

Veliki test Mercedes-Benz E 320 CDI Avantgarde

Ultra maratonec

Besedilo Peter Humar Foto Saša Kapetanovič

Res je, Mercedesov razred E je zaradi udobja, s katerim med vožnjo razvaja svoje potnike, več kot le potovalna limuzina. Če je ta še v izvedbi 320 CDI, pa lahko brez vseh zadržkov zapišemo, da je pravi dolgoprogaš, maratonec ali morda kar ultra maratonec.



Potniki spredaj in zadaj bodo navdušeni nad »pošteno« odmerjenimi centimetri. Vzdolžnega prostora za kolena je tako povsod dovolj, sedenje na dobrih in udobnih sedežih pa sproščujoče in prijetno. V testnem vozilu se je vozniku še malenkost bolje godilo kot drugim potnikom, saj je bil njegov sedež električno pomičen v vse smeri (doplačilo 267.996 SIT) in še dodatno opremljen z možnostjo nastavljanja ledvene opore, podpore za stegna in bočne opore naslona sedeža (doplačilo 80.560 SIT). Voznik se torej v tem avtomobilu nad namestitvijo na delovnem mestu ne more pritoževati, a ne skrbite, tudi preostali potniki niso veliko na slabšem, le v osnovi ni-

majo tako izdatno nastavljlivega sedeža. Izjema je le sovoznik, saj lahko ob nakupu novega Eja ustrezno bogato doplačate tudi za izdatno nastavljlivost njegovega sedeža. Ker pa v vse smeri nastavljliv sedež ni edini dodatek, ki ga je možno najti na zelo dolgem spisku dodatne opreme, boste lahko pri nakupu novega Eja svojo denarnico razprli na široko in jo seveda tudi pošteno izpraznili.

Bogat seznam doplačil

Tako boste na zajetem spisku dodatne opreme našli med drugim tudi izmenjevalnik za šest cedejev (136.883 SIT), ki najde svoje mesto, lepo skrit, za električno odmično okrasno oblogo v sredinski konzoli, pa odlično štiripo-

dročno samodejno klimatsko napravo Thermotronic (241.910 SIT) pa mobilni telefon (301.695 SIT) in usnje na sedežih ter še veliko drugih poslastic, ki zahtevajo od vašega mošnjička predvsem globino. No, roko na srce: če nekdo kupuje Mercedes, potem mu zagotovo ne more iti in tudi ne gre slabo! Pa pustimo vaše in naše finančno stanje za zdaj pri miru in se vrnimo nazaj k avtomobilu.

Toda oprema ni vse

Da je avtomobil udoben, niso dovolj le v vse smeri električno nastavljlivi sedeži in kopica podobne električne »krame«. Dobro, tudi to prispeva k splošnemu vtisu, a le, če ga nameravate imeti parkirana v garaži in tam opazovati ter

se voziti s sedeži gor in dol ter poslušati glasbo iz kakovostnega avdiosistema. V vseh drugih primerih, s tem mislimo predvsem na vožnjo z vozilom po cestah, mora biti najprej podvozje zmožno učinkovito požirati vse vrste cestnih lukenj in drugih neravnin. Za nadgradnjo akustičnega udobja med vožnjo pa mora poskrbeti učinkovito zvočno tesnjenje potniške kabine, medtem ko za sproščeno sedenje poskrbijo že omenjeni razkošni centimetri okoli vsakega posameznega potnika. Ob vsem tem vam lahko zagotovimo, da so Mercedesovi inženirji na nekaterih področjih svoje delo opravili odlično, zopet na drugih malenkost slabše. Začnimo z vzmetenjem, ki brez izjem v vseh okoliščinah udobno in učinkovito požira

vse cestne grbine, ki mu jih cestišče »podstavi«. Tudi zvočno tesnjenje kabine, ki »prepušča« ušesom prepoznavno dizelsko delovanje agregata le v primeru hladnega zagona, je zelo učinkovito. Si pa po drugi strani nekaj graje zasluži širinska utesnjenost na prednjih sedežih. Je že res, da izmerjeni centimetri govorijo drugačno zgodbo, a te vrste utesnjenosti ne zaznate, dokler se ne pričnete pripenjati z varnostnim pasom. Takrat boste ugotovili, da se morate pri iskanju in doseganju zaklopa prednjega varnostnega pasa, ne glede na vašo telesno gradnjo, vedno zvijati kot presta. To pa je tudi največja zamera Eju. Zato se pri vsem opisovanju vozila odličnost bivanja v avtomobilu od tu naprej le še izboljšuje.

Pogon? Odličен!

Mercedesa E 320 CDI poganja moderen turbodizelski vrstni šestvaljnik, ki se s kultiviranostjo bencinskih šestvaljnih bratov sicer še ne more povsem kosati, a jim je že zelo blizu. Tako boste dizelsko delovanje opazili le še pri hladnem zagonu motorja, ko pa doseže agregat delovno temperaturo, je znatno le še malo bolj zamolklo granje. Tako motorizirani E se počuti najbolje na dolgih, ravnih in širokih avtomobilskih cestah, kjer z vsakim prevoženim kilometrom

bolj prepričata motorna moč in navor. Prve je na voljo pri 4200 vrtljajih ročične gredi na minuto 150 kilovatov oziroma 204 »konje«, drugega pa (v območju vrtljajev od 1800 do 2600 vrt/min) kar 500 njutonmetrov. Podatka, ki vzbujata spoštovanje in, kar je morda še pomembnejše, prešeren nasmešek na voznikovih ustnicah. Pri polnem pospeševanju z mesta motor ob popolnoma »pohojeni« stopalki za plin sicer najprej nekoliko manj prepričljivo nabira vrtljaje (od pratega teka do približno 1500

150 kilovatov oziroma 204 »konji« in 500 njutonmetrov. Številke, ki vzbujajo spoštovanje in prešeren nasmešek na voznikovih ustnicah.



Sedenje na dobrih sedežih bo udobno, a vklješčenost zaklopa varnostnega pasu boste vsakič znova preklinjali.



vrt/min), potem pa se pri približno 1500 vrtljajih v minuti zbudi turbina, ki polno zadira in sproži poplavo njutonmetrov skozi petstopenjski samodejni menjalnik do zadnjih koles, ki bi se brez vmešavanja sistema ESP v ovinkih zelo pogosto vrtele v prazno. Pri tem se zelo dobra samodejnost menjalnika odlično dopolnjuje z zajetno zalogo moči in navora šestvaljnega agregata. Samodejni menjalnik omogoča tudi ročno vmešavanje v njegovo delovanje, a je stopnja vmešavanja bolj omejena, kot si mislite. Tako vam menjalnik dejansko ne omogoča ročnega izbiranja prestav, temveč s pomikanjem izbirne ročice (v položaju D) levo in desno določate le območje prestav, v katerem bo menjalnik še vedno samodejno (!!) pretikal. Tako

na posebnem zaslonu v merilnikih prikazana številka tri pomeni, da bo menjalnik popolnoma samodejno izbral med prvimi tremi prestavami (podobno bo pri številki dve izbral med prvima dvema in pri štirici med prvimi štirimi prestavami). Edino »upanje« je zimski program W (Winter), ki z vprogramirano »težnjo« k zgodnjemu prestavljanju menjalnika v višjo prestavo zelo pogosto (a ne nujno vedno) vklopi naslednjo prestavo, ki ste jo s pomikom izbirne ročice v desno zajeli v »razširjeno« delovno območje menjalnika. Na žalost pa menjalnik ni povsem brez napak. Tako lahko njegovo odlično delovanje občasno pokvari le neljub sunek ob vklopu položaja D (Drive) na parkirišču.

E v vožnji

Zapisi smo že, da se Mercedesov razred E najbolje počuti na avtomobilskih cestah, a se tudi zavutih podeželskih cest ne ustraši. Tam se izkaže z odlično lego in s stabilnostjo vozila pri vožnji skozi ovinke, ki je blizu najboljših v tem avtomobilskem razredu, toda odličnega podvozja (na žalost) ne pospremi tudi bolj komunikativen krmilni mehanizem. Povratna povednost volanskega mehanizma je namreč slabša, kot bi si želeli, a smo prepričani, da je možno omenjeno ▶▶

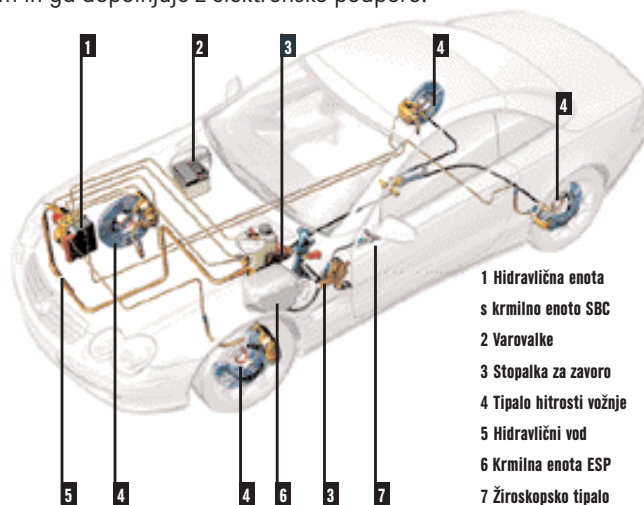


Izpisi na zaslonih radijskega sprejemnika in klimatsko-prezračevalnega sistema so v močnem soncu nevidni.

Tehnični pogled

Elektrohidravlične zavore

Mercedes-Benz vgrajuje v svoj novi razred E in roadsterja SL elektrohidravlične zavore, ki naj bi omogočale predvsem hitrejši odziv in največjo zavorno moč v kritičnih razmerah. Sensortronic Brake Control ali SBC namreč povezuje obstoječi hidravlični zavorni sistem in ga dopolnjuje z elektronsko podporo.

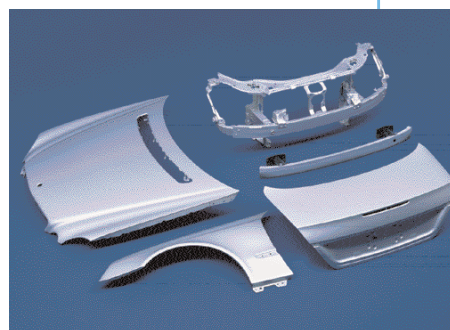


- 1 Hidravlična enota s krmilno enoto SBC
- 2 Varovalke
- 3 Stopalka za zavoro
- 4 Tipalo hitrosti vožnje
- 5 Hidravlični vod
- 6 Krmilna enota ESP
- 7 Žiroskopsko tipalo

Tako pri sistemu SBC odpade potreba po podtlačnem ojačevalniku zavorne sile, saj posebna črpalka v visokotlačnem zbiralniku ustvarja stalen tlak 140 do 160 barov. Na vsakem od štirih tlačnih vodov, ki so priključeni na visokotlačni zbiralnik, je namreč poseben elektronsko krmiljen regulator tlaka. Ti pa nato uravnavajo dejanski tlak zavorne tekočine, ki deluje na zavorne obloge v čeljustih. Prednosti takšnega sistema so: natančnejše doziranje zavornega tlaka na posameznem kolesu, boljše sodelovanje s sistemi ESP, ASR in ABS. Če bi odpovedal sistem SBC, pa bi običajen hidravlični sistem poskrbel za brezskrbno ustavitev avtomobila.

10 odstotkov karoserije je iz aluminija

Za manjšo težo Ejeve karoserije so uporabili lahek aluminij. Toda njegova uporaba je zaradi pocenitve proizvodnje in nezahtevnosti gradnje (spajanje aluminija je drag postopek) omejena le na gibljive kose (prednji in zadnji pokrov blatniki in podobno) ali privijačene pločevinaste kose.



Drugo mnenje

Matevž Korošec Še vedno prisegate na bencinske motorje? Poglejte v Mercedesove tehnične podatke. E 320 CDI zmore natančno to, kar obljublja bencinski brat z enako številčno oznako. Le poraba je občutno manjša.



Vinko Kernc Ni dvoma: CDI pred bencinarjem, zagotovo! Je varčnejši, enako hiter in - sicer le za malenkost - cenejši. Poleg tega je ta CDI tudi zares primeren in uporaben v tej karoseriji. In ta je prav čedna. Samo s ceno si nikakor ne prideva blizu.



Mitja Gustinčič Mudilo se mi je v Koper, a ura me je prehitela. Potopim se v sedež in z logično postavljenimi stikali na vratih uravnam položaj sedenja, kar takole (ne prav varno) med vožnjo. In se zavem, da je motor nekaj ... zelo prepričljivega. Ali je bencinar, me obide. Da ne pozabim, ceste se drži, da je veselje.



Peter Kavčič Dizel, pa tako zmogljiv! Priznam, da me je presenetil (zelo) pozitivno. Tudi oprema Avantgarde! Ne pomnim, da bi se kdaj vozil v bolj udobnem in za bivanje prijetnem Mercedesu. Pa še od zunaj ga je lepo pogledati.



►► lastnost ublažiti z izborom (spet doplačljivih) »trših« nizkopresečnih gum, ki se na platiščih večjega premera manj zvijajo.

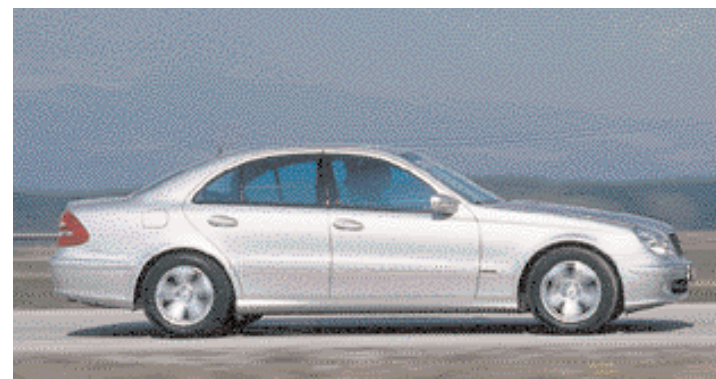
Podobno malo boljši povratni občutek bi si želeli tudi na stopalki sicer zelo učinkovitega sistema elektrohidravličnih zavore SBC (Sensortronic Brake Control - glej dodaten okvirček). Te so sposobne avtomobil v kritičnih okoliščinah zelo zanesljivo ustaviti, kar potrdi tudi z zimsko obutvijo izmerjena zavorna pot 39,7 metra pri zaviranju s hitrosti 100 kilometrov na uro.

In ko smo že pri ustavljanju, se morda sprašujete, kako pogosto se boste morali ustavljati z Ejem 320 CDI na bencinskih čr-

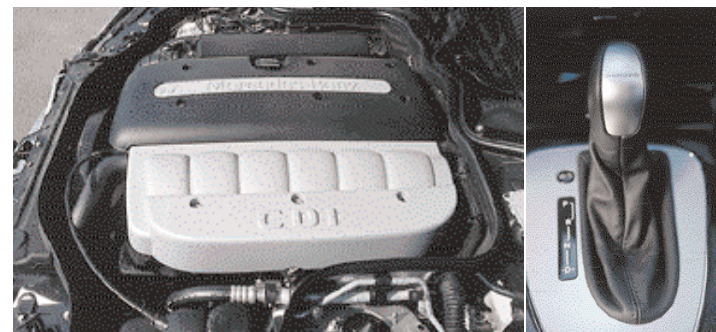
palkah. Če upoštevamo povprečno porabo goriva 9,5 litra na 100 kilometrov in prostornino posode za gorivo 80 litrov, potem jih boste obiskali glede na razdaljo redko, glede na čas pa pogosto. Namreč, četudi bodo črpalke med seboj oddaljene tudi 800 kilometrov ali celo več, bodo obiski ob ustrezno velikih potovalnih hitrostih časovno pogosti.

Nakup ne bo poceni!

In če se izkaže »požrešnost« motorja CDI za sprejemljivo, potem težko rečemo, da je nakup Eja cenovno ugoden. Že na začetku smo našli le nekaj postavk s spiska doplačil, ki jih Mercedes-Benz ponuja pri naročanju novega Mer-



Ker je spisek dodatne opreme zelo dolg, boste lahko svojo denarnico razprli na široko in jo seveda tudi pošteno izpraznili.



cedesa razreda E. Ob upoštevanju že tako visoke cene osnovnega E-ja 320 CDI Classic (12.198.000 SIT) in vnetem zbiranju dodatkov s spiska doplačljive opreme si lahko povprečni človek malo bolj zmernih želja za kup denarja, ki ga zahteva Mercedes v zameno za obogatene Eja, privoščiti že stanovanje. Toda kdor kupuje Mercedes-Benz in če je ta povrh vsega še stanovanje ali celo hišo, tako da je s tega stališča preskrbljen.

Za poslovneže

Najbrž ste med našim pisanjem že opazili, da avtomobile visokega srednjega razreda občasno označujemo tudi kot po-

slovne limuzine. Res je, avtomobili tega razreda so v veliki meri v »službi« poslovnih ljudi. Moderni poslovneži pa so se v veliki meri zaradi službenih potreb in internacionalizacije modernega poslovanja večjih podjetij prisiljeni voziti z enega konca države na drugega in morda celo daleč čez meje domače države. Takšne poti so običajno maratonsko dolge in naporene, zato zahtevajo veliko vzdržljivosti.

Mercedes-Benz E 320 CDI je vzdržljiv in zmogljiv, povrh vsega pa še udoben potovalni stroj, ki bo svojemu uporabniku na dolgih poteh nedvomno odlično služil. Mercedes-Benz E 320 CDI ultra maratonec? Vsekakor! ■

Mercedes-Benz E 320 CDI Avantgarde

avto
magazin

CENA: [AC InterCar]
OSNOVNI MODEL: 12.198.443 SIT
TESTNO VOZILO: 14.988.627 SIT
Moč: 150 kW (204 KM)
Pospešek: 7,7 s
Največja hitrost: 243 km/h
Povpr. poraba: 9,5 l/100 km

Garancija:
2 leti brez omejitve prevoženih kilometrov splošne garancije, 10 let ali 100.000 prevoženih kilometrov za servisni paket Simbio
Predvideni redni servisi:
menjava olja na **20.000 km**
sistematični pregled na **20.000 km**
Ali glede na servisne intervale po sistemu Assyst

Stroški vozila do prevoženih 100.000 km (v SIT):

redni servisi, delo:	0	obvezno zavarovanje (1):	636.600
material:	0	kasko zavarovanje (1):	1.724.700
gorivo	1.546.600		
gume (2):	643.080	Skupaj:	12.040.980
izguba vrednosti po 3 letih:	7.490.000	Strošek za prevoženi km:	120,4 SIT/km

(1) - predvidoma voznik takšnega vozila prevozi 100.000 km v 3 letih
(2) - upoštevali smo 2 kompleta letnih gum in 2 kompleta zimskih gum

NAŠE MERITVE

Vozne lastnosti

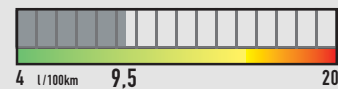
Pospeški	s
0-80 km/h:	5,4
0-100 km/h:	7,7
0-120 km/h:	10,6
0-140 km/h:	14,4
1000 m z mesta:	28,9 (182 km/h)

Prožnost s
Meritev s samodejnim menjalnikom ni možna

Največja hitrost 243 km/h
(Izbirna ročica v položaju D)

Poraba goriva l/100 km

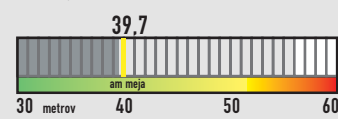
najmanjše povprečje	8,0
največje povprečje	10,5
skupno testno povprečje	9,5



Trušč v notranjosti dB

Prestava	III.	IV.	D.
50 km/h	55	55	55
90 km/h	62	61	60
130 km/h	66	65	65
Prosti tek			40

Zavorna pot m
od 100 km/h:
(AM meja 40 m)



Napake med testom
brez napak

Zmogljivosti:

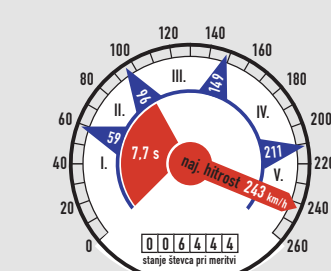
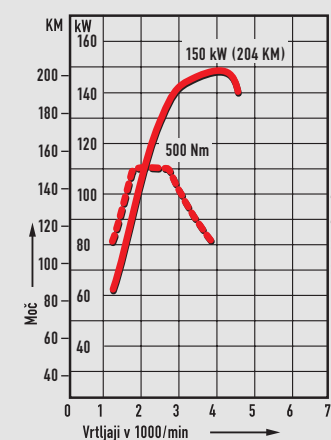


Diagram motorja:

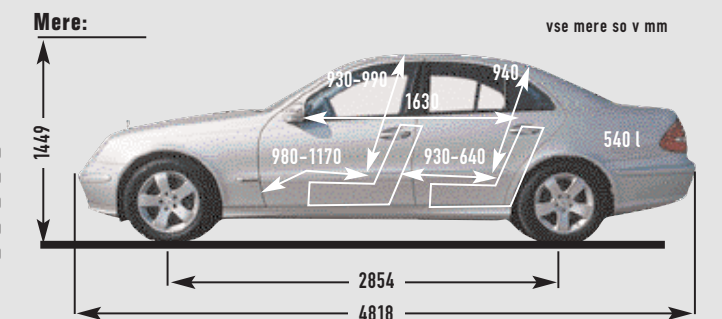


Užitek v vožnji:

S tem avtomobilom se boste radi vozili. Premagovanje kilometrov je prijetno, zelo udobno in predvsem hitro, povrh vsega pa še ekonomično sprejemljivo.

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 6-valjni - 4-taktni - vrstni - dizelski z neposrednim vbrizgom - nameščen spredaj vzdolžno - vrtina in gib 88,0 × 88,3 mm - gibna prostornina 3222 cm³ - kompresija 18,0 : 1 - največja moč 150 kW (204 KM) pri 4200/min - srednja hitrost bata pri največji moči 12,4 m/s - specifična moč 46,6 kW/l (63,3 KM/l) - največji navor 500 Nm pri 1800-2600/min - 2 odmični gredi v glavi (veriga) - po 4 ventila na valj - vbrizg goriva po sistemu skupnega voda - turbinski polnilnik na izpušne pline - hladilnik polnilnega zraka. **Prenos moči:** motor poganja zadnji kolesi - 5-stopenjski samodejni menjalnik - prestavna razmerja I. 3,600; II. 2,190; III. 1,410; IV. 1,000; V. 0,830, vzvratna 3,170 - diferencial 2,470 - platišča 7,5J × 16 - gume 225/55 R 16 H, kotalni obseg 1,97 m - hitrost v V. prestavi pri 1000/min 57,7 km/h. **Voz in obese:** limuzina - 4 vrata, 5 sedežev - samonosna karoserija - spredaj posamične obese, zadaj prečna vodila spodaj, trikotna prečna vodila zgoraj, stabilizator - zadaj posamične obese, prečna vodila, vzdolžna vodila, poševna vodila, vijajne vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator - zavore, spredaj kolutne (prisilno hlajene), zadaj kolutne, mehanska nožna zavora na zadnji kolesi (stopalka levo od stopalke za zavoro) - volan z zobato letvijo, servo, 2,8 zasuka med skrajnima točkama, rajdni krog 11,4 m. **Mase:** prazno vozilo 1735 kg - dovoljena skupna masa 2260 kg - dovoljena masa prikolice z zavoro 1900 kg, brez zavore 750 kg - dovoljena obremenitev strehe 100 kg. **Zmogljivosti (tovarna):** največja hitrost 243 km/h - pospešek 0-100 km/h 7,7 s - poraba goriva (ECE) 9,4/5,4/6,9 l/100 km



Zunanje mere: širina vozila 1822 mm - kolotek spredaj 1559 mm - zadaj 1552 mm **Notranje mere:** širina spredaj 1490 mm, zadaj 1470 mm - dolžina sedalnega dela prednji sedež 480 mm, zadnja klopa 470 mm - premer volanskega obroča 375 mm - posoda za gorivo 80 l.

Prostornina prtljavnika izmerjena z AM standardnim kompletom 5 kovčkov Samsomite (skupno 278,5 l): 1 × nahrtnik (20 l); 1 × letalski kovček (36 l); 2 × kovček (68,5 l); 1 × kovček (85,5 l) = 278,5 l

Pomembnejša serijska oprema: čelni varnostni blazini s stopenjskim proženjem - bočni varnostni blazini - varnostni zavese - zavorni sistem Sensortronic Brake Control (SBC) - ABS - BAS - ABS - ESP - servo volan - pet vzglavnikov - 5 tritočkovnih varnostnih pasov - biksenonska žarometna - električni pomik vseh stekel z zaščito pred priprtjem - samodejna klimatska naprava - ogrevani vzvratni ogledali - pravo rezervno kolo - naslona za roke spredaj in zadaj - lahka platišča 7,5J × 16 - samodejna zatemnitev notranjega in zunanega levega ogledala - tipalo za dež.

KOLIKO STANE	SIT
Dodatna oprema	964.408
Paket opreme Avantgarde	117.493
Bočni varnostni blazini zadaj	301.695
Mobilni telefon GSM	708.418
Radarski tempomat Distronic	136.883
Izmenjevalnik CD-jev	757.585
Usnjeno oblazinjenje	91.178
Alarмна naprava	
Nekateri nadomestni deli	
Prednji žaromet s smernikom	196.500
Prednja meglenka	20.600
Prednji odbijač	154.900
Okrasna maska	48.700
Prednja šipa	97.300
Znak	5.100
Prednji blatnik	76.800
Zadnji odbijač	159.300
Zunanje ogledalo	131.700

Tabela konkurence	
Model	Mercedes-Benz E 320 CDI Classic Audi A6 2.5 TDI Tiptronic BMW 530dA Mercedes-Benz E 320 Classic
motor (zasnova)	6-valjni - vrstni 6-valjni - V-90° 6-valjni - vrstni 6-valjni - V-90°
gibna prostornina (cm³)	3222 2496 2993 3199
največja moč (kW/KM pri 1/min)	150/204 pri 4200 132/180 pri 4000 160/218 pri 4000 165/224 pri 4200
največji navor (Nm pri 1/min)	500 pri 1800-2600 370 pri 1500 500 pri 2000-2750 315 pri 3000-4800
dolžina × širina × višina (mm)	4818 × 1822 × 1449 4796 × 1810 × 1452 4841 × 1846 × 1468 4818 × 1822 × 1449
največja hitrost (km/h)	243 223 243 245
pospešek 0-100 km/h (s)	7,7 8,9 7,3 7,7
poraba goriva po ECE (l/100 km)	9,4/5,4/6,9 11,3/6,2/8,1 10,6/6,3/7,8 14,1/7,4/9,9
cena osnovnega modela (SIT)	12.198.443 9.310.988 11.831.537 12.456.280

--	--	--	--

ocena	
Zunanost (15)	15 Mercedes-Benz E je lep, kakovost izdelave pa je na ustrezni, odlični ravni.
Notranost (140)	122 V notranjosti še najbolj moti natlačenosť zaponk prednjih varnostnih pasov. To je ob vsem udobju in razvajanju potnikov edina resna pripomba.
Motor, menjalnik (40)	39 Zmogljiv, kultiviran, sprejemljivo požrešen motor je združen s skoraj brezhibnim petstopenjskim samodejnim menjalnikom.
Vozne lastnosti (95)	76 Mercedes E se počuti odlično na avtomobilskih cestah, a se z zelo dobro lego tudi »magistral« ne ustraši. Pogrešamo bolj odziven volanski mehanizem.
Zmogljivosti (35)	34 E 320 CDI je zelo hiter avtomobil, s katerim bodo številni bencinarji težko držali tempo. Zamerimo mu le (ne) prožnost pod 1500 vrtljaji ročične gredi v minuti.
Varnost (45)	44 5 zvezdic na preizkusnih trčenjih EuroNCAP pove vse. Avtomobil je popolnoma varen. Tudi z zimsko obutvijo je zavorna pot komaj kaj slabša.
Gospodarnost (50)	28 Sam nakup novega Eja 320 CDI ne bo ravno ugoden, a bo zato nadaljnja uporaba, upoštevajoč zmogljivosti, ekonomično sprejemljiva.
Skupaj	358
OCENA	1 2 3 4 5

Kriterij ocenjevanja (št. točk = ocena): 0-180 = 1; 181-240 = 2; 241-300 = 3; 301-360 = 4; 361-420 = 5