

Test

MERCEDES-BENZ C 180 CLASSIC

Lastniki trenutno še najmanjšega in najcenejšega mercedesa bodo goreče zatrjevali, da je na motornem pokrovu čisto prava zvezda, ki ponazarja dovršen del avtomobilske zgodovine in kakovosti in pri tem se ne bodo prav nič zmotili. Obenem pa bodo zadovoljni, da se je razred C znebil prilastka »baby«, ki so ga njegovemu predhodniku pritaknili nekateri šaljivci.

Merilo majhnosti mercedesa C izhaja iz primerjave z mercedesi razredov E in S, kar se tiče velikosti in motornih zmogljivosti. Kljub hišni majhnosti pa je to seveda udobna limuzina srednjega višjega razreda. Marsikdo večjega avtomobila sploh ne želi ali ga ne potrebuje. Tisti, ki se pri razredu C odločijo za najmanjši, pri nas davčno ugoden motor, kupujejo pa predvsem razmeroma drag, kakovosten in varen avto, jasno, z Mercedesovo slavo. Če vam bančni račun kaj takega dovoli, boste teh dobrih petdeset nemških tisočakov hitro

ZVEZDICA

pozabili. Zadovoljni boste, če ga boste kupili iz bahaštva, še bolj pa, če ga boste kupili zato, da boste imeli kaj od avtomobila. Na svoj račun pride vsak, ki so mu vseč čvrsti, kleni in obenem udobni avtomobili. Vsa štiri vrata in oba pokrova se sicer odpirajo togo in robustno, ampak pri odpiranju in zapiranju spontano občutite izjemno natančno obdelavo in dobro zatesnitev.

Sedalne površine na sedežih in tudi hrbtni opore so čvrste, a kljub temu udobne, sedenje na sedežih pa tudi po precej prevoženih kilometrih ne postane utrudljivo. Ročni mehanizem za dvig in spust prednjega sedeža je eden najboljših, če ne celo najboljši, zagotovo pa najbolj praktičen v tem razredu sedežev. Prostora za glave je tudi zadaj še dovolj, vtis večje prostornosti v kabi-





ni pa daje tudi precejšen nagib sredinske konzole armaturne plošče proti prednji šipi. Tako je zgornji rob armaturne plošče (kjer ni merilnikov) le okoli 20 cm oddaljen od šipe. Prostora v njem je dovolj tudi za sovoznikovo zračno blazino in za (premajhen) predalček pod njo. Armaturno ploščo izdelujejo konfekcijsko, tako da pri opremi »classic« lahko le opazujete, kje vse pri opremi »elegance« plastično zamenjuje les. Brez lesa je ta plošča vsaj na pogled dokaj skopa in oskubljena, nič kaj mercedesovska. Torej še nekaj tisočakov več, pa boste rešili tudi ta problem.

Videz seveda vara! Plošča je ergonomsko izjemno dobro izračunana. Stikalo brisalnika je sicer v levi obvolanski ročici, ker desne ni, vsa druga stikala so kakovostna in solidno nameščena. V edini brisalnik na prednji šipi ne glejte sumničavo, kajti deluje neslišno (no, zelo tiho), čeprav seže do skrajnega levega in desnega vogala šipe, učinkovit je tudi pri večjih hitrostih, površina, ki jo obdela, je velikanska in s tem je tudi pasivna varnost vožnje večja. O vo-

lanskem servomehanizmu samo dobro, saj vam bo omogočil, da bodo parkiranja v mestu zabavna in igriva, ob tem pa se boste morali le privaditi nevidnega prednjega roba avtomobila. Prestavna ročica je natančna, vendar vam bodo njeni dolgi gibi, prav toliko predolgi kot gibi pri stopalkah, vzeli nekaj veselja za športno vožnjo, pa nič za to.

S tem avtomobilom se da voziti hitro in zanesljivo, po zaslugi odlično naravnane podvožja, predvsem zadnje prostorske preme. Na suhi cesti se tako avto obnaša, kot da bi motor pogonjal prednji kolesni par, pogosto je treba volan dodajati. Le v skrajnih okoliščinah, ki jih je na suhi cesti treba skoraj že simulirati, in na bolj spolzkih podlagah pa avto pokaže svoj zadnji pogon, vendar je še zmeraj lahko vodljiv in nadzirljiv. Ne glede na kakovost podvožja pa na lego avtomobila seveda najbolj vplivata voznik in motorna moč. Te pa pri C 180, glede na 1280 kg teže vozila ni veliko, in tudi zato je ta avto suveren tudi v ovinkih.

Motor sam seveda ni

prav nič kriv, je sodoben izdelek z glavo iz lahke kovine, z dvema odmičnima gredema v glavi, ki ju poganja veriga, pa s po štirimi ventili na vsak valj in z majhno emisijo strupenih plinov. Tudi pri visokih vrtljajih, do katerih se tako rad zavrti, ni preglasen. Elektronika ga omeji pri 6400 vrtljajih, rdeče polje se začne 200 vrtljajev prej, največjo moč pa doseže pri 5500 vrtljajih v minuti. Pri težkem delu s težo vozila, potnikov in prtljage v njem mu pomagata spretno izračunana menjalnik in diferencial. Kljub angelsko beli barvi testnega avtomobila je bila motorna prožnost povprečno siva. Toda poraba goriva kljub priganjanju ni zrastle čez 11 litrov, kar pomeni, da je motor varčen. Pri štirih potnikih v avtomobilu in polnim prtljažnikom se s tem mercedesom nikar ne postavljajte z motornimi zmogljivostmi. Pa ni tako hudo, saj avto doseže zavidljivo končno hitrost in s tem tudi jamči tudi dobra potovalna povprečja. Tisti, ki nimajo športnih ambicij, bodo s C 180 prav zadovoljni.

Mercedes skrbi za imidž svojih kupcev. Vse

zanje ni primerno ali pa se ne spodobi. SC 180 na primer ne boste mogli odpeljati preproge v čistilnico ali pripeljati stojala iz trgovine, saj zadnje klopi (pri osnovnem modelu) ni mogoče podreti. Plačajte torej prevoz ali pri naročilu doplačajte slabih 700 mark! Ostanje pa avtomobilu še dosti drugih lastnosti, ki ga odlikujejo. Čeprav je notranost na videz nekoliko špartanska, so notranje kljuge za odpiranje vrat kovinske in lepo pokromane (smešno, ampak to je dandanes že redkost - plastika je cenejša), preproge na tleh so kakovostne, čez pragova pri vozniku in sovozniku je potegnena svetleča se jeklena obroba kot pri večjih bratih. Plastika na armaturni plošči je odlična, glede na čvrstost karoserije, dve zračni blazini in ABS pa dobite v tem avtomobilu tudi občutek varnosti. Karoserijski spoji so elitno natančni, vtise o kakovostni izdelavi vozila pa bi lahko še dolgo in široko opisovali, vendar jih lahko strnemo v dve besedi: Mercedes-Benz.

ANDREJ SUPÉ
 Foto: MATEJ DRUŽNIK



Tehnični podatki

Motor: štirivaljni - štiritaktni - vrstni - nameščen spredaj vzdolžno - vrtna in gib 85,3 x 87,7 mm - gibna prostornina 1799 kubikov - kompresija 9,8:1 - največja moč 90 kW (122 KM) pri 5500/min - srednja hitrost bata pri največji moči 14,4 m/s - specifična moč 50 kW/liter (67,8 KM/liter) - največji navor 170 Nm pri 4200/min - ročična gred v petih ležajih - dve odmični gredi v glavi (veriga) - štirje ventili na vsak valj - glava iz lahke kovine - elektronsko večtočkovno vbrizgavanje goriva in vžig (bosch P motronic) - vodno hlajenje 8 litrov - motorno olje 5,8 litra - akumulator 12 V, 100 Ah - alternator 980 W - uravnavan izpušni katalizator

Prenos moči: motor spredaj poganja zadnji kolesi - enokolutna suha sklopka - petstopenjski sinhronizirani menjalnik - prestavna razmerja: I. 3,910; II. 2,170; III. 1,370; IV. 1,000; V. 0,810; vzvratna 4,270, diferencial 3,910 - ploščica 6x15 - gume 185/65 R 15 (uniroyal rally 440), kotalni obseg 1,885 m - hitrost pri 1000/min v V. prestavi 35,8 km/h

Voz in obese: limuzina - 4 vrata, 5 sedežev - samonosna karoserija - spredaj in zadaj posamične obese, spredaj vzmetni nogi, vzdolžna trikotna vodila, stabilizator - zadaj prostorska prema, s prečnimi in vzdolžnimi vodili, vijajne vzmeti, teleskopski blažilniki - dvokrožne zavore, spredaj kolutne (posebej hlajene), zadaj kolutne, servo, ABS, mehanska nožna zavora na zadnji kolesi, pedal levo od pedala sklopke - volan s kroglicami, servo, 3,4 zavrtljajja od ene do druge skrajne točke

Mere, zunanje: dolžina 4478 mm - širina 1720 mm - višina 1424 mm - medosna razdalja 2690 mm - kolotek spredaj 1493 mm, zadaj 1464 mm - rajdni krog 10,7 m - **notranje:** dolžina (od armaturne plošče do zadnjega naslonjala) 1800 mm - širina (kromolci) spredaj 1425 mm, zadaj 1420 mm - višina nad sedežem spredaj 910-970 mm, zadaj 920 mm - vzdolžnica prednji sedež 890-1160 mm, zadnja klopa 625-920 mm - premer volanskega obroča 385 mm - prtljažnik (normno) 430 l - posoda za gorivo 62 l

Teža: prazno vozilo 1280 kg - dovoljena skupna teža 1830 kg - dovoljena teža prikolice z zavoro 1575 kg, brez zavore 675 kg - dovoljena obremenitev strehe 100 kg

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 193 km/h - pospešek 0-100 km/h 12,2 s - poraba goriva (ECE): 6,4/8,1/11 litra neovinsvinčnega bencina super na 100 km



Naše meritve

Največja hitrost:

193 km/h (V. prestava)

Pospeški:

0-60 km/h	5,5 s
0-80 km/h	8,4 s
0-100 km/h	12,9 s
0-120 km/h	18,8 s
0-140 km/h	27 s
1000 m z mesta	34,6 s (153 km/h)

Prožnost:

1000 m od 40 km/h (IV.)	39,6 s (138 km/h)
1000 m od 40 km/h (V.)	43,7 s (123 km/h)

Zavorna pot:

od 150 km/h	93,5 m
od 100 km/h	41,8 m

Natančnost merilnika hitrosti:

kazalec na	resnično
40	37,4 km/h
60	57,6 km/h
80	77,7 km/h
100	95,5 km/h
120	112,3 km/h
140	132,5 km/h
160	151,7 km/h

Poraba goriva: testno povprečje

10,8 l na 100 km

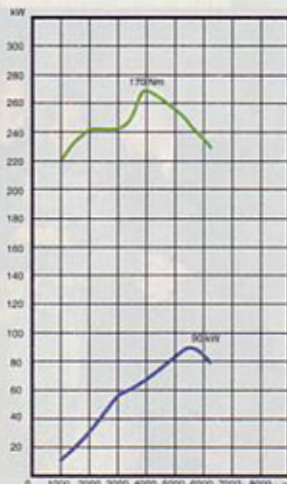


DIAGRAM MOTORJA

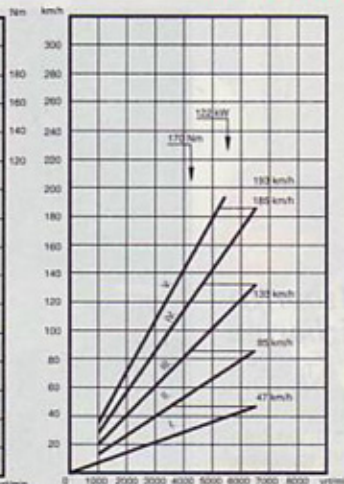


DIAGRAM MENJALNIKA

Hvalimo

- izdelava
- sloves
- lega na cesti
- sedeži
- prednji brisalnik
- mehanizem za dvig in spust voznikovega sedeža
- volanski servoojačevalnik

Grajam

- gibi prestavne ročice
- povprečne motorne zmogljivosti in prožnost
- predal pred sovoznikom
- nedeljiva zadnja klopa
- skopa notranjost (classic)

Iz oči v oči

Obtožujete mercedes-benz, sanjate o tem, da bi si enega kupili, denarja (s sponosnim vred) imate pa zgolj za renault clio? Težka bo, ampak vseeno varčujte! Nehajte jesti, ponosite stare obleke, odrecite se vsemu, kar ste doslej zapisovali pod »stroški«, in sledite oniku v AM! Mercedes-benz C 180 je ta hip vaše edino upanje. Kajti tudi to je čisto pravi mercedes-benz: z imidžem, z natančnostjo in s čistokrvno trikrako zvezdo na nosu. In pišite nam, ko ga boste imeli!

Martin Česenj

Ne glede na to, v kateri mercedes-benz sedete, natanko veste, kaj lahko od tega okolja pričakujete. Čeprav je C 180 najmanjši avtomobil te znamke, tega pridevnika ne smete jemati preveč zares: ne takrat, ko gre za notranje mere, pa tudi takrat ne, ko gre za mestne maneve in tesna parkiranja. Kakovost in udobje pa tako ali tako sodita k zvezdi, ne glede na njeno majhnost.

Vinko Kernc

Glede na to, da dolgi črni mercedesi (in nedokoncana osnovna šola) že precej časa niso značilnost partijskih veljakov, taksistov in bogatih obrtnikov, tudi »poštena inteligenca« poači prihaja na svoj račun, pod pogojem, da si stanovanijsko vprašanje rešuje z dedovanjem. Taki mali mercedes-benz C 180 vas bo navdal z zadovoljstvom, ker ste po lokalnih merilih uspeli v življenju, toda v dirke s kakšnimi živalnimi japonski in korejski se raje ne spuščajte.

Nada Popov Trifunović

Pravijo, da zvezdni utrinek pomeni izpolnitev želje in veliko jih je, ki jim to predstavlja zvezda na nosu njihovega avtomobila. Vendar pa je za to, da postanete lastnik mercedesa, potrebno še kaj več kot samo pogled v nebo - predvsem kup denarja. Če ga imate in ste traven le ekolog in prisegate na varnost, potem je to morda ravno prvi avto za vas.

Tjaša Smrekar