



# Črno na belem

Bolj točno bi bilo srebrno na belem, toda kljub temu drži. ML 320 sodi natanko v sredino ponudbe te mobilne Mercedesove družine: nad bencinski štirivaljnik in turbodizelski petvaljnik ter pod dva močnejša osemvaljnika.

**M**otor V6, enak kot v limuzinah z zvezdo na nosu in enak kot v klenem terencu z oznako G iz iste hiše, se ML-u bolj poda kot pa osnovni štirivaljni motor, ki smo ga testirali v AM 10/99. Najprej zvok: pri nižjih vrtljajih je motor v ozadju. Ob pritisku na stopalko za plin se oglasi z zadržanim, bariton-skim brundanjem. Sočasno z vpenjanjem ig-

le na merilniku vrtljajev se spreminja ton motorne pesmi. Blizu prepovedanega območja je že skoraj športno rezek. Nikakor ne neprijeten in tudi ne vsiljiv, vendarle pa navzoč. Če od svojega novega jeklenega kognjička pričakujete uglajen in eleganten zvok, primeren ceni, ki ste jo plačali zanj, boste rak- zočarani. ML 320 ni tiste vrste avtomobil,

pri katerih je treba pogledati na merilnik vrtljajev, da bi ugotovili, ali motor sploh deluje ali ne.

Terenskost motorjev pri terencih se meri z navorom. Šestvaljnik zmore 310 Nm pri 3000 vrtljajih v minuti, kar je povsem zadovoljiva številka. Petstopenjski samodejni menjalnik je s prestavnimi razmerji motorju dobro prilagojen, tako da slednjemu nikoli ne zmanjka sape. Sicer pa se v ML-u serijsko vozi še reduktor. Nižje prestavno razmerje se vklopi s pritiskom gumba na armaturni plošči. Reduktor pride na terenu prav, saj omogoča počasno in natančno vožnjo prek grbin, resnično

izostreno dodajanje plina tudi pri najnižjih vrtljajih brez bojazni, da ML ne bi zmozel preplezati ovire, hkrati pa učinkovito zavira na strmih spustih. Nad zdrsom gnanih koles bdi elektronski sistem ETS. Pri terenski vožnji z ML-om si torej velja zapomniti pravilo, ki je doslej veljalo za napačno: ko ne gre več naprej, je treba malce dodati plin. S tem se vrtilna hitrost kolesa še poveča, elektronika ga prej in bolj učinkovito zapre, tista z bolj- šim oprijemom pa prej zagrabi. Sistem je učinkovit, preprost, od voznika ne terja predhodne vključitve in je primeren za vse podlage. Upoštevajte: ML je dvoživka, bolj namenjen cestni uporabi kot vožnjam po brezpotjih. Zato ima posamično obešena štiri kolesa, ki se ne znajo prilagajati podlagi tako dobro kot toge preme, in kaj lahko se zgodi, da boste s kolesom, bingljajočim v zraku, obstali tam, kjer se resen terenec ne bo niti oznožil. Vseeno velja omeniti: ML zmore veliko več, kot njegov povprečen lastnik potrebuje in si upa.

Na asfaltu deluje šestvaljnik kljub 218 KM manj suvereno kot na terenu. Kar poglejte si naše meritve: tovarniško obljubljenih 9,5 sekunde do 100 km/h je pri pospeševanju raztegnil na 11,5 sekund, največja hitrost pa se je komaj dotaknila 180 km/h. S prožnostjo ni težav in prehitovanja so lahko hitra, saj avtomatika bliskovito reagira ter

poišče zahtevam ustrezno prestavo. Prestavlja mehko in tekoče, kot smo pri Mercedesovih menjalnikih navajeni. Zaradi hitre vožnje pa je treba plačati davek. Ne policijskega, pač pa na bencinski črpalki, kjer hitro preračunavanje pokaže, da povprečje naraste tudi krepko čez 15 litrov. Na srečo se ML zadovolji samo z dobrimi dvanajstimi litri, če ste s stopalko za plin zelo nežni.

Na asfaltu se nadaljuje sklepanje kompromisov s terenske vožnje. Krmilni mehanizem je preveč neposreden, predvsem pa odločno preveč ojačen, tako da je občutek med ovinki vsaj za razred slabši od tistega v osebnih avtomobilih. Avtomobil ima na cesti dober oprijem, toda težišče je visoko, precej se nagiba in zato športni vložki niso ravno v užitek. Povrh vsega je bočna opora sedežev odločno premajhna. Pri vožnji narav-



Dober zvok, 3,2 litra, 212 KM

nost se slika izboljša. Šum vetra naraste šele nad 160 kilometrov na uro, s tempomatom je mogoče udobno križariti, vzmetenje brez težav požira daljše cestne gube. Na žalost neprijetno stresa na kratkih grbinah, celo bolj kot nekateri prestižni terenci s togima, toda dobro ukročenima premama. Z ustavljanjem ni težav: zavore so učinkovite in zanesljive, 44,5 metra zavorne poti od 100 do 0 km/h pa dober dosežek v tem razredu.

Notranja prostornost je ena ML-ovih boljših lastnosti. Spredaj in zadaj se potniki počutijo kraljevsko, žal pa tudi zadnji trije ne dohajajo udobja in kakovosti tistih iz limuzin. V zameno jih je mogoče posamezno zlagati in že v osnovi ogromen 615-litrski prtljažnik je mogoče povečati na 2020 litrov. Največja dovoljena obremenitev je kraljevskih več kot 700 kilogramov.

Najslabšo oceno si zaslužijo uporabljeni materiali: cenena plastika, obvolanske ročice iz Vita, debelo usnje ... Izdelava je površna, za radijski sprejemnik, ki ne pozna niti sistema RDS, pa bi bilo bolje, da sploh ne bi bil vgrajen.

ML 320 ni nič prestižnejši od osnovne različice z zamenjanimi številkami: ML 230. Je pa dobra dva milijona tolarjev dražji. Za ta denar si lahko kupite 68 KM tudi drugje. S karoserijo in kolesi vred!

**ML je eden izmed najbolj uporabnih mercedesov.**

**Prilagodljivost brez meja: največja možna prostornina je 2020 litrov.**

## Tehnični podatki

**Motor:** 6 -valjni - 4-taktni - V-90°, bencinski, nameščen spredaj vzdolžno - vrtna in gib 89,9 × 84,0 mm - gibna prostornina 3199 cm³ - kompresija 10,0:1 - največja moč 160 kW (218 KM) pri 5700/min - največji navor 310 Nm pri 3000/min - ročična gred v 4 ležajih - 2 x 1 odmična gred v glavi (veriga) - po 3 ventili na valj - elektronski večtočkovni vbrizg in elektronski vžig (Bosch Motronic) - tekočinsko hlajenje 11,0 l - motorno olje 7,5 l - uravnavani katalizator

**Prenos moči:** motor poganja vsa štiri kolesa - 5-stopenjski samodejni menjalnik - prestavna razmerja I. 3,930; II. 2,410; III. 1,490; IV. 1,000; V. 0,830; vzvratna 3,100 - reduktor, prestavi 1,000 in 2,640 - diferencial 3,700 - gume 255/65 HR 16 M+S (General Grabel ST)

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

**Mere, zunanje:** dolžina 4587 mm - širina 1833 mm - višina 1820 mm - medosna razdalja 2820 mm - kolotek spredaj 1565 mm - zadaj 1565 mm - rajdni krog 11,9 m - **notranje:** dolžina 1740 mm - širina 1440/1450 mm - višina 910-960/950 mm - vzdolžnica 900-1100/940-720 mm - prtljažnik (normno) 633-2020 l - posoda za gorivo 70 l

**Mase:** 1945 kg - dovoljena skupna masa 2650 kg - dovoljena masa prikolice z zavoro 2650 kg, brez zavore 750 kg - dovoljena obremenitev strehe 100 kg

**Zmogljivosti (tovarna):** največja hitrost 195 km/h - pospešek 0-100 km/h 9,5 s - poraba goriva (ECE) 18,2/11,2/13,8 l/100 km (neosvinčeni bencin OŠ 95)

**Terenske zmogljivosti (tovarna):** premagovanje vzpona 45° - dovoljen bočni nagib ni podatka - vstopni kot 29,5°, prehodni kot ni podatka, izstopni kot 31° - dovoljena globina vode 500 mm

### NAŠE MERITVE

| Pospeški:       | Natančnost | merilnika             |
|-----------------|------------|-----------------------|
| 0 - 60 km/h:    | 5,1 s      | hitrosti:             |
| 0 - 80 km/h:    | 7,7 s      | kazalec na: resnično: |
| 0 - 100 km/h:   | 11,5 s     | 60 57,4 km/h          |
| 0 - 120 km/h:   | 16,6 s     | 80 75,6 km/h          |
| 0 - 140 km/h:   | 26,4 s     | 100 96,5 km/h         |
| 1000 m z mesta: | 36,8 s     | 120 115,7 km/h        |
| (170 km/h)      | 140        | 133,7 km/h            |

### Največja hitrost:

197 km/h (V. prestava)

### Prožnost:

Meritev s samodejnim menjalnikom ni možna.

### Zavorna pot:

od 100 km/h: 44,5 m

### Poraba goriva:

Testno povprečje 12,7 l/100km

Najmanjše povprečje 11,8 l/100km

| Truš v notranjosti | (dB):       | Okoliščine meritev |
|--------------------|-------------|--------------------|
| Prestava:          | III. IV. V. | T = 10,5 °C        |
| 50 km/h            | 56 56 56    | p = 1015 mbar      |
| 100 km/h           | 66 64 64    | rel. vl. = 63 %    |
| 150 km/h           | 72 70 70    |                    |
| Prosti tek         | 36          |                    |

### KONČNA OCENA

ML da ali ne? Vsekakor da, če imate pod palcem veliko denarja, ste ljubitelji prostornosti in prilagodljivosti, ki jo ta avtomobil omogoča, ne marate zimskih težav in radi visoko sedite. Vprašanje je samo - kateri ML? ML 320 ne ponuja toliko več, da bi upravičil krepek dodatek k ceni ML 230. Komaj čakamo na ML 270 CDI!

|                                                |                                                        |
|------------------------------------------------|--------------------------------------------------------|
| prostornost in prilagodljivost                 | slaba izdelava                                         |
| veliko odlagalnih predalov                     | ceneni materiali v notranjosti                         |
| dokaj dober kompromis med terencem in limuzino | trdo vzmetenje na kratkih grbinah                      |
| dober pogonski sklop (motor, menjalnik)        | kompromis med terencem in limuzino (ne, ne šalimo se!) |
|                                                | visoka cena                                            |

**CENA: 11.663.934 SIT (AC Interac)**

**Pri zdrsru katerega izmed koles je treba pritisniti na plin: elektronika poskrbi za prenos navora na preostala.**