

MITSUBISHI COLT

Twardzi faceci używają tej maszynki do golenia frajerów

Słyszysz: turbo, myślisz: będzie się działo! A jeżeli całość sygnuje Mitsubishi, to rajdowe przeżycia masz jak w banku!

Krwista czerwień przed oczami, a w uszach groźny bulgot rasowego wydechu i gwizd zaworu odpustowego turbiny.

Taki pakiet "startowy" otrzymuje każdy kierowca colta CZT - spadkobiercy szybkich coltów turbo z lat osiemdziesiątych. Zmierzyliśmy się z legendą.

Otwierasz drzwi, siadasz i... właśnie wpadłeś. Ciasne, kubelkowe fotel już ze swoich objęć cię nie wypuszczą, obszyta skórą, sportowa kierownica przytrzyma ci dłonie, a pedał - ten najbardziej z prawej - samoistnie pójdzie do dna. Wtedy do dzieła przystąpi 1,5-litrowy silnik z 16-zaworowym układem rozrządu DOHC opartym na systemie zmiennych faz rozrządu MIVEC. Razem z turbiną wyprodukuje całe 150 gniadoszy, które będziesz mógł ujeżdżać do woli. Sprint do "setki" zajmie zaledwie 8 sekund, a prędkość maksymalna sięga 210 km/h. Całość w ryzach trzyma prawdziwie rajdowy, usztywniony "zawias" ze zwiększonym o 8 proc. przełożeniem układu kierowniczego. Colt CZT posiada na podorędziu system M.A.S.C. (Mitsubishi Active Stability Control), odpowiadający systemowi stabilizacji toru jazdy ESP oraz M.A.T.C. (Mitsubishi Active Traction Control). Małym minusem może być jedynie fakt, że nie da się tego "ustrojstwa" wyłączyć. Kontrolowane poślizgi nie wchodzą więc w rachubę.

Colt CZT został skonstruowany na specjalne zamówienie oddziału Mitsubishi Motors Europe. Stylistyką nadwozia zajął się zespół projektantów z Mitsubishi Design Europe w Trebur w Niemczech. I sądząc po uśmiechach naszych Czytelników, panom konstruktorom należą się wielkie brawa. Bryka się udała!

To dla mnie wybitny silnik

Ryszard Biernacik z Warszawy, 56 lat, żołnierz zawodowy, jeździ mitsubishi carismą GDI

Wygląd - 5 pkt

Zwarty, drapieżny, od razu widać, że dużo potrafi! Sportowe ambicje podkreśla krwście czerwony kolor, obniżone zawieszenie, rasowy spojler i końcówka rury wydechowej. Konstruktorzy dopieścili go w każdym calu!

W kabinie - 4 pkt

Od auta sportowego nie oczekuję luksusów, więc surowość colta wręcz mi odpowiada. Nie zachwyca mnie jednak jakość plastików, które są twarde i podatne na zarysowania. Do tego te bladoniebieskie wystawki kompletnie nie pasują do charakteru samochodu - wyglądają jak elementy jakiejś mało skomplikowanej zabawki.

Za kierownicą - 5 pkt

Skoro CZT jest zwieńczeniem dzieła - głową rodziny coltów - to powinien być w pełni wyposażony. Zabrakło tu jednak automatycznej klimatyzacji, elektrycznie sterowanych foteli czy fotochromatycznego lusterka. Miejsce pracy kierowcy sprawia jednak pozytywne wrażenie - szczególnie rewelacyjna widoczność i profesjonalne, kubelkowe fotele.

Silnik - 6 pkt

Nie mam rajdowego doświadczenia, ale dla mnie to wybitny silnik! Nadmiar mocy czuć na każdym kroku - kierowca nie musi zbyt często zmieniać biegów, bo nawet na wysokich samochód chętnie przyspiesza. Przy tak niewielkiej masie 150 KM daje duże pole do popisu. Bardzo podobała mi się krótka, dobrze zestrojona skrzynia biegów.

Zawieszenie - 5 pkt

Typowo sportowe i to - niestety - jest dla mnie największym dylematem. Nie jestem przekonany, czy CZT nadają się dla przeciętnego Kowalskiego do codziennej jazdy. Jest tak twarde, że podróżowanie po naszych dołach zaczyna w pewnym momencie irytować. Zawsze jest jednak coś za coś. W zakrętach można na nim polegać - idzie jak po szynach.

Za te pieniądze - 4 pkt

To samochód dla młodego, radykalnego kierowcy bez rodziny. W innym przypadku w tej cenie można już kupić auto klasy średniej z odpowiednim komfortem.

Plusy

- drapieżny wygląd zewnętrzny - moim zdaniem jedno z najładniejszych samochodów w klasie,
- rewelacyjny silnik turbo - nie sądziłem, że z 1.5 można wykrzesać tyle mocy,
- genialne miejsce pracy kierowcy - wszystko dopracowano pod kątem sportowej jazdy.

Minusy

- dość tandetne plastiki - za twarde i po prostu brzydkie,
- zbyt radykalne zawieszenie, które może zniechęcić część klientów,
- za drogi - colt to kandydat na drugie auto w rodzinie, a kosztuje jak to pierwsze.

Jak wiatr z ptasim piórkim

Krzysztof Osiecki z Warszawy, 39 lat, operator transportu, jeździ daewoo matizem

Wygląd - 5 pkt

Kształtem przypomina mi kroplę wody - pękaty z przodu i wąski z tyłu. Na pierwszy rzut oka sprawia wrażenie znacznie większego niż w rzeczywistości. Podoba mi się jego sportowa stylistyka, ale do pełni szczęścia brakuje tu jeszcze paru detali - np. kierunkowskazów w lusterkach.

W kabinie - 4 pkt

Nakładki na pedały, progi z logo marki oraz sportowe fotele i kierownica od razu odkrywają jego sportowy charakter. W środku jest bardzo dużo miejsca, co colt zawdzięcza również przesuwanej tylnej kanapie. Można dowolnie kształtować przestrzeń bagażnika i tę przeznaczoną na nogi pasażerów. Mam małe zastrzeżenia do jakości plastików - jest niska!

Za kierownicą - 5 pkt

Przed wszystkim nie odpowiada mi fakt, że fotel kierowcy nie odsuwa się samoczynnie podczas wpuszczania pasażerów do tyłu. Odchyła się jedynie oparcie - za każdym razem trzeba więc przesunąć go "ręcznie", po czym od początku ustawiać pozycję do jazdy. Poza tym rewelacyjnie - wszystko pod ręką, wygodnie, sportowo. Uwagę zwraca czerwone pole na obrotomierzu (7-8 tys. obr.), które jest bardzo mocno podświetlone.

Silnik - 5 pkt

Jeździłem kiedyś dużym fiatem z silnikiem o tej samej pojemności - to jedyne podobieństwa tych dwóch samochodów! 150 KM radzi sobie z tym chucherkiem jak wiatr z ptasim piórkim. Auto chce jechać na każdym biegu i przy każdej prędkości obrotowej. Nie wierzę jednak producentowi, jeżeli mowa o spalaniu. Podczas jazdy komputer pokazywał cały czas 9, a nawet 12 litrów, co jest trochę za dużo. Minusem jest też synchronizacja wstecznego - zgrzytał prawie za każdym razem.

Zawieszenie - 5 pkt

To nie jest samochód na wypadki z rodziną czy kolegami na ryby. To jest poskramiacz zakrętów o tak twarde zawieszenie, że z tyłu nie da się wręcz wysiedzieć. Tak mnie wymasowało, że plecy rozboleły mnie od razu! Ale trzyma się jak zaklęty i nic nie jest go w stanie wyprowadzić z równowagi.

Za te pieniądze - 3 pkt

Mimo że to "niszowe" auto, jest trochę za drogie. Powstaje w końcu w Holandii, a nie w Japonii, więc cena mogłaby być niższa. Tym bardziej że niewiele droższa jest np. skoda octavia RS czy honda civic type R.

Plusy

- przede wszystkim wygląd - od razu widać, że to twarda sztuka,
- świetne zawieszenie i nieprawdopodobne zdolności terenowe - łykał pagórki i zdobywał szczyty jak szalony,
- dopracowany, wykonany pod sportowego kierowcę, przedni fotel z całym dobrodziejstwem inwentarza - kierownicą, lewarkiem zmiany biegów, zegarami.

Minusy

- utrudnione wejście na tylną kanapę - fotel powinien odsuwać się, a następnie wracać na

zapamiętane miejsce,

- słabej jakości plastiki i niewyszukany design,
- brak wykończenia nadkoli - wyłazi goła blacha, co wygląda paskudnie.

mitsubishi colt CZT 1.5 16V turbo 150 KM

Wyposażenie (m.in.):

poduszki powietrzne przednie i boczne oraz kurtyny, ABS, EBD, TCL, radio z odtwarzaczem płyt CD ze sterowaniem w kierownicy, półautomatyczna klimatyzacja, halogeny, elektrycznie sterowane szyby i lusterka, centralny zamek, kubełkowe fotele.

Dane techniczne:

Pojemność silnika (ccm): 1468

Moc maks. (KM/obr.): 150/6000

Przysp. 0-100 km/h (s): 14,6

Prędkość maks. (km/h): 210

Moment obr. (Nm/obr.): 210/3500

Silniki:

1.1 12V (75 KM),

1.3 16V (95 KM),

1.5 16V (109 KM),

1.5T 16V (150 KM)

Zużycie paliwa (l/100 km):

w mieście: 8,8

poza miastem: 5,7

średnio: 6,9

Wymiary:

rozstaw osi (mm): 2500

długość (mm): 3820

szerokość (mm): 1695

wysokość (mm): 1520

Pojemność bag. (l): 220/1070

Ceny:

Cena wersji najtańszej 1.1 (zł): 45 790

Cena wersji podstawowej (zł): 72 990

Cena wersji testowanej (zł): 74 450

**Autorem tekstu jest Jarosław Zabiega
rdo: SuperExpress**