

V tretje gre rado



Daimler je bil prvi med premijskimi izdelovalci, ki je kupcem ponudil sodoben in tudi v udobje usmerjen SUV. Zdaj je tu njegov tretji rod.

► Mercedes-Benz ML si je seveda od trenutka, ko se je pojavil sredi leta 1997, pa do danes pridobil kar velik ugled, bil pa je tudi vzornik vsem tekmečem, ki so morali prevzeti nevhvaležen boj proti odlično zasnovanemu Mercedesovemu terencu. Zdaj je ta razred že pošteno zasičen, pravzaprav se je razdelil na več velikostnih razredov, ML pa ostaja nekakšen osnovni vzornik vsem drugim. Tekmeci so ga v marsičem tudi že dohiteli ali celo prehiteli, zato je tu zdaj tretji rod ML, v skoraj vsem izboljššan in sodobno zasnovan.

Seveda tudi pri ML-u igra pomembno vlogo oblika, a prav zanjo lahko, kljub nekaterim malenkostno povečanim meram karoserije, rečemo, da je ohranila oblikovno izročilo obeh predhodnikov (ki sta po številu prodanih z več kot 1,5 milijona avtomobilov vodilna v razredu). Pravzaprav je sprememb na zunanosti res zgolj toliko, kot je treba, da se novi ML razlikuje od svojega predhodnika. Tudi ko sedemo v avtomobil, se nam skoraj vse zdi precej znano, tistim, ki nismo stalni vozniki Mercedesov, se zdi postavitve upravljaljskih vzvodov pod volanskim obročem nenavadna. Desno je namreč vzvod prestavne ročice, levo je kombinacija vseh tistih funkcij, za katere pri drugih znamkah porabijo dva (smerniki, brisalniki, luči). V našem preizkušenem avtomobilu je največ pozornosti zbudila barva sedežnih in drugih (usnjenih) oblog. Svetla se mu dobro poda, a zagotovo ni tako uporabniško nevtralna, kot bi bil temnejši odtenek.

K sedežem ni pripomb, ne k postavitvi in prilagodljivosti ne k udobju. Na zadnji klopi ima ML dovolj prostora, če moramo morebiti prepeljati tri sopotnike. Pohvalno lahko pišemo tudi o številu odlagalnih prostorov, tudi o velikem v sredini med obema prednjima sedežema, kamor lahko spravimo precej stvari. Tam je tudi vtičnica za medijski priključek, a ima ta svojo (navsezadnje zasoljeno) ceno (310 evrov). Tudi nad velikostjo prtljažnika se najbrž ne bo pritoževalo veliko kupcev. Res pa je, da se zdi uradna vrednost prostornine 590 litrov kar malo pretirana, saj je v njej upoštevan tudi predal pod prtljažnim dnom (ki omogoča ravno dno za primer, če prevrnemo zadnjo klop). Uporabnost prtljažnika povečajo številni dodatki, na primer mreža za ločevanje prtljažnega prostora od potniškega, a si z vsakim za nekaj sto evrov povečamo končno ceno.

Novi ML je dobil tudi nov najmanjši motor. Prej je kot osnovni turbodizelski stroj deloval trilitrski šestvaljnik (V), zdaj so ponudbo dopolnili z manjšim štirivaljnikom. Pri tem (znan je tudi iz različnih drugih Mercedesovih novosti zadnjih let) ne gre za prostornino 2,5 litra, kot bi za preizkušeni model iz dosedanjih Mercedesovih oznak pričakoval običajen opazovalec, ampak za dobra dva litra velik stroj, ki mu pomagajo številni sodobni dodatki, od dvojnega turbopuhala prek zmogljive motorne elektronike do dodatnega vbrizga sečnine (BlueTec), kar našemu testnemu ML zagotavlja tudi standardizacijo po



EU6. Z davčnega stališča je torej dobro izhodišče za naš trg. Če smo brez predsodkov, bo tudi zmogljivost tega modela zadovoljila, tako kot zadovolji povprečna normna poraba – zgolj šest litrov dizla na 100 kilometrov. Za zadovoljiv vtis motorja v dobri dve toni težki karoseriji še najbolj poskrbi sedemstopenjski samodejni menjalnik, ki moč prek sredinskega diferenciala usmerja na vsa štiri kolesa. Menjalnik je zares 'pameten' in za skoraj vse vozne razmere takoj najde pravo rešitev, voznik pa lahko izbira med tremi programi. V delovanje menjalnika sicer lahko posežemo z dvema vzvodoma neposredno pod volanskim obročem, a ju skoraj ni treba uporabljati. Res pa je, da bomo z običajnim načinom vožnje težko dosegli obljubljeni zares zgledno

Tudi ko sedemo v avtomobil, se nam skoraj vse zdi precej znano.

povprečje porabe. Realno se ta giblje kar precej više, a lahko zapišem, da je tudi naša povprečna testna poraba zadovoljiva – za tako velik in težak avtomobil. Pohvalo si zasluži tudi zaradi hrupnosti, ta je na resnično nizki ravni, motorja v kabino skoraj nikoli ne slišimo. Največji navor je kar 500 Nm, na voljo pa je že od 1.500 vrtljajev v minuti, kar najzorneje priča, česa je zmožen ta zdaj osnovni motor v ML-u.

Ob začetku uporabe se je zdelo tudi nenavadno, kako hitro deluje samodejna zaustavitev motorja ob kratkih postankih pred semaforjih. Z zmanjšanjem pritiska na zavorno stopalko pa lahko motor k ponovnemu delovanju spodbudimo že nekaj trenutkov, preden speljemo. Za celotnim načinom delovanja tako uporabnik čuti 'sistemski pristop' konstruktorjev.

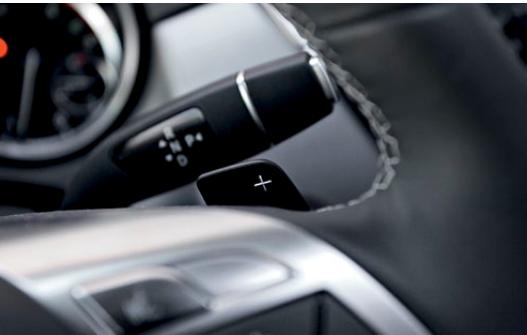
Pri preizkušenem ML-u so na izbiro tudi paket za terensko in cestno vožnjo pa tudi zračno vzmetenje ter paket Comand Online, torej skoraj vse, kar je najsodobnejšega mogoče dokupiti za udobnejšo in varnejšo vožnjo pri Mercedesu. ML šele s paketom za terensko vožnjo postane zares uporaben na zahtevnejšem terenu, a mu, po drugi strani, česa tako zahtevnega že zaradi elegantnega videza ne privoščimo radi. Seveda pa veliko pomeni že zavedanje, kaj vse omogoča njegova tehnika! Od te velja omeniti stoodstotno priklopljivo diferencialno zaporo in tipko za 'offroad', s katero priklopimo pomoč za optimalno pri-



POSEBA OCENA ZA TERENCE

Občutljivost karoserije (10)	3	Ker je to prestižni terenec, se težko spopada s terenom.
Štirikolesni pogon in reduktor (10)	9	Z dodatnim sistemom za teren je zelo učinkovit.
Terenske zmogljivosti (tovarna) (10)	10	Sredinsko diferencialno zaporo lahko povsem priklopimo.
Terenske zmogljivosti (naše izkušnje) (15)	9	Za učinkovito napredovanje po terenu so potrebne drugačne gume.
Cestna uporabnost (10)	10	Vožnja na dolge proge, tudi s prikolico, ne dela težav.
Terenski videz (5)	3	Ali dviguje osebni ugled?
Skupaj (60)	44	ML je sodoben cestni terenec, ki pa pride povsod.

OCENA **avto** magazin **1 2 3 4 5**



lagajanje prenosa moči na kolesa (4ETS) ali dvig dna avtomobila na razdaljo 285 milimetrom od tal (v kombinaciji z zračnim vzmetenjem). Sicer pa ima ML tudi brez dodatka za teren zmogljiv štirikolesni pogon, ker za osnovno razdelitev prenosa moči 50 : 50 skrbi sredinski planetni diferencial, za vse uravnavanje zdrsov koles ali spremembo razmerja prenosa pa učinkovita podporna elektronika.

Vozno udobje je pri ML-u zgledno, seveda tudi zaradi zračnega vzmetenja in kljub velikim, 19-palčnim in 255 centimetrov širokim gumam. Nenavadno se zdi le za malenkost premočno nagibanje karoserije pri hitro odpeljanih ovinkih. Tudi k legi na cesti ni pripomb, sicer pa je tu tudi odločno delujoča podpora elektronskega stabilizacijskega sistema, če si želimo privoščiti preveč.

Zgolj dobro lahko zapišemo tudi o volanskem sistemu. Ta deluje s pomočjo prilagodljivega električnega serva, kar pomeni več pomoči pri manjših hitrostih. Tudi okretnost ML-a je zgledna in Merce-



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

des-Benz zagotavlja, da je obračalni krog z 11,8 metra najmanjši v razredu.

Če rečemo Mercedes-Benz, mislimo tudi na visoko stopnjo najrazličnejših elektronskih podpornih sistemov. Serijsko ima ML že vgrajen pripomoček za ugotavljanje voznikove utrujenosti, varnostni sistem 'PRE-SAFE', tipala za ugotavljanje tlaka v gumah in prilagodljive zavorne luči v kombinaciji z zavorno pomočjo (BAS).

Vsaj po mojem mnenju je za kupca, ki se odloča za nakup dodatkov, vložek v paket Command Online vprašljiv zaradi navigacijske podpore, ki jo omogoča. Posodobitev slovenskih cestnih zemljevidov v njej je namreč že skoraj katastrofalna in vsekakor ni na ravni zahtev, ki si jih sicer pri tej znamki postavljajo.

ML je tako v svojem tretjem prikazovanju tudi z osnovnim motorjem zagotovo dobra izbira, v skoraj vseh pogledih zares sodoben in ukročen terenec, s katerim se sicer lažje odpravimo na običajno vožnjo kot na teren. Tega se nam sicer ni treba bati, ker ga avtomobil zmore, le na vprašanje, ali je to res potrebno, moramo pravilno odgovoriti. ◀◀

KOLIKO STANE V EUR

DODATNA OPREMA TESTNEGA VOZILA:

Paket za terensko in cestno vožnjo	2.679
Usnjena notranjost Artico	1.269
Kovinska barva	1.227
Parkirno pomagalo	1.029
Panoramsko strešno okno	2.465
Medijski priključek	310
Zatemnjena stekla zadaj	550
Gretje prednjih sedežev	479
Zračno vzmetenje	2.397
Paket Command Online	3.649
Osvetlitev notranjosti	501
Zasenčevanje ogledal	761

TABELA KONKURENCE

MODEL	Mercedes-Benz 250 CDI BlueTEC 4MATIC	BMW X5 xDrive30d	Volkswagen Touareg V6 TDI (150 kW) BlueMotion Technology
motor (zasnova)	4-valjni - vrstni	6-valjni - vrstni	6-valjni - vrstni
gibna prostornina (cm ³)	2.143	2.993	2.967
največja moč (kW/KM pri 1/min)	150/204 pri 4.200	180/245 pri 4.000	150/204 pri 3.750-4.750
največji navor (Nm pri 1/min)	500 pri 1.600-1.800	540 pri 1.750-3.000	400 pri 1.400-3.500
dolžina × širina × višina (mm)	4.804 × 1.926 × 1.796	4.857 × 1.933 × 1.776	4.795 × 1.940 × 1.709
največja hitrost (km/h)	210	222	206
pospešek 0-100 km/h (s)	9,0	7,6	9,0
poraba goriva po ECE (l/100 km)	7,6/5,8/6,5	8,7/6,7/7,4	8,5/6,7/7,4
izpusti CO ₂ (g/km)	170	195	195
cena osnovnega modela (evri)	56.280	63.500	56.587



**Več kilometrov,
manj emisij.**

www.omv.si



TEHNIČNI PODATKI

CENA: (Autocommerce, d. o. o.)
ML 250 CDI BlueTEC 4MATIC:
 56.280 EUR
Testno vozilo: 73.596 EUR
Moč: 150 kW (204 KM)
Pospešek: 9,8 s
Največja hitrost: 210 km/h
Povpr. poraba: 9,3 l/100 km

Garancija:
 4 leta splošne garancije, 3 leta garancije na lak,
 12 let garancije za prerjavljenje, neomejena mobilna
 garancija ob rednem servisiranju pri pooblaščenih
 servisierjih.
Predvideni redni servisi:
 Servisni interval na 25.000 km ali eno leto.

STROŠKI VOZILA DO PREVOŽENIH 100.000 km (v EUR):

redni servisi, delo, material:	1.709	kasko zavarovanje (2):	14.270
gorivo	9.301		
gume (1):	3.955	Skupaj:	70.232
izguba vrednosti po 5 letih:	35.442	Strošek za prevožen km:	0,70 EUR/km
obvezno zavarovanje (2):	5.555		

(1) - upoštevali smo 1 komplet letnih gum in 1 komplet zimskih gum
 (2) - predvidoma voznik takšnega vozila prevozi 100.000 km v 5 letih

NAŠE MERITVE

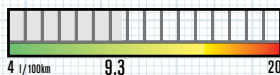
T = 23 °C / p = 1.137 mbar / rel. vl. = 26 % / Gume: Continental 4x4
 WinterContact 255/50 R 19 V / stanje kilometrskega števca: 21.379 km

Vozne lastnosti
Pospeški s
 0-100 km/h: 9,8
 402 m z mesta: 16,8
(133 km/h)

Prožnost
 Meritev s tovrstnim menjalnikom ni možna.

Največja hitrost 210 km/h
(VI. In VII. prestava)

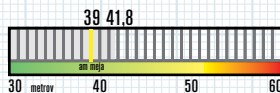
Poraba goriva l/100 km
 najmanjše povprečje 8,0
 največje povprečje 12,0
 skupno testno povprečje 9,3



Trušč v notranjosti dB

Prestava	III.	IV.	V.	VI.	VII.
50 km/h	60	58	56		
90 km/h	60	59	58	58	
130 km/h		62	61	61	
Prosti tek	38				

Zavorna pot m
 od 130 km/h: 67,3
 od 100 km/h: 41,8
(AM meja 39 m)



Napake med testom
 brez napak

DIAGRAM MENJALNIKA:

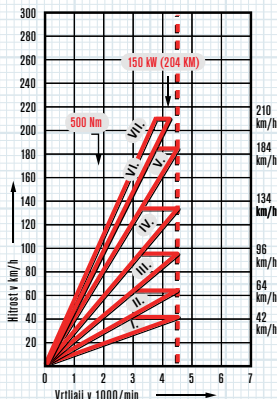
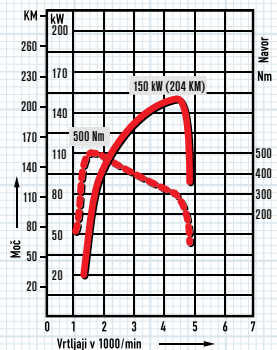


DIAGRAM MOTORJA:



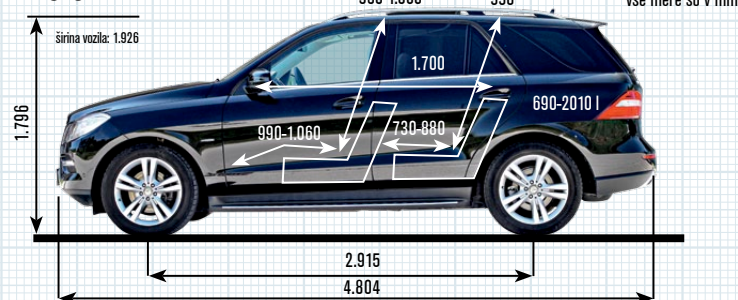
UŽITEK V VOŽNJI:

Mercedesova zvezda v primeru ML se kar sveti!

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - turbodizelski - nameščen spredaj prečno - vrtna in gib 83 × 99 mm - gibna prostornina 2.143 cm³ - kompresija 16,2 : 1 - največja moč 150 kW (204 KM) pri 4.200/min - srednja hitrost bata pri največji moči 13,9 m/s - specifična moč 70,2 kW/l (95,2 KM/l) - največji navor 500 Nm pri 1.600-1.800/min - 2 odmični gredi v glavi (veriga) - po 4 ventili na valj - vbrizg goriva po sistemu skupnega voda - turbopuhalo na izpušne pline - hladilnik polnilega zraka. **Prenos moči:** motor poganja vsa štiri kolesa - 7-stopenjski samodejni menjalnik - prestavna razmerja I. 4,38; II. 2,86; III. 1,92; IV. 1,37; V. 1,00; VI. 0,82; 0,73; - diferencial 3,27 - platišča 9 J × 19 - gume 255/50 R 19, kotalni obseg 2,22 m. **Voz in obese:** terenska kombilimuzina - 5 vrat, 5 sedežev - samonosna karoserija - spredaj posamični obesi, vzmetni nogi, dvojna trikotna prečna vodila, zračno vzmetenje, stabilizator - zadaj večvodilna prema, zračno vzmetenje, stabilizator - zavore spredaj kolotne (priliso hlajene), zadaj kolotne, ABS, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (stopalka skrajno levo) - volan z zobato letvijo, električni servo, 2,9 zasuka med skrajnima točkama. **Mase:** prazno vozilo 2.150 kg - dovoljena skupna masa 2.950 kg - dovoljena masa prikolice z zavoro: 2.950 kg, brez zavore: 750 kg - dovoljena obremenitev strehe: 100 kg. **Zmogljivosti (tovarna):** največja hitrost 210 km/h - pospešek 0-100 km/h 9,0 s - poraba goriva (ECE) 7,6/5,8/6,5 l/100 km, izpust CO₂ 170 g/km.

Mere:



Zunanje mere: širina vozila 1.926 mm - širina vozila z ogledali 2.141 mm - kolotek spredaj 1.648 mm - zadaj 1.663 mm - rajdni krog 11,8 m. **Notranje mere:** širina spredaj 1.540 mm, zadaj 1.530 mm - dolžina sedalnega dela prednji sedež 530 mm, zadnji sedež 490 mm - premer volanskega obroča 370 mm - posoda za gorivo 70 l.



Prostornina prtljavnika, izmerjena z AM standardnim kompletom
 5 kovčkov Samsonite (skupno 278,5 l):
 5 sedežev: 1 × letalski kovček (36 l), 1 × kovček (85,5 l),
 2 × kovček (68,5 l), 1 × nahrbtnik (20 l).

Pomembnejša serijska oprema: voznikova in sovoznikova varnostna blazina - stranski varnostni blazini - varnostni zračni zavesi - kolenska varnostna blazina za voznika - pritrdišča ISOFIX - ABS - ESP - servo volan - samodejna klimatska naprava - električni pomik šip spredaj in zadaj - električno nastavljeni in ogrevani vzratni ogledali - radio s CD-predvajalnikom in MP3-predvajalnikom - večopravilni volanski obroč - daljinsko upravljanje osrednje ključavnice - po višini in globini nastavljeni volanski obroč - tipalo za dež - po višini nastavljen voznikov in sovoznikov sedež - deljiva zadnja klop - potovalni računalnik - tempomat.

OCENA

Zunanost (15)	13	Nadaljuje oblikovno izročilo predhodnikov.
Notranost (125)	105	Dovolj prostoren, še zadovoljiva velikost prtljavnika.
Motor, pogon, podvozje (65)	60	Presenetljivo zmogljiva kombinacija štirivaljnika in sedemstopenjskega samodejnega menjalnika.
Vozne lastnosti (70)	61	Na cesti zanesljiv, prestavna ročica stvar navade.
Zmogljivosti (35)	30	Zmogljiv, močan in dovolj gospodaren štirivaljnik.
Varnost (45)	42	Pasivna varnost zelo prepričljiva, dodatek 'pre-safe'.
Gospodarnost (65)	49	Veliko denarja za nabavo, a je dobro naložen, zgleдна tudi poraba goriva in vsebnost izpustov.
Skupaj	360	ML nadaljuje tam, kjer je zastavil že prvi rod tega terena, prvega sploh med premijskimi.

OCENA **avto** magazin **1 2 3 4 5**

Kriterij ocenjevanja (Št. točk = ocena): 0-180 = 1; 181-240 = 2; 241-300 = 3; 301-360 = 4; 361-420 = 5

HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ zmogljiv in varčen motor
- ▲ preglednost in vodljivost
- ▲ prostornost, uporabnost
- ▲ terenske zmogljivosti
- ▲ vozno udobje
- ▲ kakovost izdelave
- ▼ občutljiva svetla notranjost
- ▼ medijski dodatek (vtičnica USB) za doplačilo
- ▼ zastarela navigacijska podpora
- ▼ razlika med osnovno ceno in ceno preizkušenega avtomobila