

VOZILI SMO - MERCEDES-BENZ C 220 CDI



Ste prepričani?

Predstavljajte si, da bi v avtomobilu vedno imeli sopotnika. Umirjenega, premišljenega, takega, ki bi opazil avtomobile, ki ste jih prezrli, in bi vas opomnil, če bi si privoščili preveč. Prepričan sem, da bi se vozili zelo varno. Prepričan pa sem tudi, da bi vam prej ali slej šel tako na živce, da bi ga vrgli iz avta.

Takšni sopotniki v sedanji generaciji avtomobilov niso več redki, v tistih boljših so-dijo v serijsko opremo. A ne na desnem se-dežu, temveč skriti v avtomobilovo elektro-niko. Ponekod jim rečejo DSC, drugod ESP, StabiliTrak ali kaj podobnega. In več-inoma jih je mogoče izključiti.

Tudi testni Mercedes C 220 CDI ima ta-kega sopotnika, in kot je v Mercedesih v na-vadi, sliši na ime ESP. S pritiskom na gumb ga lahko izklopate, a ne povsem. A v tej raz-ličici, opremljeni z 2,2-litrskim dizelskim motorjem, s turbinskim polnilnikom, po štiri-imi ventili na valj in tehnologijo skupnega voda, kar v skupnem seštevku pomeni 145 KM, je ta sopotnik prisoten tudi v drugač-nih oblikah, le da ne vem, ali so ga Mercede-sovi inženirji tja posadili namerno ali pa se jim je izmuznil.

Dober primer je kombinacija motorja in menjalnika: prvi je pod 2.000 vrtljaji malce

zaspan, nato pa odločno živahen vse do rde-čega polja na merilniku vrtljajev, drugi, pet-stopenjski samodejni, uglajeno, a nekoliko prepočasi pretika. Zadnja ugotovitev velja tako za povsem samodejni kot za ročni na-čin pretikanja, ko s pomikom prestavne roči-ce v levo voznik izbere nižjo, s pomikom v desno pa višjo prestavo.



Odličen motor, ampak nad 2000 min⁻¹

Ob speljevanju se prvo sekundo ne doga-ja praktično nič. Stopalka plina je na tleh, motor povzdigne glas, avto pa se le lagodno premika. Tako lagodno, da je speljevanje iz stranske ulice v gostejši promet včasih pre-cej neprijetno opravilo. In ko si voznik od-dahne, da je bilo vendarle na voljo dovolj prostora, se pri slabih 2000 vrtljajih ročične gredi motor naenkrat prebudi in na armatur-ni plošči začne utripati rumeni trikotnik si-stema ESP, ki oznanja, da se pogonska kole-sa skušajo zavrteti v prazno. Ne pritožujte se, »sopotnik« vas je na začetku lepo povpra-šal, ali ste prepričani.

Podobna zgodba se ponovi tudi pri roč-nem pretikanju samodejnega menjalnika. Najprej premaknete prestavno ročico, sledi nekaj trenutkov, ko se ne zgodi nič, in ko se voznik že prične spraševati, ali je res pre-maknil ročico, se menjalnik zgane in presta-vi. Uglajeno, brez sunkov, a z zamudo.



Brezhibna no-tranost ponu-ja dobro ergo-nomijo, le gumbov na ar-maturni ploš-či je na tre-nutke preveč.



Elektrika za upravljanje sedežev sodi med doplačila.



Merilnik hitrosti vsebuje računalniški zaslon s potrebnimi informacijami.

ljažnik spravite še več.

Na udobje je, kot se za Mercedesovo li-muzino spodobi, naravnano tudi podvozje. Tu razredu C ne moremo očitati polovičar-stva, saj mora biti cesta pod kolesi hudo raz-rita, da se sunki prebijejo v notranjost. Hkra-ti to pomeni nekaj nagibanja na ovinkasti cesti, kjer skriti »sopotnik« še enkrat prileze na plan. Če se namreč lotite športnejše vož-nje, se izkaže, da je volan preveč posreden in vas preslabo obvešča o tem, kaj se dogaja s prednjimi kolesi, hkrati pa se izkaže tudi, da C takrat, ko voznik obrne volan, sicer sle-di navodilom, vendar ponuja premalo občut-ka. Potem podvozje ubogljivo sledi z vola-nom začrtani smeri in res velika vozniška neumnost je potrebna, da avto sredi ovinka vrže iz tira. Če izklopate ESP, si lahko pri-voščite celo nekaj drsenja zadka. A le ma-lenkost, kajti ko se računalniku zazdi, da se zadnja kolesa skozi ovinek peljejo preveč »na široko«, se ESP zbudi in poravna avto.

In tako se izkaže, da je MB C 220CDI avto, ki vas bo na cilj še tako dolgega poto-vanja pripeljal spočite (enako velja za vozni-kovo denarnico, saj je poraba prav zmer-na), a če ste bolj športne sorte voznik, tudi rahlo zdolgočasene. Razred C je v tej izved-bi bolj kot vjuganju po ovinkih namenjen dolгим avtocestnim potem. Tu se izkaže s svojim zanesljivim vztrajanjem v ravni sme-ri in z udobjem. Če si želite česa športnejše-ga, pa si izberite bencinski motor in ročni menjalnik. Kaj pa različica z oznako AMG na zadku? Pri tej se boste lahko prepričali, da se vprašanje »Ste prepričani?« ne bo po-javilo.

Dušan Lukič

Tehnični podatki

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - dizelski z neposrednim vbrizgom - nameščen spredaj vzdolžno - vrtina in glb 88,0 × 88,3 mm - gibna prostornina 2148 cm³ - kompresija 18,0 : 1 - največja moč 105 kW (143 KM) pri 4200/min - največji na-vor 315 Nm pri 1800-2600/min - ročna gred v 5 ležajih - 2 odmični gredi v glavi (veriga) - po 4 ventili na valj - neposred-ni vbrizg goriva po sistemu skupnega voda - turbinski polnil-nik na izpušne pline - hladilnik polnilnega zraka - tekočinsko hlajenje 8,0 l - motorno olje 5,8 l - oksidacijski katalizator
Prenos moči: motor poganja zadnja kolesa - 5-stopenjski samodejni menjalnik - prestavna razmerja I. 3,951 II. 2,423; III. 1,486; IV. 1,000; V. 0,833; vzvratna 3,147 - diferencial 2,870 - gume 205/55 R 15 (Michelin Pilot HX)

Voz in obese: limuzina - 4 vrata, 5 sedežev - samonosna ka-roserija - spredaj posamične obese, prečna vodila, vzmetne noge, stabilizator, zadaj večvodilna pre-ma s posamičnimi obesami, prečna vodila, vijačne vzmeti, teleskopski blažilni-ki, stabilizator - dvokrožne zavore, spredaj kolutne (prisilno hlajene), zadaj kolutne, servo, ABS, BAS - volan z zobato let-vijo, servo

Mere, zunanje: dolžina 4526 mm - širina 1728 mm - višina 1426 mm - medosna razdalja 2715 mm - kolotek spredaj 1505 mm - zadaj 1476 mm - rajdni krog 10,8 m - **notranje:** dolžina 1620 mm - širina 1420/1430 mm - višina 860-940/910 mm - vzdolžnica 930-1200/860-570 mm - prt-ljažnik (normno) 455 l - posoda za gorivo 62 l

Mase: prazno vozilo 1520 kg - dovoljena skupna masa 2000 kg - dovoljena masa prikolice z zavoro 1500 kg, brez zavore 745 kg - dovoljena obremenitev strehe 100 kg

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 215 km/h - pospešek 0-100 km/h 10,5 s - poraba goriva (ECE) 9,4/5,1/6,7 l/100 km (plinsko olje)

NAŠE MERITVE

Pospeški:	Natančnost	merilnika
0 - 60 km/h:	5,6 s	hitrosti:
0 - 80 km/h:	8,0 s	kazalec na: resnično:
0 - 100 km/h:	11,4 s	60 56,9 km/h
0 - 120 km/h:	16,6 s	80 77,7 km/h
0 - 140 km/h:	22,8 s	100 96,9 km/h
0 - 160 km/h:	32,5 s	120 117,3 km/h
1000 m z mesta:	33,5 s	140 136,1 km/h
	(160 km/h)	160 153,6 km/h

Največja hitrost:

212 km/h (V. prestava)

Prožnost:

Meritev s samodejnim menjalnikom ni možna

Zavorna pot:

od 150 km/h: 85,7 m
od 100 km/h: 37,2 m

Poraba goriva:

Testno povprečje 8,3 l/100km
Najmanjše povprečje 7,2 l/100km

Truš v notranjosti (dB):

Prestava:	III.	IV.	V.	Okoliščine meritev
50 km/h	54	54	54	T= 25 °C
100 km/h	64	62	60	p= 1020 mbar
150 km/h		66	65	rel. vl.= 53 %
200 km/h		71	70	
Prosti tek			42	

KONČNA OCENA

MB C 220CDI je odličen avto za tiste, ki prisegajo na udo-bna in varna potovanja. S športno odločnimi vozniki se ne bo razumel najbolje.

- ☐ poraba goriva
- ☐ udobje
- ☐ oblika
- ☐ prostornost
- ☐ materiali v notranjosti
- ☐ prožnost motorja pod 2000 vrt/min
- ☐ počasen menjalnik
- ☐ ESP se ne da izključiti popolnoma
- ☐ nekoliko preglasen motor
- ☐ cena

CENA: 10.369.939 SIT (AC Intercar)