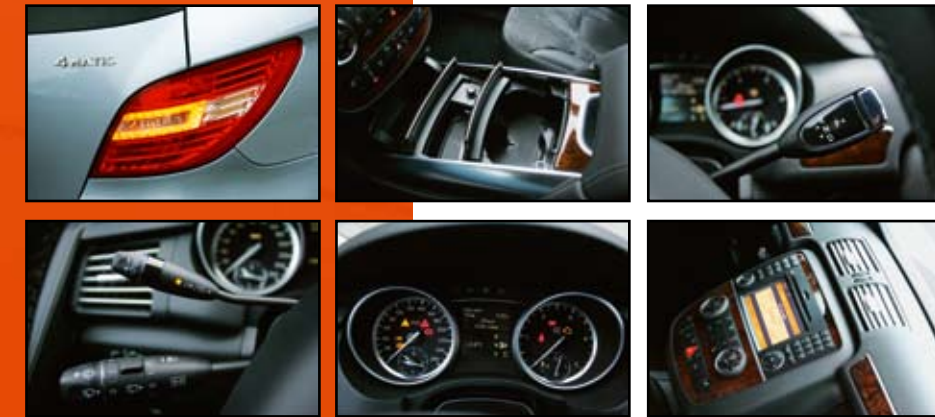


popRavki

Leta 2006, ko smo Mercedesovega R prvič preizkusili, takrat z oznako motorja 320 CDI in z daljšo medosno razdaljo, pri oceni oblike nismo bili prav nič nežni.



► Zapisali smo, da je bil testni R s tako zatemnjenimi šipami in odet v črno videti kot pogrebni avtomobil. Pa še res je bilo in tudi različice v drugih barvah niso bile videti veliko bolje. O tem, da je oblika avtomobila eden glavnih nakupnih razlogov, že dolga leta čivkajo tudi vrabci na strehi, a pri Mercedesu so pri razredu R takrat to malce pozabili – in prodajni rezultati niso bili vrhunski. A smo v istem testu zapisali tudi, da se z udobjem razreda R težko kosa katerikoli tekmeč. In to je bil (verjetno) razlog, da se je vseeno našlo precej kupcev zanj.

Zdaj je razred R dobil nekaj popravkov. Izza volana jih morda niti ne bi opazili, saj sta armaturna plošča in sredinska konzola skoraj enaki kot doslej, zagotovo pa boste spremembe opazili od zunaj. Čeprav R ostaja nizek in vitek, je zdaj na pogled bolj terenski, bolj odločen, predvsem pa prav nič več pogrebniški. Z malo širokosrčnosti bi lahko zapisali, da je lep – vsekakor pa prijazen do oči (izjema, ki je motila večino tistih, ki so si ga ogledali, je navzdol ukrivljen lok, s katerim se zaključijo bočna stekla).

Druga velika novost je seveda motorizacija. Odkar je R pripeljal na slovenske ceste (to se je zgodilo pred petimi leti, leta 2006), so pri Mercedesu razvili kopico novih, zmogljivejših, čistejših motorjev. Takšne zmogljivosti, kot jih je tedaj zagotavljal 320CDI, zdaj zagotavlja 300CDI BlueEFFICIENCY, ki ob tem porabi okoli dva litra manj goriva. 350CDI, kakršen je predel pod motornim pokrovom testnega R, zmora kar 195 kilovatov oziroma 265 'konjev', pa je ob tem poraba še vedno manjša kot pri starem 320CDI. Ja, tehnika gre naprej.

Škoda, da se tehnika ni premaknila tudi pri menjalniku – sedemstopenjska avtomatika z oznako 7G-TRONIC je namreč

ostala skoraj nespremenjena – in to v teh časih ni dobro. V primerjavi z osemsto-penjsko avtomatiko konkurence je ta me-njalnik preprosto generacijo starejši in za krepko stopnico slabši. Rad se lovi med prestavami, rad cuka ob prestavljanju in na splošno ni niti blizu vzoru uglajenosti, kakršen bi moral biti menjalnik takšnega avtomobila. In ob tem je popolnoma vse-eno, ali ste s plinom nežni ali ne. In ko je menjalnik hladen, so ti minusi še toliko opaznejši.

Škoda, pravzaprav, kajti sicer še vedno velja isto, kar smo zapisali pred petimi leti: R je neločljivo povezan s pojmom udobje. Tih, uglajen motor, malo piša vetra oko-li karoserije, dober položaj za volanom in v celem dobri štirje sedeži (tisti peti, sre-dinski zadaj, je povsem zasilen in nanj sploh ne računajte), dobra klimatizacija in

Mercedes-Benz R 350 CDI 4MATIC	
Cena osnovnega modela:	60.960 EUR
Cena testnega vozila:	78.266 EUR
NAŠE MERITVE	
T = 2°C / p = 1.121 mbar / rel. vl. = 38 % / stanje kilometrskega števca: 18.095 km	
POSPEŠKI	
0–100 km/h:	7,5 s
402 m z mesta:	15,5 s (145 km/h)
PROŽNOST	
Meritev s tovrstnim menjalnikom ni možna.	
NAJVEČJA HITROST	
230 km/h (VII. prestava)	
ZAVORNA POT	
od 100 km/h: 41,3 m (AM meja 39 m)	
PORABA GORIVA	
skupno testno povprečje 10,2 l/100 km	
TEHNIČNI PODATKI	
Motor: 6-valjni – 4-taktni – V90° – turbodizelski – gibna prostor-nina 3.498 cm³ – največja moč 200 kW (272 KM) pri 6.000/min – največji navor 350 Nm pri 2.400–5.000/min. Prenos moči: motor poganja vsa štiri kolesa – 7-stopenjski samo-dejni menjalnik – gume 265/45 R 20 V (Pirelli Scorpion Ice&Snow). Masi: prazno vozilo 2.180 kg – dovoljena skupna masa 2.840 kg. Mere: dolžina 4.922 mm – širina 1.922 mm – višina 1.674 mm – medosna razdalja 2.980 mm – prtljažnik 550–1.950 l – posoda za gorivo 80 l. Zmogljivosti: največja hitrost 230 km/h – pospešek 0–100 km/h 8,3 s – poraba goriva (ECE) 15,8/9,2/11,6 l/100 km, izpust CO ₂ 271 g/km.	
HVALIMO IN GRAJAMO	
▲ udobje	
▲ uporabnost	
▲ prtljažnik	
▲ sedeži	
▲ motor	
▲ zračno vzmetenje	
▼ menjalnik	
▼ potovalni računalnik si ne zapomni, kateri podatek si je voznik nastavil	
Končna ocena	
Včasih ga je 'tepla' predvsem oblika, zdaj je edini resen minus, ki mu ga lahko pripišemo, menjalnik. A če iščete velik, udoben družinski avto, tudi z R350CDI ne boste naredili napake.	



zračno vzmetenje (slednje sicer spada na seznam doplačil, a ga nikar ne pozabite obkljukati, saj je le z njim R pravi R) poskrbijo, da so še tako dolge poti udobne. Ker tale R nima oznake L za imenom, je medo-sna razdalja klasična, in ne podaljšana. To pomeni, da na zadnjih sedežih prostorskih čudežev ne gre pričakovati. Tudi odrasli bodo sedeli udobno, ne upajte pa na to, da boste iztegnili noge in uživali.

R si lahko zaželite kot pet-, šest- ali sedemsedežnik in testni je bil z začetka

tega seznama. Kot zapisano: to v drugi sedežni vrsti pomeni dva sedeža z zasil-nim (odstranljivim) sediščem med njima. Hkrati to pomeni tudi ogromen, uporaben prtljažnik – in vse skupaj pomeni, da je lahko tak R ideal družinskega avtomobila.

Udoben, varčen, prostoren. Škoda, da k temu ne moremo zapisati še poceni. Osnovna cena 60 tisočakov sicer ni gro-zljivo visoka, še posebno ker je kup opre-me že vštete vanjo, a na nekaj tisočakov doplačil bo vseeno treba računati. ❖