

TEST - MERCEDES-BENZ CL 500

»Če kateri, potem je ta avtomobil vreden več kot 20 milijonov tolarjev,« se mi jeotalo po glavi tiste poznojesenske dni v Nici, ko smo prvič okušali slasti novega Mercedes CL. Po štirinajstih dneh temeljitega spoznavanja s tehnološkim čudom na štirih kolesih, ki sliši na ime CL 500, imam povedati naslednje ... Ah, preberite do konca.



Visoka tehnologija

Mercedes CL je lep. Morda celo najlepší Mercedes ta hip. To mnenje po starem slovenskem pregovoru »Tisoč ljudi, tisoč čudi« sicer rezerviram popolnoma zase, a so me odzivi okolice med testom prepričali, da še zdaleč nisem edini, ki tako misli. A da pločevinaste linije niso pomembne? Napaka! Le malo jih poznam, ki jim je pri nakupu avtomobila popolnoma vseeno, kakšen je videti, samo da izpolnjuje vse druge zahteve. Prej obratno! Mnogim je oblika najpomembnejša.

Sploh pri kupejih! CL sodi med najzlahtnejše predstavnike tega razreda, v katerem so celo vrstniki bolj redki. No, v njegovih logih se sliši rjojenje kakšne velike mačke ali tiho brundanje daljnovzhodnega luksuza, pa skorajda nič več. Dobro, zlahtno italijansko športnost mu še lahko postavimo ob bok, vendar je dražja, pa kje bi lahko izkopal še kakšno popolno eksotiko, ki se še zdaleč ne more kosati z nemško prefinjenostjo, toda to je to. Razumljivo, tudi tistih, ki imajo dovolj elastične bančne račune, da zaradi grizljaja v štirikolesni prestiž doma ne otepajo mleka in kruha, ni prav veliko. Bojazen, da bi v sosedovi garaži stal enak ali podoben CL, je torej zelo majhna ... razen če teh vrstic ne prebirate pod senčnikom ob bazenu kje na Beverly Hillsu.

Z navadnimi avtomobilskimi očmi je CL očitno zelo težko meriti. Kljub temu, skozi zrak se prebija tako zanesljivo, da šuma vetra v notranjosti sploh ni slišati. Tudi blizu 250 km/h, ki jih avtomobil seveda z lahkoto doseže in ko ga ustavi tovarniško nastavljena elektronika, ne. Do ušes potnikov se prebije zvok motorja, kar sploh ni moteče, če se jim po žilah pretaka kanček

FOTO: UROŠ POTOČNIK



Delovno okolje bi bilo lahko tudi iz kakšnega vesoljskega plovila. V usnje oblečena armaturna plošča sodi med serijsko opremo.



Dobra preglednost merilnikov lajša voznikovo delo.



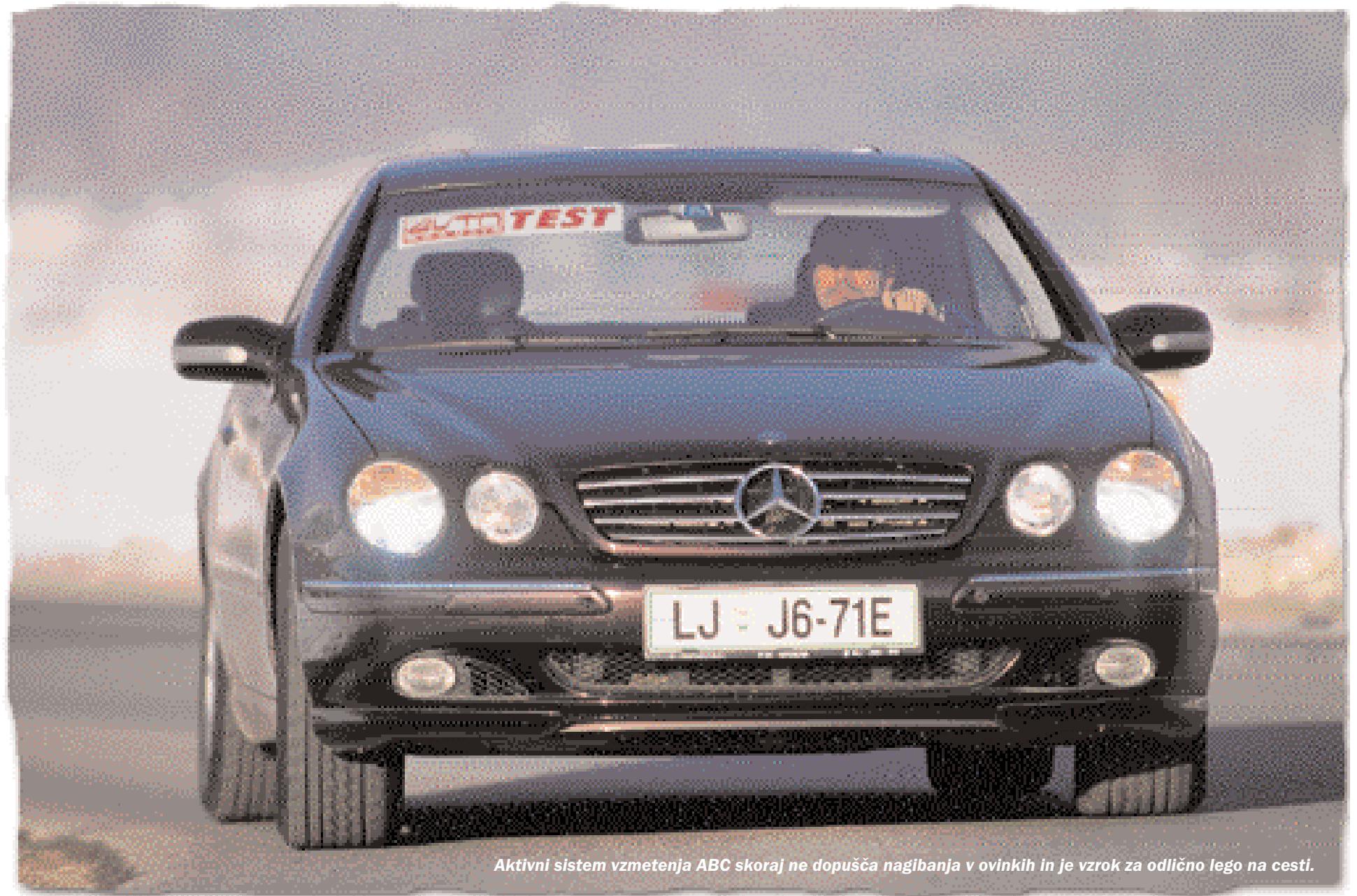
Sedeži so izvrstni.

športne krvi. Velika bočna vrata so, kot kupejem pristoji, brez okvirja. Inženirji so jih premeteno obesili na močan paralelogram, tako se pri odpiranju ne umaknejo samo vstran, ampak tudi nekoliko naprej in varčujejo s prostorom. Uporabno, še posebej na ozkih parkiriščih. Testni zapiski so vsebovali tudi pritožbo, da imajo vrata močne vzmeti in jih je treba odpirati s čvrsto roko. Stvar okusa, res pa je, da ima precej močne vzmeti pokrov prtljajnika in pri odpiranju kar poskoči navzgor. Pazite, da vas ne udari v brado! Pod njim je spravljeno 450 litrov prostora. Dovolj za dva, tudi na daljših potovanjih, premalo za štiri. Dovolj za torbe za golf, premalo za prevažanje stolov. A tega avtomobila s takšnim dejanjem verjetno ne bo onečastilo dosti lastnikov, potovati v njem je tako ali tako najlepše v dvoje, zato v seštevku prtljajniku, ob upoštevanju doplačilne možnosti vreče za prevoz smučí, zapišemo pozitivno oceno. Kdor potrebuje več prostora, naj se ozre za limuzino.

CL je namreč nastal na osnovi razreda S, zato sta v sorodu, a ne ravno najbližjem. Bratranca. Kupe ima za osem centimetrov krajšo medosno razdal-

jo, drugačno vzmetenje in poleg karoserijskih tudi nekatere strukturne pločevinaste spremembe. Na cesti je zato bolj čvrst, bolj športnik, obenem pa zna biti vseskozi dovolj uglajen. Skrivnost se skriva v kratici ABC, ki pri Mercedesu ne pomeni prvih treh črk abecede, ampak je okrajšava za »Active Body Control«, aktivno podvozje. ABC se zna prilagajati voznim razmeram in je prvo pravo, delujoče, velikoserijsko aktivno vzmetenje. Če imate v mislih formulo 1 v začetku devetdesetih let, se niste dosti zmotili, razlika je le ta, da pri Mercedesu za blaženje uporabljajo kombinacijo klasičnih vzmeti in hidravličnih elementov namesto izključno hidravličnega sistema. Vzmeti namreč dušijo višje frekvence gibov, torej kratka in ostra nihanja, hidravlika pa ima na skrbi vse drugo. Vzmetenje premore dva programa, navadnega in športnega. Pri prvem se avtomobil med vožnjo bolj nagiba, gibi obes pa v večji meri gladijo cestne neravnine. Sistem, svoji popolnosti navkljub, le ne deluje povsem brezhibno. Računalniški možgani se ne razumejo najbolje s kratkimi ostrimi gubicami na cesti ali z ostrimi prehodi med as-

faltnimi trakovi, in tako do potnikov prenesejo bolj slišen kot pa čuten udarec. Dolge gube avtomobil požira suvereno, brez obotavljanja. Pri športnem programu pa se pokažejo vse dobre lastnosti aktivnega vzmetenja. Vklaplja se s pritiskom na gumb, računalnik pa s pomočjo tipal v avtomobilu poskrbi za stalno razdaljo od tal in za vožnjo skoraj brez nagibanja. Med zaviranjem se nos ne povesi, pri pospeševanju se ne dvigne, v ovinkih se karoserija ne nagiba na eno ali drugo stran. Skoraj. Nekaj nagibanja, kot pri kakšnem dirkalnem avtomobilu na primer, je med vožnjo še vedno, računalnik pač ni vseмогоčen.



Aktivni sistem vzmetenja ABC skoraj ne dopušča nagibanja v ovinkih in je vzrok za odlično lego na cesti.

Predstavljajte si nedeljsko veselje: gorska cesta, pravkar umita z jutranjo roso in posušena s prvimi sončnimi žarki, vabi v zaporedje svojih ovinkov. Če je vklopljen športni program sistema ABC, avtomobila med hitrim smukanjem iz enega v drugi ovinek ne ziba in ne premetava kot kakšno staro ladjo, temveč se petmetrska mrcina pelje kot gokart. Najlepše pri vsem skupaj je, da ima ta gokart vzmetenje, ki požira grbine! Privajanje traja nekaj kilometrov. Pričakovali bi namreč, da je vzmetenje, ki skoraj ne dopušča nagibanja, izjemno trdo, pa ni! Vzmetni elementi bliskovito absorbirajo udarec s ceste in ga ne prenesejo na ka-

roserijo. Skozi prizmo pravkar naštetega: pošten dirkalnik za rally, ki se tudi skorajda nič ne nagiba in ki ima takšno zalogo moči pod motornim pokrovom kot tale CL, je precej dražji! Pa z njim ne morete v opero! Športni program ima kljub vsemu eno slabo lastnost. Vzmetenje nekoliko otrdi, kar se še posebej pozna pri že prej omenjenih kratkih grbinicah. Stresanje postane še nekoliko izrazitejše.

Za to, da ima aktivno vzmetenje polne »noge« dela, skrbi motor. Preizkusili smo osnovno različico Mercedes CL, ki pa vseeno zmora 306 KM in 460 Nm navora. Te mogočne številke iztisne iz petlitrskega osem-

valjnika. CL 600 ima pod pokrovom dvanajstvalnik, okrogel liter delovne prostornine več in dodatnih 61 konjskih moči ... če jih morebiti potrebujete. Verjemite, osem valjev povsem zadoštuje. Mercedesovi inženirji so motorju ob presaditvi v nos največjega hišnega kupeja podelili globok, športen bariton, ki postane izrazitejši, vendar nikakor ne moteč, v višjih vrtljajih. Sune pa že iz kleti. Hitrost 100 km/h se zgodi v dobrih šestih sekundah, pritisk v sedež pa ob polnem plinu ne poneha globoko čez številko 200 na merilniku hitrosti.

Skorajda tovarnjaški navor ima svoj ploščati vrh med 2700

in 4200 vrtljaji, zaloge pa je dovolj, da prehitevanja nikoli niso težavna. Samo pohoditi je treba plin in smukniti mimo. Pozornejši bodo morda opazili, da je v prvih 2000 vrtljajih motor manj prožen kot kasneje, a je prostornine dovolj, da nikoli ne pospešuje obotavljivo. Hitrost pa zahteva svoj davek. Poraba goriva se ob težki nogi brez težav povzpne do bližino dvajsetih litrov na sto kilometrov. Na testu se je gibala tam okoli 17 litrov, manj kot 14,8 litrov pa nismo nikoli porabili. Ekologiji na ljubo si je ob tem motorju (in tudi ob dvanajstvalniku) mogoče omisliti sistem izklapljanja valjev pri manjših obremenitvah, ki pa je



MECEDES BENZ CL 500

225 kW (306 KM) ● 6,7 s ● 250 km/h ● 17,7 l/100km ● 24.533.208 SIT

NAŠE MERITVE

Vozne lastnosti

Pospeshki	s
0 - 60 km/h:	3,4 s
0 - 80 km/h:	4,8 s
0 - 100 km/h:	6,7 s
0 - 120 km/h:	8,9 s
0 - 140 km/h:	12,1 s
0 - 160 km/h:	16,3 s
1000 m z mesta:	27,1 s
	(204 km/h)

Prožnost

Meritev s samodejnim menjalnikom ni mogoča

Največja hitrost 250 km/h
(V. prestava)

Poraba goriva

	l/100km
najmanjše povprečje	14,8
največje povprečje	19,2
skupno testno povprečje	17,7

Trušč v notranjosti

	dB
Prestava	III. IV. V.
50 km/h	55 54 54
100 km/h	63 62 61
150 km/h	68 67 67
200 km/h	72 71
Prosti tek	38

Natančnost merilnika hitrosti

kazalec na	resnično km/h
60	60,0
80	79,9
100	99,8
120	120,2
140	138,5
160	159,1

Zavorna pot

	m
od 150 km/h:	102,8
od 100 km/h:	42,5

Okoliščine meritev

T= -3,5 °C
p= 980 mbar
rel. vl.= 45 %

GARANCIJA IN ZAVAROVANJE

Garancija:

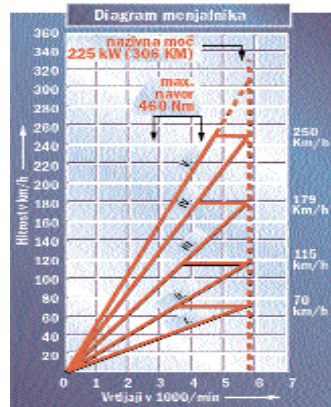
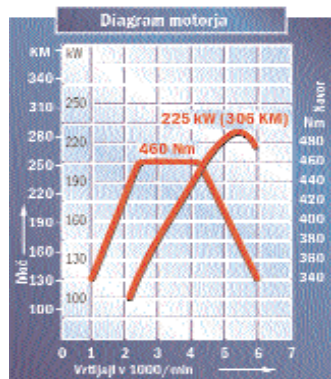
enoletna splošna garancija

Obvezno zavarovanje:

125.301 SIT

Polno kasko zavarovanje brez dodatkov (okvirna vrednost):

657.207 SIT



CENE

Testirani model 24.533.208
(AC InterCar, Ljubljana)

Cene nekaterih nadomestnih delov

Prednji žaromet z utripalko	27.020
Prednja meglenka	19.144
Prednji odbijač	120.475
Prednja maska	74.266
Prednja šipa	159.014
Znak	7.427
Prednji blatnik	82.518
Alu. platišče	45.675
Zadnji odbijač	115.525
Zunanje ogledalo	116.614

Cene dodatne opreme

Cena osnovnega modela	21.059.900
Keyless-Go kartica	273.900
Vreča za smuči	77.900
Izklop valjev	140.900
Navigacijski sistem	518.900
Alarmna naprava	70.900
Alu. platišča (18 palcev)	399.900

TEHNIČNI PODATKI

Motor:

8-valjni - 4-taktni - V 90°, nameščen spredaj vzdolžno - vrtna in gib 97,0 x 84,0 mm - gibna prostornina 4966 ccm - kompresija 10,0:1 - največja moč 225 kW (306 KM) pri 5600/min - srednja hitrost bata pri največji moči 15,7 m/s - specifična moč 45,3 kW/l (61,6 KM/l) - največji navor 460 Nm pri 2700-4200/min - rolična gred v 5 ležajih - 2 x 1 odmična gred v glavi (veriga) - po 3 ventili na valj - blok in glava iz lahke kovine - elektronski večtočkovni vbrizg in elektronski vžig - tekočinsko hlajenje 15 l - motorno olje 8,0 l - akumulator 12V, 100 Ah - alternator 130 A - uravnavani katalizator

Prenos moči:

motor poganja zadnja kolesa - enokolutna suha sklopka - 5-stopenjski samodejni menjalnik - prestavna razmerja I. 3,588; II. 2,186; III. 1,405; IV. 1,000; V. 0,831; vzvratna 3,160 - prestava v diferencialu 2,820 - platišča 7,5 J x 17 - gume 225 / 55 R 17 (Pirelli Winter 210), kotalni obseg 2,04 m - hitrost v V. prestavi pri 1000/min 52,4 km/h, ESP

Voz in obese:

kupe - 2 vrata, 4 sedeži - samonosna karoserija - Cx=0,28 - spredaj posamične obese, večvodilska prema, Active Body Control (ABC), zadaj posamične obese, večvodilska prema, Active Body Control (ABC) - dvokrožne zavore, spredaj kolutne (prilno hlajene), zadaj kolutne (prilno hlajene), servo, ABS, Brake Assist, mehanska ročna (nožna) zavora na zadnja kolesa (stopalka levo od stopalke za zavoro) - volan z zobato letvijo, servo, 2,9 zasuka med skrajnima točkama

Mere:

zunanje: dolžina 4993 mm - širina 1857 mm - višina 1398 mm - medosna razdalja 2885 mm - kolotek spredaj 1577 mm, zadaj 1578 mm - najmanjša razdalja od tal 140 mm - rajdni krog 11,5 m

notranje: dolžina (od armaturne plošče do zadnjega naslonjala) 1520 mm - širina (komolci) spredaj 1520 mm, zadaj 1420 mm - višina nad sedežem spredaj 950 mm, zadaj 910 mm - vzdolžnica prednji sedež 880-1140 mm, zadnja klop 820-540 mm - dolžina sedalnega dela prednji sedež 500-555 mm, zadnja klop 500 mm - premer volanskega obroča 390 mm - prtljažnik (normno) 450 l - posoda za gorivo 88 l

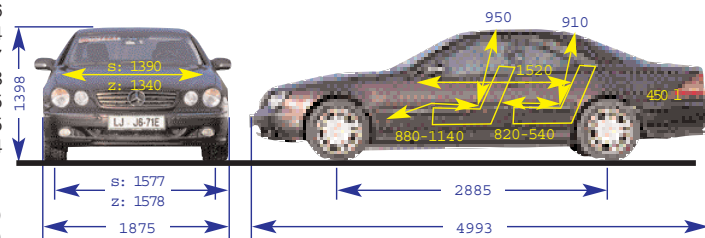
Mase:

prazno vozilo 1865 kg - dovoljena skupna masa 2320 kg - dovoljena masa prikolice z zavoro 2100 kg, brez zavore 750 kg - dovoljena obremenitev strehe 100 kg

Zmogljivosti (tovarna):

največja hitrost 250 km/h - pospešek 0-100 km/h 6,5 s - poraba goriva (ECE) mešani cikel 13,4 l/100 km (neosvinčeni bencin OŠ 95)

MERE



KONČNA OCENA

Avtomobila, ki si ga lahko privoščijo samo ultra bogati, ni mogoče predalčkati. V primerjavi s tekmeči ponuja trenutno najbolj vrhunski sklop tehnologije, ki je na voljo na trgu. In ta tehnologija deluje. Motijo površnosti v kakovosti končne izdelave, ki ne sodijo v njegov cenovni razred. Navsezadnje je tudi CL 500 samo avtomobil. Toda prestiža, ki ga vozi s seboj kot serijsko opremo, ni mogoče izmeriti. In zato je nekaj posebnega.

- prožen in zmogljiv motor
- možnosti nastavitve vzmetenja in delovanje ABC
- uglajen menjalnik
- zavore
- prednji sedeži
- zanesljiva lega na cesti
- gretje in prezračevanje
- oblika, imidž
- površnosti v obdelavi
- premalo prostora za glavo spredaj
- preveč zapleteno upravljanje sistema Command
- preveč ojačan in posreden krmilni mehanizem
- trdo vzmetenje na kratkih grbinah
- premalo prostora na zadnji klopi

učinkovit le pri zelo zadržani vožnji.

Motor z menjalnikom odlično sodeluje. Hidravlična sklopka zagrablja skorajda hipno, brez zamude, petstopenjska avtomatika pa v samodejnem načinu prestavlja hitro, brez cukanja in vseskozi dobro izkorišča motorni potencial. Ročno prestavljanje je tako skoraj odveč, razen navzdol, ko voznik želi zavirati z motorjem. Sicer ročno prestavljanje ne prinese nobenega učinka, ker ni prav nič hitrejšo od avtomatike. Njeni elektronski možgani tudi zaznajo voznikov način vožnje in se mu lahko prilagodijo: če je bolj športen, menjalnik dlje časa vztraja v prestavi, če je bolj lagoden, prestavlja hitreje. Zimskim vožnjam je namenjen poseben program, pri katerem se avtomatika prilagodi spolzki cesti.

Vrhunski mehaniki moramo tudi pripisati vrhunsko odzivanje na cesti. Vsa štirih kolesa so natančno vodena in CL-u dolgi in tudi kratki ovinki sploh ne delajo nobene težave. Lega je zelo, zelo dolgo nevtralna, če pa hoče zadek ob nenadnem pritisku na plin po svoje, ga hitro ukroti sistem ESP. Nos je vedno zanesljiv v začrtani smeri, avtomobil pa zna vlivati zaupanje, tako da lahko voznik izkoristi vsaj delček njegovih zmogljivosti. Zavore s štirikrat ogromnimi koluti ustavljajo zanesljivo in hitro. Športniki bodo bolj razočarani nad prenosom v krmilnem mehanizmu. Že sam volanski obroč ni nič kaj dirkaški in tudi prevelikega premera, da bi bilo sukanje lahko svetlobno hitro, servoojačevalnik pa so nastavili bolj po okusu lagodnežev, ki radi vrtijo volan na parkiriščih z enim prstom. Pri večji hitrosti otrdi, vendar ne dovolj, da bi se nam zapisal v srce. Voznik je tudi nekoliko izoliran od vseh štirih koles in ne čuti z zadnjimi živčnimi končiči, no, saj veste, khm ... sedalnega dela, kako se avtomobil

Pred vožnjo je treba prebrati vsa navodila.

razume s cesto. Dirkaški vložki torej, čeravno ob vklopljenem športnem programu ABC, odpadejo.

Saj ni čudno, ko pa se v CL-u sedi na čudu sodobne sedežne gradnje. Prednja sedeža sta odlična, električno pomična v vse smeri, s tremi nastavitvami v pomnilniku in z možnostjo gretja ali prezračevanja, predvsem pa s sklopom stikal, ki nastavljajo bočni oprijem in ledveni del, po potrebi pa tudi masirajo. Velike zamere vredna je nad njima odmerjena višina: 180 centimetrov visoki bodo še sedeli udobno, deset centimetrov višji pa se bodo z glavo dotikali stropa, tudi če bo sedež povsem spuščen. Tudi vzdolžni pomik ni tako izdaten kot pri limuzini razreda S, verjetno v navidezno korist tistega potnika, ki naj bi sedel zadaj. Odraslim sta zadnja sedeža namenjena na krajših vožnjah, saj bodo najprej imeli težave s pospravljanjem stopal, nato pa še kolen. Drugače so potnikom zadaj odmerjene skoraj vse tiste ugodnosti, ki so jih deležni oni spredaj.

Ergonomija kljub temu ni močna lastnost Mercedes CL. Volanski obroč je mogoče nastavljati po globini in po višini, merilniki za njim so pregledni, tempomat preprost za uporabo, toda stikal v avtomobilu je ogromno in za natančno branje navodil za uporabo so potrebne krajše počitnice. Ponoči, z osvetljeno armaturno ploščo, je avtomobil kar malo podoben vesoljski ladji. Nekatera stikala so nerodno skrita, na primer tisto za umivanje prednjih žarometov, ki je na levi strani volanskega obroča, nekatera pa zmorejo preveč opravil. S sistemom »Command«, ki med drugim upravlja radijski sprejemnik, se je treba precej igrati, da dosežete želene nastavitve, to pa povzroča nezbranost za volanom. Na srečo parkiranje ni težavno, ker pri določanju razdalje pomagajo tipala, zvočni in vidni signal, razen voga lov pa se iz Mercedes na vse strani dovolj dobro vidi. Žarometi svetijo odlično, lesa in usnja je v izobilju. A kljub vsemu nekaj



306 KM požene avtomobil do 100 km/h v 6,7 sekunde.

Iz oči v oči



MB CL bi lahko mirno rekel tudi vaja iz pretiravanja. V njem je toliko elektro-



nike, kot bi ga delali Japonci, kljub svojem kupejevstvu je tako velik, kot bi ga delali Američani, in tako prepričljivo oblikovan, kot bi ga delali Italijani. Vsakič, kadar sem sedel v njem, sem imel občutek, da me vsi gledajo. Nekateri z občudovanjem, drugi s sovraštvom. Ampak ko sediš v udobnih sedežih, poslušas odličen hi-fi sistem in s pritiskom desne noge izpod motornega pokrova izvabiš pridušeno hrumenje, ti za tiste druge postane vseeno. Vaje

Igor Pucihar

manjka. V CL dobimo občutek nedovršene končne izdelave. Malenkosti, ki nikakor ne sodijo v ta cenovni razred. Lesena ploščica na vratih, okoli stikal za sedež, škripa, voznikovo okensko steklo se v vrata pogrezne z močnim udarcem, njegov samodejni dvig deluje ali pa tudi ne, plastika, iz katere so narejeni predalčki pod prednjima sedežema, ne spada v isto zgodbo z usnjem, lesom in siceršnjim notranjim prestižem, odlična pogruntavščina, čipna kartica Keyless Go, ni tako odlična, ker lahko nerodnež, ki med

vožnjo prestavi v prosti tek in po pomoti stisne gumb na prestavni ročici, ugasne motor, pa še stikalo na voznikovi kljuki za zaklepanje vrat s kartico je odpovedalo poslušnost. Nekateri od teh pomanjkljivosti lahko verjetno pripišemo izključno testnemu avtomobilu, nekatere pa se nanašajo na vse. Vsekakor jih je preveč, da bi jih bilo mogoče kar odmisлити.

Je Mercedes-Benz CL vreden družinske hišice oziroma stanovanja? Preprosto. Je!

Boštjan Jevšek