

Halo, Stuttgart?

Daljša od obeh karoserij - OK. Oprema - OK.
Motor - OK. Barva - OK.
Natanko takšnega, prosim!



FOTO: VINKO KERNO, ALEŠ PAVLETIČ

Če ne bi poznali zgodovine, bi se morda lahko celo zmotili, misleč, da je G praterenec, čisto prvi terenec na svetu. Pa ni. Nemci so staknili glave in zdaj že daljnega leta '79 je tisto zimo na ceste zapeljal prvi G.

Danes na pogled ni bistveno drugačen, morda pa je tudi v tem vzrok uspeha. Oglat, kot je, je vedno aktualen, rahlo agresiven in suverenega videza. Je

eden tistih redkih še preživelih (ob njem morda še Hummer), pri katerem potrebujete le ravnilo in znana razmerja ter kote, pa lahko zrišete njegovo zunanost. Vse je ravno, tudi šipe. Le robovi, kjer se stikajo posamezni deli, so nežno zaobljeni varnosti (predvsem pešcev) v prid.

Zato mu morda na videz nagajivi pridevnik »živi fosil« pravzaprav pristaja, nič pa ni naro-

be, če mu rečete kralj cest. Ni ga namreč evropskega izdelka avtomobilske industrije, ki bi požel takšno (strašno)spoštovanje, kjer koli se pojavi. V mestu, na vasi, na avtomobilski cesti. Kjer koli. In, verjemite, povsem enako se (lahko) počuti tudi tisti, ki vistem trenutku suče njegov volanski obroč.

Pravzaprav je takšen G že zdavnaj zgrešil svoje osnovno po-

slanstvo - kraljevati terenu. No, mehanika je še vedno »špica«, čvrsti sta tako šasija kot karoserija, obe premi sta togi, oddaljenost od tal je pravšnja, motor (sploh tak kot v testni različici) je bogat z navorom, menjalnik je mercedesovsko ustrezen, pogon je (sicer stalen) štirikolesni, reduktor je tudi tam in - kar je morda najpomembnejše in kar ima samo G - na obeh oseh in na kardanu je

po ena diferencialna zapora. Tem, tako kot vklopu reduktorja, ukazuje elektrika in delovanje celotne mehanike je vselej brezhibno. G torej nima pravega tekmeča. Vsi so bolj ali manj bleferji.

Težava oziroma »strah« pred terenom tiči drugje. Odprite vrata in če vas odlično usnje ter preostala oprema še ne prepričajo, potem pogledajte njegovo ceno. Zdaj vas vprašam: bi, če bi

G nima pravega tekmeča. V primerjavi z njim so vsi videti bleferji.

odšteli takšne denarce, gnali svojega Geja med veje, v blato, nad ostro kamenje?

Nekaj terenskega veselja vzamejo že kolesa; (draga) aluminijasta platišča so precej bolj občutljiva na udarce od jeklenih in v njih se hitro nabere blato, ki

povzroči ekscentričnost koles. Pa se potem peljite po avtomobilski cesti proti domu s 130 kilometri na uro in jasno boste na lastni koži občutili, kako se je počutil Rade Šerbedžija, ko je streljal s Šarcem kot partizanski junak v filmih. Težave bodo tudi

s samimi gumami, ki so cestno-terenske (prirejene tudi večjim hitrostim ter vožnji v ovinek na asfaltu) in zato bočno precej občutljive, obenem pa manj zmogljive na vseh vrstah podlage, ki ni ravno asfalt ali nežen makadam. Oprijema v blatu ali v pesku namreč hitro zmanjka.

Razjeziti se utegne tudi gošpa, ki bo umazala ali celo strgala hlače ali krilo, ko se bo



Pogonska mehanika, odličen samodejni menjalnik, električni vklop reduktorja (spodaj) ter električno vklopljive diferencialne zavore (zgoraj) dvignejo G nad konkurenco.



Obvladovanje cest: zaradi odlične zmogljivosti pogona in cestam prilagojenih gum je ta G zelo uporaben na asfaltu.

vzpenjala ali spuščala z avtomobila po vaših terenskih izletih, nobena samodejna pralnica na tem svetu pa ne bo zmogla oprati tistega, kar boste lahko na avtomobil nabrali med le nekaj desetminutnim igranjem na blatnem terenu. Razlogov, da se s takšnim Gejem na daleč ognete terenu, je tako več kot preveč.

Sicer pa G, če preskočimo že našeto (odlično) mehaniko in se izognemo naštevanju številne (izključno vrhunske) opreme, ni med vodilnimi po svojih značilnostih, ne glede na to, kam ga uvrstite. Kljub zunanjim meram, ki niso ravno majhne (poskusite ga parkirati na standardni ljubljanski parkirni prostor!), je znotraj v širino kar opazno utesnjen, zadnji potniki pa tudi ne bodo

vriskali od veselja zaradi kolenkega prostora. Voznik bo hitro potožil zaradi vidljivosti: veliki vzglavniki, (razmeroma) majhna zunanja ogledala, prek zadnje šipe obešeno rezervno kolo in (si

Ime mu je Mercedes-Benz G, ampak v redakciji ga kličemo Puch in cela Slovenija nas razume.

cer šminkersko) zatemnjene šipe na zadnjem delu vozila opravijo svoje. Pa si zamislite še vožnjo v dežju - vozniku ne bo lahko. Če ga boste zaupali dami(ci), bo že po nekaj metrih joj: volan in obe stopalki so izredno trdi in okretnost Geja z daljšo karoserijo ni za v prospekte. Če imate vedno ob sebi malo plastenko z vodo,

če bo ravno deževalo. Če ste bolj športnega značaja in hitro zavohate, kaj ponujajo geni, boste skoraj enako hitro razočarani, ko boste skušali tesno zasledovati kakega nastopača v avtomobilu razreda GTI na (recimo) planinskih ridah. Takšen G bi sicer to zmožel, toda volan je precej natančen, če pa zmorete preko

tega, vas bo hitro zaustavil ESP. Na armaturni plošči sicer je gumb za izklop tega sistema, toda ESP se vklopi kar sam, če menite, da ga lomite, sicer pa takoj, ko prekoračite 60 kilometrov na uro. To pa je s takšnim motorjem zelo hitro.

Če ste možni kandidat za MB-jevega Geja in če utegnate preskusiti takole gnani G in tudi če ste izjemno izbirični, najverjetneje česa drugega sploh ne boste želeli preskusiti. Halo, Stuttgart, ali pa vsaj halo, AC Intercar, hočem takšnega. Več moči ne boste potrebovali, med vsemi motorji, ki se te dni lahko znajdejo v Geju, pa ima prav takšen tudi največ navora. Osemvaljni turbodizel sodobne gradnje namreč že pri svojih



Velik barvni zaslon serijskega sistema komand; uporablja se z vsemi dodatnimi napravami, tudi z (doplačilno) televizijo.



Preprišljivost: velika masa, zmogljiv motor in dobro podvozje so krivi, da se G odlično znajde tudi na slabšem makadamu.



Motor: tih, zmogljiv, brez pripomb.

Notranjost: ogromno opreme, kakovostno usnje, malo prostora v širino.

1500 vrtljajih ročične gredi v minuti razvije dovolj navora za vse strmine, ki jih najdete v Sloveniji, ne glede na podlago. Vsaka želja po ročnem menjalniku je tako povsem nesmiselna, saj se izkaže, da tudi sicer možnega ročnega pretikanja takšnega samodejnega menjalnika ne boste uporabljali. Plin, zavora. To je vse, kar potrebujete. Morda se zmrdujete nad največjo hitrost-

jo, toda ta kar lepo presega vse evropske hitrostne omejitve. Ta G pa ima tudi dobro lastnost: na veter ali na vzpone se sploh ne ozira tako, kot smo sicer vajeni pri drugih avtomobilih. In poraba? Ja, kdor zbere te milijone za nakup avtomobila, mu prek 20 litrov plinskega olja na 100 kilometrov (no, porabi lahko tudi okrog 17 litrov, če ste bolj nežni) ne bi smelo predstavljati

opazne spremembe v denarnici z »drobižem«. Se razumemo? Sicer pa bi se »Halo, Stuttgart« lahko nadaljeval tudi drugače. Se spomnite znamenitega stavka: »Huston, we have a problem?« Zakuha jo lahko tudi sodobna tehnika v Mercedes-Benzu, seznam pa ni ravno kratek. Med drugim je testni G semtertja odpovedal poslušnost pri izpolnjevanju ukazov - ni bilo bri-

salnikov, ni bilo smernikov in v merilnikih se je pojavljal »light show«. Pa smo pri tem namerno preskočili črčke iz armaturne plošče in iz stebrička ob volniku, ki nista napaka elektronske narave. Ampak, veste, Geja se ne glede na to, ali je MB ali Puch, vedno lepo voziti. Naj ostane tak, kot je. EverGreen!

Vinko Kernc

Iz oči v oči



Ni racionalnega odgovora zakaj Puchu (dobro, dobro, G-ju) gladko odpustim vsako nemarnost. V tegale oglateža, ki ga dizajnerji na srečo še niso pobabili s kičasto baročnimi linijami vedno zlezem z živalskim užtkom. In izstopim z jekleno samozavestjo. Definitivno je to avtomobil za pokončne. Če bi jih bilo na cesti preveč, bi bila to inflacija užitka. Policisti in vojaki pa menda sploh ne vedo, kako sek-

Mitja Gustinčič



Ker je njegova zasnova stara približno toliko kot jaz, me je resnično zanimalo, kaj si je Mercedes še lahko domislil za osvežitev več kot 20 milijonov tolarjev vrednega terenskega paketa. Še vedno je utesnjen v notranjosti, sta pa odlična motor in menjalnik, štirikolesni pogon je eden najboljših na svetu, za turbodizla pa je poraba več kot neugodna. Meni se zdi pametnejša odločitev za bencinskih pet litrov prostornine pod njegovim pokrovom, še bolje pa nakup katere od novejših izvedb hišnega »terenca« ML. Se pravi, če mora biti že ravno trikra-

Peter Humar

CENE SIT

Dodatna oprema	
Zatemnjene šipe zadaj	86.043
Gumijasta preproga za v prtljajnik	33.186
Alarmna naprava	138.899
CD-izmenjevalnik	125.712
TV-sprejemnik	270.875
Mobilni telefon z napeljavo za prostoročno pogovarjanje (Nokia)	254.392
Nekateri nadomestni deli	
Prednji žaromet	29.843
Prednja utripalka	9.075
Prednja meglenka (L / D)	26.893 / 27.418
Prednji odbijač	192.796
Prednja maska	59.377
Vetrobransko steklo	201.952
Znak	4.469
Prednji blatnik	95.833
Zadnji odbijač srednji del/2 × stranski del	95.018/2 × 38.232
Zunanje ogledalo	63.610
Lahko platišče	76.891

Model	Mercedes-Benz	Land Rover Range Rover	Mercedes-Benz	Toyota LandCruiser 100
	G 400 CDI L	3.0 Td6	ML 400 CDI	4.2 TD VX
motor (zasnova)	8-valjni - V-75 °	6-valjni - vrstni	8-valjni - V-75 °	6-valjni - vrstni
gibna prostornina (cm³)	3997	2926	3997	4164
največja moč (kW/KM pri 1/min)	184/250 pri 4000	130/177 pri 4000	184/250 pri 4000	151/205 pri 3400
največji navor (Nm pri 1/min)	560 pri 1700-2600	390 pri 2000	560 pri 1700-2600	430 pri 1400
dolžina × širina × višina (mm)	4680 × 1760 × 1945	4950 × 1956 × 1863	4587 × 1833 × 1820	4890 × 1940 × 1880
največja hitrost (km/h)	180	179	213	175
pospešek 0-100 km/h (s)	10,3	13,6	8,1	13,1
poraba goriva po ECE (l/100 km)	16,1/11,0/12,8	14,4/9,4/11,2	14,9/8,8/10,8	15,8/10,8/12,6
cena osnovnega modela (SIT)	20.213.690	V Sloveniji še ni v prodaji	17.414.607	15.744.947

Občutljivost karoserije ali njenih delov (10)	9	Le lakirana odbijača sta nekoliko bolj izpostavljena, sicer je G karoserijsko odličen.
Štirikolesni pogon in reduktor (10)	10	Odličen stalen štirikolesni pogon, ubogljiv vklop reduktorja, 3 diferencialne zapore.
Terenske zmogljivosti (tovarna) (10)	9	Krajša karoserijska različica bi zaradi boljšega prehodnega kota dobila vse točke.
Terenske zmogljivosti (praktično) (15)	13	Le gume so nekoliko poslabšale sicer odličen vtis s terenske vožnje.
Cestna uporabnost (10)	9	Velike zunanje mere in (ne)preglednost sta botrovali izgubi ene točke.
Terenski videz (15)	5	Kar je nekje slabo, je drugje dobro: oglatost zasluži vse točke pri oceni terenskega videza.
Skupna ocena (60)	55	Odlična terenska ocena še vedno postavlja MB-jevega Geja v vrh med terenci. Tudi v praksi je na terenu odličen in le visoka cena je tisti krivec, zaradi katere pravega terena takšen G ne vidi pogosto.

Kriterij ocenjevanja terencev (Št. točk = ocena): 0-20 = 1; 21-30 = 2; 31-40 = 3; 41-50 = 4; 51-60 = 5

avto magazin MERCEDES-BENZ G 400 CDI V8 L

NAŠE MERITVE

Vozne lastnosti

Pospeški	s
0-60 km/h:	4,5
0-80 km/h:	6,8
0-100 km/h:	9,9
0-120 km/h:	14,0
0-140 km/h:	19,9
0-160 km/h:	30,4
1000 m z mesta:	31,8

(162 km/h)

Prožnost

Meritev s samodejnim menjalnikom ni možna

Največja hitrost 187 km/h (položaj izbirne ročice D)

Poraba goriva

najmanjše povprečje	17,0
največje povprečje	23,2
skupno testno povprečje	21,1

Trušč v notranjosti

Prestava	III.	IV.	D
50 km/h	59	59	56
90 km/h	64	62	62
130 km/h	69	68	
Prosti tek		44	

Natančnost merilnika hitrosti

kazalec na	resnično km/h
30	28,1
50	48,9
70	68,4
90	87,3
100	97,5
130	126,9
150	147,3

Zavorna pot

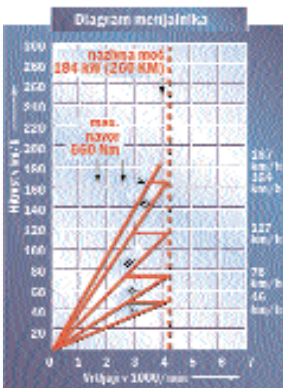
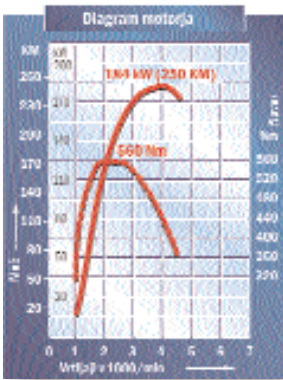
od 130 km/h:	84,0
od 100 km/h:	49,0

Okoliščine meritev

T = 12 °C
p = 1020 mbar
rel. vl. = 77 %
Stanje števca: 6848 km
Gume: Yokohama Geolander

Napake med testom

- občasno odpovedovanje nekaterih sistemov (brisalniki, utripalke, električni sedežni in volanski pomik, ti palo za dež, varnostne blazine, osvetlitev merilnikov, merilnik količine goriva, servisni sistem)
- črčki v notranjosti



CENE (AC Inter car) SIT
OSNOVNI MODEL: 20.213.690
TESTNO VOZILO: 21.492.462

GARANCIJA IN ZAVAROVANJE

Garancija:

2 leti brez omejitve kilometrov splošne garancije, SIMBIO
Obvezno zavarovanje:

Polno kasko zavarovanje brez dodatkov (okvirna vrednost): 218.000 SIT
980.000 SIT

187 kW (250 KM) ● 9,9 s ● 187 km/h ● 21,1 l/100 km

TEHNIČNI PODATKI

Motor:

8-valjni - 4-taktni - V-75 ° - dizelski z neposrednim vbrizgom - nameščen spredaj vzdolžno - vrtina in gib 86,0 × 86,0 mm - gibna prostornina 3997 cm³ - kompresija 18,5 : 1 - največja moč 184 kW (250 KM) pri 4000/min - srednja hitrost bata pri največji moči 11,5 m/s - specifična moč 46,0 kW/l (62,6 KM/l) - največji navor 560 Nm pri 1700-2600/min - ročična gred v 5 ležajih - 2 × 1 odmična gred v glavi (veriga) - po 4 ventili na valj - blok in glava iz lahke kovine - vbrizg goriva po sistemu skupnega voda - 2 × turbinski polnilnik na izpušne pline, nadtlak polnilnega zraka ni podatka - 2 × hladilnik polnilnega zraka - tekočinsko hlajenje 14,0 l - motorno olje I - akumulator 12V, 100 Ah - alternator 115 A - oksidacijski katalizator

Prenos moči:

motor vsa štiri kolesa - hidravlična sklopka - 5-stopenjski samodejni menjalnik, položaji prestavne ročice P-R-N-D-(-/+/-) - prestavna razmerja I. 3.590; II. 2,170; III. 1,410; IV. 1,000; V. 0,830; vzvratna 3,170 - reduktor, prestavi 0,870 in 2,150 - prestava v diferencialu 4,120 - platišča 7,5J × 18 - gume 265/60 R 18, kotalni obseg 2,34 m - hitrost v V. prestavi pri 1000/min 47,2 km/h

Voz in obese:

terenski kombi - 5 vrat, 5 sedežev - karoserija na šasiji - Cx - ni podatka - spredaj toga prema, vzdolžna vodila, prečna vodila, vijačne vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator - zadaj toga prema, prečna vodila, vijačne vzmeti, teleskopski blažilniki - dvokrožne zavore, spredaj kolutne (prilino hlajene), zadaj kolutne, servo, ABS, BAS, mehanska ročna zavora na zadnja (ročica med sedežema) - volan s kroglicami, servo, 3,2 zasuka med skrajnima točkama

Mere:

zunanje: dolžina 4680 mm - širina 1760 mm - višina 1945 mm - medosna razdalja 2850 mm - kolotek spredaj 1475 mm - zadaj 1475 mm - najmanjša razdalja od tal 208 mm - rajdni krog 13,3 m - notranje: dolžina (od armaturne plošče do zadnjega naslonjala) 1630 mm - širina (komolci) spredaj 1445 mm, zadaj 1450 mm - višina nad sedežem spredaj 990-1050 mm, zadaj 970 mm - vzdolžnica prednji sedež 920-1120 mm, zadnja klop 860-590 mm - dolžina sedalnega dela prednji sedež 480 mm, zadnja klop 460 mm - premer volanskega obroča 390 mm - prtljažnik (normno) 480-2250 l - posoda za gorivo 96 l

Mase:

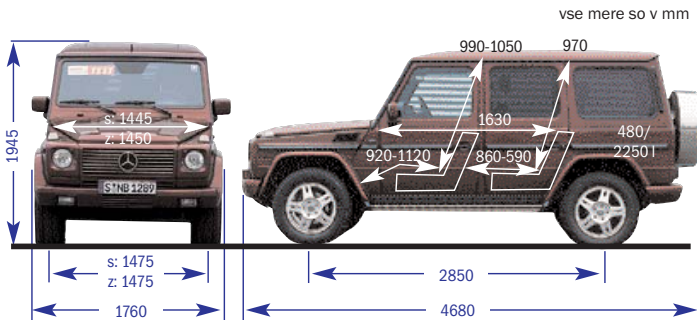
prazno vozilo 2585 kg - dovoljena skupna masa 3200 kg - dovoljena masa prikolice z zavoro 3500 kg, brez zavore 750 kg - dovoljena obremenitev strehe 200 kg

Zmogljivosti (tovarna):

največja hitrost 180 km/h - pospešek 0-100 km/h 10,3 s - poraba goriva (ECE) 16,1/11,0/12,8 l/100 km (plinsko olje)

Terenske zmogljivosti (tovarna): premagovanje vzpona 36 ° - dovoljen bočni nagib 24,3 ° - vstopni kot 34 °, prehodni kot 23 °, izstopni kot 29 ° - dovoljena globina vode 600 mm

MERE



HVALIMO IN GRAJAMO

- suveren videz
- zmogljivosti motorja
- ustreznost menjalnika
- (terenski) pogonski sistem
- terenske zmogljivosti
- opaznost
- bogata in odlična oprema

- preveč napak med testom
- notranja utesnjenost glede na zunanje mere
- vidljivost nazaj
- črčki v notranjosti
- (ne)okretnost
- nekaj drobnih ergonomskih pomanjkljivosti
- le dve varnostni blazini
- samodejni vklop sistema ESP