26-27.qxd 26.6.2007 10:12 Page 26

Terenska limuzina

ML je dober za brezpotja, še bolj pa je domač na avtocesti.

Na film Jurski park ste seveda že zdavnaj pozabili. Pa ne, da ste pozabili tudi na njegovega najpomembnejšega igralca? Ne na dinozavra, čeprav je bila to do sedaj za moj okus najboljša predstavitev zemeljske prazgodovine. Takrat je bil to še rosno mlad in svež Mercedesov ML. V Evropi smo ga čakali precej dlje kot v Ameriki, kjer ga izdelujejo. Ampak smo ga tudi dočakali.

Takrat se nam je zdel seveda fantastičen, tako kot tudi igralci v Jurskem parku - dinozavri. Kako zanimivo, nihče jih ni nikoli videl, pa se vsem zdijo tako samoumevni.

Precej drugače je z ML-om. Vsi so ga videli in vsi so vzdihovali za njim: »Ah, Mercedes ...« No, po določenem času stvari postanejo realnejše in bolj življenjske. ML je postal le eden v ponudbi terenskih limuzin, bolj limuzin kot terenskih, če smo povsem iskreni. Ampak dobro se znajde povsod.

Z modelom 270 CDI so v Mercedesovem ML prvič ponudili tudi dizelski motor. Gre za na novo razvit petvaljnik s štiriventilsko tehniko nad vsakim batom, neposredni vbrizg goriva poteka prek skupnega voda, za napajanje z zrakom pa skrbi variabilna turbina (VNT) na izpušne pline s hladilnikom polnilnega zraka. V osnovi je takle ML opremljen z novim šeststopenjskim ročnim menjalnikom, testni pa je imel petstopenjski samodejni menjalnik. Seveda zadnje generacije in z možnostjo ročnega prestavljanja. S pomikom v levo navzdol (-) in s pomikom desno (+) navzgor. Vse skupaj nadzoruje elektronika, tako da se napaka sploh ne more pripetiti. Pravzaprav pa je tale menjalnik že tako dober (uglajen in hiter), da potrebe po ročnem prestavljanju pravzaprav ni. Seveda pride prav pri počasni vožnji po hribu navzdol ali pa ko vozniku postane dolgčas...

Z ugodnim navorom (400 Nm!) motor deluje suvereno že v nizkem območju vrtljajev, menjalnik pa navzgor prestavlja tam nekje pri 4000 vrtljajih v minuti. Kljub nezanemarljivi masi avtomobila je motor dovolj dober za večnamensko uporabo. Dobro se obnese pri počasni vožnji, na terenu in tudi na hitrih avtocestah. Doseže veliko potovalno hitrost in pri tem ostane dovolj miren in tih. Pri veliki hitrosti se je treba sprijazniti le s tem, da se poraba poveča za kak litrček, kar pa, gledano v celoti, ni tako pretirano. Z zmerno vožnjo se da celo približati porabi, ki jo navaja tovarna in je pod mejo magičnih desetih litrov. Upoštevajte seveda tudi velikost avtomobila, bogato opremo in udobje, ne nazadnje pa gre tudi za ugled. Poraba pri tem najbrž niti ni tako pomembna.

V prtljažniku že v osnovni postavitvi s petimi sedeži več kot 1000 litrov prostornine. Namesto tega si lahko omislimo še dva dodatna sedeža.

Pomembna ni niti kar zajetna vsota denarja, ki je potrebna za opremo tega terenskega lepotca. Za menjalnik 500 tisoč, za platišča 130 tisoč, za barvo 200 tisoč, za paket notranje opreme 800 tisoč in tako naprej do končne cene, ki se od osnovne že krepko razlikuje. Toda pri takih avtomobilih je cena verjetno zadnja stvar, pomembneje je, kako se počuti tisti, ki se z njim vozi. Počutje je seveda odlično. Že pri vstopanju (ponoči) na pragu v modri svetlobi zasveti napis Mercedes-Benz. Tako niti slučajno ne morete podvomiti, kam vstopate. Še večji vtis to naredi na sopotnika(co). Visok položaj na sedežih, prijetno svetlo usnje, električna nastavljivost v vse smeri, da ne omenjamo ogrevanja sedežev in mehkih preprog ... Vse to je sicer treba plačati, ampak se tudi vsakič sproti obrestuje. Vsakič, ko se usedete v avtomobil, ste lahko zadovoljni. No, treba je upoštevati, da se svetlo usnje lahko tudi umaže. In treba je odmisliti, da so obvolanske ročice ravno take kot v tovornjaškem Sprinterju. Vendar se vse skupaj ML dokaj dobro poda. Če bi odmislil še malce nerodno, razmetano in nelogično postavljena stikala na sredinski konzoli, bi se lahko na tega lepotca kar preveč čustveno navezal. Zato ne pozabimo, da je le eden izmed avtomobilov.

Le eden izmed njih? Ja, ampak eden izmed boljših. Na hitri cesti je hiter in udoben, uporaben pa je tudi na terenu. Elektronsko priključljiv reduktor upošteva voznikova navodila le v popolnem mirovanju. Takrat je dovolj le rahel pritisk na gumb in že je vse opravljeno. Menjalnik je tako ali tako samodejni in z njim nimamo nikakršnih skrbi. Klasičnih zapor diferencialov sicer nima, zato pa ima zelo uporabne elektronske nadomestke. Delujejo samodejno, in sicer prek zavornega sistema ABS. Ko zazna prehitro vrtenje enega ali več koles, jih zavre. Preprosto in učinkovito. V ekstremnih razmerah bi človek seveda podvomil v tak sistem, vendar za nas navadne smrtnike in ML, ki pravi teren vidi le redko, zadeva več kot zadostuje in tudi zanesljivo deluje.

Upravljanje take »pošasti« je torej otročje lahko. To pa je tudi ena izmed dobrih lastnosti, ki jo pripisujemo sodobnim avtomobilom. Toda ne prenaglite se, tudi terenci niso vsemogoči. Upoštevajte, da se je treba nekoč nekje tudi ustaviti. Mogoče so pa dinozavri izumrli ravno zaradi tega? *Igor Pucihar*

Sodoben dizelski petvaljnik dobro služi namenu.

Menjalnik je odličen, stikala na sredinski konzoli pa so preveč nelogično razmetana

FOTO: UROŠ POTOČNIK

Tehnični podatki

Motor: 5-valjni - 4-taktni - vrstni - dizelski z neposrednim vbrizgom - nameščen spredaj vzdolžno - vrtina in gib 88,0 × 88,4 mm - gibna prost. 2688 cm³ - kompresija 18,0 : 1 - največja moč 120 kW (163 KM) pri 4200 vrt/min - največji navor 400 Nm pri 1800 vrt/min - ročična gred v 6 ležajih - 2 odmični gredi v glavi (veriga) - po 4 ventili na valj - neposredni vbrizg goriva po sistemu skupnega voda - turbinski polnilnik na izpušne pline, največji nadtlak polnilnega zraka 1,2 bar - hladilnik polnilnega zraka - tekočinsko hlajenje 12,0 l - motorno olje 7,0 l - oksidacijski katalizator

Prenos moči: motor poganja vsa štiri kolesa - 5-stopenjski samodejni menjalnik - prestavna razmerja I. 3,590; II. 2,190; III. 1,410; IV. 1,000; V. 0,830; vzvratna 3,160 - reduktor, prestavi 1,000 in 2,640 - diferencial 3,460 - gume 255/65 R 16 H M+S (General Grabber ST)

Voz in obese: 5 vrat, 5 sedežev - karoserija na šasiji - spredaj posamične obese, dvojna trikotna prečna vodila, palične vzvojne vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator, zadaj posamične obese, dvojna trikotna prečna vodila, vijačne vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator - dvokrožne zavore, spredaj kolutne (prisilno hlajene), zadaj kolutne, servo, ABS - volan z zobato letvijo, servo

Mere, zunanje: dolžina 4587 mm - širina 1833 mm - višina 1840 mm - medosna razdalja 2820 mm - kolotek spredaj 1565 mm - zadaj 1565 mm - rajdni krog 11,9 m - **notranje:** dolžina 1680 mm - širina 1500/1500 mm - višina 920-960/980 mm - vzdolžnica 840-1040/920-680 mm - prtljažnik (normno) 633-2020 l - posoda za gorivo 70 l

Mase: prazno vozilo 2115 kg - dovoljena skupna masa 2810 kg - dovoljena masa prikolice z zavoro 3365 kg, brez zavore 750 kg - dovoljena obremenitev strehe 100 kg

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 185 km/h - pospešek 0-100 km/h 11,9 s - poraba goriva (ECE) 12,4/7,7/9,4 l/100 km (plinsko olje)

Terenske zmogljivosti (tovarna): premagovanje vzpona 54° - dovoljen bočni nagib ni podatka - vstopni kot 29,5°, prehodni kot ni podatka, izstopni kot 31° - dovoljena globina vode 500 mm

NAŠE MERITVE

Pospeški:

0-60 km/h:	5,5 s
0-80 km/h:	8,4 s
0-100 km/h:	12,3 s
0-120 km/h:	17,9 s
0-140 km/h:	25,7 s
1000 m z mesta:	34,2 s (154 km/h)

Natančnost merilnika hitrosti:
kazalec na: resnično:

60	57,1 km/h
80	75,9 km/h
100	96,4 km/h
120	115,8 km/h
140	133,6 km/h

Največja hitrost:
188 km/h (V. prestava)

Prožnost:
Meritev s samodejnim menjalnikom ni možna.

Zavorna pot:

od 150 km/h:	98,4 m
od 100 km/h:	44,5 m

Poraba goriva:

Testno povprečje	12,8 l/100 km
Najmanjše povprečje	9,4 l/100 km

Napake med testom:
Odpadla zaščitna plastika pod motorjem.

Trušč v notranjosti (dB):

Prestava:	III.	IV.	V.
50 km/h	55	54	54
100 km/h	64	63	62
150 km/h		69	69
Prosti tek		40	

Okoliščine meritev
T = 16 °C
p = 1023 mbar
rel. vl. = 64 %

KONČNA OCENA

Tudi s temle dizlom je Mercedes ML primerno motoriziran. Seveda je treba upoštevati bogato (in drago) opremo, da o laku ne govorimo, zato so brezpotja le izhod v sili. Pa čeprav se tudi tam tehnično odlično izkaže.

- motor
- menjalnik
- bogata oprema
- prostornost, prilagodljivost
- vozne lastnosti
- počutje

- nelogično nameščena stikala
- dolg nos (dodatna ce vna zaščita)
- pomik šip ni samodejen (razen voznikove)
- občutljiva plastična zaščita pod motorjem

CENA: 12.619.093 SIT (AC Intercar)