



# Zelo udobno

Torej: potujete daleč, v avtu je ponavadi več potnikov, recimo vsaj štirje. Limuzinski kombiji so za vas kot naročeni. Čim bolj udobni, seveda.

Besedilo Dušan Lukič Foto Aleš Pavletič

Slika testnega C8 bi lahko v slovarju stala poleg besede udobje. Udobni usnjeni sedeži, dovolj široki (ker sta v vsaki vrsti le po dva) tudi za najširše, z naslonjaki za roke, dovolj dobra osvetlitev notranjosti, obilica prostora za noge ... Tu C8 ni moč očitati kake večje napake - še posebej, če za dober dostop do teh sedežev skrbijo velika, električno pomicna bočna vrata.

Spredaj gre bolj na tesno. Tako voznik kot sovoznik se lahko, če sta višje rasti, pritožita nad prekratnim vzdolžnim pomikom sedežev. Da je za volanom premalo prostora za noge, se v limuzinskih kombijih kaj rado pripeti (ali pa je volan preveč oddaljen od voznika), ampak da ga je premalo na prednjem desnem sedežu ...

Vseeno je moč najti dokaj udoben položaj za volanom, za kar je 'kriv' predvsem samodejni menjalnik. Posegati po prestavni ročici med vožnjo praktično ni treba (pa čeprav ima samodejni menjalnik v C8 tudi možnost ročnega, sekvenčnega pretikanja), tudi leva noga le počiva. Vse skupaj je zadovoljivo.

Velik limuzinski kombi s samodejnim menjalnikom ponavadi pomeni ne preveč zado-

voljivo vozno dinamiko. Na srečo je testnega C8 poganjal trilitrski bencinski šestvaljnik, ki zmore dobrih dvesto konjev. Tako je dobro nadomestil izgubo, ki jo povzročata (le) štiristopenjski samodejni menjalnik. Pospeški so zadovoljivi, na prožnost motorja pa se ni treba preveč odzivati.

Tudi podvozje je, razumljivo, udobno. Zato je volan zelo mehak in z malo povratnimi informacijami, vzmetenje pa mehko. Avto dobro požira neravnine, še posebej se izkaže polno naložen, manj pa so mu (in menjalniku) všeč ovinki, kjer da hitro vedeti, da bo voznikovo živahnost nagradil z neprijetnimi občutki v želodcih potnikov. Solidne so zavore, ki se izkažejo z dobrim občutkom na stopalki in dokaj kratko zavorno potjo.

Največji minus si je C8 prisluzil pri kakovosti izdelave. Možno je, da bo plastika škripala, spoji so nenatančni, tu in tam se je izpod stropa privedila kaplja vode. Škoda, za skoraj devet milijonov tolarjev bi pričakovali manj tovrstnih napak(ic).

In škoda tudi zato, ker je C8 z bencinskim šestvaljnikom v nosu in opremo Exclusive sicer odličan primer, kakšen mora biti dober limuzinski kombi. ■

CENA OSNOVNEGA MODELA: 8.444.000 SIT  
CENA TESTNEGA VOZILA: 8.968.000 SIT

## NAŠE MERITVE

**Pospeški**  
0-100 km/h: 11,1 s  
402 m z mesta: 17,9 s (128 km/h)  
1000 m z mesta: 32,6 s (163 km/h)

**Prožnost**  
Meritve s tovrstnim samodejnim menjalnikom ni možna.

**Največja hitrost** 205 km/h  
(izbirna ročica v položaju D)

**Zavorna pot**  
od 100 km/h: 40,5 m (AM meja 43 m)

**Poraba goriva**  
skupno testno povprečje 13,7 l/100 km

## TEHNIŠKI PODATKI

**Motor:** 6-valjni - 4-taktni - V-60° - bencinski - gibna prostornina 2946 cm³ - največja moč 150 kW (204 KM) pri 6000 vrt/min - največji navor 285 Nm pri 3750 vrt/min  
**Prenos moči:** motor poganja prednji kolesi - 4-stopenjski samodejni menjalnik - gume 215/60 R 16 H (Michelin Pilot HX)  
**Mase:** prazno vozilo 1762 kg - dovoljena skupna masa 2560 kg  
**Mere:** dolžina 4727 mm - širina 1854 mm - višina 1752 mm - prtljažnik 330-2948 l - posoda za gorivo 80 l  
**Zmogljivosti:** največja hitrost 205 km/h - pospešek 0-100 km/h 11,0 s - poraba goriva (ECE) 15,8/9,0/11,5 l/100 km

## HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ udobje
  - ▲ sedeži
  - ▲ prostornost
  - ▲ uporabnost
- 
- ▼ kakovost izdelave
  - ▼ položaj za volanom
  - ▼ le štiristopenjski menjalnik

## Končna ocena

Če pri limuzinskih kombijih stavite predvsem na čim večje udobje, bo takšen C8 odlična izbira. Le na varčnost motorja ne računajte.

Dolžinske meritve: T = 11 °C / p = 1017 mbar / rel. vl. = 57 % / Stanje kilometrskega števca: 6294 km