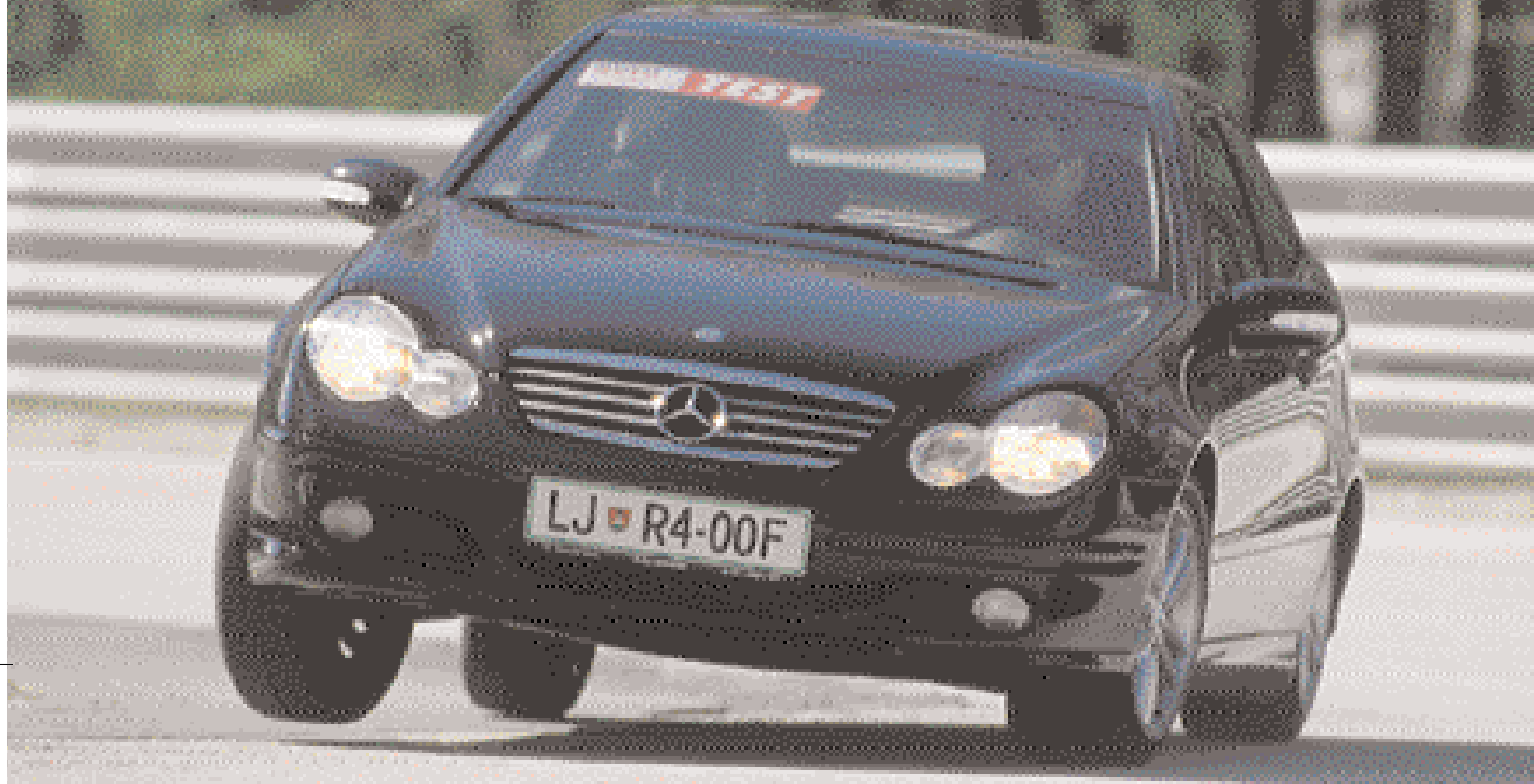


TEST - MERCEDES-BENZ C180 ŠPORTNI KUPE

Zgledi vlečejo



Prvi je bil BMW s Compactom. Njegova naloga je bila jasna: skrajšana serija 3 naj bi k bavarski znamki pritegnila kupce, ki doslej avtomobilov iz Münchna še niso vozili. Bil je uspešen in le vprašanje časa je bilo, kdaj se bo za kaj podobnega odločil tudi stuttgartski tekmeč.

Naloga Športnega kupeja razreda C je jasna: ne pritegniti le nove, temveč tudi mlajše kupce, tiste, ki si sicer želijo prestižne značke na nosu avtomobila, a so zanje limuzine in karavani s trikrako zvezdo na nosu premalo športni, za kabriolette in model z oznako AMG pa nimajo dovolj denarja. Športni kupe je, logično, zato cenejši od preostalih različic razreda C. Seveda pa to ne pomeni, da je cenejši tudi na prvi pogled in po materialih. Včasih je celo nasprotno.

Po zunanji podobi je Športni kupe res športnik. Njegov nos je v bistvu sicer enak drugim različicam razreda C, toda že dejstvo, da je zvezda nameščena v masko, da vedeti, da gre za športno razli-

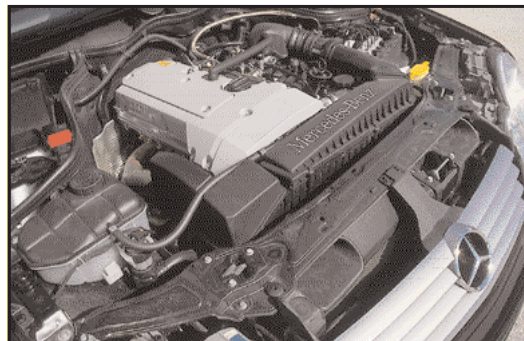
čico Mercedesa. Vtis dopolnjujejo bolj strmo dvigajoča se linija bokov, nižje vrezan spodnji rob stekel v vratih in seveda kratek zadek z visokim zgornjim robom, ki lepo konča kupejevsko zaobljeno streho. Zanimiva je oblika zadnjih luči, med njimi pa je pod pločevinastim zavihkom, ki nakazuje pokrov prtljažnega

prostora, še steklen pas. Zadku daje samosvojo noto, na žalost pa pri parkiranju ni toliko v pomoč, kakor bi morda pričakovali. Pogled skozenj je namreč precej popačen, zato se nanj pri tesnem parkiranju ni dobro stoodstotno zanašati. Tudi zato ne, ker je ponavadi umazan ali zarošen. Preglednost nazaj je zato manjša ka-

kor pri limuzini, toda še vedno dovolj dobra, da se da z avtomobilom lepo živeti tudi v mestu. Izjema so deževni dnevi, saj Športni kupe nima zadnjega brisalca.

V na pogled kratkem in ne preveč prostornem zadku se skriva za 310 litrov prtljažnega prostora, kar bo za večino nalog, ki naj bi jim Športni kupe služil, povsem dovolj. Ker so zadnja vrata velika in vrezana dokaj globoko, tudi nalaganje večjih kosov prtljage ni težavno. Tudi takrat ne, ko so ti tako veliki, da je treba podreti deljivo zadnjo klop. Zaradi videza se pri tem avtu ni treba odreči praktičnosti, vsaj v večini primerov ne.

Tudi sedenje zadaj je presenetljivo udobno. Zaradi kupejev-



Dva litra in 129 konjev pod motornim pokrovom je premalo.



Velike zadnje luči in v spojler zavihana pločevina zaznamujejo zadek Športnega kupeja.



Podvozje Športnega kupeja ni dirkaško trdo, kljub temu pa se med ovinki izkaže. S testom med stožci smo ugotovili, da je C180 lahko vodljiv avto, le servoojačevalnik včasih omaga.



Nezgrešljivo kupejevske poteze Športnega kupeja

sko navzdol zavihanega zadnjega roba strehe bodo tisti, ki jih je mati narava obdarila s telesno višino nad 180 centimetrov, sicer z glavo tiščali v strop, toda to dejansko velja za vse kupeje. Zato pa je zanje dovolj prostora za kolena (pravzaprav bi moral napisati zanju, saj gre pri zadnji klopi za dva dobro oblikovana sedeža, tretji pa bo moral čepeti na grbi-ni med njima), tako da so tudi malo daljše poti dokaj znosne, še posebej, če spredaj ne sedijo izraziti dolgini.

Spredaj gre na prvi pogled za »navadno« serijo C, toda res le na prvi pogled. Da je Športni kupe nekaj posebnega, boste ugotovili, ko se boste vanj prvič

usedli. Sedeži so namreč nameščeni nižje kakor v drugih modelih razreda C, kar je športnemu občutku seveda v prid. V testnem avtomobilu so bili ročno nastavljivi (vzdolžni pomik ter nagib naslonjala in sedalnega dela), kljub temu pa je to opravilo lahko zelo natančno. Vzdolžni pomik je ogromen, v skrajno zadnji položaj ga bodo nastavljali le košarkarji, pa še to ne vsi. Samosvojo notranjo obliko Športnega kupeja dopolnjuje tudi trikraki volanski obroč, ki pa na žalost (in presenetljivo) ni obločen v usnje. O športnosti zaradi tega in tudi zaradi njegovega dokaj (za športni avto) premera ne moremo govoriti, je pa

res, da se da tudi zaradi njegove višinske in globinske nastavljalivosti brez težav najti udoben položaj za vožnjo. Za povrh so sedeži čvrsti z dovolj bočnega oprijema, tako da je položaj udoben tudi v hitreje odpeljanih ovinkih. Škoda je le, da so gibi stopalk predolgi. Vozniku zato pogosto ostaneta na voljo dve možnosti: ali stopalke, predvsem sklopke, ne more pritisniti do konca ali pa mora nogo, da bi stopalo spravil nanjo, dvigniti pretirano visoko.

Drugačen kot v limuzinski ali karavanski različici razreda C je tudi nadstrešek nad merilniki, in sicer valovit. Enako, še vedno prav nič športno pa je v

ospredju ogromen merilnik hitrosti, merilnik vrtljajev motorja pa se nekam prestrašeno ves majhen skriva na levem robu. Tudi tu bi lahko oblikovalci poskrbeli za bolj zanimivo oziroma bolj športno rešitev.

Sredinska konzola je sicer enaka kot v drugih Cjih, toda zaradi uporabljenih materialov bolj športna, še bolj športno pa deluje ročica menjalnika. Na njej so namreč številke od 1 do 6, kar pomeni šeststopenjski ročni menjalnik.

Gibi prestavne ročice so natančni in za Mercedes presenetljivo hitri, prestavna razmerja pa izračunana dokaj na kratko. Zakaj so izračunana tako na kratko,



Sedeži so športno čvrsti, volan pa žal plastičen. Tudi merilniki ne sodijo pod oznako šport.

Za zadnjimi sedeži je dovolj prostora za vsakdanjo in tudi počitniško prtljago.



pove pogled pod motorni pokrov. Kljub oznaki 180 na zadku se pod njim skriva dvolitrski štirivaljnik, ki zmore umirjenih 95 kilovatov oziroma 129 konjev največje moči. Torej ga ne moremo označiti za športnega, ima pa druge dobre lastnosti. Kljub skoraj toni in pol teže Športnega kupeja se izkaže za dovolj prožnega, tako da si je mogoče privoščiti zmerno lenarjenje z menjalnikom. Za ostrejša pospeševanja pa je žal prešibak. Da bi dosegli tovarniško objavljeni podatek o enajstih sekundah pospeška od 0 do 100 kilometrov na uro (na meritvah je bila ta številka za dve desetinki slabša), je treba motor neusmiljeno vrte ti v rdeče polje. Še bolj se pomanjkanje moči pokaže pri prehitevanjih. Motorju lahko šteje mo v dobro vedno uglajen tek, saj tudi pri najvišjih vrtljajih (na merilniku se rdeče polje začne pri številki 6000, omejevalnik vrtljajev pa mučenje prekine 500 vrtljajev više) ne povzroča trušča. Da je za športno vožnjo potrebna zelo težka desna noga, dokazuje tudi poraba na testu. Pri umirjeni vožnji se da doseči tudi porabo, precej manjšo od desetih litrov na sto kilometrov (v povprečju se je na testu sicer gibala okoli 11 litrov), pri hitrejši vožnji (ali pa na meritvah) pa se hitro povzpne tudi proti 13 litrom. Vsekakor priporočamo močnejši motor, saj se z njim Športni kupe C180 precej bolje izkaže.

Da je C180 zares podhranjen, dokazuje njegovo podvozje, ki da vozniku takoj vedeti, da je sposobno prenesti precej večje obremenitve. Podvozje je skoraj enako tistemu pri limuzini, kljub temu pa je občutek v Športnem kupeju precej bolj dinamičen. Dokler je ESP vključen, se dejansko obnaša kot avto s prednjim pogonom, toda brez nadležnih stranskih pojavov (beri vrtenja pogonskih koles v prazno in sunkov na volanu) pri pospeševanju iz ovinkov. Volan je dokaj natančen in vozniku daje (skoraj) dovolj informacij o tem, kaj se dogaja s prednjimi kolesi. Moti le to, da ob hitrem sukanju od ene do druge skrajne lege (recimo pri slalomu med stožci) servojačevalnik včasih ne zmore slediti zahtevam voznika in volan včasih za hip odtrdi. Še bolj razveseljivo pa je dejstvo, da so si lahko inženirji prav zaradi odlično delujočega sistema ESP in posledično nevtralne lege v ovinkih privoščili usmerjeno nastavitve podvozja, ki pa jo lahko opazite le, če izklopite ESP. Tedaj se Športni kupe izkaže tudi s svojo športnostjo. Podkrmarjenja skorajda ni, na spolzki cesti (ker ima motor le 129 konjev, mora biti kar močno spolzka) si lahko voznik privoščiti spodnašanje zadka, na suhi cesti pa je avto dolgo povsem nevtralen - ali bo zdrsnil nos ali zadek, lahko voznik z nekaj dela z volanom in stopalko za plin določi sam. V vsakem

primeru so odzivi predvidljivi in drsenja z lahkoto nadzirljiva. Tudi nagibanje v ovinkih ni pretirano, kar je glede na to, da je blazenje neravnin dobro, dober dosežek. Športni kupe še najbolj zmedejo kratke neravnine, kak udarec se namreč prenese tudi do potnikov. Vztrajanje v ravni smeri na avtocesti je odlično, prav tako tudi na vzdolžnih neravninah, ki bi zmedle podvozje marsikaterega tekmeca. Dolge poti so zato zelo udobne. K temu prispevata tudi oblika karoserija, saj je naklonjena tihemu rezanju vetra, in tiho delovanje motorja.

Tudi za varnost je dobro poskrbljeno: zavore so odlične, občutek na stopalki je dober, ostro zaviranje v sili pa je po zaslugi dodatka BAS, ki ugotovi, kdaj je voznik pričel zavirati v sili, in povsem poveča zavorno moč, hitro in učinkovito. Če k temu dodamo še ESP, je aktivna varnost na visoki ravni. Enako velja tudi za pasivno varnost, za kar

skrbijo prednje in stranske varnostne zračne blazine ter zračne zavese za zaščito glav potnikov spredaj in zadaj. Tudi oprema je bogata - daljinsko vodena osrednja ključavnica, potovalni računalnik (v C180 je rahlo oskubljena različica), za doplačilo pa je mogoče dobiti samodejno klimatsko napravo, petkraka platišča iz lahke litine, radio z upravljanjem na volanu ...

Očitno je, da Športni kupe razreda C ni le cenejša, skrajšana in kupejevska različica razreda C. To, da je v modelu C180 motor prešibak, da bi resnično zagotavljal športne užitke, Mercedesu sicer ni ravno v ponos. Toda vedeti je pač treba, da je pomembna tudi cena - za to pa bi mirno lahko rekli, da je kar ugodna. Če pa imate dovolj denarja, si lahko mirno privoščite tudi model C230 kompressor - ali pa enega izmed šestvaljnikov, ki naj bi jih v Športni kupe razreda C začeli vgrajevati kasneje.

Dušan Lukič

Iz oči v oči



Ne vidim jasne, logične razlage za zadnji dve besedi v imenu tega avtomobila. Čeprav je v resnici C 200 (prostornina motorja!), z zmogljivostmi ne prepriča in je daleč od pridevnika športen. Ampak če ne gledate s tega zornega kota, je prav prijazen; na koncu zna hitro peljati, je (za to znamko) sveže in prijetne oblike (tudi znotraj) in je natančno izdelan. Imam občutek, da bo kar nekaj gospa presedlo iz razreda A v ta model. Morda tudi kdo, ki je do danes prisegal na bavarski Compact.

Vinko Kernc

avto magazin MERCEDES-BENZ C 180 SPORTS COUPE 95 kW (129 KM) ● 11,2 s ● 210 km/h ● 11,8 l/100 km ● 6.404.941 SIT

NAŠE MERITVE

Vozne lastnosti

Pospeski	s
0-60 km/h:	5,1
0-80 km/h:	7,8
0-100 km/h:	11,2
0-120 km/h:	17,0
0-140 km/h:	24,1
0-160 km/h:	35,3
1000 m z mesta:	33,5

Prožnost

1000 m od 40 km/h (IV.):	34,6
(158 km/h)	
1000 m od 40 km/h (V.):	38,3
(144 km/h)	
1000 m od 40 km/h (VI.):	47,7
(116 km/h)	

Največja hitrost

210 km/h

(VI. prestava)

Poraba goriva

Testno povprečje	11,8
Najmanjše povprečje	9,4
Največje povprečje	13,1

Trušč v notranjosti

Prestava	III.	IV.	V.	VI.	dB
50 km/h	54	53	52	52	
100 km/h	68	65	62	61	
150 km/h		71	68	67	
200 km/h			74	72	
Prosti tek					36

Natančnost merilnika hitrosti

kazalec na	resnično km/h
60	58,6
80	78,2
100	97,9
120	116,4
140	136,1
160	154,8

Zavorna pot

od 150 km/h:	91,0
od 100 km/h:	39,4

Okoliščine meritev

T = 12 °C
p = 1008 mbar
rel. vl. = 37 %

Napake med testom

- brez napak

GARANCIJA IN ZAVAROVANJE

Garancija:

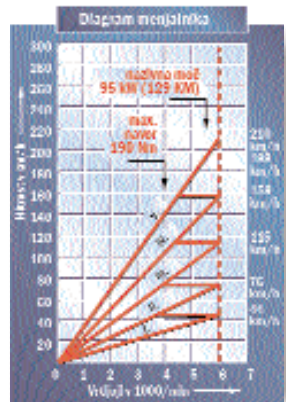
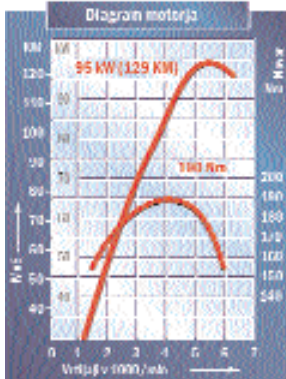
1 leto brez omejitve kilometrov, 4 leta Mobil garancije

Obvezno zavarovanje:

87.000 SIT

Polno kasko zavarovanje brez dodatkov (okvirna vrednost):

136.000 SIT



CENE

Testirani model

Cene dodatne opreme

Cena osnovnega modela	5.481.749
Športno podvozje	260.900
Kovinska barva	198.900
Radjski sprejemnik MB Audio 10	175.670
Klimatska naprava	431.053
Panoramsko strešno okno	381.900
Alarmna naprava	79.495

Cene nekaterih nadomestnih delov

Prednji žaromet z utripalko	66.319
Prednja meglenka	24.451
Prednji odbijač	72.624
Prednja maska	21.610
Vetrobransko steklo	68.107
Znak	3.674
Prednji blatnik	50.341
Zadnji odbijač	72.624
Zunanje ogledalo	55.315
Lahko platišče	44.285

TEHNIČNI PODATKI

Motor:

4-valjni - 4-taktni - vrstni - bencinski - nameščen spredaj vzdolžno - vrtina in gib 89,9 × 78,7 mm - gibna prostornina 1998 cm³ - kompresija 10,6 : 1 - največja moč 95 kW (129 KM) pri 6200/min - srednja hitrost bata pri največji moči 16,3 m/s - specifična moč 47,5 kW/l (64,7 KM/l) - največji navor 190 Nm pri 4000/min - ročna gred v 5 ležajih - 2 odmični gredi v glavi (veriga) - po 4 ventili na valj - glava iz lahke kovine - elektronski večtočkovni vbrizg in elektronski vžig - tekočinsko hlajenje 8,5 l - motorno olje 5,8 l - akumulator 12V, 62 Ah - alternator 100 A - uravnavani katalizator

Prenos moči:

motor poganja zadnja kolesa - enokolutna suha sklopka - 6-stopenjski sinhronizirani menjalnik - prestavna razmerja I. 4,460; II. 2,610; III. 1,720; IV. 1,250; V. 1,000; VI. 0,840; vzvratna 4,060 - prestava v diferencialu 3,460 - platišča 7J × 16 - gume 205/55 R 16 (Pirelli P600), kotalni obseg 1,910 m - hitrost v VI. prestavi pri 1000/min 39,3 km/h - rezervno kolo 195 R 15 (Vredestein Space Master), dovoljena hitrost 80 km/h

Voz in obese:

kombilimuzina - 3 vrata, 4 sedeži - samonosna karoserija - C_x=0,29 - spredaj posamične obese, vzmetne noge, prečna vodila, stabilizator - zadaj večvodilska prema s posamičnimi obesami, 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 sklopko) - volan z zobato letvijo, servo, 3,0 zasuka med skrajnima točkama

Mere:

zunanje: dolžina 4343 mm - širina 1728 mm - višina 1406 mm - medosna razdalja 2715 mm - kolotek spredaj 1493 mm - zadaj 1464 mm - najmanjša razdalja od tal 150 mm - rajdni krog 10,8 m

notranje: dolžina (od armaturne plošče do zadnjega naslonjala) 1660 mm - širina (komolci) spredaj 1400 mm, zadaj 1360 mm - višina nad sedežem spredaj 900-990 mm, zadaj 900 mm - vzdolžnica prednji sedež 890-1150 mm, zadnja klop 560-740 mm - dolžina sedalnega dela prednji sedež 510 mm, zadnja klop 460 mm - premer volanskega obroča 380 mm - prtljažnik (normno) 310-1100 l - posoda za gorivo 62 l

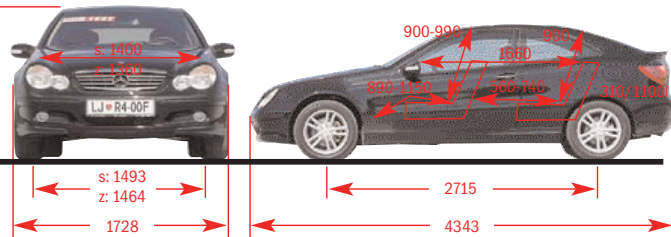
Mase:

prazno vozilo 1455 kg - dovoljena skupna masa 1870 kg - dovoljena masa prikolice z zavoro 1200 kg, brez zavore 720 kg - dovoljena obremenitev strehe 100 kg

Zmogljivosti (tovarna):

največja hitrost 210 km/h - pospešek 0-100 km/h 11,0 s - poraba goriva (ECE) 13,9/6,8/9,4 l/100 km (neosvinčeni bencin, OŠ 95)

MERE



vse mere so v mm

KONČNA OCENA

Športni kupe Mercedes C180 je dokaz, da je lahko avto (skoraj) upravičeno označen športni v imenu, četudi si z motornimi zmogljivostmi tega ne zasluži. Odlična izdelava, in dobro podvozje so ob dobrem oblikovanju dovolj, da ime dobi tudi realno vrednost.

- + oblika
- + podvozje
- + udobje
- + sedeži
- + lega na cesti
- plastičen volanski obroč
- preglednost nazaj
- premajhen merilnik vrtljajev
- predolgi gibi stopalk
- šibak motor