

Komfortas – tarsi svetainėje, tik norint ką nors pasiekti, nereikia atsistoti, užtenka ištiesti ranką. Malonios liesti interjero medžiagos, kupinas šviesos, erdvės, kartu solidžiai atrodantis salonas bei didelė bagažinė, kurioje telpa svarbiausi daiktai. O kai reikia pervežti daugiau bagažo, saloną nesunku transformuoti į talpesnį. Tai – automobilių gamintojų siekiamybė, tačiau tik nedaugelis gali pasigirti sėkme. Kokie jos receptai?

Pirmasis modulinis salonas – beveik prieš 100 metų

„Citroën“ įvairiapusiais keleivių komfortą gerinančiais sprendimais pasigirti gali nuo pat pirmojo, dar 1923 metais pristatyto, modelio – „B2Type“. Kuo jis buvo kitoks?

Šiame automobilyje buvo išbandytas modulinis interjeras – žmonės galėjo rinktis, ko jiems labiau reikia: papildomų sėdimų vietų ar daugiau erdvės bagažui. Į dvivietį „C3Type“ buvo montuojama nulenkiama trečia sėdynė už vairuotojo, talpinusi arba tris keleivius, arba daugiau bagažo. 1924 m. buvo pristatyta „Trefle“ trigubos sėdynės konfigūracija – dvi šonuose ir viena kabinos viduryje, kiek toliau už priekinių. O abiejuose šonuose – vieta bagažui.

Ketvirtąjį praėjusio amžiaus dešimtmetį pristatytas „Traction Avant“ sėdimų vietų konfigūracijos galimybes pakėlė į dar aukštesnį lygį. Viena šio modelio versijų (ilgesnės ratų bazės) turėjo septynias sėdimas vietas bei kartu su galiniu stiklu atveriamą bagažo dangtį. Turbūt tai buvo pirmasis serijinės gamybos hečbekas pasaulyje.

Net ir legendinis „Citroën 2CV“, kuris buvo vadinamas absoliučiai baziniu automobiliu, turėjo modulinį saloną – sėdynės buvo nesunku išimti ir padidinti bagažo skyrių, taip pat nuimti stogą. Tai buvo vienas populiariausių automobilių visoje Europoje, daugiau nei prieš pusšimtį metų pradėjęs lengvai konvertuojamų salonų madą.

Unikalūs DS bei CX

✖ Klasikiniai „Citroën“ modeliai DS ir CX buvo parduodami kaip universalai – išmani sėdynių sistema siūlė aukštą komfortą gerokai anksčiau nei išpopuliarėjo kiti šešiasdešimties ar septyniasdešimties metų automobiliai. 1975 m. hidropneumatine pakaba turėjęs CX buvo įvertintas prestižiniu apdovanojimu – tapo Europos metų automobiliu.

Gamintojo požiūris į komfortą atsiskleidė ir kuriant koncepcijas, pavyzdžiui, 1980 m. Paryžiaus automobilių parodoje pristatytą „Karin“. Piramidės formos automobilis buvo pagamintas iš kompozitinių medžiagų, turėjo tris sėdimas, naujų ir dar nematytų vietų

įvairiems daiktams pasidėti, išskirtiną automobilio sistemų valdymo įrenginį bei vairą su pirštu pasiekiamais už jo įmontuotais mygtukais – garso ar posūkių signalais. Kai kurios idėjos išliko iki šių dienų ir yra montuojamos į naujus automobilius.

Vėliau dėmesys buvo nukreiptas į ergonomiką ir dar didesnę funkcionalumą. Šeimos tai įvertino – erdvūs automobiliai su kintama salono konfigūracija, išimamomis sėdynėmis ar nulenkiomomis jų nugarėlėmis, net apsukamomis priekinėmis sėdynėmis tapo „Citroën“ bestseleriais.

Didžiausi gamintojo automobiliai turėjo aštuonias ar devynias sėdimas vietas, tilpusias į lengvojo automobilio kėbulą, o mažesni modeliai kaip ZX ar 2003 m. pasirodęs C2 išsiskyrė stumdomomis galinėmis sėdynėmis, suteikiančiomis daugiau erdvės keleiviams arba bagažui. C2 taip pat siūlė nulenkiamas galines sėdynes – tai reta tokio dydžio automobilio funkcija.

Šiuo metu gaminami „Citroën“ automobiliai taip pat išsiskiria modulinėmis salono galimybėmis: į „C4 SpaceTourer“ ir jo „Grand“ versiją, „C5 Aircross“ antrą eilę montuojamos trys individualiai stumdomos, nulenkiamos arba suskleidžiamos sėdynės, „C3 Aircross“, „Berlingo“ bei kitus modelius – nulenkiama priekinė keleivio sėdynė, leidžianti sutalpinti itin didelius krovinius. Sėdynių funkcionalumu pasižymi ir kiti gamintojo modeliai.

Erdvė bagažui - ne mažiau svarbi



Bagażinės talpa ir kitos vietos daiktams sudėti turi didelės įtakos keleivių komfortui. Įvairios kišenės, dėtuvės po sėdyne ir didelės pirštinėms ar specialios daiktadėžės prie stogo tarsi lėktuvuose – gamintojai neriasi iš kailio, siekdami patogumo.

„Citroën“ istorijoje netrūko neeilinių sprendimų, automobilio saloną padariusių praktiškesnį, o pačios pirmosios nedidelės dėtuvės buvo sumontuotos 1923 m. pasirodžiusiame „C-Type“

modelyje.

2CV nustebino pasaulį universalumu ir gebėjimu sutalpinti didžiulius krovinius į nedidelį kėbulą, o „Karin“ koncepciniame modelyje prieš 40 metų buvo pristatytos ištraukiamos dėtuvės durelėse. Tai buvo itin pasiteisinęs sprendimas, kurį ilgainiui panaudojo daug gamintojų – jos neužėmė vietos tol, kol į jas būdavo kas nors įstatoma.

Nedidelių dėtelių inovacijos nesiliovė. Į XM ir kitus „Citroën“ modelius montuota nedidelė vieta daiktams susidėti ant prietaisų skydelio, o vėlesni GS turėjo išimamą pirštinių dėtuvę, kurią galima buvo prikabinti prie durelių ar prietaisų skydelio, o prireikus – išsinešti tarsi stilingą rankinę. 2003 m. pristatytas C2 turėjo dvigubą bagažinės dugną – nedideli uždaroje erdvėje sudėti daiktai buvo saugūs ir nuo vartymosi po visą bagažinę.

Naują dėtuvės koncepciją pasiūlė ir „Berlingo“ – 1996 m. kartu su keliais koncepciniais automobiliais pristatytame vienatūryje buvo siūloma „Modutop“ stogo daiktadėžė, kurioje tilpo net 170 litrų krovinių. Sumontuota virš keleivių galvų, ji itin pasitarnaudavo ilgose kelionėse – tai gera vieta susidėti ne kiekvieną dieną naudojamiems daiktams.

„Modutop“ tipo daiktadėžė montuojama ir dabar gaminamuose „Berlingo“, o įvairios dėtuvės – netradicinėse vietose kaip uždara erdvė virš prietaisų skydelio („C4 Cactus“ ir „Berlingo“), dviguba pirštinių dėtuvė („SpaceTourer“), didžiulė erdvė po porankiu („C5 Aircross“) ar po centrine konsole („C4 SpaceTourer“ bei „Grand“ versijoje).

