

Необыденный «француз»

CITROEN DS4

Игорь Лесовских



К ЭРГОНОМИКЕ ПРИБОРНОЙ ПАНЕЛИ, КЛАВИШАМ УПРАВЛЕНИЯ КЛИМАТОМ И ДРУГИМИ ПОЛЕЗНЫМИ СИСТЕМАМИ АВТОМОБИЛЯ — НИКАКИХ ПРЕТЕНЗИЙ

При появлении новой модели фанаты марки неизменно задаются вопросом: а настоящий ли это Citroen. Жив ли под современной оболочкой дух легендарных машин прошлого? Сохранилась ли фирменная интрига в единоборстве дизайнера и технической логики? Citroen DS4 уверенно отвечает: да. DS4, новая модель Citroen, была представлена широкой публике в 2011 году. Хотя формально она продолжает люксовую линейку знаменитой французской марки, переключек новинки с ее предшественником DS3 заметить почти невозможно. И немудрено: DS4 — не что иное, как дизайнерская, более утонченная версия недавно обновленного гражданского Citroen C4. Поразительно, до какой степени могут различаться автомобили, столь близкие в техническом отношении. Насколько обыденным кажется C4, настолько экстравагантным оказывается DS4.

DS3, старший брат Citroen DS4, — это однозначно купе, DS4 — только пятидверный хэтчбек. Но, как и у всех представителей премиальной линейки Citroen, функциональность у DS4 подчинена эстетике. Новый дизайн задних дверей таков, что на первый взгляд кажется, что их просто нет, что автомобиль трехдверный. И любой, кто окажется на задних местах, пожалуй, будет чувствовать себя случайным гостем — вам, мол, не положено даже своих открывающихся окон: дизайн не предусматривает. Правда, в DS4 это не столь обязательная опция — при условии отличной работы климат-контроля (который, опять же, ориентирован, в первую очередь, на водителя и переднего пассажира).

Несмотря на довольно скромные габариты салона, усаживаясь за водительское кресло, с удивлением чувствуешь себя комфортно и просторно. Регулировки руля и сиденья позволяют менять их положение в довольно широ-

ком диапазоне, и найти оптимальное соотношение получается быстро. Полезной функцией анатомических кресел является и встроенная функция массажа спины, как в премиальных седанах. Особенно ее начинаешь ценить, оказавшись в городской пробке.

Со всех приборов и дисплеев, которыми напичкан DS4, информация считывается идеально. Несмотря даже на дизайнерскую находку в виде красного треугольника вместо привычной стрелки спидометра, который бежит лишь по внешнему кругу циферблата с разметкой от нуля до 230 км/ч. Но к этому быстро привыкаешь, тем более что информация о набранной скорости и включенных функциях круиз-контроля и ограничения скорости дублируется на дисплеях. К эргономике приборной панели, клавишам управления климатом и другими полезными системами автомобиля — никаких претензий.

А вот к обзорности нужно привыкать. Дело в том, что в новом дизайне заднее окно стало очень невелико по площади. Вкупе с миниатюрным салонным зеркалом ориентироваться в пространстве за кормой приходится в основном по фирменным сидроеновским боковым зеркалам. У всей линейки Citroen они вынесены на достаточное расстояние от кузова, что дает возможность быть в курсе происходящего позади вашего автомобиля. Кроме этого, на помощь водителю приходит и система, отслеживающая «слепые зоны», — мило предупреждает о нагонящем вас объекте оранжевым огоньком. За все три часа нашего знакомства с автомобилем система лишь один раз упустила из вида быстро мчавшийся в попутном направлении BMW.

Что же касается переднего обзора, то тут ни малейших нареканий — не мешают даже массивные стойки, а огромное лобовое стекло, захватывающее часть крыши над передними

пассажирами и вовсе создает иллюзию нахождения в аквариуме. Кому это не нравится, без труда смогут придать салону вид обычного автомобиля — стоит лишь закрыть стекло на крыше оригинальной, разделенной на две части шторкой.

Собранность подвески, которая зажата гораздо больше, чем на одноплатформенке C4, позволяет точно и четко управлять машиной. Но вот турбированный мотор в 150 лошадиных сил, доставшийся нам в тестовом экземпляре в паре с 6-ступенчатым автоматом, оказался не лучшим вариантом для резвой езды.

Гораздо предпочтительнее лично для меня оказался 200-сильный двигатель с «механикой», которым оснащена топовая версия DS4. Он оказался более приспособленным для «шалостей» на дорогах.

Наш же DS4 был слишком валяжен и задумчив. Конечно, до пресловутой «сотни» Citroen, как и положено по паспорту, разгоняется за 9-10 секунд. Но это лишь в случае активации не слишком приятного в движении спорт-режима. В обычном режиме автомата резко перестроиться и вклинить в движущийся поток машин в условиях города оказалось проблематичным. DS4 откликался на педаль газа не столь быстро, как хотелось бы, из-за чего приходилось отмерять большую безопасную дистанцию перед маневром. Хотя, возможно, что за столь короткое знакомство с Citroen, его адаптивный автомат просто не успел привыкнуть к индивидуальным требованиям водителя.

В целом же DS4 оказался вполне занятным экземпляром, расставаться с которым вовсе не хотелось. Передавая ключи специалистам автоцентра «Авантайм Citroen Екатеринбург», я поймал себя на желании продолжить общение с этим абсолютно необыденным «французом».