

Mestno, klasično,



»Mercedes je v srcih mnogih ljudi še vedno zapisan na posebnem mestu. 'Kdor ima, vozi Mercedes.' Tako nekako.«

elegantno

Mercedes-Benz razreda A je namreč nenavaden. Nenavaden v tehničnem smislu, saj ima mehaniko pod dnom avtomobila, ki se v primeru trka zari- ne pod voznika in sovoznika in ne v kabino. Komur je vseč takšna ideja zaradi tehnične ino- vativnosti, ima vsekakor razlog več, da mu bo A vseč, saj poleg tega ponuja kup sodobne tehnike z obveznim ESP-jem na čelu. Nenavaden pa je tudi po svoji uporabnosti. Po eni strani je majhen (če ga primerjamo z drugimi Mercedesi), po drugi precej velik (če ga postavimo ob bok majhnim

mestnim avtomobilom). Poleg tega pa je z zvezdo na nosu ponosen, kot se za pravega Mercedesa spodobi. Mercedes je v srcih mnogih ljudi še vedno zapisan na posebnem mestu. »Kdor ima, vozi Mercedes.« Tako nekako.

Torej, komu je tak A z 1,7-litrskim bencinskim motorjem namenjen? Najprej vsem, ki cenijo ugleden imidž, ki ga Mercedesova zvezda v vsakem primeru prinese. Za celovitost podobe, morda kot drugi avto pri hiši, za ženo ali mladi- no, da očetu ni treba vsakič znova posojati ključe razreda E ali S. Novi A se tako odlično poda

sodobni mladenki, mladi mamici, ki bo navduše- na nad prilagodljivostjo sedežev v avtomobilu (današnji otroški vozički zavzamejo veliko prostora v prtljažniku) in seveda varnostjo, ki jo A vse- kakor ponuja v obilni meri. Ste opazili, da smo kot glavno ciljno publiko omenjali pravzaprav le ženske? Da, ne zamerite dragi bralci, če vam je A zelo všeč, ni z vami nič narobe. To je seveda naše (subjektivno) mnenje, ki se nanaša zgolj na zuna- nji videz avtomobila.

V resnici je novi A 170 Classic zelo resen in prav nič 'babji' avto. Vozne lastnosti so mu zelo

Novi Mercedes-Benz A s starim nima več veliko skupne- ga, pravzaprav si delita le nekaj zamisli, tehničnih rešitev in silhueto. Trivratni A tako ostaja avtomobil nižjega sred- njega razreda in s tem uporaben tudi v mestnih jedrih, najverjetneje pa bo tako kot predhodnik v vlogi drugega avtomobila pri hiši. A to še ne pomeni, da ga ne priporo- čamo kot edini in prvi avto.



◀ Za motor lahko zapišemo, da je odlična izbira, če ga iščete med bencinskimi različicami. 1.699- kubični štirivaljni zmora 116 KM, zgljedno pa vleče že iz območja niz- kih vrtljajev.



◀ Notranjost je prilagodljiva in zelo uporabna, seveda če vam to kaj pomeni. Ravno dno olajša prevažanje tudi večjih tovorov. Sicer pa smo bili prijetno presenečeni nad uporabljenimi materiali, kljub temu, da gre za osnovno opremljenega A-ja.



◀ Že v osnovi je prtljažnik solidno prostoren, s 435 litri ni med največjimi, premajhen pa tudi ni. Ob podrtih klopeh prostornina naraste na 1.485 litrov.

popravili, tako da sedaj mirno in zanesljivo sledi ovinkom tudi pri nekoliko bolj živahni vožnji. Navdušeni smo bili tudi nad natančnostjo volana, ki dobro sledi ukazom voznika. Današnji A je v tem pogledu zelo napredoval. Vožnja z njim je postala celo zabavna, iz ravnovesja pa ga ne spravi že prva mokrota na asfaltu, kot se je to dogajalo predhodniku. Če je prejšnji nujno potreboval ESP, je pri novem A-ju to le dobrodošel varnostni dodatek, ki se vklopi res takrat, ko postanejo vozne razmere zelo slabe.

Za motor lahko zapišemo, da je odlična izbira, če ga iščete med bencinskimi različicami. 1.699-kubični štirivaljni zmora 116 KM, zglede pa vleče že iz območja nizkih vrtljajev. Po prožnosti je zelo podoben dizelskim, kar pomeni tudi udobno in lagodno vožnjo, ko to voznik želi. Zna pa pokazati tudi poskočnejšo plat, ki jo iz motorja izvabi že nekoliko odločnejša mera plina. Vseč nam je bilo to, da se tempo vožnje določa s stopalko za plin in ne z menjalnikom. Zaradi prožnosti motorja ni treba nenehno posegati po sicer ergonomsko nameščeni in natančni prestavni ročici.

Presenetila nas je tudi zmerna poraba goriva. A 170 Classic je porabil v povprečju 7,2 litra. Ob zmernejši vožnji mu poraba pade še za dober

liter, ob priganjanju v visoke vrtljaje pa zraste za 1,7 litra. Za običajen dan vožnje po regionalni cesti in mestu se je A izkazal kot ekonomičen avtomobil. Vožnja z njim pa je bila v vsakem primeru udobna, pa naj gre za mesto ali avtocesto. Tresljaji zaradi grbin in vseh vrst pokrovov jaškov potnikov v notranjosti niti niso posebej zmotili. Notranjost je tudi v izvedbi Classic (čeprav je z dna ponudbe) elegantna in uporabna. Merilniki so pregledni, multifunkcijski volan pa praktičen z vsemi svojimi (dobro nameščenimi) gumbi. V tem paketu opreme dobite tudi električni pomik stekel in klimatsko napravo, štiri varnostne blazine in bočni zavesi za voznika in sovoznika (kar se dejansko edino spodobi v takšnem avtomobilu). Ob kakovostnih materialih, ki so jih uporabili za opremljanje notranjosti, je udobje doraslo Mercedesovemu imenu. Sedeži so ravno prav trdi s solidnim bočnim oprijemom, ponujajo pa tudi dovolj možnosti nastavitve. Gumbi in vsa stikala v notranjosti so ergonomsko dovolj blizu, kakor tudi stopalke in prestavna ročica. Motila so nas le velika in težko dosegljiva stranska vrata v polnem iztegu. Kljub temu, da so vrata velika, pa je dostop do zadnje klopi težaven in ne ravno v ponos Mercedesovemu slovesu udobnih avtomobilov.

bilov. Tolaži nas le dejstvo, da ponujajo tudi petratno različico, kjer je dostop do zadnje klopi boljši in s tem pripenjanje majhnih otrok preprostejše, prav tako pa tudi sam dostop do prednjih sedežev zaradi velikih vrat in visokega dna avtomobila. Veliko časa, da se človek navadi na drugačnost, je šlo tudi na račun multifunkcijske obvolanske ročice. Klub tej izjemi si zasluži plus, ko gre za udobje.

S ceno le malenkost nad 5 milijonov je tako Mercedes-Benz A 170 Classic zanimiv in niti ne tako nesramno drag avtomobil. Za ta denar dobi te veliko eleganco in udobja, resda le na prednjih sedežih. ■

Mercedes-Benz A 170 Classic

Cena osnovnega modela: 4.738.000 SIT
Cena testnega vozila: 5.027.000 SIT

NAŠE MERITVE

(T=8 °C / p= 1005 mbar / rel. vl.: 55 % / Stanje km števca: 1419 km)

POSPEŠKI

0-100 km/h: 11,7 s
 402 m z mesta: 18,1 s (128 km/h)
 1000 m z mesta: 32,6 s (164 km/h)

PROŽNOST

50-90 km/h (IV.): 13,3 s
 80-120 km/h (V.): 18,4 s

NAJVEČJA HITROST

185 km/h
 (V. prestava)

ZAVORNA POT

od 100 km/h: 50,0 m (AM meja 40 m)

PORABA GORIVA

skupno testno povprečje 7,2 l/100 km

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - bencinski - gibna prostornina 1699 cm³
 - največja moč 85 kW (116 KM) pri 5500/min - največji navor 155 Nm pri 3500-4000/min.

Prenos moči: motor poganja prednji kolesi - 5-stopenjski ročni menjalnik - gume 185/65 R 15 T (Continental ContiWinterContact TS810 M+S).

Mase: prazno vozilo 1210 kg - dovoljena skupna masa 1675 kg.

Mere: dolžina 3838 mm - širina 1764 mm - višina 1593 mm - prtljažnik 435-1485 l - posoda za gorivo 54 l.

Zmogljivosti: največja hitrost 188 km/h - pospešek 0-100 km/h 10,9 s - povprečna poraba goriva (ECE) 6,6 l/100 km.

HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ motor
- ▲ menjalnik
- ▲ zanesljiva lega na cesti
- ▲ oprema
- ▲ cena

- ▼ dostop do zadnje klopi
- ▼ obvolanska ročica
- ▼ velika in težko dosegljiva vrata

Končna ocena

Oprema Classic je na pravem nivoju, tako da se vam za udobje ni treba bati. Tudi motor, 1,7-litrski bencinski štirivaljni s 116 KM, je prva liga! Glede na ceno (5 milijonov za testni model) in ponujeno je gotovo najboljša izbira ta hip.