

# Nazaj v prihodnost?

Ne, naprej v preteklost. Mercedesov (nič več Športni kupe) CLC namreč ni na novo (tehnično) razvit avto z retro-prihodom, temveč ravno obratno.

besedilo: Dušan Lukič • foto: Aleš Pavletič

## I Mercedes CLC 180 Kompressor

► Bistvo CLC je namreč zelo preprosto: stara tehnika v novi obleki. Na oko to seveda ni opazno, res pa je, da je bil CLC med tistimi, ki so komentirali njegovo obliko, deležen bolj negativnih kot pozitivnih kritik. Za prve je bil ponavadi kriv njegov zadek, predvsem z velikimi in s precej oglatimi lučmi (takšne bodo, menda, na žalost tudi na prihajajočem novem razredu E), za druge dopadljiv, športen nos, ki je za razred boljši od preostanka oblikovanja avtomobila.

Da gre za novo obleko, a starejšo tehniko, da vedeti že notranjost. Tisti, ki poznate notranjost (predvsem armaturno ploščo, sredinsko konzolo in merilnike) prejšnjega razreda C, boste takoj prepoznali tudi CLC-ja. Merilniki so enaki, enaka je (zastarela) sredinska konzola (predvsem radio), enak je volanski obroč z obvolanskimi ročicami, enaka je ročica menjalnika. Na srečo se tudi enako dobro sedi in na srečo so enako dobri tudi sedeži, a tisti, ki so pri Mercedesu bolj kot ne stalne stranke, utegnejo biti razočarani. Predstavljajte si lastnika prejšnjega in novega razreda C, ki se nameni ženi kupiti CLC-ja. Nad tem, da mu Mercedes še enkrat prodaja tisto, česar se je ob menjavi starega za novega C-ja že znebil, verjetno ne bo navdušen.

Manj težav bo z novimi lastniki avtomobila te znamke.

Tem se bo (verjetno) vse skupaj zdelo sprejemljivo – konec koncev je marsikateri lastnik Mercedesa pred leti za prvega MB A rekel, da to ni pravi Mercedes, pa se je vseeno lepo prodajal.

Preden skočimo pod kožo, še beseda ali dve o sedenju zadaj: tam je, če prednji sedeži niso potisnjeni povsem nazaj (kar se redko zgodi tudi pri voznikih zelo visoke rasti), dovolj prostora za otroke, če poti niso dolge, pa tudi za odrasle. Preglednost navzven sicer (zaradi izrazito klinaste linije na bokih) ni najboljša, je pa (več kot) dovolj velik prtljažnik.

Na njem se je 'bohotil' napis 180 Kompressor. To pomeni, da je pod motornim pokrovom že dolgo znani 1,8-litrski štirivaljnič, podprt z

mehanskim kompresorjem. Če bi bila zadaj oznaka 200 Kompressor, bi to pomenilo (iz enake prostornine) 135 kilovatov oziroma 185 'konjev', stoosemdesetka pa na žalost premore le 143 'konjev' in je tako drugi najšibkejši model za 200 CDI. Če ste bolj športne sorte voznika, bo takšen CLC za vas krepko podhranjen. A ker pri Mercedesu CLC-ju ne pravijo (več) športnik in ker je bil testni opremljen z doplačilno (2.516 €) petstopenjsko avtomatiko, je jasno, da je namenjen bolj 'počasnim' in na udobje navezanim voznikom.

Da je stvar malo shizofrenična, je poskrbel športni paket opreme, ki vključuje možnost ročnega pretikanja z ročicami ob volanskem obroču (kar je za ta le petstopenjski, počasni in svojevglavi menjalnik nepotrebno), dvobarvno usnjeno oblažljenje (odlično), okrasne dele iz aluminija (dobrodošla poživitve skupaj s karirastim ozadjem merilnikov), športne stopalke (prijetno očesu), trikraki



športni volan (nujno), 18-palčna kolesa (odveč in nenaklonjeno udobju), nekaj zunanjih športnih oblikovalskih dodatkov, športni zračni filter in (tule citiram katalog) 'športen zvok motorja'. Tega so v tovarni v testnega CLC-ja verjetno pozabili vgraditi, saj se je oglašal z enakim, astmatically rožljajočim glasom kot vsi njegovi 'nešportni' vrstniki. Tudi kromani zaključki izpušne cevi niso pomagali, pa čeprav so menda (glede na njihovo priljubljenost na predelanih avtomobilih) odlično zdravilo za to.

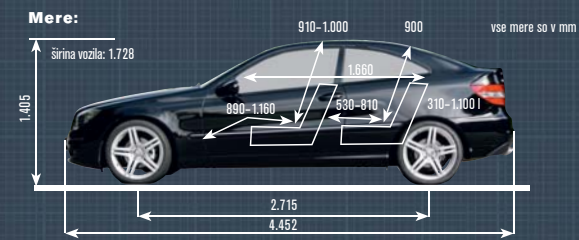
CLC je nastal na platformi prejšnjega C-ja (to ste iz doslej zapisnega verjetno že ugotovili), zato si z njim deli tudi podvoze. To pomeni varno, a ne preveč zabavno lego na cesti, dokaj dobro požiranje neravnin (če ne bi bilo športnih, 18-palčnih gum, bi bilo še boljše) in na splošno bolj potovanje kot 'športanje'.

Komu je torej CLC namenjen? Glede na to, kakšen je in kaj ponuja, bi lahko rekli,

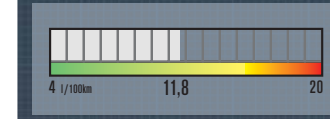
da nezahtevnim voznikom, ki so novinci pri znamki in iščejo na pogled športen avto. Zahteve takšnih bo tak CLC izpolnjeval brez težav, če pa ste 'vozniki' zahtevnejši, izberite katerega izmed šestvaljnih modelov – ob njih si lahko privoščite sodobno, sedemstopenjsko avtomatiko (ki kot doplačilo stane skoraj toliko kot stara petstopenjska) ...

## Tehnični podatki | Mercedes Benz CLC 180 Kompressor

**CENA:** (AC-Intercar d. o. o.) 28.190 EUR  
**Osnovni model:** 28.190 EUR  
**Testno vozilo:** 37.921 EUR  
**Moč:** 105 kW (143 KM)  
**Pospešek:** 10,8 s  
**Največja hitrost:** 220 km/h  
**Povpr. poraba:** 11,8 l/100 km

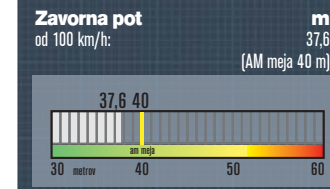


**NAŠE MERITVE**  
 (T = 9 °C / p = 980 mbar / rel. vl. = 65 % / Stanje kilometrskega števca: 6.894 km / Gume: Pirelli P Zero Rosso, spredaj 225/40/R18 V, zadaj 245/35/R18 V)  
**Vozne lastnosti**  
**Pospeški** s  
 0-100 km/h: 10,8  
 402 m z mesta: 17,6 (130 km/h)  
 1.000 m z mesta: 31,8 (166 km/h)  
**Prožnost**  
 Meritev s tovrstnim menjalnikom ni možna.  
**Največja hitrost** 220 km/h (V. prestava)  
**Poraba goriva** l/100 km  
 najmanjše povprečje 8,9  
 največje povprečje 12,6  
 skupno testno povprečje 11,8

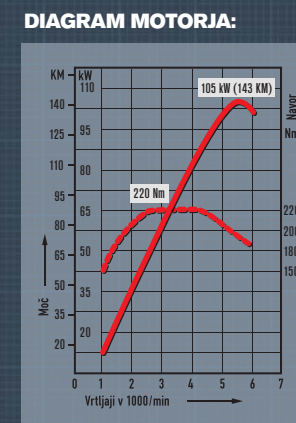
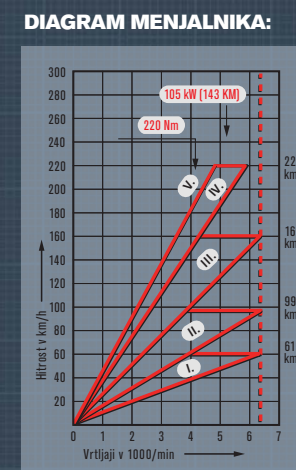


**Trušč v notranjosti** dB

Prestava	III.	IV.	V.
50 km/h	56	54	54
90 km/h	64	62	61
130 km/h	66	64	63
Prosti tek			37



**Napake med testom**  
 brez napak



**UŽITEK V VOŽNJI:**  
 😊 😊 😊 😊 😊  
 Malo 'konjev', samodejni menjalnik in generacijo staro podvoze z neizklopljivim ESP ni ravno recept za vozniške užitke, kajne?

**TEHNIČNI PODATKI**  
**Motor:** 4-valjni - 4-taktni - vrstni - bencinski s prislilnim polnjenjem - nameščen spredaj vzdolžno - gibna prostornina 1.796 cm<sup>3</sup> - največja moč 105 kW (143 KM) pri 5.200/min - največji navor 220 Nm pri 2.500-4.200/min. **Prenos moči:** motor poganja zadnji kolesi - 5-stopenjski samodejni menjalnik - gume spredaj 225/40/R18 V, zadaj 245/35/R18 V (Pirelli P Zero Rosso). **Voz in obese:** kupelimituzina - 3 vrata, 4 sedeži - samonosna karoserija - spredaj posamični obesi, vzmetni nogi, trikotni prečni vodilji, stabilizator - zadaj večvodilna prema, prečna vodila, vijaki vzmeti, teleskopska blažilnika, stabilizator - zavore spredaj kolutne (prislilno hlajene), zadaj kolutne - rajdni krog 10,8 m - posoda za gorivo 62 l. **Mase:** prazno vozilo 1.400 kg - dovoljena skupna masa 1.945 kg. **Zmogljivosti (tovarna):** največja hitrost 220 km/h - pospešek 0-100 km/h 9,7 s - poraba goriva (ECE) 10,3/6,5/7,9 l/100 km. **Prostornina prtljavnika,** izmerjena z AM standardnim kompletom 5 kovčkov Samsonite (skupno 278,5 l); 5 sedežev: 1 x nahrbtnik (20 l); 1 x letalski kovček (36 l); 2 x kovček (68,5 l);

## Ocena | Hvalimo in grajamo

Zunanost (15)	11	Zunanost je neuskaljena, agresiven nos in zastarel zadek ne gresta skupaj.
Notranjost (125)	96	Spredaj je prostora dovolj, zadaj kupejevsko malo, motijo zastarele oblike in materiali. Če bi bil kompresorski štirivaljni vsaj uglasjen in tih, bi bilo še OK, tako pa je anemičen in preglasen.
Motor, pogon, podvoze (65)	45	CLC-ju se pozna, da ima eno generacijo staro podvoze, pa še športen hoče biti. Brez potrebe.
Zmogljivosti (35)	22	Zmogljivosti so povsem zadovoljive, a nič športno-kupejevske ...
Varnost (45)	38	Za varnost je pri Mercedesih dobro poskrbljeno, to je že tradicija. Moti slaba preglednost.
Gospodarnost (65)	43	Glede na zmogljivosti poraba ni ravno vrhunska ...
<b>Skupaj</b>	<b>313</b>	CLC je pravi Mercedes - a v resnici tudi stari Mercedes. Zlobne govornice pravijo, da CLC pomeni Cost Lowering Concept (torej koncept nižanja stroškov). V vsakem primeru: če ga že morate imeti, posežite po šestvaljniku. Ali pa si preberite še test katerega drugega kupeja v tokratni številki Avto magazina.

**OCENA** avto magazin 1 2 3 4 5

- Hvalimo in grajamo**
- ▲ položaj za volanom
  - ▲ gretje in zračenje
  - ▲ sedeži
  - ▲ prtljžnik
  - ▼ motor
  - ▼ menjalnik
  - ▼ oblika
  - ▼ preglednost nazaj