

1,5 mm za liter

besedilo: Mitja Reven • foto: Aleš Pavletič



Ali povedano bolj preprosto: kombijevski razred C je od limuzinske različice daljši za 15 milimetrov in ponuja za

deset litrov večji prtljažnik. A velikokrat statistični podatki ne pokažejo celotne slike. Tudi v tem primeru je tako.

» Teh deset litrov še opazili ne boste, bi lahko zapisali. Pa bomo zatrčili ravno nasprotno: še kako jih boste. Predvsem zaradi uporabnosti kombijevskega zadka modela T. Kombijevskih 485 litrov je precej bolj uporabnih kot limuzinskih 475, in sicer predvsem zaradi lažjega dostopa (bolj praktična nakladalna višina, pravzaprav brez nakladalnega roba), večjih vrat (za doplačilo se odpirajo električno, sicer gre tudi ročno brez naprežanja) in ugodnejših možnosti razširitve. Če podremo (asimetrični) naslonjali zadnje sedenske klopi, nastane za 1.500 litrov uporabnega prostora, skoraj kvadratnega (ravni stranici 'zmotita' le v notranjost izbočena blatnika zadnjih koles) in skoraj ravnega. Prtljažnik T-ja je tako zelo lepo obdelan (hvalimo izbiro materialov in kakovost izdelave), da bi še hišnemu ljubljencu, če bi ga vozili zadaj, zapovedali uporabo copat. Nahrbtnik kombijevskega C-ja ni največji, je pa med najbolj izdelanimi. Na bokih sta mrežici za manjše

predmete, na stranicah najdemo kljukice za privezovanje vsebine prtljažnika in obešanje (nakupovalnih) vrečk, če pa na listi doplačilne opreme odkljukamo še Easy-Pack (paket elementov za zlaganje vsebine prtljažnika), pa prostoru dodamo piko na i. Priročen je tudi samodejno pomičen rolo (za pomik je treba

“Glede na ceno je tak paket racionalna izbira.”



le pritisniti na gumb na njem). Pri Mercedesu inženirji očitno vedo, da je nakupovalčeva nočna mora, če mora pred zlaganjem v prtljažnik naprej odložiti vrečke in ročno umakniti rolo, ki se po navadi še kje zatakne. Zaradi širokih D-stebričkov je pogled nazaj nekoliko okrnjen, zato svetujemo, da si zaradi zelo preprostih parkirnih manevrov na seznamu doplačil obkrožite še (zaradi prikaza z lučkami zelo posrečen) Parktronic. Manevriranje bo tako tudi zaradi skoraj odrezanega zadka steklo kot po maslu.

Racionalnemu kupcu Mercedesov razreda C se kombinacija prostorsko največjega zadka, sredinske opreme (Elegance) in varčnega turbodizelskega štirivaljnika verjetno zdi zelo posrečena. Povsem logično razmišljanje. 220 CDI odlikujejo hitro predgretje motorja (čeprav ne more skriti, da je dizel, kar pa ne pomeni, da je pretirano glasen) in zadostna količina moči (170 'konjev') ter več kot dovolj navora – 400 Nm pri 2.000/min.



V testem T-ju je za prenos moči v zadnji pogonski kolesi skrbel (le) petstopenjski samodejni menjalnik (nakup 7G-Tronica pri tem motorju in opremi ni mogoč), ki je odličen partner agregata. Motor 'živi' že od 1.200/min, za običajno vožnjo postane uporaben pri 1.500/min, od navora pa ga začne razganjati pri dveh tisočkah. Menjalniku in motorju nikakor ne moremo očitati pod-

hranjenosti in nesodelovanja. Menjalnik, katerega delovanje večinoma ni zmedeno, dobro zaznava težo desnice na stopalki za plin in ustrezno izbira zobnike. Ob izbranem udobnem načinu delovanja pretika pri nižjih vrtljajih, deluje za udobje, način Sport pa ga prebudi in pripravi tudi za kak hitrejši skok na prehitevalni pas. Omogoča tudi ročno pretikanje (pomik prestavne ročice v levo in desno), ki pa ne prepriča povsem, saj je počasnejše, a vselej udobno (ni cukanja), kar je pohvalno.

S peto prestavo se T lepo pelje pri 1.800 vrtljajih (okoli 90 km/h), dobra zvočna izolacija je pričakovana tudi pri okoli 130 km/h (peta, 2.500/min), in če igli merilnikov kažeta istočasno na 180 km/h in 3.500/min, lahko pogovor potnikov še vedno teče brez težav. V primerjavi s prejšnjim T-jem je precej izboljšana vodljivost, kar je seveda pričakovano, ker je T razvit iz novega limuzinskega C-ja, ki smo ga že pohvalili, ker je pri njem nagibanja malo in ker pri hitrejšem spreminjanju smeri masa pod motornim pokrovom ni več težava. T se pelje lepo in tudi dinamično, če hočete. Vzmetenje pa ... Častilci mehke boste tu presenečeni. Skrivnost je v sistemu Agility Control, ki prilagaja delovanje blažilnikov glede na slog vožnje in podlago. Tako se zgodi, da sploh ne boste opazili, če boste z enim (bočnim) parom koles zapeljali čez ležečega policajja, hkrati pa boste presenečeni tudi nad agilnostjo in suverenostjo, s katerimi T niza ovinke. Daljše neravne so netežavne, prav tako tudi avtocestno valovanje, je pa v potniški kabini pogosto čutiti krajše neravnine (udarne jame ...). C (T) je trši, kot bi morda pričakovali, kar pa še ne pomeni, da ni udoben. Kljub le 66-litrski posodi za gorivo, ki omogoča dolge domete ob res varčni vožnji, se lahko z eno porcijo plinskega olja odpeljemo kar daleč. Na testu je znašala najmanjša poraba 7,5 litra, največja pa ni presegla devetih. Dokaz več, da je ta paket dokaj racionalna izbira. Prostor je v T-ju dovolj za štiri povprečno visoke. Če spredaj sedi dolgin, tistemu za njim zmanjka prostora za kolena. Tudi trije odrasli se zadaj ne bodo počutili najbolje, saj je prostora v širino za udobje vseh treh premalo, za dodatek k nejevolji pa se bo zaradi sredinskega grebena na daljših progah mučeniško počutil tisti, ki bo sedel na sredini. Kar nas je zmotilo že pri limuzini (podvojene funkcije, podatki potovalnega

Mercedes-Benz C-T 220 CDI Elegance

Cena osnovnega modela: 34.700 EUR
Cena testnega vozila: 46.474 EUR

NAŠE MERITVE

(T=3°C / p=890 mbar / ni. vt. 75 % / Stanje števca: 1.306 km)

POSPEŠKI

0-100 km/h: 9,5 s
402 m z mesta: 16,5 s (136 km/h)
1.000 m z mesta: 30,2 s (175 km/h)

PROŽNOST

Meritev s tovrstnim menjalnikom ni možna.

NAJVEČJA HITROST

222 km/h
(V. prestava)

ZAVORNA POT

od 100 km/h: 45,8 m (AM meja 41 m)

PORABA GORIVA

skupno testno povprečje: 8,3 l/100 km

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - turbodizelski - gibna prostornina 2.148 cm³ - največja moč 125 kW (170 KM) pri 3.800/min - največji navor 400 Nm pri 2.000/min.

Prenos moči: motor poganja zadnji kolesi - 5-stopenjski samodejni menjalnik - gume 205/55 R 16 H (Continental ContiWinterContact TS810).

Mase: prazno vozilo 1.630 kg - dovoljena skupna masa 2.160 kg.

Mere: dolžina 4.596 mm - širina 1.770 mm - višina 1.459 mm

- prtljažnik 485 l - posoda za gorivo 66 l.

Zmogljivosti: največja hitrost 220 km/h - pospešek 0-100 km/h 8,8 s

- poraba goriva (ECE) 9,2/5,5/6,8 l/100 km.

HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ položaj za volanom
- ▲ motor in menjalnik
- ▲ lega na cesti
- ▲ varnost (pet varnostnih blazin, zavesi, Neck-Pro, ESP ...)
- ▲ obdelava prtljažnika

- ▼ Parktronic ni serijski
- ▼ premajhen pedal pred sovoznikom
- ▼ ni desne obvolanske ročice
- ▼ okoren volan

Končna ocena

Želje, ki jih izpolnjuje dodatna oprema, hitro dvignejo osnovno ceno. In če bi gledali na ceno, bi se že davno odločili za posredno konkurenco. Vendar pa MB C T ni obrtniški avtomobil; je statusni simbol, dokaz uspeha v življenju in sporoča, da je za njegovega lastnika pomembna predvsem elegantna kombinacija udobja, uporabnosti, racionalnosti (poraba goriva) in motornih zmogljivosti.

računalnika se prekrivajo, kar smo zapisali že v testu MB C 200K Elegance v AM10/2007), nas moti tudi pri tem, skoraj identično opremljenem C T-ju. ◀◀