

Zvezda vodi karavano

Vsakič ko na ceste zapelje prenovljeni član velike nemške trojke, se znova zavrti kolo sreče. A tokrat Mercedesov E sreče ne potrebuje – tudi brez nje se uvršča pred vse tekmece v svojem razredu.

► Verjetno se pred njim lahko skrijejo tudi nekateri večji in prestižnejši tekmeci, a boj naj bo osredotočen le na njegov razred. In na njegova tekmece, ki poleg razreda E tvorita veliko trojko – Audi A6 in BMW serije 5. Tako kot je v navadi, zavzame primat najboljšega tisti, ki zadnji zapelje na trg. Seveda, najboljši zgolj po tehnični plati in vgrajeni tehnologiji. Najboljši v splošnem pomenu pa je težko dokazljiv oziroma bolj stvar gostilniških debat.

A novi Mercedes-Benz prinaša toliko novosti, da se vsaj zdaj (in vse dokler ne pride ta nova Audi in BMW) zagotovo vozi v ospredju.

Še najmanj radikalnih sprememb prinaša oblika. Osnovna oblikovna silhueta se ni kaj veliko spremenila. E ostaja prestižna limuzina, ki bo navdahnila privržence znamke in pustila ravnodušne nasprotnike. Čeprav je v primerjavi s predhodnikom daljši in nižji (s posledično več prostora v notranjosti) in je lahko (tako kot testni avto) opremljen s povsem novimi matričnimi LED-žarometi. Seveda odličnimi, nad katerimi se voznik navdušuje, manj pa tisti, ki se vozijo

nasproti. Pa čeprav elektronika nadzoruje dogajanje pred vozilom in zasenči nasproti vozeče.

A če oblikovno ni velikih sprememb, prinaša notranjost nov svet. Jasno, vse je odvisno od tega, koliko denarja nameni kupec za varnostno-asistenčne bombončke. Tako je bilo tudi v primeru testnega avta. V osnovi stane novi Mercedes razreda E nekaj več kot 40 tisoč evrov, testni pa je stal skoraj 77 tisoč evrov. Torej je bilo dodatne opreme vsaj toliko, kot stanejo precej dobro opremljeni razredi A, B in C. Nekdo bo rekel veliko, drugi bo rekel, da ga tako majhni (omenjeni) avtomobili niti ne zanimajo. In spet se bom ponovil – prav je tako. Nekje se mora jasno videti, kateri avto je premijski in kateri ne, in v primeru novega razreda E to ni samo cena.

Avto dejansko veliko ponuja. Že vstop v notranjost pove veliko. Vsa štiri vrata so opremljena s tipalom za brezstični ključ, kar pomeni, da zaklenjen avto odklenemo in zaklenemo prek katerihkoli vrat. Prtljažnik se odpre z navidezno rahlo brco pod zadek avtomobila, in ko se zadnjega človek privadi,





tako odpira prtljajnik vedno, ne le takrat, ko ima polne roke.

Še večje čudo pa je testni avto prinašal v notranjosti. Pred voznikom se bohoti popolnoma digitalna armaturna plošča, takšna, ki se je ne bi branil niti pilot Airbusa. Sestavljena je iz dveh LCD-jev, ki v visoki ločljivosti vozniku kažeta vse potrebne (in

sledljivih ploščic na volanskem obroču. Sprva voznik potrebuje malce privajanja, a ko sistem usvojiš, ugotoviš, da jo to nekaj najboljšega, kar si kdaj držal v rokah.

Pa novi Mercedes-Benz razreda E ne navduši samo z notranjostjo. Nasmeh na obraz dobi voznik takoj, ko pritisne gumb za zažigon motorja. Njegov ropot je v pri-

merjavi s predhodniki bistveno manjši in zdi se, da lahko verjamemo Mercedesovim inženirjem, ki pravijo, da so tudi motorji prenovljeni. Jasno, v potniško kabino se motorja ne sliši tudi zato, ker je občutno izboljšana zvočna izolacija. Vendar to ne nazadnje sploh ni pomembno – pomembno je, da voznik in sopotniki ne po-

Osnovna oblikovna silhueta se ni veliko spremenila.

nepotrebne) informacije. Seveda sta popolnoma prilagodljiva, voznik pa si pred oči lahko namesti športne ali klasične merilnike, navigacijsko napravo ali katerekoli druge podatke (potovalni računalnik, telefon, radio ...). Osrednji zaslon lahko upravlja prek gumba na sredinski konzoli (in dodatne drsne plošče nad njim) ali prek dveh



slušajo preglasnega dizelskega ropota. A dvolitrski turbodizel ni samo tišji, temveč je tudi bolj poskočen, hitrejši in predvsem varčnejši. Z mesta do 100 kilometrov na uro pospeši 1,7 tone težka limuzina v zgolj 7,3 sekunde, pospeševanje pa se konča pri številki 240 kilometrov na uro. Še bolj navdušujoča je poraba goriva. V povprečju je potovalni računalnik pokazal porabo 6,9 litra na 100 kilometrov, pohvalno pa izstopa poraba na normnem krogu. Tam je testni E za 100 prevoženih kilometrov porabil le 4,2 litra dizelskega goriva, kar ga vsekakor uvršča daleč pred konkurente. No, malce sence na uspeh vseeno meče potovalni računalnik. Že



Vse za avto na enem mestu.

Pooblaščen servisier za osebna in dostavna vozila Mercedes-Benz.
Tržaška 547, Brezovica - Lj., tel.: 01 365 80 90, www.span.si



Mercedes-Benz



omenjeno računalniško testno povprečje 6,9 litra na 100 kilometrov se je po dobrih 700 prevoženih kilometrih 'križalo' z natančnim papirnatim izračunom v povprečju za približno pol litra. Kar pomeni, da je tudi normna poraba nekaj decilitrov višja, a še zmeraj daleč pred konkurenti. Seveda pa novi E ni samo varčna limuzina. Tudi na račun zračnega vzmetenja (vključno s prilagajanjem odzivnosti motorja, menjalnika in volanskega obroča) si lahko voznik ob osnovnem voznem režimu izbere še programe ECo ter Sport in Sport Plus. Če mu to ni dovolj, ima na voljo še individualno nastavitve vseh parametrov.

Čeprav se komu tabla za prenehanje omejitve zdi nepomembna, avtomobilu in računalniku pomeni veliko.

In v športnem režimu zna E pokazati tudi mišice. 194 'konj' nima težav z dinamično

KOLIKO STANE V EUR	
DODATNA OPREMA TESTNEGA VOZILA:	
Paket z asistentom za vožnjo	2.596
Zložljiva naslonjala zadnjih sedežev	594
Kokpit s širokim zaslonom	1.161
Paket odlagališč	116
Sistem COMAND Online	3.211
Digitalni radio DAB	560
Sistem za prostorski zvok Burmeister	1.161
Ogrevanje sedežev za voznika in sovoznika	492
Posoda za gorivo 66 litrov	68
Paket KEYLESS-GO	1.653
Notranjost AMG Line	2.528
Zunanost AMG Line	3.825
AIR BODY CONTROL	2.596
Žarometi MULTIBEAM LED	2.664
Paket za parkiranje	1.912
Paket za ogledala	752
Paket komfortnih sedežev	315
Kovinski lak	1.188

vožnjo, lepo pomaga 400 njutonmetrov navora. Nad vsem pa brezhibno bdi novi devetstopenjski samodejni menjalnik, ki vzorno posluša voznikove ukaze tudi takrat, ko ta prestavlja prek lopatic za volanskim obročem. In zdaj še nekaj besed o asistenčnih sistemih. Da bi jih vse naštevati, seveda nima smisla. A izpostaviti moramo pametni tempomat, aktivni volan in zaviranje v sili. Vse do 200 kilometrov na uro zna avto v kritičnih trenutkih ustaviti povsem sam ali vsaj zelo omiliti posledice trka. Pri sledenju vozilu pred seboj si ne pomaga samo s stranskimi črtami, ampak zna slediti tudi

spredaj vozečemu vozilu. Celo do te mere, da avto na avtocesti sam zamenja vozní pas (do hitrosti 130 kilometrov na uro), v zastojih pa jasno sam ustavi in spelje. V naselju je testni E zaznal (in nanje opozoril) pešce ob prehodu. Če bi kateri

TABELA KONKURENCE				
MODEL	Mercedes-Benz E 220 d	Audi A6 2.0 TDI ultra	BMW 520d	Volvo S90 D4 A Momentum
motor (zasnova)	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni
gibna prostornina (cm³)	1.950	1.968	1.995	1.969
največja moč (kW/km pri 1/min)	143/194 pri 3.800	140/190 pri 3.800-4.200	140/190 pri 4.000	140/190 pri 4.250
največji navor (Nm pri 1/min)	600 pri 1.400-2.800	400 pri 1.750-3.000	400 pri 1.750-2.500	400 pri 1.750
dolžina × širina × višina (mm)	4.923 × 1.852 × 1.468	4.848 × 1.869 × 1.463	4.907 × 1.860 × 1.464	4.963 × 1.879 × 1.443
največja hitrost (km/h)	240	232	236	230
pospešek 0-100 km/h (s)	7,3	8,4	7,9	8,2
poraba goriva po ECE (l/100 km)	4,3-3,9	5,4-5,1	4,7-3,3	4,4
izpusti CO₂ (g/km)	112-102	119-113	124-114	130
cena osnovnega modela (evri)	49.590	49.130	48.950	51.095

Modeli v tabeli predstavljajo najcenejše različice s preizkušenim oziroma primerljivo zmogljivim motorjem. Cene so navedene z upoštevanimi uradnimi popusti in akcijami po ceniku. Serijska oprema med navedenimi modeli ni nujno primerljiva.

od njih stopil na cesto in se voznik ne bi odzval, bi se avto tudi samodejno zavstavil (do hitrosti 60 kilometrov na uro), posebno pohvalo pa si še enkrat zasluži aktivni tempomat, ki zna 'brati' prometne znake in posledično sam prilagaja hitrost predpisane vožnje. Seveda je za uspešno rabo takšnih sistemov potrebna tudi infrastruktura. Ta pa v Sloveniji precej šepa. Preprost dokaz je na primer zmanjšana hitrost pred kakšnim odsekom na avtocesti. Sistem samodejno zmanjša hitrost, a ker po koncu takšnega odseka ni table za prenehanje omejitve, sistem še vedno vztraja s premajhno hitrostjo. In podobnih primerov je veliko. Čeprav se zdi komu tabla za prenehanje omejitve nepomembna, avtomobilu in računalniku pomeni veliko. Zato velja, da se tako dobro in tehnološko napredni avtomobili precej bolje znajdejo na tujih cestah. Tudi uporab-



TEHNIČNI PODATKI

CENA

(Autocommerce d.o.o.)

CENA OSNOVNEGA MODELA S POPUSTI*

49.590 EUR

CENA TESTNEGA VOZILA BREZ POPUSTOV:

76.985 EUR

CENA TESTNEGA VOZILA S POPUSTI*

76.985 EUR

Moč:

143 kW (194 KM)

Pospešek:

8,1 s

Največja hitrost:

240 km/h

Normna poraba:

4,2 l/100 km

Garancija:

Dve leti splošnega jamstva, možnost podaljšanega jamstva.

Predvideni redni servisi:

Servisni intervali na 25.000 km.

STROŠKI VOZILA (5 let, 100.000 km, v EUR):

redni servisi, delo, material:

3.500

gorivo

4.628

gume*:

2.260

izguba vrednosti po 5 letih:

29.756

obvezno zavarovanje AD:

5.495

Skupaj:

57.874

Strošek za prevoženi km:

0,58 EUR/km

* - upoštevali smo 1 komplet letnih gum in 1 komplet zimskih gum

NAŠE MERITVE

Okolišne meritve

T = 25°C / p = 1.028 mbar / rel. vl. = 56 % / Gume: Goodyear Eagle F1 275/35-245/40 R 19 Y / starje kilometrskega števila: 9.905 km

Vozne lastnosti

Pospeški

s

0-100 km/h:

8,1

402 m z mesta:

10,2 (114 km/h)

Prožnost

Meritve s tovrstnim menjalnikom ni možna.

Največja hitrost

240

Poraba goriva

l/100 km

skupno testno povprečje

6,9

povprečje normnega kroga

4,2

4 l/100km

6,9

20

Trušč v notranjosti

Hitrost

dB

90 km/h

Prestava VI

130 km/h

59

62

Zavorna pot

od 130 km/h:

m

od 100 km/h:

58,4

(AM meja 40 m)

35,3

35,3

40

60

Napake med testom

Brez napak.

DIAGRAM MENJALNIKA:

DIAGRAM MOTORJA:

Mere:

širina vozila: 1.852

1.468

920-1.020

910

1700

900-1.160

640-900

540 l

2.939

4.923

vse mere so v mm

Zunanje mere:

dolžina 4.923 mm - širina 1.852 mm, z ogledali 2.065 mm - višina 1.468 mm - medosna razdalja 2.939 mm - kolotek spredaj 1.619 mm - zadaj 1.619 mm - rajdni krog 11,6 m.

Notranje mere:

vzdolžnica spredaj 900-1.160 mm, zadaj 640-900 mm - širina spredaj 1.500 mm, zadaj 1.490 mm - višina nad glavo spredaj 920-1.020 mm, zadaj 910 mm - dolžina sedalnega dela prednji sedež 510-560 mm, zadnji sedež 480 mm - prtljažnik 540 l - premer volanskega obroča 370 mm - posoda za gorivo 50 l.

UŽITEK V VOŽNJI:

Čeprav velik in okoren, novi E ponuja vozniku in potnikom marsikaj, med drugim tudi precej užitek med vožnjo. Takšnih in drugačnih.

*Popusti in akcije po uradnem ceniku na dan zaključka redakcije.

OCENA		
Zunanost (15)	13	Delo našega oblikovalca je dobro narejeno, a so si tudi Mercedesi med seboj preveč podobni.
Notranost (125)	116	Digitalna armaturna plošča tako navduši, da voznika zaradi nje v notranjosti ne zanima nič drugega.
Motor, pogon, podvozje (65)	62	Področje, kjer novemu E-ju ne moremo zameriti prav nič.
Vozne lastnosti (70)	65	Čeprav je E velika potovalna limuzina, se pohvalno ne boji hitrih ovinkov.
Zmogljivosti (35)	35	Med 2-litrskimi motorji v samem vrhu.
Varnost (45)	45	Novi E ne pazi samo na avtomobile in pešce na cesti, opazi jih tudi na prehodu in nanje opozori voznika.
Gospodarnost (65)	51	Čeprav je eden izmed zmogljivejših, je tudi nadpovprečno varčen.
Skupaj	387	Novi E je tehnološko napreden avtomobil, ki mu po tej plati ne moremo očitati prav nič. Jasno pa bodo najbolj nad njim navdušeni ljubitelji Mercedesovih avtomobilov.

OCENA

avto magazin

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

HVALIMO IN GRAJAMO

motor in tiho delovanje

poraba goriva

asistenčni sistemi

zaslon pred voznikom in digitalni merilniki

podobnost preostalim hišnim modelom (pre)debel prednja A-stebrčka

ročen vzdolžni pomik voznikovega sedeža

nost sistemov je tam boljša, seveda pa bo potrebnih še veliko let, da se bodo vozili avtomobili sami. Do takrat bo go-spodar v vozilu voznik in v novem ra-zredu E mu zares ne bo hudega. <<

30 | www.avto-magazin.si 17 • 2016

17 • 2016 www.avto-magazin.si | 31