**Ar gali „Lietuvos metų automobilio“ rinkimuose antrus metus iš eilės triumfuoti „Citroën“?**

„Lietuvos metų automobilio“ rinkimai neretai būna itin įtempti ir kupini staigmenų. Štai prieš dvejus metus mažai kas tikėjosi, kad konkurse triumfuos „Mercedes-Benz“ C klasės modelis. Pernai daugumą automobilistų nustebino tai, kad pagrindinius laurus susižėrė ir nugalėtoju tapo „Citroën C5 X“. Šiai markei toks titulas atiteko pirmą kartą. O ar įmanoma iškovoti ir antrąjį?

**Ar išlaikytos vertybės – raktas į sėkmę?**

Ekstravagantiškas dizainas, minkštos sėdynės, komfortiškas, atpalaiduojantis važiavimas. Tokiomis savybėmis daugelį metų garsėjo prancūziški automobiliai. Tačiau dabar visa transporto rinka susimaišė: modeliai supanašėjo, skiriasi tik gamintojų komunikuojamos vertybės.

„Lietuvos metų automobilio“ konkursas kasmet patikrina, kas yra kas. Praeitais metais komisija įvertino, kad bendrovė „Citroën“ nepamynė prancūziškų vertybių ir sukūrė kokybišką, didelį automobilį už racionalią kainą.

Šiemet „Metų automobilio“ konkurse tarp 30-ies dalyvių – net 7-i prancūziški modeliai, išsiskiriantys savo dizainu, technologijomis, pavaros sistemomis. „Renault“, pristačiusi naujausius „Austral“ ir „Espace“ modelius bei atnaujintą „Clio“, didžiuojasi nauju kokybės lygiu ir technologijomis, „Peugeot“, į rinkimus pateikusi 408 ir atnaujintą 508, komisijai rodo savo įkaunamųjų hibridų jėgaines. Tuo tarpu „Citroën“, delegavusi elektrinį ë-C4 X modelį, lieka prie savo ištakų ir koncentruojasi į komfortą. Tokie gamintojo pareiškimai pagrįsti ar tik rinkodaros priemonė? Ir ar gali „Citroën“ vėl kovoti dėl geriausiojo titulo?

„Mūsų bandomas ë-C4 X – elektrinis, tad jis kiek standesnis nei praėjusiais metais laimėjęs C5 X, be to, žemesnio segmento atstovas. Tačiau, palyginus su kitais tos pačios klasės automobiliais ir elektromobiliais, prancūzas išties važiuoja minkščiau. „Citroën“ salonui būdinga didelė erdvė ir minkšti krėslai, tad pasivažinėjus jis nenuvylė“, – įspūdžiais dalijasi „Lietuvos metų automobilio 2024“ komisijos narys, automobilių fotografas Vytautas Pilkauskas.

**Akcentas – komfortas**

Komisijos nario vertinimu, naujasis modelis išlaikė kertines prancūziško automobilio vertybes. Jis turi „Citroën Advanced Comfort“ pakabą su progresyviais hidrauliniais slopintuvais, kuri neleidžia automobiliui bildėti net ir važiuojant labai prastu keliu, bei suteikia plaukimo pojūtį.

Prie to taip pat prisideda ir „Advanced Comfort“ sėdynės su 15 mm sustiprinto putų poliuretano sluoksniu, kuris ne tik padeda izoliuoti vibracijas, bet ir apsaugo sėdynes nuo dėvėjimosi bei išsisėdėjimo.

Prancūziškam keturračiui ne ką mažiau svarbi ir išskirtinė išvaizda. „Citroën“ dizaineriai sujungė fastbeko, sedano ir krosoverio kėbulo elementus į vieną. Šioje sferoje spurtuoja ir kiti prancūzai: „Peugeot“ demonstruoja ryškią ir drąsią dizaino kalbą, „Renault“ išlieka šiek tiek subtilesni, bet išsiskiria visiškai naujo „Alpine“ komplektavimo apdaila.

**Dar nepavyko niekam**

Istorija rodo, kad vieno gamintojo pergalė „Lietuvos metų automobilio“ rinkimuose antrus metus paeiliui mažai tikėtina, nes to dar nebuvo pavykę padaryti nė vienam prekių ženklui. Komisijos nariai taip pat sako, jog „Citroën“ modelis šiemet kels daugiau klausimų.

„Konkurso taisyklėse nurodyta, kad dėl Metų automobilio vardo negali kovoti atnaujinti modeliai ar jau esamų automobilių versijos. Laimėtojais gali tapti tik visiškai nauji ratuočiai. Pavyzdžiui, turime „Renault Clio“, kuris yra atnaujintas 2020-ųjų nugalėtojo modelis, turime „Volkswagen Touareg“, 2019-ųjų modelį, kuris taip pat buvo atnaujintas. Būna, kad turime, pavyzdžiui, jau ankstesniais metais bandytą ir vertintą modelį su kitokiu, universalo kėbulu. Aišku, jog tokie iš kovos dėl titulo eliminuojami iš karto.

„Citroën ë -C4 X“ – tarsi didesnė jau turėto C4 versija, bet gamintojas jį pristato kaip visiškai naują modelį. Kasmet bandymų stovyklos pradžioje surengiame susirinkimą, kuriame sprendžiame, kaip vertiname kiekvieną pretendentą, lygiai taip pat išsiaiškinsime ir su šiuo“, – situaciją nupasakoja komisijos narys, televizijos laidos „Autopilotas“ žurnalistas Egidijus Babelis.

Minėtas pretendentas yra 24 cm ilgesnis už įprastą C4, dėl to gale sėdintys keleiviai turi gerokai daugiau erdvės, o jo 510 litrų talpos bagažinė lenkia daugumą kompaktinių SUV. Pavyzdžiui, panašaus dydžio įkraunamo hibrido pavarą turintis „Peugeot 408“ turi 471 litro talpos bagažinę. „Renault Austral“ bagažinės talpa – 430 litrų, panašiai įkainoto „Honda ZR-V“ bagažinėje erdvė siekia 370 litrų.

Vis dėlto abu C4 modeliai yra suprojektuoti ant tos pačios bazės, gaminami su tais pačiais varikliais. Tiesa, C4 X pasižymi naujesnės kartos, greičiau veikiančia ir raiškesne multimedija, geresnės kokybės galinio vaizdo kameromis.

**Spėjo pasižymėti**

Nepaisant to, jeigu ë-C4 X ir nebus suteikta teisė pretenduoti į geriausiųjų trejetuką žemiausioje kainų kategorijoje iki 40 tūkst. eurų, jis galės kovoti dėl papildomų nominacijų.

Elektrinė modelio versija jau spėjo gerai pasirodyti per didįjį elektromobilių testą, kai žurnalistai važiavo 200 km magistralėmis. Testas vyko paskutinėmis spalio dienomis, kol dar buvo galima pasiekti 130 km/val. greitį, į starto vietą visi automobiliai susirinko nuo 100 proc. įkrovos įveikę 30 km.

Miestui skirtas prancūziškas automobilis su 156 AG galios elektros motoru ant priekinės ašies turėjo mažiausią, 54 kWh talpos, bateriją iš testuotų mašinų, tačiau vis vien sugebėjo aplenkti 3-is varžovus ir pademonstravo antrą geriausią ekonomiškumo rezultatą (19,5 kWh/100 km) po „Hyundai Ioniq 6“ (18,7 kWh/100 km) modelio.

Nuo visiškos įkrovos įveikus 230 km, „Citroën“ dar turėjo 10 proc. baterijos ir sveiką 26 km ridos atsargą sparčiojo įkrovimo stotelei pasiekti. Čia jis per pusvalandį galėjo įsikrauti iki 80 proc. visos baterijos talpos.