DS4, как кентавр, соединяет два разных начала – диктуемое общими экономическими резонами и действительно уникальное

Citroen приглянулся опыт Большой германской тройки, с минимумом затрат наплодившей уйму моделей путем простого «переодевания» одной, базовой. Но колючий характер вечно фрондирующей марки «двух шевронов» прорывается наружу. DS4, как кентавр, соединяет два разных начала – диктуемое общими экономическими резонами и действительно уникальное.

Что? Где? Не может быть! Разумеется, потайные ручки задних дверей не новость. В обозримом прошлом в подобные прятки играли и элегантные Alfa Romeo, и даже внедорожный «бегемот» Nissan Terrano I. Но где тот замаскированный под трехдверку пятидверный хэтч, у которого из всех устройств для открывания максимально вытянутых задних стекол был бы только баллонный ключ в багажнике?! С DS4 дело обстоит именно так. Оливье Венсан, дизайнер модели, убежден: любые жертвы оправданы, чтобы, не поступаясь удобством посадки/высадки, обозначить стилистические параллели с купе. Если вы принимаете это утверждение, то махнете рукой и на отсутствие дефлекторов вентиляции в задней части пятиместного салона DS4. В купе, известное дело, «галерка» не место для дискуссий на тему комфорта. Скрывающий лючок для перевозки лыж откидной центральный подлокотник (второй и топовый уровень комплектации) да

пепельница и розетка – вот чему должны радоваться задние пассажиры DS4. И пусть не ропщут на давящий потолок, если их рост больше 182 см. По стандартам купе это великолепное достижение.

Все же, сведись трансформация C4 new в претендующий на «премиальность» DS4 лишь к занижению линии крыши и перекройке задних дверей, впору было бы учинить бунт. Но создатели модели ни с кем не желают делиться лаврами мятежников. Конкуренты сметены с дороги одним конструкторским ходом – у DS4 заметно увеличен дорожный просвет. Для России это не пустой звук! Пусть Citroen с некоторых пор наглухо секретит точную величину клиренса (хотя бы потому, что на нее влияют размер колес и загрузка автомобиля), на глаз она около 170 мм. И вот хэтч- «купе» превращается в кроссовер. Или почти кроссовер. Не беда, что привод только передний, зато на «лице» читается мужественность, колесные арки подчеркнуто мускулисты, а секция заднего бампера имитирует легкую защиту днища. Металлическая пластина, прикрывающая снизу моторный отсек, положена всем продаваемым в России DS4 наравне с электрообогревом передних сидений. Правда, этим и исчерпывается адаптация к нашим реалиям. Усиленные стартер и аккумулятор, как на C4 new калужской отверточной сборки, новичку не положены – малы планируемые объемы продаж. Если еще в январе Citroen намеревался реализовать у нас с марта до конца года 4000 DS4, то теперь – 2500. В этом виноваты и аппетиты Китая с Латинской Америкой, готовых проглотить заметную часть из намеченных к выпуску в 2012-м на заводе в Мюлузе (Франция) 40 000 DS4.

Оригинальная, «межклассовая» концепция оригинальной концепцией, но подкреплены ли premium-амбиции новинки Citroen чем-то, кроме цены? Когда разница в стоимости версий DS4 и C4 new со 120-сильными бензиновыми атмосферниками/МКП5 в комплектациях второго уровня достигает 202 100 руб., это вопрос не праздный. Что ж, такому DS4 в отличие от «кузена» уже «в базе» положены двухзонный климат-контроль, датчик дождя, самозатемняющееся зеркало заднего вида, передние сиденья с электроприводом регулировки поясничного подпора и функцией массажа, входы USB/JACK, «мобильный» интерфейс Bluetooth, задний парктроник, электрически складывающиеся зеркала заднего вида, розетка на 12 В в багажном отделении и литые 17-дюймовые колесные диски вместо 16-дюймовой «штамповки». Шире и список доступных для DS4 опций, в том числе высокотехнологичных, вроде поворотных биксеноновых фар или систем контроля «слепых» зон и определения доступного места для параллельной парковки. Эмоциональное наполнение интерьера DS4 тоже выше, хотя из соображений рентабельности торпедо и напольная консоль унифицированы с C4 new. Зато ни за какие деньги нельзя заказать «затекающее» на крышу лобовое стекло («стандарт» для любого DS4), алюминиевые накладки на педали и на упор для левой ноги водителя, а также полную кожаную отделку салона, включая обтяжку передних сидений в стиле «браслет часов». Последнее удовольствие не из дешевых (минимум 130 000 руб.), так ведь и названия комплектаций – So Chic/Sport Chic – соответствующие. Причем это шик по-французски. Лазерная точность кроя и вытянутые в струнку стежки – это по части «немцев», а здесь есть теплота ручной работы, которая не всегда безупречна. Сложнее принять отсутствие подсветки зеркал в солнцезащитных козырьках на сдвижных передних секциях крыши, слабую шумоизоляцию задних колесных ниш, что особенно заметно на общем вполне комфортном акустическом фоне, и обделенность переднего пассажирского сиденья серворегулировками (кроме поясничного подпора) даже в топ-комплектации. Странная бюджетная экономия, ведь функция массажа для этого кресла предусмотрена. Кстати, Citroen в отличие от партнерского Peugeot взял на работу не «массажиста»-силовика, а «массажистку». Однако деликатность ее воздействия на поясницу компенсируется жесткостью подвески.

[redacted]