



Temu so tako pri razvoju novince podredili večino dela in novih zamisli.

Tehnično gledano so izhajali iz malega brata razreda A, ki je na podobno struno zaigral že pred leti v razredu malih avtomobilov. Znanje, ki so ga že osvojili pred leti in ga nadgradili z obstoječo generacijo A-ja, so morali le ustrezno prilagoditi mersko večjemu modelu.

Glavna razlika v primerjavi s Sportbackom in Enko je višina B-jeve karoserije. Medtem ko sta dolžina in širina Mercedesove karoserije dokaj podobni Audijevi in Beemvejevi, je višina B-jeve karoserije s 1604 milimetri kar za 181 oziroma 174 milimetrov večja kot pri obeh bavarških tekmecih. Razlika, ki je več kot občutna tudi v kabini.

Tam bodo vsi potniki nedvomno opazili bogato odmerjene centimetre v višino. Ne spredaj ne zadaj niti največji posamezniki ne bodo mogli tarnati nad prostorom nad glavami kot recimo v Beemvejevi Enki. Kljub temu da B prepriča s centimetri, namenjenimi komolcem potnikov, se lahko zgodi, da bo prečnih centimetrov zmanjkalo za glave potnikov na zadnjih sedežih.



»V avtomobilskem peskovniku, kjer se igra Mercedes-Benz, sta glavna tekmeca bavarška Audi in BMW.«

Drugačen

Ko so vodilni moške pri DaimlerChryslerju načrtali smernice razvoja za razred B, je bilo glavno vodilo razvojnim inženirjem kratko in jasno - naj bo drugačen!

V današnjem svetu je iskanje novih tržnih niš postalo že skoraj bolezen vodilnih mož avtomobilskih proizvajalcev, saj hočejo vsi nenehno povečevati prodajo.

To pa je na njihovo žalost možno samo, če trgu tudi ponudiš nekaj več. Eden od pristopov je seveda iskanje novih tržnih niš, pri čemer tudi Mercedes ni nič drugačen. V zadnjih mesecih so predstavili dva bolj ali manj samosvoja avtomobila. Prvi je tako imenovani veliki športni potovalnik ali razred R, drugi pa tako imenovani mali športni potovalnik ali razred B. In če prvemu še lahko priznamo, da je resnično nekaj novejšega v svetu avtomobilizma, pa drugemu to le pogojno uspeva. Vse je namreč odvisno od tega, skozi katere oči ga opazujete in preučujete.

Nanj lahko gledate skozi oči večine običajnih smrtnikov, ki jim avtomobili višjega cenovnega, tako imenovanega premium razreda predstavljajo zgolj razmetavanje denarja in šopirjenje peščice izbranih z nečim, česar drugi nimajo, ne morejo imeti ali nočejo imeti. Skozi takšne oči razred B ni nič novega ali posebnega. V njem namreč ne vidijo ničesar, česar nimajo že v Renaultovem Scenicu, Opelvi Zafiri, Volkswagnovem Touranu ali novem Golfu Plus.

Ste premožnejši, vam značka na nosu jeklenega konjička nekaj pomeni in vam do danes še niste uspelo najti dovolj uporabnega, a ne prevelikega avtomobila? Če je odgovor na vsa ta vprašanja pritrdilen, potem bo za vas razred B najbrž dovolj drugačen, da vam vzbudi zanimanje.

Res je, tam kjer se v avtomobilskem peskovniku igra Mercedes-Benz, sta glavna tekmeca bavorska Audi in BMW. Oba sta v zadnjem letu osvežila oziroma razširila svojo modelno ponudbo z dvema modeloma. Audi z A3 oziroma A3 Sportbackom, BMW pa s serijo 1. Skupno obema je, da se uvrščata v tako imenovani Golfov razred, kjer je večina možnosti za umeščanje novih izdelkov že izčrpana. A ker brihtne glave tržnih analitikov ne počivajo, vedno najdejo kakšno luknjo, ki morda še ni zapolnjena. Če takšne luknje ni, si jo izmislijo. Občasno čas pokaže, da z glavo skozi zid pač ne gre, in morajo priznati zmoto, a večinoma jim uspeva zadeti žebljico na glavico.

Ker oba, A3 Sportback in serija 1, stavita predvsem na športnost, dinamiko in užitek v vožnji, je moral Mercedes ubrati drugačno pot. Dobra smer se jim je očitno zdela poudarjena uporabnost, prostornost in prilagodljivost avtomobila.



Dokaj velik prečni naklon stranskih šip in ožanje strehe proti zadku vozila jim pusti v predelu za glave potnikov dokaj malo prostora v širino. Če na zadnji klopi sedita večja potnika, bosta njuni glavi zelo blizu sicer mehko podložene strešne obloge.

Položaj potnikov v tem modelu je podobno visok in pokončen kot v limuzinskih kombijih. Posledica tega je, da je s tem tudi preglednost okoli avta med vožnjo razmeroma dobra. Manj dobro pa je, da mora kupec v avtomobilu, ki ga Mercedes že v osnovi ceni na dobrih 6,9 milijona tolarjev, doplačati mehanizem za po dosegu nastavljen volanski obroč. Doplačilo zanj (nekaj več kot 43 slovenskih tisočakov) sicer ni pretirano, a dejstvo je, da bi morala biti takšna stvar v tako dragem avtu skoraj prva na seznamu serijske opreme. Torej, če ste višje rasti, vam priporoča-



mo, da pri nakupu B-ja na seznamu dodatne opreme odključate tudi to postavko, saj si boste potem veliko lažje uredili delovno mesto po lastnem okusu.

Poleg prostornosti in uporabnosti v prtljažnem prostoru, ki se jima bomo podrobneje posvetili malo kasneje, pa želi B prepričati s slednjima tudi v potniškem prostoru. O prostornosti smo se že razpisali, zato se za trenutek ustavimo le še pri uporabnosti.

Okoli potnikov je sicer dokaj veliko predalčkov in odlagalnih prostorov, a se le redki med njimi izkažejo za resnično uporabne, saj jih je večina (pre)majhnih ali nameščenih preveč odročno. Denarnica, torbica s CD-ploščami in podobne stvari bodo tako največkrat našle svoje mesto v predalih na vratih in v mrežici, nameščeni na sredinskem grebenu tik pred sovoznikovim sedežem.

Za zadnjo sedežno klopjo najdemo še eno od B-jevih odlik - prtljažnik. Ena od njegovih posebnosti je prilagodljivo prtljažno dno, ki vam omogoča preprost preklap med prostornim prtljažnikom z globokim dnom ter malo plitvejšim in manjšim prtljažnikom, a z dvojnimi dnom. V postavitvi z dvojnimi dnom, ko je torej dno prtljažnika nameščeno v zgornji legi, boste z dodatnim podiranjem naslona



▲ Merilniki so dobro pregledni in založeni z veliko podatki.

Iz oči v oči

S čim bi ga primerjal? Z Golfom Plus recimo. Vendar je B po občutku prostornejši, kot da se steguje pol razreda višje. Je Mercedes? Da, a očitno sodi (skupaj z razredom A) v stuttgartsko drugo ligo (natančneje: prvo B-ligo), kar dokazuje s starinskim radiem in obliko sredinske konzole. Zato pa je prvoligaško siceršnje sedenje in počutje za volanom, tudi materiali zvezdi na nosu ne delajo sramote, vse skupaj pa daje občutek premium družinskega avtomobila. To pa je (verjetno) tisto, kar so pri Mercedesu s tem avtom hoteli doseči. Ko bi le oblika nosu manj spominjala na dostavnike ...

Dušan Lukič



Kdor je imel do sedaj v garaži razred A, mu bo voznikovo delovno okolje v razredu B v hipu domače. Visoko (dvojno) dno, nekoliko samosvoja ergonomija za volanom in le po višini nastavljen volanski obroč so (skoraj) isti kot pri manjšem bratu, edina bistvena razlika je le v radodarnosti prostornosti. Za 8,3 milijona tolarjev pa bi si raje kupil dva (dovolj) dobra avtomobila - čeprav na njih ne bi svetila zvezda.

Aljoša Mrak



Bežen pogled vas lahko zbega. B je znotraj povsem podoben A-ju. Dokler se mu podrobneje ne posvetite. Potem opazite lepše merilnike, več dekorativnih elementov, odličen brezstopenjski menjalnik in jasno - več prostora. Pa tudi zunanost je prestižnejša. Žal pa se vse to opazi tudi pri ceni. Dobrih osem milijonov, kolikor jih hočejo za testni avto, pač ni malo.

Matevž Korošec

zadnje klopi dobili v uporabo prtljažnik pravilne oblike s popolnoma ravnim dnom. Če pa ste si med dodatki za doplačilo izbrali tudi paket prilaganja sedežev Easy Vario (doplačilo 80.400 SIT), boste lahko izkoristili vseh 2245 litrov zraka, ki obdaja voznika. Najprej vam Easy Vario omogoča odstranitev celotne zadnje klopi, če pa to še ni dovolj, lahko sovoznikovemu sedežu poklopite naslon. Komur pa tudi to ne bo dovolj, lahko podobno kot zadnjo klop odstrani iz vozila tudi sovoznikov sedež odstranite iz vozila. S tem se med petimi vrati in armaturno ploščo sprostijo kar 2,5 metra vzdolžnega prostora. Če potrebujete vseh pet sedežev, pa je dobro vedeti, da je tudi takrat v zadku na razpolago vsaj 544 litrov prostora. Podatki, zaradi katerih je B na tem področju nedvomno zelo drugačen od obeh bavarskih tekmecev.

Drugačen od Sportbacka in Enke pa je B tudi na cesti. Tam visok in dokaj pokončen položaj



»Podatki, zaradi katerih je B nedvomno zelo drugačen od obeh bavarskih tekmecev.«



