



V nosu: dobra sedeža, dobro počutje



Bližnja srečanja: ročica brisalnikov in voznikovo koleno



Motor: robot, preskušen in povprečno zmogljiv



Potniški prostor: običajne mere, utesnjeno sedenje



Vse v nosu: za servisni pregled v malem



Test: MERCEDES-BENZ MB 100 D KOMBI II

POSEBNA VOŽNJA

Okorna oznaka kombi II pomeni minibus. Zvezda na nosu oznanja, da gre za mercedes-benz. Iste znamke je, jasno, tudi zasnova. Izdelan pa je ta avtomobil v Španiji!

Testno vožnjo smo – vsi člani uredništva hkrati – začeli z več kot tisočkilometerskim izletom. Tako smo iz »prvih rok« zvedeli

vse o potniško potovalnih lastnostih tega vozila. Z meritvami – s samo dvema osebama v avtu – smo potem ugotovili še njegove zmogljivostne številke. Eno z drugim vas morebiti utegne zanimati: če vas miika mini potniško prevoznitvo, zasebni turizem, ali kaj podobnega s tem v zvezi. Časi za takšne podvige so zdaj vseeno ugodnejši, kot so bili včasih, MB 100 D pa je moč voziti tudi samo z vozniskim dovoljenjem kategorije B.

Predlagam, da se najprej sprizajnate z zunanostjo vozila. Ta

sicer ni revolucionarna, je pa dovolj sveža in prijetno skladna. Prednji del je lepši kos mercedesa 100 D: zaradi visoke prednje šipe in zaradi njenega posrečeno izbranega nagiba, ki se šele pod kratkim pokrovom prevesi v povsem navpično masko z oglatima žarometoma. Okni v obeh prednjih vratih so spodaj postrani prizrezi in jima tako zaupali optično »povezavo« s preostalimi šipami na bokih. Od tam dalje je MB 100 klasičen kombi: z drsnimi vrati na desni strani, z oglatim zadkom z dvojimi vrati na njem ter s povišano streho (kakršno je imel testni avtomobil) vred.

Znotraj se klasika vnovič razbline: prednja sedeža sta po tovarnjaško ločena z motorjem, preostalih sedem pa so luksuzno razmestili tako, da je pot k zadnji klopi na široko prosta. Povišana streha ima s te plati dve prednosti: stojno višino v avtu in dodaten prtljažnik nad prednjim parom sedežev.

Spreddaj je tudi najugodnejše sedeti: sedeža sta pripravno nastavljiva, pa najsi gre za voznika ali za njegovega sopotnika. Preostalem potnikom so razmaknjeno in pokončno sedenje odredili že v tovarni. Utegne se zgoditi, da bo kakšen celo predčasno izstopil.

Voznik je na najboljšem: sedi



Tehnični podatki

Motor: štiriroljni – štiritaktni – vrstni – dizel – nameščen spredaj vzdolžno – vrtna in gib 90,9 x 92,4 mm – gibna prostornina 2399 kubikov – kompresija 21,0:1 – največja moč 53 kW (72 KM) pri 4400/min – največji navor 140 Nm pri 2600/min – ročni gred v 5 ležajih – odmična gred v glavi (veriga) – visokotlačna batna črpalka za gorivo – vodno hlajenje – akumulator 12 V, 66 Ah – alternator 980 W

Prenos moči: motor spredaj poganja prednji kolesi – enokolutna suha sklopka – petstopenjski sinhronizirani menjalnik, prestavna ročica na tleh – prestavna razmerja: I. 4,200; II. 2,380; III. 1,540; IV. 1,140; V. 0,880; vzvratna 3,900; diferencial 4,880; platišča 5 1/2 Jx14 – gume 205 NR 14 (michelin)

Voz in obese: minibus – 9 sedežev, 4 vrata – karoserija na (cevnih) šasiji – prednji kolesi na posamičnih obesah, prečna vodila, vzvojni vzmeti, teleskopski blažilniki – zadaj toga prema, listnate vzmeti, teleskopski blažilniki – dvokrožne zavore, spredaj kolutne, zadaj bobnaste, servo, ALB, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (ročica med sedežema) – volan s kroglicami, servo, 3,75 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke

Mere in teže: dolžina 4,922 m – širina 1,809 m – višina 2,045 m – medosna razdalja 2,675 m – kolotek spredaj 1,517 m, zadaj 1,510 m – rajdini krog 12,9 m – teža praznega vozila 1850 kg – dovoljena skupna teža 2650 kg – dovoljena teža prikolice z zavoro 150 kg, brez zavore 750 kg – posoda za gorivo 70 litrov

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 126 km na uro

dobro, vidi dobro in tudi počuti se v glavnem dobro. Merilnikov pred njim ni toliko, da bi jih ne mogel zajeti z enim pogledom, volanski obroč je pripravno položen in zaradi servoojčevalnika vedno prijetno lahkoten, prestavna ročica se (ob še neogretem menjalniku) zatika kvečjemu v prvo ter drugo prestavo in pokrov nad motorjem, ki so ga zgoraj vbočili v pripravno polico, je na voznikovi strani trapezasto odrezan, da je utesnjenost v resnici manjša. Davek za sedenje na prednjih sedežih in za dober razgled tik pred vozilo (za dober pregled nazaj sta zunanji ogledali rahlo premajhni) plača človek z zadnjico: vsakič, ko obrise umazanijo na blatniku, ki se mu pri vstopanju ali izstopanju ni mogoče ogniti. In z umazanijo je pri tem avtu nasploh križ: pretirano mažeta se (predvsem zaradi vode s prednje šipe) tudi obe zunanji ogledali, večno umazan je pokrov posode za gorivo (saj so ga namestili tik za zadnje desno kolo), redkokdaj so čiste kljuke na vratih in nadvse blagodejen bi bil brisalnik vsaj na eni od šip na zadku.

Se vedno hočete voziti turiste? Prav, saj streže MB 100 D tudi z lepimi lastnostmi. Na primer: pod silno kratkim, a čez vse širokim prednjim pokrovom je moč na mah pregledati vse pomemb-

ne tekočine v avtu; če odmaknete pokrov med prednjima sedežema, se vam motor znajde skoraj na dlani, pravzaprav v naročju; če so potniki temeljito obloženi s prtijago, je v zadku tudi zanjo dovolj prostora; in za volanom vsakič znova spoznavate, da je ta mercedes okreten in lahkotno vodljiv avtomobil.

No, v zadku sta tudi akumulator (za enakomernjšo obtežbo vozila) in posoda za gorivom za dodatno vgrajeno ogrevanje notranjosti. Ogrevanje je temeljito, iz posode s plinskim oljem zanj pa zoprno smrdi.

Temeljito je tudi motor: že zdavnaj preskušen dizel s tovarniško oznako OM 616, izdelan zdaj v Barceloni in za spoznanje preslabo zvočno zatesnjen, da ne bi bil preglasen. Vžiga na mah, steče s čisto rahlim oklevanjem in ostaja pravi dizel ne glede na to, kako poln je avtomobil. Dovoljeni skupni teži vozila so petstopenjski menjalnik – skladno z diferencialom – prilagodili z dovolj skrbno izbranimi končnimi prestavnimi razmerji, da je moč še dovolj odločno speljevati na strmih klancih in dovolj hitro potovati, če za hitrost ni cestnih ovir.

Kombi II je med našimi meritvami pospeševal z mesta do hitrosti 60 km na uro v 8,6 sekunde, do hitrosti 80 km na uro v 14,4 sekunde in do hitrosti 100 km na uro v 25,1 sekunde. Dizel v njem je dovoljeval pretikanje v drugo prestavo pri največ 30, v tretjo pri 50, v četrto pri 85 in v peto pri največ 110 kilometrih na uro. Največja hitrost je znašala 131 kilometrov na uro, poraba goriva (povprečno za cel test) pa 11,9 litra plinskega olja na 100 kilometrov.

Voznikovo sedenje natanko nad prednjo premo zbujata nekaj »avtobusnih« občutkov. Nos, ki štrli čez kolesi, se – med obračanjem vozila na tesnem prostoru – pomika vstran kot pri »odraslih« avtobusih in olajšuje voznikovo delo. Čisto odraslo pa je tudi podvozje mercedes 100 D. Temeljito prečno vodeni prednji kolesi sta vzvojno vzmeteni in skupaj z blažilnikoma uravnani na trajno blaženje udarcev s tal. Toga zadnja prema z listnatimi vzmetmi je tršega značaja, zato pa se sproti mehča, če obtežba narašča. Dvotretjinska zasedenost vozila je za prijetno vožnjo najprimernejša: vzmetenje ostaja brez trdih sunkov, motor ji je pa tudi dovolj zlahka kos. Enako obvladajo naloge zavore: spredaj kolutne in zadaj bobnaste so preračunane na visoke obremenitve, prijemljejo pa dovolj mehko, da si potniki tam zadaj med vožnjo lahko tudi kaj natočijo.

Hkrati je ta avtomobil – zaradi prednjega pogona – tudi zimsko zanesljivejši, če pa bi samo 14-colska kolesa zamenjali z večjimi, bi bil drsinam še laže kos. In ko smo že ravno pri zimi: v tem letnem času je vidljivost nasploh slabša, žaromet MB 100 pa nista ustrezna niti poleti. S tem v zvezi bodo morali v tovarni brž kaj ukreniti, saj sta tudi meglenki v odbijaču bolj za okras kot v resnično korist.

Jasno je, da MB 100 kombi II, čeprav merce-



Prtljažnik: za zadnjimi vrati, a z luknjo pod zadnjo klopio



Dodatni prtjažnik: prednje podstrešje



Gorivo za dodaten grelnik: smrad po nafti

des benz, ni limuzina. Je prostoren, dovolj opremljen in povprečno udoben minibus za vsakdanje ali posebne potniške vožnje. Z luksustom pomehkuženi razvajenci pa se s takšnimi avtomobili tako in tako ne vozijo.

*Tekst: Martin Česenj
Foto: Srđan Živulović*

