

Vive la France! Outlander i C-Crosser

■ Tekst: Dariusz Dobosz 2008-01-30, ostatnia aktualizacja 2008-01-30 15:40:43.0

Choć są tak podobne, łatwo je odróżnić. I to nie tylko po przedniej partii nadwozia. Największe różnice kryją się pod maską. Oto przykład, jak bardzo silnik wpływa na wrażenia z jazdy

Stoję przed dwoma bliźniaczymi autami. Sylwetka ta sama, rysy nieco inne. Legitymujący się dłuższym stażem rynkowym Mitsubishi Outlander nieco już spowszedniał. Citroën C-Crosser to nadal rzadki widok, przez co wciąż wygląda świeżo. Późniejsze wejście na rynek ma więc swoje plusy. Tym bardziej że ten ostatni wnosi do segmentu nową jakość. Kiedyś wybrałbym Mitsubishi. Cenię niezawodność, a pod tym względem Citroën nie miał nigdy dobrych notowań. A dziś? Dziś już nie jest to takie proste.

Skośnooki muszkieter

Gdyby jeszcze niedawno szefem europejskich koncernów samochodowych ktoś powiedział, że Citroëny będą przyjeżdżać z Japonii - popukaliby się w głowę. Ale tak właśnie jest. Koncern PSA wysłał do Nagoya Plant silniki, a odbiera kompletne auta. Oficjalnie mówi się, że Mitsubishi miało wolne moce przerobowe. Jak to się ma do decyzji, w myśl której Outlander ma powstawać także w Europie ze względu na ogromne zainteresowanie nabywców? Wydaje się, że były też inne powody - może ekonomiczne, a może jakościowe. Citroën wkroczył na nowy dla siebie grunt, wykorzystując gotowy projekt Japończyków w segmencie SUV. Stąd nieco spóźniona decyzja o produkcji aut rekreacyjnych z napędem 4x4. Spóźniona, bo inni czerpią z tego segmentu rynku coraz większe profity. Dziesięć lat temu SUV-y stanowiły w Europie niewiele ponad 2 proc. sprzedaży. W zeszłym roku ich udział przekroczył 8 proc. (w Polsce odpowiednio 0,9 i 6 proc.). W liczbach bezwzględnych wygląda to jeszcze lepiej. Europa wchłania rocznie ponad milion SUV-ów. Udział naszego kraju jest w tej liczbie raczej symboliczny (ok. 12 200), za to dynamika sprzedaży - imponująca, bo 83-procentowa!

I jak tu nie spieszyć się z wprowadzeniem na rynek tego typu auta? Opracowanie takiej konstrukcji od podstaw zajęłoby lata. Zwłaszcza koncernowi PSA, który na tym polu nie ma żadnych doświadczeń. Współpraca z innym producentem wydaje się uzasadniona.

Francuskie manieri

Czym C-Crosser przekona nabywców, skoro to w zasadzie Mitsubishi Outlander wytwarzany nawet na tej samej linii produkcyjnej?

Ze strony podwozia nie ma żadnych rewelacji. Ten sam układ nośny, ta sama konstrukcja zawiesznień, podobne zachowania na drodze. Prowadzenie nie budzi zastrzeżeń, nierówności łagodzone są gładko, żadnych niebezpiecznych przechyłów. Jedyna różnica techniczna to inna rama podsilnikowa, ale ona nie wpływa na trakcję. Niczym nie różni się również system sterowania napędem z trzema pozycjami (przód, automatycznie dołączany tył, stałe 4x4 z przewagą momentu obrotowego na tylnej osi), sterowany pokrętką na centralnej konsoli.

Wnętrze C-Crossera też nie odbiega rozmiarami od tego outlanderowego. Miejsca nie brakuje ani w przedniej, ani w tylnej części kabiny. Podobnie jak w Mitsubishi mamy do dyspozycji duży bagażnik i możliwość przewożenia dwóch dodatkowych pasażerów na niewielkiej rozkładanej "kanapce" (po złożeniu ukryta jest w podłodze bagażnika). Różnice odnajdujemy dopiero w detalach wykończeniowych i kompletacji wyposażenia. Ale nie tylko bogatszy wystrój i wyposażenie w rodzaju ekranu LCD i kamery cofania decydują o tym, że Citroënem jeździ się przyjemniej. Dlaczego? Ze względu na silnik. Bez dwóch zdań turbodiesel spod znaku PSA o mocy 160 KM świetnie radzi sobie z SUV-em o masie ponad 1,7 tony. W każdym razie wyraźnie lepiej niż 140-konny 2.0 DI-D standardowego Outlandera. Jest dużo cichszy i mniej rozedrgany, a przez to o wiele przyjemniejszy od turbodiesla spod znaku Volkswagena montowanego u rywala. No i bardziej elastyczny. Różnicę w dynamice czuje się już po kilkuset metrach. Francuski turbodiesel ochoczo reaguje na komendy kierowcy i dziarsko przyspiesza od najniższych obrotów. Nie ma tendencji do gaśnięcia przy zdecydowanym dodaniu gazu na drugim biegu, gdy samochód wolno się toczy. A Outlander tak. Dwa czy trzy razy "udało mi się" go zdusić. Ale turbodiesel Outlandera może być mocniejszy - tuningowy zestaw Rallitronic, dostępny w autoryzowanych stacjach obsługi i objęty gwarancją Mitsubishi, podnosi moc aż do 167 KM i maksymalny moment obrotowy z 310 do 365 Nm. Elektroniczne cacko skracaa przyspieszenie do setki o 0,5 s i podwyższa prędkość maksymalną o 5 km/h. Jeśli auto pochodzi z autoryzowanego krajowego salonu, cena wynosi niecałe 4000 zł (dla innych koszt wzrasta o 30 proc.). To niemało. Tym bardziej że wzmocniony Outlander wciąż nie jest szybszy od C-Crossera i nie góruje nad nim elastycznością, a turbodiesel spod znaku VW nie zyskuje na kulturze pracy. A nawet wzmaga się w nim tendencja do gaśnięcia przy przyspieszaniu z niskich obrotów, co wynika zapewne ze zmiany charakterystyki (obroty maksymalnego momentu obrotowego są wyższe o 600 obr/min). Cóż, po raz wtóry przedstawiamy się, że konie z pojemności są lepiej ułożone od tych, zrodzonych z czypa. I że ocenianie aut na podstawie danych katalogowych może prowadzić do całkiem błędnych wniosków. Tych różnic nie widać "w papierach". Ale czy jest jakaś alternatywa? Owszem - czekać do wiosny na Outlandera 2.2 DI-D z silnikiem PSA. Tyle że należy przygotować się na cenę porównywalną z C-Crosserem 2.2 HDI, bo mocniejszy silnik i lepsze wyposażenie tej wersji będą kosztowały swoje. Trzeba będzie sięgnąć do portfela znacznie głębiej niż przy zakupie zestawu Rallitronic. Może więc lepiej pogodzić się z niedostatkami niemieckiego dwulitrowca? Może. Mój wybór pozostaje jednak niezmienny. Już po stu kilometrach miałem faworyta, a z każdym następnym tylko utwierdzałem się w swoim wyborze. Francuski pomysł na nowoczesny samochód rekreacyjny jest po prostu lepszy. A lepsze, cóż - z reguły jest droższe.

Gaz

Citroën: Mocny i elastyczny silnik, dobre własności jezdne, wysoki komfort jazdy, ładne wykończenie, bogate wyposażenie, duży bagażnik, 7 miejsc

Mitsubishi: Mocny silnik, dobre własności jezdne, duży bagażnik, 7 miejsc

Hamulec

Citroën: Wysoka cena

Mitsubishi: Głośny i wibrujący silnik, nie najlepsza charakterystyka silnika

Summa summarum

O charakterach tych aut decydują silniki. Francuski spisuje się znacznie lepiej pod każdym względem, dlatego i wizerunek C-Crossera jest w efekcie lepszy. Niestety, Citroën każe sobie słono za to płacić. Tuning silnika Outlandera to tylko półśrodek - tani, choć dość skuteczny. W codziennej eksploatacji moc 140 KM w zupełności wystarcza, nad montażem zestawu Rallitronic warto się zatem poważnie zastanowić. Jeśli pominiemy sprawy silnikowe, to mamy do czynienia z dwoma przestronnymi autami o bardzo dobrej funkcjonalności.

Dane techniczne

Dane techniczne	Citroën C-Crosser 2.2 HD	Mitsubishi Outlander 2.0 DI-D Rallitronic
Nadwozie	5-drzwiowe, 7-miejscowe	5-drzwiowe, 7-miejscowe
Silnik	R4, 2179 cm ³ , turbodiesel	R4, 1968 cm ³ , turbodiesel
Skrzynia	6-manualna	6-manualna
Moc	160 KM przy 4000 obr/min	167 KM przy 3800 obr/min
Moment	380 Nm przy 2000 obr/min	365 Nm przy 2500 obr/min
Napęd	na koła przednie (dołączany tył)	na koła przednie (dołączany tył)
Rozmiary	464,6/180,6/167 cm	464/180/168 cm
Zawieszenie przód	MacPherson	MacPherson
Zawieszenie tył	wielowahaczowe	wielowahaczowe
Opony	215/70 R 16	215/70 R 16
Ciężar własny	1750 kg	1690 kg
Poj. bagażnika	510/1686 l	541/1691 l
Poj. zbiornika paliwa	60 l	60 l
Przysp. 0-100 km/h	9,9 s	10,3 s
Prędkość maks.	200 km/h	192 km/h
Śr. spalanie	7,5 l/100 km	8,7 l/100 km
Cena	137 900 zł	109 900 zł (+4000 zł tuning)

Tekst: Dariusz Dobosz

Tekst pochodzi z portalu Gazeta.pl - www.gazeta.pl © Agora SA