

## **Citroën C1 - trilling som bättrat sig**

Trillingbilarna Citroën C1, Peugeot 107 och Toyota Aygo gör succé - slår man ihop dem är de på försäljningslistans topp-5. Så bra har ingen minibil någonsin sålt förut. En del av förklaringen är förstås miljöbilspremién, men lika viktigt är nog att trion visar hur många som egentligen klarar sig med en riktigt liten bil.

På fabriken i Slovakien byggs årligen 100 000 av vardera, men lillcitronerna har haft svårast att hitta hit. I år, med rätt utrustning på bilarna, ny försäljningsorganisation och pr-tricket färdigprutade priser, räknar Citroën med att sälja 3000 C1.

### **Stor i det lilla**

C1 är strikt fyrasitsig, med bälten och nackstöd för två i baksätet. De har å andra sidan överraskande bra plats för benen - C1 är knappt 3,5 meter lång, bara halvmeter längre än tvåsitsiga Smart. I takhöjd är det sämre, innertaket dubblar som extra nackstöd om man är över 1,70 lång.

En extremt kompakt motor gör att kupélängden är lika stor som i storasyskonen C2 och C3, medan bagageutrymmet på 139 liter är pinsamt litet. Tar man bort den idiotiska hatthyllan blir det lite bättre, men en väldigt hög tröskel och bagagelucka modell ugslucka gör att man hellre ställer kassarna i baksätet. Baksätet är förstås fällbart men den som vill kunna dela det får betala extra. Tyvärr är baksätet inte skjutbart, det hade gett möjlighet att välja mellan bagageutrymme och benutrymme i baksätet.

C1 finns som tre- och femdörrars, bakdörrarna går på 3 000 spänn. De går ända bak till bakluckan men skenet bedrar - en stor del av dörröppningen täcker plåt. Bakrutorna kan endast öppnas i bakkant, en trist besparing.

För att dryga ut utrymmena har framstolarna marknads tunnaste ryggstöd, men man sitter ändå bra - utom i kurvorna då man kasar omkring på de platta sätena. Ratten är ställbar i höjdled men så lite att det varken gör från eller till. Lite roligt är det att hastighetsmätaren och satellit-varvräknaren (extrautrustning) följer med när man ändrar höjd.

### **Barskrapat men snyggt**

I kupén är det mycket bar plåt, vilket man sällan ser längre men inte stör mer än den billiga hårdplasten i andra lågprisbilar. Mer störande är den nakna plåten i hjulhusen som ger ett fasligt dunsande på grusvägar. Formerna i kupén är behagligt runda, allt känns gediget och snyggt men man saknar färddator som visar förbrukning och växlingsindikator som hjälper till att hålla förbrukningen nere. Dessutom saknas ett ordentligt handskfack och stolsryggarna har inga fickor att stoppa kartböcker i. Vintertid saknar man också värme i stolsryggarna och när det regnar irriteras man på den minimala bakrutetorkaren, medan den enda torkaren för framrutan funkar utmärkt.

## Tre burkar räcker

I Sverige finns C1 och dess syskon bara med en trecylindrig bensinmotor från Toyota på en knapp liter och 68 hästar. 0-100 km/h tar 14 sekunder men i vardaglig körning med omkörning av lastbilar och start från rödljuset är C1 pigg, mycket tack vare att bilen väger under 900 kilo.

## Miljösnäll och billig

Bränsleförbrukningen enligt EUs körcykel är 0,46 liter per mil, med utsläpp på 109 gram koldioxid per kilometer, en bra bit under gränsen för den statliga miljöbilspremien. Därmed kan man välja bort den sega, gummibandsliknande Sensodrive-halvautomaten, som krävs för att få ner förbrukningen under premiegränsen i de större Citroëndieslarna.

Den låga förbrukningen, låg fordonsskatt, riktigt låg försäkringsklass och en konstruktion som ska hålla nere kostnaderna för storstadens förargliga plåtskador, borgar för ett billigt ägande. Det förstärks av generösa garantier, bl.a. 12 år mot rost och tre års fri vägassistens i hela Europa.

Citroën förtjänar en eloge för att de konsekvent sätter Michelins lättrullande däck på sina bilar - nästan inget annat bilmärke kan garantera ett visst däckval på bilen vilket påverkar både förbrukning och säkerhet.

## C1 är gjord för stadstrafik, med

utväxling som gör bilen surrig över 90 km/h och fjäderlätt eldriven, bränslesparande styrservo som är härlig vid fickparkering men mindre självklar på landsväg. Man saknar Fiats cityservo som med ett knapptryck ställer om hur känslig styrningen är.

## Onödigt osäkert

Fiat kan också lära trillingarna lite om säkerhet. Fiats jämnlilla 500 har högsta betyg i Euro-NCAPs krocktest, vilket visar att man inte längre måste nöja sig med C1:s halvdanna säkerhet för att man tar en liten bil. C1 har i alla fall airbags fram och i sidorna, kurvstabilitetskontroll, låsningsfria bromsar och från senhösten 2007 antisladdsystem. Men man säljer

fortsatt lagerbilar utan antisladd vilket vår testbil är exempel på.

## En rabattfråga

C1 finns från 94 300 kronor men den som vill ha femdörrarsversionen måste ta den dyrare SX-modellen för dryga hundra tusen kronor. Fem dörrar är i sin tur förutsättning för att kunna välja komfortpaket med luftkonditionering, cd-radio och varvräknare, för knappt 5000 kronor. Privatpersoner får tillbaks 10 000 kronor i miljöbilspremie och allt fler kommuner ger gratis parkering också till denna typ av miljöbil - men trängselavgifterna slipper man tills vidare inte undan.

C1 är mycket bil för storlek och pris, med bland den lägsta miljöpåverkan man kan få i miniklassen. Toyotas och Peugeot's versioner kostar ungefär lika mycket och erbjuder i princip samma sak, förutom för den som är sugen på Toyotas unika prenumerationserbjudande. Vilka rabatter man får och vad handlaren ger för inbytesbilen får avgöra.

Mattias Goldmann