

# Uporabni Van

Se ukvarjate s športom? Radi aktivno preživljate svoj prosti čas? Če ste na ti dve vprašanji odgovorili pritrdilno, potem zagotovo razumete poslanstvo novega Vanea. Slednji s filozofijo preostalih bratov nima veliko skupnega. Je pač premalo ugleden, če me razumete. Sicer pa se tega zelo dobro zavedajo tudi v Stuttgartu.



**D**a ga izdelujejo v tovarni lahkih gospodarskih vozil, namreč ni naključje.

Tudi njegova podobnost z razredom A ni nikakršna skrivnost ali, če želite, naključje. Osnovi sta si namreč precej podobni. To pomeni, da ima Vaneo,

enako kot razred A, pogon na prednji kolesni par, dvojno (sendvič) dno in nenazadnje prepotrebni ESP, ki skrbi zato, da ga nič hudega sluteči los, izgubljen nekje na cesti, ne bi prevrnil. Enaki pa kljub temu nista! Vaneo je daljši (daljša je tudi njegova

medosna razdalja), višji ter po mnenju nekaterih oblikovno privlačnejši. To velja predvsem za zadek, ki z dolgimi, v zadnja stebra »vtisnjenimi« lučmi izžareva obilo živahnosti. Nenazadnje pa tudi za stransko silhueto skupaj z drsnimi vrati na bokih. Ob

vsem tem vas lahko morda zmotijo le kolesa, ki ob vsej gmoti pločevine in stekla delujejo na pogled nekoliko premajhna. Toda videz vara: 14-palcev le ni tako malo, res pa je, da bi mu 15- ali celo 16-palčna zagotovo lepše pristajala.

Kako zelo želi biti Vaneo podoben A-ju, dokazuje tudi v svoji notranjosti. Če boste želeli vstopiti vanjo, boste morali najprej nogo dvigniti precej visoko. Starejšim, predvsem pa nižjim to lahko povzroči kar nekaj nevšečnosti. Ima pa takšna konstrukcija

dna tudi svoje prednost. Na primer pri izstopu, saj nog ni treba dvigovati čez prag, kajti slednjega Vaneo nima. Dvojnemu (sendvič) dnu je primerno tudi sedenje. Precej visoko od tal, pa vendar dokaj nizko. Tega položaja se je treba preprosto privaditi,

saj ga v večini preostalih avtomobilov ne boste srečali. V veliko pomoč pri tem pa je izdatno nastavljiv voznikov sedež, pri katerem bodo najzahtevnejši morda pogrešali le nastavljivo oporo ledvenega dela. Žal pa se zgodba popolnoma obrne, ko je

treba nastaviti volanski obroč. Temu so v tovarni namenili en sam položaj, zato lahko na nastavitve višine ali globine preprosto pozabite. In, če se vrnemo za trenutek še enkrat k podobnostim z razredom A. Enak ni le položaj sedenja, ampak



tudi armaturna plošča skupaj z merilniki in sredinsko konzolo. To pa pomeni, da volanski obroč, kljub temu da ni nastavljen, lepo sede v roke, prav tako kratka prestavna ročica, logično so razporejena tudi vsa stikala, ob tem pa je precej preprost za uporabo še odličen avdiosistem (Command), nameščen na sredinski kozoli. Grajo si pravzaprav zasluži le leva obvolanska ročica, ki preprosto služi preveč opravilom.

Podobnosti z A-jem pa se pričnejo razhajati za prednjima sedežema. Namesto klasičnih so pri Vaneu ob straneh drsna vrata, ki potnikom močno olajšajo dostop, kljub izdatnemu prostoru zadaj pa je treba priznati, da bodo slednjega veselili predvsem otroci. Zaradi dvojnega dna je položaj sedenja namreč precej

**1. Podobnost z razredom A ni naključna, to pa kaj hitro ugotovijo tudi vozniki in potniki.**  
**2. K zadnji kapi vstopite skozi drsna vrata, tam pa se vam razprostre udobje, ki ga bodo veselili predvsem otroci. Dvižni mizici, otroška sedeža, predala pod sedalnimi deli klopi ...**  
**3. Najzmožljivejši, toda hkrati tudi najpožrešnejši Vaneov motor.**  
**4. Sedenja se je potrebno privaditi (dvojno dno), sicer pa je delovno okolje prav takšno kot v razredu A.**

skrčen. Da so za zadnjimi sedeži razmišljali predvsem o prostoru namenjenem otrokom, dokazujejo tudi mizici na hrbtnih prednjih sedežev, uporabna predala pod klopjo, v katero je mogoče pospraviti na primer igrače, in nena zadnje tudi sedalni del klopi, ki se lahko kaj hitro prelevi v dva otroška sedeža. Igrivo preprosto, predvsem pa lahko opravilo je tudi zlaganje zadnje klopi, ki ne zahteva nikakršnega znanja, še manj pa moči, toda tega žal ne bi

mogli trditi za odstranjevanje. Predvsem dame naj se tega pravilu raje ne lotijo, razen če niso v resnično odlični telesni pripravljenosti. Že tretinski del klopi, ki bi mu bi lahko rekli tudi sedež, namreč spada v težko kategorijo, dvotretinski pa naravnost v super težko.

Precej nerazumljivo, če pomislimo, da se za zadnjo klopjo v prtljažnem prostoru nahaja priročna pomična ploščad, ki je tam predvsem zato, da se s težko prt-

lago v roki ni treba dodatno sklanjati v prtljažnik. Le-to zato preprosto izvlečemo, nanjo naložimo tovor, težak tudi do 120 kilogramov, in jo zapeljemo nazaj v prtljažnik. Ni kaj, nadvse priročno! Žal pa tudi omenjena ploščad ni popolna. Zmoti že njeno dno, ki je plastično in ne gumirano. To pomeni, da je treba vsak tovor vedno čvrsto pritrditi, saj v nasprotnem primeru poplesava po prtljažniku. In verjemite, tega si zagotovo ne boste želeli, saj so stene prtljažnika plastične, ob tem pa še dokaj občutljive na udarce ostrih predmetov. Pa še eno težavo predstavlja omenjena pomična ploščad: ob odstranjeni zadnji klopi boste povsem ravno dno dobili le, če boste odstranili tudi slednjo, zanj pa velja enako kot za klop - spada v super težko



**Prtljažnik je že v osnovi velik (715 l), postane pa lahko tudi ogromen (2400 l). Pomična ploščad sprejme do 120 kg težak tovor. Uporabno! Le pri odstranjevanju zahteva močnega človeka.**

### Iz oči v oči



Vaneo me je presenetil, in to zelo prijetno. Zaradi svoje prostornosti, oblike in predvsem prilagodljive notranjosti, ki je domiselno zasnovana. Poigravanje s prostorsko ureditvijo je zabavno, toda dvomim, da tudi primerno za nežnejši spol, saj so sedeži (sicer preprosto snemljivi) pretežki. Aha, pa še nekaj mi ne gre iz glave - cena. Saj ne rečem, ima značko na nosu, vendar dvakrat boljši od konkurence, ki ni slaba, vseeno ni. Zresnite se no!

Peter Kavčič



Mercedesov razred A me nikoli ni povsem prepričal, pa do sedaj nisem vedel, zakaj. Res je, bil je prijetno okreten po mestu, (komaj) dovolj prostoren za štiri, a vseeno mu je nekaj manjkalo. Zdaj vem: Vaneo je enako okreten, a ima več kot dovolj prostora za štiri (ali več), ogromen prtljažnik in praktična drsna vrata na bokih. Če je osnova A, je Vaneo 1A.

Dušan Lukič



**Dodatno ogledalce za nadzor najmlajših na zadnji klopi.**

| CENE                                   | SIT     |
|----------------------------------------|---------|
| <b>Dodatna oprema</b>                  |         |
| Kovinska barva                         | 119.540 |
| Sistem za pomoč pri parkiranju         | 153.650 |
| Klimatska naprava                      | 330.840 |
| Električno dvizno-pomično strešno okno | 231.700 |
| Tempomat                               | 69.270  |
| Izvleklivo dno prtljažnika             | 103.370 |
| Električno pomični zadnji bočni okni   | 50.280  |
| Zaščitna mreža za potnike in prtljago  | 32.350  |
| Dodaten samostojen sedež v 3. vrsti    | 97.390  |
| Alarmna naprava                        | 106.180 |

#### Nekateri nadomestni deli

|                                         |        |
|-----------------------------------------|--------|
| Prednji žaromet z utripalko in meglenko | 39.271 |
| Prednji odbijač                         | 45.583 |
| Prednja maska                           | 16.258 |
| Vetrobransko steklo                     | 91.284 |
| Znak                                    | 4.019  |
| Prednji blatnik                         | 33.791 |
| Zadnji odbijač                          | 33.277 |
| Zunanje ogledalo                        | 23.141 |
| Lahko platišče                          | 48.228 |

kategorijo. Sicer pa lastniki Vaneov s prtljago ne bi smeli imeti večji težav. Prtljažnik je velik, postane pa lahko tudi ogromen. Le zadnjo klop je treba odstraniti. Bodo pa pogrešali pregradno mrežo, s pomočjo katere bi lahko izkoristili celoten prostor vse do stropa.

Za konec pa se posvetimo še vožnji z Vaneom. Štirivaljni 1,9-litrski bencinski motor sodi v vrh motorne palete, torej vas z zmogljivostmi ne bo razočaral. Pa še presenetljivo rad se vrti! Manj navdušuje le s svojo porabo, ki hitro lahko zleze krepko prek deset litrov na sto prevoženih kilometrov. Toda ob tem ne smemo spregledati velike čelne površine. Svojo podob-

nost z razredom A pa Vaneo dokazuje tudi med ovinki. Nagibanje karoserije lahko postane zaradi visokega sedenja kaj hitro moteče, kljub temu da je vzmetenje dokaj trdo uglaseno. Posledica slednjega je seveda tudi nekoliko trše požiranje neravnin. Toda udobja to posebej

### Namesto klasičnih so pri Vaneu ob straneh drsna vrata.

ne kvari, česar žal ne moramo zapisati za lego. Slednjo sicer v vsakem trenutku nadzira serijsko vgrajen ESP, kako prepotreben je, pa Vaneo dokazuje v ovinkih. Že pri nekoliko večjih hitrostih namreč prednje no-

tranje kolo hitro izgubi stik s podlago. To pa postane še posebej moteče prav na spolzkih podlagah. Torej se sploh ne smemo čuditi odločitvi inženirjev, ki so ESP sprogramirali tako, da ga je mogoče izklopiti, toda že ob prvi nevarnosti, ki jo zazna, se zopet samodejno vklopi.

Varnost je pač na prvem mestu. In to gre spoštovati. Vaneo pa vas bo ob tem navdušil še s svojo prostornostjo, uporabnostjo in nenazadnje udobjem. Nikakor pa ne z dinamično vožnje.

Sicer pa, kdo si kupi enoprostroca za to, da bo z njim užival med ovinki.

Matevž Korošec

| Model                           | Mercedes-Benz Vaneo | Mercedes-Benz A 190 L Elegance | Renault Scenic 1.8 16V Expression | Toyota Corolla Verso 1.6 VVT-i Terra |
|---------------------------------|---------------------|--------------------------------|-----------------------------------|--------------------------------------|
| motor (zasnova)                 | 4-valjni - vrstni   | 4-valjni - vrstni              | 4-valjni - vrstni                 | 4-valjni - vrstni                    |
| gibna prostornina (cm³)         | 1898                | 1898                           | 1783                              | 1598                                 |
| največja moč (kW/KM pri 1/min)  | 92/125 pri 5500     | 92/125 pri 5500                | 85/116 pri 5750                   | 81/110 pri 6000                      |
| največji navor (Nm pri 1/min)   | 180 pri 4000        | 180 pri 4000                   | 158 pri 3750                      | 150 pri 4800                         |
| dolžina × širina × višina (mm)  | 4192 × 1742 × 1830  | 3776 × 1719 × 1587             | 4169 x 1698 x 1675                | 4240 × 1705 × 1610                   |
| največja hitrost (km/h)         | 181                 | 198                            | 189                               | 180                                  |
| pospešek 0-100 km/h (s)         | 11,1                | 8,8                            | 10,3                              | 11,3                                 |
| poraba goriva po ECE (l/100 km) | 10,7/6,7/8,2        | 10,7/6,0/7,7                   | 10,4/6,3/7,8                      | 9,4/6,2/7,3                          |
| cena osnovnega modela (SIT)     | 5.437.001           | 5.112.571                      | 4.012.000                         | 4.198.300                            |

## avto magazin MERCEDES-BENZ Vaneo 1.9 FAMILY

### NAŠE MERITVE

#### Vozne lastnosti

|                    |             |
|--------------------|-------------|
| <b>Pospeški</b>    | <b>s</b>    |
| 0-60 km/h:         | 5,0         |
| 0-80 km/h:         | 7,5         |
| <b>0-100 km/h:</b> | <b>11,1</b> |
| 0-120 km/h:        | 15,7        |
| 0-140 km/h:        | 22,3        |
| 1000 m z mesta:    | 32,7        |
|                    | (157km/h)   |

|                  |          |
|------------------|----------|
| <b>Prožnost</b>  | <b>s</b> |
| 50-90 km/h (IV): | 12,1     |
| 80-120 km/h (V): | 18,2     |

|                         |                 |
|-------------------------|-----------------|
| <b>Največja hitrost</b> | <b>180 km/h</b> |
| (V. prestava)           |                 |

|                                |                 |
|--------------------------------|-----------------|
| <b>Poraba goriva</b>           | <b>l/100 km</b> |
| najmanjše povprečje            | 9,8             |
| največje povprečje             | 12,4            |
| <b>skupno testno povprečje</b> | <b>11,0</b>     |

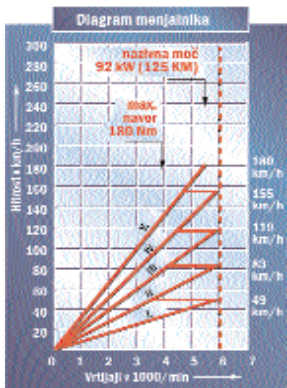
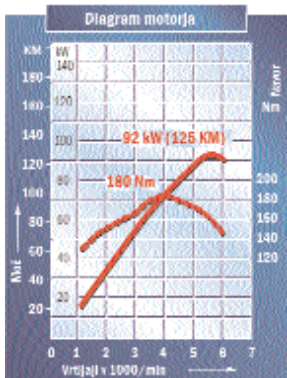
|                            |             |
|----------------------------|-------------|
| <b>Trušč v notranjosti</b> | <b>dB</b>   |
| Prestava                   | III. IV. V. |
| 50 km/h                    | 58 56 55    |
| 90 km/h                    | 65 63 62    |
| 130 km/h                   | 71 70 68    |
| Prosti tek                 | 40          |

|                                      |                      |
|--------------------------------------|----------------------|
| <b>Natančnost merilnika hitrosti</b> |                      |
| <b>kazalec na</b>                    | <b>resnično km/h</b> |
| 30                                   | 26,6                 |
| 50                                   | 46,1                 |
| 70                                   | 65,3                 |
| 90                                   | 84,9                 |
| 100                                  | 95,3                 |
| 130                                  | 124,3                |
| 150                                  | 144,0                |

|                    |          |
|--------------------|----------|
| <b>Zavorna pot</b> | <b>m</b> |
| od 130 km/h:       | 68,7     |
| od 100 km/h:       | 42,1     |

|                                      |  |
|--------------------------------------|--|
| <b>Okoliščine meritev</b>            |  |
| T = 21 °C                            |  |
| p = 1021 mbar                        |  |
| rel. vl. = 44 %                      |  |
| Stanje kilometrskega števca: 5580 km |  |
| Gume: Continental VancoContact       |  |

|                          |  |
|--------------------------|--|
| <b>Napake med testom</b> |  |
| - brez napak             |  |



|                           |                  |
|---------------------------|------------------|
| <b>CENE</b> (AC Intercar) | <b>SIT</b>       |
| <b>OSNOVNI MODEL:</b>     | <b>5.437.001</b> |
| <b>TESTNO VOZILO:</b>     | <b>7.450.900</b> |

### GARANCIJA IN ZAVAROVANJE

#### Garancija:

2 leti brez omejitve kilometrov splošne garancije, servisni paket storitev SIMBIO in MOBILITYGO

#### Obvezno zavarovanje:

|                                                                  |                    |
|------------------------------------------------------------------|--------------------|
| <b>Polno kasko zavarovanje brez dodatkov (okvirna vrednost):</b> | <b>103.000 SIT</b> |
|                                                                  | <b>308.700 SIT</b> |

**92 kW (125 KM) ● 11,1 s ● 180 km/h ● 11,0 l/100 km**

### TEHNIČNI PODATKI

#### Motor:

4-valjni - 4-taktni - vrstni - bencinski - nameščen spredaj prečno - vrtina in gib 84,0 × 85,6 mm - gibna prostornina 1898 cm³ - kompresija 10,8 : 1 - največja moč 92 kW (125 KM) pri 5500/min - srednja hitrost bata pri največji moči 15,7 m/s - specifična moč 48,5 kW/l (65,9 KM/l) - največji navor 180 Nm pri 4000/min - ročična gred v 5 ležajih - 1 odmična gred v glavi (veriga) - po 2 ventila na valj - glava iz lahke kovine - elektronski večtočkovni vbrizg in elektronski vžig - tekočinsko hlajenje 6,0 l - motor-no olje 5,0 l - akumulator 12 V, 46 Ah - alternator 80 A - uravnavani katalizator

#### Prenos moči:

motor poganja prednja kolesa - enokolutna suha sklopka - 5-stopenjski ročni menjalnik - prestavna razmerja I. 3,267; II. 1,923; III. 1,344; IV. 1,026; V. 0,821; vzvratna 3,286 - prestava v diferencialu 4,059 - platišča 5,5J × 15 - gume 195/55 R 15 H, kotalni obseg 1,80 m - hitrost v V. prestavi pri 1000/min 32,3 km/h

#### Voz in obese:

limuzinski kombi - 5 vrat, 5 sedežev - samonosna karoserija - Cx = 0,33 - spredaj posamične obese, vzmetne noge, trikotna prečna vodila, stabilizator - zadaj poltoga prema, viljačne vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator - dvokrožne zavore, spredaj kolutne (prisilno hlajene), zadaj kolutne, servo, ABS, BAS, EBD, mehanska ročna zavora na zadnja (ročica med sedežema) - volan z zobato letvijo, servo, 3,7 zasuka med skrajnima točkama

#### Mere:

**zunanje:** dolžina 4192 mm - širina 1742 mm - višina 1830 mm - medosna razdalja 2900 mm - kolotek spredaj 1524 mm - zadaj 1477 mm - najmanjša razdalja od tal 150 mm - rajdni krog 11,8 m

**notranje:** dolžina (od armaturne plošče do zadnjega naslonjala) 1600 mm - širina (komolci) spredaj 1365 mm, zadaj 1425 mm - višina nad sedežem spredaj 1110 mm, zadaj 1030 mm - vzdolžnica prednji sedež 950-1160 mm, zadnja klop 850-620 mm - dolžina sedalnega dela prednji sedež 490 mm, zadnja klop 460 mm - premer volanskega obroča 375 mm - prtljažnik (normno) 715-2400 l - posoda za gorivo 54 l

#### Mase:

prazno vozilo 1375 kg - dovoljena skupna masa 1920 kg - dovoljena masa prikolice z zavoro 1000 kg, brez zavore 400 kg - dovoljena obremenitev strehe 50 kg

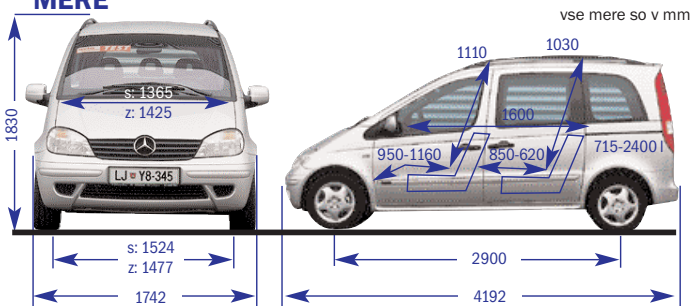
#### Zmogljivosti (tovarna):

največja hitrost 181 km/h - pospešek 0-100 km/h 11,1 s - poraba goriva (ECE) 10,7/6,7/8,2 l/100 km (neosvinčeni bencin, OŠ 95)

### Užitek v vožnji: 😊 😊 😊 😊 😊

Vaneo je lahko krasen družinski avto, nikakor pa ga ne boste kupili za to, da bi z njim uživali v vožnji. Tega vam ne dovoljuje že zaradi svoje zasnove (enoprostrorec), vse skupaj pa dodatno omejuje še ESP.

### MERE



### HVALIMO IN GRAJAMO

- + uporabnost
- + prilagodljiva notranjost
- + bočna drsna vrata
- + bogata oprema, vgrajena v testnem vozilu
- + zmogljiv motor
- + pomična nakladalna ploščad za prtljago
- + imidž znamke

- visoko vstopanje
- položaj za volanskim obročem
- masa zadnje klopi in pomične ploščadi v prtljažniku
- ni pregradne mreže v prtljažniku
- visoka cena