

PROVA VERITÀ

OLTRE
IL MURO...
DEL SUONO



MERCEDES E 270 CDI ELEGANCE

Crescono cilindrata e potenza del motore turbodiesel, ora a iniezione diretta common rail. Il risultato sono prestazioni da primato (oltre 220 km/h), consumi contenuti e un ottimo confort acustico. Le novità hanno interessato anche carrozzeria, interni e allestimenti

A cura di Mario Simoni
A prima vista la rinnovata Classe E, lanciata sul mercato nel luglio scorso, non si distingue dal modello presentato nel 1995: prodotta in oltre un milione di esemplari, nelle versioni berlina e station wagon, rappresenta circa un quarto delle vetture vendute in Europa in questo segmento e anche un quarto della produzione glo-

bale di Stoccarda. Si capisce così l'importanza della Classe E nella gamma Mercedes: quindi, nonostante la vettura fosse tutt'altro che superata, è stato deciso l'importante restyling, che ha interessato ben 1800 particolari della carrozzeria, degli interni e della meccanica.

Come detto, solo un occhio esperto riesce a individuare le modifiche, a parte quella più evi-

dente che ha interessato la calandra, dal disegno più moderno e filante. In realtà è cambiato completamente il frontale: il cofano e i parafanghi sono stati abbassati di un paio di centimetri, ed è stata modificata di conseguenza anche la posizione dei fari, mentre lo scudo paraurti ha un design inedito, più sinuoso e avvolgente. Questi interventi non hanno penalizzato

segue

l'aerodinamica, che rimane su livelli record con un Cx di 0,27.

Fra le altre novità di rilievo figurano gli indicatori di direzione laterali, che ora sono integrati nei retrovisori esterni, come sulla Classe S. Anche i gruppi ottici posteriori sono stati rivisti e adesso la parte interna, inserita nel cofano bagagli, si raccorda meglio con il gruppo esterno alettato.

TASTI AL VOLANTE - Molte modifiche, anche se meno evidenti, hanno interessato l'abitacolo, a cominciare dalla piacevole illuminazione soffu-

LA E 270 CDI E LA CONCORRENZA

	Climatizzata (cm ³)	N. Cilindri	Potenza max. (cv CEE/giri/min.)	Ruote motrici	Lunghezza (cm)	Velocità max. (km/h)	Accelerazione 0-100 km/h	Consumo km/litro (combinato)	PREZZO CHIAVI IN MANO	Servosterzo	Antibloccaggio freni	Airbag conducente	Airbag passeggero	Airbag laterali	Climatizzatore
MERCEDES E 270 CDI ELEGANCE AUTOM.	2685	5	170/4200	P	482	220	9"3	13,9	77.500	S	S	S	S	S	S
AUDI A6 2.5 TDI V6	2496	6	150/4000	A	448	220	9"0	14,7	62.066	S	S	S	S	S	S
BMW 530 d ATTIVA	2926	6	183/4000	P	478	225	8"0	13,9	79.000	S	S	S	S	S	S
VOLVO S80 2.5 D	2461	5	140/4000	A	482	205	11"0	15,6	61.863	S	S	S	484	S	S

S: di serie ND: non disponibile Prezzo in migliaia di lire

DATI DICHIARATI



sa proposta sulle versioni Elegance e Avantgarde, per poi passare al volante corredato dai tasti che attivano le principali funzioni. Impianto stereo e doppi airbag laterali di serie, nuovo quadro strumenti con visore digitale, rivestimenti di diverso disegno e una più ricca disponibilità di accessori sono fra gli elementi che caratterizzano l'abitacolo.

Non mancano infine le novità meccaniche, che appaiono ancora più significative, in particolare per quanto riguarda gli inediti turbodiesel a iniezione diretta common rail: cinque cilindri di 2.7 litri e sei cilindri di 3.2 litri, in grado di sviluppare rispettivamente ben 170 e 197 cv. È nuovo anche il cambio manuale a sei marce di serie, che ha la sesta con funzione overdrive per ridurre i consumi, e una migliore manovrabilità. La trasmissione automatica a cinque rapporti, disponibile a richiesta e montata sull'esemplare protagonista della prova, ha invece la funzione "one-

touch", che consente l'innesto manuale di tipo sequenziale delle marce.

Cerchi in lega di serie sulle versioni Elegance e Avantgarde, sistema ESP (Electronic Stability Program) dell'ultima generazione montato su tutta la gamma e molte altre modifiche di dettaglio completano il restyling della Classe E.

AUMENTI MINIMI - Fino a non molto tempo fa, una tale mole di novità avrebbe comportato un sostanzioso aumento di prezzo, nell'ordine anche del 10%, mentre ora, grazie all'Europa unita, alla liberalizzazione dei mercati, alla minore inflazione e soprattutto alla concorrenza sempre più accesa fra i costruttori, il tutto si traduce in un leggero riallineamento dei prezzi, che per la Classe E è in media del 2,9%.

Nel caso della versione protagonista della prova si è passati dai 76.095.000 della precedente E 250 TurboD Elegance (da 150 cv), ai 77.500.000



lire della E 270 CDI Elegance, ai quali vanno aggiunti 3.352.000 lire per il cambio automatico. Quindi, con nemmeno un milione e mezzo di aumento, si ha molto di più in termini di contenuti tecnici, allestimenti, tenuta di strada e prestazioni: da una punta massima di 209,9 km/h ottenuta con la E 250 TurboD con cambio manuale, che impiega 10"69

PREZZI E OPTIONAL

Mercedes E 270 CDI Elegance: 77.500.000 lire chiavi in mano

Cambio automatico 5 marce NAG, con Tempomat e Speedtronic	L. 3.552.000	Sedile anteriore dx "Multicontour" a conformazione variabile	L. 509.000
Alette parasole con specchio di cortesia illuminato	L. 205.000	Sedile ant. sinistro e volante regolabili elettricamente con memoria e specchi esterni con funzione park position	L. 1.680.000
Kit aerodinamico AMG (spoiler anteriore, minigonne, grembialina posteriore)	L. 7.560.000	Sedile ant. destro regolabile elettricamente con memoria	L. 960.000
ADS "Skyhook" (sospensioni attive a regolazione automatica livello sospensioni posteriori)	L. 4.807.000	Sedili anteriori riscaldabili	L. 672.000
Cerchi in lega a 8 fori	L. 366.000	Sedili a scomparsa per bambini integrati nel divano posteriore	L. 432.000
Antenna GSM/GPS al tetto	L. 180.000	Divano posteriore riscaldabile	L. 672.000
Assetto sportivo con cerchi in lega AMG ant. 8Jx18" con pneumatici 235/40 e post. 9Jx18" con pneum. 265/35	L. 5.880.000	Riscaldamento supplementare	L. 2.376.000
Assetto sportivo con cerchi in lega a 5 razze 8Jx17" e pneumatici 235/45	L. 2.400.000	Serbatoio maggiorato (80 litri)	L. 173.000
Assetto sportivo con cerchi in lega fucinati a 8 fori e pneumatici 215/55 R16	L. 966.000	Servosterzo parametrico a gestione elettronica	L. 476.000
Regolazione automatica livello posteriore	L. 1.616.000	Antifurto ad allarme sonoro	L. 654.000
Sospensioni anteriori e posteriori rinforzate	L. 104.000	Modulo aggiuntivo a ultrasuoni per controllo volumetrico	L. 360.000
Autoradio MB Audio 10 con CD	L. 216.000	Protezione metallica sottoscocca	L. 232.000
Autoradio MB Audio 30	L. 816.000	Vano bagagli con chiusura supplementare (trasporto valori)	L. 226.000
Telecomando per autoradio MB Audio 30	L. 232.000	Sistema protezione Safety Car	L. 2.737.000
Caricatore 6 CD nel bagagliaio	L. 900.000	Sacca portasci	L. 436.000
Sound System Bose 210W e otto altoparlanti	L. 1.259.000	Sistema di navigazione satellitare APS con autoradio MB Audio 30	L. 3.720.000
Impianto GSM fisso Motorola	L. 1.956.000	Sistema multifunzionale Comand con schermo LCD	L. 4.920.000
Impianto GSM handy Nokia	L. 1.680.000	Specchi retrovisori esterni ripiegabili elettricamente	L. 509.000
Predisposizione per montaggio GSM handy	L. 222.000	Specchi retrovisori interno ed esterno sinistro antiabbaglianti automatici	L. 516.000
Predisposizione completa per telefono GSM handy Nokia	L. 889.000	Tendina al lunotto awolubile a comando elettrico	L. 852.000
Sistema Voicetric con comandi vocali in italiano	L. 900.000	Tergicristallo automatico con sensore anti pioggia	L. 204.000
Cristalli atermici verdi con lunotto stratificato termico a fili invisibili	L. 461.000	Tetto apribile elettricamente in cristallo brunito	L. 2.340.000
Estintore	L. 238.000	Volante in pelle con inserti di radica di noce	L. 1.229.000
Fari allo xeno con regolazione automatica fascio incidenza luci e lavafari	L. 1.860.000	Pomello del cambio automatico in pelle e legno designo	L. 420.000
Gancio traino estraibile	L. 1.788.000	Inserti in legno designo magic eyes/curl	L. 2.520.000
Airbag laterali posteriori	L. 780.000	Rivestimenti in "Pelle Twin"	L. 980.000
Impianto lavafari	L. 480.000	Rivestimenti in pelle	L. 3.734.000
Luce di lettura posteriore	L. 204.000	Rivestimenti in pelle	L. 4.920.000
Parktronic	L. 1.500.000	Rivestimenti in pelle designo	L. 6.360.000
Pneumatici invernali M+S	L. 256.000	Rivestimenti in pelle Exclusive designo bicolore	L. 20.160.000
Sedili anteriori Comfort con ventilazione attiva	L. 2.280.000	Vernice metallizzata	L. 1.848.000
		Vernice metallizzata designo	L. 3.720.000
		Vernice metallizzata Variacolor	L. 5.400.000

PIÙ FILANTE - Sulla Classe E è cambiato soprattutto il frontale, che è ora più basso e filante: la calandra e il paraurti hanno un design più morbido e arrotondato. Nella coda spiccano i gruppi ottici modificati nella parte interna



per accelerare da 0 a 100, si è passati ai 220,2 km/h della E 270 CDI automatica (la "manuale" fa meglio di circa 5 km all'ora), che passa da 0 a 100 in 9"70. Consumi e confort acustico sono più favorevoli con la nuova versione, mentre le prestazioni in ripresa, uno dei punti di forza della 270 CDI, non sono confrontabili, per le diverse caratteristiche dei due cambi.

L'abitabilità su livelli record per questa classe, la buona capacità di carico, il valido confort di marcia, le finiture ai massimi livelli e la posizione di guida per certi versi criticabile, non hanno subito particolari modifiche rispetto alla precedente edizione della Classe E. Anche la visibilità è rimasta praticamente invariata e non è certo fra gli elementi di spicco della

vettura, a causa delle dimensioni fin troppo generose (la lunghezza, 482 cm, è aumentata di 22 mm), che rendono più impegnativa la guida nel traffico urbano e in manovra.

Fra i molti optional (un'ottantina) proposti sulla Classe E, non si può così fare a meno del Parktronic, il sistema di sensori inseriti nei paraurti che segnala l'avvicinarsi di un osta-

colo. Per il resto c'è di tutto, dal sistema di navigazione satellitare, ai sedili dotati di miniventilatori, già proposti sulla Classe S. Va sottolineata in proposito la riduzione del prezzo di numerosi accessori, come appunto il Parktronic, che ora costa 1.500.000 lire, quasi duecentomila lire in meno.

Fotografie: Fuggiano (Oliver)

TECNICA HA SUPERATO LA SOGLIA

Anche in Italia sembra essere definitivamente caduto il muro dei 2500, vale a dire la soglia di cilindrata imposta dai nostri legislatori, che penalizzava fiscalmente le motorizzazioni a gasolio di oltre 2.5 litri (e a benzina superiori ai 2 litri). Dopo l'ingresso in Europa e l'eliminazione dell'assurda barriera è rimasta però la diffidenza per i possibili controlli della "Finanza" su queste motorizzazioni "di lusso".

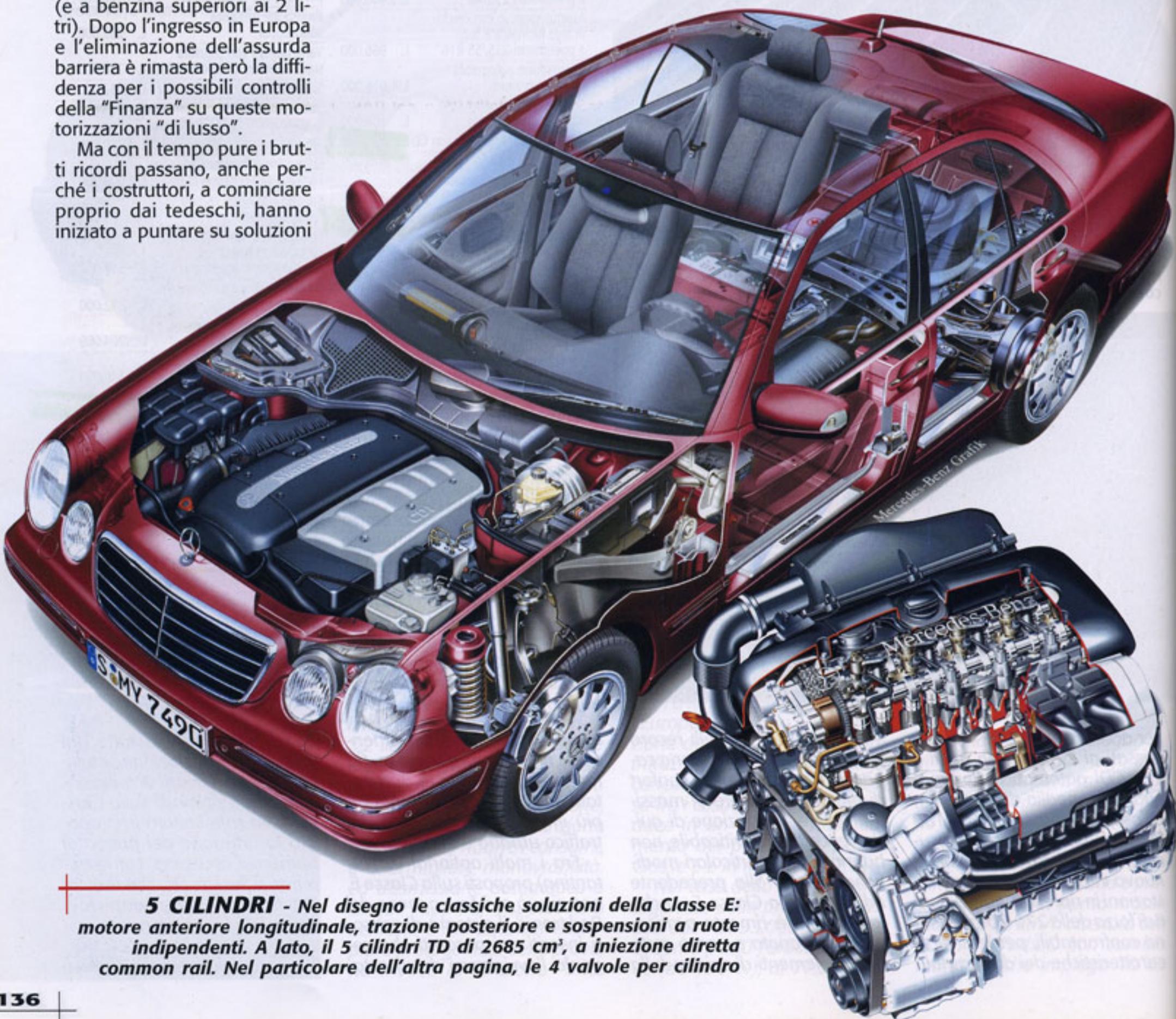
Ma con il tempo pure i brutti ricordi passano, anche perché i costruttori, a cominciare proprio dai tedeschi, hanno iniziato a puntare su soluzioni

e cilindrata dettate più da scelte tecniche che non da inutili vincoli legislativi. Ecco quindi che la Mercedes, pur mantenendo i quattro cilindri a gasolio di 2.2 litri, ha sostituito il 2497 cm³ turbodiesel da 150

cv, che stava un po' stretto alla Classe E, con il nuovo cinque cilindri a iniezione diretta common rail di 2.7 litri. Questo motore eroga 170 cv a 4200 giri, ma soprattutto può vantare una coppia molto più favorevole, passata da 28,5 kgm a 1800 giri a 37,7 kgm a 1600 giri nella versione standard, dotata del nuovo cambio manuale a sei rapporti. Le vetture equipaggiate con l'automatico, come quella protagonista della prova, hanno a disposizione una coppia ancora più elevata, pari a 40,8 kgm al-

lo stesso regime, consentita dalle più favorevoli caratteristiche di questa trasmissione.

Il rinnovato cambio automatico a cinque rapporti prevede una doppia possibilità di impostazione: "S" standard o "W" per la guida "invernale", su fondi ghiacciati o comunque scivolosi. La caratteristica più interessante è però l'innesco "one-touch", che permette di selezionare manualmente i cinque rapporti, spostando semplicemente la leva verso sinistra per inserire le marce basse o a destra per quelle al-



5 CILINDRI - Nel disegno le classiche soluzioni della Classe E: motore anteriore longitudinale, trazione posteriore e sospensioni a ruote indipendenti. A lato, il 5 cilindri TD di 2685 cm³, a iniezione diretta common rail. Nel particolare dell'altra pagina, le 4 valvole per cilindro

te, quando si trova nella posizione "D". L'automatico si trasforma così in un cambio sequenziale, nel quale l'innesto dei rapporti resta comunque controllato dalla centralina elettronica, che in caso di necessità regola l'inserimento delle marce in base al regime del motore. Nell'apposito display presente nel quadro strumenti viene poi indicata quale marcia è inserita.

Il cinque cilindri, 20 valvole, bialbero a camme in testa, di 2685 cm³, riprende il basamento in ghisa del preceden-

te turbodiesel, adeguatamente rinforzato, mentre la novità più significativa è costituita dal sistema di iniezione diretta common rail ideato dalla Magneti Marelli e prodotto dalla Bosch: grazie all'elevata pressione di iniezione del carburante, che varia istantaneamente in base alle esigenze del motore, si ha la preparazione ottimale della miscela nei cilindri e quindi la migliore combustione. Fra le altre caratteristiche dei nuovi motori CDI ricordiamo l'iniezione pilota, che consente di riscalda-

re la camera di combustione, riducendo la rumorosità, e il turbocompressore a geometria variabile, che permette di disporre sempre della pressione di sovralimentazione ottimale. Per migliorare la potenza calorifera dell'impianto di climatizzazione è stato poi adottato il raffreddamento ad acqua dell'alternatore.

Fra le altre soluzioni di rilievo proposte sulla nuova Classe E spicca il sistema ESP (Electronic Stability Program), divenuto famoso per avere contribuito a risolvere in modo decisivo i problemi di tenuta di strada della Classe A. Il potente impianto frenante a quattro dischi, con quelli anteriori autoventilanti, è corredato di serie dall'ABS e dal BAS, vale a dire il Brake Assist, che ottimizza l'azione frenante nelle situazioni di emergenza: quando si agisce in modo rapido e improvviso sul pedale del freno il sistema aumenta automaticamente la pressione del circuito. Lo sterzo a cremagliera servoassistito si apprezza per il ridotto diametro di sterzata (11,3 metri), ma la sua azione non sempre risulta progressiva.

SCHEDA TECNICA

MERCEDES E 270 CDI ELEGANCE

MOTORE: anteriore longitudinale, cinque cilindri in linea; alesaggio x corsa 88x88,34 mm; cilindrata 2685 cm³; rapporto di compressione 18:1; potenza max 170 cv (125 kW) a 4200 giri; coppia max 37,7 kgm (370 Nm) a 1600 giri; basamento in ghisa, testata in lega leggera; distribuzione a due alberi a camme in testa, 4 valvole per cilindro; alimentazione a iniezione diretta con pompa ad alta pressione e sistema common rail; sovralimentazione mediante turbocompressore a geometria variabile con intercooler.

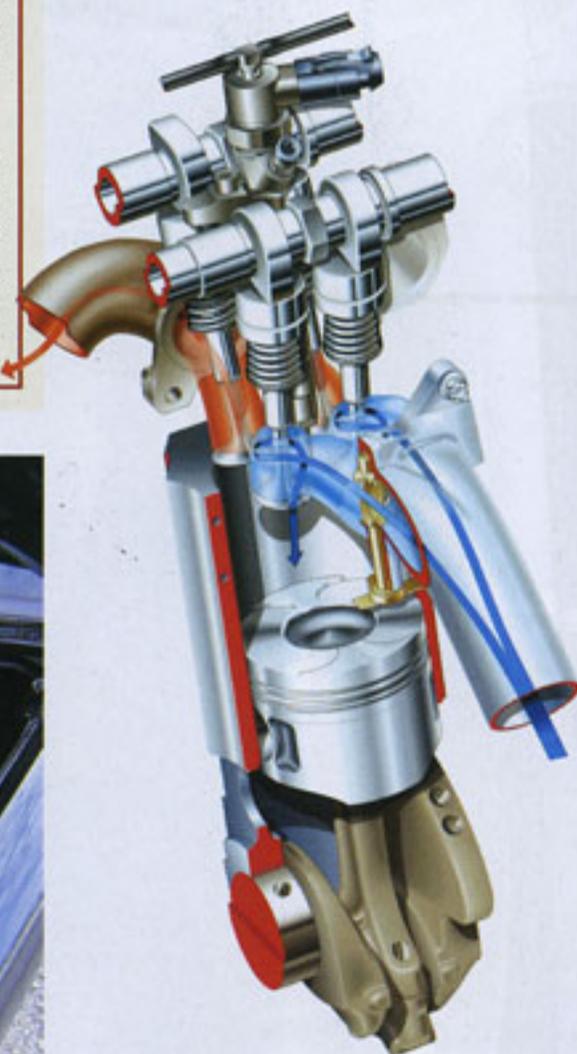
TRASMISSIONE: ruote motrici posteriori con sistema di controllo elettronico della trazione ESP; frizione monodisco a secco; cambio manuale a sei rapporti (I 5,01:1; II 2,83:1; III 1,79:1; IV 1,26:1; V 1,00:1; VI 0,82:1; rapporto al ponte 2,65:1).

AUTOTELAIO: sospensioni anteriori a ruote indipendenti, con schema a due bracci trasversali sovrapposti, ammortizzatori oleopneumatici telescopici, molle elicoidali, barra antirollio; so-

sensioni posteriori a ruote indipendenti, con schema a bracci multipli, ammortizzatori oleopneumatici telescopici, molle elicoidali, barra antirollio; sterzo a cremagliera servoassistito; impianto frenante a doppio circuito idraulico con servofreno, ABS e BAS; freni anteriori a disco autoventilanti (diametro 288 mm), posteriori a disco (diametro 278 mm); cerchi in lega leggera 7,5Jx16"; pneumatici Michelin Pilot HX 215/55 R16 gonfiati con Secur Pneus.

DIMENSIONI E PESO: lunghezza 4818 mm; larghezza 1799 mm; altezza 1441 mm; passo 2833 mm; carreggiata anteriore 1534 mm, posteriore 1528 mm; peso in ordine di marcia 1550 kg; capacità serbatoio 65 litri; capacità bagagliaio 520 litri.

La nostra vettura di prova era equipaggiata con i seguenti optional tecnici: cambio automatico a cinque rapporti (I 3,59:1; II 2,19:1; III 1,41:1; IV 1,00:1; V 0,83:1; rapporto al ponte 2,82:1); la coppia max è così 40,8 kgm (400 Nm) a 1600 giri.



MAGIGAS

EXTREME
COMPETITION

Miglioratori di Benzine Superformula
Carburanti Speciali per Competizione
Sistemi per Gonfiaggio Pneumatici



Magigas Spa
Pistoia - Italia
Tel. 0573.479.666
0573.479.240
Fax 0573.479.021
www.magigas.it
info@magigas.it
magigas@tin.it

ABITACOLO UNA STELLA NELLO SPAZIO

Le modifiche introdotte nell'abitacolo della Classe E sono meno significative rispetto a quelle esterne, ma hanno contribuito a migliorare le già ottime doti di confort ed esclusività degli interni. Fra le novità ricordiamo il volante integrato dai quattro pulsanti che attivano varie funzioni: computer di bordo, contachilometri, impianto hi-fi, telefono e sistema di navigazione satellitare (gli ultimi due sono optional). È invece compresa nel prezzo l'autoradio MB Audio 10, che arricchisce la dotazione di serie, assieme agli airbag frontali, a quelli laterali anteriori e ai windowbag, vale a dire i cuscini d'aria inseriti nei lati

del padiglione, che proteggono la testa dei passeggeri. È di serie anche il climatizzatore automatico, a comandi separati per i posti anteriori, che dimostra un'ottima funzionalità, è potente, silenzioso e rapido nel raggiungere la temperatura desiderata.

Sono inoltre cambiati i rivestimenti interni, è stata modificata la zigrinatura dei materiali plastici utilizzati per la plancia, per la consolle e per i pannelli delle portiere, è stato rivisto il quadro strumenti, che risulta completo e ben visibile, ed è stato adottato l'impianto di illuminazione a luci soffuse, con spegnimento ritardato. Non è stata invece modificata la conformazione dei sedili: quelli anteriori ripropongono così la classica seduta delle berline Mercedes, mentre l'imbottitura è piuttosto rigida. È prevista la regolazione elettrica del sedile di guida in altezza e nell'inclinazione dello schienale, ma non viene fornita quella lombare. Soprattutto però sulla Classe E non è di serie una soluzione proposta ormai anche sulle utilitarie: il volante regolabile in altezza. L'unica alternativa è costituita dal "pacchetto" formato dal sedile di guida e dal volante regolabili elettricamente con memoria e dai retrovisori ester-



DIGITALE - Al centro del cruscotto si trova il nuovo pannello digitale: vi sono indicate le principali funzioni che possono essere regolate tramite i pulsanti disposti sul volante. L'impianto hi-fi e il climatizzatore sono di serie





ni con funzione park position. Un optional proposto a un prezzo non indifferente: 1.680.000 lire. Molti altri sono gli accessori a richiesta studiati per accrescere il confort di marcia: dalla tendina avvolgibile per il lunotto, ai sedili per bambini a scomparsa, fino alle sospensioni attive e ai rivestimenti nei più disparati tipi di pelle, con il più raffinato Exclusive che comporta un sovrapprezzo superiore ai 20 milioni di lire. Fra le molte soluzioni di pregio proposte di serie nell'abitacolo figurano invece le finiture in legno, i cristalli posteriori, regolabili elettricamente, che si abbassano completamente fino alla linea di cintura, il bracciolo centrale anteriore che racchiude un box portaoggetti climatizzato e i tre poggiatesta posteriori ad abbattimento pneumatico.

Lo spazio interno è sui massimi livelli per questa classe: impressiona soprattutto quello riservato alle gambe dei passeggeri posteriori, ma il tutto è co-

munque sovradimensionato rispetto alla maggior parte delle concorrenti dirette. Gli unici inconvenienti sono riservati, come di consueto, al passeggero centrale posteriore, penalizzato dall'ampio tunnel della trasmissione e dall'imbottitura molto rigida dello schienale, che racchiude il bracciolo abbassabile, nel quale sono disposti il porta-bicchieri e il kit di pronto soccorso.

È valida l'accessibilità all'abitacolo, come pure al vano di carico, che è capiente (520 litri), ha una forma regolare ed è rivestito in pregevole moquette. Da segnalare la praticità con cui si solleva e viene fissato il ripiano, sotto il quale si trova la ruota di scorta. Il bagagliaio è profondo 90 cm ed ha una larghezza non indifferente, che arriva a superare i 150 cm e non è mai inferiore ai 110 cm. Il cofano può essere aperto tramite l'apposita funzione del telecomando o utilizzando il pulsante posto nel tunnel centrale.

RAFFINATA -

Gli interni della Classe E sono spaziosi e ben rifiniti.

Gli inserti in radica di noce sono di serie sulle versioni Elegance. Fra gli optional figurano vari tipi di rivestimenti in pelle. Il bagagliaio ha una capienza di 520 litri ed è ben accessibile.

Il cofano può essere aperto anche tramite il telecomando



SU STRADA IL SILENZIO L'ARMA MIGLIORE

Le versioni a gasolio della Classe E sono state sempre apprezzate per l'ottimo confort acustico: la nuova E 270 CDI non smentisce questa dote e riesce a fare nettamente meglio della E 250 TurboD, che pure era conosciuta come una delle berline più silenziose. Viaggiando a velocità costante solo un

orecchio esperto riesce a individuare la presenza del motore a gasolio, in quanto il classico ticchettio dei vecchi diesel è ormai un ricordo del passato. A 120 all'ora costanti abbiamo rilevato 67,7 decibel ai posti anteriori e 66,6 sul divano posteriore, contro i 69,7/68,3 decibel della E 250 TurboD.

Anche i consumi risultano in ugual misura più soddisfacenti, grazie al nuovo cinque cilindri a iniezione diretta common rail, che permette di percorrere 13,366 km/litro alla velocità massima consentita in autostrada (130 all'ora), contro i 12,201 km/litro della E 250 TurboD. In genere i consumi sono

risultati più contenuti di oltre il 10%, nonostante la presenza del cambio automatico sull'esemplare protagonista del test, mentre la 2.5 litri turbodiesel provata in precedenza era equipaggiata con la trasmissione manuale.

Altrettanto interessanti sono i progressi compiuti in termini di prestazioni: sono ben poche le avversarie direttamente confrontabili, e nessuna di pari cilindrata (2.7 litri), ma la nuova turbodiesel Mercedes riesce a fare decisamente meglio di tutte le berline a gasolio compre-



se nella fascia dei 2.5 litri. Con una velocità massima di 220,2 km/h, praticamente uguale a quella dichiarata (220 km/h per la versione con cambio automatico e 225 all'ora per la "manuale"), la E 270 CDI batte facilmente la versione 2 litri a benzina e tiene testa alla 240 V6 di pari potenza (170 cavalli), ma soprattutto offre una risposta in ripresa ben più efficace di quella assicurata dalla maggior parte delle vetture a benzina. Favorita dalla presenza del cambio automatico, la E 270 CDI passa da 40 a 80 km/h in Drive

in 3"89, mentre per salire da 80 a 120 km/h impiega 6"30, su un allungo di soli 177,6 metri: con simili potenzialità si possono quindi affrontare anche i sorpassi più impegnativi con ampi margini di sicurezza. Come si verifica con la maggior parte delle vetture equipaggiate con il cambio automatico non riportiamo nella pagina seguente, riservata ai rilevamenti, i dati relativi alle riprese effettuate in quarta, in quanto i tempi riscontrati sono uguali a quelli verificati in Drive.

È brillante, anche se non da primato, la risposta in accelerazione: per passare da 0 a 100 km/h abbiamo impiegato 9"70, contro i 9"30 dichiarati dalla Casa, mentre abbiamo percorso il chilometro da fermo in 30"68. Questi tempi sono stati ottenuti disinserendo il sistema ESP e utilizzando il cambio in automatico. Sfruttando la funzione "one-touch" un pilota esperto riesce però a guadagnare alcuni decimi. Abbiamo effettuato questa verifica, sempre con

l'ESP disinserito: dopo avere accelerato con il cambio in folle (N), fino a spingere il motore a 3000 giri, abbiamo spostato la leva in Drive (D) e quindi subito in prima. Il leggero vantaggio rispetto al cambio automatico è stato ottenuto inserendo il rapporto superiore un attimo prima che il motore raggiungesse il regime del limitatore, senza comunque alzare il piede dall'acceleratore. In questo modo, che peraltro consigliamo solo ai guidatori esperti, siamo riusciti ad accelerare da 0 a 100 in 9"29 e abbiamo percorso il chilometro in 30"22.

Bisogna essere altrettanto abili se si decide di impegnarsi nella guida veloce sui percorsi misti senza l'aiuto dell'ESP, tenendo ben presenti il peso non indifferente (1640 kg), la mole della vettura e le sue peculiarità. La E 270 CDI evidenzia i notevoli passi avanti compiuti dalla Casa tedesca in termini di assetto: può così risultare anche divertente da guidare e riesce a riservare le classiche sensazioni

delle trazioni posteriori, ma si dimostra decisamente impegnativa da portare al limite, a causa dell'assetto piuttosto morbido, che comporta un certo rollio, e del comportamento dello sterzo servoassistito, che non eccelle in fase di ritorno e, specie alle andature medio-alte, si rivela troppo leggero, mentre è piuttosto pesante nella guida in città. Con l'ESP disinserito la Classe E può quindi prendere la mano, se si cerca di far emergere il classico sovrasterzo di potenza in uscita dalle curve.

Per i normali automobilisti, che non cercano particolari emozioni, la E 270 CDI si rivela invece quanto mai sicura: la leggera tendenza sottosterzante che si manifesta entrando a forte velocità in curva e ogni reazione sovrasterzante al comando dell'acceleratore, vengono immediatamente bloccate dall'azione dell'ESP, che, sfruttando l'azione dell'ABS, frena la vettura e la riporta nella giusta traiettoria. L'impianto frenante a quattro dischi, con quelli an-



PRESTAZIONI A CONFRONTO

	Velocità massima km/h	Accelerazione 0-100 km/h	Accelerazione 0-1000 metri	Ripresa in Drive (V) da 40 km/h 0-1000 metri	Frenata a 100 km/h metri	Consumo in città km/litro	Consumo in autostrada km/litro	Rumorosità a 100 km/h (db)
MERCEDES E 270 CDI AUTOMATICA	220,200	9"70	30"68	20"75	41,3	11,830	14,166	64,4/64,1
AUDI A6 2.5 TDI V6	213,700	9"21	30"68	42"48	42,9	11,609	13,909	62,5/60,9
BMW 525 tds	210,400	10"04	31"42	40"45	40,2	10,812	12,612	64,7/65,8

teriori autoventilanti, si dimostra molto efficace e contribuisce a riaffermare le doti di sicurezza della Classe E: gli spazi di arresto risultano così piuttosto contenuti (78 metri a 140 km/h), mentre la modulabilità della frenata e la resistenza all'impiego prolungato sono di tutto rispetto e non comportano problemi.

I NOSTRI RILEVAMENTI

MERCEDES E 270 CDI ELEGANCE AUT.

COME VA IN SINTESI

Velocità massima

220,2 km/h

Accelerazione 0-100 km/h

9"70

Ripresa 80-120 km/h in D

6"30

Frenata da 100 km/h

41,3 m

Consumo extraurbano

14,966 km/l

Rumorosità a 100 km/h

64,4/64,1 db

VELOCITÀ MASSIMA

220,2 km/h (in Drive)
Al tachimetro 225
Dichiarata 220

VELOCITÀ MASSIMA IN OGNI MARCIA

	Indicata km/h	Effettiva km/h	Regime giri/min.
I	58	55,3	3200
II	92	89,3	3300
III	142	138,3	3400
IV	196	191,3	3700
D	225	220,2	4300

Limitatore a **4600** giri/min.
I valori di regime sono riferiti al motore dopo il cambio di marcia. Quello della D marcia indica il numero massimo di giri raggiungibile con questo rapporto.

SCARTI TACHIMETRO

Velocità indicata km/h	Velocità effettiva km/h
50	47,3
80	77,6
100	97,0
130	125,9
180	174,5
Scarto medio	8,8%

ACCELERAZIONE CON PARTENZA DA FERMO

Distanza metri	Tempo	Velocità d'uscita km/h
0-100	7"52	85,0
0-400	17"03	136,1
0-1000	30"68	176,2
dichiarato	—	—
km/h	Tempo	Metri
0-60	4"58	39,7
0-80	6"75	82,3
0-100	9"70	156,2
dichiarato	9"30	—
0-120	13"19	263,1
0-140	17"98	436,3
0-160	24"11	692,4
0-180	—	—

RIPRESA DA 40 KM/H IN DRIVE

Distanza metri	Tempo	Velocità d'uscita km/h
0-100	5"33	90,3
0-400	14"58	138,1
0-1000	28"09	177,0
km/h	Tempo	Metri
40-60	1"73	23,8
40-80	3"89	66,1
40-100	6"81	139,4
40-120	10"28	245,6

RIPRESA DA 80 KM/H IN DRIVE

km/h	Tempo	Metri
80-100	2"79	70,1
80-120	6"30	177,6
80-140	10"94	345,8
80-160	17"08	601,9
80-180	25"96	1023,6

RUMOROSITÀ INTERNA

Velocità effettiva km/h	ant./post. decibel
50	58,3/58,1
80	61,9/61,3
100	64,4/64,1
120	67,7/66,6
130	69,6/68,8
140	70,7/70,1
160	74,0/72,3
180	76,9/75,3
200	79,1/78,5
Velocità max	80,8/79,9
Al minimo da fermo	48,2/46,1
Max in accelerazione	84,7

Rilevamenti a velocità costante effettuati in D.

SPAZI DI FRENATA CON ABS

Velocità effettiva km/h	Spazio di arresto metri	Tempo di arresto secondi
40	7,4	1"25
60	15,2	1"81
80	25,6	2"30
100	41,3	2"95
120	58,7	3"50
140	78,0	3"98
160	105,5	4"65

PESO IN ORDINE DI MARCIA

Effettivo	kg 1640
Dichiarato	kg 1550

Con pieno di carburante.

CONSUMO CARBURANTE KM/LITRO

Extraurbano	14,966
Autostrada	13,366
In città	11,830
Al limite	6,398
90 km/h in V	20,335
120 km/h in V	15,776

Condizioni rilevate nel corso della prova

Temperatura:	20°C
Pressione:	1012 mb
Umidità relativa:	48%
Temperatura carburante:	19°C
Peso specifico carburante:	0,825 g/l
Velocità del vento:	2,1 m/s

LA NOSTRA PAGELLA

MERCEDES E 270 CDI ELEGANCE AUT.

DESIGN

La linea più filante del frontale contribuisce a rendere più attuale la Classe E. Appare più equilibrato anche il posteriore.

8,5

MOTORE

Potente, elastico, silenzioso e parco: è la dimostrazione che i turbodiesel hanno raggiunto la completa maturità.

9,5

POSIZIONE DI GUIDA

La registrazione in altezza del volante non figura nella dotazione di serie. E manca pure la regolazione lombare del sedile.

7,5

ACCELERAZIONE

Pur senza raggiungere i 9"30 dichiarati, abbiamo ottenuto un ottimo 9"70 da 0 a 100 km/h, con il cambio in Drive.

9

PLANCIA

Si apprezzano la finitura superficiale dei materiali plastici e le migliorie studiate per il volante e per la strumentazione.

9

RIPRESA

Grazie anche all'azione del cambio automatico, guadagna velocità rapidamente e in modo molto progressivo.

9,5

ABITABILITÀ

Lo spazio non manca, specie per le gambe e in altezza; solo il quinto passeggero risulta un po' penalizzato.

9

VELOCITÀ

La trasmissione automatica fa perdere meno di 5 km/h e consente comunque un valore di punta più che soddisfacente.

9,5

CAPACITÀ DI CARICO

Molto esteso in larghezza, ben accessibile e rifinito, il vano è generoso (520 litri); schienale abbattibile solo a richiesta.

8,5

CONSUMO

Nonostante il peso dell'imponente berlina e la trasmissione automatica i riscontri sono interessanti in tutte le condizioni.

9

VISIBILITÀ

La dotazione di serie specifica è valida, ma non si riescono a individuare facilmente i limiti della carrozzeria.

8

CAMBIO

L'automatico, a richiesta, si adatta a meraviglia al turbodiesel; agevole anche l'utilizzo in modo sequenziale.

9,5

CLIMATIZZAZIONE

L'impianto automatico di serie, con i doppi comandi per i posti anteriori, è silenzioso e ha un'eccellente funzionalità.

10

STERZO

Non convince del tutto: è abbastanza pesante in città, leggero a media andatura e poco progressivo in fase di ritorno.

8

MATERIALI

Le finiture in radica, i materiali plastici e i tessuti dei rivestimenti sono quanto di meglio è disponibile sul mercato.

9

FRENATA

ABS e Brake Assist completano il potente impianto frenante. Satisfacenti gli spazi di arresto: 41,3 metri da 100 km/h.

9

ASSEMBLAGGIO

La qualità delle finiture, la cura dei particolari e l'ottima realizzazione sono all'altezza delle tradizioni Mercedes.

9,5

TENUTA DI STRADA

Il sistema di controllo della trazione e della stabilità ESP doma a dovere e rende "mansueti" i 170 cavalli della E 270 CDI.

9

DOTAZIONE

Gli allestimenti sono più ricchi rispetto all'edizione precedente: sono fra l'altro di serie climatizzatore e impianto hi-fi.

9

STABILITÀ

Il rollio non indifferente e le tendenze sotto e sovrasterzanti non riescono a infastidire, grazie all'azione dell'ESP.

9

PREZZO

Qualità, dotazione e soluzioni tecniche raffinate si pagano. Pertanto non stupiscono gli oltre 77 milioni richiesti.

7

CONFORT

È fra le turbodiesel più silenziose in assoluto. Valido anche l'assorbimento delle asperità del fondo stradale.

9

VOTO MEDIO

8,64

VOTO MEDIO

9,09