

# Lepota po nemško

Lepota je relativna stvar in to, kar je nekemu všeč, še ne pomeni, da navdušuje tudi večino, toda tokrat smo bili soglasni, da je testni 'A' med lepšimi malimi avtomobili.

**T**oda lepota ni vse, se strinjate? Pomembna je tudi duša, skratka vsebina pod zloščeno pločevino v tem primeru. A 200 Turbo je po svojem značaju vse drugo kot pohlevna ovčica, prej bi lahko rekli, da se v njem skriva nekaj malega zverinskosti. Bencinski štirivaljnik z malo več kot dvema litroma delovne prostornine namreč ob pomoči turbo-puhala zmore kar 193 KM!

Kaj takšna moč pomeni za tak (majhen) avtomobil, si verjetno tudi sami zlahka predstavljate. Končna izmerjena hitrost 220 kilometrov na



uro, pospešek od 0 do 100 kilometrov na uro v 8,4 sekunde in štart na četrto milje, ki jo prevozi v 16,4 sekunde ter pri tem doseže hitrost 144 kilometrov na uro, povedo, da gre za precej živahnosti na štirih kolesih. Ob vsem tem pa motor popije zmernih 11 litrov bencina na 100 prevoženih kilometrov.

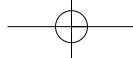
Poraba je lahko tudi manjša, do 9,2 litra, kar je za motor s skoraj 200 KM zelo sprejemljivo.

A-jev menjalnik v skladu z motorjem ni nič kaj nežen in uglajen, kot bi morda pričakovali od avtomobila z zvezdo na nosu. Pravzaprav samodejni menjalnik s svojo grobstvo ob pospeševanju prej meji na športnost kot udobje. V prvi, drugi in tretji stopnji (od sedmih) med odločnim pospeševanjem precej cukne, kar je lahko zoprno, če sodite med voznike ali voznice, ki prisegajo na mehko in udobje. Kdor si v avtomobilu želi veliko mehko, bo moral razmisliti o drugi, bolj umirjeni kombinaciji motorja in menjalnika.

Če je A 200 Turbo po značaju športnik in se tudi po zelo ovinkasti cesti pelje presenetljivo natančno in pravzaprav že zelo hitro - športno (pri tem lahko pohvalimo dobro delujoče podvozje in natančen volan), tega nikakor pa ne moremo trditi za zavore. Zavorna pot je namreč znašala kar 55,3 metra, kar je preveč za tako prestižen avtomobil. Resda so do neke mere na ta rezultat vplivale zimske gume na suhem in za zimske razmere sorazmerno toplem asfaltu, a vseeno nekaj ni delovalo, kot bi moralo.

Med drobne malenkosti, ki so nas motile na testu, pa lahko prištejemo le nekoliko pretirano rošenje prednje šipe, ki jo je posušila šele druga ali celo tretja stopnja na ventilatorju (verjetno je to posledica velike šipe in dejstva, da se, ko avto stoji, ta težje segreje).

Toda dovolj o stvareh, ki so nas zmotile, saj A ponuja predvsem veliko lepega. Recimo paket opreme Elegance, ki je ob vseh serijskih dodat-



kih za varnost (ESP deluje odlično in odpušča voznikove napake tudi na poledeneli cesti) prava kombinacija za vse, ki se radi razvajajo z udobjem v avtomobilu.

Usnje na sedežih, na prestavni ročici, volanu, pomična panoramska streha, leseni dekorativni vložki na sredinski konzoli, navigacija, priprava za telefon, odlični avdiosistem itd. so le del prijetnega ambienta, ki vlada v A-ju. Več opreme bi si od takega avtomobila že težko želeli. Z dodelano notranjostjo in ergonomijo ter s tempomatom (nezahteven za uporabo) je zares prijeten za vožnjo.

Prijeten je tako v mestu, kjer je poleg prave velikosti za prerivanje v gneči in tesno parkiranje v veliko pomoč tudi PDC, kot na cesti, saj se premika živahno in zanesljivo drži zastavljeno smer.

Ob maloprodajni ceni osnovnega modela A 200 Turbo s petimi vrati (vsem, ki imate majhne otroke, priporočamo to različico, saj je dostop na zadnje sedeže veliko lažji kot pri 3-vratni izvedbi), ki znaša 6,3 milijona in ob ugodni aktualni ponudbi financiranja je Mercedesova zvezda presenetljivo dostopna. Zavedati pa se moramo, da kljub vsemu



avto ni poceni in o nakupu v tem primeru ne bo odločala le denarnica, ampak tudi srce. Sicer pa, je bil Mercedes-Benz kdaj zares poceni? Kdor išče poceni avto, bo moral iskati drugje. ■



### Mercedes-Benz A 200 Turbo

<b>Cena osnovnega modela:</b>	6.311.000 SIT
<b>Cena testnega vozila:</b>	10.151.000 SIT

#### NAŠE MERITVE

(T=3 °C / p= 1016 mbar / rel. vl.: 67 % / Stanje km števeca: 8629 km)

#### POSPEŠKI

0-100 km/h:	8,4 s
402 m z mesta:	16,4 s (144 km/h)
1000 m z mesta:	29,4 s (180 km/h)

#### PROŽNOST

Meritev s tovrstnim menjalnikom ni možna.

#### NAJVEČJA HITROST

220 km/h  
(Izbirna ročica v položaju D)

#### ZAVORNA POT

od 100 km/h: 55,3 m (AM meja 40 m)

#### PORABA GORIVA

skupno testno povprečje 9,2 l/100 km

#### TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - turbobencinski - gibna prostornina 2034 cm<sup>3</sup> - največja moč 142 kW (193 KM) pri 5000/min - največji navor 280 Nm pri 1800-4850/min.

Prenos moči: motor poganja prednji kolesi - neskončnostopenski samodejni menjalnik s sedmimi računalniško predhodno določenimi prestavnimi razmerji - gume 195/55 R 16T (Dunlop SP WinterSport M3 M+S).

Mase: prazno vozilo 1305 kg - dovoljena skupna masa 1835 kg.

Mere: dolžina 3838 mm - širina 1764 mm - višina 1595 mm - prtjažnik 435-1995 l - posoda za gorivo 54 l.

Zmogljivosti: največja hitrost 220 km/h - pospešek 0-100 km/h 7,3 s - poraba goriva (ECE) 10,3/6,6/8,1 l/100 km.

#### HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ športen videz
- ▲ motor
- ▲ bogata oprema
- ▲ varnost
- ▲ veliko uporabnih predalčkov
- ▲ udobje, ki razvaja

- ▼ zavore
- ▼ agresivnost menjalnika v 1., 2. in 3. stopnji
- ▼ vklop brisalnikov in smerkazov na eni ročici
- ▼ rošenje sprednje šipe

#### Končna ocena

Eleganten, športno klasičen in nemško dobro izdelan. A 200 Turbo je nedvomno eden boljših Mercedes-Benzov, ki smo jih vozili v zadnjem času.

