

Test

MERCEDES - BENZ SPRINTER 208 D FURGON

Na trgu dostavnih in lahkih gospodarskih vozil je zadnja moda poimenovane modelov kot je sprinter (skakač), nekatera imena imajo opravka celo s pestmi, druga se zgledujejo po krepkih možeh formata Martina Krpana, ime Petra Klepca pa je še prosto. Upam, da se ob tem ne bo razburilo slovensko vojno letalstvo, ki ima v svoji eskadrili tudi helikopter Kralj Matjaž.



Široka družina Mercedesovih sprinterjev je še zelo sveža, pravzaprav se je šele pravkar predstavila. Tako je na voljo s tremi medosnimi razdaljami, kot kombi, furgon, poltovornjak in samo



kabina na šasiji za nadaljnjo nadgradnjo po željah. Trije so tudi motorji, klasičen in preskušen dizel, novi turbodizel z neposrednim vbrizgom in zmogljiv bencinski motor. Testni sprinter je furgon, kar pomeni, da je v kabini prostor za tri potnike, za nakladanje ima desna drsna bočna vrata in zadaj dvokrilna. Medosna razdalja je najkrajša od možnih, torej 3000 mm, kar pomeni dobra dva metra in pol dolg, 173



MARATONEC



cm širok in 163 cm visok nakladalni prostor. V serijsko opremo pri nas spada tudi leseno dno nakladalnega prostora, ki v testno vozilo še ni vgrajeno.

Sprinter vas hitro prepriča, da je Mercedes, kljube na vseh vratih so kompaktna in brezhibna, drsna vrata se zapirajo elegantno in brez zatikanj, patent za odpiranje zadnjih levih krilnih vrat je zelo dober in pri odpiranju le-teh se ni treba bati za lastne prste, kot pri marsikaterem podobnem vozilu. Nakladalna višina zadaj je 63 cm, pri drsnih vratih pa je stopnica 43 cm visoka, prav toliko kot sta visoki stopnici pri vstopu v kabino.

Notranjost kabine je dosti bolj limuzinška kot poltovornjaška. Na slednje spominjajo razdalja med stikali in velikost armaturne plošče same ter naklon volanskega obroča. Voznikov sedež je udoben, primerno nastavljen, prav tako udobno sedi tudi potnik skrajno desno, oba privilegiranca imata po višini nastavljiva varnostna pasova. Tretji, ki sedi v sredi, se mora bolj stiskati, varnostni pas ima dvotočkoven, v levo koleno pa ga suva voznik s prestavno ročico, ki po obliki spominja na zaželeno stanje nekega organa. Volanski obroč ima za takšen tip vozil primeren naklon, je ustrezne debeline, s svojimi štirimi



prečkami in skupaj z Mercedesovimi standardnimi merilniki pa daje temu furgonu prestižni pečat hiše, iz katere prihaja.

Armaturna plošča je sveže simpatična, pri namestitvi gumba za odpiranje predala pred sovoznikom so uporabili salomonsko odločitev - pri odpiranju se malo zatakne, zato pa ga lahko odpre voznik, saj doseže gumb, ko

se, recimo, ustavi na cestninski postaji. Če smo že pri zatikanju: sprinterju se včasih, pa ne prehudo, zatakne tudi prestavna ročica ob pretikanju v prvo prestavo. Drugače je natančna, s kombijevo dolgimi gibi.

Kabinski prostor so pri sprinterju zelo preudarno izkoristili. Tako najdemo pod sedeži dovolj prostora za razne potrebščine, oblogi v obeh

potniških vratih sta montažni, pod nogami sovoznika je nameščeno orodje. Praktično in preudarno. Šipe v vratih, pa tudi prednja, so zaradi boljše preglednosti spuščene zelo nizko, nižje od armaturne plošče. Ko je tudi sonce zelo nizko in še v za vas neugodnem položaju, imate seveda prižgane luči, kar pomeni, da kombinirani digitalni števec manj sveti kot normalno in številke na njem zelo zelo težko razberete. Velikost steklenih površin in relativno majhnost sicer prostorne kabine (furgon) opazite tudi, ko je sonce zelo visoko. Kabina se hitro segreje, vendar sedite v mer-

nepotrebnega tekanja pri zamenjavi voznikov, zelo poceni pa je doplačilo za električno nastavitev in ogrevanje obeh ogledal, ki stane (za Mercedes-Benz) skromnih 380 nemških mark in se ju ob nakupu vsekakor splača naročiti. Ogledalom samim gre nekaj zamere, ker se začnejo tresti pri hitrosti nad 110 km/h.

Sprinter je zasnovan na šasiji, zadnja prema je toga s listnatima vzmetema in spredaj s posamičnima obesama. Nič novega, le tisočkrat preskušena in potrjena tehnologija. Pridih sodobnosti dajejo štiri kolutne zavore, ki imajo verjetno boljši učinek, če je v

furgon naloženo kaj tovara, kar v testnem primeru pač ne gre. Kot opcijo si je moč pri zavorah omisliti tudi ABS, ki gre skupaj z elektronsko zaporo diferenciala. Vodljivost ni problematična, kljub pomanjkanju tovara, kar pa se vseeno nekoliko pozna pri volji do nihanja med zaviranjem. K dobri vodljivosti pripomore tudi zelo mehak in natančen volanski servoojačevalnik. Vzdolžno na-



meščen pred prednjo premo je v testnem sprinterju tudi klasičen dizelski motor OM 601. Osmica v sprinterjevem nazivu pomeni v Mercedesovih tovornih šifrah 80 konjskih moči, 2299-kubični vrstni štirivaljni dizelski agregat jih zmore 79 (58 kW) pri 3800 vrtljajih. Deluje na principu predkomor in je kot staro, dobro vino. Za novo poslanstvo so mu izboljšali termoregulacijo in hitro dosegla delovno temperaturo, kar je bistveno pri gospodarnosti.

Pri zagonu tudi vroč zahteva nekaj časa za predvžig, je prijetno hrupen in čeprav je najšibkejši od treh motorjev, je na račun izbranega menjalnika in prenosov v diferencialu v testnem primeru deloval zelo živahno (neobremenjeno vozilo) in pri vožnji z njim sploh ni bilo potrebe po turbodizlu. Tudi po izdelavi sprinter jasno kaže, da je mercedes. Nikakor vas ne razočara, v testnem primeru nekoliko pogrešamo le zaporo diferenciala, sicer pa furgon ni namenjen temu, da se prazen vozi naokrog po svetu. Sprinter pusti vtis izjemne vztrajnosti in robustnosti in z njim prav gotovo ne bi bil večji problem prevoziti maraton, dolg kakšnih pol milijona kilometrov.

cedesu in oni vedo, kako je treba poskrbeti za zračenje. V notranjosti (v testnem primeru) ni nobenega ogledalca v senčniku, najbrž menijo, da (so)voznika fugo-na takšne zadeve ne zanimajo preveč. Zanimivi pa sta zagotovo vzvratni ogledali. Dovolj sta široki in komaj dovolj visoki, vendar morate malo pretegniti hrbet, če želite videti v desnem ogledalu podobo furgona v celoti. Nastavljati ju je treba ročno, kar pomeni kar precej



ANDREJ ŠUPÉ
Foto: MATEJ DRUŽNIK

Tehnični podatki

Motor: štirivaljni - štiritaktni - vrstni - dizelski s predkomiarni - nameščen spredaj vzdolžno - vrtna in gib 89,0x92,4 mm - gibna prostornina 2299 ccm - kompresija 22:1 - največja moč 58 kW (79 KM) pri 3800/min - srednja hitrost bata pri največji moči 11,7 m/s - specifična moč 25,2 kW [34,4 KM]/liter - največji navor 152 Nm pri 2300-3000/min - ročni gred v 5 ležajih - ena admična gred v glavi (veriga) - pa 2 ventila za vsak valj - glava iz lahke kovine - visokotlačna razdelilna črpalka za vbrizg - vodno hlajenje - motorno olje III ni podatka - akumulator 12 V, 66 Ah - alternator 90 A

Prenos moči: motor spredaj poganja zadnji kolesi - enakolturna suha sklopka - peistopenjski sinhronizirani menjalnik - prestavna razmerja: I, 4,890; II, 2,530; III, 1,490; IV, 1,000; V, 0,780 - vzvratna: 4,590, diferencial 4,375 - platišča 5,5x15 - gume 195/70 R 15 (continental contrasts), katalni obseg 1,984 m - hitrost pri 1000/min v V. prestavi 34,8 km/h

Voz in obese: furgon - 5 vrat, 3 sedeži - karoserija na šasiji - prednji kolesi na posamičnih obesah, vzmetni nogi, prečna vodila, stabilizator - zadaj toga prema, listnate vzmeti, teleskopski blažilniki - dvokrožne zavore, spredaj in zadaj kolotne, servo, omejevalnik moči zadaj, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (ročica med sedežema) - volan z zobato letvijo, servo, 3,75 zavrtiljaja od ene do druge skrajne ločke.

Mere, zunanje: dolžina 4835 mm - širina 1933 mm - višina 2335 mm - medosna razdalja 3000 mm - koloteki: ni podatka - rajdni krog 10,5 m - **notranje:** dolžina (od armaturne plošče do zadnjega naslonjala) 1040 mm - širina (komolci) 1800 mm - višina nad sedežem 1090-1145 mm - vzdolžnica 850-1020 mm - premer volanskega obroča 410 mm - prostornina kesona 6,8 kubičnih metrov - posada za gorivo 76 l

Teže: prazno vozilo 1930 kg - dovoljena skupna teža 2590 kg - dovoljena teža prikolice z zavora 2000 kg, brez zavore 750 kg - dovoljena obtežitev strehe 100 kg

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 133 km/h - poraba goriva: ni podatka



Naše meritve

Največja hitrost:

137 km/h (V. prestava)

Pospeški:

0-40 km/h 4,2 s
0-60 km/h 8,7 s
0-80 km/h 15,4 s
0-100 km/h 26,3 s
1000 m z mesta 43,1 s (111 km/h)

Prožnost:

1000 m od 40 km/h (IV.) 41,9 s (113 km/h)
1000 m od 40 km/h (V.) 45,1 s (112 km/h)

Zavorna pot:

od 100 km/h 62,1 m

Natančnost merilnika hitrosti:

kazalec na	resnično
40	38,9 km/h
60	60,0 km/h
80	80,4 km/h
100	98,4 km/h
120	117,9 km/h

Trušč v notranjosti (dB)

hitrost	III.	IV.	V.
50 km/h	71	66	64
100 km/h	-	75	72
prosti tek	-	55	-

Poraba goriva:

testno povprečje

11,5 l dizelskega goriva na 100 km

Cena

DEM 33.950
s 5-odstotnim davkom
(AC InterCar, Ljubljana)

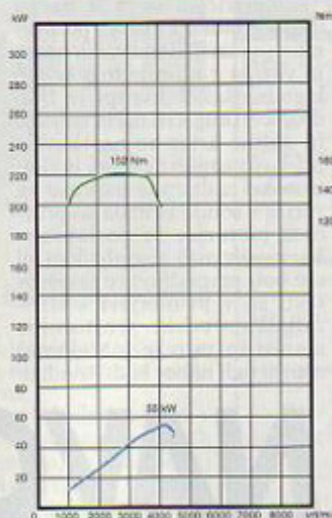


DIAGRAM MOTORJA

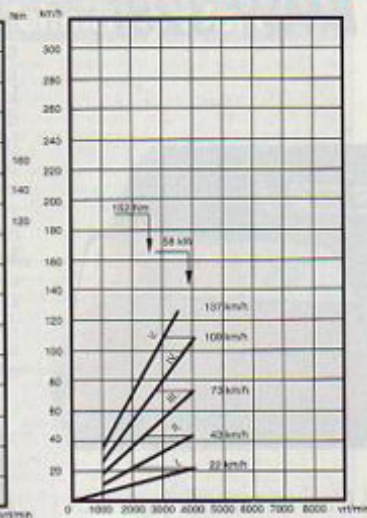


DIAGRAM MENJALNIKA

Hvalimo

- izdelava
- notranjost
- sedeži
- volanski obroč
- motor
- kljuge
- izpuh z zelo malo dima

Grajam

- občasno zatikanje prestavne ročice
- prenizko nameščena ročica ročne zavore
- tresenje vzvratnih ogledal pri hitrosti nad 110 km/h
- utlesnjenost srednjega sedeža

Iz oči v oči

Upam si staviti, da bi prvih sto metrov brez treninga pretekel hitreje, kot to uspe testnemu sprinterju. Toda to ni za nobenega od naju tragično, še posebej pa ne za novi štuttgartski dostavnik. To, da so na armaturni plošči nekateri merilniki enaki, kot v dentimo, roadsterju 600 SL, lahko pomeni le, da pri Mercedesu-Benzu vse stvari jemljejo enako resno in dosledno.

Vinko Kernc

Sprinter, ki smo ga dobili na test, je v furgonski izvedbi, torej je zadnji del namenjen izključno tovoru, lahko tudi nekoliko večjih mer, saj je streha povišana. Prednji del, namenjen vozniku in sopotnikom, je v osnovi enak kot če naročite kakšno drugo različico. Kljub le osnovni opremlitvi lahko voznik premika sedež v vse možne smeri, armaturna plošča je za razred vozila odlična, priporočam pa nakup električno nastavljivih ogledal, sicer vam bo to opravilo grenilo življenje. In še motor. Ta je, čeprav dizelski in z »le« 79 KM, sicer neobremenjeno vozilo poganjal za moj okus izjemno živo. Torej MB tudi v tem razredu ne razočara.

Matevž Korošec

Ko so mi rekli, da bi zaradi »pestrosti« bilo dobro slišati tudi nmenja iz vrst lepšega (ne nujno tudi nežnejšega) spola, se mi še sanjalo ni, da bom morala ocenjevati tudi furgone, lepo vas prosim! Čeprav prihajajo iz Mercedes-Benz. Ker pa so se testniki pritoževali, da prazno dostavno vozilo ne daje pravega vtisa, so do moje mame uspešno prepeljali dva stara fotelja. Kavč, ki je tudi čakal na prevoz, so nam tatovi med prazniki ukradli, in sedaj ne vemo, kako bi sphilal na zmogljivosti vozila.

Nada Popov Trifunović