

Test | Mercedes-Benz R 320 CDI L 4Matic

besedilo: Aljoša Mrak • foto: Aleš Pavletič





Avtobanovec

Načrtovan in narejen je za 'avtobane'. Na avtocesti se počuti kot doma, čeprav se bo Mercedes-Benz R Lang poleg Nemčije verjetno najbolje počutil čez lužo, v Severni Ameriki. Tam, kjer je prometu odmerjenega prostora več kot dovolj in denarja še veliko!

Nekoč je bilo preprosto. Mercedes smo v grobem delili na razrede A, C, E in S in razen izjem (kupeji, limuzinski kombiji in terenci) je bilo to vse. Dandanes pa celo

poznavalci težko sledimo novostim, ki se bohotijo z zvezdo na nosu. Razred B, R, GL ...? Nekdo me je vprašal, ali mislijo končati abecedo. Morda.

V želji, pridobiti nove kupce, je

pač treba predstaviti nove avtomobilske stvaritve, jim dodati nekaj drugačnosti, a hkrati ponuditi tradicijo, na katero so lahko pri Mercedes-Benzu upravičeno zelo ponosni. Mercedes-Benz razreda R

je bil v osnovi mišljen le za trg Združenih držav Amerike, a so se kasneje domislili, da bi ga ponudili še na stari celini. Medtem ko čez lužo lahko kupite le daljšo različico (Lang), je mogoče v Evropi izbirati

Test | Mercedes-Benz R 320 CDI L 4Matic



med daljšo in krajšo medosno razdaljo. A če se razred R že bohoti s prostorom, je prav, da smo se tudi mi usedli v najprestižnejšo različico, kjer pogled za voznikov sedež razkriva pravi mali luksuzen avtobus.

Prvi vtis je, da se v njem počutiš podobno kot v luksuznem razredu S. Kar je dobro. Drugi vtis je, da lahko preštejem na prste ene roke tiste, ki jim je bil všeč. Nekdo, ki mu tudi sicer Mercedesi niso najbolj pri srcu, je še pristavil, da je s tako zatemnjenimi šipami in odet v črni-

no videti kot pogrebni avtomobil. Kar vsekakor ni dobro. A vsi ti, ki so bili kritični do tega avtomobila, niso sedeli v njem, niso izkusili vrhunskega udobja, ki mu tekmeči le stežka konkurirajo. Morda bi si premislili, če bi vedeli, da je položaj za volanom na las podoben tistemu v veliko dražjem razredu S, da je prostora za majhno dvorano in da se prav na vsakem od šestih sedežev sedi udobno. Da, prav ste prebrali, celo v tretji vrsti se sedi udobno, saj je prostora za glave in noge več kot



Iz oči v oči



Osebnost ne vem, kakšnemu človeku Mercedes prodaja razred R. V njem naj bi bili združeni udobje,

prostornost in pripravljenost na potepe po terenu, a glej ga zlomka, pri udobju sem pogrešal učinkovitejše blaženje cestnih nepravilnosti med počasnejšo vožnjo. Ob izrazu prostornost se mi porodi vprašanje, kateri poslovnež ali direktor, ki je odšel 20 milijonov SIT za avtomobil, bo v žlahtno obdelan in prostoren prtljažnik naložil pralni stroj ali recimo ozimnico? In potepi po terenu? Osebnost nimam srca, pognati avto na brezpotje, še posebej če sem zanj odšel 20 milijonov SIT ali več. Pa ne razumite narobe. R 320 CDI L je v vseh drugih pogledih povsem spodoben avto, le jaz ne vem, za kaj bi ga uporabljal.

Peter Humar



Ponavadi se zgodi, da mi je avto všeč, pa me zmoti njegova mehanika. Tokrat je obratno: R ima vgrajeno vrhunsko mehaniko in razvaja z izjemnim udobjem, ampak tega, da mi je všeč, res ne morem zapisati.

Matevž Korošec



Če zunanjo obliko, ki mi nikakor ni ugajala, pustim ob strani (vsake oči imajo svojega malarja, pravijo), me zmoti predvsem dejstvo, da ima R šest sedežev. Ker bo zadnja vrsta bolj ali manj zložena (saj je to edini način, da pridete do znosno velikega prtljažnika), to pomeni, da ima R le štiri sedeže. Ne štiri in recimo zasolino grbino med njima, ampak samo štiri. Kot recimo Renault Twingo. Pa je od njega precej dražji. No ja, vsaj mehanika je odlična.

Dušan Lukič

preveč. Tretji in četrti potnik, ki sedita v drugi vrsti, si lahko celo uravnavata temperaturo prek samodejne klimatske naprave. In če se kot voznik naveličate gneče, potnike le vržete iz avtomobila, preklopite sedeže in si ustvarite povsem raven in resnično prtljažnik, kamor z lahkoto vržete tudi jadralno desko. Prostora vam prav gotovo ne bo zmanjkalo, čeprav s seboj vozite četrtno hišo.

A nisem povsem prepričan, da je razred R pravi avtomobil za prevoz stvari, ki jih narekuje aktivno življenje. Je preveč luksuzen v notranjosti, da bi ga kljub ogromnemu prostoru uporabljali kot dostavnik, in

Test | Mercedes-Benz R 320 CDI L 4Matic



preveč drag, da bi sploh pomislili na to. Skratka, ni Vaneo ali Viano. Nanj je treba gledati bolj kot na razred S, ki ima še več prostora v notranjosti in omogoča, da se v njem pelje kar šest potnikov, ki jih tudi na poti v Stuttgart ne bo bolela vsaka kost. Šele na avtocesti lahko v celoti izkoristite vso opremo, od odklepanja in zagona 'brez ključa' do električno nastavljenih sedežev s tremi spomini, ko na počivališču odstopite voziško mesto svoji boljši polovici, nato pa uživajte v lesu, usnju in nasploh vrhunskem materialu, ki je vdelen v novega R. Seveda

bo atlet. Raje se udobno namestite v sedež, uživajte v delovanju samodejnega menjalnika (ki mu podobno kot pri S ukazujemo prek desne obvolanske ročice) in mrmranju motorja, ki je kot ustvarjen za ta avtomobil. Dovolj močan, obdarjen s primerno količino navora, predvsem pa tudi tih in uglasen. Nič ne rečem, bilo bi zelo zabavno imeti pod motornim pokrovom petlitrski osemvaljnik (R500), a racionalni del možganovine pravi, da je trilitrski CDI (s tehnologijo skupnega voda) odlična izbira za požiranje avtocestnih kilometrov. Verjemite,

nekateri motilo zelo počasno samodejno odpiranje in zapiranje prtljažnih vrat, ki s piskanjem in počasnostjo delovanja pritegne pozornost vseh obiskovalcev, ki so trenutno na parkirišču veleblagovnice. Če niste človek, ki rad nastopa v javnosti, vas bo to motilo, je pa dejstvo, da so pri Mercedesu poskrbeli za varnost. Težka prtljažna vrata (ki jih odpiramo in zapiramo le z gumbo!) se premikajo počasi, z zvočnim opozorilom, in nepazljiva otroška roka na njegovi poti jih takoj prepriča, da se nemudoma ustavijo oziroma začnejo vračati v prvotno



boste na poti najbolj veseli navigacije, potovalnega računalnika, tempomata, radia z možnostjo poslušanja cedejev, pa tudi samodejnega šeststopenjskega menjalnika in zračnega vzmetenja. Pri blaženju lahko izberete med dvema osnovnima programoma, udobnim in športnim, vendar je treba vedeti, da zadnji ne dela čudežev in da razred R (2,3 tone praznega vozila in kar 166 centimetrov višine) ni in nikoli ne

tako 'oboroženi' razred R je povsem dovolj močan tudi za klance in polne obtežitve (pozor, kar 510 Nm največjega navora!), da boste lahko vedno kraljevali na prehitevalnem pasu. Če boste hoteli.

Razen napak, ki jih zamerimo večini Mercedesov (nekomunikativen volan, ki se zelo nerad vrača v prvotno lego, le ena obvolanska ročica, cena), nismo pri razredu R zasledili večjih napak. Mogoče bo

lego. Ni kaj, za varnost je poskrbljeno, v nasprotju z nekaterimi avtomobili, ki ti ob nepazljivosti lahko tudi zlomijo roko (beri: Audi Q7).

Skoraj 21 milijonov tolarjev je veliko denarja. A razred R ne skriva, da ni za vsakogar, kot ni za vsakogar prestižni S. Zato jih pri Mercedesu verjetno ne skrbi, da ni najbolj všečen večini, dokler bo le prepričal peščico, ki jim je namenjen. ■

Koliko stane SIT

DODATNA OPREMA

Sistem za pomoč pri parkiranju	226.700
Navigacijski sistem	511.000
Usnjeno oblažljenje	od 284.300
NEKATERI NADOMESTNI DELI	
Prednji žaromet s smernikom	299.100
Prednji bočni smernik	9.100
Prednja meglenka	22.000
Prednji odbijač	169.700
Okrasna maska	71.100
Prednja šipa	127.500
Znak	3.400
Prednji blatnik	93.800
Zadnji odbijač	151.800
Lahko platišče 17"	55.200

Tabela konkurence

Model	Mercedes-Benz R 320 CDI L	Mercedes-Benz ML 320 CDI	Mercedes-Benz ET 320 CDI 4Matic	Audi Q7
motor (zasnova)	6-valjni - V-72°	6-valjni - V-72°	6-valjni - V-72°	6-valjni - V-90°
gibna prostornina (cm³)	2987	2987	2987	2967
največja moč (kW/KM pri 1/min)	165/224 pri 3800	165/224 pri 3800	165/224 pri 3800	171/233 pri 4000
največji navor (Nm pri 1/min)	510 pri 1600-2800	510 pri 1600-2800	510 pri 1600-2800	500 pri 1750-2750
dolžina × širina × višina (mm)	5157 × 1922 × 1656	4780 × 1911 × 1815	4850 × 1822 × 1499	5086 × 1983 × 1737
največja hitrost (km/h)	222	215	236	210
pospešek 0-100 km/h (s)	8,8	8,6	8,1	9,1
poraba goriva po ECE (l/100 km)	12,5/7,8/9,5	12,8/7,8/9,6	11,6/6,9/8,6	14,6/8,3/10,5
cena osnovnega modela (SIT)	14.956.000	13.677.000	14.252.000	13.247.000

Mercedes-Benz R 320 CDI L 4Matic

CENA:	(AC InterCar)
Osnovni model:	14.956.000 SIT
Testno vozilo:	20.888.000 SIT

Moč:	165 kW / 224 KM
Pospešek:	9,6 s
Največja hitrost:	222 km/h
Povpr. poraba:	13,5

Garancija:	(2 leti splošne garancije, garancija za prerjavenje, 3 leta garancije za lak, 30 let garancije MobilioLife)
-------------------	---

Predvideni redni servisi:	Glede na servisne intervale.
----------------------------------	------------------------------

STROŠKI VOZILA DO PREVOŽENIH 100.000 km (v SIT):

redni servisi, delo:	0 (3)	obvezno zavarovanje (2):	1.218.800
materijal:	0 (3)	kasko zavarovanje (2):	3.030.800
gorivo	3.092.850		
gume (1):	660.000	Skupaj:	18.402.450
izguba vrednosti po 4 letih:	10.480.000	Strošek za prevoženi km:	184,0 SIT/km

(1) - upoštevali smo 2 kompleta letnih gum in 1 komplet zimskih gum

(2) - predvidoma voznik takšnega vozila prevozi 100.000 km v 4 letih

(3) - Prvi štiri servisi oziroma do prevoženih 100.000 km so brezplačni - servisni paket Simbio.

NAŠE MERITVE

(T=15 °C / p= 1010 mbar / rel. vl.: 57 % / Gume: Bridgestone Blizzak LM-18 / Stanje km števca: 14176 km)

Vozne lastnosti

Pospeški	s
0-100 km/h:	9,6
402 m z mesta:	16,8
	(137 km/h)
1000 m z mesta:	30,4
	(175 km/h)

Prožnost

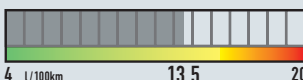
Meritev s tovrstnim menjalnikom ni možna.

Največja hitrost

222 km/h
(VI. in VII. prestava)

Poraba goriva

	l/100 km
najmanjše povprečje	12,8
največje povprečje	14,1
skupno testno povprečje	13,5

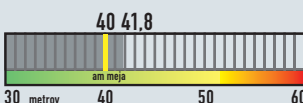


Trušč v notranjosti

	dB
Prestava III.	54
IV.	53
V.	52
VI.	52
50 km/h	54
90 km/h	54
130 km/h	56
Prosti tek	36

Zavorna pot

	m
od 130 km/h:	69,3
od 100 km/h:	41,8
(AM meja 40 m)	



Napake med testom

- brez napak

DIAGRAM MENJALNIKA:

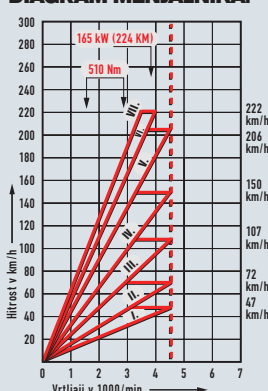
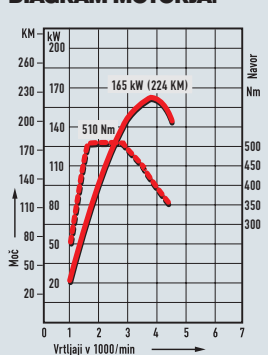


DIAGRAM MOTORJA:



UŽITEK V VOŽNJI:

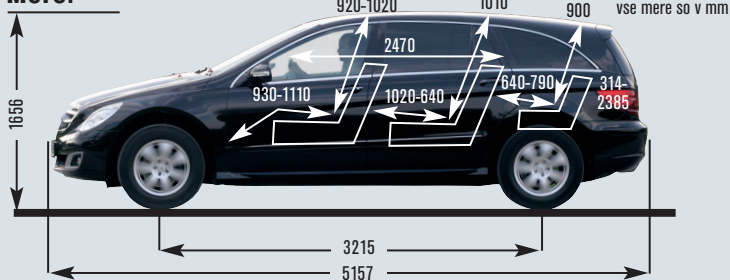


Za nežno, umirjeno in zato udobno vožnjo bi zlahka dobil pet smeškov, pri dinamično odpeljanem ovinku pa komaj prilze do dvojke. S tako posrednim volanom in visokim težiščem pač ne more biti bolje, čeprav ima aktivno zračno vzmetenje!

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 6-valjni - 4-taktni - V-72° - dizelski z neposrednim vbrzgom - nameščen spredaj vzdolžno - vrtna in gib 83,0 × 92,0 mm - gibna prostornina 2987 cm³ - kompresija 18,0 : 1 - največja moč 165 kW (224 KM) pri 3800/min - srednja hitrost bata pri največji moči 11,7 m/s - specifična moč 55,2 kW/l (75,1 KM/l) - največji navor 510 Nm pri 1600-2800/min - 2×2 odmični gredi v glavi (veriga) - po 4 ventili na valj - vbrzgom goriva po sistemu skupnega voda - turbinski polnilnik na izpušne pline - hladilnik polnilnega zraka. **Prenos moči:** motor poganja vsa štiri kolesa - 7-stopenjski samodejni menjalnik - prestavna razmerja I. 4,380; II. 2,860; III. 1,920; IV. 1,370; V. 1,000; VI. 0,820; VII. 0,730; vzvratna 3,420 - diferencial 2,920 - platišča 7,5J × 17 - gume 235/65 R 17 H M+S, kotalni obseg 2,22 m - hitrost v VII. prestavi pri 1000/min km/h. **Voz in obese:** limuzinski kombi - 5 vrat, 6 sedežev - samonosna karoserija - spredaj posamični obesi, vzmetni nogi, po dve trikotni prečni vodili, stabilizator - zadaj posamični obesi, prečni vodili, vzdolžni vodili, vijaki vzmeti, teleskopska blažilnika, stabilizator - zavore spredaj kolutni (prilino hlajeni), zadaj kolutni, mehanska nožna zavora na zadnji kolesi (stopalka levo od stopalke za zavoro) - volan z zobato letvijo, servo, 3,1 zasuka med skrajnima točkama. **Mase:** prazno vozilo 2240 kg - dovoljena skupna masa 2895 kg - dovoljena masa priklovice z zavoro 2100 kg, brez zavore 750 kg - dovoljena obremenitev strehe 100 kg. **Zmogljivosti (tovarna):** največja hitrost 222 km/h - pospešek 0-100 km/h 8,8 s - poraba goriva (ECE) 12,5/7,8/9,5 l/100 km

Mere:



Zunanje mere: širina vozila 1922 mm - kolotek spredaj 1665 mm - zadaj 1658 mm - rajdni krog 12,7 m.

Notranje mere: širina spredaj 1550 mm, v sredini 1560 mm, zadaj 1330 mm - dolžina sedalnega dela prednji sedež 530 mm, srednji sedež 440 mm, zadnji sedež 440 mm - premer volanskega obroča 380 mm - posoda za gorivo 80 l.



Prostornina prtljavnika izmerjena z AM standardnim kompletom 5 kovčkov Samsonite (skupno 278,5 l):

- 1 × nahrbtnik (20 l); 1 × letalski kovček (36 l); 2 × kovček (68,5 l); 1 × kovček (85,5 l)

Pomembnejša serijska oprema: prednji varnostni blazini - bočni varnostni blazini - varnostni zavesi - ABS - BAS - ESP - servo volan - šest vzglavnikov - šest tritočkovnih varnostnih pasov - samodejna klimatska naprava - 4 × električni pomik šip - električno ogrevani in nastavljeni vzvratni ogledali - radijski sprejemnik s CD-jem - po višini nastavljeni voznikov sedež - naslona za roke spredaj - tempomat - omejevalnik hitrosti.

Ocena

Zunanost (15)	11	Vozili smo se že v lepših Mercedesih.
Notranost (140)	126	Ogromno prostora v potniški kabini in prtljajniku, udobno vstopanje, dobri materiali.
Motor, menjalnik (40)	38	Tako motor kot tudi menjalnik sta kot naročena za ta avtomobil.
Vozne lastnosti (95)	73	Razred R nima rad hitrega voznika, če seveda ne štejemo avtoceste, kjer se počuti kot riba v vodi.
Zmogljivosti (35)	32	Zmogljivosti ne bodo razočarale niti zahtevnega voznika.
Varnost (45)	41	Varni boste kot otrok v maminem naročju, razmeroma kratka zavorna pot.
Gospodarnost (50)	26	Razmeroma skromna poraba goriva za tako velik (in težek) avtomobil, visoka drobnoprodajna cena.

Skupaj

347

Razred R še zdaleč ni popoln, prav tako ne bo všeč večini, vendar pa s tehniko ne razočara. Biti pa morate ljubitelj Mercedesov, imeti dovolj pod palcem, večinoma se morate voziti po avtocesti in imeti morate doma ogromno garažo. Potem je R pravi za vas.

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

- ▲ motor
- ▲ menjalnik
- ▲ oprema
- ▲ udobje na šestih sedežih
- ▼ premalo komunikativen volan
- ▼ le ena obvolanska ročica
- ▼ cena
- ▼ volan se ne vrača v prvotno lego
- ▼ počasno samodejno odpiranje in zapiranje prtljavnika
- ▼ glasen motor prednjih brisalnikov