



Ni za vsakogar

OK, stvar je jasna. Že cena Mercedesovega kupeja CLK je takšna, da si ga ne more privoščiti vsakdo. Več kot deset milijonov tolarjev je pač visoka številka. A tudi avtomobil sam je (v kombinaciji s tem motorjem) takšen, da bi bil lahko kdo razočaran nad njim (oziroma njegovimi zmogljivostmi).



1. Nič ne štrli - pri Mercedesovih kupejih sodi zvezda v masko.

2. Usnje, les in plastika pričarajo v notranjosti razkošen in zračen občutek.

Pogled na papir postreže z resnico, ki utegne sprožiti marsikatero nejeverno reakcijo. CLK240 s petstopenjskim samodejnim menjalnikom namreč ne sodi med dirkače, zato ni čudno, da je bilo občasno, predvsem iz mlajših ust, slišati komentarje o preveč denarja za

bolj po razredu E kot po razredu C, s katerim si je CLK mehansko v sorodu. Zato daje vtis, da je prestižnejši, kot je v resnici. Dolg motorni pokrov daje občutek moči, dokaj kratek zadek in zato precej nazaj pomaknjena potniška kabina pa spominjata na ameriške avtomobil-

močnejše osemvaljnike, vse do petinpolitrskega V8 različice z oznako AMG), ki iz 2,6 litra prostornine (kljub oznaki 240) s pomočjo po treh ventilov na valj zmore okroglih 170 konjskih moči. Uporabno velik je tudi navor, za 240 Nm ga je, a pri precej visokih 4.500 vrtljajih v mi-

šenem Mercedesu E240 - tam se je izkazalo, da ta menjalnik ni najboljša izbira.

Kombinacija s samodejnim menjalnikom je veliko bolj Mercedesovsko uglasjena, sicer požre nekaj »konjev«, kar je posebej opazno ob ostrih pospeševanjih, hkrati pa lahko voznika razvaja s hitrim, a uglasjenim pretikanjem, prilagajanjem njegovemu voznikškemu stilu in dovolj hitrimi reakcijami na do konca pritisnjeno stopalko za plin. Zato je lahko vožnja kljub dobri toni in pol mase praznega CLK-ja športno užitekarska - čeprav se je na naših meritvah izkazalo, da je pospešek od 0 do 100 kilometrov na uro precej počasnejši od tovarniško obljubljenih 9,5 sekunde.

Za to poleg sicer za kupe primerno pridurjenega renčanja šestvaljnika poskrbi tudi podvozje. Je ravno prav trdno, da odvečnega nagibanja karoserije v ovinkih ni, na dolge avtocestne valove se CLK ne odziva z neprijetnim pokimavanjem, kljub temu pa tresljajev v notranjosti ni veliko - le kake ostre prečne neravnine, v katere udarita obe zadnji kolesi hkrati, lahko prenesejo v notranjost kabine kak odvečen sunek. Lega v ovinkih je dolgo nevtralna, ob vključenem ESP-ju pa takšna ostane tudi ob pretiravanjih voznika. Nobenega pometanja z

zadkom, stisnjenih zob ob siljenju nosa iz ovinka. Ob preveliki hitrosti ob vstopu v ovinek voznik začuti le rahle pojemke, ko začne računalnik selektivno zavirati kolesa, in zagleda izdajalsko mežikanje rdečega trikotnika na armaturni plošči, ki soptnikom oznani, da je čas, da z



premalo konjev. Po eni strani so imeli tovrstni godrnjači prav, po drugi pa so zgrešili bistvo avtomobila. CLK je za uživače, ne za dirkače.

Njegova izrazito klinasta oblika je sicer športna, poteze, predvsem spredaj, pa povzete

ske mišičnjake. Glede na to, da je ameriški trg za Mercedes še kako pomemben, to ni nič presenetljivega.

Pod dolgim motornim pokrovom se skriva šestvaljnik z valji na V (hkrati pa je tam dovolj prostora za precej večje in

nuti. Kljub temu se motor izkaže za dovolj prožnega, sicer pa je to v kombinaciji s samodejnim menjalnikom precej manj pomembno, kot če bi moral voznik ukazovati šeststopenjskemu ročnemu menjalniku, kakršen je bil v pred nekaj meseci preizku-



③



④



⑤



⑥



⑦

③ - ④. CLK je v ovinkih dolgo nevtralen, lega je zanesljiva, nagibanja pa malo. ⑤. Čeprav je CLK kupe, je zadaj dovolj prostora, da bodo na krajše razdalje preživel tudi izraziti dolgini. ⑥. Ker so varnostni pasovi nameščeni v vratne stebričke in ne na sedež, bi bili brez avtomatike, ki jih poda vozniku in sovozniku, težko dosegljivi. ⑦. Komandna plošča nad glavo: za upravljanje z notranjo osvetlitvijo in s sončno streho.

voznikom spregovorijo kako resno o obnašanju na cesti.

S pritiskom na gumb se da ESP sicer izključiti, a ne povsem - še vedno ostaja na preži, dovoljuje, da nos ali zadek (prvi, če je voznik samo prehiter, drugi, če je spreten) lahko rahlo drsita, ob kakršnemkoli pretiravanju pa ESP vendarle posreduje. Tako se izkaže, da se s športnim voznikom za volanom ta CLK najbolje počuti v hitrih ovinkih, kjer njegova nevtralna lega najbolj pride do izraza.

Zavore so seveda zanesljive, opremljene z ABS-om in s sistemom za pomoč pri zaviranju v kritičnih trenutkih BAS, ki pa se tokrat ni najbolje izkazal, saj je bil preveč občutljiv in se je včasih sprožil po nepotrebnem, predvsem v mestih, ko je ob menjavanju pasov včasih treba na hitro, a dokaj lahno zavreti. Pri tem je BAS CLK-ja včasih nepričakovano (predvsem za tiste zadaj) postavil na nos.

Toda takšni trenutki so v CLK-ju redki. Notranjost namreč

vzbuja predvsem občutke lagodja, posledica česar je pri večini voznikov lagodna in ležerna vožnja. Le zakaj bi si s hitrostjo krajšali užitek, ki ga lahko CLK ponudi potnikom. Sedeži so nameščeni nizko, kar je športnemu občutku seveda v prid. Vzdolžni pomik je огromen, v skrajno zadnji položaj ga bodo nastavljali le košarkarji, pa še to ne vsi. Samosvojo notranjo obliko CLK-ja zaokroži štirikraki volanski obroč s stikali za upravljanje avtoradia, zaradi njegove višinske in globinske nastav-

ljivosti pa se da brez težav najti udoben položaj za volanom. In ker so sedeži čvrsti, zagotavljajo pa tudi dovolj bočnega oprijema, bo ta položaj ostal udoben tudi v hitreje odpeljanih ovinkih. Kot je pri Mercedesih v navadi, so vse komande, ki so v drugih avtomobilih nameščene v dveh obvolanskih ročicah, združene v eni na levi strani volana. Rešitev je dokaj nepraktična, pri Mercedesu pa pri njej trmasto vztrajajo. Poleg nje je še ročica za upravljanje tempomata in omejevalnika hitrosti.

Iz oči v oči



Težko bi našel elegantnejši kupe v tem trenutku. Pa tudi notranjost, ki so jo namenili vozniku in potniku. Toda za resnične užitke bo treba poseči po zmogljivejšem motorju. Šestvaljni, 2,4-litrski agregat jih namreč ne zna in ne zmore pričarati. To pa žal pomeni še višjo ceno, ki že tako ni ravno dostopna.

Matevž Korošec



CLK je dovolj udoben, da je vožnja z njim sproščujoča. CLK je drag, kot se za moderne Mercedese »spodobi«. CLK je (za kupe) premalo športen in s tem motorjem ter samodejnim menjalnikom premalo poskočen, da bi se v njem z veseljem preganjal skozi ovinke. CLK 240 je torej, upoštevajoč vse napisano, še vedno pravi Mercedes.

Peter Humar

oglas



8. Predal pred sovoznikom bi bil lahko večji, vratca pa so se zaprla le z loputanjem. 9. So-
dobno: voznikov informativni center je v sredini merilnika hitrosti, toda glede na šport-
nost bi lahko bil merilnik vrtljajev večji. 10. Žarometi, podobni tistim na Mercedesih raz-
reda E, ponoči odlično razsvetlijo cesto. 11. Dolg motorni pokrov, zaobljene poteze - CLK
je hkrati športen in eleganten.

Uporabljeni materiali so odlični, enako velja tudi (z nekaj izjemami) za kakovost izdelave, svetli toni uporabljene plastike in usnja pa dajejo notranjosti prostoren, zračen videz. Toda tako športnemu avtomobilu bi se v notranjosti namesto kombinacije usnja z lesom bolj prilegala kombinacija usnja in alumini-ja, ki sicer sodi k bolj športni opremi Avantgarde. Zadaj je prostora seveda precej manj kot spredaj, a glede na to, da je CLK kupe, je sedenje zadaj pravzaprav kar udobno, še posebej, če telesna višina tam sedečih ne presega statističnih povprečij.

Seveda za udobno počutje potnikov skrbi samodejna klimatska naprava z ločenim nastavljanjem temperature za obe vzdolžni polovici avtomobila, pohvalno pa je dejstvo, da se le redko zgodi, da bi curek mrzlega zraka pihal naravnost v telo voznika in sopotnikov. In oprema? Na testnem CLK-ju je bila sicer oznaka Elegance, kar pomeni bolj na udobje naravnano različico opreme, toda pri Mercedesu je že dolgo tako, da mora biti za dobro opremljen avto tudi seznam doplačilne opreme dolg. Nanj so tokrat poleg serijske klimatske naprave, kopice varnostnih

blazin, varnostne elektronike in še česa sodili še doplačilno usnje na sedežih, njihovo ogrevanje, tempomat z Distronicom, samodejni menjalnik in 17-palčna platišča, zato cena 14.625.543 tolarjev ni presenetljiva - je pa visoka. CLK torej resnično ni za vsakogar. Nekatere bo odvrnila cena, druge njegove zmogljivosti (za te sicer obstaja zdravilo - eden izmed močnejših motorjev), nekaterim, blagor takim srečnežem, pa je za ceno vseeno, saj udobje in prestiž postavljajo pred surovo moč. Takšnim bo tale CLK pisan na kožo. Dušan Lukič

Model	Mercedes-Benz CLK 240 Elegance Avt.	BMW 320Ci Avt.	Mercedes-Benz CLK 200 Kompressor Elegance Avt.	Peugeot 406 Coupe 3.0 V6 Pack Avt.
motor (zasnova)	6-valjni - V-90 °	6-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni	6-valjni - V-60 °
gibna prostornina (cm³)	2597	2171	1796	2946
največja moč (kW/KM pri 1/min)	125/170 pri 5500	125/170 pri 6100	120/163 pri 5500	152/207 pri 6000
največji navor (Nm pri 1/min)	240 pri 4500	210 pri 3500	240 pri 3500	285 pri 3750
dolžina × širina × višina (mm)	4638 × 1740 × 1413	4488 × 1757 × 1369	4638 × 1740 × 1413	4620 × 1780 × 1350
največja hitrost (km/h)	234	221	228	232
pospešek 0-100 km/h (s)	9,5	9,5	9,3	9,5
poraba goriva po ECE (l/100 km)	10,4	13,1/7,3/9,7	8,7	14,7/7,8/10,4
cena osnovnega modela (SIT)	11.318.021	8.178.875	10.506.428	7.551.000

avto magazin MERCEDES-BENZ CLK 240 ELEGANCE

NAŠE MERITVE

Vozne lastnosti

Pospeški	s
0-60 km/h:	5,2
0-80 km/h:	7,5
0-100 km/h:	11,1
0-120 km/h:	15,3
0-140 km/h:	20,6
0-160 km/h:	28,9
1000 m z mesta:	32,3
	(167 km/h)

Prožnost

Meritev s samodejnim menjalnikom ni možna

Največja hitrost 236 km/h
(položaj izbirne ročice D)

Poraba goriva	l/100 km
najmanjše povprečje	11,1
največje povprečje	14,1
skupno testno povprečje	11,9

Trušč v notranjosti

Prestava	III.	IV.	V.
50 km/h	54	52	52
90 km/h	62	60	59
130 km/h	66	64	64
Prosti tek			37

Natančnost merilnika hitrosti

kazalec na	resnično km/h
30	27,8
50	48,0
70	69,3
90	87,1
100	98,6
130	128,6
150	147,6

Zavorna pot

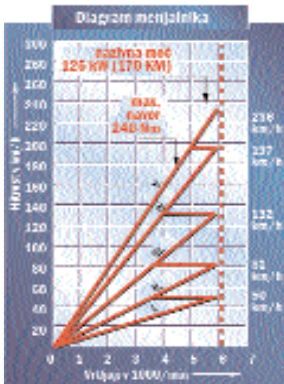
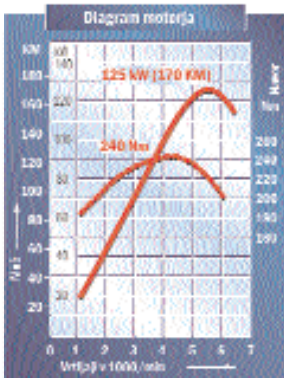
od 130 km/h:	64,9
od 100 km/h:	38,0

Okoliščine meritev

T = 23 °C
p = 1010 mbar
rel. vl. = 58 %
Stanje kilometrskega števca: 8085 km
Gume: Michelin Pilot sport

Napake med testom

- avtomobil je vleklo v desno



CENE (AC Intercar) **SIT**
OSNOVNI MODEL: 10.722.241
TESTNO VOZILO: 14.625.543

GARANCIJA IN ZAVAROVANJE

Garancija:

2 leti brez omejitve kilometrov splošne garancije, servisni paket storitev SIMBIO in MOBILO

Obvezno zavarovanje:

134.200 SIT
Polno kasko zavarovanje brez dodatkov (okvirna vrednost): 653.000 SIT

125 kW (170 KM) ● 11,1 s ● 236 km/h ● 11,9 l/100 km

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 6-valjni - 4-taktni - V-90° - bencinski - nameščen spredaj vzdolžno - vrtna in gib 89,9 × 68,2 mm - gibna prostornina 2597 cm³ - kompresija 10,5 : 1 - največja moč 125 kW (170 KM) pri 5500/min - srednja hitrost bata pri največji moči 12,5 m/s - specifična moč 48,1 kW/l (65,5 KM/l) - največji navor 240 Nm pri 4500/min - ročična gred v 4 ležajih - 2 × 2 odmični gredi v glavi (veriga) - po 3 ventili na valj - blok in glavi iz lahke kovine - elektronski večtočkovni vbrizg in elektronski vžig - tekočinsko hlajenje 8,5 l - motorno olje 5,5 l - akumulator 12V, 100 Ah - alternator 85 A - uravnavani katalizator

Prenos moči: motor poganja zadnji kolesi - hidravlična sklopka - 5-stopenjski samodejni menjalnik - prestavna razmerja I. 3,950; II. 2,420; III. 1,490; IV. 1,000; V. 0,830; vzvratna 3,150 - prestava v diferencialu 3,460 - platišča spredaj 7,5J × 17, platišča zadaj 8,5J × 17 - gume spredaj 225/45 ZR 17 Y, gume zadaj 245/40 ZR 17 Y, kotalni obseg 1,89 m - hitrost v V. prestavi pri 1000/min 39,6 km/h

Voz in obese: kupe - 2 vrata, 4 sedeži - samonosna karoserija - C_x = 0,28 - spredaj posamične obese, vzmetni nogi, prečna vodila, vlečna droga, stabilizator - zadaj posamične obese, prečna vodila, poševna vodila, vijake vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator - dvokrožne zavore, spredaj kolturne (prilino hlajene), zadaj kolturne, servo, ABS, BAS, EBD, mehanska nožna zavora na zadnja (stopalka levo od stopalke za zavoro) - volan z zobato letvijo, servo, 3,0 zasuka med skrajnima točkama

Mere:

zunanje: dolžina 4638 mm - širina 1740 mm - višina 1413 mm - medosna razdalja 2715 mm - kolotek spredaj 1493 mm - zadaj 1474 mm - najmanjša razdalja od tal 150 mm - rajdni krog 10,8 m

notranje: dolžina (od armaturne plošče do zadnjega naslonjala) 1600 mm - širina (komolci) spredaj 1420 mm, zadaj 1320 mm - višina nad sedežem spredaj 880-960 mm, zadaj 890 mm - vzdolžnica prednji sedež 950-1210 mm, zadnja klop 820-560 mm - dolžina sedalnega dela prednji sedež 500 mm, zadnja klop 470 mm - premer volanskega obroča 380 mm - prtljažnik (normno) 435 l - posoda za gorivo 62 l

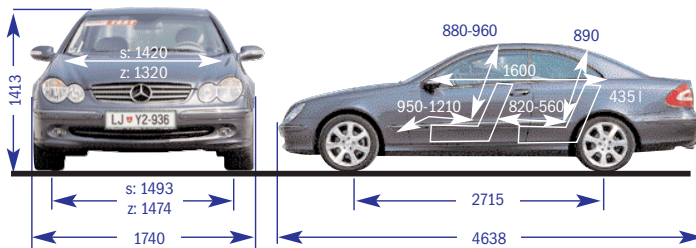
Mase: prazno vozilo 1575 kg - dovoljena skupna masa 2030 kg - dovoljena masa prikolice z zavoro 1500 kg, brez zavore 750 kg - dovoljena obremenitev strehe 100 kg

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 234 km/h - pospešek 0-100 km/h 9,5 s - povprečna poraba goriva (ECE) 10,4 l/100 km (neosvinčeni bencin, OŠ 95)

Užitek v vožnji: 😊😊😊😊😊

Res je, motor ne sodi med športnike, a zaradi kombinacije dobro dodelanega podvozja z nevtralno lego na cesti, pogona na zadnji kolesni par in možnostjo ročnega pretikanja petstopenjske avtomatike je lahko CLK 240 zelo zabaven med ovinki. In če se vam ne da voziti hitro, vam bo v užitek odlično sedenje in zavistni pogledi mimoidočih.

MERE



HVALIMO IN GRAJAMO

- oblika
- podvozje
- udobje
- sedeži
- lega na cesti
- menjalnik

- preobčutljivo nastavljen BAS
- preglednost nazaj
- le ena obvolanska ročica
- izmerjeni pospešek 0-100 km/h