

(Komaj) vodeni izstrelek

besedilo: Dušan Lukič foto: Saša Kapetanovič



Osem valjev, 32 ventilov, 6,3 litra prostornine. In 457 'konjev'. Dovolj?

► Pravzaprav ne. Nekateri boste ob tem zavili z očmi, pa vseeno. Tale AMG-jev ročni izdelek v razredu C (ne glede na to, ali je limuzinske ali kombijevske oblike karoserije) zmore 386 kilovatov (kar je po domače 457 'konjev'). A v razredu E zmore več, kar 514 'konjev'. In v kupeju CL še 11 več. In potem se, nehvaležni za tisto, kar nam je na voljo, vprašamo: pa zakaj jih toliko ne more imeti C? In takoj zatem: morda se pa da 'zrihtati'. Morda pa pri AMG, če jih lepo pogledaš (in oni lepo pogledajo voznikovo denarnico), posežejo po prenosniku in v nekaj minutah v motorni računalnik naložijo nove podatke, takšne, kakršne imajo zmogljivejše različice tega motorja. Mogoče ...

Takšen C 63 AMG T bi bil, seveda ob doplačilu slabih petih tisočakov za paket AMG Performance Package (ta vključuje nižje, trše, bolj dirkaško podvozje, 40-odstotno mehansko zaporo diferenciala, kompozitne zavorne koluta s šestbatnimi zavornimi čeljustmi spredaj ter športni volan), pravzaprav največ, kar si lahko zaželite, če kupujete dirkaški limuzinski kombi te velikosti. A testni AMG vsega tega ni imel ...

Pa kljub temu: moči je več kot dovolj. Dovolj, da vam na avtocesti ni kos skoraj nihče, dovolj, da zadnje gume brez težav spremenite v dim, dovolj, da pospeševanje s polnim plinom v trenutku zasvoji. Ne le zaradi sunka v hrbet, temveč tudi zaradi rjovenja, ki vse skupaj spremlja. Ogromen motor, štiricevni, prav nič civiliziran izpuh in do konca pritisnjena stopalka za plin so kombinacija, ki najprej postreže s hripavim bobnenjem, nato z rezkim tuljenjem in na koncu, ko stopalko za plin vendarle popustite, še z nekaj glasnimi poki, vrednimi najboljših dirkalnikov. Vse, kar morate storiti, je do konca pritisniti stopalko za plin (na primerno dolgem in oprijemljivem odseku ceste brez omejitev). Za drugo poskrbi elektronika. ESP preprečuje, da bi se kolesa zavrtela v prazno, sedemstopenjska avtomatika prestavlja hitro in odločno (in z dobro odmerjenim vmesnim plinom, ko gre za prestavljanje navzdol).



DIRKALIŠČE		
6. 58,04 s		
1. BMW M3	(L)	56,36
3. BMW M5 Touring	(L)	57,70

Več na www.avto-magazin.si. Meritev je bila opravljena z merilno napravo Timemaster (www.kbros-elect.com).
* (L) letne, (Z) zimске gume



“Nauk zgodbe:
C 63 AMG T
je stroj za
driftanje
s polnim plinom.”



Gre seveda tudi drugače. Če je cesta ovin-kasta, voznik pa športno razpoložen, lahko pritisne na gumb za izključitev ESP. Kratek pritisk in na osrednjem informacijskem zaslončku med merilniki se izpiše ESP-SPORT. To pomeni, da so meje delovanja pomaknjene višje, toliko da se da voziti hitro, a še vedno povsem varno. Kak zdrs spredaj in zadaj, če je nežen, elektronika dovoli, vse kar je več, odpravi s hitrim posredovanjem motor-ne elektronike in zavor.

Ali pa zavijte na stezo, tako kot smo mi zavili na Raceland pri Krškem. Tam se izkaže,

da je tale AMG izjemno zabaven za tiste, ki se radi vozijo počez. Za več zabave boste potrebovali drift specialko. Koti drsenja so lahko ogromni, a so zlahka nadzirljivi, moči (in dima izpod koles) ne zmanjka, le ESP lahko ponagaja ... Res je, z daljšim pritiskom na gumb ga lahko izključite, a le dokler tiščite stopalko za plin. Takrat gre počez, v oblaku dima, pa se elektronika ne bo pritoževala. A tisti trenutek, ko se noga dotakne stopalke zavore (recimo med prelaganjem iz ovinka v ovinek), se ESP začasno zbudi in poskuša stabilizirati avto. Nauk zgodbe: C 63 AMG

T je stroj za driftnje s polnim plinom – torej to tudi počnite in pozabite na zavore. Zapore diferenciala sicer ni (razen če jo, kot omenjeno, doplačate), a njena elektron-ska simulacija s pomočjo zavor deluje tako dobro, da povprečnega voznika zavede k prepričanju, da vozi avto s pravo, mehan-sko zaporo.

Med vožnjo na čas se je izkazalo, da je avto precej počasnejši od velikega tekmeča, BMW-ja M3. Je približno tako hiter kot M5 Touring. In linije, ki jih zna zarisati, niso tako natančne kot pri hitrejšem konkuren-

| Mercedes-Benz C 63 AMG T

tu. In zadek zdrzne prej. Ja, C 63 AMG T je izstrelek. Ne najbolj natančen, z nekaj svoje pameti, a zato toliko bolj zabaven. Doplačilo za AMG Performance paket bi razliko do M3 krepko zmanjšalo – a hkrati bi avto izgubil velik del svoje vsakdanje uporabnosti, s katero odstopa od (recimo) M3. Ta AMG lahko namreč uporabljate kot popolnoma običajen družinski avto (školjka-sti sedeži, ki odlično zadržijo telo v ovinkih, so hkrati izjemno udobni, avto pa je povsem dovolj prostoren in uporaben), se z njim vozi-te po vsakdanjih opravkih pa sploh ne boste opazili, kakšna pošast se skriva pod ploče-vino. In potem vsake toliko časa iztegnete desno nogo, samo zato, da se vam na obraz zariše nasmešek ... ❄❄

Mercedes-Benz C 63 AMG T

Cena osnovnega modela: 71.800 EUR
Cena testnega vozila: 88.783 EUR

NAŠE MERITVE
T = 20 °C / p = 1.040 mbar / rel. vl. = 56 % / Stanje kilometrskega števca: 7.949 km

POSPEŠKI
0–100 km/h: 5,1 s
402 m z mesta: 13,2 s (179 km/h)
1.000 m z mesta: 23,7 s (230 km/h)

PROŽNOST
Meritev s tovrstnim menjalnikom ni možna.

NAJVEČJA HITROST
250 km/h
(VII. prestava)

ZAVORNA POT
od 100 km/h: 35,2 m (AM meja 39 m)

PORABA GORIVA
skupno testno povprečje 18,1 l/100 km

TEHNIČNI PODATKI
Motor: 8-valjni – 4-taktni – V 90° – bencinski – gibna prostornina 6.208 cm³
– največja moč 336 kW (457 KM) pri 6.800/min – največji navor 600 Nm pri 5.000/min.

Prenos moči: motor poganja zadnji kolesi – 7-stopenjski samodejni menjalnik – gume spredaj 235/35 R 19 Y, zadaj 255/30 R 19 Y (Continental ContiSportContact).

Mase: prazno vozilo 1.795 kg – dovoljena skupna masa 2.275 kg.
Mere: dolžina 4.596 mm – širina 1.770 mm – višina 1.495 mm – prtljažnik 485–1.500 l – posoda za gorivo 66 l.
Zmogljivosti: največja hitrost 250 km/h – pospešek 0–100 km/h 4,6 s – poraba goriva [ECE] 21,1/9,5/13,7 l/100 km.

HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ motor
- ▲ menjalnik
- ▲ oblika
- ▲ sedeži
- ▲ zvok motorja

- ▼ zaradi premajhne posode za gorivo premajhen doseg
- ▼ nepregleden merilnik hitrosti
- ▼ ESP ni popolnoma izključljiv

Končna ocena

Če si želite napol dirkalnik, ki je uporaben vsak dan (in če si lahko privoščite vsaj 15-litrsko porabo), je tale AMG odlična izbira. Z doplačili ga lahko naredite še bolj dirkaškega, a že takšen, kakršen je, bo za večino lastnikov več kot dovolj ...