

ВОПЛОЩЕНИЕ ВИРТУАЛЬНОСТИ

Все последние годы свежие ревизии французских автомобилей сыплются, как из рога изобилия козы Амафрей. Не успели мы пресытиться видом Citroen C4, как вот вам очередной вариант той же модели. Приглядысь, отличия есть и внутри и снаружи, но самое интересное – под капотом: новый двигатель VTi, разработанный в тесном сотрудничестве с компанией BMW.



ПОНРАВИЛОСЬ

- Отзывчивый мотор
- Хорошая управляемость
- Динамичный облик
- Отличная эргономика
- Неплохая шумоизоляция
- Качественная аудиосистема
- Простор на заднем сиденье

НЕ ПОНРАВИЛОСЬ

- Высокий расход топлива
- Небольшие наружные зеркала
- Неудобная кнопка звукового сигнала
- Небольшой объем багажного отделения

Цена (мог. Hatchback, Comfort, VTi 120 л. с., АКПП):	558 000-
Рабочий объем двигателя:	1598 см³
Мощность двигателя:	120 л. с. при 6000 об./мин
Максимальный крутящий момент:	160 Нм при 4250 об./мин
Трансмиссия:	4-ступенчатая секвентальная АКПП
Максимальная скорость:	187 км/ч
Время разгона до 100 км/ч:	11,9 с
Расход топлива на 100 км:	13 л
Длина/ширина/высота:	4275/1773/1456 мм
Колесная база:	2608 мм
Дорожный просвет:	160 мм
Снаряженная масса:	1273 кг
Дизайн	★★★★★
Эргономика	★★★★★
Тестостерон	★★★★☆
WOW-фактор:	★★★★☆

МНЕНИЕ STUFF ★★★★★

Пожелав современный автомобиль с автоматической коробкой за разумные деньги, будешь долго изучать всевозможные варианты. И если в списке кандидатов не окажется обновленного Citroen C4 – зря потратил время. Лишь бы обновленный C4 порадовал надежностью – и тогда успех французам обеспечен.

СЕКРЕТЫ ПРОИЗВОДСТВА

Раньше как было в процессе обновления моделей: сначала карандаш, ватман и пластик, а затем дорогостоящий процесс создания макета из пластмассы и древесины. И если что не так вышло – потеряны десятки тысяч долларов и бесценное время. Но теперь все абсолютно иначе. Мы побывали в центре виртуальной реальности альянса PSA Peugeot Citroen в предместье Парижа. Вместо чертежной доски – Windows и CAD-программа, вместо дорогостоящей примерки – система виртуальной реальности Virtools и платформа-симулятор CAVE. С утра дизайнер правит внутренний интерьер Citroen C4, а после обеда садится в кресло симулятора, одевает стереочки с гироскопом, берет в руки беспроводной джойстик Logitech и осмысливает свою правку в процессе вождения по улочкам и площадям несуществующего города, созданного пятью стереопроекторами на стенах особого куба-«пещеры». Благодаря электронным связям этапов привычного проектирования и виртуального прототипирования дизайнеры и инженеры могут очень быстро и качественно протестировать все сложные задумки: посмотреть на авто снаружи, посидеть на пассажирском месте, заглянуть под капот – теперь вопрос нескольких часов. И именно поэтому в последние годы автомобили марок Peugeot и Citroen получили такие дизайнерские изыски, каких не встретишь и в более дорогих авто.

ЧТО ЖЕ ТУТ НОВОГО

В свете упрощения внедрения задумок в автомобили Citroen, в новой ревизии C4 хотелось бы подметить больше изменений, но увы. Снаружи видим: новый передний бампер, фальшрадиаторная решетка (как у C5), другой дизайн передних фар и колесных дисков, нет центральной выдавленной линии на капоте – и все, в общем-то. Изнутри удивляемся текстурному пластику на приборке, засекаем улучшенное качество отделки дверных панелей, да еще цифровой тахометр стал другим и переехал на центральную панель. Хорошо еще, что все замеченные перемены оказались на наш взгляд, со знаком плюс. Радует линейка моторов у хэтчбэка C4. К хорошо знакомому 1.6i-16V 110 л. с. добавились два других: THP 140 л. с. и VTi 120 л. с. Бензиновый двигатель THP (Turbo High Pressure) обладает эффективной связкой из турбокомпрессора и системы непосредственного впрыскивания топлива под высоким давлением. Получается, что в цилиндры THP в нужных

пропорциях закачивается максимум кислорода и бензина. В результате наибольший показатель крутящего момента, составляющий 240 Нм, достигается уже при 1400 об./мин и остается постоянным до 4000 – отличная приемистость. Что касается мотора VTi (Variable valve lift and Timing injection), он отличается оптимизированной системой управления впрыском топлива, повышающей мощностные характеристики. Лишь в школьных учебниках физики впускные клапаны открываются строго во время такта впуска, а выпускные – такта выпуска. В современных двигателях большую роль играют настройки перекрытия, опережения открытия и продолжительности открытия клапанов в зависимости от текущих оборотов. В итоге обновленный Citroen C4 с VTi 120 л. с. обладает достойной динамикой в сочетании с повышенным расходом топлива.

400 КМ В ПРЕДЕЛАХ КОЛЬЦЕВОЙ

Читаем российские Internet-форумы и не понимаем, какими надо быть привередливыми автолюбителями, чтобы Citroen C4 с новым двигателем VTi 120 л. с. называть вялым. Разумеется, после литровых спортбайков и некоторые модификации Porsche Carrera предстанут унылыми, однако мы такой подход к четырехколесным созданиям не разделяем. Какой еще современный автомобиль «с автоматом» будет порезвее C4, причем за ту же цену? Разве что Peugeot 308 с аналогичным силовым блоком. Ездили по Москве и днем и ночью, нарушали скоростной режим (не без этого), но всегда тестовый хэтчбэк C4 с АКПП радовал уверенной тягой и пустяковыми задержками в переключениях передач. Нагобно поиграть в опасные шахматы на МКАДе – пожалуйста, хочется агрессивно потопкаться в пробке – не вопрос. Добавьте сюда спортивную жесткость подвески и, как следствие, отсутствие кренов и колебаний даже в быстрых поворотах. Citroen C4 создан для энергичных жителей мегаполиса, здесь он найдет «дырку» для парковки, а в случае затора – запрыгнет на типовой тротуар. Отдельный комплимент аудиосистеме «в базе». Она не только поражает качественными низами, но и удивляет опциональным USB-хостом для флешек с музыкой.