

Citroen C3 Aircross - Pierwsza jazda

Autor: Wojciech Sierpowski

Grupa crossoverów segmentu B niemal z dnia na dzień rozrosła się do gigantycznych rozmiarów. Jest w niej wiele podobnych jak i wyróżniających się aut. Jednym z nich jest Citroen C3 Aircross. Kiedy zobaczyłem go na zdjęciach, wydawało mi się, że Francuzi poszli na łatwiznę i „podkręcili” C-trójkę stawiając ją na większych kołach i obkładając typowymi dla crossoverów gadżetami. Coś jednak nie grało w proporcjach, więc otworzyłem sobie na monitorze C3 i obok C3 Aircross.

Okazały się niemal odrębnymi modelami. Kilka dni po debiucie, który miał miejsce podczas salonu IAA we Frankfurcie, odbyłem pierwsze jazdy Citroenem C3 Aircross. Gdybym powiedział, że zaszokował mnie, mocno bym przesadził, bo w końcu nie przyleciał z Marsa; nie umie fruwać, ani nawet podskakiwać, właściwie to tylko jeździ. Ale za to pasuje jak ulał. Wszystko stało się jasne, gdy przed hotelem stanąłem obok innych samochodów. Citroen C3 Aircross okazał się nie tylko większy od nich, ale również od swojego teoretycznie większego brata, jakim jest Citroen C4 Cactus. Krótko mówiąc osiągnął rozmiar pojazdu segmentu C. Wysokie nadwozie zapewnia zdecydowanie wygodniejsze wsiadanie i wysiadanie, większą ilość miejsca zarówno na przednich jak i na tylnych siedzeniach oraz lepszą widoczność dookoła. Do tego ma większy kufer.

Jak wiadomo, crossover segmentu B zaistniały kosztem mikrovanów. W przypadku Citroena ofiarą padł model C3 Picasso. Ale nie ma co narzekać, bo właśnie Aircross przejął większość jego cech, a zyskał większy prześwit, masywniejsze koła, system grip control i co za tym idzie, trochę zdolności offroadowych. Jasne, że daleko mu do samochodu terenowego, ale nawet te skromne możliwości dają już większe poczucie pewności. Auto spokojnie podjeżdża pod wysoki krawężnik i okazuje się komfortowe na nierównościach szutrowego szlaku, którym dotarliśmy do namiotów nad zatoką, gdzieś na Korsyce. Do dyspozycji mieliśmy modele z silnikiem benzynowym 1.2 PureTec o mocy 110 KM z przekładnią manualną M5 oraz automatyczną A6, a także turbodiesla 1.6-120 KM z przekładnią M6. Być może byłbym za dieslem, ale wobec nagonki na silniki wysokoprężne, ideałem – zwłaszcza na tak zatłoczone miasto, jakim jest Warszawa - wydał mi się silnik 1.2-110 KM z automatem. Ku zaskoczeniu nie jest to przekładnia zautomatyzowana, lecz klasyczna A6 pochodząca z japońskiej firmy Aisin. Urządzenie sprawdzone w milionach aut, perfekcyjne, proste, więc czemu nie. Już po chwili jazdy byłem przekonany, że ta, a nie inna skrzynia. Z drugiej strony dopłata za nią nie jest mała, bo ok 6 tys zł. Jej 6 biegów zestopniowano tak, by jak najskuteczniej wykorzystać możliwości 3-cylindrowego silnika z turbodoładowaniem. I rzeczywiście doskonale zgrano te zespoły. Mała, lekka jednostka imponuje dynamiką, ma niezłe kulisy dźwiękowe o tonacji sportowej i podobno odznacza się niskim zużyciem paliwa - czego póki co nie mogę potwierdzić, bo podczas pokonywania ostrych serpentyn w większym stopniu dbałem o przyspieszenia niż o zużycie paliwa. 9,1 l/100 km to i tak niezły wynik.

Silną stroną Aircrossa jest wyciszenie wnętrza oraz właściwości jezdne. Konstruktorom najwyraźniej udało się znaleźć dobry kompromis między komfortem i sportowym usztywnieniem zawieszenia. Twardsze niż w C3 i Cactusie siedziska oraz dobrze wyprofilowane oparcia zapewniają zarówno komfort jazdy jak i dobre trzymanie ciała na zakrętach. Szkoda tylko, że pokrętło regulacji pochylenia oparcia ma tendencję do przeslizgiwania się w dłoni. Co do zegarów i generalnie czytelności deski rozdzielczej nie mam zastrzeżeń, trochę za dużo jest detali zdobiących ją. Podoba mi się możliwość personalizacji kokpitu i między innymi wystroju deski rozdzielczej. Wnętrze jest przestronne, wygodne, dobrze się w nim czułem. Przesuwne tylne siedzenia z regulacją pochylenia oparcia, i możliwością składania zapewniają funkcjonalność. Do tego za dopłatą możemy otrzymać składane oparcie fotela pasażera.

Ogólnie design zewnętrzny bardzo trafnie dopasowano do lajfstajlowego charakteru pojazdu. Zaproponowano fajne kolory zewnętrzne i do tego znowu spore możliwości personalizacji. Jest kilka kolorów nadwozia, do wyboru, kilka barw dachu oraz tzw. dodatków takich jak np. relingi dachowe,

lusterka itp. Dzięki temu każdy nabywca może zaprojektować kolorystykę swojego przyjaciela. Gdybym kupił takie autko, chciałbym żeby pasowało do kolorystyki mojego domu – białe ściany, ciemnoszary dach. Może do tego pomarańczowe dodatki (czyli do pomarańczowych relingów i lusterek takie same parapety?).

Reasumując, C3 Aircross wydaje się jednym z najciekawszych i najbardziej udanych samochodów Citroena. Przy zachęcających dla klientów cenach - sukces gwarantowany.

Wojciech Sierpowski

Galeria zdjęć