



# T ZA TRANSPORT,

V čem je čar dragih in velikih kombijev? Nedvomno v imenitnosti: ta je z avtomobilskimi cenami in merami vedno v zelo tesni zvezi. Potem v samozadovoljstvu lastnika: ker obvladuje udoben potniški in ugoden prtljažni prostor. In povrh tega še v časovnem sovpadanju: ta hip so kombiji namreč spet zelo v modi.







# E ZA ELEGANCO

**M**ercedes-benz 300 TE se v vseh teh treh točkah dobro drži. Pri prvi mu pomaga še zvezda na nosu. Pri drugi mu je v oporo temeljita vzporednost s srednjevelikimi limuzinami iste znamke. In pri tretji? Ne, mercedes se nikoli ne postara čez noč!

Mercedes 300 TE je – v zdajšnji podobi ter hkrati s slabotnejše in močnejše motoriziranimi različicami – na svetu od leta 1985. Toda izkušnje zanj so zbirali že s prejšnjo generacijo te serije vozil, takoj po tistem, ko so človeški možgani zmogli dojeti, da kombiji niso le za prevažanje vsega, za kar v običajnih prtlačnikih pač ni prostora.

Mercedes 300 TE more (ali pa mora) voziti tudi tisti, ki položijo v njegov zadek le poslovni kovček, potovalko iz kameljega usnja, ali kvečjemu še balonsko jadro za svojo štirinajst in pol metr-

sko jadrnico. Drugače pa je tja moč zložiti tudi palico za golf, skrbno preganjen krzneni plašč, ali pa kodra, če ta ni tako razvajen, da hoče sedeti tik ob CD playerju.

Tudi mercedes 300 TE je namreč predvsem mercedes: od spredaj in v potniški notranjosti natanko tak kot limuzina 300 E, potem pa z dokaj pokončnimi vrati na zadku ter s pokončnimi zadnjimi lučmi ob njih. Zategadelj je streha podaljšana, obrobjena z nosilcema za dodatno ponujane strešne prtlačnike in zaščiten (ter hkrati ojačana) z vzdolžnimi rebri čez celo širino. Tudi bokoma so pustili visoke plastične obloge in skoraj povsem ravno linijo spodnjih oken-skih robov. Mercedesovske so še potezne kljuge na vratih, asimetrični zunanji ogledali in nemoderno štrleča radijska antena na zadnjem desnem vogalu vozila.

**S**edi se v tem avtu udobno in dobro. Bočni robovi prednjih sedežev so resda premeško vzmeteni, ampak všita pnevmatika, ki uboga električna stikala, oprijem teles precej izboljšuje. Sedeža sta električno pomicna (simbolično oblikovana stikala so na vratih), velik in razmeroma tanek volanski obroč pa je elektrificiran le za vzdolžni pomik. Rahla staromodnost zna biti vredna zlatega denarja: armaturna plošča je dobro vidna, odlično zasenčena in z vsem, kar voznik potrebuje. Glavno in večnamensko obvolansko stikalo je namenjeno levi, preostala stikala pa so vsajena v zlahtni les na sredinski konzoli in nad njo. Prestavna ročica, ki uboga že migljaj prsta na voznikovi roki, je za mercedes enako značilna kot vzdolžno ločena zračenje in gretje, ali pa kot pedal za levo nogo, ki ukazuje »ročni« zavori.

Za blago na sedežih in vratih niti ni nujno, da bi vam bilo všeč, ampak plišaste preproge zelo ozaljšajo notranjost, z njimi pa so obdali tudi celotni prtlačni prostor. Ta je v osnovi dolg 100 centimetrov, a ker je naslonjalo zadnje klopi po tretjini deljivo, ga je moč v celem, ali le delno podaljšati na 180 centimetrov, merjeno povsem do zadnjih vrat. Vrata se odpirajo do tal prtlačnika in se dvigajo visoko nadenj, dno prtlačnika je dvojno (kar pomeni plitka, a dostikrat pripravna dodatna prostora, ali pa možnost doplačilne otroške klopi, zložljive in zasukane k zadku vozila), rezervno kolo pa so spretno »stisnili« ob levo steno.

Testni avto ni bil opremljen le s sedežnim gretjem, s pomicno streho, s petim zglavniki, s štirimi nastavljivimi varnostnimi pasovi ter z zračno vrečo v jedru volanskega obroča, ampak tudi z dvema navojnicama v enem ohišju.



Ohišje je nameščeno tik za zadnjo klop, navojnici pa služita pokrivanju prtljage v zadku (ta navojnica se zatakne na zadnja vrata in se dviga hkrati z njimi) in (v podobi mreže) zoper prtljago, ki bi med zaviranjem ali prevračanjem utegnila ogrožati potnike. Takšni mreži rečemo tudi »pasja«, saj bi zadržala tudi tistega kodra, ki smo ga že prej položili tja zadaj.

Se pa pri povečevanju prtljavnika, oziroma pri zlaganju zadnjega naslonjala zadeva zaplete: naslonjalo – le del ali v celem – boste zelo težko zganili, ne da bi prej prebrali tovarniško navodilo, kako se to stori; obenem boste morali izvleči zgavnike, ohišje z obema navojnicama pa bo ostalo tako rekoč v večno napoto. Kljub temu se zlaganje spleča: nakladalna prostornina naraste na končnih 2175 litrov, kar je v kombinaciji z dovoljeno obtežbo 590 kilogramov že čisto spodobna transportna lastnost.

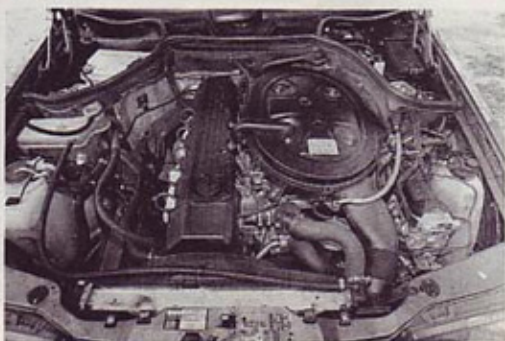
Črka T v oznaki je s tem opravila svojo dolžnost. E ob njej uradno seveda ne pomeni elegance, ampak pripada motorju, še iz časov, ko se je zdelo vbrizgavanje goriva posebej oznanjati. In tudi motor ni nov. To je že dolgo znani trilitrski vrstni šestvaljnik z lahko glavo, z odlično gredjo in verigo v njej, s po dveh ventiloma za vsak valj, z Boschovim KB-jetronicom, z uravnavanim katalizatorjem ter z največjo močjo 132 kW (180 KM) pri 5700 vrtljajih v minuti in z največjim navorom 255 Nm pri 4400 vrtljajih v minuti. Motor je Mercedesov, če razumete, kaj hočem s tem reči: da vžge na mah, da takoj povsem gladko steče, da teče mirno in mehko, da se tudi sicer obnaša kot lepo vzgojeni član dobre družine in da povzdigne glas le takrat, ko je voznik z njim povsem brez potrebe surov. Odločna voznja je mogoča s pretikanjem dosti pod rdečimi vrtljaji (6200/min), za prestavno ročico je pametno vedeti, da ne mara dirkaško urnih gibov in sklopka zgrabi hitreje, kot je moč soditi po naravi celega avtomobila.

**M**ed meritvami smo z mesta do posamičnih (resničnih) hitrosti vozila pospeševali takole: do 60 km na uro v 4,5 sekunde, do 80 km na uro v 6,7 sekunde, do 100 km na uro v 9,3 sekunde,

Harmonija: udobje in perfektna izdelava



Poln nos: trilitrski vrstni šestvaljnik



Dvojno dno: lahko tudi za dodatna sedeža

do 120 km na uro v 12,9 sekunde, do 140 km na uro v 17,8 sekunde, do 160 km na uro v 25,0 sekunde in do 180 km na uro v 34,4 sekunde. Testni avtomobil je dosegel največjo hitrost 213 km na uro, povprečna poraba goriva na testu pa je znašala 13,2 litra neosvinčenega bencina na 100 kilometrov.

Mercedes 300 TE je na voljo tudi kot 4-matic, torej s stalnim štirikolesnim pogonom, toda pri testnem avtu je motor poganjal le zadnji kolesi. Nič hudega: tudi ta mercedes je sam sebi in vozniku povsem dobro kos. ASR v prenosu moči skrbi, da pogonski kolesi

ne zdrsavata, ABS v zavornem sistemu (obe elektroniški sta med seboj povezani) optimira zaviranje in natančno vodena »prostorska« zadnja prema zna biti kos tudi izredno ostrim voznjam. Ostrina na pedalu plina zahteva malce več odvzemanja volana, toda vse v tistih zmernih mejah, ki se takšnemu kombiju še lepo podajo. Tudi obtežba zadka teh lastnosti bistveno ne spremeni. Pa postane hitro povsem jasno: mercedes 300 T je udoben potovalni kombi, celo če je v njem vseh pet potnikov, s prtljago vred.

## Tehnični podatki

**Motor:** šestvaljni – štiritaktni – vrstni – nameščen spredaj vzdolžno – vrtna in gib 88,5 x 80,2 mm – gibna prostornina 2960 kubikov – kompresija 9,2:1 – največja moč 132 kW (180 KM) pri 5700/min – največji navor 255 Nm pri 4400/min – ročni gred v 7 ležajih – odlična gred v glavi (vergija) – glava iz lahke kovine – mehansko/elektronsko vbrizgavanje goriva (bosch KE-jetronic), elektronski vžig – vodno hlajenje – akumulator 12 V, 62 Ah, alternator 980 W – uravnavani izpušni katalizator.

**Prenos moči:** motor spredaj poganja zadnji kolesi – enokalnata suha sklopka – petstopenjski sinhronizirani menjalnik (prestavno ročica na tleh) – prestavna razmerja: I, 3,860; II, 2,180; III, 1,380; IV, 1,000; V, 0,800; vzvratna 4,220; diferencial 3,920 – platišča 6 1/2 J x 15 – gume 195/65 TR 15 (uniroyal).

**Voz in obesa:** kombi – 5 vrat, 5 sedežev – samonosna karoserija – vsa štiri kolesa na posamičnih obesah – spredaj vzmetni nogi, trikotna prečna vodila, stabilizator – zadaj prostorsko vodena prečna in vzdolžna vodila, kalotečni drog, vijake zavrti, teleskopski blažilniki, stabilizator – dvokrožno zavrti, kolotne za vsa štiri kolesa, spredaj posebej hlajenje, servo, omejevalnik moči zadaj, ABS – mehanska »ročna« zavora na zadnji kolesi (pedal za levo nogo) – volan s kroglicami, servo, 3,3 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke.

**Mere in teže:** dolžina 4,765 m – širina 1,740 m – višina 1,490 m – medosna razdalja 2,800 m – kolotek spredaj 1,497 m, zadaj 1,488 m – rajdni krog 11,2 m – teža praznega vozila 1530 kg – dovoljena skupna teža 2120 kg – dovoljena teža prikolice z zavoro 2100 kg, brez zavore 750 kg – dovoljena obtežba strehe 100 kg – prtljajnik (normno) 530/885/2175 litrov – posoda za gorivo 72 litrov.

**Zmogljivosti (tovarna):** največja hitrost 212 km na uro – pospešek 0-100 km na uro: 9,0 s – poraba goriva [ECE]: 8,4/10,7/15,2 litra neosvinčenega bencina super na 100 km.

Elegance transporta pri tem avtu ni mogoče zanikati. Čar kombija tega avtomobilskega razreda je s strani Mercedes-Benz tako povsem natančno razložen in zlahka razumljiv.

Tekst: Martin Česenj  
Foto: Srdan Živulović