

Igra števil

Prej je bil E 270 CDI. In v resnici je imel 2,7-litrski motor, ki je zmožal 177 konjev in 425 njutonmetrov navora. Zdaj je E 280 CDI. In še vedno ima 177 KM in 425 Nm.

Ampak tokrat motor ni, kot bi sodili po oznaki, 2,8-litrski. Mercedesovi inženirji so si tokrat za osnovo vzeli 3,2-litrski motor iz modela 320 CDI in mu namenili drugače nastavljeno motorno elektroniko, filter trdih delcev in ga predvsem prepričali, da se obnaša čim manj dizelsko. Da gre za dizel, vseeno ne boste prezrli. Zjutraj prvih nekaj sekund delovanja pa ob

povzpeli nad številko 2.500, temu ustrezna pa je tudi poraba, ki je ob lagodni izvenmestni vožnji tam nekje pod osmimi litri. Če pa boste večino časa z avtomobilom preživeli v mestu ali pri višjih, avtocestnih hitrostih, pa na takšen rezultat nikar ne računajte. Bolj realna je številka tam nekje med desetimi in enajstimi litri na sto kilometrov, kar pa sploh ni slabo, če v račun vzamete devetsekundni pospešek do 100

»Da gre za dizla, ne boste prezrli.«

ostrem pospeševanju do najvišjih vrtljajev. Ampak nič več kot to. Ker samodejni menjalnik poskrbi, da je motor kar se le da veliko časa v nižjih območjih motornih vrtljajev, je moč slišati le oddaljeno, tiho brnenje, ki človeka kar uspava in ni neprijetno. Le ko se kazalec na merilniku vrtljajev povzpne višje, pride na dan značilni zvok Mercedesovih dizlov.

425 njutonmetrov navora, ki je sicer na voljo že pri 1.800 vrtljajih v minuti, pomeni, da se bodo ob kolikor toliko zmerni vožnji motorni vrtljaji le redko

kilometrov na uro, skoraj dve toni teže, ko sta v avtu dva potnika in samodejni menjalnik. Nasprotno, v teh pogojih se zdi številka celo ugodna.

Sicer pa je udobje bolj ali manj kar rdeča nit tega avtomobila. Samodejni menjalnik, recimo, nikoli ne pomisli na to, da bi poskušal oponašati kak sekvenčni menjalnik iz recimo avtomobila s črnim konjem na nosu. Prav nasprotno: prestavlja predvsem udobno, brez sunkov, in šele nato razmišlja o hitrosti prestavljanja. Zato boste prestavljanje včasih opazili le



»Videz notranjosti je v celoti nekoliko preveč pust in brez domišljije.«

zaradi padca motornih vrtljajev, po drugi strani pa si zna ob do konca pohojeni stopalki za plin, ko voznik zahteva hitro prestavljanje za prestavo ali dve navzdol, vzeti hip ali dva za premislek. Na srečo prestavna ročica omogoča tudi ročno 'sekvenčno' pretikanja, pa jo je tako pred prehitovanjem (ali ovinkom, če si zaželite malo bolj športne vožnje) bolje enkrat ali dvakrat suniti v levo, da menjalnik prestavi navzdol. In le v vednost: ko menjalniku na ta način ukažete prestavljanje navzgor, bo ta to razumel le kot priporočilo, ne ukaz, in prestavil šele, ko se mu bo to zazdelo potrebno.

In ko smo že pri športnejši vožnji: podvozje tega E-ja bi

preneslo mnogo več, kot nudi motor. Volan je sicer preveč posreden in nudi premalo povratnih informacij, zato pa je podvozje zanesljivo, napol izklopljiv ESP (grrr ...) dovoljuje nekaj igranja z zadkom avtomobila, po drugi strani pa je blaženje udarcev izpod koles povsem na nivoju, ki ga od takšnega avtomobila pričakuje njegov povprečni uporabnik.

Enako bi lahko rekli tudi za notranjost. Materiali so ustrezni, ergonomija (razen ene same obvolanske ročice) tudi, sedenje O. K., videz notranjosti v celoti pa nekoliko preveč pust in brez domišljije. Sicer pa Mercedesovi kupci nekaj takšnega ponavadi tudi pričakujejo. ■



»Poraba je ob lagodni izvenmestni vožnji tam nekje pod osmimi litri.«



Mercedes-Benz E 280 CDI Avantgarde

Cena osnovnega modela: 12.130.000 SIT
Cena testnega vozila: 13.476.000 SIT

NAŠE MERITVE

(T=-5 °C / p=1009 mbar / rel. vl.: 60 % / Stanje km števec: 6506 km)

POSPEŠKI

0-100 km/h: 9,2 s
402 m z mesta: 16,6 s 138 km/h
1000 m z mesta: 30,0 s [178 km/h]

PROŽNOST

Meritev s tovrstnim menjalnikom ni možna.

NAJVEČJA HITROST

225 km/h
(V. prestava)

ZAVORNA POT

od 100 km/h: 44,9 m (AM meja 40 m)

PORABA GORIVA

skupno testno povprečje 10,4 l/100 km

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 6-valjni - 4-taktni - vrstni - turbodizelski z neposrednim vbrizgom - gibna prostornina 3222 cm³ - največja moč 130 kW (177 KM) pri 4200/min - največji navor 425 Nm pri 1800/min.
Prenos moči: motor poganja zadnji kolesi - 5-stopenjski samodejni menjalnik - gume 225/55 R 16 H (Continental ContiWinterContact M+S).
Mase: prazno vozilo 1720 kg - dovoljena skupna masa 2245 kg.
Mere: dolžina 4818 - širina 1822 mm - višina 1452 mm - prtijažnik 540 l - posoda za gorivo 80 l.
Zmogljivosti: največja hitrost 228 km/h - pospešek 0-100 km/h 9,2 s - poraba goriva [ECE] 9,9/6,0/7,4 l/100 km.

HVALIMO IN GRAJAMO

▲ motor
▲ poraba

▼ le ena obvolanska ročica
▼ pusta notranjost

Končna ocena

Večja prostornina, a le enake zmogljivosti? Nič hudega, saj je motor veliko boljši v poglavju udobje. To pa v takšem avtomobilu veliko pomeni. Morda gre celo za najboljšo pogonsko kombinacijo razreda E.