

besedilo: Matevž Korosec • foto Aleš Pavletič

MB Viano 3.0 CDI Ambiente

Poslovni razred

Dostavnik v svetu poslovnih limuzin, ali če se izrazimo bolj plastično, slon med porcelanom. V večini primerov bi bil takšen projekt že v osnovi obsojen na propad.

Avtomobilskih znamk, ki lahko razmišljajo o čem podobnem, ni prav veliko v svetu. Dve, morda tri. Je pa ena od njih gotovo Mercedes-Benz.



► Da bi projekt 'poslovnega' dostavnika lahko uspel, morata biti zagotovljena vsaj dva pogoja: dobra osnova (beri: dostavnik) in dolgoletne izkušnje v svetu poslovnih limuzin. Pri Mercedes-Benzu s tem nimajo težav, in če smo odkriti, ideja o luksuznem dostavniku sploh ni tako naprorna, kot se morda zdi na prvi pogled.

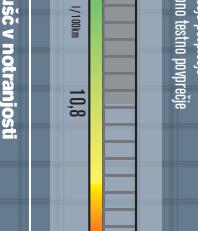
Lotimo se vstopanja. V Viana boste vstopili pokončno, z rabilo naprej nagnjenim zgornjim delom telesa, predvsem pa utobno in brez večjega naprezanja. Pri poslovnih limuzinah, na primer razreda E, je ta zgodba drugačna. Zgornji del telesa je precej bolj sklonjen, noge pokrčene, nameščanje na sedž pa mnogo manj prijetno, kot se spodobi za takšno limuzino. To bodo še posebej potrdile



dame v ozkih krilih. Nadalujimo s počutjem. Spredaj, na prednjih dveh sedežih, ne

boste opazili večjih razlik. Končno imata primerih vsak svoj sedež in dovolj prostora, da se udobno namestita. Razlike pa postanejo večje zadaj zlasti če se odločite za paket Ambiente. V tem primeru namesto dveh klopi dobrite štiri posamične sedeže z vsem potrebnim udobjem, ki jih je mogoče vzdržino pomikati (tracičice), jih obrnati in zlagati, jih poljubno nastavljatiнаклоне naslonjal, vsak od njih ima poleg zglnnikov in integriranih varnostnih pasov tudi nastavljivi naslonjal za roke ... le prenašati si jih ne boste želeli. Ker so običajnih mer, pomejni, da so temu primerno težki, to pa seveda ni prilagojeno uglajenemu gospodru v laka- stih čevljih, oblekij in kravati. Ampak vrnimo se k počutju. Ker je Viano zasnovan kot enoprostotec, pomeni, da šest ljudi v njem ne bi smelo imeti težav s prostorom. Če vas



Osnovni model:	300 150 kW [204 KM]
Moc:	280 150 kW [204 KM]
Pospesek:	260 10.9 km/h
Največja hitrost:	240 197 km/h
Povp. poraba:	220 10.8 l/100 km
NAŠE MERITVE	200 180 km/h
[T = °C, Q = °C, p = 102 mbar, rel. v. = 50 %, filter Continental ContiMineralSport, M+S / Štanga m/števico, 255/65 R17]	160 140 km/h
Vozne lastnosti	140 120 km/h
Povp. skupna 0-100 km/h:	120 100 km/h
402 m z mesta:	100 80 km/h
1000 m z mesta:	77 60 km/h
[163 km/h]	77 60 km/h
Prožnost	77 60 km/h
Meritev s storitvami menjalnikom in možička	77 60 km/h
Največja hitrost	77 60 km/h
Poraba goriva	77 60 km/h
Najmanjje potupanje največje popriječe skupno testni potupanje	77 60 km/h
4 l/100km	77 60 km/h
10.8	77 60 km/h
Trušč v notranjosti	77 60 km/h
Prestava	77 60 km/h
58 dB	77 60 km/h
90 km/h	77 60 km/h
130 km/h	77 60 km/h
Prvi tek	77 60 km/h
Zavorna pot	77 60 km/h
od 100 km/h: (AM neja 43 m)	77 60 km/h
42.9 m	77 60 km/h
Končna ocena	42.943
Če razmisljate o razredu E kot o potem vas Viano skoraj zagotovi ker vlad preprečuje da je postopek delu nam je porazdelil zadnji pogon na spodnjem Ampak resniča je, da Viano na m kaša Eta. Pa s tem ne mislimo le na udobje ob vstopanjem in ne na deležni potnik.	42.943
DIAGRAM MOTORJA:	
UŽITEK V VOŽNJI:	
Nejak zaner smo prispevali menjalniku, nekakšna delu nam je porazdelil zadnji pogon na spodnjem krizarka.	

卷之三

hj-
ara-
loto

In ga ponuditi s klasičnim petstopenjskim samodejnim menjalnikom. Toda zaradi tega ni vožnja nic manj 'poslova'. Motorjevo delo opravlja odlično. Pospeški in največja hitrost so povsem na ravni pritakovanega. Menjalnik tehnološko sicer ni tako

razredom E? Ker se v obeh primerih pod pločevino skriva precej podobni osnovi. Oba imata posamežno obešena vsa štiri kolesa in pogon sprednjim zadnjim kolesom, kar se pri Vianu na spolzkih podlagah ne izkaže za najbolj postrečeno rešitev. V nosovih obeh pa se lahko obakrat skriva tudi sodoben 3,0-litrski šestvaljnik. Razlike so le v tem, da pri Eijh nosi oznako 280 CDI (140 kW) oziroma 320 CDI (165 kW) in je na voljo s šeststopenjskim ročnim ali sedemstopenjskim (7G-Tronic) samodejnim menjalnikom, pri Vianu pa so motorju nadeleno označko 3.0 CDI, iz njega iztisnili 150 kW

skrbijo,

se lahko se vedno odločite za podaljšano – takšno kot v testnem primeru – ali posebej dolgo izvedbo. V primerjavi pa ima Viano še eno prednost, in sicer električno pomicna vrata na levi strani vrata. Ta je tudi dodatna vrata na levi strani.

Vianočné
kotenop
kar po
da šest
ne bi sm
težav s pr

**ZASNovan
rostorec,
omeni,
udi v njem
elo imeti
ostorom.** „
višine zadka so že vključeni
v paket Ambiente. Tam pa
ne zasledimo Thermotronica
(samodejna klimatska napra-
va) in Tempomatika (nadgra-
dja prezračevalnega sistema
zadaj), sistema Command
(navigacijska naprava + TMC)
ogrevanja prednjih dveh sede-
stev, tempomata, vzdržljivo
mizice zadaj, strešnih nosilcev, karbonsko
črne kovinske barve in nekaj drugih malen-
osti, ki jih je imel testni avtomobil. Res pa
je, da je večno teh dodatkov treba doplačati
tudi v razredu E, če želite iz običajne limuzi-
ne narediti poslovno.

