14. 3. 2005

Vezměte, prosíme, na vědomí, že text článku odpovídá platné právní úpravě ke dni publikace.

Mercedes-Benz C230K: radost z jízdy

Mercedes-Benz třídy C je nejmenší sedan, jaký německá automobilka nabízí. V loňském roce prošla celá céčková řada faceliftem, který se týkal spíše techniky než vzhledu. Testovali jsme verzi s nejvýkonnější přeplňovanou osmnáctistovkou.

Facelift: více zevnitř, než zvenčí

Když jsme zveřejnili první špionážní fotografie nového Céčka, zdálo se, že se na vnějším designu žádná změna neodehraje. Teprve podrobnější zkoumání fotografií odhalilo několik drobností. Nové Céčko lze poznat podle žebrování na na mřížce chladiče, stará verze měla čtyři vodorovná žebra, zatímco faceliftovaný model jen tři. Zcela nový je také přední spojler, který je oproti starší verzi výraznější a efektnější. Standardem je rovněž čirá optika, kterou dříve neměly ani modely s xenonovými světlomety. Díky těmto změnám Céčko skutečně prokouklo a vypadá dynamičtěji.

U výbav Classic a Elegance doplnil vzhled modelu sportovní prahy dveří a u Avantgarde navíc zadní spojler. Vnější laky používají nanotechnologii, díky čemuž jsou více odolnější proti vnějším vlivům a nemělo by je tak poškozovat mytí v myčce. Určitě se vám zalíbí i nové bi-xenonové světlomety, přidáno bylo i přisvětlování mlhovek v zátáčkách. Pokud otočíte volantem, rozsvítí se mlhovka na té straně, kam jede auto. Není to sice stejné jako adaptivní světlomety, ale určitě to pomůže. Změny se dotkly také jízdních vlastností (o tom ale až dále).

Základní rysy Céčka se nezměnilý

I základní výbava byla po faceliftu vylepšena. Už provedení Classic má v interiéru zdobné doplňky z ušlechtilého dřeva, v provedení Avantgarde najde svoje místo leštěný hliník, který může být doplněn javorovým dřevem. Nová je také potahová látka Artico. Sportovní kupé pak je doplněno tříramenným multifunkčním volantem se stříbrnými tlačítky, sportovní sedadla a rovněž hliník. Ve standardní výbavě najdete vylepšenou duální automatickou klimatizaci Thermatic, stejně jako bohatou bezpečnostní výbavu (ABS, ESP, přední, boční a hlavové airbagy, a to i pro zadní řadu, vše v elektrice apod.). Novinkou je nová generace navigačního systému Command APS s DVD navigací a CD přehrávačem, za příplatek můžete mít i nové hlasové ovládání Linguatronic, který dokáže ovládat telefon, audiofunkce i navigaci. Tento přístroj s barevnou obrazovkou umí kromě navigace rovněž posílat SMS a e-maily.

C230K je novým modelem v nabídce

Další inovace se odehrály pod kapotou. C220 CDI dostal 110 kW místo dřívějších 105 kW, přičemž jak C220 CDI, tak C200 CDI mají filtr pevných částic. C220 má spotřebu 6,1 l v případně sedanu a 6,6 l v případě kombi, samozřejmostí je druhá generace vstřikování common-rail. Druhou novinkou je C230 Kompressor, který byl až do faceliftu k dispozici jen v kupé. Nedávno byly také představeny nové šestiválce, a sice C350 a C320 CDI. Více se o nich dočtete ve starším článku; na českém trhu se ještě neprodávají, na německém ano. Nejvýkonnější verzí je po faceliftu C55 AMG, do té doby to bylo C32 AMG. Zkrátka Mercedes-Benz dělá vše proto, aby byla třída C co nejvíce atraktivní – na německém trhu se prodeje snižují, zatímco úhlavnímu konkurentu, BMW, se daří stále lépe.

Efektní koncovka výfuku --- Zadní světla prokoukla

Malá limuzína

Vzhled céčka není nutné dlouze popisovat, na silnicích už jezdí takřka pět let. Z profilu má mercedes klasické proporce vozu se zadním náhonem, tedy přední kola hodně vpředu, aby bylo možné motor umístit co nejdále za přední nápravou pro lepší vyvážení auta. Kapota je dlouhá, což je přesný opak většiny současných vozů této třídy; příkladným protikladem je třeba Peugeot 407. Rozdílem oproti běžné produkci je i menší sklon předního skla. Přední dvojité světlomety jsou někde na půli cesty mezi třídou S a E; Esko je má více spojené, Éčko zcela oddělené. Výrazná mřížka chladiče má po faceliftu tři žebra, takže je o poznání výraznější. Zadní trojúhelníkové světlomety jsou velmi rozměrné a do stylu auta perfektně zapadají. Celkově lze design vozu označit za elegantní s lehkými sportovními prvky, jako 17" litá kola či široká chromovaná koncovka výfuku.

Úplně jiné budíky

V interiéru se toho po faceliftu moc nezměnilo, asi nejvýraznější novinkou je jiná grafika přístrojů v „kapličce“. Místo velkého půlkruhového tachometru a malého otáčkoměru jsou zde standardní kruhové budíky, otáčkoměr i tachometr mají stejnou velikost. Rozvržení základních ovládacích prvků i tvary palubní desky zůstaly stejné, jiné jsou jen doplňkové materiály (viz výše) a design některých prvků (jako rádio). Tvar palubky je povedený a líbí se mi, má čistě strohý a funkční charakter. Snad jen ovál na vrcholu se nemusí líbit každému, řešení, které používá např. řada E se mi zdá o něco čistší.

Základní linie paubní desky zůstaly stejné, detaily se ale změnily

Chytrá elektronika

V kapličce s přístroji nechybí informační displej, který kromě času a teploty ukazuje také data palubního systému vč. klasických funkcí palubního počítače. Ten má dvě paměti a ukazuje průměrnou spotřebu, dojezd a průměrnou rychlost; spotřeba aktuální však chybí. Potěšily mne dvě paměti, jedna se nuluje pouze ručně a je označena „Ab Reset“, druhá se nuluje automaticky po delší době stání („Ab Start“). Palubní systém hlásí otevřené dveře, chyby elektroniky (při testu jednou blikala jakási chyba ESP, ale po dalším startu hláška zmizel), prasklé žárovky apod.

Palubní přístroje jsou po faceliftu zcela nové --- Startovací klíček není klíček --- Ovládání duální klimatizace

Středový tunel je velmi vysoko, plynule navazuje na pevnou loketní opěrku, kterou tak není možné odklonit; resp. je to možné, ale zůstane poměrně vysoký „zbytek“ středového tunelu. Loketní opěrka trochu vadí při sportovní jízdě, kdy potřebuji pro loket více prostoru. Při běžné jízdě delší řidič ocení, že je možné ji výškově nastavit. Opěrka má dva úschovné boxy, jeden menší třeba na brýle nebo mobil, druhý větší, kam se dají dát třeba cédéčka. Na středové konzole se nachází rádio, klimatizace, výdechy a několik tlačítek. Design konzole a všech prvků byl po faceliftu notně vylepšen, takže z laciného vzezření nemůže nyní konzolu nikdo obvinit. Ostatně stačí nahlédnout do našeho staršího testu verze C320 4matic. Zejména vzhled boxu klimatizace je oproti tomu starému „nebe a dudy“.

Palubní deska se povedla --- Středový tunel navazuje plynule na konzolu --- Středová konzola má vylepšený design

Jen jedna páčka

Všechna důležitá tlačítka (vypnutí ESP, vyhřívání sedaček, přední parkovací asistent apod.) se nachází pod výdechy klimatizace, takže vše je dobře dostupné. Pod nimi je autorádio, v testovaném voze s velkým displejem, následuje ovládání dvouzónové plně automatické klimatizace (bez displeje) a šikovně schovaný popelník. Na palubní desce pod oknem je malý displej předního parkovacího asistentu, o němž bude řeč dále. Rádio má ovládání na volantu vpravo, vlevo najdete ovládání palubního systému. Volant je tříramenný s koženým obšitím, což podtrhuje sportovní charakteru vozu; i standardní čtyřramenný vypadá velmi dobře. Oba volanty se dobře drží, věnce mají optimální průměr.

U řadicí páky je skrytý otvor pro nápoj, při řazení ale překáží --- Loketní opěrka skrývá dva boxy --- Odkládacích schránka před spoluhezdcem je rozměrná a má dvě části

Za volantem není obvyklá pravá páčka pro ovládání stěračů; ostřikování je umístěno na páčce ovládání blinkrů a nechybí rovněž dešťový senzor, jehož funkce nebyla úplně spolehlivá. Systém jedné páčky je u mercedesů běžný a není problém si na něj zvyknout. Nad touto páčkou je ještě jedna, která ovládá tempomat. S ní je také možné nastavit maximální rychlost, kterou zkrátka nepřekročíte. Při jízdě se mi několikrát stalo, že jsem místo blinkrů zapnul tempomat a naopak, místo přidání rychlosti na tempomat jsem spustil „trojblik“. Je to ale jen o zvyku, týden v autě je dost krátká doba na to, aby se vám vše vrylo pod kůži. Parkovací brzda je nožní, díky čemuž nezabírá místo na vysoké středovém tunelu, praktičnost tohoto řešení mi ale přijde horší než u klasiky.

Loketní opěrka zezadu --- Sedadla mají dobré boční vedení --- Ovládání světel a zrcátek

Hlídač vpředu i vzadu

Poslední zajímavou funkcí je parkovací asistent. Vpředu i vzadu jsou malé displeje, na nichž vidíte vzdálenost od překážek při parkování. Pokud je zařazena zpátečka, je aktivní zadní displej (u ovladačů světel nad zadním sklem, takže je vidět ve zpětném zrcátku), pokud je zařazena rychlost dopředná, je aktivní přední displej. Grafický ukazatel znázorňuje levou i pravou půlku zvlášť. Nechybí samozřejmě ani akustická signalizace, ta se ale ozve až když displej zčervená; myslím, že by akustika moha být aktivnější a ozvat se o něco dřív. Toto řešení je dle mého názoru lepší než klasické zobrazování zadního asistenta vpředu, protože při couvání se díváte vzad pomocí zpětného zrcátka.

Páčka temopatu --- Ovládání světle (dole) a páčka tempomatu (nahoře) --- Kapsa ve dveřích není příliš velká

Přední sedadla jsou rozměrná, mají dlouhé sedáky i opěradla. Boční vedení je optimální, tělo v zatáčce nepustí, ale nabízí i dostatek volnosti. Problémem je trochu sedák, ten sice nemá boční vedení nijak výrazné, ale je docela tvrdé, takže zpočátku jsem lehce otlačená stehna. Nastavení obou předních sedadel je částečně elektrické, částečně manuální. Manuálně se posouvá sedadlo vpřed a vzad a nastavuje se sklo sedáku (kolečko), výškové nastavení a sklon opěradla je však už elektrický. Těžko říct, co výrobce vedlo právě k této kombinaci, ale budiž. Pozice za volantem se hledá poměrně snadno, řidič je doslova obklopen automobilem, což přispívá k jakémusi intimnímu spojení. Nemáte pocit, že sedíte jakoby „na sedadle“, ale jste s ním spojeni. Skvělé pro dynamickou jízdu.

El. ovládání oken --- Displej parkovacího asistenta vpředu a vzadu

Vzadu i na dlouhé trasy

Céčko má rozvor přes 2,7 metru, což by mělo znamenat nadbytek místa na zadních sedadlech. To by ale platilo pro koncepci vše vpředu. U Céčka a ani dalších vozů s náhonem na zadek to ovšem neplatí, místa je zde zhruba stejně, jako v předokolce s rozvorem o pět či deset cm menším. Na fotce to vypadá, že místa je dost, optika ale klame, sedáky jsou ale poměrně krátké, takže nohy hodně přesahují. Za dlouhým řidičem už místa na kolena moc nezbude, dlouháni se také budou hlavou dotýkat stropu. Sklon opěradel je optimální, ani příliš neležíte, ani nesedíte prkenně jako ve škole. Sedadla jsou optimálně měkká, na dlouhých trasách nepobolívají záda. Komfort jízdy je zkrátka dobrý, ale nesmíte cestovat s dvoumetrovým řidičem. Mimochodem dlouháni budou mít dost problémy se dozadu nasoukat, stejně jako vystoupit. Chce to čas a ohebné nožky.

Opticky je vzadu místa dostatek

190cm řidič sám za sebou

176cm řidič sám za sebou

Takový normální kufr

Zavazadlový prostor má průměrný objem 455 l, vstupní otvor je u dna poměrně úzký kvůli zadním světlometům. Zkrátka klasické vlastnosti sedanu. Po odjištění zámku a nepatrné nadzvednutí se víko doslova vymrští vzhůru. Pro zavření je pak nutné použít více síly. Po stranách dna zavazadlového prostoru jsou prohlubně na drobnosti nebo na zátěže, které se hodí v zimním období pro zatížení zádě. Zadní sedadla je možné sklopit, odjistit je lze pouze ze zavazadlového prostoru. Díky tomu se do kufru nedostane zloděj, když by se vkradl do auta. Sedáky jsou pevné, sklápí se pouze opěradla, opěrky hlavy je možné ponechat na místě. Po sklopení nevznikne schod, průlez do interiéru je docela nízký.

Zavazadlový prostor není přílíš velký, nabízí jen průměrný vstupní otovor

Po stranách jsou místa pro zátěž --- Odjištění zadních sedadel

Po sklopení vznikne malý průlez do interiéru, a to bez schodu

Kompresor to jistí

Základem céčkové řady je zážehový čtyřválcový motor s objemem 1.8 l přeplňovaný kompresorem a třemi stupni naladění. Základní C180K má 105 kW v 5 200 ot., silnější C200K má 120 kW v 5 500 ot. a nejsilnější verze C230K nabízí 141 kW v 5 800 ot. Z uvedeného je patrné, že motor patří mezi méně-otáčkové, i u C230K nastává rapidní pokles výkonu někde u 6 200 ot., červené pole je pak už v šesti tisících. Nic pro nadšence mající v lásce motory točící minimálně sedm tisíc. Na druhou stranu díky přeplňování nabízí motor výborný zátah už takřka od volnoběžných otáček, takže potěší běžného řidiče, který nechává otáčky se líně převalovat mezi dvěma a třemi tisíci.

Nejvyšší točivý moment nabízí motor mezi 3 500 a 4 000 ot., a sice 260 Nm. Oproti turbomotorům

není křivka momentu tak plochá, což je dáno rozdílnou technologií přeplňování. Motor s kompresorem s chová spíše jako atmosférický motor, „síla foukání“ roste společně s rostoucími otáčkami; kompresor je totiž pevně spojen s motorem, zatímco turbodmychadlo je poháněno výfukovými plyny. Proto se do maximálních otáček dostává až tehdy, mají-li výfukové plyny dostatečný tlak (u 1.8T 132 kW je to v 1 900 ot.). Celé se to projevuje jako lehký „kopanec“. To u kompresoru chybí, zátah je plynulý a bez „kopanců“. I u kompresoru je ale patrná určitá prodleva mezi nohou na plynu a odezvou motoru, není to ale tak výrazné. Zkrátka při jízdě se díky „simulaci“ atmosférického motoru choval C230K přívětivěji než turbo a nezasvěcený by patrně nepoznal, že má co do činění s přeplňovaným motorem.

Není to nafťák?

Zvuk motoru je docela hrubý a hlasitý a je doplněn lehkým přízvukem kompresoru (zní trochu jako vysavač). Motor sice nelze označit vyloženě za hlučný, na druhou stranu klidný a vyrovnaný chod moderních konkurenčních motorů mu chybí. Při akceleraci se navíc ozývá lehké dunění, to ale ihned zmizí, jakmile uberete plyn a jedete stálou rychlostí, případně zpomalujete motorem. Při cestování na dálnici točí motor okolo 3 500 ot. (140 km/h) a věřte, že jeho zvuk uslyšíte. Celé to může ilustrovat dotaz mé ženy, když se mnou poprvé jela: „To je diesel, že?“ Motor skutečně připomíná dobře odhlučněný nafťák, kterému chybí jen ten klapot… Co se zvuku týče, motor mne docela zklamal.

Dynamické vlastnosti mercedesu jsou ovlivněny dvěma faktory: šestistupňovou převodovkou a hmotností. Motor má co do činění s téměř 1 500 kg, takže ačkoliv nabízí 141 kW, v praxi to není až tak znát. Pro svižnější akceleraci navíc řidič musí více sešlápnout pedál plynu, což ve mně zpočátku vyvolávalo dojem, že motor „nejede“. Musel jsem oprostit od neustálého srovnání s Octavií 1.8T, která na plyn reaguje lépe, resp. není nutné tolik mačkat pedál, aby motor začal táhnout. Navíc je auto o více než 150 kg lehčí. S tímto problémem – srovnáváním testovaného auta s autem, se kterým jsem jezdil předtím – se musím vyrovnávat docela často. Kromě toho srovnání s Octavií není na místě, je to zcela odlišné auto jak třídou, tak charakterem.

Pružnost:

- 60-100 km/h: 3 st. 5,5 s; 4 st. 7,5 s; 5 st. 9,5 s
- 80-120 km/h: 3 st. 5,8 s; 4 st. 7,2 s; 5 st. 8,7 s; 6 st. 11,6 s

Převody:

- 40: 2 - 3000; 3 - 2000
- 60: 2 - 4500; 3 - 3000; 4 - 2100
- 80: 2 - 6200; 3 - 4000; 4 - 3000; 5 - 2400; 6 - 1900
- 100: 3 - 5000; 4 - 3600; 5 - 2900; 6 - 2450
- 120: 3 - 6100; 4 - 4400; 5 - 3500; 6 - 3000
- 140: 4 - 5100; 5 - 4100; 6 - 3400
- 160: 5 - 4600; 6 - 3900
- 180: 5 - 5200; 6 - 4400
- 200: 5 - 5800; 6 - 4900

Příliš krátké kvalty

Na stovku se C230K dostane za 8,1 s, což je poměrně „slabota“, když uvážím, že stejně výkonné BMW 325i (mám na mysli současnou, nikoliv novou generaci) se na stovku dostane za 7,4 s. Pocitově

je však mercedes silnější v nízkých otáčkách a má o něco lepší pružnost. To je dáno kratšími rychlostmi a šestistupňové převodovce; je možné lépe zvolit pracovní otáčky motoru. Na druhou stranu se docela uřadíte, protože dvojka je v 80 km/h už 500 otáček za maximálním výkonem, trojka se rozjede sotva na 120 km/h atd. Při ostřejší jízdě na okreskách je nutné hodně pracovat s řadičkou. Naopak výhodou šesti rychlostí je nižší spotřeba na dálnici, šestka točí při 140 km/h necelých 3 500 ot. a spotřebu tak lze dostat pod devět litrů. S pěti rychlostmi by byly otáčky jistě vyšší a spotřeba tím pádem rovněž. Pokud jde o zvuk, BMW 325i jasně vede, šest válců v řadě je holt šest válců v řadě.

Krátké kvalty mě v mercedesu příliš nenadchly, z tohoto pohledu by byla pětistupňová převodovka poněkud lepší volbou. Už jen proto, že motor se nedá pořádně vytočit, nahoru musím řadit dost brzy – při svižné jízdě je nutno řadit trojku už v sedmdesáti, trojku ve 110 km/h atd. Skoro jsem si připadal jak v autě s nafťákem. Zastávám názor, že u tak silného motoru šest kvaltů spíše škodí, než pomáhá; vícestupňové převodovky mají spíše smysl u slabších motorů, aby bylo možné udržovat motor v otáčkách, kde má více „síly“. Motor, který zabírá dobře odspodu, což C230K bezesporu je, kvalt navíc nepotřebuje. Na druhou stranu mnozí řidiči vícestupňové převodovky preferují a ruka spočívající neustále na řadičce jim nevadí. Škoda, že si kupující nemůže vybrat… Ještě poznamenám, že motor má velmi slabou brzdící schopnost, takže pokud sundáte nohu z plynu, skoro nic se nestane; je to takřka stejné, jako by vůz jel na volnoběh.

Téměř za deset

Výrobce udává spotřebu 12,6 l ve městě, 6,7 l mimo město a 8,9 l kombinované spotřeby. S mercedesem jsem najezdil standardních 800 km, z toho 400 km po dálnici, 200 km po městě a 200 km mimo město. Celková spotřeba se dostala na 9,8 l, na dálnici při jízdě na tempomat 140 km/h činila devět litrů, město si vzalo poměrně slušných 12 l, dynamická jízda po okreskách 13 l a jízda lehkou nohou osm a půl. Věřím tomu, že za hezkého počasí by se spotřeba nepatrně zvýšila, protože na mnoha silnicích jsem musel nohu na plynu krotit, abych situaci na mokré nebo zasněžené vozovce ustál. Celkově je spotřeba na osmnáctistovku docela vysoká, v úvahu je ale nutné vzít, že motor má více než 190 koní a že se potýká s jeden a půltunovým vozem. V neprospěch motoru hrály také nízké teploty a špatný stav vozovek, kvůli čemuž jsem nemohl plně využívat svých návyků úsporné jízdy.

Proč šestiválec?

Zde trochu odbočím a zastavím se u verze C240. Ta má pod kapotou véčkový šestiválec s objemem 2.6 l a výkonem 125 kW. Ten stojí o 67 tisíc víc než C230K, přitom má o dost horší dynamiku (rozdíl ve zrychlení na stovku je více než sekunda) a o dost vyšší spotřebu – 10,7 l místo 8,9 l. Jedinou výhodou motoru je jistě kultivovanější a hlubší zvuk, který více odpovídá charakteru limuzíny. Je to ale draze zaplacená výhoda oproti většímu počtu negativ. Nedivil bych se proto, kdyby tato verze neměla mezi zákazníky patřičný úspěch; model C200K se shodnou dynamikou stojí o 106 tisíc méně a spotřebu má o více než dva litry na sto km nižší. Současně stojí za to podotknout, že po faceliftu byly výrazně sníženy ceny modelů C200 CDI a C220 CDI (90 a 110 kW), což byla reakce na 900tisícový limit na odpis vozu z daní. Model C180K stojí stejně jako C220 CDI, tedy 899 tisíc.

Jedinou skutečnou výhodou C240 je dle mého možnost pořídit si pohon všech kolo 4Matic; ten lze v současné době dodat jen k šestiválcovým benzínům a to pouze s automatem. S manuálním šestikvaltem lze koupit pouze verzi s pohonem zadních kol.

S lehkých driftem

Součástí faceliftu bylo již zmíněné vylepšení jízdních vlastností. Do základu se místo 15" kol dostaly 16" kola 205/55 R16, podvozek dostal sportovnější naladění a nová ložiska na obou nápravách, vylepšen byl zadní stabilizátor a rozchod kol zvětšen o 12 mm. Agilnější reakci na řidičovy choutky přispívá přímější řízení, která má celkově lepší odezvu. Zkrátka z dřívější komfortní limuzíny se stalo ryzejší sportovní náčiní a jízdní vlastnosti se nyní mohou směle rovnat současnému trojkovému BMW. Posilovač je perfektně sladěn s podvozkem, reakce nemají žádné zpoždění, naladění je spíše tužší než měkčí, což přispívá k pocitu lepší ovladatelnosti. Auto se při vyhýbacích manévrech naklání jen minimálně a prudké změny směru jízdy podvozek v žádném případě nevyvedou z míry. Jízdní vlastnosti céčka patří k tomu nejlepšímu ve třídě, čemuž přispívá i vhodné rozložení hmotnosti – ostatně to je obecná vlastnost vozů s motorem vpředu a pohonem vzadu, motor se totiž nenachází před přední nápravou, ale kousek za ní (i když ne tak vzadu jako u BMW).

V zatáčkách je mercedes příkladně stabilní, má limity dále než by většina řidičů chtěla sama okusit. Na dobrou přilnavost mají vliv také 17" litá kola s kvalitními pneumatikami. Vůz je velmi dlouho neutrální, na limitu se jeho charakteristika mění na lehce nedotáčivou. Zatímco u předního náhonu stačí v takovém případě ubrat plyn, u zadního náhonu je naopak lepší (a více adrenalinové) plyn přidat – tím zadní kola začnou předbíhat ta přední a nedotáčivost bude „zneutralizována“. Samozřejmě pokud to přeženete, může se stát, že záď dostane vůz do přetáčivého smyku. Zejména teď na mokrých a zasněžených vozovkách to nebyl žádný problém. A motor je dost silný na to, aby se záď utrhla i na suchu. Zkrátka pokud si se zadním náhonem rozumíte, dokážete zatáčku projet rychleji než s předokolkou, je ale dobré vědět, co dělat v případě přetáčivého smyku (mě se osvědčilo kontra a vyšlápnutí spojky).

Na sníh s lopatou

Celkově podvozek snese hodně necitlivé zacházení a musím přiznat, že jsem si s mercedesem docela užíval. V základu je stabilizační systém, který se vyplatí v případě „hrátek“ vypnout. Zapíná totiž poměrně brzy a silně se plete do řízení; na druhou stranu v případě potíží dokáže pomoci, např. rozjezd do kopce na sněhu bych si bez asistence ESP asi těžko dokázal představit. Se zadním náhonem je zkrátka nutné počítat a myslet na to, že v případě zhoršené adheze (mokro, sníh) není vhodné parkovat tak, aby zadní kola zůstala stát na místě se zhoršenou přilnavostí. Problém nastává např. při couvání na sněhu do kopce (když parkujete v kopci předkem dolů a potřebujete pocouvnout) – tehdy se poháněná záď odlehčuje a mě nezbylo než přijít s lopatkou na sníh. Zadní náhon se mi vymstil na jedné neudržované okresce, kde jsem zapadl do cca 20 cm závěje. Na pomoc musel přijet kamarád se dvěma lopatami. Nakonec jsem ze sněhu dostal, ale příště se zadokolkou na sněhu raději štěstí pokoušet nebudu. Ovšem to nic nemění na faktu, že pohon zadních kol před předními preferuji.

Ticho, jen ten motor

Interiér Céčka je velmi dobře odhlučněn od aerodynamického svistu, při běžné cestovní rychlosti 140 km/h dovnitř neproniká nijak výrazný hluk. Dobrá je i izolace od valivého hluku kol, za což z části mohou i dobré pneumatiky. Brzdové kotouče (vpředu odvětrávané) zajišťují dostatečnou deceleraci, je však nutné si na brzdový pedál trošku přišlápnout, zpočátku je poněkud tuhý. Ani na suchu nebylo problém donutit k práci ABS, pístky se zakusují do kotoučů skutečně silně. Dávkování brzdy bylo trošku problematičtější, zvykal jsem si déle než obvykle. Ovladatelnost vozu při panickém brzdění byla dobrá. Jen podotýkám, že občas jsem od pravého předního kotouče slyšel slabé pískání (auto mělo najeto lehce přes dvacet tisíc km); to je ale jen drobná závada.

Spokojenost

Faceliftované Céčko, kterého se facelift dotknul především po technické stránce, je nyní o poznání sportovněji naladěné než dříve. Na jedné straně mi trochu chybělo měkčí odpružení, které bych ocenil v našich rozbitých městech, na druhou straně jsem ocenil agilnější jízdní vlastnosti a přímější řízení. Třída C se stala atraktivnější i po stránce standardní a příplatkové výbavy, základní cena 859 tisíc je vzhledem k základní výbavě velmi atraktivní. Testovaný model je už o poznání dražší, získáte ale docela dynamický motor. Na autě jako celku se mi jen těžko hledaly chyby, snad jen jednotlivé kvalty mohly být delší. Pokud mám srovnávat s BMW současné trojkové řady, měl bych docela problém rozhodnout, které auto bych bral raději. Jízdní vlastnosti jsou podobné, motor s kompresorem má dobrý zátah odspodu, motory BMW zase výkonovou špičku, která není k zahození. Těžká volba…

Plusy:

- dobrá dynamika
- pohodlný interiér
- velmi dobré jízdní vlastnosti
- pohon zadních kol (na suché silnici)
- dobrá základní výbava

Minusy:

- hlučnější motor
- krátké kvalty
- pohon zadních kol (za snížené adheze)

Základní výbava: airbag pro řidiče a spolujezdce, ABS, automatická duální klimatizace, automatické zapínání světlometů, bezpečnostní pásy vpředu i vzadu s omezovačem upínací síly, boční airbagy, dálkové otevírání víka zavazadlového prostoru, centrální dálkové zamykání, el.ovládaná a vyhřívaná vnější zpětná zrcátka, el.ovládaná boční okna, el.systém stability jízdy (ESP), imobilizér s plovoucím kódem, mlhová světla vpředu a vzadu, multifunkční volant, parkovací světla, palubní počítač, pneumaticky sklápěné opěrky hlavy vzadu (mimo kombi a kupé), vyhřívané trysky ostřikovačů, výškově a podélně nastavitelný volant, zásuvka 12V v zavazadlovém prostoru

Základní cena: 1 082 000 Kč

Technické parametry

Motor

- Řadový kapalinou chlazený zážehový čtyřválec uložen vpředu podélně za přední nápravou přeplňovaný kompresorem
- Objem: 1796 cm3
- Největší výkon: 141 kW (192 koní) při 5 800 ot./min
- Největší točivý moment: 260 Nm při 3 500-4 000 ot./min
- Palivo: Natural 95
- Převodovka: mechanická, šestistupňová

Provozní vlastnosti

- Max. rychlost: 240 km/h

- Zrychlení z 0 na 100 km/h: 8,1 s
- Spotřeba paliva (l/100 km):
- Město: 12,6
- Mimo město: 6,7
- Kombinovaná: 8,9
- Emise CO2 (g/km): 214
- Objem palivové nádrže: 62 l

Podvozek

- Zavěšení předních kol: -
- Zavěšení zadních kol: -
- Rozměr pneumatik: 225x45 R17

Hmotnosti

- Pohotovostní hmotnost: 1 490 kg
- Užitečná hmotnost: 480 kg

Vnější rozměry

- Délka: 4 526 mm
- Šířka: 1 728 mm
- Výška: 1 426 mm
- Rozvor náprav: 2 725 mm

Vnitřní rozměry

- Základní objem zavazadlového prostoru: 455 l
- Objem zavazadlového prostoru při sklopení zadních sedadel: -

Fotogalerie

Exteriér

Zavazadlový prostor

Motor

Interiér

Místo vzadu

Zdroj: Autorevue, Petr Broža

© EPRAVO.CZ – Sbírka zákonů, judikatura, právo | www.epravo.cz