

C: dur.
C: razred.
C: sedež v letalu.
C: Mercedes-Benz.
In seveda: C-vitamin.

Nekatere stvari ostanejo v spominu. Nikakor ni šlo v račun, da bo tovarna iz Stuttgarta v osemdesetih začela izdelovati tako majhne avtomobile, pa so jo prav ti povzdignili tja, kjer je zdaj, predvsem finančno. Zdaj razred C ni več tako majhen, kot je bil takrat. Mere so seveda zelo podobne, a se je medtem zgodil A in verjetno se bo kmalu zgodil B. Oba sta krepko manjša od »malega« C.

Le kdo bi si takrat mislil, da bo danes C le srednje velik avtomobil te znamke? Pa se je medtem z Mercedes-Benzom zgodilo še marsikaj. Imidž. Togost se umika, nekoč trdne vrednote padajo. Merce-

des-Benzji so vse manj konservativni in počasi postajajo modni. Razred C je verjetno v tem trenutku med vsemi Benzi najbolj na udaru: tradicionalni nemški konkurenci se nevarno približujejo tudi druga evropska (in ameriška) avtomobilska imena, ki ponujajo veliko tistega, kar ponuja C, toda za manj denarja.

Zato je zdaj C takšen, kot je, in nesporno dejstvo je, da bo MB s tem avtomobilom dobil nove kupce. Notranjost, na primer, je zdaj takšna, da bo morda tale C všeč tudi onim, ki so bili doslej nasprotniki te znamke. Zakaj? Armaturna plošča, ki je poleg sedežev v notranjosti avtomobila edini kos pohištva, je oblikovana tako, kot se nikoli prej v Mercedes-Benzih: razgibano, zanimivo, prijetno, lepo.

Ohranili pa so dobre materiale, z lesom vred, ki se podajo tudi takšnemu dizajnu, in

značilno postavitve komand, skupaj z le eno (seveda levo) obvolansko ročico.

Novi C ima še vedno tradicionalno masko pred hladilnikom, zvezdo na motornem pokrovu in zdaj že tipična žarometna, vendar pa je veliko mehkejših linij kot katerakoli limuzina iz te hiše v zadnjem času. Zunanost se spogleduje s kupejstvom, kar vam bo povedal vsak voznik, ki sedi bližje volanskemu obroču, saj so takrat senčniki blizu glave. No, pa boste položnost prednje šipe gotovo opazili tudi sami, saj je ta nadvse očitna; tako kot je očitna položnost maske hladilnika in žarometov ali kot je očitna perversnost smernih kazalcev v zunanjih vzvratnih ogledalih.

Verjetno je pravi uspeh tega avtomobila v tem, da je hkrati tako tipičen MB in hkrati tako drugačen, kot so bili Embeji doslej. Ravno to je tisto, kar pripelje nove kupce in obdrži stare, tradicionalne. Čeprav prav slednji verjetno cenijo tra-

dicijo, se najbrž ne bodo pritoževali nad novo podobo merilnikov, ki je končno drugačna kot pri dostavnih - čeprav je znamka ista. Merilniki so torej dobili nov videz in so podobni kot pri razredu S, pregledni, veliki in - lepi. Vse to velja za analogni del, torej za merilnike hitrosti, vrtljajev in količine goriva. Obstaja še drugi del, digitalni, ki si zasluži več zamer. V sredi velikega merilnika hitrosti je velik zaslon za prikaz najrazličnejših podatkov. Eden od njih je tudi grafični prikaz merilnika hladilne tekočine motorja. Če hoče voznik to nenehno spremljati, se mora odpovedati vsem drugim informacijam (razen uri in zunanji temperaturi), sicer pa je na tem zaslonu mogoče spremljati še veliko drugega. V osnovnem položaju prikazuje skupno in dnevno število prevoženih kilometrov, s šestimi gumbi na volanskem obroču pa lahko nanj prikličete še vrsto drugih podatkov, od frekvenca radijskega sprejemnika do števil, ki jih računa potovalni računalnik. Skratka, informacij je ogromno (preveč?), vidnost zaslona vedno dobra



Stvar vitaminov



Le kdo bi si ta-
krat mislil, da
bo danes C le
srednje velik
avtomobil te
znamke?

Zadek: svežina klasične oblike. Skozi ovinke je novi C za-nesljiv. Šifra Kompressor pomeni 163 KM pod motornim pokrovom.



**Armatura
plošča: velik
korak naprej
v oblikovan-
ju, kakovost
ohranjena**



(tudi v soncu) in upravljanje je precej zapleteno. Ja, zmogljivi procesorji so že dolgo sestavni del avtomobilov in tudi v Ceju jih je (očitno) cela vrsta. Tokrat so si dali programerji duška: smerni kazalec utripne trikrat, če le za trenutek pritisnete ročico za vklop; ko zapustite avtomobil v temi ali ko ga v temi odklenete, se prižgejo pozicijske luči in meglenke, da vam osvetlijo pot; vsem, ki živijo v državah, kjer žarometov ni treba imeti prižganih 24 ur na dan, tale C sam, ko pade množina svetlobe, prižge žaromete; pozabljivci si pri vožnji z zimskimi gumami lahko nastavijo največjo dovoljeno hitrost, ki je potem ne morejo preseči; vrsto funkcij voznik lahko nastavi ali prekliče, vse upravljanje, ki je dovoljeno vozniku, pa poteka prek prav tistega zaslona v merilnikih in s prav tistimi šestimi gumbi na volanskem obroču. Da le procesorji v avtomobilu ne bi odpovedali poslušnosti ... Če kje, potem novi C ne bi smel razočarati pri prostoru, ki ga ponuja. Čeprav je prostornost težko oceniti, saj se pri tem lahko naslanjam na dolžinske ali celo na prostorninske meritve, se vendar zdi, da je C na tem področju zelo dober. Za volanskim obročem bo tudi višji voznik našel prostor, prednja sedeža sta spodobno bočno oprijemljiva in na zadnji klopi lahko mirno potujejo tudi trije odrasli. Če jih ni, se tja lahko preseli dolga prtljaga; naslonjalo klopi je tretjinsko prekucljivo, a precej neugledno,

Sedeži: kakovostno usnje, odlična ergonomija, le brez bočnega oprijema na sedalnem delu

saj usnje na naslonjalu nerodno pritiska na trd zaklop varnostnih pasov.

Morda gre edina zamera udobju sovoznikovega sedeža, katerega ročica za vzdolžni pomik grdo štrli naprej levo spodaj; res je enako (kar se tiče ročice zrcalno) zasnovan tudi voznikov sedež, ampak voznik le redko sedi s skrčenimi nogami, če pa že, pa gotovo ne z desno. Vsaj med vožnjo težko.

Tale C, ki smo ga preskušali, je bil Classic, se pravi z osnovnim paketom opreme. No, kljub temu je imel na sedežih, na zadnji klopi in na delu vrat kakovostno črno usnje, zato je volanski obroč še posebej izstopal iz dobrega povprečja.

Med kupcem Mercedes-Benz in kupcem ... no, kake druge znamke, bi morala biti razlika. Pa je imel tale C prav tako plastičen volanski obroč, kot ... no, avtomobil kake veliko manj vredne znamke. A se tu pogloblje o volanu in volanskem obroču šele dobro začne.

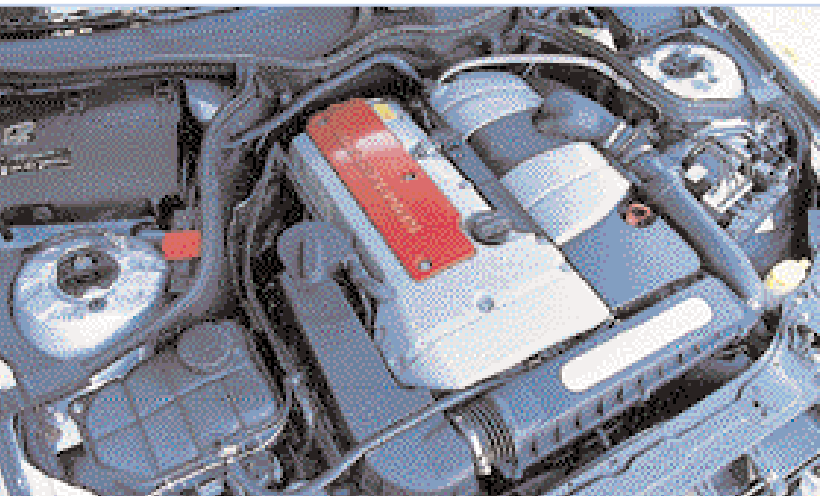
Verjetno je ugotovitev, da je volanski obroč v tem Ceju edini kos, ki je izstopajoče »nelep«, povsem osebna in na odločitev o nakupu ne bi smela vplivati. Videz načeloma na samo ergonomijo ne vpliva. Pa je ta volanski obroč hkrati tudi nepripraven za pravilno držo, saj sta zgornji prečki ob stiku z obročem predebeli. In tu se težave šele dobro začno. Sam volan, se

Nesporno dejstvo je, da bo MB s tem avtomobilom dobil nove kupce.



Prednji del: značilni elementi, a vse bolj položno nameščeni





Motor: zaradi elektronike in hidravlične sklopke manj živahen kot obljublja-jo številke.

daljnje pretikanje je razmeroma hitro, navzdol le malce sunkovito, sicer pa udobno in mehko. Prav menjalnik se med vso pogonsko mehaniko zdi najboljši del. Ročica teče mehko, lepo in natančno, delovanje spominja na dobro utečen mehanizem. Menjalnik ponuja tudi »sekvenci« način pretikanja, po značilnostih pa se nekoliko razlikuje od izdelkov, ki jih ponuja konkurenca.

Pri speljevanju imata velik vpliv tudi elektrika in elektronika. Pedal plina ni več mehansko povezan z motorjem, ampak le z žico, z električnim signalom pa se je lahko igrati. Takšna povezava od stopalke plina prek pogonske mehanike do uresničitev voznikovih želja da počasen in mehak rezultat, z določenim zamikom. Večini potencialnih lastnikov takšnega avtomobila to najbrž ugaja.

Prav nekorektno bi bilo tak avtomobil, kot smo ga preskusili, reklamirati kot športen avtomobil. Čeprav ... Ja, kriteriji so hudo različni. Brez dvoma bi bil enak avtomobil, le z ročnim menjalnikom, že nekoliko živahnejši. Prav tako brez dvoma je na precej večje napore pripravljeno podvozje, ki je med vso mehaniko najboljši del novega Ceja. Ne presenečajo

Smerniki v ogledalih: za vzor je bil razred S.



Iz oči v oči



Ko ju tako le primerjam, BMW serije 3 in novi Mercedes-Benz C, je odločitev glede oblike v mojih očeh nesporna: poglavje dinamičnosti gre v Stuttgart. Kdo bi si mislil!? Med ovinki: napredek v primerjavi s prejšnjim C-jem je očiten, športni prvak v svojem razredu pa novi C vsekakor ni. Ergonomija je na visoki ravni, prostora je več kot pri obeh glavnih tekmecih (saj veste, iz Münchna in Ingolstadt), bojazen, da bodo v notranjosti s slabimi materiali sledili zgledu iz razreda A in ML, pa se ni uresničila, tako da je počutje dovolj prestižno. Seveda novi C ni brez napak: nastavljanje sedežev s kombinacijo elektrike in ročnega dela je zapleteno in v denarnico poseže bolj, kot bi smel.

Boštjan Jevšek

zavore, saj smo tako odlične od te znamke pričakovali. Iz istega razloga ne preseneča lega na cesti; v normalnih razmerah se C pelje, kot bi imel prednji pogon, se pravi da v ovinku rahlo sili nos naravnost in zahteva rahlo dodajanje volana, pri zaviranju pa spet prav rahlo odnese zadnji del in zahteva rahlo odvzemanje volana. Ko se razmere spremenijo, se spremeni tudi obnašanje Ceja. Bolj je spolzko, bolj se čuti značilen zadnji pogon, toda v večini primerov se lahko z gotovostjo zanesete na skoraj čudežni ESP.

Kak vitaminček novemu razredu C še vedno manjka. Resnica pa je tudi na drugi strani: pretiravanje s vitamini je tako kot pretiravanje s čimerkoli lahko škodljivo ali vsaj nezdravo. Vse skupaj je odvisno le od tega, iz katerega kota zreš na problem. Se pravi od zornega kota.

Vinko Kernc



Stropna osvetlitev: oblikovalci so si dali duška tudi pri malenkostih

pravi krmilni mehanizem skupaj s servoojačevalnikom, ima neko čudno karakteristiko, ki je sicer nekako normalna med vožnjo, le pri hitrostih tja do okrog 20 kilometrov na uro je povsem nesprejemljiva. Morda se sliši smešno, ampak pri teh hitrostih ljudje vendarle parkiramo in zavijamo v mestnih križiščih. Takrat je volan trd (kar še niti ni tako hudo), zaznati je mogoče nekak nestalen odpor (zdaj malo bolj, zdaj malo manj) in ne vrne se sam v lego za vožnjo naravnost. Možno

sti je več, a se zdita najbolj verjetni dve: ali je bilo v testnem avtomobilu kaj narobe ali pa v Stuttgartu še ne znajo narediti mehanizma z zobato letvijo.

Dinamičnost ali še raje športnost tega avtomobila se nepreklicno konča z videzom. Na zadku je napis »Kompressor«, kar obljublja nekoliko živahnejše zmogljivosti, toda avtomobil ponuja vse prej kot to. Samemu motorju, ki mu v primerjavi z »italijanskim« Kompressorjem (2 litra zaradi njihovih davščin, 192 KM) primanjkuje kar nekaj moči, bi najverjetneje še uspelo pokazati več poskočnosti, a sta med njim in zadnjimi kolesi še hidravlična sklopka z značajem, zelo podrejenim udobju (brez sunkov, počasi), in samodejni menjalnik. Prav zaradi takšnega značaja sklopke je speljevanje s tem avtomobilom kljub teoretičnim obljubam daleč od tega, kar bi ga uvrščalo med športne. Na-

Prtljažnik: lepo obdelan, spodobno velik, zasilno podaljšljiv



NAŠE MERITVE

Vozne lastnosti

| | |
|-----------------|------------|
| Pospeški | s |
| 0 - 60 km/h: | 5,5 |
| 0 - 80 km/h: | 7,9 |
| 0 - 100 km/h: | 11,1 |
| 0 - 120 km/h: | 15,8 |
| 0 - 140 km/h: | 21,7 |
| 0 - 160 km/h: | 31,0 |
| 1000 m z mesta: | 33,0 |
| | (162 km/h) |

Prožnost s
Meritev s samodejnim menjalnikom ni možna.

Največja hitrost **229 km/h**
(V. prestava)

Poraba goriva

| | |
|-------------------------|------|
| l/100km | |
| najmanjše povprečje | 12,7 |
| največje povprečje | 20,0 |
| skupno testno povprečje | 14,7 |

Trušč v notranjosti

| | | | |
|------------|-------------|------------|-----------|
| dB | III. | IV. | V. |
| 50 km/h | 55 | 54 | 54 |
| 100 km/h | 63 | 61 | 61 |
| 150 km/h | 70 | 66 | 66 |
| 200 km/h | 72 | 71 | 71 |
| Prosti tek | | | 41 |

Natančnost merilnika hitrosti

| | |
|-------------------|----------------------|
| kazalec na | resnično km/h |
| 60 | 57,6 |
| 80 | 77,0 |
| 100 | 96,9 |
| 120 | 116,4 |
| 140 | 136,5 |
| 160 | 159,6 |
| 180 | 172,5 |

Zavorna pot

| | |
|--------------|------|
| m | |
| od 150 km/h: | 86,2 |
| od 100 km/h: | 37,6 |

Okoliščine meritev

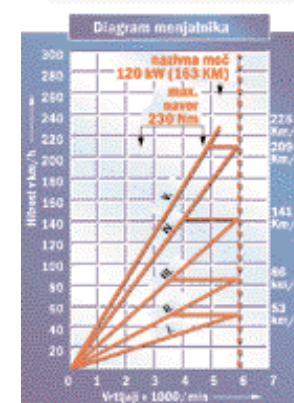
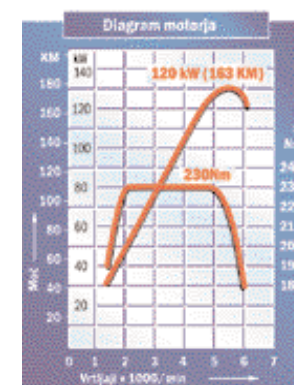
T = 22 °C
p = 1018 mbar
rel. vl. = 55 %

GARANCIJA IN ZAVAROVANJE

Garancija:
1 leto brez omejitve kilometrov, 4 leta mobilne garancije

Obvezno zavarovanje: 94.600 SIT

Polno kasko zavarovanje brez dodatkov (okvirna vrednost): 218.000 SIT



CENE

Testirani model **7.791.302**
(AC Inter-car)

Cene dodatne opreme

| | |
|-----------------------------------|-----------|
| Cena osnovnega modela | 6.260.000 |
| El. nastavljivi prednji sedeži | 18.900 |
| Bočne varnostne blazine zadaj | 96.900 |
| Radjski sprejemnik | 136.900 |
| Samodejna klimatska naprava | 147.900 |
| Steklena električno dvizna streha | 291.900 |
| Navigacijski sistem | 532.900 |
| Alarmna naprava | 75.900 |
| Ksenonski žarometi | 236.900 |

Cene nekaterih nadomestnih delov

| | |
|-----------------------------|--------|
| Prednji žaromet z utripalko | 56.319 |
| Prednja meglenka | 23.637 |
| Prednji odbijač | 62.407 |
| Prednja maska | 20.547 |
| Prednja šipa | 49.250 |
| Znak | 4782 |
| Prednji blatnik | 49.596 |
| Zadnji odbijač | 73.721 |
| Zunanje ogledalo | 15.577 |
| Lahko platišče | 47.857 |

TEHNIČNI PODATKI

Motor:

4-valjni - 4-taktni - vrstni, nameščen spredaj vzdolžno - vrtina in gib 89,9 × 78,7 mm - gibna prostornina 1998 cm³ - kompresija 9,5 : 1 - največja moč 120 kW (163 KM) pri 5300/min - srednja hitrost bata pri največji moči 13,9 m/s - specifična moč 60,1 kW/l (81,6 KM/l) - največji navor 230 Nm pri 2500-4800/min - ročična gred v 5 ležajih - 2 odmični gredi v glavi (veriga) - po 4 ventili na valj - glava iz lahke kovine - elektronski večtočkovi vbrizg in elektronski vžig (Bosch Motronic), mehanski polnilnik tipa Roots (Eaton) - hladilnik polnilnega zraka - tekočinsko hlajenje, 8,5 l - motorno olje 5,9 l - akumulator 12V, 62 Ah - alternator 100 A - uravnava katalizator

Prenos moči:

motor poganja zadnja kolesa - enokolutna hidravlična sklopka - 5-stopenjski samodejni menjalnik, položaji prestave ročice P-R-N-D in +/- - prestava razmerja I, 3,951; II, 2,423; III, 1,486; IV, 1,000; V, 0,833; vzvratna 3,147 - prestava v diferencialu 3,270 - platišča 7 J × 16 - gume 205/55 R 16 V (Pirelli P 6000), kotalni obseg 1,90 m - hitrost v V. prestavi pri 1000/min 42,0 km/h

Voz in obese:

limuzina - 4 vrata, 5 sedežev - samonosna karoserija - C_x = 0,26 - spredaj posamične obese, prečna vodila, vzmetne noge, stabilizator, zadaj večvodilna prema s posamičnimi obesami, prečna vodila, vijačne vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator - dvokrožne zavore, spredaj kolutne (prisilno hlajene), zadaj kolutne, servo, ABS, BAS - mehanska nožna zavora na zadnja kolesa (stopalka levo od stopalke za zavoro) - volan z zobato letvijo, servo, 2,9 zasuka med skrajnima točkama

Mere:

zunanj: dolžina 4526 mm - širina 1728 mm - višina 1426 mm - medosna razdalja 2715 mm - kolotek spredaj 1505 mm - zadaj 1476 mm - najmanjša razdalja od tal 150 mm - rajdni krog 10,8 m

notranje: dolžina (od armaturne plošče do zadnjega nastonjala) 1620 mm - širina (komolci) spredaj 1420 mm, zadaj 1430 mm - višina nad sedežem spredaj 860-940 mm, zadaj 910 mm - vzdolžnica prednji sedež 930-1200 mm, zadnja klop 860-570 mm - dolžina sedalnega dela prednji sedež 540 mm, zadnja klop 490 mm - premer volanskega obroča 380 mm - prtjažnik (normno) 455 l - posoda za gorivo 62 l

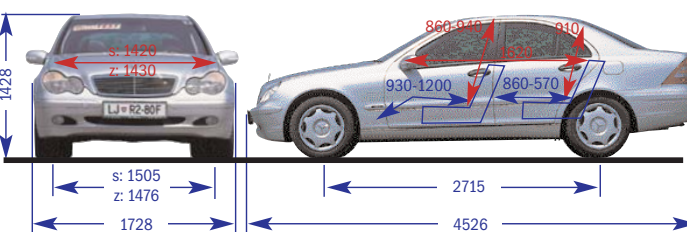
Mase:

prazno vozilo 1490 kg - dovoljena skupna masa 1970 kg - dovoljena masa prikolice z zavoro 1500 kg, brez zavore 750 kg - dovoljena obremenitev strehe 100 kg

Zmogljivosti (tovarna):

največja hitrost 227 km/h - pospešek 0-100 km/h 9,7 s - poraba goriva (povprečna vrednost po ECE) 9,2 l/100 km (neosvinčeni bencin, OŠ 95)

MERE



vse mere so v mm

KONČNA OCENA

Mercedes-Benz C 200 Kompressor je avtomobil dinamičnega videza in udobne ter varne mehanike. Prav takšen, kot je bil testni, je imel le malo športnega značaja, a zato še ne smemo preprosto posploševati nešportnosti na celotno paleto modela C. Daleč najslabši del je volanski mehanizem, ki terja nekaj več privajanja, sicer pa je C brez dvoma avtomobil, vreden zvezde na nosu. Z uglajenostjo, prostornostjo in kakovostjo materialov ved.

- dinamičen videz
- sveže oblikovana notranjost
- uglajenost mehanike
- menjalnik
- zavore
- lega na cesti
- prostornost
- nedinamična mehanika
- volanski mehanizem
- plastičen volanski obroč
- neergonomski volanski obroč
- moteča ključka za vzdolžni pomik sovoznikovega sedeža