



Nemes és időszerű dolog az újrahasznosítás: akár a nemrég elfogyasztott kólánk alumínium doboza is visszaköszönhet egy új gépjármű alkatrészeként. Mára már uniós szabályzat írja elő, pontosan hány százalékban tartalmazzon újrahasznosított nyersanyagot a gyártósorról legördülő négykerekű.

A Mercedes nem találja fel a spanyolviaszt, de ügyes húzással kicsavarja az utolsó csepp levét is a szétfacsart B osztályos citromból.

Az ötlet új nem, de elegáns még lehet

Az alaprecept egyszerű: a lehető legjobb áron túladni egy kifutó típus technológiáján. Lehetőleg gyártósorostul vigyék a portékát, de a megvalósításnak legyen némi karitatív íze. Az autós történelem színpalai előtt és mögött többször is előfordult hasonló eset.



Eddig csak másoltak a csillagosokat

Kémfotókon díszeleg már az aktuális B osztályt felváltó szekér, a régivel viszont nem volt mit tenni, de kár lett volna a kukába dobni a több millió eurós fejlesztés gyümölcsét. Egy kisebb költségvetésű, gyengébb presztízsű autógyártó komolyan megfontolta volna, hogy még gyártásban tartsa a kifutó modellt, de a csillagos jelvény kötelez, az ego erősebb a józan észnél.



Ha már tele van a keleti piac olcsó Merci-koppintásokkal, akkor miért ne adnák el a másolónak a technológiát – két legyet egy csapásra. Ugyan ki akarták selejtezni, de mégiscsak egy Mercedesről van szó, ezért nem mérték olcsón a second hand portékát. A kompaktot mostantól a Beijing Auto fogja gyártani, és nem véletlenül. A kínai autógyártás óriása évek óta Merciek kínai partnere.

A kasztni a régi, de csillag nem jár hozzá

Minimális változtatásokat eszközölnek a régi kompakton, és enyhén átstilizálva bukkan fel a kínai gyártó kínálatában. A legszembeütőbb változás az orrészen található, hiszen az emblematiszus márkajelzésnek búcsút kellett mondani, helyét a Beijing Auto nem-tudom-hova-tenni logója vette át. **A stílusos hűtőmaszkt műanyagengerbe rondították**, de a fejlesztő márka presztízse még ezt a merényletet is elbírja. A lámpatestek az eredetire hajaznak.

Azért az oldalnézet elárulja, hogy már nem a német dizájnerek munkájában gyönyörködhetünk. Megtoldották az oldalát egy fölösleges fényárnyék vonallal, nehogy a kínai vásárlóközönség ne tudja megemésztetni az eredeti, konzervatív formavilágot. A beavatkozás alaptalan, ízléstelen és giccses az európai szemnek.



Látszik, hogy bizonyos részletkérdéseknél feszegették az anyagi keret határait, így a szép íves keréktárcák alá röhejes méretű felniket pakoltak. Hiába, a bling-blingért tejelni kellett volna.

A belteret egy az egyben reprodukálták

Annyira szimpatikus volt az öt ajtós, kompakt kiképzés a kínaiaknak, hogy a külső stilizálása után kifogytak az inspirációból, és **a B osztály belterét módosítás nélkül reprodukálták a keleti reménységnél.**

Természetesen elmaradnak Mercedes high-tech bravúrmegoldásai, helyüket a jól ismert kínai technika veszi át. Ne számítsunk példás összeszerelési minőségre, a gyári fotók csak vevőcsalogató értékkel bírnak, a végtermék valószínűleg sokkal rosszabb lesz.

Kivillan, hogy elfogyott a lóvé

A büdzséből nem futotta a a drága Mercedes-aggregátokra, anyagilag túlságosan megterhelte volna a Beijing Autót a teljes technológia megvásárlása. A pléh deklit felcsapva szintén csillagos, de nem német gyártótól származó miniszívek köszönnek vissza. A BC 301 (a típus hivatalos neve) megmozgatására nem véletlenül választottak Mitsubishi eredetű erőforrásokat.

Az aggregátokat helyben gyártják, szintén licenz alatt, így rengeteget spórolnak az előállítási költségeken. A vérszegényebbik erőforrás 1,3 literes, és állítólag 99 kínai póni erejével bír. A legelvetemültebb, legcomosabb BC 301-et egy bikaerős, 1,5 literes szív mozgatja, az összteljesítmény pedig 115 lóerő.



Motorizáció szintjén tér el legjobban az alaptípus az epigontól, még a leggyengébb B class is izmosabb volt, mint a nevetséges teljesítményű kínai csúcsmo­dell. Olcsó húsnak ha nem is híg, de gyengus a leve.

Kici, jó, occó

Kínai autóról beszélve azonnal felmerül a „kici, jó, occó” marketing-filozófia. A Beijing Autó sem vetette el a sulykot a BC 301 beárazásnál. Az alapmodell közel feleannyiba kerül, mint a legalapabb, legfapadosabb régi B Mercit: durván számolva 8300 euróba. **Természetesen messze elmarad a hírhedt Daciás olcsóságtól és a Tata Nano filléres árképzésétől.**



Hiába egy presztízs autó kínai reinkarnációjáról beszélünk, a befektetést valahol vissza kell szerezni. **A dolgok pikantériája**, hogy a Mercedes bebiztosította magát: soha nem kerül európai piacra a kislejtezett típus, így megvédi hagyományos presztízsét, és megalapozza a jövőt az új B osztálynak. Bravo Hans, ezt ügyesen összehoztad.