировать с ведущими на рынке брендами, и особенно в популярном С-сегменте. Летом вышел новый Citroen C4, собираемый в России — чем не повод познакомиться с ним ближе? Выбора версий немного: только 5-дверный хэтчбек и один двигатель объемом 1,6 литра, но он вполне мощный — 120 л.с., и с ним доступны 5-МКП или классическая, но модернизированная 4-ступенчатая АКП с набором «ручных» режимов. Предусмотрено три основных уровня оснащения и опции, а уже в базовом варианте имеются две подушки, ABS/EBD, система помощи при экстренном торможении, фары дневного света, Isofix, автоматическая блокировка дверей, кондиционер с охлаждаемым боксом, электропакет, круиз-контроль, стальная защита моторного отсека. Цены от 574,9 тысяч рублей (с АКП от 628,9 тысяч). Нам на «трибуну» достался вариант с автоматом и в средней комплектации: с ESP, восемь подушек, противотуманками с функцией подсветки в поворотах, подогревом передних кресел, аудиосистемой, тонированными стеклами, отделкой из хрома и кожи, расширенными регулировками сидений, по цене 672,9 тысяч рублей.



# СИ-ФАКТОР



Управление на центральной консоли организовано традиционно, а меню на русском языке появится позже



АКПП классическая 4-ступенчатая и склонна «тормозить», но имеет спортивный режим, зимний, и возможность ручного переключения передач



«Подрезанный» руль, короткая консоль с высоким подиумом для рычага коробки, качественная отделка — интерьер C4 без дизайнерского «экстремизма», но добротный, уютный и по-своему интересный



Под дисплеем предусмотрен скрытый пенал для мелочей



Приборный «щиток» с изюминкой — «цифровой» спидометр дублирует аналоговый, хотя не все это найдет оправданным при отсутствии указателя температуры

## ТРЕЗВЫЙ РАСЧЕТ

Глобализация пожирает индивидуальность автопроизводителей. Еще совсем недавно Citroen был одним из самых стилистически узнаваемых брендов, но вот если в новом C4 прикрыть логотипы компании, то ни за что не поймешь — кто перед вами: француз, японец или кореец. Да и ездовые «настройки» у него — «среднее арифметическое».

Руль оригинального сечения с прямым хватом в нижней части, сама панель приборов, «дорогой» рычаг КП, россыпь клавиш на центральной консоли — пожалуй, самые яркие черты этого авто. А доминирует над всем крупный цифровой спидометр, который вынесен прямо по центру панели. Но вряд ли этот автомобиль для тех, кто любит «позажигать» — характер у него размеренный, а передачи 4-ступенчатого «автомата» растянуты. Что этот автомобиль для людей степенных и расчетливых, говорит и то, что второй по важности показатель на панели приборов — расход топлива, который в нашем случае (городского тест-драйва) выдавал весьма достойный показатель — 8,6 л/100 км. Для них же — энергоемкая подвеска, большой багажник, мягкий пластик, надежное управление. Жаль, что калькулятор не прилагается: посчитать, что по соотношению цена/количество опций выгоднее: Ford Focus, Renault Megane или VW Golf? Но и без калькулятора понятно — последним в этом «массовом» списке C4 точно не будет.

**Ефим НЕЗВАННЫЙ,**  
водительский стаж 18 лет, ездит на Mazda CX-7

## ДОБРОТНЫЙ, КОМФОРТНЫЙ, ОБЫЧНЫЙ...

За что я любил Citroены — так это за их неординарность, оригинальность и неподражаемый французский шарм. Именно таким был прежний C4. Но новая модель, к моему сожалению, пала жертвой маркетологов: новый C4 стал обыденнее внешне и буржуазнее по сути. И все — ради того, чтобы стать более продаваемым. Но стоило ли оно того?

Вспомните, каким экстравагантным казался нам первый Ford Focus, продажи которого превзошли все ожидания?! Citroen наоборот — ради роста продаж сделался обыденнее. Да, внешне он выглядит солиднее и дороже (не зря в дизайне можно увидеть черты премиальной Audi A3). Внутри приятно удивляет качеством материалов и сборки (мягкого пластика тут — на зависть многим конкурентам). Да и оснащение весьма неплохое (по крайней мере, даже попавшая к нам «средняя» версия Tendance меня полностью устроила своим опционом). Но мне в последнее время нравятся именно неординарные машины — оригинальные, яркие, с характером. А C4 стал добротным, комфортным, но, увы, обычным автомобилем...

Впрочем, я бы все равно взял себе такой C4. Причем именно в комплектации Tendance, с достаточным для машины 1,6-литровым 120-сильным мотором совместной с BMW разработки. Только я бы выбрал «механику» вместо «автомата» (АКПП здесь настроена на «тонусную» работу мотора, для которой «механика» все равно подходит лучше), а на сэкономленные деньги доказал бы легкосплавные диски и дополнительную шумоизоляцию подкапотного пространства и колесных арок. И наслаждался бы после этого размеренной ездой на действительно солидном и комфортном за свою стоимость авто...

**Алексей СТЕПАНОВ,**  
водительский стаж 15 лет, ездит на Skoda Roomster



Для задних пассажиров есть подвод воздуха, открытые боксы и карманы в спинках кресел, а также ниши в дверях



Сзади нет особого запаса в ногах, но сидеть вполне удобно



Кресла имеют «спортивный» профиль и широкий набор регулировок, включая подпор поясницы



«Бардачок» вместительный и с охлаждением уже в базе. Под креслом пассажира есть выдвижной бокс



Крышку подлокотника можно сдвигать вперед, под ней глубокий бокс



Зеркала с автоматической подсветкой



Угловой передней и задней обзор благодаря такой конструкции стоек и зеркал не вызывает замечаний. Функция контроля «слепых зон» доступна в верхней комплектации

## ЭКВИЛИБРИУМ

В жестких рамках современного автомобильного рынка, особенно в сегменте самых популярных машин, автопроизводителям и их маркетологам все сложнее найти ту точку равновесия между эстетикой, качеством и ценой автомобиля, которая попадет в душу и кошелек покупателя надолго, надежно и наверняка. Могу ошибаться, но C4 может быть близок к достижению этой точки.

Бесспорно, недостатки наличествуют: не совсем понятная эргономика водительского места — настроить кресло, руль и зеркала под себя «интуитивно» не получилось. Не образцово-показательный обзор в салонное зеркало заднего вида. Шумноват. Лично мне чуть не хватило динамики мотора при имитации обгона. Но берем себя в руки, абстрагируемся от ежедневных 200 заднеприводных сил, и все встает на свои места: в рамках своего класса показанные характеристики вполне адекватны. К тому же необкатанную еще машину, обутую в летние шины, «насиловать» как следует просто жалко... C4 берет просто превосходным балансом между комплектацией и ценой: найти достойного соперника с таким набором всевозможных комфортоугодных «штучек», к тому же не «замыленного» на дорогах и вполне удобного внутри, в эти же деньги будет сложно.

Плюс лично мне очень импонировала работа подвески — да, жестковато, да на гравийке и застарелом асфальте «антицеллюлитный режим» будет иметь некоторое место, но «мое», автомобиль понятен, адекватен, отзывчив, на ровных городских улицах уверен в себе. Примерка отвечает и таким параметрам как вместимость и простор салона (двум взрослым и ребенку в автокресле будет комфортно), багажника (картошку не возим, все остальное уместится), и общему ощущению комфорта от вождения — тот редкий случай, когда в машину удалось просто сесть и поехать, не отвлекаясь ни на что — ни на обзорность, ни на удобство кресла, ни на расстояние до педалей или чувство габаритов.

Бесспорно, дверей на пару штук меньше, МКП и сил так на ...надцать порезвее мотор сделали бы из этого харизматичного семейно-молодежного хэтча идеальный автомобиль для моей семьи, но точкой равновесия, на пути к коей C4 находится сейчас, это точно не будет. Citroen хорош, и для тех, кто ждет от автомобиля нестандартности вкупе с комфортом, будет настоящей находкой.

Наталья НОВИКОВА,  
водительский стаж 9 лет, ездит на Toyota Mark II

## СТОИТ ПОПРОБОВАТЬ

Возможно, у кого-то возникнут сомнения по поводу нашего испытуемого: внешность незапоминающаяся, технические данные невыдающиеся, цена... А вот цена, действительно, — то, за счёт чего C4 способен привлечь пристальное к себе внимание.

Сейчас, в условиях, не побоюсь этого слова, изобилия рынка новых автомобилей, сложно судить об адекватности ценообразования на тот или иной модельный ряд. Ведь как оценить самый традиционный «автомат», имеющийся в «нашем» C4? Как архаичный, устаревший тип трансмиссии? Или как надёжный узел, проверенный временем и сервисменами? А отталкиваться, например, от дизайнерских решений и того опрометчивее — экстерьер и интерьер, конечно, стильные и гармоничные, но насколько заложена здесь ценовая составляющая готового продукта?

Ответов на эти вопросы у меня, к сожалению, нет. Зато есть вполне живое и осязаемое впечатление от автомобиля. И впечатление, надо признать, весьма положительное. Вполне себе честный горожанин, без замашек на недостижимое. Очевидно, в компании, прославленной успехами в мировом чемпионате по ралли, до сих пор не стремятся выдать желаемое за действительное. Поэтому C4 прост ровно настолько, насколько должен быть прост городской автомобиль: в меру динамичен, универсален и непритязателен.

Да, в его пользу говорит дорожный просвет, хорошая обзорность, энергоёмкая подвеска и прочие нюансы, без которых сложно представить современный продукт, рассчитанный на массового потребителя.

В условиях жестокой конкуренции среди автомобилей подобного класса важно, что по показателям среднестатистического интереса C4 более чем привлекателен. Удобство посадки водителя, качество отделки салона, вместительность багажника — все характеристики стойко выдерживают критику. Но всё это в равной степени есть и у конкурентов, так что же заставит покупателя сделать выбор именно в его пользу? Возможно, это будет доброе имя Citroen, возможно — изящество и шарм, неизменно присущие французской марке.

Юлия БАБАК,  
водительский стаж 8 лет, ездит на Subaru Impreza WRX



Предлагается пока единственный двигатель объемом 1,6 литра, но мощностью 120 сил и со штатной стальной защитой моторного отсека



Багажник емкий, правильной формы, с карманами и крючками, под низким полом полноценная запаска и лоток с инструментом



Спинки складываются быстро и просто, но с наклоном и заметной ступенькой



Алгоритм работы распахнутых дворников и верных форсунок стеклоомывателя предполагает, что щетки начинают свою работу только после того, как работает омыватель — чтобы не тереть стекло посуху...

## СТИЛЬ И ПРАКТИЧНОСТЬ

Никакого авангардизма и сюрпризов, с которыми ассоциировался Citroen и даже позволял причислить его к экзотическим маркам. А оно надо, сюрпризы? В этом-то сегменте, где побеждает умение все оптимизировать. Мне вполне импонирует этот нейтральный образ, но с отличительными дизайнерскими деталями — не вычурно, со вкусом, при этом в ногу со временем. А изучение практической стороны дела и вовсе развернуло C4 на весьма благоприятную сторону.

Посадка за рулем удобная, интерьер интересный, качественный, эргономика без провалов, обзор без проблем, а функциональный набор даже в базе не бедный. Например, как не отметить стальную защиту моторного отсека, всякие емкости и столь правильный багажник с кармашками-крючками? Ну чем C4 не образец в своем классе? Ведь и цены вполне адекватные с учетом базового мотора в 120 сил и классического автомата. Комфорт шасси тоже не на десятом месте — многие неровности гасятся эластично, а устойчивость и управляемость в стандартных режимах на привычном для «европейцев» уровне. Тормоза выделяются отменной настройкой, хотя усилитель экстренного торможения вмешивается в дело даже слишком ретиво.

Очевидно, именно универсальность и «семейность» занимали умы людей, готовивших модель для российской эксплуатации. По умеренной динамике и тому, как не очень расторопно работает автомат, по не самым четким усилиям и логическим реакциям на руле, по излишним кренам при резких маневрах можно говорить, что C4 настроен на массовый спрос, без драйверских амбиций. Это понятно и оправданно, хотя в этой связи есть конкретные пожелания: базовые колесные диски на 15 (а не 16) дюймов, больший угол въезда, передние брызговики и ровный пол при сложенных задних спинках. Тогда это будет достойнейший представитель хэтчбеков C-сегмента в номинации «стиль и практичность».

Василий ЛАРИН,  
водительский стаж 13 лет, ездит на Ford Focus

## ИНДИВИДУАЛЬНОСТЬ И СТАНДАРТЫ

Каким был автомобиль с двойным шевроном раньше? Будь то хэтчбек или минивэн, о нем всегда можно было сказать: «Сядишься в «Ситроен» — готовься к сюрпризам». Ну, хотя бы к неподвижной ступице руля, расположенным по центру приборам и ароматизаторам в салоне. А какой был внешний шарм!

И что теперь? «Цэ-четвертый» повзрослел. Добротный автомобиль без дерзких дизайнерских и эргономических откровений. Сиденье с отличным профилем, хорошие материалы, неплохое оснащение, большой багажник... Во всем видна логика и дух старшей модели C5, которая, как известно, строилась по немецким лекалам. Самое яркое драйв-впечатление — от двигателя. Мотор, построенный в сотрудничестве с BMW, порадовал тягой и динамическим потенциалом. Поставь к нему расторопный «автомат» о шести ступенях — была бы идеальная пара. А пока момент вязнет в недрах старой 4-ступенчатой коробки. Не по Сеньке шапка... Да и в целом «Ситро» больше подойдет спокойному водителю: рулить приятно, но в поворотах появляются крены, а на волнах — покачивания кузова. Но подвеске — отдельный «шарман»: даже лишенный фирменной гидропневматики, C4 сглаживает изъяны дороги довольно мягко, не давая забыться лишь на серьезных неровностях.

Может, в нынешнем глобализированном мире индивидуальный дизайн не столь важен, но я по-прежнему готов заглядываться на авангардный лимузин C6. Или на новый C3 небесно-голубого цвета. Теперь же весь ситроеновский авангард — в премиальной линейке моделей DS. Но станут ли «французы» новых поколений популярнее благодаря российской сборке и умеренным ценам? Не исключаю. Хотя то, что они выходят на качественно новый уровень — несомненно.

Андрей ЯЩЕРИЦЫН,  
водительский стаж 6 лет



## МАРКЕТИНГ-ПРОДУКТ

**В современном автомобилестроении, когда машины данного сегмента разрабатываются на компьютерах, грубые ошибки и просчеты практически исключены. Теперь приходится выбирать машину только по внешнему виду, остальное у всех примерно одно и то же.**

Перед знакомством с Citroen'ом я никогда не сталкивался с этой маркой, знал только о многочисленных победах Себастьяна Леба на этапах мирового первенства по ралли. И от С4 я тоже ожидал какой-нибудь изюминки, все-таки — такой «взрывной» бренд. Но как бы не так... Кроме дизайнера, в машине зацепиться совершенно не за что, а в сером цвете и этот плюс теряется. Но опять же — без каких-либо минусов. Пресно. Моторчик, даром что 120 сил, кое-как тянет автомобиль, честный автомат плавно переключает все свои 4 передачи. Причем передачи довольно-таки короткие, как итог на 4-й передаче при сотне на тахометре уже больше 2500 об/мин. Видимо, иначе на 16-х, а то и на 17-х колесах будет совсем тяжело.

По техническим характеристикам «механика» почти на две секунды быстрее в упражнении 0–100 км/час! Думаю, что с ней и этого мотора вполне хватит, чтобы не чувствовать недостатка мощности. Ведь моторчик-то крутильный, судя по тем же характеристикам. И странным для меня показалось то, что 120 сил мотор выдает при 6000 об/мин., а красная зона начинается с тех же 6 тысяч. Но из-за обкатки так и не удалось добраться до редлайна. Хотя и при 2-х тысячах в салоне уже хорошо слышно мотор. По расходу топлива тоже далеко до рекорда в классе — у меня получилось меньше 9 литров 95-го бензина. Подвеска вполне так позволяет накрениться кузову и в то же время передает кочки в салон — явно не сильная сторона машины. А вот тормоза хвалю! Цепкие, и срабатывают с самого начала хода педали.

Эргономика вполне достойная, только вот руль по размерам напоминает УАЗовский. Да и места в ногах задним пассажирам маловато, и выходить с задних мест не очень удобно.

Для меня С4 видится очередным продуктом маркетологов, который непременно найдет своего покупателя, особенно тех, кто в угоду стилю ставит и динамические качества. Тем более что стоит машина в базе недорого, при этом неплохо готова для России — гарантируется запуск до –30 градусов, да и клиренс достаточный. Но я не готов каждый день ездить на скучном автомобиле.

**Артем АГЕЕНКО,**  
водительский стаж 6 лет, ездит на Honda Civic Type-R

## ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ CITROEN C4 АКП

КУЗОВ	
Тип	Седан
Конструкция	Несущий
Количество мест/дверей	5/4
ДВИГАТЕЛЬ	
Тип	Бензиновый с распределенным впрыском топлива и системой изменения фаз газораспределения
Расположение двигателя	Спереди поперечно
Кол-во и располож. цилиндров	4, рядное
Рабочий объем, куб. см	1598
Кол-во клапанов на цилиндр	4
Мощность, л. с./об. мин.	120/6000
Крутящий момент, Нм/об. мин.	160/4250
ТРАНСМИССИЯ	
Привод	Передний
Коробка передач	4-ступенчатая автоматическая с функцией «ручного» переключения, режимами Sport и Winter
ТОРМОЗА	
Тип	Гидравлические двухконтурные с ABS/EBD
Механизмы передние/задние	Дисковые вентилируемые/дисковые
ПОДВЕСКА	
Передняя	McPherson
Задняя	Скручивающаяся балка
КОЛЕСА	
Диски	Стальные
Шины	205/55 R16
РАЗМЕРЫ, ОБЪЕМ, ВЕС	
Длина/ширина/высота, мм	4329/1789/1489
База, мм	2608
Клиренс, мм	160
Колея спереди/сзади, мм	1522/1515
Снаряженная масса, кг	1270
Полная масса, кг	1755
Объем топливного бака, л	60
Объем багажника, л	От 380
ДИНАМИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ	
Максимальная скорость, км/ч	188
Разгон до 100 км/ч, сек.	12,5
РАСХОД ТОПЛИВА, л/100 км	
Городской режим	10
Загородный режим	5,1
Смешанный режим	6,9
Рекомендуемое топливо	АИ-95, АИ-98

*Клиренс в этом классе нормальный, но смущает передний свес и отсутствие передних брызговики*

