



Mercedes-Benz je v množici novosti, ki jih zdaj predstavlja hitreje, kot hočejo begunci čez Slovenijo, začel prodajati tudi model GLC. Potomec nekdanjega GLK-ja nima spremenjene samo črke in tudi ne zgolj oblike karoserije, ampak je doživel temeljito preobrazbo.

V prvi vrsti



► Zadnje čase imam občutek, da je pri nas vsak teden predstavljen nov model Mercedes-Benz. Seveda občutek včasih tudi vara, vendar je dejstvo, da je v množici križancev (GLC, GLE, GLE Coupe ...), drzno oblikovanih osebnih avtomobilov (Shooting Brake) ter seveda prodajno pomembnem razredu A prav GLC nekako pisan na kožo Slovencem. No, vsaj nekatere.

Zakaj? Prvič zaradi mer, saj je GLC daljši od GLK-ja za 12 centimetrov in širši za pet centimetrov, zato lahko brez težav poskrbi za celo družino, drugič zaradi višjega položaja za volanom (starejši vozniki), tretjič zaradi serijskega štirikolesnega pogona in samodejnega devetstopenjskega menjalnika ter ne nazadnje, ker ga lahko dobite za okroglih 47 tisočakov. Saj še petdeset ni, bi dejali optimisti, mi pa se seveda zavedamo, da to merilo za prave kupce Mercedes-Benzov mogoče sploh ni tako pomembno.

Prirastek k večjim zunanjim meram se najbolj pozna pri prostornosti notranjosti, saj je kar za 5,7 centimetra več prostora za komolce prednjih potnikov, na zadnjih sedežih pa bodo potniki cenili za 5,7 centimetra več prostora za kolena. In da bo srečna tudi vaša boljša polovica, sploh kadar bo treba na morje ali na smučanje, je prtljažnega prostora odslej več za najmanj 80 litrov (prej 420 do 470 litrov, zdaj 550). Toda centimetri in litri niso edino merilo za napredek, zato bomo nekaj napisali še o občutkih, primerjavah z večjimi modeli in seveda naših izkušnjah.

Kmalu po testu GLC sem imel priložnost sesti v GLE (beri: novi ML) in njegovega bližnjega sorodnika, GLE Coupe. Ne boste verjeli, vendar je večji in prestižnejši GLE (ne glede na karoserijsko različico) glasnejši, bolj naporen pri vožnji in

celo manj udoben. Ne bi rad razpredal o vzrokih, vendar želim nakazati, da so pri GLC oblikovalci, tehniki in inženirji očitno dobro naredili svojo domačo nalogo. Zato naj vas ne moti, da GLC tehnično sloni na razredu C, ampak se pred prijatelji raje pohvalite, da ga je oblikovala skupina, v kateri ima ogromno vlogo prav naš Robert Lešnik. To pa nekaj velja!

O zunanosti ne bomo izgubljali besed, saj fotografija pove več kot tisoč besed. Bi pa takoj pohvalili žaromete, ki sicer spadajo med dodatno opremo, vendar delajo tako dobro, da so si zaslužili vsak dodatni evro. Ne samo da iz noči naredijo dan, ampak tehnologija LED skupaj z najnovejšo elektronsko podporo in kamero v predelu notranjega vzratnega ogledala

tudi poskrbi, da dolge luči nikoli (ampak res nikoli) niso zaslepile voznikov, ki so vozili pred nami ali celo pripeljali nasproti. Med opremo smo malce pogrešali kamero za vzvratno vožnjo, saj je imel testni GLC zgolj tipala, smo pa zato veselo uporabljali elektriko pri pomiku vrat prtljažnika. Dva zaključka izpušnega sistema, nameščena na vsako stran avtomobila, sta prav tako naredila dober vtis, čeprav smo imeli na testu osnovno različico.

Z osnovno različico pomeni, da ima GLC še vedno 2,2 litra, ki poskrbi za 125 kilovatov ali bolj domačih 170 'konj'. Seveda lahko za nekaj manj kot 1.400 evrov več obkljukate močnejšega 150-kilovatnega ali 204-'konjskega' turbodizla, ljubiteljem bencinskih različic pa so namenili dvolitrski 155-kilovatni (ali 211-'konjski') motor ali celo hibrida, vendar se zdi, da bodo vozniki s tem motorjem kar zadovoljni. Tudi zaradi samodejnega menjalnika s kar devetimi

Prtljažnik je (vsaj) za 80 litrov večji kot pri oglatem predhodniku.

stopnjami so pospeški do 100 kilometrov na uro več kot primerni, manjša moč se pozna zgolj pri polnem pospeševanju pri večji hitrosti, ko pri 150 kilometrih na uro GLC ni več tako suveren. Toda takrat smo v večini evropskih držav že prijatelji s policisti, kajne? Razlog za pohajanje sape seveda tiči v samodejnem menjalniku, ki mu vzame nekaj moči, štirikolesnem pogonu in ne nazadnje teži, saj je v prometnem dovoljenju pisalo, da testni avtomobil tehta kar 1.845 kilogramov. Pri Mercedes-Benzu so željo, da postanejo bolj športni oziroma dinamični, verjetno vzeli preveč resno, saj je stopalka za plin zelo občutljiva že na najmanjši premik, menjalnik takoj pripravljen na akcijo in podvoze preveč živčno – tudi v

vozniskem programu udobno. Čeprav je imel testni GLC kar pet različnih voznih programov (ECO, Comfort, Sport, Sport+ in Individual), smo se večino časa vozili kar v programu ECO, saj so bili drugi skoraj moteče neudobni. Gospodje v Stuttgartu, zakaj niste raje dali dveh možnosti udobnega potovanja, saj resno dvomimo, da bodo turbodizelskega GLC-ja kupovali dinamični vozniki. No, saj že vemo, kakšen bi bil njihov hudomušni odgovor: da se tudi pri Avto magazinu staramo. Saj se, vendar se še vedno raje v družinskem GLC-ju vozimo udobno kot pa kvazišportno, saj navsezadnje



ne govorimo o različici AMG, kajne? No, pohvalili bomo zvočno izolacijo, kjer tudi sistem samodejnega ugašanja pri kratkih postankih ni tako moteč, in nasploh hrup motorja, ki je veliko manjši kot pri tekmečih. To nam lahko verjamete iz izkušenj, saj smo imeli sočasno na testu tudi tehnično primerljivega BMW X4. Menjalnik svoje delo opravlja hitro ne glede na dejstvo, ali smo z njim rokovali prek obvolanske ročice (Mercedesova posebnost, na katero se morate navaditi!) ali obvolan-

Pri Mercedes-Benzu so željo, da postanejo bolj dinamični, verjetno vzeli preveč resno.

skih ušes. Podvozje je načeloma udobno, čeprav ga luknjasta cesta lahko tudi zmede, in takrat se nekaj neljubih tresljajev prenese tudi na volanski obroč. Škoda, da testni primerek ni imel doplačljivega zračnega vzmetenja, saj mi je naš Saša povedal, da se je na mednarodni predstavitvi peljal neprimerno bolje. Ne samo bolj udobno, ampak tudi natančneje in z večjim užitkom. Tako GLC spada med tiste avtomobile, kjer bolj uživaš v udobju in uglasjenosti kot pri dinamični vožnji (deloma so za to krive tudi gume), toda štirico si je kar zaslužil. Zakaj? Ker je za volanom življenje kljub vsemu prijetno.

Zaradi večje karoserije je prehod v notranjost lažji, tam pa vas pričaka armatura na plošča z imitacijo v črno pobarvanega lesa. To je podrobnost, ki je pritegnila pogleda številnih potnikov in skoraj vsi so zadevo pohvalili. Usnjeni sedeži so imeli možnost podaljšanja sedalnega dela, v drugi vrsti je prostora dovolj tudi za odrasle potnike in prtljažni prostor se lahko poveča zgolj z uporabo gumbov, ki preklopijo zadnja naslona. Pohvalili smo tudi infozabavni sistem, s katerim upravljamo prek stikala med prednjima sedežema in nekaterimi gumbi kot bližnjicami, lahko pa za upravljanje uporabimo tudi naslon za zapetjste, ki z drsenjem prsta omogoča premik po menijih in potrjevanje. Testni GLC je imel tempomat in omejevalnik hitrosti, sistem prostoročnega telefoniranja, sistem za nadzor pozornosti, sistem proti naletu in paket Exclusive, pogrešali pa smo veliko asistenčnih sistemov, kot so pametni ključ, kamero za pomoč pri vzvratni vožnji, aktivni tempomat, sistem za pomoč pri vožnji po voznem pasu, projekirni zaslon. Saj jih pri Mercedesu ponujajo, vendar jih morate v prodajnem salonu obkljukati in seveda nato tudi plačati.

KOLIKO STANE (V EUR)	
DODATNA OPREMA TESTNEGA VOZILA:	
paket parkirnih pomagal Parktronic	844
zunanost EXCLUSIVE	982
prednja LD-žarometi	1.676
sistem prilagodljivih dolgih luči Plus	116
notranjost EXCLUSIVE	1.271
dekorativni elementi	220
gretje prednjih sedežev	376
komfortni sedeži	231
ploščica občutljiva za dotik	127
predpriprava za navigacijski sistem Garmin	289
radio Audio 20	116
paket ogledal	520
termosteklo	428
električno odpiranje prtljažnih vrat EASY-PACK	520
pokrivalo prtljažnega prostora EASY-PACK	69
ambientna osvetlitev	254
velur predpražniki	92
večja posoda za gorivo	58



GLC ni le bolj aerodinamični GLK, ampak je veliko več. Žal pa je življenje kruto, saj se zabava začne pri 46.600 evrih, testni z osnovno opremo je bil že več kot

51 tisočakov, za popolno razvajanje pa je potrebno zbrati še dodaten kupček denarja. Skratka, tu GLC ni nič drugačen od GLK. ❄❄

TABELA KONKURENCE			
MODEL	Mercedes-Benz GLC 220 d 4MATIC	BMW X3 xDrive20d	Audi Q5 2.0 TDI (140 kW) Quattro
motor (zasnova)	4-valjni – vrstni	4-valjni – vrstni	4-valjni – vrstni
gibna prostornina (cm³)	2.143	1.995	1.968
največja moč (kW/KM pri 1/min)	125/170 pri 3.000–4.200	140/190 pri 4.000	140/190 pri 3.800–4.200
največji navor (Nm pri 1/min)	400 pri 1.400–2.800	400 pri 1.750–2.500	400 pri 1.750–3.000
dolžina × širina × višina (mm)	4.656 × 1.890 × 1.639	4.657 × 1.881 × 1.678	4.629 × 1.898 × 1.655
največja hitrost (km/h)	210	210	210
pospešek 0–100 km/h (s)	8,3	8,1	8,4
poraba goriva po ECE (l/100 km)	6,3/5,1/5,5	5,8/5,1/5,4	6,5/5,3/5,7
izpusti CO ₂ (g/km)	143	141	149
cena osnovnega modela (evri)	46.600	45.100	47.310

Modeli v tabeli predstavljajo najcenejše različice s preizkušenim oziroma primerljivo zmogljivim motorjem. Cene so navedene z upoštevanimi uradnimi popusti in akcijami po ceniku. Serijska oprema med navedenimi modeli ni nujno primerljiva.

Mercedes-Benz GLC 220 d 4MATIC

TEHNIČNI PODATKI

CENA	(Autocommerce, d. o. o.)
CENA OSNOVNEGA MODELA S POPUSTI*	46.600 EUR
CENA TESTNEGA VOZILA BREZ POPUSTOV:	51.871 EUR
CENA TESTNEGA VOZILA S POPUSTI*	51.871 EUR

Moč:	125 kW (170 KM)
Pospešek:	8,4 s
Največja hitrost:	210 km/h
Normna poraba:	5,6 l/100 km

Garancija:
2 leti splošne garancije, 30 let mobilne garancije, 30 let garancije za prerjavenje.

Predvideni redni servisi:
Servisni interval na 25.000 km ali eno leto.

STROŠKI VOZILA (5 let, 100.000 km, v evrih):

redni servisi, delo, material:	2.050	 kasko zavarovanje (*B.K), AO, AO+:	10.630
gorivo	6.345		
gume*:	1.228		
izguba vrednosti po 5 letih:	16.179	Skupaj:	39.942
obvezno zavarovanje AO:	3.510	Strošek za prevoženi km:	0,40 EUR/km

* – upoštevali smo 1 komplet letnih gum in 1 komplet zimskih gum

NAŠE MERITVE

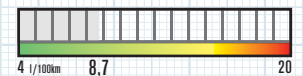
Okošnice meritev:
T = 17°C / p = 1.017 mbar / rel. vl. = 43 % / Gume: Yokohama Advan Sport 235/50/R 18 V / starje kilometrskega številca: 1.439 km

Vozne lastnosti	
Pospeški	s
0–100 km/h:	8,4
402 m z mesta:	16,0
	(138 km/h)

Prožnost
Meritev s tovrstnim menjalnikom ni možna.

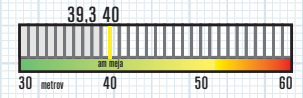
Največja hitrost	210 km/h
	(IX. prestava)

Poraba goriva	l/100 km
skupno testno povprečje	8,7
povprečje normnega kroga	5,6



Trušč v notranjosti				dB
Prestava	III.	IV.	V.	VI.
50 km/h	60	59	57	55
90 km/h	64	62	60	58
130 km/h	68	63	62	60
Prosti tek	38			

Zavorna pot	m
od 130 km/h:	63,7
od 100 km/h:	39,3
	(AM meja 40 m)



Napake med testom

Brez napak.

DIAGRAM MENJALNIKA:

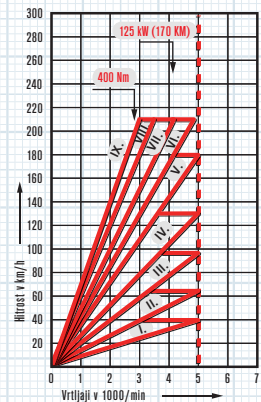
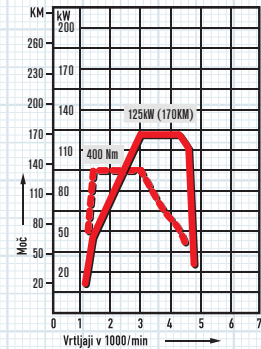


DIAGRAM MOTORJA:

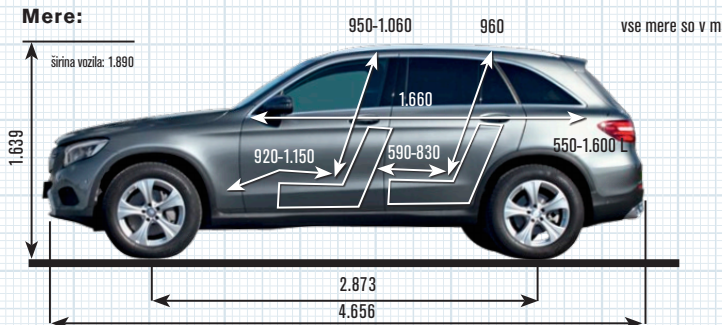


UŽITEK V VOŽNJI:

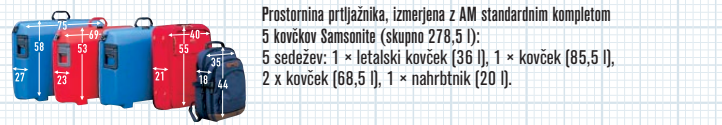
😊😊😊😊😊
Za udobje bi dobil najvišje ocene, za dinamičnost povprečno. Skratka, štirica naj bo!

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjni – 4-taktni – vrstni – biturbodizelski – nameščen spredaj prečno – vrtina in gib 83 × 99 mm – gibna prostornina 2.143 cm³ – kompresija 16,2 : 1 – največja moč 125 kW (170 KM) pri 3.000–4.200/min – srednja hitrost bata pri največji moči 13,9 m/s – specifična moč 58,3 kW/l (79,3 KM/l) – največji navor 400 Nm pri 1.400–2.800/min – 2 odmični gredi v glavi (zobati jermen) – po 4 ventili na valj – vbrizg goriva po sistemu skupnega voda – turbopuhalo na izpušne pline – hladilnik polnilnega zraka. **Prenos moči:** motor poganja vsa štiri kolesa – 9-stopenjski samodejni menjalnik – prestavna razmerja I. 5,50; II. 3,33; III. 2,31; IV. 1,66; V. 1,21; VI. 1,00; VII. 0,86; VIII. 0,72; IX. 0,60 – diferencial 3,07 – platišča 7,5 J × 18 – gume 235/60 R 18, kotalni obseg 2,23 m. **Voz in obese:** križanec – 5 vrat, 5 sedežev – samonosna karoserija – spredaj posamične obese, vzmetne noge, trikraka prečna vodila, stabilizator – zadaj večvodilna prema, vijaki vzmeti, teleskopska blažilnika, stabilizator – zavore spredaj kolotne (prisilno hlajene), zadaj kolotne, ABS, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (stopalka levo spodaj) – volan z zobato letvijo, električni servo, 2,1 zasuka med skrajnima točkama. **Mase:** prazno vozilo 1.845 kg – dovoljena skupna masa 2.500 kg – dovoljena masa prikolice z zavoro: 2.500 kg, brez zavore: 750 kg – dovoljena obremenitev strehe: 75 kg. **Zmogljivosti (tovarna):** največja hitrost 210 km/h – pospešek 0–100 km/h 8,3 s – poraba goriva (ECE) 6,3/5,1/5,5 l/100 km, izpust CO₂ 143 g/km.



Zunanje mere: dolžina 4.656 mm – širina 1.890 mm, z ogledali 2.096 mm – višina 1.639 mm – medosna razdalja 2.873 mm – kolotek spredaj 1.621 mm – zadaj 1.617 mm – rajdni krog 11,8 m. **Notranje mere:** vzdolžnica spredaj 920–1.150 mm, zadaj 590–830 mm – širina spredaj 1.490 mm, zadaj 1.460 mm – višina nad glavo spredaj 950–1.060 mm, zadaj 960 mm – dolžina sedalnega dela prednji sedež 500–550 mm, zadnji sedež 430 mm – prtljažnik 550–1.600 l – premer volanskega obroča 370 mm – posoda za gorivo 6 l.



Pomembnejša serijska oprema: voznikova in sovoznikova varnostna blazina – stranski varnostni blazini – varnostni zračni zavesi – pritrdišča ISOFIX – ABS – ESP – servo volan – samodejna klimatska naprava – električni pomik šip spredaj in zadaj – električno nastavljeni in ogrevani vzvratni ogledali – radio s CD-predvajalnikom in MP3-predvajalnikom – večopravilni volanski obroč – daljinsko upravljanje osrednje ključavnice – po višini in globini nastavljen volanski obroč – tipalo za dež – po višini nastavljiv voznikov sedež – deljiva zadnja klop – potovalni računalnik – tempomat.

*Popusti in akcije po uradnem ceniku na dan zaključka redakcije.

OCENA

Zunanost (15)	13	Prikupen in skladen potrjuje, da naš Robert Lešnik in njegova ekipa dobro delajo.
Notranost (125)	109	Dovolj prostoren za družinsko tlako, izvrstno narejen, udoben in uporaben, le na nekatere posebnosti se je treba prilagoditi.
Motor, pogon, podvozje (65)	56	Čeprav je iz dna ponudbe in ni imel zračnega vzmetenja, je tehnika povsem dorasla premijskemu križancu.
Vozne lastnosti (70)	60	Na obvolansko prestavno ročico se je treba navaditi, lega na cesti je povprečna, občutek pri zaviranju dober.
Zmogljivosti (35)	29	Malce mu zmanjka sape le pri večjih hitrostih, ki so v Sloveniji prepovedane.
Varnost (45)	37	Pri pasivni varnosti ni pomislekov, pri aktivni pa manjka kup asistenčnih sistemov.
Gospodarnost (65)	38	Poraba goriva je pričakovana (štirikolesni pogon!) in garancija povprečna.
Skupaj	342	Čeprav smo imeli na testu osnovno različico, ima še vedno štirikolesni pogon in samodejni 9-stopenjski menjalnik. Moči zmanjka le pri večjih hitrostih, drugače pa je v mestnem vrvežu precej poskočen. Materiali so odlični in občutek za volanom premijski, prtljažnika je dovolj tudi za družinsko tlako.

OCENA avto magazin

1 2 3 4 5

Kriterij ocenjevanja (Št. točk = ocena): 0–180 = 1; 181–240 = 2; 241–300 = 3; 301–360 = 4; 361–420 = 5

HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ videz, pojava
- ▲ uglasjen devetstopenjski samodejni menjalnik
- ▲ delovanje žarometov
- ▲ štirikolesni pogon
- ▲ pritrdišča ISOFIX
- ▲ preklap zadnjih sedežev z gumbom
- ▲ manjka veliko asistenčnih sistemov
- ▲ povprečna lega na cesti
- ▲ cena
- ▲ poraba goriva na testu