

test

Tom Pleterski

MERCEDES 220 D

POČASI SE DALEČ PRIDE

Cena:
10.638 DM in 29.347 din

Zavarovalnina:
jamstvo: 342 din
kasko: 1658,3 din
Cestnina: 250 din

Prodajalec: Autocommerce,
Ljubljana, Trdinova 4

Komu zvoní? Ali bolje, čemu zvoní — Dieslov motor? Vozniki in lastniki dizlov — ne samo Mercedesovih — in zelo pogosto tudi tisti, ki niso lastniki pa se z dizli vozijo, vedo odgovoriti na pamet. V dizlovih motorjih zvonijo dinarji.

Pri tem mislimo predvsem na tiste dinarje, ki se vračajo v blagajno ob vsakem prevoženem kilometru. Za celih trinajst starih dinarjev in več je ceneje prevoziti kilometer z nafarjem kot z bencinarjem. In pri tem sta oba mercedesa s pravo trokorno zvezdo — spoštovana in obudovana.

Ko smo zapisali razliko v ceni kilometra, smo imeli v mislih mercedesa »200«

in »220 D«. Dizel je za dobrih petstotisočakov — preračunano v dinarje — dražji. Po štiridesettisoč prevoženih kilometrih je razlika v ceni izplačana, nato pa je pri vsakem kilometru 13 dinarjev čistega dobička. Dizel pa ne rabi le cenejšega goriva, ampak je tudi nadšre trpežen in potrebuje malo nege in popravil.

Tovarna, ki je letos januarja na sejmu v Bruslju predstavila snovo generacij avtomobilov za »novi razred« kupcev, je verjetno računala, da tudi kupci dragih mercedesov gledajo na vsak dinar. Zato sta tudi v novi generaciji dva dizla: »200 D« in »220 D«.

Povsem očitno je, da je mercedes-benz 220 D, ki smo ga testirali predvsem služben avto, ki naredi veliko kilometrov na leto — pa naj bo v privatni ali v družbeni lasti: ali oboje. In prav zaradi tega se strinjamo z uvoznikom, ki trdi, da je dizel na našem tržišču izmed vseh mercedesov najbolj zanimiv. Če že zaradi suglasja ne more biti kaj drugega kot mercedesa, potem naj bo vsaj razmeroma poceni ...

Obleka naredi avto

Avto pa naj bi naredil človeka v njem. Večših nam je bilo že kar neprijetno, ko so nas pred rdečo lučjo soforji že že ne grdo, pa vsaj očitajoče gledali, češ spet eden ... Da bi bilo pohujšanje še hušje,

smo imeli še registrsko tablico RP, kar pomeni, da se je lastnik, ali kdorkoli že, izognil tudi carinski »šabi božije«.

Zvezda je nad masko letošnjih mercedesov lepša kot kdaj prej. K temu pripomorejo tudi nove pokončne pravokotne luči, v katerih so združene utripalke, žarometi in meglenske. Čeprav, razen za slabšo desetino manjšega pritlačnika, v novokaroseriji ni nič manj prostora kot v starih mercedesih, je novi videti manjši.

Maska, še vedno značilna mercedesova, je široka in niža od prejšnjih, odbijajoči so nameščeni višje in na pravem mestu. Karoserija je nižja, na njej je veliko stekla, ki že na zrnaj pove, da je vozniku zagotovljena preglednost. Rdi bi pohvalili še okrasne letve, ki so tako kot odbijajoči, obložene z gurno in nameščene tako, da kar najbolj poudarjajo novo obliko karoserije.

Verjetno ne bo treba poudarjati, da se v mercedesu kraljevsko sedi. Karoserija je zamišljena za štiri male kralje in soforje, ki prav tako sedi na prestolu. Sedeli so obrobjeni z umetnim usnjem, v sredini pa obloženi s tkanino. Malo je avtomobilov, ki imajo sedeže tako neobčutiljive na temperaturne spremembe.

Sedeži se prvi trenutek zde nekoliko trdi, toda ko smo vozili na dole razdalje, smo jih zelo omilili, saj so lahko pravi mehki sedeži vzrok za preutrujenost potnikov, ker telesa ne dajejo prave opore.

Sedežem se da poljubno spreminjati na-
slon in položaj, vendar iz njih ni mogo-
če narediti ležalnikov. V tovarni so po vsi
verjetnosti prepričani, da gospodje, ki se
vozijo v mercedesih, spijo v hotelih —
kadar niso doma. Široka vrata in prostor-
nost seveda omogočata lahek vstop in iz-
stop.

Tudi v mercedesu ni vse tip-top

Kljub temu da je mercedes prestizno
vozilo je ostala notranja oprava prava-
prav za tak avto kar preveč špartanska.
Tema armaturna plošča in prostor med
oena sedetema ustrežeta varnostnim pred-
piscem, ki ne marajo svetločih delov, pa
se nam vseeno zdi da bi bila notranjost
lahko manj suhoparna. Seveda pa so hva-
le vredni veliki pregledni instrumenti. V
enem okroglem instrumentu so združene
vse potrebne kontrolne lučke, meril-
nik goriva v posodi za gorivo, merilnik
temperature motorja in merilnik temper-
ature motorja. Drugi okrogli instrument
združuje merilnik hitrosti, števec kilo-
metrov in dnevni števec.

Se posebej so se potrudili, da v mer-
cedesu ne bi bilo slabega zraka. Zato skr-
bijo prezračevalne šobe na obeh straneh
armaturne plošče, ki dovajajo topel ali
hladen zrak. V sredini armaturne plošče
je še dodatna naprava za hitro dovaja-
nje svežega zraka, neodvisno od gretja.
Dovoz zraka je moč uravnnavati z lupoto
in se s trostopenjskim ventilatorjem, ki
pa je preglasan.

Naprava za ogrevanje deluje nadvse
učinkovito, in lahko verjamemo, da zado-
stuje tudi v hudem mrazu, vendar bi to-
varna kakršna je Daimler Benz, lahko ne-
kovič bolj premislila naravnavanje ogre-
vanja. Preveč zamotano je, še posebej v
spomladanskem vremenu, ko smo želeli,
da je notranjost le malo ogreta in smo se
zelo dolgo trudili, da bi našli pravo tem-
peraturo.

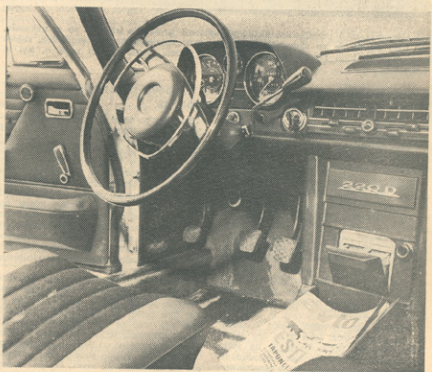
Nadvse velik pepelnik na armaturi med
sedežema je očitno namenjen kadilcem
cigar, posledice so neprijetne za šoferja,
kadilca cigaret, ker cigarete, ki jo za tre-
nutek odložiš na pepelnik, pa ti je
padla vanj, ne spravi več iz njega. Sopot-
nika bi z nekoliko umazanimi prsti to še
mogoče uspelo, šofer pa, ki postuska sam,
ogroža sebe in okolico, ker je pepelnik
preveč od rok.

Naprave za vodenje avta niso idealne,
kakor bi pričakovali. Vsekakor je univer-
zalna ročica ob volanu — voznik se je
hitro privad — zelo priročna. Z njo smo
vključevali utripalke, dolgo in kratko luč
pa brisalce stekel z dvema hitrostma. Na-
prava za pranje stekel ni električna — me-
nimo pa, da bi tako drag avto moral ime-
ti serijsko vgrajeno napravo za brisanje
in umivanje šipe, ki se sama izklopi,
potem ko brisalci neka/kkrat zamanejo.
Tudi enojna šoba, ki brizga vodo samo
v enem curku v sredino vetrne šipe, ne
zadostuje za učinkovito pranje.

Nič kaj priročna nista gumb za nastar-
vitev prostega teka in gumb za ogrevanje
in zagon motorja. Preveč pod volanom sta
in zato teže dostopna.

Šoferja ali pa servo volan!

Položaj volana je primeren za skoraj-
da vsakega voznika, za noge je vedno do-



Notranjost štirivaljnih mercedesov je precej špartanska, toda trpežna in v znamenju
kar največje varnosti. Armaturna plošča je bogato oblagljena, zračenje in kurjava
izdatna; pepelnik še za cigare.

PRIMERJAJTE	MB ^o 220 D	MB 200 D	MB 200	Peugeot 404 D	Peugeot 404	VW ^o 1300
Cena (Ndin po uradnem kurzu)	65.400	64.430	60.160	45.650	37.604	25.530
Moč/vrtljaji KM (DIN)	60/4200	55/4200	95/5000	60/4500	74/5600	40/4000
0-60 (sek)	8,8	10,8	6,6	9,3	7,5	9,2
0-100 (sek)	27,1	31,0	15,2	26,0	18,0	24,8
Najvišja hitrost — kilometrov na uro	133	130	160	130	147	121

* Meritve pospevkov in hitrosti z naših testov — o stali meritve *MoTa — Zab. Nemčija.



Pri vijačanju med gumijastimi stožci na ploščadi brniškega letališča se je pokazalo, kar smo opazili že na slovenskih zavrtih cestah. Mercedes je zelo pregleden, rajni krog majhen, toda zaradi preveč posrednega volana avtomobil ni okreten, kot bi lahko bil.

voj prostora. Tudi prestavna ročica pod volanom je lahko dosegljiva, toda le če sedeš na pomaknjen preveč nazaj. Menjalnik je odličen, nikakor pa nam ni uga-jalo pretikanje in vzvratno prestavo: zelo nerodno je vlečenje ročice navzven in tu-di težko. Prestavno ročico v tovarni na-željo brez doplačila namestijo na tleh.

Siklopica in nožna zavora sta brez pri-govora. Mercedesi imajo serijske ser-vo zavore, ki odlično prijemljejo in od voz-nika ne zahtevajo nikakršnega napora. Po-sebnost je nožna sročna zavora posvem na levi strani prostora za noge: zavremo z nogo, popustimo pa jo tako, da po-tegnemo gumb na armaturni plošči. Tako rešitev se nam zdi posrečena, vendar se slabo obnese pri speljevanju na strmem klancu. Zavora namreč naglo popusti. Se-veda pa taka zavora ne moti, če ima avto avtomatski menjalnik.

Poglavje zase je volan. Resda je natan-čen in mehko toče, toda zato, ker je na-moč posreden. Servo volan je na vojo kupcem, ki zanj doplačajo. Vsekakor bi mercedes moral imeti serijsko vgrajen ser-vo volan. Tako pa je treba volan pri vsa-kem večjem spreminjanju smeri zelo vr-teti. Toda ker ima 220 D za tako veliko vozilo majhen rajni krog, komaj 11 me-trov, poleg tega pa je zelo pregleden, te-žji manevri je niso zapleteni. Mercedes je za svojo velikost presenetljivo okreten, s servo volanom pa bi bil še bolj.

Prav zaradi pomanjkljivosti pri napra-vah za vodenje avtomobila smo večkrat imeli vtis, da je v mercedeseh snove ge-neracije, kakršni pridejo iz tovarne, voz-nik glede na s poseben razred avtomobi-la nekoliko zanemarjen. Kakor da bi ho-teli postrebiti, da si šofer posteno prislu-ži svojo plačo. Če pa šofer ni profesio-nalec, potem naj to plača posebej v obli-ki doplačil.

Za novo generacijo – nova prema

Tovarna pa se je letos potrudila na ne-vidnih mestih. Temeljito je spremenila pod-vozna svojih avtomobilov, ki so do sedaj imeli nihajno zadnjo premo. Novi merce-desi imajo slej ko prej posamično obe-sena kolesa. Tovarna je novo zadnjo pre-mo imenovala »diagonalna nihajna prema«. To je izpopolnjena prema, ki jo nekateri avtomobilisti že poznajo. Zadnji kolesi na povišenih nihalkah poskušajo tako, da je pri tem sprememba previsa kolesa in koloteka zelo majhna. Nihalki se oprira na spiralne vzmeti in teleskopske blažilni-ke (O novi zadnji premi smo podrobneje pisali v »Avtu« marca letos).

Nedvomno je novi mercedes, tako kot predhodniki, udoben avto, ki požira vsa-kovrstne luknje. Zaradi novih obes pa s-voj drži ceste. Da vzmetenju ni kaj pri-govarjati, smo se prepričali, ko smo vo-zili po stranskih cestah od Litije v Rade-če pod Kumom pa od Servnice v Mokrono-g. V mercedesu je bilo skoraj tako udobno, kot na avtomobilskih cestih. So pa vzmeti toliko trde, da ne pride do neprijetne-ga pozbivanja.

Ko smo v ostrih ovinkih peljali zelo hitro, se je naš testni 1220 D začel gori-ohanašati. Do polovice ovinka smo morali zelo dodajati volan, ker je nos vozila si-lili navzven – zdelo se nam je, da gume na prednjih kolesih niso kos centrifugalni silii zaradi težkega motorja – potem pa so na drugi polovici ovinka gume ne-nadomna prijele, tako da je zaneslo zadek. Takrat smo pogrešali bolj neposreden vo-lan, da bi s hitrim odzemanjem volana avto laže ujele.

Gotovo je mercedes za vožnjo, za ka-likršniro je namenjen – posebno dizel – se pravi za dolga potovanja po di-brih in ne preveč ovinkastih cestah, var-

no in nadvse udobno vozilo. Tak je bil mercedes od nekdaj, novo podvoze pa do določene meje omogoča tudi nekoliko športne vožnje.

Pri hitri vožnji, kolikor je to z dizlom mogoče po bolj ravni cesti, je mogoče mer-cedes izredno natančno voditi. Četudi je cesta ozka, voznik nima vtisa, da je avto preširok – prostora je vedno dovolj. K temu veliko pripomore odličen pregled skozi vetrošno šipo. Avtomobil ni občutljiv na bočni veter.

O velikih kolinskih zavorah na vseh sti-rih kolesih le še to: težav ne poznajo. Razume se, da je zavorni sistem dvokro-žen – posebej za prednji in zadnji koles.

Za poceni nafto – malo muzike

Do motorja se mercedese nove gene-racije med seboj komajda razlikujejo. Prav zato smo pustili motorju zadnjo besedo.

Ze davno prej, preden so izmislili avto-mobil, ko so se ljudje prevažali s pravimi konji, so dirkalnim športom gledali na zobe z drugačnimi očmi kot velikim tovar-nim konjem. Tak je mercedesov dizel. Ne-rad hitro teče in avtu ne da težkih hitro-sil. Cenijo pa ga zaradi dolge življenjske dobe, majhne in poceni porabe, ter vzraj-nosti. Na moč vleč nam je bila ocena ne-kega Italijana, s katerim smo se zapletli v pogovor, ko je dejal: »Toda ni cavallo, ampak mullo!« Res, komaj 60 KM v mo-torju da mercedesu komaj volkswagenov pospeške in največjo hitrost avtomobilov v spodnjem srednjem razredu. A z nje-vo hitrostjo lahko dizel vozi dolge kilo-metre.

Tovarna je dizlov motor toliko prilago-dila zahtevam modernega prometa, da voznik le nima vtisa, da mu zelo manj-ka moči. Vrti se počasi – največ moči ima pri 4200 vrtljajih v minuti – toda njegova moč je v razmeroma visokam vrtilnem momentu 12,8 kpm in vztrajno-sti, ki spominja na parne stroje. Ne spla-ča se ga siliti v visoke vrtiljaje, ker je motor zelo prežen.

Za vožnjo z dizlom je potrebno drugač-no ravnanje kot z bencinarjem. Za prehit-jevanje potrebuje zalet. Toda nemalok-rat se nam je zdelo, da prestizna maska bla-dilnika in zvezda na njem, ki ju voznik ogledajo v vzvratnem ogledalu, vpliva-ta nanje, da mercedesom »nove generac-je« napravijo prostora.

Gingljajoči zvok novih mercedesev-ih motorjev je toliko dušen, da ni več pre-glasen. Pa se nam je zdelo, da smo zlu-htraj, ko smo dizel poglani, prebudili pol soseske.

Čeprav se pozna, da je tovarna v novih modelih varčevala pri razkožju notranje opreme – tudi dodatkov po želji je pri avto tega razreda in s strojnimi na oko nevidnimi aduti. Kupcu prodaja veliko udobja in varnosti, redke obiske mehani-ko in dolgo življenjsko dobo. In kakovost izdelave in zvezda bi sarna po se-bi še davno izgubila slavo, če se za nji-ma ne bi skrivala kakovost. Redke po-manjkljivosti v opremljenosti hitro pozab-ljene.

Kdor se odloči za mercedes, ve, kakš-je se odloči, prav tako tisti, kdor se odo-či za dizel. Čeprav je mercedes 220 dizel kot zelo lepa ženska – toda hladna.

NAŠE MERITVE

(Testni avtomobil je prevozil 4500 kilometrov, na našem testu 1490 kilometrov).

Največja hitrost: 133,8 kilometra na uro (merjeno povprečje zadnjih 200 metrov, zalet 2600 metrov — povprečje štirih meritev).

Kilometer brez zaleta: 42,4 sekunde — hitrost zadnjih petih metrov 117,1 kilometra na uro (povprečje štirih meritev).

Prožnost (kilometer za začetno hitrostjo 40 km na uro v četrti prestavi): 43,6 sekunde. Hitrost zadnjih petih metrov 117,0 km na uro.

Pospeški:

- ▷ 0-40 km na uro: 4,6 sekunde
- ▷ 0-60 km na uro: 8,8 sekunde
- ▷ 0-80 km na uro: 16,6 sekunde
- ▷ 0-100 km na uro: 27,1 sekunde
- ▷ 0-120 km na uro: 44,9 sekunde

Poraba goriva:

▷ na potovanju: najmanj 8,7 litra plinskega olja na sto kilometrov (povprečna hitrost 65 kilometrov na uro — nikoli hitreje kot 100 kilometrov na uro), največ 11,8 litra na 100 kilometrov (številni klanci s polnim plinom, hitra vožnja, v avtu štiru sebi); na avto cesti 11,7 litra na 100 kilometrov (povprečna hitrost 109,5 kilometra na uro);

▷ po mestu: najmanj 9,9 litra na 100 kilometrov, največ 11,5 litra na 100 kilometrov;

▷ poprečna poraba pri testnih vožnjah: 10,4 litra plinskega olja na 100 kilometrov.

Natančnost merilnika hitrosti:

- ▷ kazalec na 40 — res. hitrost 34,6 km
- ▷ kazalec na 60 — res. hitrost 54,6 km
- ▷ kazalec na 80 — res. hitrost 74,6 km
- ▷ kazalec na 100 — res. hitrost 95,2 km
- ▷ kazalec na 120 — res. hitrost 112,8 km

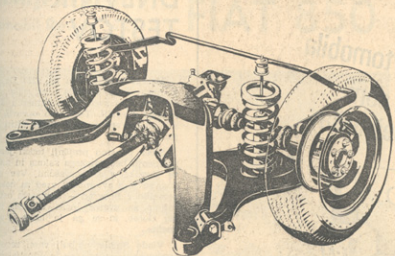
TEHNIČNI PODATKI

MOTOR: štirivaljni — vrvni — dizel — vrti na in gib 87 x 92,4 mm — gibna prostornina 2197 kubikov — kompresija 21:1 — največja moč 69 KM (DIN) pri 4200 vrtljajih v minuti — največji navor 12,8 kpen pri 2400 vrtljajih v minuti — srednja hitrost bata pri 4200 vrtljajih v minuti 13 metrov na sekundo — ročilna gred v petih letajah — vodno hlajenje — hladilne vode veljavno — vodo za ogrevanje 10,7 litra — v karterju pet litrov olja — porajenje valjev z Boschovo črpalko za neposredno vzorčavanje — akumulator 12 V, 60 amperskih ur — alternator 490 vatov — posoda za gorivo 65 litrov.

PRENOS MOČI: motor — srednji pogonjani menjalnik — enokolna štiristopenjska — vsi štiri prestave sinhronizirane — za doplačilo samodejni menjalnik — prestavna ročica med sedetema ali pa na volanu — prestavna razmerja v menjalniku: I — 3,9 : 1, II — 2,3 : 1, III — 1,41 : 1, IV — 1 : 1, vzvratna — 5,47 : 1 — v menjalniku 1,6 litra olja, v diferencialu 1,15 litra.

VOZ: samonosača karoserija — štiri vrata — srednji posamično obsevana kolena na dvoglednih vodilih in spiralnih vzmeteh, zadaj posamično obsevana kolena na diagonalnih nihalkah in spiralnih vzmeteh — srednji in zadaj prečni stabilizator — hidravtični teleskopski blažilniki — dvokrožne servo zavore, kolotise na vseh štirih kolesih — pnevmatike 175 x 14 brez sproščene, po želji pasaste 175 SR 14 z zračnico — pritisk v gumah srednjaj 1,9, zadaj 2,3 atm, pri velikih obratnostih 2,1/2,5 atm.

MERJE IN TEŽE: dolžina 4,65 m — širina 1,770 m — višina 1,440 m — medosna razdalja 2,750 m — širina koloteka srednjaj 1,444 m, zadaj 1,440 m — radni krog 11 m (od skrajne leve do skrajne desne 4,6 mavriljaja volana) — teža praznega vozila s polnim rezervoarjem 1380 kg — največja dopustna teža 1880 kg.



Nihalno zadnjo premo, na katero je tovarna Daimler-Benz prisegala do letos, so v novi generaciji zamenjale poševne nihalko na dodatnem okviru. Zadaj je tudi prečni stabilizator. V kolutih zadnjih zavor so bobenčki za ročno zavoro.

MERCEDES 220 D

Videz	10	Kompaktna karoserija, jasno in čisto oblikovana, brez nepotrebnih okrasov. Velik avto so navidez zmanjšali. Dovolj prostora za pet oseb. Široka vrata. Velik in lahko dostopen prtljajnik.
Prostornost	10	Merilniki pregledni in natančni. Pretežak dostop do nekaterih gumbov. Trd gumb za ogrevanje motorja. Za razred avtomobila nepopolna naprava za pranje vetrne šipe. Preglasen ventilator. Ogrevanje prostora za potnike je težko nastaviti.
Instrumenti	8	Preveč posreden volan. Priporočamo doplačati za servo.
Upravljanje	8	Težko pretikanje v vzvratno prestavo — sicer odličen menjalnik. Po želji prestavna ročica med sedeži — brez doplačila. Težko speljavanje v ročno zavoro. Majhen radni krog. Avto je za svojega velikost zelo okreten.
Vidljivost	10	Dobro pregled na vse strani. Odlično zunanje vzvratno ogledalo — na pravem mestu.
Največja hitrost	8	Hitrost kot avtomobil spodnjega srednjega razreda — za dolga potovanja premajhna, vendar za dizel dovolj velika. Največja hitrost je tudi potovalna.
Pospeški	7	Za vožnjo po mestu zadostujejo, na odprti cesti pa zahtevajo od voznika premošnjevo ravnanje, posebno pri prehitetvanju.
Poraba	10	Majhna poraba tudi pri velikih hitrostih. Poceni gorivo.
Legla na cesti	9	S serijsko opremo za vožnjo, za kakršno je avto namenjen, dobra. Bočni veter ne škoduje. Dobra stabilnost pri zaviranju.
Udobje	10	Vzmetenje odlično tako na dobri kot na slabi cesti. Udobni, s blagom provlečeni sedeži ravno prav trdi. V oceli je vzmetenje nekoliko bolj trdo kot včasih pri nihalni premi.
Motor	10	Ce ga ocenjujemo kot dizel, je brez tekmeča. Prožen in vztrajen. Še vedno nekoliko preglasen. Dobro vžiga v vsakršnih okoliščinah.
Zavoro	10	Velike kolutne servo zavore na vseh štirih kolesih. Dvokrožne. Se ne pregrejejo.