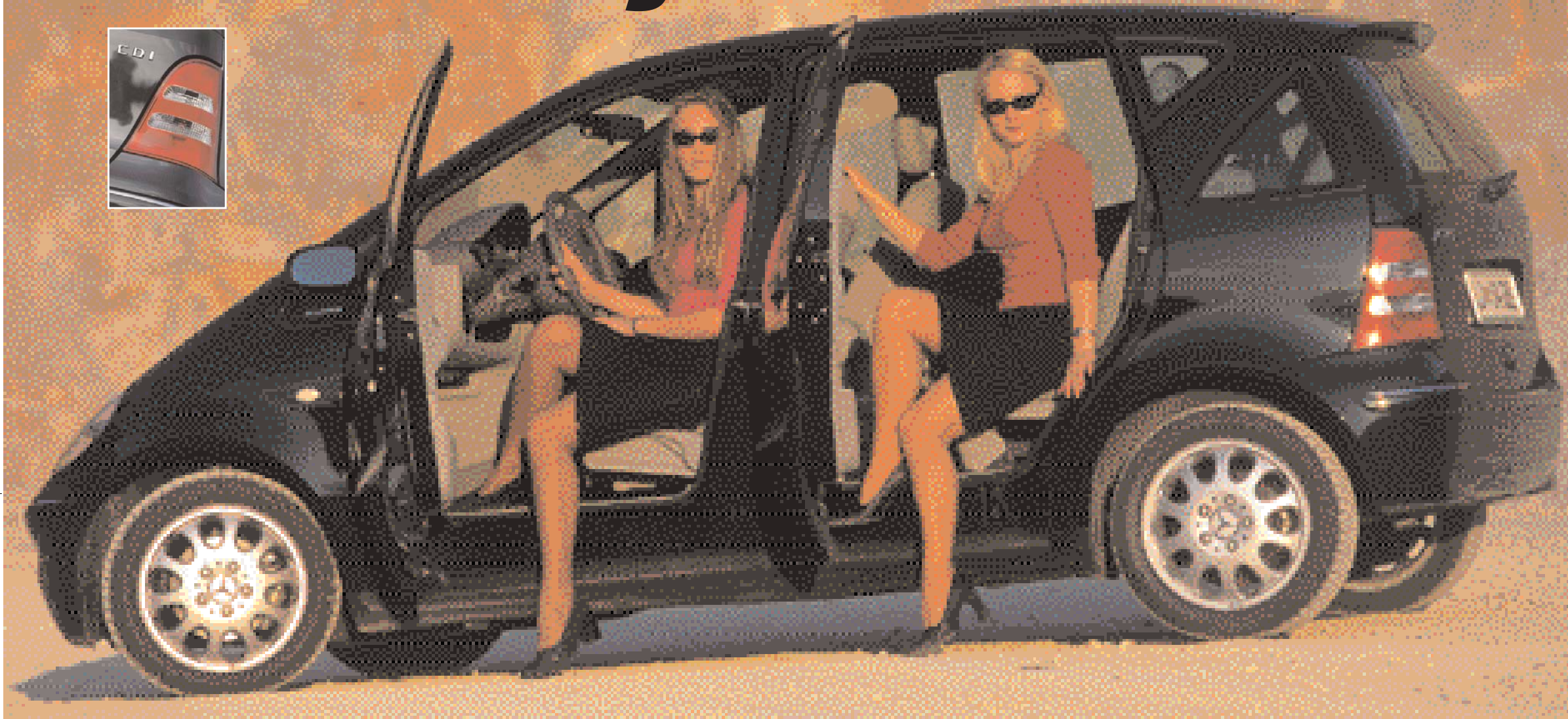
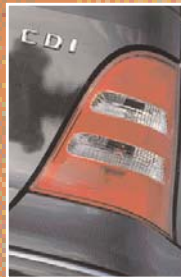


TEST - MERCEDES-BENZ A 170 CDI L ELEGANCE

Dolžina je vroča tema



Od vseh treh razsežnosti je dolžina najbolj ..., no, tista pač, pri kateri kleni fantje pogosto najprej pomislijo na vse kaj drugega kot na preprost popis prostora. Saj veste: organi in organčki, damske noge, pa tudi - vse pogostejše - avtomobil.

Marsikomu se zdi prva življenjska naloga samozavestno izjaviti: Moj je pa daljši!

Kupite si takle podaljšani A, pa bo izjava tudi resnična. Če je A daljši za 17 centimetrov, ima uradno nekje v imenu črko L, ki tam stoji namesto besede »lang« oziroma dolg. Tega smo pri predvsem večjih nemških vozilih že nekaj časa vajeni, ampak pri Benzovem Aju prinese

dolžina veliko več, kot si lahko sprva mislite.

Prodajalci vam ne bodo povedali, da kratki in dolgi A nista enako vredna, čeprav bi površen pogled v cenik to namigoval. Pri dolgem A z osnovno opremo (Classic) boste dobili nekaj manj v primerjavi s kratkim: ko-

molčni naslon med sedežema, daljinsko osrednjo ključavnico in še kaj. To bo treba doplačati. Ampak ta malenkost je pravzaprav edina slabost daljšega Aja, upoštevajoč, da vam je zunanja dolžina po godu.

Če se boste lotevali malega Merca s takšnim, torej dolžinskim bremenom v želodcu, ste že na napačni poti. Kakorkoli obrnete, je prav nova dolžina njegova boljša stran. Že če ga le

pogledate z boka, ne boste opazili neskladnosti, ki bi jo prineslo 17 novih centimetrov, naloženih v zadnji bočni par vrat, izmerljivih pa seveda tudi med kolesoma in na koncu seveda med skrajnima točkama na odbijalih. Dvigajoča spodnja linija šip v vratih se enako zvezno konča v nekoč nenavadnem, zdaj pa že čisto vsakdanjem trikotnem okencu čisto zadaj na boku kot pri krajšem bratcu, gledano v ce-

loti pa se zdi A L tudi precej zrelejši.

Ni pretiravanje! Odprite zadnja vrata na boku; ne poznam nog, ki bi tam trpele, stisnjene v prednji sedež, čeprav je sedalni del klopi še vedno neka-ko nerodno nizko glede na tla v kabini. Ampak tu čudežev pri Aju ne bo - je tako zasnovan, da je njegov bivalni del visoko nad tlemi. Tu je nekaj zamere še od prej: čeprav je videti visok, v njem ni toliko prostora v višino, kot bi ocenili na prvi pogled. Preverite na strani z našimi meritvami.

Na tole z merami velja biti pozoren: višina in širina kokpita

sta natančno takšni, kot ju lahko pričakujete od avtomobila spodnjega srednjega razreda. Tisti čudež je le v dolžini, v Stuttgartu pa so poskrbeli še za nekaj smetane z dodatno nastavljenostjo zadnjega dela v dolžino, in to po tretjini, kakor je klop tudi zložljiva. Skladno z lego zadnje klopi se spreminja tudi prostornina prtljažnika, ki je v osnovnem položaju enako velik kot pri krajši različici, v največjem možnem pa je zaradi več prostora med osema večji za skoraj 200 litrov.

Čeprav je daljši, je A L (zunaj) še vedno kratek. Dovolj kratek, da ne uide v višji avto-



Skladnost: podaljšana medosna razdalja se z boka vidi na daljših zadnjih bočnih vratih; daljši A je videti skladnejši.

mobilske velikostni razred, in dovolj kratek, da ne zahteva dodatnih voznških veščin. Pišem zato, ker sem prepričan, da se bo marsikateri potencialni kupec (kupka?) najprej vprašal prav to. Brez skrbi torej, ne pa tudi brez previdnosti!

Prav očitno je daljša medosna razdalja veliko prispevala k legi na cesti in k voznemu udobju, v obeh primerih pa v prid. Zdaj se A kot L vozi veliko bolj uglajeno, precej lepše in manj nemirno vozi v ovinke ter precej bolj elegantno prenaša vzdolžne valove. Kratke sicer požira enako uspešno kot prej, tisti daljši pa veliko manj zanihajo karoserijo. Zdaj pride do izraza tudi tisto, kar Angleži imenujejo »handling«, slovenščina pa nima čisto pravega nadomestka. Kakorkoli, A L je za voznika pa tudi za potnike med vožnjo precej prijaznejši od Aja brez L.

Od voznosti velja nekaj skrbno posvetiti le gumam, ki bi na oko izdale visok hitrostni razred, a zmorejo le tja do hitrosti 190 kilometrov na uro. To samo po sebi niti ni narobe, saj tudi takšen 170 CDI ni športnik po duši; tovarna obljublja 180, me-

rilnik pokaže 187 kilometrov na uro, resnica pa je kot navadno nekje vmes. Bolj skrbijo gume na mokrem, saj niso dovolj pripriljive, zato velja biti še posebej pozoren, ko je asfalt namočen z vodo.

Nekaj sprememb so od pozne zime opravili tudi pri tem motorju. Pridobil je pet konjskih moči, ampak sama številka ni toliko pomembna, kot je pomembno dejstvo, da je tale stroj najboljši štirivaljni dizel v avtomobilih z zvezdo na nosu. Je edini, ki zvezno vleče od prostega teka do 4000 vrtljajev v minuti in ki ves ta čas ponuja dovolj navora, da teža in drugi upori ne pomenijo dovolj velike težave, ki bi pokvarile razpoloženje v vožnji. Tudi drugi pomemben del mehanike, menjalnik, je takšen, da lahko mirno zapišem, da je najboljši (ročni), kar se jih vrtili v Mercih. Pravzaprav je za znanko, za katero je značilno, da proizvodni trak zapuščajo pretežno avtomobili s samodejnimi menjalniki, kar nenavadno, da izde-la tako dober konglomerat zobnikov in osi, nadziranih z roko. Ta menjalnik bodo enako pohvalili športno živčen, že nadležno

Če se boste lotevali malega Merca s takšnim, torej dolžinskim bremenom v želodcu, ste že na napačni poti.



Motor: nekaj več moči, odlična prožnost, zmerna poraba goriva

umirjen voznik in vsi vmes. Je dovolj mehak in dovolj trd, je dovolj natančen in dovolj odpustljiv pri pretikanju. Sicer pa so njegovi zobniki izbrani tako, da je v vožnji kar nekoliko kratek, kar tudi nekaj prispeva bolj-
šemu vtisu o motorni prožnosti.

Nekje bolj na začetku tega zapisa sem omenil, da je A L zrelejši od Aja brez L, in to velja tudi za notranjost. Od prenove je sicer v obeh žlahtnejša, se pravi bolj v slogu zvezde, a je pri daljšem tudi bolj umirjena. Vsaj testni A L je imel barvno umirjeno notranjost, skoraj v celoti bež. Slaba stran so še vedno neudobni in pogled nazaj zastirajoči zglavniki, le v višino nastavljiv volanski obroč in še vedno enako nepopolni merilniki; logiko, da je merilnik vrtljajev (ki ga A ima) pomembnejši od merilnika

temperature hladilne tekočine (ki ga A nima), imajo le fantje, ki so odgovorni za razvoj merilnikov pri razredu A. Ne vem, morda imajo prav, toda lahko bi vsaj povečali zaslon, tako da bi omogočil več hkratnih informacij, ki so sicer na voljo. No, znotraj je še veliko lepega prostora za malenkosti, dvome vzbujajo tudi med sedeža nameščena stikala za pomik šip (no, stvar okusa), k temu naštevanju pa lahko mirno pripišem tudi nov način odpiranja zadnjih vrat, ki je s kljuko krepko prijaznejši kot prejšnji z gumbom.

Ne glede na dolžino karoserije pa MB A ostaja posebež. Tudi če bi mu po tehničnih značilnostih lahko našli tekmeča, ta v stvarnem življenju to ni - se pravi, da človek, ki se zanima za razred A, ne išče limuzinskega

Kakorkoli, A L je za voznika pa tudi za potnike med vožnjo precej prijaznejši od Aja brez L.



Armatura plošča: boljši materiali, z nekaj novostmi tudi bolj družinska (MB) oblika



Merilniki: stare zamere

kombija spodnjega srednjega razreda, ampak avtomobil približno te velikosti (morda tudi cene), tega imidža in - najraje tudi z zvezdo na nosu. Z drugimi besedami: Aju prej konkurirata SLK in C Sportscoupé kot po velikosti podoben Scénic. Ali morda ne?

Dolžina pa ni vplivala na mnenje obeh deklet s fotografije. To je le še dokaz več, da na koncu, čisto na koncu, ko je treba odvezati mošnjček, večji del na tehnični odloči osebno mnenje. Naj bo dolg ali kratek, dekletom mora biti všeč.

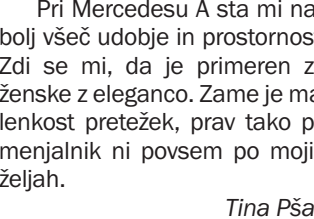
Vinko Kernc

Iz oči v oči



Bolj kot njegova zunanost me privlači njegova notranjost. Vse je na svojem mestu, prostora v notranjosti pa je več, kot ga pričakuješ v tem razredu. Všeč mi je tudi menjalnik, saj so pretikanja mehka in brez zatikanja. Tudi preglednost je dokaj dobra.

Petra Cvikel



Pri Mercedesu A sta mi najbolj všeč udobje in prostornost. Zdi se mi, da je primeren za ženske z eleganco. Zame je malenkost pretežek, prav tako pa menjalnik ni povsem po mojih željah.

Tina Pšag



Zadnja klop: kolenskega prostora je že skoraj preveč, klop je nastavljiva tudi po dolžini.

avto magazin MERCEDES-BENZA 170 CDI ELEGANCE (PODALJŠANI) 70 kW (95 KM) ● 13,1 s ● 181 km/h ● 7,9 l/100 km ● 5.244.213 SIT

NAŠE MERITVE

Vozne lastnosti

Pospeški	s
0-60 km/h:	6,0
0-80 km/h:	9,3
0-100 km/h:	13,1
0-120 km/h:	19,9
0-140 km/h:	30,4
1000 m z mesta:	35,2

Prožnost	s
1000 m od 40 km/h (IV.):	36,2
1000 m od 40 km/h (V.):	43,3

Največja hitrost	181 km/h
(V. prestava)	

Poraba goriva	l/100km
najmanjše povprečje	7,2
Največje povprečje	8,6
skupno testno povprečje	7,9

Trušč v notranjosti	dB
Prestava	III. IV. V.
50 km/h	60 58 57
100 km/h	70 65 64
150 km/h	73 71
Prosti tek	48

Natančnost merilnika hitrosti	resnično km/h
kazalec na	
60	57,4
80	77,7
100	96,7
120	115,2
140	134,9
160	154,5

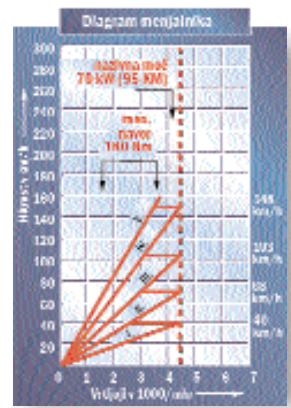
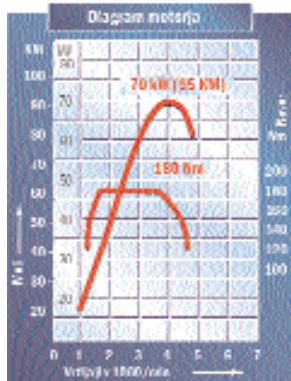
Zavorna pot	m
od 100 km/h:	91,7
od 100 km/h:	40,9

Okoliščine meritev	
T= 17 °C	
p= 1018 mbar	
rel. vl.= 44 %	

Napake med testom	
- brez napak	

GARANCIJA IN ZAVAROVANJE

Garancija:	
1 leto brez omejitve kilometrov splošne garancije, 4 leta garancije Mobilo	
Obvezno zavarovanje:	58.300 SIT
Polno kasko zavarovanje brez dodatkov (okvirna vrednost):	156.000 SIT



CENE

Testirani model

Cene dodatne opreme

Cena osnovnega modela	4.665.800
Ogrevanje prednjih sedežev	75.900
Kovinska barva	105.900
Radjski sprejemnik	od 105.900 naprej
Klimatska naprava	301.900
Bočne varnostne zavese	97.900
Mreža za prtlijačo	11.900
Alarmna naprava	76.900
Parktronic (PDC)	150.900

Cene nekaterih nadomestnih delov

Prednji žaromet z meglenko	41.662
Prednja utripalka	1.265
Prednji odbijač	31.176
Prednja maska	12.710
Vetrobransko steklo	57.860
Znak	2.770
Prednji blatnik	32.120
Zadnji odbijač	24.798
Zunanje ogledalo	65.790
Lahko platišče	34.875

TEHNIČNI PODATKI

Motor:

4-valjni - 4-taktni - vrstni - dizelski z neposrednim vbrizgom - nameščen spredaj prečno - vrtina in gib 80,0 × 84,0 mm - gibna prostornina 1689 cm³ - kompresija 19,0 : 1 - največja moč 70 kW (95 KM) pri 4200/min - srednja hitrost bata pri največji moči 11,8 m/s - specifična moč 41,4 kW/l (56,4 KM/l) - največji navor 180 Nm pri 1600-3600/min - ročična gred v 5 ležajih - 2 odmični gredi v glavi (veriga) - po 4 ventili na valj - blok in glava iz lahke kovine - vbrizg goriva po sistemu skupnega voda, elektronsko vodena črpalka - turbinski polnilnik na izpušne pline (Garrett), nadtlak polnilnega zraka 1,0-1,8 bar - hladilnik polnilnega zraka (intercooler) - tekočinsko hlajenje 6,0 l - motorno olje 5,0 l - akumulator 12V, 74 Ah - alternator 80 A - oksidacijski katalizator

Prenos moči:

motor poganja prednja kolesa - enokolutna suha sklopka - 5-stopenjski sinhronizirani menjalnik - prestavna razmerja I. 3,270; II. 1,920; III. 1,260; IV. 0,880; V. 0,700; vzvratna 3,290 - prestava v diferencialu 3,610 - platišča 5,5J × 15 - gume 195/50 R 15 T (Dunlop SP10), kotalni obseg 1,74 m - hitrost v V. prestavi pri 1000/min 41,2 km/h

Voz in obese:

limuzinski kombi - 5 vrat, 5 sedežev - samonosna karoserija - C_x = 0,30 - spredaj posamične obese, vzmetne noge, trikotna prečna vodila, stabilizator - zadaj poltoga prema, vijalne vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator - dvokrožne zavore, spredaj kolutne (prisilno hlajene), zadaj kolutne, servo, ABS, BAS, mehanska ročna (nožna) zavora na zadnja kolesa (ročica med sedežema) - volan z zobato letvijo, servo, 3,4 zasuka med skrajnima točkama

Mere:

zunanj: dolžina 3776 mm - širina 1719 mm - višina 1589 mm - medosna razdalja 2593 mm - kolotek spredaj 1503 mm - zadaj 1452 mm - rajdni krog 11,0 m **notranje:** dolžina (od armaturne plošče do zadnjega naslonjala) 1560-1690 mm - širina (komolci) spredaj 1340 mm, zadaj 1370 mm - višina nad sedežem spredaj 910-980 mm, zadaj 910 mm - vzdolžnica prednji sedež 900-1140 mm, zadnja klop 1030-770 mm - dolžina sedalnega dela prednji sedež 510 mm, zadnja klop 470 mm - premer volanskega obroča 370 mm - prtlijažnik (normno) 390-1930 l - posoda za gorivo 54 l

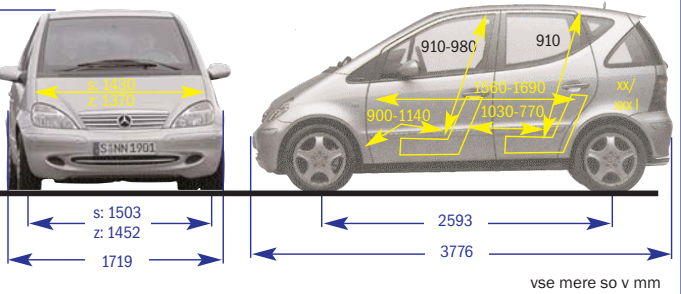
Mase:

prazno vozilo 1190 kg - dovoljena skupna masa 1635 kg - dovoljena masa prikolice z zavoro 1000 kg, brez zavore 400 kg - dovoljena obremenitev strehe 50 kg

Zmogljivosti (tovarna):

največja hitrost 180 km/h - pospešek 0-100 km/h 12,4 s - poraba goriva (ECE, povprečje) 5,2 l/100 km (plinsko olje)

MERE



KONČNA OCENA

MB A L je zaradi nekaj večje dolžine, zaradi skladnega videza, zaradi bolj umirjenih barvnih kombinacij notranjosti in zaradi bolj udobne vožnje za razred zrelejši, kot je bil pred prenovo. Dolžina je prinesla le prednosti, saj je A L še vedno dovolj kratek, da tudi v mestu ne povzroča preglavic. Vsekakor je v primerjavi s krajšo različico - če ni res drugega razloga proti - absolutno na prednostni listi, če ste že pred nakupom tega avtomobila.

- ➕ notranja prostornost
- ➕ prožnost, poraba, prijaznost motorja
- ➕ menjalnik
- ➕ voznost, udobje
- ➕ notranji materiali
- ➕ prostor za drobnarije
- ➕ prilagodljivost zadnjega dela

- ➖ pomanjkljivi merilniki
- ➖ nesorazmerno (glede na dolžino) ozka in nizka notranjost
- ➖ ASR se sam vklopi nad 60 km/h
- ➖ zglavniki
- ➖ prenova ni zajela knjižice z navodili
- ➖ v mokrem nezanesljive gume
- ➖ le v višino nastavljiv volanski obroč
- ➖ motor ne steče takoj po zagonu