

KRATEK TEST MERCEDES-BENZ A 190 AVANTGARDE



ESP skrbi za zanesljivo lego v ovinkih.

Višji status

A190 Natanko tako je, kot so predvidevali. Prodali so natanko toliko A-jev, kolikor so jih zmogli narediti. Slaba reklama gor ali dol! Reklama je reklama. No, dejstvo je, da z Mercedesovo zvezdo ne kupuješ le avtomobila. Kupuješ tudi malo statusnega simbola. Ali je cena upravičena ali ne, nima smisla razpravljati. Za tistega, ki si ga privošči, prav gotovo je!

FOTO: UROS POTOČNIK

Bolj smiselno se mi zdi razpravljati o tem, kako avtomobil lahko zadovolji kupca, lastnika, voznika (voznico). Najprej je treba vedeti, da je A najmanjši Mercedes doslej (odmislimo Smarta) in je ponavadi drugi avto v družini. Uporabljamo ga za krajše vožnje, v mestni gneči, kjer je težavno parki-

rati. Za dobre tri in pol metra dolg avtomobilček je ta težava sorazmerno z dolžino toliko manjša. Ravno prav ojačan volanski servo je lahek za vrtenje na mestu in ravno prav trd pri hitrejši vožnji. Tako je avtomobil vselej lepo vodljiv. Zelo pokončno nameščen (in nastavljiv) volanski obroč bo vseh tistim,

ki ga imajo raje bližje kolenom kot pa prednji šipi. Sedi se podobno visoko kot v kombijih ali enoprostorcih, zaradi visoko dvignjenega dna in praga pa je tudi vstopanje visoko. Dokler ne odprete vrat, tega niti ne opazite. Visok prag, visoko dno in visoki sedeži zahtevajo malo truda pri vstopanju, je pa za-

to preglednost nad okolico toliko boljša. In ne le zato, ampak tudi zaradi dovolj velikih steklenih površin z majhnimi mrtvimi koti.

Tale A z opremo Avantgarde ima, kot se za avto s poreklom spodobi, lep paket uporabne opreme. Ne bom je našteval, z ASR in ESP vred je je preveč, lahko pa rečem, da nič pomembnega ne manjka. Prej bi bilo lahko kaj odveč. Denimo velik sredinski naslon za komolce, ki je obnem tudi zaprt predal. Tam na sredini je lahko zelo uporaben ali pa ovira dostop do ročne zavore. Mogoče manjka še kakšna konzola za pločevinke, potem se pa se že ni več nad čim pritoževati.



Naslon (predal) med prednjima sedežema je uporaben, lahko pa tudi moteč element, čeprav je po višini večstopenjsko nastavljiv.

A 190 je trenutno najmočnejši, najmanjši Mercedes na trgu. Namenjen je izbrancem, saj bo oskubil vaš bančni proračun za dobrih pet milijonov tolarjev.



Z novim štirivaljnikom je A postal tudi presenetljivo poskočen. Že kar malo dirkaški. Tudi glas ima tak. Do 60 km/h svoje delo opravlja ASR (sistem proti zdrsanju koles), vendar pri agresivnem pospeševanju hoče kljub temu iztrgati volan iz rok. Že pri nizkih motornih vrtljajih je A dovolj živahen, še živahneje pa se odziva nad 3500 vrtljaji. Motorna elektronika dovoljuje, da se kratek čas vrti tudi v rdečem polju tja do 7000 vrtljajev (denimo pri prehitovanju!), a za to ponavadi sploh ni potrebe.



Dovolj moči in lep glas.

ga je treba popuščati z občutkom. V nasprotnem primeru motor rad ugasne, in to ravno v križišču, ko je treba hitro speljati. A lahko povem - če to koga tolaži - da je že precej manj občutljiv, kot je bil pri prvih A-jih.

O vodljivosti A-ja je bilo že toliko povedanega, da lahko le še enkrat poudarim: z njegovo stabilnostjo ni prav nič narobe. Z malo pameti se ta avto pelje kot vsi drugi oziroma celo bolje. Podvozje je povprečno trdo, zaviranje neproblematično, vodljivost za tako majhen avto pa zelo dobra, tudi pri večjih hitrostih.

Kot se hitro navadiš na največji Mercedes, se ti lahko priljubi tudi najmanjši. Nima takih slabosti, da bi koga popolnoma odvrnilo od nakupa. Rajši obratno. Ima toliko dodatkov in opreme in seveda tisti simbol na nosu, da marsikoga pritegne. Igor Pucihar

Tehnični podatki

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni, nameščen spredaj prečno - vrtina in glib 84,0 x 85,6 mm - gibna prostornina 1898 cm³ - kompresija 10,8 : 1 - največja moč 92 kW (125 KM) pri 5500/min - največji navor 180 Nm pri 4000/min - ročna gred v 5 ležajih - 1 odmična gred v glavi (veriga) - po 2 ventila na valj - elektronski večtočkovni vbržig in elektronski vžig - tekočinsko hlajenje 5,71 - uravnavani katalizator

Prenos moči: motor poganja prednja kolesa - 5-stopenjski sinhronizirani menjalnik - prestavna razmerja I. 3,270; II. 1,920; III. 1,340; IV. 1,030; V. 0,830; vzratna 3,290 - diferencial 3,720 - gume 205 / 45 R 16 83H (Michelin X M+S 330), ASR, ESP

Voz in obese: 5 vrat, 5 sedežev - samonosna karoserija - spredaj posamične obese, vzmetne noge, trikotna prečna vodila, stabilizator, zadaj poltoga prema, vijake vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator - dvokrožne zavore, spredaj kolutne (prilino hlajene), zadaj kolutne, servo, ABS, BAS - volan z zobato letvijo

Mere, zunanje: dolžina 3575 mm - širina 1719 mm - višina 1587 mm - medosna razdalja 2423 mm - kolotek spredaj 1503 mm, zadaj 1452 mm - rajdni krog 10,7 m - **notranje:** dolžina 1500 mm - širina 1350/1350 mm - višina 900-940/910 mm - vzdolžnica 860-1000/860-490 mm - prtljažnik (normno) 390-1740 l - posoda za gorivo 54 l

Mase: prazno vozilo 1080 kg - dovoljena skupna masa 1540 kg - dovoljena masa priklole z zavoro 1000 kg, brez zavore 400 kg - dovoljena obremenitev strehe 50 kg
Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 198 km/h - pospešek 0-100 km/h 8,8 s - poraba goriva (ECE) 10,6/6,0/7,1 l na 100 km (neosvinčeni bencin, OŠ 95)

NAŠE MERITVE

Pospeški:	Natančnost	merilnika
0-60 km/h:	4,4 s	hitrosti:
0-80 km/h:	6,7 s	kazalec na: resnično:
0-100 km/h:	9,2 s	60
0-120 km/h:	12,9 s	80
0-140 km/h:	19,5 s	100
1000 m z mesta:	32,4 s	120
		(162 km/h)

Največja hitrost:
199 km/h (V, prestava)
Prožnost:
1000 m od 40 km/h (IV): 33,4 s (163 km/h)
1000 m od 40 km/h (V): 37,6 s (147 km/h)

Zavorna pot:
od 150 km/h: 105,5 m
od 100 km/h: 44,9 m

Poraba goriva:
Testno povprečje 10,0 l/100km
Najmanjše povprečje 9,2 l/100km

Trušč v notranjosti	(dB):	Okoliščine meritev
Prestava:	III. IV. V.	T = 6 °C
50 km/h	58 57 56	p = 1019 mbar
100 km/h	65 63 62	rel. vl. = 47 %
150 km/h	71 70	
Prosti tek	40	

KONČNA OCENA

Ker ima najmanjši Mercedes živahen in zmogljiv motorček, bodo imeli nekaj od njega tudi tisti, ki potrebujejo občasno kako dozo adrenalina. Seveda to ni dirkalnik, je pa dovolj živahen avtomobilček, s prijetnim glasom, z bogato opremo in pomembnim simbolom na nosu. To zadnje pa tudi velikokrat odtehta.

o prema	(še vedno) občutljiv pedal sklopke
o živahen motor	o ni nosilca za pločevinke
o menjalnik	o moteč sredinski predal
o vodljivost	o ni merilnika temperature hladilne tekočine
o prilagodljivost	o preveč naprej nagnjeni vzglavniki
o samodejno zaklepanje	
o dobro nastavljiv volanski obroč	

CENA: 5.106.103 SIT (AC Intercar)