

Groen-blou kombo

Mercedes-Benz se C180 Kompressor het 'n metamorfose ondergaan om hom groener te maak. Of is dit nou blouer?



Standaard-kenmerke	
Lugsakke	Voor/sykant/oorhoofs
Veiligheid	ABS/BAS/ESP/ASR/Pre-Safe
Verkoeling	Klimaatbeheer
Klankstelsel	Radio/CD/MP3
Sentrale sluiting	Ja
Alarm/immob	Ja
Togbebeer	Ja
Stuur-verstelling	Hoogte/diepte
Stipkeverstelling	Hand/elektries
Bekleding	Leer
Aantal sitplekke	5
Misligte	Voor/agter
Sondak	Nee
Sensors	Bande/veërs/ligte
Parkeerhulp	Geen
Ligte	Halogeen
Isifix-hegpunte	Ja
Elektriese hulp	Vensters/spieëls

C180 K BlueEFFICIENCY



BlitsGids	Mercedes-Benz C180 K BlueEFFICIENCY	BMW 320i	Audi A4 1,8T FSI	Lexus IS250
Enjintipe:	Gelid-4, drukaanjaer	Gelid-4, petrol	Gelid-4, turbopetrol	V6, petrol
Verplasing:	1 597 cm ³	1 995 cm ³	1 978 cm ³	2 500 cm ³
Kragstelsel:	115 kW/230 Nm	115 kW/200 Nm	118 kW/252 Nm	153 kW/252 Nm
0-100 km/h:	10,22 sek.	9,0 sek.*	8,6 sek.*	8,1 sek.*
Topsnelheid:	230 km/h	225 km/h*	225 km/h*	230 km/h*
Verbruik:	6,7 l/100 km*	7,9 l/100 km*	7,1 l/100 km*	9,1 l/100 km*
CO ₂ -uitlate:	159 g/km*	184 g/km*	169 g/km*	214 g/km*
Basisprys:	R325 000	R303 000	R315 000	R370 400
Internet:	www.mercedes-benz.co.za	www.bmw.co.za	www.audi.co.za	www.lexus.co.za

* In dieselfde prysklas: Subaru Forester 2.5X (R314 000); Ford Focus ST 2.5 5-dr (R292 560); Mini Cooper S Afslankap (R317 500); VW Passat 2.0 TSI Sportline Tiptronic (R331 000)
Met dieselfde bakstyl: Honda Civic 1.8 i-VTEC VXi (R239 900); Mazda6 2.0 Active (R259 490); Toyota Avensis 2.0 Advanced (R237 000)



Die binneruim is op Mercedes se hoë standaard. C180-kenneke verkap nie die ware stand van sake nie: die enjin is 'n drukaanjaer 1,6 liter.

C-Klas met 'n 1,6 liter-enjin?

Ja, maar dit vertel nie die hele storie nie.

Mercedes het jare gelede al 'n drukaanjaer by die 1,8 liter viersilinder-enjin gevoeg om diens te doen in die C- en (ou) E-Klas. Die argument hiervoor, eenvoudig gestel, is dat jy die brandstofverbruik van 'n klein enjin geniet, terwyl kraglewering meer in lyn is met dié van 'n enjin met 'n groter verplasinginhoud.

Met die C180 Kompressor BlueEFFICIENCY het Mercedes hierdie filosofie nog 'n stappie verder gevoer. Enjin-volume is met 199 cm³ gesny na 1 597 cm³ en die drukaanjaer aangepas om dieselfde kraglewering (115 kW en 230 Nm) as die 1,8 liter te bied, en teen ongeveer dieselfde enjinsnelheid.

Op papier steek die 1,6 liter dus nie af nie, maar wat van op die pad? Hier word die verrigtingsbelofte gehandhaaf deurdat die handrat-1,6 soortgelyke verrigtingsyfers as die 1,8 openbaar – versneltyd tot 100 km/h is 10,22 sek. (vergeleke met 10,86 sek. vir die C180 Kompressor outo).

Die verskil is dat jy die nuwe enjin hóór

werk, en dat jy met die handrat-model self kies wanneer om die ratte te wissel. Dan is die skakeling heel rubberig, en hy hou nie van vinnige slagbewegings nie. Met dit gesê, deur self ratte te wissel het die bestuurder beter beheer oor verbruiksyfers, aangehelp in hierdie geval deur 'n aanwyser op die voorpaneel wat aanraai wanneer die optimum-tyd is om enige gegewe rat te kies.

Dit gebeur vroeg in die toerebestek al – van ongeveer 1 700 r/min – en neem versnelling, opdraandes en vryloop in ag, maar as hierdie aanbeveling gevolg word, is voorwaarde vordering aan die stadige kant. Van bestuursbevrediging is daar geen sprake nie.

Waar die BlueEFFICIENCY wel beïndruk, soos elke C-klas waarmee ons al gery het, is die ritgehalte en gevoel binne die kajuit, sowel as die algemene bougehalte. Die kajuit is hoorbaar goed geïsoleer, hoewel enjindreuning onvermydelik binnedring. Die demping en veerstelsel laat min onreëlmatighede van die pad na die kajuit, en al neem jy 'n draai teen snelheid wat dalk 'n bietjie te veel vra van dié Mercedes, is

greepvlakke tog goed.

Mercedes het ook ander maatreëls in plek gesit om die motor so brandstofdoeltreffend as moontlik te maak – die verhouding van die finale aandrywing is verander van 3,07:1 na 2,87:1. Vir beter lugvloei is daar nuwe panele onder die motor aangebring en die veerstelsel aangepas sodat die motor 15 mm nader aan die grond is. Verder is die voorruit ligter en die kragstuurstelsel verbeter om minder krag van die enjin te gebruik. Voeg alles saam en die C_d is verlaag tot 0,25, brandstofverbruik het gedaal tot 6,7 l/100 km en die massa is verminder met byna 32 kg.

Gevolgtrekking

Dié dat die C180 Kompressor met die 1,8 liter nie meer beskikbaar is nie, en dieselfde logo op die katebakrand die motor met gedrukte 1,6 liter-enjin bied, kan kopers meen hulle word ingedoen deur 'n mindere motor vir dieselfde kapitaal-uitgawe te bekom.

Hoewel geensins op verrigting ingeboet word nie, sukkel baie lede van die WIEL-span steeds om hul koppe om die konsep van 'n

1 600 C-Klas te kry. Dis 'n vreemde gedagte om dié grootte enjin in 'n motor van hierdie statuur te sien...

Dit gaan gewoondraak verg, want kleiner enjins in groter motors is ons voorland as energie-doeltreffende kragbronne 'n prioriteit in

ons wêreld gaan word. Van BlueEFFICIENCY, BMW se EfficientDynamics en meer gaan ons nog baie hoor, maar vir eers is die jurie se beslissing dat in die geval van hierdie C-Klas dit geloofwaardige toepassing vind – mits jy jou kop om daardie 1 600 kan kry. ■



Toetsnotas

TS: Die C180 BlueEFFICIENCY is ontwikkel om Mercedes-Benz en sy kopers se gewete te sus, want tydens my bestuur van die motor het die verbruik – soos aangedui op die boordrekenaar – nooit onder die vlak van die vorige intree-C gedaal nie. Maar dis prysenswaardig om 'n motor so doeltreffend moontlik te maak – dit verg net verdere dinkwerk. Die res van die motor bly uitstekend, maar vermy die handrat – die vae koppelaar- en ratstake hoort nie op 'n premium motor nie, nog minder een met 'n driepuntster aan die voorkant.



Toetse uitgevoer met



TOTAL

You know where to turn