



Ha megfelelő érdeklődéssel kémleljük a francia gyárak négykerekű termékeit, hamar nyilvánvalóvá válik, hogy nem is állnak annyira távol tőlük az adrenalinbombaként ható szekerek. Az oroszlános emblémájú gyártónak ott a 200-as sorozat GTI (**Grand Tourer Injection**) legendája, a rombuszos márkának az Alpina, a Gordini és újabban az RS.



Egyedül a fenyőfa logós motorháztető alá nem került még vérpezsdítő erőforrás. Persze ha a közelmúltat nézzük, akkor a DS3 (R) történelmet írt, egyes autószakértők még a kategóriacsúcs Mini Cooper magaslatába is emelik a kis francia méregzsákot. Eddig a Golf által uralt GTI szegmensben a franciáknak nem volt igazi képviselőjük, de most

harci díszbe bújtatták a dizájnfanatikus DS4-et.

□

Már az alap DS4 is valódi dizájnmutatvány a rejtett hátsó kilincsekkel és fixre ragasztott hátsó ablakpárral. Az alap C4-et fel sem lehetett ismerni: ez nemcsak egy gálaruha, hanem vérátömlesztés segítségével született meg a DS kivitel. **Formás, szép, de inkább elegáns,**

mint sportos a DS4

, hiába pakoltak az orrába akár 200 lovas BMW géneket hordozó turbómotort, a nap végén úgylis csak egy kényelmes francia kompakt maradt a négykerekű.

Akit viszont vámpírharpagás ér, az vagy elpatkol, vagy maga is vérszívó szörnyeteggé változik. Nos, a francia mérnökök a DS4 véráramába fecskendezték az R gént, és megszületett az eddigi legelvetemültebb francia kompakt.



A kulcsín igazán ütősre sikeredett

Az összehatás olyan, mintha egy híres olasz cipész tervezett volna lábbelit maratoni futónak: **a feltűnésfaktor garantált.**

Az orrész sokkal markánsabb lett, mélyre húzták az első szoknyát, és ami eddig csili-vili króm volt, az most matt fekete rovargyilkosként díszel. A Citroën logó vagány karbonfóliás borítást kapott finoman jelezve, hogy ez a masina igazi frank tuninggép.

Az oldalnézet drámaibb a mezei testvérkénél, mutatós a földig ültetett futómű és az óriáspapucsok kombinációja. Most már a hasa 35 milliméterrel van közelebb a könyörtelen aszfalthoz, és a nyomtávot elől 55, hátul 75 mm-rel tolták meg. A különbség tényleg látszik, nem csak marketingduma.



Persze a hátsó spoiler sem maradhatott érintetlen: földig húzott fenék, dupla kályhacső és diffúzor a kínálat. A mattszürke fényezés és a fekete-piros csíkos kiegészítő elemek még jobban aláfestik gép városi underground versenyző jellegét. Mert hogy mit takar az R gén? Ez a gép a nagyvárosok dzsungelének dizájnos versenygépe: a nagy R a racing szó kezdőbetűje.

Nagyon mutatós, ízléses és jól átgondolt a forma, **akár egy prémium tuningcég is készíthette volna ezt a vasat**

, így meglepő, hogy halandó, gyári tervezőmérnökök keze munkáját dicséri a darab. Sajnos az ízelítő gyári fotóanyag fukarkodott a beltér feltárásában, de ha hinni lehet a pletykáknak, és sikerül a kulcsín modzsóját a beltérbe fecskendezni, akkor egy trendi, de sportautós fülke tárulhat elének.



Szabadítsuk ki a vadállatot

Kezdjük a száraz tényekkel. Az aggregát 1,6-os benzines. Aki most savanyú pofát vágva keresi a képernyő sarkán az x-et, azzal közölném, hogy turbós és BMW-eredetű a motor, sőt **egyenesen a Miniből származik**.

A frankok rátettek még egy lapáttal, mert a legcombosabb Miniben sincs 256 lóerős négyütemű.

Ne felejtjük el, hogy ez csak egy ezerhatszázas motor. Mások két literből sem tudnak ennyi pacit előcsalogatni, erre a franciák megverik négy decivel kevesebből. Összehasonlításként: a Volkswagen GTI kétezres motorja jelenleg 211 lóerőt tud, a legcombosabb Megan RS 250 lovas. Az új OPC Astrát nem sorolom ide, az nem épelméjű embereknek való. A 160 lóerő/liter teljesítményarányos egyedi ebben a kategóriában, büszke lehet magára a Citroën.



Gyorsulási adatokban is remekelni szeretnének: a százask sprintet kevesebb, mint 7 másodperc alatt zavarja le a gép. Állítólag nemcsak gyors, de szerény étvágyú is lesz a DS4R. Ha hinni lehet a gyár információinak, akkor vegyes használatban hét literrel is elporoszkálhatunk száz kilométeren. Ha csak gondolunk a gázpedálra, és nem tapossuk.



Frankenstein hamarosan életre kel

A leplet hivatalosan Svájcban, az utolsó 100 méterét taposó Genfi Autószalonon rántják le. A további hivatalos információkat, teljesítményadatokat és a hétpecsétes titokként kezelt vételárat és belteret is ott fedik fel.

Akinek már nagyon kéne egy ilyen dizájnos sportszekér, annak még tavasztól is egy évet kell várnia, hogy a kormányra mögé ülhessen. Ha pedig év végén beüt az aktuális világvége, az übersportos Citroën is csak mítosz maradhat. Mi mindenesetre várjuk az első tulajdonosi véleményeket.