

Vozili smo

**MERCEDES-
BENZ
SPRINTER
214/208D/
212D/312D**

Glede na Ren, ki se je minule dni razlival tudi v okolici Mainz, nedaleč od Frankfurta, bi moral Mercedes-Benz predstaviti svoj navtični programski delež. Ampak ker resni programi ne segajo zgolj od včeraj do danes, je bil tokrat na vrsti sprinter: nova družina dostavnih vozil, ki je stala - gledano skozi razvojno denarnico - 1,4 milijarde tamkajšnjih mark in s katero so zamenjali dozrajšnja vozila T1 in MB 100 D.

Tistim, ki menite, da zna Mercedes-Benz izdelovati zgolj luksuzne limuzine ter prestižne kupeje in roadsterje, naj povem, da je ta avtomobilska hiša od leta 1955 prodala tudi dva in pol milijona lahkih dostavnih vozil. Za pisanje o tovornjakih vseh kategorij pa zdaj ni časa.

Zdaj so svoje dostavnike, z minibusi (kombiji) vred močno

LAHKA ATLETIKA

modernizirali. Pri tem ni nobenih utvar: avtomobile, namenjene odprtemu ali zaprtemu prevozu tovora in minibusnim storitvam, narekuje namen, ne oblika. Torej se že vnaprej ve, da bodo zadki oglati, da imata poglavitno vlogo nakladalni oziroma potniški prostor, da je pri nosu bolj malo možnosti za revolucijo in da zatorej ni (ne)čudež, če so si vsa vozila zadnjega časa (najsi gre za fiat, citroëne, peugeot, renault, forde ali volkswagne, da le niso japonska) navzven vse bolj podobna. Jasno: sprinter ima Mercedesovo masko pred hladilnikom, Mercedesova žarometa ob njej in Mercedesovo zvezdo na nosu. A če vam dam v roke zavoj še tako mehke gline, tudi vam ne bo uspelo narediti airbusa, pa če ste David Copperfield ali pa ne. Sprinterjeva oblika se je vseeno posrečila: prednji del vozila je mehko zaobljen in dovolj eleganten, da hiši, iz katere prihaja, ne more biti v sramoto. Vse drugo je reševanje prostora v prostoru in še najbolj moteče za oči so tračnice drsnih vrat

na bokih tistih različic, ki takšna vrata imajo. Navkljub veliki presečni površini je aerodinamika ob $C_x = 0,34-0,36$ zelo ugodna, pa tudi notranost zna biti - odvisno pač od različice in od tega, čemu je namenjena - mercedesovsko udobna ter vsakič sproti natančno izdelana.

Osnovnih različic sprinterja je devet, kar pomeni od 2,5 do 4,6 tone dovoljene skupne teže, največjo dovoljeno obremenitev do 2,8 tone, nakladalne prostornine od 7,0 do 13,4 m³, štiri karoserijske ponudbe (kombi, bus, odprt nakladalni prostor in kabinski del z golo šasijo), nižjo ali višjo streho ter tri možne medosne razdalje (3000, 3550 in 4025 mm). Zasnova sprinterja je klasična: šasija, toga zadnja prema z listnatimi vzmetmi, posamične obese za prednji kolesi, zadnji pogon ter vzdolžno nameščen motor v nosu. Motorji so trije: 2,3-litrski bencinski štirivaljni s štiriventilsko tehniko (105 kW/143 KM pri 5000/min; 210 Nm pri 4000/min) prihaja iz Mercedesovih limuzin, 2,3-litrski dizel s predkomorami (58 kW/79 KM

pri 3800/min; 152 Nm pri 2300-3000/min) sodi v klasično, a modernizirano in okolju prirejeno ponudbo te znamke, 2,9-litrski turbodizel z neposrednim vbrizgavanjem goriva (90 kW/122 KM pri 3800/min; 280 Nm pri 2000-2300/min) pa je nov stroj z elektronsko regulacijo vbrizgavanja (EDC), z doplačilnim oksidacijskim katalizatorjem, z izjemno dobrim izkoristkom ter z elegantno naklonjenostjo čistejšemu okolju.

Onstran enoploščne sklopke ponujajo na novo razviti in gospodarnosti vožnje prilagojeni petstopenjski ročni menjalnik ali pa (za obe močnejši motorji različici) štiristopenjsko avtomatiko. Kolesa so petnajstcolska, pogonu pa so dodali tudi elektronsko diferencialno zaporo, zoper zdrsnost težave. K sprinterjevi varnosti sodijo kolutne zavore za vsa štiri kolesa, ABS, k sedežem vpeti varnostni pasovi ter doplačilna zračna blazina za voznika (pozneje bo na voljo tudi dvojna vreča za desna sopotnika v prvi sedežni vrsti). Sprinter so snovali z neprikritimi varčevalnimi cilji: z





željo po manjši porabi goriva (do 15 odstotkov), z zmanjšanjem sestavnih delov (za polovico), z na novo zasnovano linijsko in robotno montažo (kar pomeni za 40 odstotkov krajši čas sestavljanja posamičnega vozila) in s skoraj 90-odstotno reciklažno uporabnostjo vdelanih materialov. Proizvodne možnosti so zaokrožili na 100.000 vozil letno, to pa je omogočilo tudi znižanje cene (glede na predhodni model). Hkrati so - s sodelovanjem Westfalie - že ob krstu sprinterja ponovili tudi različico James Cook, z odločno privzdignjeno streho in s potovalno-bivalnim udobjem za nepreveliko družino.

Tistemu, ki sede za volan sprinterja, je ta všeč tudi zaradi pravšnjih mer med volanskim obročem, sedežem in pedali, zaradi dobre vidljivosti (vštevši veliki vzvratni ogledali), zaradi pregledne armaturne plošče (z žal le enim, a preklopnim kilometrskim števcem) in z »li-

muzinskostjo» kokpita nasploh. Preveč tovornjaška in prenizko od desnice je le ročica ročne zavore, pa tudi falična podoba prestavne ročice zahteva posebne okuse: njene »mehkosti«, predvsem ko gre za drugo prestavo, ni moč pohvaliti. Za krstne vožnje so bile vse razpoložljive različice obremenjene s polovično dovoljeno obtežbo, da je bila ponudba njihovih zmogljivosti optimalnejša. Tako so se izkazali kompromisno razmerje med vzmetenjem in blaženjem podvozja, odločnost obeh zmogljivejših motorjev, pa tudi zanesljivost lege, najsi bo pri vožnji naravnost ali med vijuganji.

Mercedes-benz sprinter je pravi lahkoatlet; zmogljiv za tisto, kar so mu namenili, da mora opravljati, in lahkoten za tistega, ki ga vozi. Njegove zunanje mere omogočajo tudi mestno gibkost, njegove preostale lastnosti pa - marsikje na svetu - hitrosti, ki niso tovornjaško omejene. Tako je



sprinter zanesljiv adut obetavnega Mercedesovega načrtovanja: nadaljevali ga bodo z manjšo izpeljanko tega modela, ki jo napovedujejo kot city-transporter (1995/96), z limuzinskim kombijem vianom (1996) in z nasledniki težjih in težkih tovornjakov. Sprinter je torej natanko določen znanilec odločnega šprinta (pol) tovornjaškega sektorja te stuttgartske tovarne; čeprav ga izdelujejo v njeni düsseldorfski podružnici.

MARTIN ČESENJ

