

Skoraj neopazno



Na prvi pogled je cena, ki jo nadete v okvirčku s tehničnimi podatki, milo rečeno, zanimiva. 18 milijonov. Predvsem zato, ker se avtomobilu na prvi pogled sploh ne vidi, zakaj tolikšna cena.

Avtomobilu je tokrat 'ime' Mercedes E-T 320 CDI 4Matic - in že iz imena je mogoče zaslutiti, kam je šel denar (in komur ime ni dovolj, bo moral pokukati še v seznam dodatne opreme). Najprej E: v prihodnosti (naslednje leto) se mu obleta pomladitev, a mu oblikovno (in tehnično) tudi zdaj prav nič ne manjka. Še posebej če je barvna kombinacija notranjosti posrečena (tokrat je bila) in če gre za limuzino. Kombinacija svetlega usnja, svetle plastike in temen les je sicer v rahlem nasprotju s srebrno armaturno ploščo, a v osnovi v notranjosti zmoti le ena stvar: ena sama obvolanska ročica za upravljanje tako svetlobnih teles kot brisalnikov. Saj gre, a z dvema je lažje. Zato pa voznika bolj razveseli druga obvolanska ročica, ki ni namenjena le upravljanju tempomata, temveč tudi omejevalnika hitrosti - to pa je naprava, ki bi jo morali imeti prav vsi avtomobili (in je precej bolj potreb-

na kot tempomat, ki je marsikdaj del serijske opreme). Prav veliko konjenice pod motornim pokrovom ni potrebne, da človek v naselju po nesreči udari krepko čez hitrostno omejitev - in potem lahko hitro sledi še udarec po denarnici.

Toda ostanimo pri imenu tega Eja. T pomeni, da gre za kombijevsko karoserijsko različico. In ker zadek ni limuzinski, je videti previs prek zadnjih koles še daljši in masivnejši. Nekatere bo to zmotilo, drugim pa dalo takoj vedeti, da se v zadku tudi v resnici skriva dovolj prostora, da lahko tega Eja uporabljate kot pravi družinski kombi. Skoraj 700 litrov osnovnega prtljažnika bo dovolj tudi za zahtevne družine, skoraj dva 'kubika' ob zloženih zadnji klopi pa tudi za zahtevnejše športnike, ki bi recimo radi s seboj tovorili kolo ali kup druge športne opreme.

Da je v notranjosti dobro poskrbljeno za živo vsebino, je verjetno jasno tudi s fotografij, a vseeno



nekaj pojasnil: voznik se mora navaditi le omenjene ene obvolanske ročice, vzdolžni pomiki prednjih sedežev so tolikšni, da bodo udobno sedeli tudi 'dvometraši', zadaj je (razen v prej omenjenem primeru) prostora za kolena dovolj, sedeži so sicer bolj trde, a zato toliko bolj udobne sorte in počutje v celem ni prav nič germansko strogo.

»Točno taka bi morala biti večina štirikolesnih pogonov v civilnih limuzinah.«

Šestvaljni dizel v nosu poskrbi tudi za prijaznost do voznika. Čeprav je menjalnik 'le' petstopenjski, premore po eni strani dovolj navora, da to 'pomankljivost' skrije, in po drugi strani dovolj veselja do vrtljajev (ob primerno zadušenem zvoku), da tudi ob vrtenju proti rdečemu polju, ki je lahko posledica težje noge in petih prestav, ušesa potnikov ne trpijo. Da je prestavljanje uglajeno, a občasno malce sunkovito (predvsem ob delnem plinu), je že znana lastnost te serije Mercedesovih menjalnikov, da je splošni vtis zelo pozitiven, pa je treba pripisati tudi dejstvu, da avto kot celota voznika tako in tako usmeri v vozniško bolj umirjene vode.



Da ne bo pomote: podvozje in pogonska zasnova brez težav preneseta tudi dinamike željnega voznika. Podvozje je še dovolj trdno, da avto ne plava in ne pokimava, ko postanejo gibi na stopalkah in volanu ostrejši (in hkrati uglajeno blaži neravnine pod kolesi), štirikolesni pogon 4Matic pa v osnovi moč razporeja čim bolj k zadnjemu kolesnemu paru. To pomeni, da je odvečnih sunkov na volanu zelo malo, da zadek pomaga pri zavijanju in da kljub temu večina motornega navora povzroča premikanje naprej in ne vstran. Točno taka (po končnem učinku, če že ne po zasnovi) bi morala biti večina štirikolesnih pogonov v civilnih limuzinah: usmerjena k varnosti, a zmožna zagotoviti vozniški užitek.

To ta E zmore. Da se v njem udobno pelje še veliko prtljage pa še poraba je ugodna, je le še dodatna prednost. ■

Mercedes-Benz E-T 320 CDI 4Matic

Cena osnovnega modela:	14.730.000 SIT
Cena testnega vozila:	17.965.000 SIT

NAŠE MERITVE

(T=-7 °C / p= 1012 mbar / rel. vl.: 56 % / Stanje km števca: 6909 km)

POSPEŠKI

0-100 km/h:	8,4 s
402 m z mesta:	16,0 s (141 km/h)
1000 m z mesta:	29,3 s (180 km/h)

PROŽNOST

Meritev s tovrstnim menjalnikom ni možna.

NAJVEČJA HITROST

232 km/h
(V. prestava)

ZAVORNA POT

od 100 km/h: 44,7 m (AM meja 40 m)

PORABA GORIVA

skupno testno povprečje 11,1 l/100 km

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 6-valjni - 4-taktni - V-72° - turbodizelski z neposrednim vbrizgom - gibna prostornina 2987 cm³ - največja moč 165 kW (224 KM) pri 3800/min - največji navor 510 Nm pri 1600-2800/min.

Prenos moči: motor poganja vsa štiri kolesa - 5-stopenjski samodejni menjalnik - gume 225/55 R 16 H (Continental ContiWinterContact TS 810 M+S).

Mase: prazno vozilo 1980 kg - dovoljena skupna masa 2555 kg.

Mere: dolžina 4850 mm - širina 1822 mm - višina 1499 mm - prtljajnik 690-1950 l - posoda za gorivo 80 l.

Zmogljivosti: največja hitrost 236 km/h - pospešek 0-100 km/h 8,1 s - poraba goriva [ECE] 11,6/6,9/8,6 l/100 km.

HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ motor
- ▲ pogon
- ▲ uporabnost

- ▼ le ena obvolanska ročica
- ▼ cena
- ▼ premalo komunikativen volan

Končna ocena

Avto za tiste, ki si želijo prostor, udobje, zanesljivost v vseh voznih razmerah in (občasno) dozo športnosti. Da je dizel, dobro skriva.