



Starodobnik za vsak dan

Leta 1993 so pri Mercedes-Benzu predstavili novost v srednjem razredu, linijo C. Nasledila je revolucionaren in priljubljen model W 201, ki je oral ledino kot prva limuzina s sredine srednjega razreda – kot tako imenovana kompaktna limuzina. A mali Mercedes je ponudil veliko.

EMIL ŠTERBENK

Foto: E. Šterbenk, U. Meža, B. Čampa, Mercedes-Benz

Kako so novinca takrat sprejeli, je v uvodu k testu izhodiščnega modela C 180 jedrnato zapisal Andrej Supé: »Lastniki trenutno še najmanjšega in najcenejšega Mercedesa bodo goreče zatrjevali, da je na motornem pokrovu čisto prava zvezda, ki ponazarja dobršen del avtomobilske zgodovine in kakovosti, in pri tem se ne bodo prav nič zmotili. Obenem pa bodo zadovoljni, da se je razred C znebil prilastka ›baby‹, ki so ga njegovemu predhodniku pri taknili nekateri šaljivci.«

Nadaljevanje zgodbe o uspehu

Razred C je bil prodajna uspešnica, saj so do leta 2001 (karavane, limuzine pa do leta 2000) prodali skoraj 1,9 milijona primerkov teh avtomobilov. V prvi generaciji modela C so tri leta po premieri ponudili kupcem karavansko različico in ti so jo z navdušenjem sprejeli.

Že ob premieri je bil C na voljo s sedmimi motorji in bencinski so imeli po štiri ventile na valj, povečane navore in moči.

Merceders-Benz C 180 gospe Harbove bo 30 let izpolnil naslednje leto (letnik 1994).

Najmanjši bencinski štirivaljni motor v C 180 je zmožal 90 kW (122 KM), C 200 je imel 10 kW več (136 KM), C 220 še dodatnih 10 kW (150 KM), na vrhu pa je bil šestvaljni C 280 s 142 kW (193 KM). Osnovni 2-litrski štirivaljni dizel je razvil 55 kW (75 KM), malo večji 220 pa 70 kW (95 KM). Najmočnejši dizelski motor je bil 2,5-litrski petvaljnik s 83 kW (113 KM). Po face-liftingu celotne serije so posodabljali

motorje in vgradili bencinske motorje oblike V, C 240 in C 280. Slednji je bil le malce močnejši od vrstnega in je zmožal 145 kW moči (197 KM). Vgrajevali so tudi zelo posodobljene motorje 220 in 200 CDI, najmočnejši 250 CDI pa je ob ugodno nizki porabi postregel s 110 kilovati moči (150 KM). Posebno poglavje so bili modeli, ki so jih izdelovali v sodelovanju z AMG-jem (C 36, C 43 in C 55).



Od skupno skoraj 1,9 milijona izdelanih Mercedes-Benzov W 202, ji je bilo 13 odstotkov karavanov (model T).

Osnovni tehniški podatki Mercedes-Benz C 180, letnik 1994

Oblika karoserije	Samonosna karoserija, 5-sedežna limuzina s 4 vrati
Motor	Štirivaljni, vrstni, štiritaktni, bencinski, DOHC, 4 ventili na valj, elektronski večtočkovni vbrizg
prostornina (ccm) moč (kW/KM pri vrt/min)	1799 90/122 pri 5.500
največji navor Nm pri vrt/min	170 pri 4200
Prenos moči	Enokolutna suha sklopka, 5 stopenjski ročni menjalnik, pogon na zadnji kolesi, avtomatska diferencialna zapora
Podvozje in zavore	Spredaj: vzmetni nogi s prečnim stabilizatorjem; zadaj: prostorska prema; zavore: hidravlične servo 4×kolutne, ABS, ročna mehanska bobnasta (boben v disku) na zadnji kolesi
Mere in teže	
dolžina X širina X višina (mm)	4.487×1.720×1.414
medosna razdalja (mm)	2.690
teža praznega vozila (kg)	1.275
pnevmatike	185/65 R 15
Zmogljivosti:	
največja hitrost (km/h)	193
pospešek od 0 do 100 km/h (s)	12,2
poraba goriva po ECE (l/100 km)	6,4/8,1/11

Pri najmočnejšem C 55 AMG z motorjem V8 so izmerili moč 270 kW (367 kW).

Znotraj večji kot zunaj

Mercedesov razred C je v primerjavi s predhodnikom zrasel v dolžino za tri centimetre, za toliko so podaljšali tudi medosno razdaljo. Prav tako tri centimetre je postal širši in višji. Ko pa vanj sedemo, je večja, predvsem pa bolj zrela limuzina kot W 201. V notranjosti je zaradi

premišljene zasnove pod taktirko Bruna Sacca bolj zrasel kot z zunanje strani. Še večji napredek je bil glede udobja in voznih zmogljivosti. Mu pa ni bilo lahko, saj so W 201 prodajalci, novinarji in lastniki kovali v zvezde.

S C-jem so ponudili štiri tovarniške pakete opreme. Za osnovno ceno je kupec dobil modela Classic ali Esprit. Slednji je cilj na mlajše kupce, tako kot Sport, ki ga je bilo



Najmanjši motor, ki je poganjal prvo serijo C-jev, je bil 1,8-litrski štirivaljni z dvema odmičnima gredema v glavi in 24 ventili.



Z Mercedes-Benz AMG-ji so dosegali vrhunske rezultate v DTM-u, leta 1994 je zmagal Klaus Ludwig, leto kasneje pa Bernd Schneider. Zelo dobre rezultate je z njim dosegala tudi Ellen Lohr. W 202 na tej fotografiji je moj (žal v merilu 1:18).

treba doplačati. Elegance pa je nudil več luksuza – v skladu s pričakovanji tradicionalnih kupcev te znamke.

Kupljen po nasvetu mojstra Harba

Tokrat mi je svojega C 180 iz leta 1994 odstopila gospa Harbova. Izdelali so ga leta 1994, a k hiši ni prišel nov. Od prvega lastnika so ga odkupili

leta 2002 z vsega 125.000 prevoženimi kilometri. Ampak to je avtomobil, ki ga je njen mož Cvetko zelo dobro poznal. Mojster je imel v najemu delavnico v Zgornjih Hočah. Eden od tamkajšnjih sosedov se je odločil, da bi kupil novega Mercedes-Benz. Seveda je prišel po nasvet k Harbu, ki je vzdrževal in popravil izključno Mercedes-Benz. Takole mu je

V prostem času - prva serija razreda C

Boštjan Čampa je v podjetju Emil Frey produktivni ekspert za osebna vozila Mercedes-Benz in tudi v prostem času navdušenec nad to znamko. Za serijo C se je ogrel, ker je to praktično njegova generacija in s to serijo so s paketoma opreme Esprit in Sport »napadli« tudi mlajše kupce. Sam ima model C 280 letnik 1994, tik pred prvo posodobitvijo, ki se je zgodila že po dobrem letu proizvodnje in je manj znana. O tem pove: »Tokrat so zamenjali radio, prestavno ročico in konzolo klimatske naprave, obsežnejši face-lifting pa je počakal do letnika 1997 – predstavljen maja 1996.« Njegov C ima še vrstni motor M 104, s katerim je prevozil dobrih 200.000 kilometrov, najbolj navdušila pa me je usnjena notranjost, ki je videti, kakor da avto ne bi prevozil 50.000 km.« Na fotografiji Boštjanov Mercedes na snemanju promocijskih fotografij za aktualni model C.





Prvi lastnik je do izteka garancije C-ja servisiral pri pooblaščenem avtomehniku.



Ker je prevzel vzdrževanje, je mojster Harb avtomobil zelo dobro poznal.

dejal: »Ker ne prevozite veliko kilometrov, vam svetujem bencinski motor. Že zato, ker ste navdušen smučar, je to boljša izbira, ker v mrazu nikoli ne boste imeli težav z zagonom motorja. Ker sta z ženo sama, je model C za vaju optimalen, a vsekakor vam predlagam, da doplačate vrečo za smuči in diferencialno zaporo. Na snegu ta zadeva zelo pomaga. Pa ne ostanite pri Classicu, ki je preveč olupljen, ne bo vam žal, če boste doplačali paket opreme Elegance.« Tako je tudi storil.



Znotraj je model C v primerjavi z W 201 občutno zrasel, je pa na prvi pogled jasno, da gre za znamko Mercedes-Benz.

Ko je avto kupil, je bil zelo zadovoljen in se je prišel Harbu zahvalit za odlične nasvete. Cvetko mu je na to rekel: »Me veseli, da ste zadovoljni. Avto je tudi meni zelo všeč in ko ga boste prodajali, sem prvi kupec v vrsti.«

Po preteku garancije je vzdrževanje prevzel Harb, ki je tako avtomobil poznal do zadnje podrobnosti. Prvi lastnik ga je čuval kot punčico svojega očesa. Tudi če se je pozimi pripeljal domov sredi noči, ga slane ni dal v garažo – pred tem ga je vedno opral. S 125.000 prevoženimi kilometri je bil skoraj nov, nikjer pa tudi ni bilo nobene sledi o rji.

ko sem se pripeljala domov v Pekre, kar ni dosti več kot deset kilometrov, se mi je zdelo, da ga vozim že vse življenje, kar padel mi je v roke. Od takrat nisem

imela želje po novem avtomobilu. V glavnem se vozim po Mariboru in okolici, do Prekije, tu in tam skočim malo čez mejo – na avstrijsko stran in dva-

Nova lastnica Mercedes-Benz C 180 je leta 1992 postala Silva Harb in do danes si ni zaželela drugega avtomobila.



Model Elegance je občutno boljše opremljen (leseni dodatki, elektrificirane stranske šipe ...), a avtomatski menjalnik je bilo potrebno doplačati.

Gospa serviserjeva postane lastnica

Prvi lastnik je malega Mercedesesa po osmih letih zamenjal za Audija in C-ja ponudil Cvetku. Torej sta oba držala besedo. No, Harb ne popolnoma, saj novi lastnik C-ja ni postal on, ampak njegova žena Silva. Šla sta ponj v Hoče. Cvetko je ostal v delavnici, Silva pa se je s svojo novo pridobitvijo odpeljala domov: »Vsa prestrašena sem sedla za volan, saj se mi je zdel avto po Spačku in Jugu, ki sem ju prej vozila, izjemno velik. Toda





Mojster Harb pravi: »Motorja se doslej nismo dotikali, sem pa poleg rednih servisov preventivno zamenjal edino termostat.«

krat tedensko na telovadbo v Radvanje. Saj vidite, da je avto z zunanje strani čisto gladek. To pa zato, ker vedno pazim, kje ga parkiram. Nikoli ga ne dam na robni parkirni prostor in sem pozorna, da je na obeh straneh dovolj prostora za odpiranje vrat. Včasih ga zaradi tega pustim več kot petdeset metrov od telovadnice in prijateljice me zbadajo, da bi bilo vseeno, če bi od doma prišla kar peš.«

Dobro utečen avtomobil, star 29 let

Ko sem pogledal na števec kilometrov, mi je bilo jasno, zakaj je avto tako dobro ohr-

njen, saj je prevozil vsega slabih 206.000 kilometrov. Gospa Harb je prvim 125.000 kilometrom v 21 letih dodala dobrih 80.000, kar pomeni manj kot 4.000 letno. Avto je ves čas vzdrževal njen mož, torej je bil v zelo dobrih rokah. Po njegovi upokojitvi pa je skrb za avto prevzel sin Hotimir, izkušen MB mojster pri družbi EMIL FREY v Mariboru. Cvetko z nasmehom pove: »Tale avto ni kovačeva kobilica. Sam sem se res veliko vozil s precej utrujenimi avti, ampak pri njenem ni bilo odstopanja. Majhne servise sem delal vsako leto, čeprav je prevozila malo kilometrov. S tem C-jem nismo imeli prav nobenih težav. Gume smo vedno menjali zaradi starosti in ne izrabljenosti. Tudi drugače smo menjali le potrošni material – olje, filtre, zavorno in hladilno tekočino, zavorne ploščice. Celotne zavorne plošče so še izvirne. Preventivno sem zamenjal samo termostat, ker bi bila škoda, da bi tako dober motor ‚zakuhal‘ zaradi nekaj evrov vrednega sestavnega dela.«

»Ja,« je rekla Silva, »skoraj bi pozabila povedati, da ima avto tudi klimatsko napravo, čeprav so avto kupili brez nje. V graškem pooblaščenem Mercedes-Benzovem servisu so imeli akcijo, kjer so jih za polovično ceno naknadno vgrajevali.«

Šepetalec dizlom

Viktor Modrijan je že od mladih nog ljubitelj Mercedes-Benzovih dizlov. Prvi, ki ga je generalno popravil, je bil motor Mercedes 180 D (OM 636), čeprav po poklicu ni avtomehaničar. Njegov 200D (W 123) je po generalnem popravilu prevozil 800.000 kilometrov. Sedaj je tretji lastnik Mercedes-Benz razred C 220 D, ki ga tudi vozi vsak dan in o njem pove: »Odkar sem v pokoju, vozim bistveno manj in za temle mojim C-jem je zgolj dobrih 400.000 kilometrov. Motorja se mi doslej ni bilo treba dotikati, samo šobe sem pri 380.000 kilometrih dal pregledati in jih ni bilo treba nastaviti. Sem pa imel težave s črpalko za vbrizg goriva, kjer mi je sive lase delala elektronika. Namesto nje sem ob nekaj predelavah vgradil mehansko črpalko iz modela 124 200D in dizel ubogljivo prede naprej. Sem pa moral prilagoditi vakuumsko napeljavno, saj moč na zadnji kolesi prenaša štiristopenjski avtomatski menjalnik. Avto vozim vsak dan – tako pozimi kot poleti. Nekaj malega ga napada rja in lesk laka je obledel, a to me ne moti. Vem, da imam zanesljiv avto, s katerim se lahko kadarkoli odpeljem kamorkoli in zame šteje samo to.«



Nato prevzame besedo Cvetko: »Ko sem za to povedal lastniku, se je nemudoma odločil, da jo bo dal vgraditi. Prosil me je, če namesto njega odpeljem avto tja in na koncu prevzemim, če je vse tako, kot je treba. Seveda je bilo vse v najlepšem redu in klimatska naprava po dveh desetletjih še vedno brezhibno deluje.«

Ni velik, je pa čistokrvni Mercedes

Mercedesa razreda C se že lep čas nisem vozil in z velikim veseljem sem sedel za volan. Cvetko mi je rekel, da naj se kar odpeljem in poslikam ter posnamem vse, kar želim. Prisedel je moj kandidat za zeta Urh in mi pri tem pomagal. V Pekrah je

Klimatsko napravo so vgradili naknadno, a na pooblaščenem servisu in s proizvajalčevo garancijo.



nekaj cest v zelo slabem stanju in Urh ni mogel verjeti, kako ta tridesetletni Mercedes gladko pelje po njihovi ulici. Res je, v podvozju ni prav nobene zračnosti, celo noben najbolj majhen drog stabilizatorja ne ropota. Vzmeti in amortizerji svoje delo opravljajo, kot da so novi. Kasneje sem Harba vprašal, če jih je kdaj zamenjal, pa je rekel, da 200.000 kilometrov že morajo zdržati. Avto vendar nikoli ni vedril pod milim nebom in tudi bolj malo soli je občutil na svojem podvozju.

Ročica menjalnika iz prestave v prestavo potuje lahko, a nudi ravno pravšnje mero odpora, da voznik ve, da je sklopka opravila svoje delo. Gibi so dolgi, a mene, ki sem po srcu voznik tovornjaka, to ne moti preveč. Pedala so ravno prav mehka oziroma trda in volanski servo tudi s pravšnje mero pomaga pri vrtenju volana. Motor se vrti v precej višjih vrtiljajih, kot smo vajeni pri novejših avtomobilih, a zvočna izolacija je dovolj dobra, da je življenje v potniškem prostoru prijetno.

Podvozje je bilo za devetdeseta leta eno boljših in tudi danes svoje delo vrhunsko opravlja. Na suhi cesti ga z relativno šibkim motorjem težko spravimo iz ravnotežja, šele na spolzkem pokaže, da ga poganjajo zadnja kolesa. Smer drži kot kakšna velika limuzina in ko je avto peljal Harb, mi je mimogrede navrgel: »Če je z avtom vse v redu, mora peljati



Rje ne boste našli niti pod dnom prtljažnika, kjer je vse tako, kot mora biti – od rezervnega kolesa in dvigalke do orodja.



Čprav gre za razmeroma majhno limuzino, je za kolena prostora dovolj (prednji sedež je bil na fotografiji nastavljen na moje mere (višina 188 cm).

sam. Če voznik ničesar ne stori, mora peljati naravnost, volan je samo zato, da vozilo usmerimo tja, kamor želimo.«

In Mercedes gospe Harbove resnično pelje naravnost.

Ta 29-letni Mercedes-Benz popolnoma brez težav služi kot avto za vsakdanje prevoze. Ob nadaljevanju skrbnega vzdrževanja bo tako tudi v bodoče.

Najprej je to pokazal Cvetko, potem pa sem se prepričal še sam. In ob takšni skrbi zanj bo še dolgo vozil. Če bi se pa kdaj odločili za prodajo, sem prvi v vrsti potencialnih kupcev.

Avto za vsak dan?

Mercedes-Benz razreda C prve generacije je še vedno uporabno vsakdanje vozilo. Sam se redno vozim z modelom W 201 z najšibkejšim dizlom in nimam nobenih težav, predvsem pa nisem cokla v prometu. Najšibkejši C z bencinskim motorjem je s svojimi 120 konjskimi močmi in petimi prestavami dovolj živahen, ima odlično lego na cesti ter navdušuje z visokim voznim udobjem.

Naj zaključim z besedami M. Česnja, ki jih je med drugim o tem avtomobilu leta 1995 zapisal in v veliki meri še vedno držijo (razen cene): »Občudujete Mercedes-Benze, sanjate o tem, da bi si enega kupili, denarja (s sposojenim vred) imate pa zgolj za Renault Clio? Težka bo, ampak vseeno varčujte. Nehajte jesti, ponosite stare obleke, odrecite se vsemu, kar ste doslej zapisovali pod «stroški». Mercedes-Benz C 180 je ta hip vaše ednino upanje. Kajti tudi to je čisto pravi Mercedes-Benz z imidžem, natančnostjo in s čistokrvno trikrako zvezdo na nosu.«

Literatura in viri:

Mercedes-Benz Classic: 30 years ago: The 202 series appeared as the first Mercedes-Benz C-Class, sporočilo za medije. Stuttgart, 5. maj 2023.

A. Supé: Zvezdica – Mercedes-Benz C 180 Classic. Test. Avtomagazin, Ljubljana. 15.2. 1995.

