



besedilo: Mitja Reven
 foto: Aleš Pavletič

Zgodba prvega modernega Citroënovega SUV-a je poznana. Za vse tiste, ki je še ne poznate, ali za tiste, ki potrebujete osvežitve, pa tole: C-Crosser je tesen sorodnik Mitsubishija Outlanderja in Peugeota 4007.

Klon

▶▶ Namesto da bi se Francozi sami ubadali s štirikolesnim pogonom, so raje rezervirali let na Japonsko, tam potrkali na Mitsubishijeva vrata, segli s šefi v roke in rezultat je že viden tudi na slovenskih cestah. Čeprav je nekaj težav z dobavo. Vse Outlanderje, C-Crosserje in 4007 namreč (za zdaj) izdelujejo na Japonskem in proizvodne količine evropskih bratov niso največje. Ker se je koncern PSA Peugeot Citroën na Japonskem oglasil z željo po Mitsubishijevi (štirikolesni) tehniki v malce manj ugodnem terminu (ko je bil projekt novega Outlanderja, ki je na trgu že skoraj leto dni, že v polnem teku), se je zgodilo, da so si trojčki zelo podobni. Naj vas videz zunanosti (povsem različni prednji deli) ne zavede – gre za tehnično enake stroje. To pa, kot smo že ugotavljali, prinaša prednosti in slabosti. Tudi tu se pojavijo odstopanja. Kar je za nekega kupca prednost, je za drugega slabost. In obratno. Zmedeni? Zunanost se od Outlanderja spredaj popolnoma razlikuje,

zadek pa je skoraj identičen. Dodana je kromana letvica, drugačen je videz zadnjih luči, ki pa imajo enako obliko.

Drugače je v notranjosti, kjer je poleg drugačnega oblaginjenja in dodanega usnja ter oblog na vratih (in znaka proizvajalca na volanu) vse enako. Prednost ali slabost? Kakor za koga. Pravi citroënovci bodo pogrešali digitalne merilnike, inovativno zasnovano s takšnimi rešitvami, kot so volan s fiksnim sredinskim delom, nad 50 tipk in še kaj bi se našlo. Namesto Citroënove klasike, ki zaradi bogatije gumbov kakšnega voznika naprej kar šokira, voznika pričaka urejena armaturna plošča iz trde plastične mase (avtomobil stane krepko čez 30 tisoč evrov), s polno predalčkovi in z ravno prav gumbi. Vse je na svojem mestu, nekateri gumbi sicer niso osvetljeni, tudi potovalni računalnik je skop, ima pa zato boljše opremljeni C-Crosser avdiosistem Rockfort Fosgat s 30 GB pomnilnika, za dotik občutljiv zaslon (ob slabši svetlobi je nekoliko slabše viden),



veliko odlagalnih mest za pločevinke, dovolj zaprtih predalov, en je celo klimatiziran ...

Voznik kljub le po višini nastavljenemu volanskemu obroču zaradi dobro nastavljenega sedeža nima omembe vrednih težav pri iskanju pravega položaja za volanom. V notranjosti je še ročka za odpiranje posode za gorivo, kar spet odstopa od Citroënove razširjene prakse – odpiranja posode za gorivo s klu-

čem. Že pri testu Outlanderja smo hvalili njegovo prostornost in prilagodljivost notranje zasnove. V testnem C-Crosserju je bila v dnu prtljavnika (rezervno kolo je pod zadkom, kar pomeni umazane roke ob menjavi) še zasilna klop za šestega in sedmega potnika. Poudarek je tu na zasilnosti, saj kmalu zmanjka prostora za glave, še prej pa za kolena. Drugače je v drugi sedežni vrsti, ki je zelo prilagodljiva

tako glede vzdolžnega pomika sedalnega dela kot spremembe naklona naslonjala. Več uslug si skorajda ni mogoče želeli. Vrata prtljavnika se odpirajo na dva načina. Lahko odprete samo zgornji del, za lažje natovarjanje in raztovarjanje povečljivega prtljavnika (sedeži druge vrste, deljivi v razmerju dve tretjini : tretjina, se prekucnejo naprej s pritiskom na gumb v prtljavniku ali na sedežu, nastane pa ravna površina) pa se priročno nagne še spodnji del vrat, na katerih lahko tudi sedite. Glavna opazka glede notranjosti je tako pomanjkanje Citroënovega šarma, kar bi lahko razočaralo kakšnega kupca. Predstavo, ki jo imate o Citroënu, lahko spremenijo tudi manj foteljasti, a zato trši sedeži.

Glavne razlike, ki jih spet lahko jemljete kot prednosti ali slabosti, pa se pokažejo pri vožnji. Za začetek je v notranjosti gumb za izklop stabilizacijskega sistema (tu je nič kaj PSA-jevsko imenovan ASC), ki tudi pri hitrosti nad 50 km/h ostane izklopljen (tudi nič kaj PSA-jevsko), pohvaljena je neposrednost volanskega mehanizma, ki v vseh razmerah vliva zaupanje, ni pa PSA-jevsko mehak, a ker so občutki na volanu zelo pomembni, tu ne bi razpredali o slabostih.

Medtem ko je okostje japonsko, duša pa azijska, je srce (motor) povsem francosko. Pod motornim pokrovom je 2,2-litrski HDi, ki je poznan že iz nekaterih drugih koncernskih modelov (607, C5 ...), po novem pa ga ima tudi Outlander in seveda P4007. Neposredni



vbrizg, spremenljiva geometrija in turbopuhalo. Da, turbopuhalo je le eno, kar pomeni, da ima v primerjavi z različico iz C5 nekaj 'konj' manj, a v praksi to ne povzroča glavobola. Če je izbran prednji pogon (ponoči rdeče osvetljeni gumb za izbiro pogona 2WD, 4WD ali Lock se s ponosom kaže na sredinskem grebenu) je včasih, zlasti v mokrem ali na spolzkem asfaltu, motor premočan in pojavi





se želja po boljši trakciji pogonskih koles, ki pri odločneje pohojeni stopalki za plin zahtevajo popoln nadzor volanskega obroča. V takšnih razmerah hlastanje prednjih koles za oprijemom izniči vklop elektronsko nadziranega štirikolesnega pogona, ki C-Crosserja na

asfaltu spremeni v zanesljivo prevozno sredstvo. Nagibanja je presenetljivo malo (ponoči so pri pospeševanjih za nasproti vozeče moteče le visoko nameščene prednje luči), drznem si zapisati, da ga je pri Picassih občutno več. Karoserija je tudi med bolj dinamično vožnjo stabilna, dobre zavore vlivajo dodaten pogum, ki ga krepijo tudi dobra vodljivost in čvrsto (a udobno, čeprav ne Citroënovsko 'udobno') vzmetenje. Tudi s prenašanjem mase med zaporedno odpeljanimi ovinki C-Crosser nima težav. Elektronika dobro in za povprečnega voznika neopazno uravnava pogon med prednjo in zadnjo premo. C-Crosser je stabilen tudi v vožnji pri večjih hitrostih (150 km/h, okoli 2.800/min v šesti prestavi), saj ne zahteva omembe vrednih popravkov z volanom.

upravljanje prestavne ročice (na avtocesti, če ni zastojev in cestninskih postaj, lahko kar pozabite na prvih pet prestav). Šesta prestava je namenjena varčevanju, kar dokazuje

Iz oči v oči



Dušan Lukič

» Pravzaprav ne morem s prstom pokazati na tisto, kar me pri C-Crosserju moti – preprosto imam občutek, da bi lahko za slabih 40 tisoč evrov od avtomobila dobil več. Več občutka prestiža, boljšo kvaliteto plastike, več pozornosti do ergonomije (rad bi osebno spoznal oblikovalca, ki si je izmislil namestitve gumbov za gretje sedežev), več zvočne izolacije ...

Ali pa je C-Crosser preprosto za (vsaj) pet tisočakov predrag? »



Vinko Kemc

» Tehnika sicer pravi, da je tale zelo soroden Outlanderju in 4007. Od prvega ima boljši turbodizel, drugega šele pričakujemo za prvi resnejši preskus, ne glede na to pa je C-Crosser – Citroën. A seveda ne glede tehnike (no, motor je Peesajev!), temveč videza in vsega, kar sledi iz blagovne znamke: kdor je bil doslej zadovoljen s Citroëni, zagotovo ne bo šel kupit Mitsubishija, ampak bo ostal pri 'svoji' blagovni znamki. In s tem ni prav nič narobe! »

«Morda živite na luni ali pa vas avti ne zanimajo kaj dosti, če ne veste, da ima C-Crosser dva enojajčna brata.»

Motor je opazno boljši kot Volkswagnov turbodizel 2.0 v Outlanderju. Uporaben je že od 1.500/min navzgor (pripravljenost na delo sicer pokaže še nižje), brez omahovanja se zavrti do rdečega polja, najbolj radodarno pa streže z močjo od 2.000/min navzgor. Agregat je kultiviran. Zjutraj njegov zvok sicer zbudi kakšnega zaspanega petelina, ko pa je ogret, ga pri večjih hitrostih (150 km/h po merilniku hitrosti) na avtocestah preglašijo šumi vetra. Odlični partner agregatu je šeststopenjski ročni menjalnik. Ročica rada uboga (tu zapišemo, da je Mitsubishijeva tehnika precej koristila), gibi so relativno kratki, prestavna razmerja pa dobro izračunana. Navora je dovolj, da si lahko privoščite leno



