

TEST - MERCEDES BENZ C 220 CDI T

Prostoren, vodljiv, prilagodljiv



meni nekaj nagibanja na ovinkasti cesti, kjer skriti »sopotnik« (sliši na ime ESP) še enkrat prileze na plan. Če se namreč lotite bolj športne vožnje, se izkaže, da je volan preveč posreden in nudi premalo informacij o tem, kaj se dogaja s prednjimi kolesi. Potem začne podvozje ubogljivo slediti z volanom začetni smeri in potrebna bi bila res velika vozniška neumnost, da bi avtomobil sredi ovinka vrglo iz tira. In če izklopite ESP, si lahko privoščite celo nekaj drsenja zadka. A le za malenkost, kajti ko se računalniku zazdi, da se zadnja kolesa skozi ovinek peljejo preveč »na široko«, se ESP kljub temu zbudi in poravna avto. Na mokri podlagi pride ESP še kako prav, saj ima motor ogromno navora, zato se kolesa zlahka zavrtijo v prazno (oziroma bi se, če ne bi bil vgrajen ESP).

Z 2,2-litrskim dizelskim motorjem, opremljenim s turbinskim polnilnikom, s po štiri ventili na valj in tehnologijo skupnega vo-

Karavan je način življenja, pravi moj prijatelj (ki je, seveda, tudi voznik karavana). Verjetno bo držalo; ko se človek enkrat navadi prostornega in prilagodljivega prtljažnika, se le težko »vrne« k limuzinski utesnjenosti.

Pri tej trditvi tudi karavan Mercedesovega razreda C - v Stuttgartu ga označijo kar s črko T na koncu imena - ni izjema. In kot je pri karavanih tega razreda v navadi, tu ne gre toliko za prostornost prtljažnika kot za njegovo prilagodljivost. Da CT ne sodi med avtomobile, ki bi jih po njihovi prostornosti zamenjali za kombi, da vedeti že njegova oblika. Ta je spredaj enaka tisti pri limuzini razreda C. Luči so torej zlahka prepoznavne, nos v cellem zašiljen, a uglajen, maska in zvezda nad njo vpadljivi, a ne vsiljivi. Razlika je torej v zadku, ki je bolj športen kot karavanski. Zadnje steklo na njem je zelo poševno, tako da je celotna oblika prepričljiva in nič tovarnjaška.

Zato je v zadku manj prostora, kot bi ga bilo ob navpično odrezanem koncu avtomobila, a še vedno dovolj, da CT ponosno nosi črko T. Za kakšen bicikel bo ob zloženih za-

dnjih sedežih prostora dovolj, a ga raje očistite, preden ga vržete v avto. Blago, s katerim je prtljažni prostor obložen, je namreč ravno tako kakovostno in natančno obdelano kot v potniškem prostoru, zato bi ga bilo škoda umazati z blatom.

Da so pri Mercedesu mislili na malenkosti, daje vedeti rolo, s katerim pokrijete prtljažni prostor. Ta brez težav zdrsi po vodilih in se vedno zanesljivo zatakne v izvlečeni legi, za zlaganje pa je treba njegov konec le rahlo dvigniti. Pozornost do malenkosti je očitna tudi v ostanku potniške kabine. Voznikov sedež je tako po Mercedesovem običaju dokaj trd, a na dolgih poteh prepričljivo udoben. Sedi se odlično, vsa stikala so pri roki, voznika pa razvajajo tudi gumbi za upravljanje radijskega sprejemnika na volanu, odlično

Podvozje je sicer naravnano na udobje, a se C 220 CDI T dobro znajde tudi med ovinkami.



pregledna armaturna plošča ter že znana in s kupom varnostnih blazin podprta Mercedesova varnost. Samodejna klimatska naprava premore ločeni nastavitvi za levo in desno polovico kabine, nad udobjem pa se ne bodo pritoževali niti potniki na zadnjih sedežih, še posebej, ker je zaradi karavanskega zadka prostora za glave še več kot v limuzini. Prostora za noge bi lahko bilo, predvsem za dolgine spredaj, tudi več. Naslonjalo zadnje klopi je seveda deljivo zložitveno, kar je v prid večjemu



Oprema Classic pomeni les na armaturi in blago na sedežih.



Tudi pri Mercedesu sledijo najnovejši modeli: menjalnik ima šest prestav.

prtljažniku in njegovi prilagodljivosti. Oprema Classic pomeni les na sredinski konzoli in jeklena platišča s plastičnimi kolesnimi pokrovi, kar je tudi edina krepka zamera avtomobilu. Za takšno ceno bi namreč kupec lahko dobil tudi platišča iz lahke litine. Na udobje je, kot se za Mercedes spodobi, naravnano tudi podvozje, čeprav ima nova serija C po tej plati v sebi več športnosti kot njena predhodnica. Cesta pod kolesi mora biti precej razrita, da se sunki prebijajo v notranjost. Hkrati to po-

da, zmore 143 KM in kar 315 Njutnmetrov navora, kar je za premikanje sicer težkega avtomobila dovolj. Še posebej v kombinaciji s šeststopenjskim ročnim menjalnikom. Ta skrije lenobnost motorja v najnižjih vrtljajih, ki pride do izraza v različici s samodejnim menjalnikom, in karavan spremeni v avto, ki mu ni tuja tudi bolj športna vožnja. Gibi prestavne ročice so resda kratki, toda nekoliko preveč zatikajoči se, gibi stopalk pa predolgi.

Dušan Lukič

Tehnični podatki

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - dizelski z neposrednim vbrizgom - nameščen spredaj vzdolžno - vrtna in gib 88,0 × 88,3 mm - gibna prostornina 2148 cm³ - kompresija 18,0 : 1 - največja moč 105 kW (143 KM) pri 4200/min - največji navor 315 Nm pri 1800-2600/min - ročna gred v 5 ležajih - 2 odmični gredi v glavi (veriga) - po 4 ventili na valj - vbrizg goriva po sistemu skupnega voda - turbinski polnilnik na izpušne pline - hladilnik polnilnega zraka - tekočinsko hlajenje 8,0 l - motorno olje 5,8 l - oksidacijski katalizator

Prenos moči: motor poganja zadnja kolesa - 6-stopenjski sinhronizirani menjalnik - prestavna razmerja I. 5,010; II. 2,830; III. 1,790; IV. 1,260; V. 1,000; VI. 0,830; vzvratna 4,570 - diferencial 2,650 - gume 195/65 R 15 (Continental PremiumContact)

Voz in obesa: 5 vrat, 5 sedežev - samonosna karoserija - spredaj posamične obese, prečna vodila, vzmetne noge, stabilizator, zadaj večvodilska prenašalica s posamičnimi obesami, prečna vodila, vijake vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator - dvokrožne zavore, spredaj kolutne (prislilno hlajenje), zadaj kolutne, servo, ABS, BAS - volan z zobato letvijo, servo

Mere, zunanje: dolžina 4541 mm - širina 1728 mm - višina 1465 mm - medosna razdalja 2715 mm - kolotek spredaj 1505 mm - zadaj 1476 mm - rajdni krog 10,8 m - **notranje:** dolžina 1640 mm - širina 1430/1430 mm - višina 930-1020/950 mm - vzdolžnica 910-1200/900-540 mm - prtljažnik (normno) 470-1384 l - posoda za gorivo 62 l

Mase: prazno vozilo 1570 kg - dovoljena skupna masa 2095 kg - dovoljena masa priklole z zavoro 1500 kg, brez zavore 750 kg - dovoljena obremenitev strehe 100 kg

Zmožljivosti (tovarna): največja hitrost 214 km/h - pospešek 0-100 km/h 10,7 s - poraba goriva (ECE) 8,9/5,4/6,7 l/100 km (plinsko olje)

NAŠE MERITVE

Pospeški:	Natančnost	merilnika
0-60 km/h: 4,6 s	hitrosti:	
0-80 km/h: 7,3 s	kazalec na: resnično:	
0-100 km/h: 10,6 s	60	60,2 km/h
0-120 km/h: 15,0 s	80	81,3 km/h
0-140 km/h: 20,9 s	100	97,4 km/h
0-160 km/h: 30,0 s	120	116,6 km/h
1000 m z mesta: 31,6 s	140	135,3 km/h
	160	153,3 km/h

Največja hitrost:

216 km/h (VI. prestava)

Prožnost:

1000 m od 40 km/h (IV.): 34,6 s (157 km/h)

1000 m od 40 km/h (V.): 39,4 s (155 km/h)

1000 m od 40 km/h (VI.): 47,2 s (132 km/h)

Zavorna pot:

od 150 km/h: 90,4 m

od 100 km/h: 39,9 m

Poraba goriva:

Testno povprečje 9,2 l/100 km

Najmanjše povprečje 7,9 l/100 km

Truš v notranjosti (dB):

Prestava: III. IV. V. VI. T = 23 °C

50 km/h 56 55 54 54 p = 1034 mbar

100 km/h 66 62 61 60 rel. vl. = 78 %

150 km/h 68 66 65

200 km/h 72 71

Prosti tek 41

Napake med testom: brez napak

KONČNA OCENA

MB C 220CDI T je dobra izbira za tiste, ki želijo karavan zaradi njegove prilagodljivosti in absolutne prostornosti. Dizelski motor pa ga naredi še boljšega na dolgih poteh.

➔ poraba goriva	➔ prožnost motorja pod 2.000 vrt/min
➔ udobje	➔ preglasen motor
➔ oblika	➔ cena
➔ prostornost	

CENE (AC Intercar)	SIT
OSNOVNI MODEL:	7.722.253
TESTNO VOZILO:	8.249.213