

Test

MERCEDES-BENZ E 230

Dame so navdušene:
»Ni slabo, če je okroglo!«
Gospodje so, začuda,
skeptični: oblost jih pri
mercedesu E očitno bolj
moti kot kje drugje.

Vrag vedi, zakaj! Tudi
Mercedesov znak je okro-



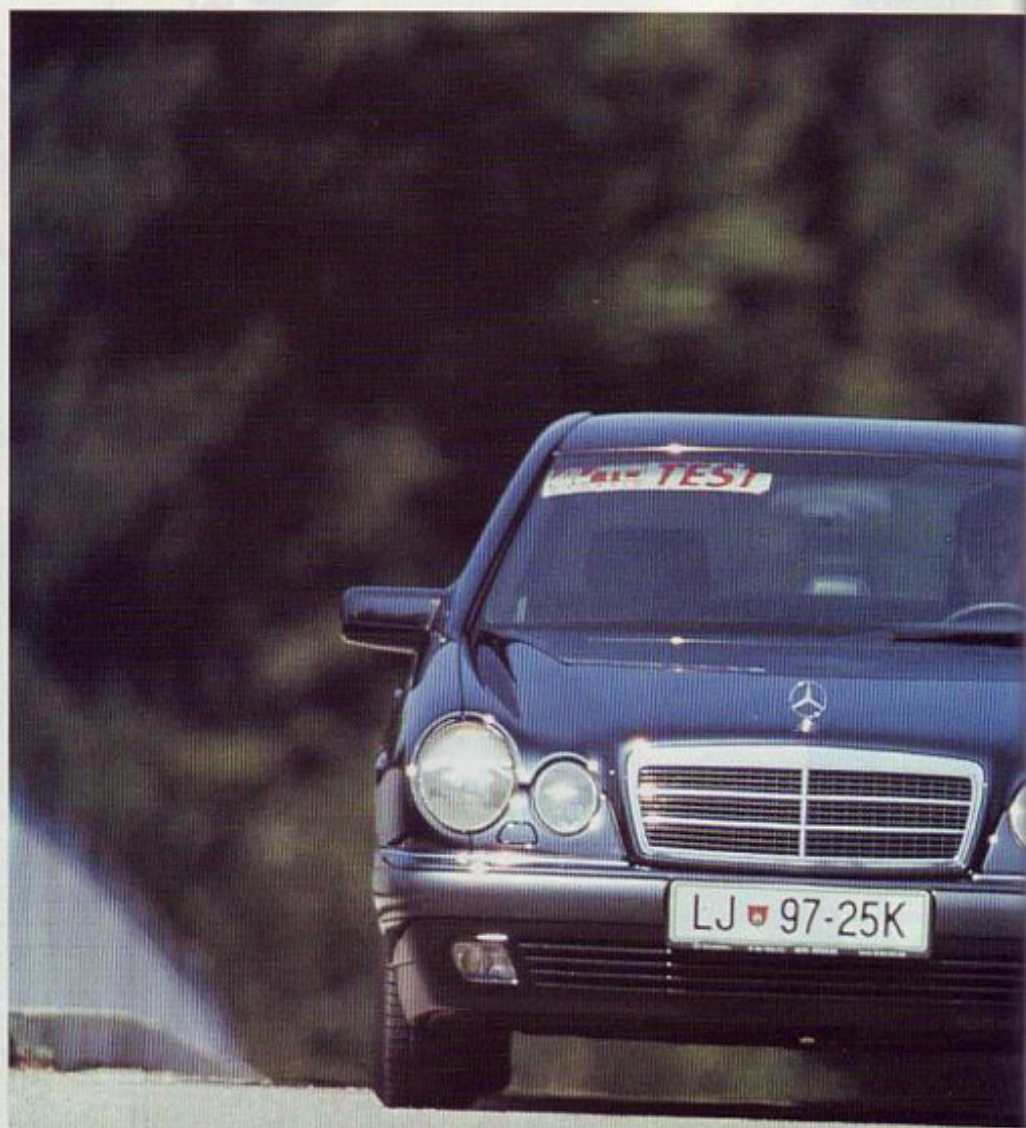
gel, pa ga loščijo z macho-
vskim ponosom in tudi
kuhinjske luči so bile ved-
no okrogle, pa se ni nihče
pritoževal.

In test je dokazal: okro-
glost novih mercedeso-
vih žarometov ni plod ob-
likovalske kuhinje. Ti
žarometi tudi zelo dobro
svetijo!

Pomislek, da Slovenk in Slo-
vencev (novi) mercedesi ne zani-
majo, je enako tvegan kot trditev,
da bodo ljubljanski nebotičnik
spremenili v garažno hišo. Testni
MB 230 je vznemiril komaj
kakšen pogled manj kot testni
ferrari, dva tedna pred njim.

In zdelo se je, da je ta avtomo-

SPREDAJ IN



ZADAJ



...ing...
...ing...
...ing...
...ing...
...ing...



...ing...

bil nekakšen poželenjski kos mesa: vsi so ga hoteli tudi otipati; na nosu in na zadku, pa tudi od strani. V enajstih testnih dneh smo ga morali osemkrat oprati.

Zajetnica iz bližnje soseščine, ki ima kljub svojim zunanjim meram jezik daljši od širine koloteka, je zasikala: »In zakaj mora biti mercedes vedno črn?»

Babnica ni le zoprno zavistna, ampak tudi netankočutna za barve. Testni avtomobil je bil elegantno temno moder (zato tudi takšna občutljivost za prstne od-tise) in navzven polepšan še z novo oblikovanimi, desetlukenjskimi in petvijačnimi lahkimi platišči.

Spadal je dvakrat v sredino (trenutne) ponudbe novega razreda E: oprema »elegance« (tako piše na bokih in na prestavni ročici) je več vredna od opreme »classic« in manj vredna od



opreme »avantgarde«, motor, ki pripada oznaki 230, pa je med 2,0-litrskim štirivaljnikom in 3,2-litrskim šestvaljnikom ta hip srednja bencinskomotorna možnost. Prihodnje leto bo spisek motorjev pestrejši.

Ta 2,3-litrski štirivaljni stroj oznanja za nov izdelek, čeprav



gre v resnici za povečavo prej uporabljane 2,2-litrškega štirivaljnika (E 220). Sto kubičnih centimetrov več je sprožilo prijetne razlike: ugodnejši navor in s tem opazno dobro prožnost v zajetnem območju motornih vrtljajev, boljše celotne zmogljivosti in (po normnih podatkih) manjšo porabo goriva.

V lahki glavi sta seveda dve odmični gredi za v celem šestnajst ventilov, pa je nastajanje pravkar omenjene energije mogoče tudi čisto razločno slišati: s precej rezkim truščem od približno 3000 vrtljajev ročične gredi v minuti naprej.

Menjalnik in diferencial sta izračunana tako, da je moč s pretikanji navzdol precej dolgo odlašati, celo ko gre za peto prestavo, ki je izrazito prizanašajoče naravnana.

Nismo pa mogli ugotoviti, ali je zatikanje prestavne ročice prigrbih v prvo, tretjo in peto prestavo plod Mercedesove nenatančnosti ali posledica voženj, ki so jih s testnim avtom

pred nami opravili številni krstni botri novega razreda E v Sloveniji.

Zunanja karoserijska skladnost tega mercedesa je tolikšna, da je za nekajcentimetrsko povečavo (v primerjavi s prejšnjim modelom) treba že vedeti, da jo opaziš. Toda znotraj se dodatne centimetre (tudi zaradi »kupejske« položne zadnje šipe) hitro zazna. Ročna pomičnost prednjih sedežev je že po tradiciji mercedesovski izdatna in zelo na voljo voznikovim željam po sproščeni, a pravšnjem prostorskem sožitju z volanskim obročem, prestavno ročico in pedali. Dovolj prostora pa ostaja tudi dvema ali trem potnikom na zadnji klopi in še znosno prostoren (za ta avtomobilski razred) je tudi prtljažnik, z običajnim rezervnim kolesom v dnu ter s prikladnima vdolbinama na obeh straneh. Je pa očitno, da so morali zaradi potnikov in prtljage v primerjavi s staro serijo E zmanjšati posodo za gorivo (za 5 litrov).

Kokpit ne more in tudi ne poskuša skriti svojega porekla, je

pa večje in logično oblikovan, pripravno razporejen in vzorno obdelan (pokvarjen poklopec kasetofona in zatikajoč se poklopec predala za drobnarije spet pripisujem »navdušeni« uporabi vozila pred našim testom). V tem primeru, ko gre za »elegance«, **V zadku: zmanjšanje posode za gorivo**





plemeniti notranjost tudi zlahkni les, k istemu paketu pa spadajo še usnje na volanskem obroču in prestavni ročici, zunanja barvna skladnost vozila in že omenjena kolesna platišča.

Seveda je v tej različici tudi vse tisto, kar obsega paket »classic«, pri čemer naj naštejem le najzanimivejše reči: ABS pri zavorah, ETS (za boljši oprijem gnanih koles) v diferencialu, elektrificirana ogledala in šipe v vratih, ogrevane brizgalke za prednjo šipo, elektroniko zoper krajo vozila in daljinsko vodljive ključavnice (brez vtičnic za ključ, pač pa z rezervnima baterijama zanj).

Značilni tudi za to zvezdo so še samozategovalni (in po višini nastavljivi) varnostni pasovi, povsem zlozljivi zunanji ogledali, po višini pomični snopi žarometov, drsni brizgalki žarometov ter na ukaz z gumba omahljiva zadnja zglavnika, novim

evropskim avtomobilskim časom prilagojena pa je tretja (sredinska) zavorna luč.

Merilniki strežejo s podatki hitrosti vozila, motornih vrtljajih, emperaturi hladilne tekočine ter količini goriva v posodi, manjka pa nekoč značilen merilnik oljnega tlaka v motorju.

Klimatska naprava v testnem avtu spada sicer med doplačila, zračni vreči pred voznikom in sopotnikom pa sta prišteti k serijski opremljeni.

Podvozje so pomladili predvsem s prednjo premo ter z dvojnimi trikotnimi prečnimi vodili zanj. Zadnja prema je spet pro-

torska, ETS (povezan z opozorilnim svetlobnim trikotnikom pred voznikovimi očmi) skrbi za čimboljšo trakcijo zadnjih koles, blažilniki so plinski, zavore pa kolutne in spredaj posebej hlajene.

Ročna zavora je (kdo bi vedel, zakaj?) spet nožna, s pedalom za levo nogo ter s sprožilom za levo roko. Voznik, ki se zna posvetiti sedežni namestitvi, odlično sedi, dobro vidi okrog avta in se lahko dolgo in neutrudljivo vozi. Vedeti mora, da ima novi E zelo zanesljivo smerno stabilnost in da se na pretirano hitrost in hkratno zavistost ceste odzove najprej s siljenjem nosu iz ovinka, šele potem hoče zdrsniti zadek. Toda ETS mu to urno in zanesljivo prepreči.

Tako kot med premierno vožnjo (AM 14/1995) sem tudi tokrat odločno spoznal: lega tega mercedesa je dolgo časa zanesljiva tudi na zelo tveganih tleh. Je pa pametno slutiti, kako daleč ta zanesljivost seže.

Zanesljiv - za udobje in

voznost - je tudi kompromis med vzmetenjenim blaženjem koles, tako kot sta kompromisna vozniška stila, ki ju E 230 omogoča: od čistokrvne limuzinske do tolikšne športnosti, kot je pri mercedesih, še pred nedavnim, ni bilo mogoče niti zaznati, kaj šele zahtevati.

Torej tudi za mercedes-benz 230 velja: ni nov samo spredaj in zadaj! Novega je tudi dosti vmes: v imenu nove generacije te znamke ter v prid Mercedesove hišne zapovedi, ki pravi, da mora mercedes-benz voziti spredaj. Tekmeci pa čim dlje za njim.

MARTIN ČESENJ
Foto: MATEJ DRUŽNIK

V nosu: povečava motorja



Tehnični podatki

Motor: štirivaljni - štirilitrski - vrstni - nameščen spredaj vzdolžno - vrtna in gib 90,9 x 88,4 mm - gibna prostornina 2295 ccm - kompresija 10,4:1 - največja moč 110 kW (150 KM) pri 5400/min - srednja hitrost bata pri največji moči 15,9 m/s - specifična moč 47,9 kW (65,4 KM)/liter - največji navor 220 Nm pri 3800/min - ročni gred v 5 ležajih - 2 odmični gredi v glavi (veriga) - 4 ventili za vsak valj - glava iz lahke kovine - elektronska vbrizgavanje goriva in vžig (bosch HFM) - vodna hlajenje, 9,0 l - motorno olje 5,8 l - akumulator 12 V, 62 Ah - alternator 1260 W - uravnani izpušni katalizator

Prenos moči: motor spredaj pogonja zasnji kolesi - enokolna suha sklopka - petstopenjski sinhronizirani menjalnik - prestavna razmerja: I. 3,91; II. 2,17; III. 1,37; IV. 1,00; V. 0,81; vzvratna 4,27; diferencial 3,46 - platišča 6 1/2" x 15 - gume 195/65 VR 15, katalni obseg 1,92 m - hitrost pri 1000/min v V. prestavi: 41,1 km/h

Voz in obese: limuzina - 4 vrata, 5 sedežev - samonosna karoserija - spredaj in zadaj posamične obese - spredaj dvojna trikotna prečna vodila, vijačne vzmeti, plinski teleskopski blažilniki, stabilizator - prostorska prema (prečna in poševna vodila, kolotečna opora), vijačne vzmeti, plinski teleskopski blažilniki, stabilizator - dvokrožne zavore, štirikrat kolotne, servo, ABS, mehanska "ročna" zavora na zadnji kolesi (pedal za levo nogo) - volan z zobato letvijo, servo, 3,25 zavrtlja od ene do druge skrajne točke

Mere, zunanje: dolžina 4795 mm - širina 1799 mm - višina 1433 mm - medosna razdalja 2833 mm - kolotek spredaj 1548 mm, zadaj 1542 mm - rajdni krog 11,3 m

notranje: dolžina (od armaturne plošče do zadnjega naslonjala) 1860 mm - širina (komolci) spredaj 1470 mm, zadaj 1480 mm - višina nad sedežem spredaj 94-100 mm, zadaj 93 mm - vzdolžnica (prednji sedež) 940-1118 mm, (zadnja klopa) 600-880 mm - prtljažnik (normno) 520 l - premer valanskega obroča 385 mm - posoda za gorivo 65 l

Teže: prazno vozilo 1450 kg - dovoljena skupna teža 1950 kg - dovoljena obtežba strehe 100 kg

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 215 km/h - pospešek 0-100 km/h 10,5 s - poraba goriva (ECE): 6,1/7,5/11,3 litra neosvinčenega bencina super na 100 km



Naše meritve

Največja hitrost:

214 km/h (V. prestava)

Pospeški:

0 - 60 km/h	5,2 s
0 - 80 km/h	7,9 s
0 - 100 km/h	11,5 s
0 - 120 km/h	16,0 s
0 - 140 km/h	21,3 s
0 - 160 km/h	31,0 s
1000 m z mesta	32,0 s
	(161 km/h)

Prožnost:

1000 m od 40 km/h (IV.)	37,2 s (151 km/h)
1000 m od 40 km/h (V.)	45,7 s (123 km/h)

Zavorna pot:

od 150 km/h	95,8 m
od 100 km/h	41,3 m

Natančnost merilnika hitrosti:

kazalec na	resnično:
60	58,3
80	77,7
100	96,0
120	115,7

Trušč v notranjosti (dB):

prestava:	III.	IV.	V.
50 km/h	58	56	55
100 km/h	66	62	62
150 km/h	70	69	
200 km/h		74	
prosti tek		38	

Poraba goriva: testno povprečje

10,1 l na 100 km

Cena

78.973 DEM
(AC-Intercar, Ljubljana)

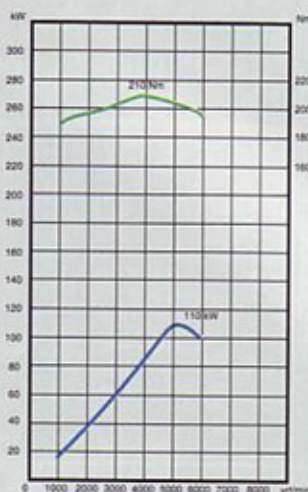


DIAGRAM MOTORJA

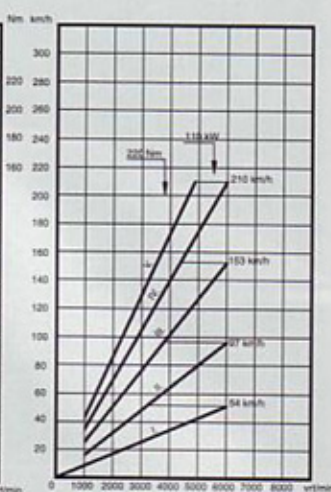


DIAGRAM MENJALNIKA

Hvalimo

- zunanja oblika (vključno z žarometi)
- prostornost
- počutje
- zmogljivosti (vštevši prožnost motorja)
- nadzor gnanih koles

Grajamo

- preglasen motor
- nožna »očna« zavora
- »japonske« luči na zadku
- zatikajoča se prestavna ročica

Iz oči v oči

Zakaj pri avtomobilih te znamke tako redko govorimo o lepoti? Kako lepi prednji žarometi! In kako prijetno kupejevski zadek! Znotraj pa - saj veste: MB. Da o mehanskem ustroju z dovolj zmogljivim motorjem vred ne govorim. Ste izpod stutgartskega kladiva pričakovali kaj drugega?

Vinko Kernc

Zastor se je dvignil in predstava se lahko začne. Trikraka zvezda med dvema paroma okroglih žarometov - kontrast med strogostjo, ostrino in mehko zaobljenih oblik, ki vzbujajo občutek prijaznosti in topline. Novi kupejevsko oblikovan mercedes E se z obliko žarometov spogleduje s preteklostjo, hkrati pa s sodobno tehnologijo, ki jo skriva v motorju in predvsem opremi, gleda daleč v prihodnost. Kakšno bo tam njegovo mesto, je seveda uganka, danes in tu pa je že utrdil svoj položaj.

Tjaša Smrekar