

Test

Zvezda

besedilo: Mitja Reven • foto: Aleš Pavletič

| Mercedes-Benz E 250 CDI BlueEfficiency Elegance

Mercedes-Benzov E je eden tistih avtomobilov, o katerem je težje pisati kot o večini drugih. Preprosto zato, ker gre za zelo korekten avtomobil, ki ima zaradi zvezde na nosu seveda svojo ceno, a ne ponuja ničesar, na kar bi se lahko 'obesili'. Je pač avtomobil.



» Spominjam se stanja pred rdečo lučjo in za E-jem čakajočega možakarja, na pogled običajnega fizičnega delavca, ki je z napol oroselimi očmi in prikritim nasmehom zrl v E-jev zadek, kot bi bil začaran. Verjetno je sanjaril o Benzovi limuzini in o boljših časih. Podobno, čeprav z nekoliko drugačnim pristopom, se dogaja tudi v Stuttgartu. Spomnimo se velikega vpoklica prejšnjega E-ja, s katerim so pri Daimlerju poskušali odpraviti težave z vzdržljivostjo in kakovostjo. Z naslednikom si Mercedes-Benz seveda želi popraviti stare napakice in v skladu s politiko poskuša znižati povprečno starost kupca takega avtomobila. E je z novimi dvojnimi lučmi, strmo odrezanim nosom in veliko motorno masko, na vrhu katere se bohoti obvezna zvezda, prav veličasten. Drznost se prek dolgega pokrova, pod katerim je 2,2-litrski CDI vgrajen skoraj sredinsko, prelije v elegantnost, ki jo zaključijo odrezani zadnji blatniki (obujanje oblikovalskih potez izpred več kot pol desetletja) in povsem drugače postavljene zadnje luči, kot smo bili vajeni pri predhodniku. Po zunanjih potezah je, kot to velja tudi za razred C, mogoče razlikovati med različicami Avantgarde, AMG in Elegance. Za ljubitelje podrobnosti: navadni E ima trilamelno mrežo hladilnika, za Elegance pa so značilne številne pokromane aplikacije.



Tradicionalistična zadržanost v jasno začrtanih mejah dobrega okusa je brez pretiravanja opazna tudi v notranjosti – usnje, v primeru testnika še okraški iz pravega jesena (grčaste-ga!) in občutljiva, a za oči prijazna dvobarvna armaturna plošča. Volan je spet velik in večinoma pravilni in vsi gumbi so na pravih mestih. Obvolanska ročica je le ena, a z njo bodo imeli nekaj težav (dokler se ne navadijo) le tisti, ki veliko vozijo tudi druge avtomobile z dvema, večinoma nameščenima višje kot v E, v katerem je znova najti nožno parkirno zavoro in že zastarelo ročico tempomata. So pa toliko modernejši merilniki, informativen potovalni računalnik, ki ga je lahko upravljati, ter volanski obroč s številnimi gumbi, ki so udobnejša bližnjica do funkcij. Kot se za E-ja in še posebej Elegancea spodobi, je potniški prostor umirjen, a zlahten. Tako da bi v njem poslušal Bacha, in ne Sex Pistolsov. Izza lese-

nih dekoracij notranjost nežno osvetljuje blagodejna svetloba, sedeži so udobni in foteljski (a z dobrim bočnim oprijemom!), stiki pa skoraj kirurško natančni. Tudi osrednji barvni prikazovalnik se ne vda v nobenih svetlobnih razmerah. Osrednji gumb za upravljanje zabavno-informacijskega sistema je nameščen

“Pogled izza volana na zvezdo je edinstven.”

na idealno mesto tik pod komolčno oporo. Odlagalnih mest ni toliko kot v limuzinskih kombijih, a z nekaj racionalizma pospravljanje v zaprta predalnika ne bi smelo biti težavno. Pri prostornosti in udobni namestitvi v notranjosti E ne dovoli, da bi domišljija cvetela, saj je vse na pladnju. Tudi prtjažnik je s

540 litri dovolj velik. Pikolovci bodo sicer grajali ozko nakladalno luknjo (ki jo lahko dodatno zakriva izvlekljiv predal, imenovan Easy Pack – zelo uporaben je za manjše in manj kot 10 kg težke stvari), v nos jim bodo šli tudi neravno dno nad zadnjo premo in odkrita nosilca, drugi pa bodo E-jev zadek, ki ga je treba zaradi nepreglednosti nujno opremiti z doplačljivim Parktronicom, hvalili, ker ga je, če na seznamu doplačil izberete to možnost, možno s podiranjem zadnje klopi preprosto povečati. Nikoli se ne ve, kdaj je treba odpe-ljati kakšno večjo olje za na steno dnevne sobe. Mojstrovina da Vincija in Rembrandta bi morala prevoz preživeti brez težav, saj je vožnja v E-ju udobna. Vendar pa ne zelo udobna, če ne doplačate zračnega vzmetenja. Brez njega, torej s serijskim podvozjem je E 250 CDI večinoma prepričljiv, a sem in tja na kakšni večji grbini pokaže, da ni vse-mogo-

čen. Motorna paleta novega E-ja je prepričljiva: izboljšani bencinski in dizelski motorji, med zadnjimi tudi preizkušeni 2,2-litrski turbodizel z dvakratnim prisilnim polnjenjem in z novo generacijo vbrizga po skupnem vodu in s kopico sladkorčki za tehno frike. V praksi motor navduši s pokritostjo vseh motornih vrtljajev. Moči nikdar ne zmanjka, na pladnju stoji že nad prostim tekom, veliko pa o pogumnemu nastopu 250 CDI-ja pove

tudi podatek, da je 500 Nm navora že pri 1.600/min. Tam nekateri turbodizli sploh še ne zadihajo, kaj šele, da bi pihali skozi obe nosnici. Agregat je glase le v višjih vrtljajih. Vodljivost in lega na cesti bosta navdušila vse povprečne kupce Benzovega mini S-a, saj gre E kot po tirnicah (stabilizacijska elektronika zelo učinkovito ukrepa v 'posebnih'



okolicih), po občutku pa se bodo mlajši in večje dinamike žejni kupci vendarle spogledovali z glavnima tekmečema, že nekoliko ostarelim BMW-jem serije 5 in ne dolgo nazaj prenovljenim Audijem A6, ki pa, če pustimo športnost na avtobusni postaji, novemu E-ju lahko marsikaj zavidata. Zagotovo pa ne slabše strani testnega paketa, to je komaj petstopenjskega samodejnega menjalnika s komfortnim in športnim načinom delovanja. E 250 CDI je tovarniško (brez doplačil) na voljo s šeststopenjskim ročnim menjalnikom, kar je, če ne zahtevate samodejneža, morda boljše rešitev kot prestavno podhranjena avto-

I Mercedes-Benz E 250 CDI BlueEfficiency Elegance

Iz oči v oči



Aljoša Mrak

» Zapriseženi Mercedesovi vozniki se bodo v novem E-ju počutili kot riba v vodi. Še vedno je udoben (čeprav bi lahko bil motor tišji in menjalnik vsaj šeststopenjski) ter na srečo tudi bolje narejen kot predhodnik. Zdi se mi le, da je premalo drugačen, da bi pritegnil tudi voznike drugih znamk. Pri C-ju so bili tehniki drzejši, lahko bi rekli tudi uspešnejši. »



Vinko Kernc

» Ker je to Mercedes-Benz, močno dvomim, da so se zmotili. In ravno zato: notranji trušč in tresljaje so pri nekaterih modelih (začenši z GLK) bolje ukrotili, volanski mehanizem je precej nedorečen, zunanji videz se izgublja v detajlih, ki se ne zdijo posrečeni, in notranjost kljub prijetni barvni kombinaciji (v primeru testnega avtomobila) ne asociira na mlade voznike in njihov okus. Če odštejem motor(je), se zdi, kot da je tale E korakanje na mestu v primerjavi s prejšnjo generacijo. Ki je bila zelo dobra. »

učinkovitimi zavorami pa primerna. Konec koncev se (sicer hiter) samodejnejz pada značaju takšnega E-ja, ki je predvsem umirjen. Je pa spet cena tista, ki išče kupce, in ne obratno. Čeprav je bilo v testnem E-ju

za dobrih 16 tisočakov dodatne opreme (seznam si oglejte v posebnem okvirčku), smo v 64 evrov vredni limuzini pogrešali marsikaj, kar je še mogoče dokupiti: vstop brez ključa, radarski tempomat, opozorilnik na mrtve kote, popolnoma električno nastavljiva prednja sedeža s spominom, električno nastavljeni volanski obroč, pomočnika za vožnjo ponoči ... Varnost je stvar, ki jo pri E-ju zelo poudarjajo. Med drugim je opremljen z aktivnim motornim pokrovom za zaščito pešcev in s kopico varnostnih blazin (tudi s kolensko za voznika). 



DODATNA OPREMA TESTNEGA VOZILA:	
Zložljivi zunanji ogledali	761
Stranski varnostni blazini zadaj	479
Držalo za kozarce	78
Priključek za avdio naprave	226
Odlagalni predal Easy Box	233
Samodejno zaznavanje otroškega sedeža	49
Parkirna tipala	1.015
Zložljiva zadnja klop	613
Pepelnik	63
Predpriprava za mobilni telefon	550
DVD-predvajalnik	2.341
Zaslon rezervno kolo	99
Gretje prednjih sedežev	472
Paket opreme Elegance	2.277
Okrasni deli v lesu	268

MODEL	Mercedes-Benz	BMW	Audi
	E 250 CDI BlueEfficiency	525d	A6 2.7 TDI DPF
motor (zasnova)	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni	6-valjni - vrstni
gibna prostornina (cm³)	2.143	2.993	2.698
največja moč (kW/KM pri 1/min)	150/204 pri 4.200	145/197 pri 4.000	140/190 pri 4.500-4.000
največji navor (Nm pri 1/min)	500 pri 1.600-1.800	400 pri 1.750	400 pri 1.400-3.500
dolžina × širina × višina (mm)	4.868 × 1.854 × 1.471	4.841 × 1.846 × 1.468	4.927 × 1.855 × 1.459
največja hitrost (km/h)	240	235	227
pospešek 0-100 km/h (s)	7,7	7,7	7,9
poraba goriva po ECE (l/100 km)	8,3/5,0/6,2	8,5/5,3/6,5	7,8/5,6/6,4
cena osnovnega modela (evri)	47.610	48.000	47.265

I Mercedes-Benz E 250 CDI BlueEfficiency Elegance

CENA:	(AC-Intercar, d. o. o.)	Garancija:	STROŠKI VOZILA DO PREVOŽENIH 100.000 km (v EUR):			
E 220 CDI:	44.400 EUR	2 leti splošne garancije, 2 leti garancije na lak,	redni servisi, delo, material:	1.383	obvezno zavarovanje (2):	5.020
E 250 CDI:	47.610 EUR	30 let garancije za prerjavenje.	gorivo	10.590	kasko zavarovanje (2):	6.990
Testno vozilo:	64.122 EUR		gume (1):	2.041		
		Predvideni redni servisi:	izguba vrednosti po 5 letih:	27.375	Skupaj:	53.399
Moč:	150 kW (204 KM)	Servisni intervali na 20.000 km.			Strošek za prevoženi km:	0,54 EUR/km
Pospešek:	8,3 s					
Največja hitrost:	240 km/h					
Povpr. poraba:	10,0 l/100 km					

(1) - upoštevati smo 1 komplet letnih gum in 1 komplet zimskih gum

(2) - predvidoma voznik takšnega vozila prevozi 100.000 km v 5 letih

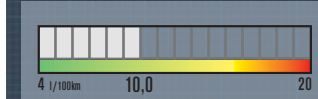
T = 22 °C / p = 1.199 mbar / rel. vl. = 29 % / Gume: Goodyear Efficient Grip
245/45/R 17 W / Stanje kilometrskega števca: 3.334 km

Vozne lastnosti	
Pospeshi	s
0-100 km/h:	8,3
402 m z mesta:	15,9
	(143 km/h)

Meritev s tovrstnim menjalnikom ni možna

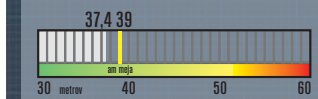
Največja hitrost 240 km/h
(V. prestava)

najmanjše povprečje	9,0
največje povprečje	10,7
skupno testno povprečje	10,0



Prestava	III.	IV.	V.
50 km/h	54	52	52
90 km/h	58	56	55
130 km/h	62	61	60
Prosti tek	38		

od 130 km/h:	63,5
od 100 km/h:	37,4
	(AM meja 39 m)



brez napak

Performance chart for the 150 kW (204 KM) engine. The chart plots speed (Hrsten v km/h) on the y-axis (0 to 300) against engine speed (Vrtitaji v 1000/min) on the x-axis (0 to 7). The chart shows four gear ratios (I, II, III, IV) and their corresponding maximum speeds at 6000 rpm (indicated by a vertical dashed line at 6.0 on the x-axis).

Gear Ratio	Maximum Speed (km/h)
IV	258
III	214
II	153
I	98

Additional specifications shown on the chart:

- 150 kW (204 KM)
- 500 Nm

Performance chart for the Honda CBR 600F4i 2004. The chart displays Power (kW) and Torque (Nm) on the Y-axis against Engine Speed (Vrttjaji v 1000/min) on the X-axis. The Power curve (red) peaks at 150 kW (204 KM) at 4500 rpm. The Torque curve (red) peaks at 500 Nm at 2500 rpm. The chart also shows a secondary torque curve (black) peaking at 110 Nm at 2500 rpm.

Vrttjaji v 1000/min	Power (kW)	Power (KM)	Torque (Nm)	Torque (kgm)
1500	20	27	80	8.2
2500	110	150	500	51.5
4500	150	204	300	30.6

Ker je za umirjeno premagovanje razdalj.

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - turbodizelski - nameščen spredaj prečno - vrtna in gib 83 x 99 mm - gibna prostornina 2,143 cm³ - kompresija 16,2 : 1 - največja moč 150 kW [204 KM] pri 4.200/min - srednja hitrost bari pri največji moči 13,9 m/s - specifična moč 70 kW/(105,2 KM)/(1 - največji navor 500 Nm pri 1.600-1.800/min - 2 odmični gredi v glavi (veriga) - po 4 ventili na val - vbrizg goriva po sistemu skupnega voda - turbinska polnilnika na izpušne pipe - hladilnik polnilnega zraka. **Prenos moči:** motor poganja zadnji kolesi - 5-stopenjski samodejni menjalnik - prestava razmerja 1,360; II, 2,19; III, 1,41; IV, 1,00; V, 0,83; - diferencial 2,65 - platišča 8J x 17 - gume 245/45 R 17 W, kotalni obseg 1,97 m. **Voz in obese:** limuzina - 4 vrata, 5 sedežev - samonosa karoserija - spredaj posrebljena obesi, vzmetne noge, trikraka prečna vodila, stabilizator - zadaj večvodila prema, vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator - zavore spredaj kolutne (prislino haljene), zadaj kolutne, ABS, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi [stopalka] - volan z zobato letvijo, hidravlični serv, 2,75 zasuku med skrajnjima točkama. **Mase:** prazno vozilo 1.735 kg - dovoljena skupna masa 2.280 kg - dovoljena masa prikloice zavor: 1.900 kg, brez zavore: 750 - dovoljena obremenitev strehe: 100 kg. **Zmogljivosti (tovarna):** največja hitrost 240 km/h - pospešek 0-100 km/h 7,7 s - poraba goriva [ECE] 8,3/5,0/6,2 l/100 km.

Diagram of a car with dimensions for a parking space. The car is a silver sedan. Dimensions shown: total width 1.854, wheelbase 2.674, total length 4.868, front overhang 1.610, rear overhang 1.540, front wheel offset 900-1.150, and rear wheel offset 580-850.

Zunanje mere: širina vozila 1.854 mm – kolotek spredaj 1.585 mm – zadaj 1.604 mm – rajdni krog 11,25 m.
Notranje mere: širina spredaj 1.510 mm, zadaj 1.500 mm – dolžina sedalnega dela prednji sedež 520 mm, zadnji sedež 480 mm – premer volanskega obroča 380 mm – posoda za gorivo 59 l.



Prostornina prtljajnika, izmerjena z AM standardnim kompletom 5 kovčkov Samsonite (skupno 278,5 l):
5 sedežev: 2 x kovček (68,5 l), 1 x letalski kovček (36 l),
1 x nahrbtnik (20 l).

Pomembnejša serijska oprema: voznikova in sovoznikova varnostna blazina – stranski varnostni blazini – varnostni zavesi – kolenska varnostna blazina za voznika – ABS – ESP – ISOFIX – servo volan – deljiva sredinska kol – dvopodročna samodejna klimatska naprava – električno nastavitlji in ogrevani vzvratni ogledali – električni pomik spj predaj in zadaj – daljinsko upravljanje ključnice ključev – tipalo za dež – radio s CD-predvajalnikom in MP3-predvajalnikom – večopravilni volan – po višini in globini nastavitlji volanski obroč – po višini nastavitlji, električno pomična prednja sedeža – meglenski predaj – potovalni računalnik – tempomat.

Zunanost (15)	11	Kupci E-ja ne pričakujejo oblikovne drznosti, a zahtevajo (in dobijo) odlično izdelavo.
Notranjost (125)	108	V notranjosti je jasno, kam je šlo veliko denarja. Usnje, pravi les, udobje in prijeten ambient.
Motor, pogon, podvozje (65)	55	Ocene bi bile boljše, če bi petstopenjski menjalnik popravili na smetišče zgodovine.
Vozne lastnosti (70)	59	Ni najbolj dinamičen med ovinki, je pa vedno zanesljiv. Pohvale zavoram.
Zmogljivosti (35)	28	Dovolj uren in hiter in tudi prožnost mu ne dela težav.
Varnost (45)	37	Na seznamu dodatne opreme je ostalo še kar nekaj varnostnih dobrot, ki iz E-ja naredijo pravo trdnjavo na kolesih.
Gospodarnost (65)	51	Cenovno primerljiv s tekmecki, poraba goriva je v sprejemljivih mejah. 30-letno jamstvo proti prejeranju!
Skupaj	349	Kot pravi Mercedes-Benz seveda zahteva nekaj večji denarni vložek, a se oddolži s polno mero udobja, sodobne tehnike in imidža.

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

- ▲ eleganten videz
- ▲ udobje
- ▲ prostornost
- ▲ vodljivost
- ▲ zanesljiva lega
- ▲ izdelava
- ▲ motor (zmogljivosti)
- ▲ menjalnik (hitrost)
- ▲ varnostni paket
- ▲ zanesljive zavore

- ▼ le petstopenjski menjalnik
- ▼ prostornina posode za gorivo
- ▼ nožna parkirna zavora
- ▼ le ena obvolanska ročica
- ▼ glasnost motorja v višjih vrtiljkih
- ▼ cena
- ▼ serijska oprema