

Predsedniških dvanajst

Dvanajst centimetrov je razmeroma malo prostora, če ga merimo v naravi, v avtomobilizmu pa taka razlika lahko pomeni pravo razkošje. In to razkošje se tudi plača. Za vsak (dodatni) centimeter je treba pri Mercedesu S odšteti - reci in piši - skoraj 100 tisoč tolarjev!

Besedilo



Da vas ne bodo zavedli, bom takoj povedal, da v različici z oznako L za okroglih 25 milijonov (cena osnovne različice) ne dobite le več prostora za noge, ampak tudi več opreme. In ta oprema ni namenjena navadnim državljanom, ampak le posvečenim, tistim, ki imajo zaradi vodenja države ali velike multinacionalke toliko stvari v glavi, da potrebujejo prostor za računalnik, dlančnik, časopis, prav tako mora biti na dosegu roke televizijski zaslon. Zaradi večje varnosti pa jih morajo voziti poklicni šoferji. Zato se spodobi, da naše zgodbe ne začnemo z voznikovim delovnim prostorom, saj je voznik le »privilegirani« delavec, prav tako

ne bomo začeli z obliko avtomobila, saj je v osnovi znana že pet let (navkljub skromnim lanskim spremembam), temveč bomo začeli z zgodbo z zadnjega sedeža.

Neopaženi s tem avtomobilom ne boste, saj lahko »podaljšane« avtomobile v Sloveniji zelo hitro preštejete s pomočjo prstov obeh rok. Zaradi redkosti pojave so zanimive reakcije, ko na avtocesti ali navadni štiripasovni cesti dohitite počasnejši avtomobil. Večina voznikov bi najraje tudi na voznem pasu kar vklopila desni smernik, da te spustijo mimo, saj imajo občutek, da jih je dohitel vsaj Janez Drnovšek, nekaj pa je tudi takih, ki se z levega pasu ne bodo

umaknili, pa četudi avtomobil s 300 konjskimi močmi za njimi pelje skoraj v prostem teku. Zavist, nevoščljivost? Zelo verjetno, če sklepam po pogledih teh voznikov, ko so se končno premaknili na (prosti) vozni pas.

Vsakokrat poglejte na zadnja sedeža. Tam je prostor, obdan z zlahtnim usnjem in lesom, s klimatsko napravo, ki predsednika ali direktorja učinkovito pohladi ali ogreje, s televizijskim zaslonom in sklopom gumbov, ki so nameščeni ob kromirani kljuki v vratih. Z gumbi v obliki sedeža lahko potnik na zadnjem sedežu naravnava položaj svojega sedeža, lahko pa premika tudi prednji desni sedež. Štirje spomini za zadnji se-



Na zadnjih sedežih je prostor, obdan z žlahtnim usnjem in lesom, s klimatsko napravo, ki direktorja učinkovito pohladi ali ogreje ...

dež so sicer dobrodošli, vendar srčno upam, da nima kdo kar štirih (tečnih) šefov! Poleg tega lahko vse sedeže ogrevate ali hladite, da o masazi sploh ne govorim. Na poti iz službe je to tako ... ahhh ... prijetno in ... uh ... poživljajoče, da prideš domov kot preroben. Za smetano na vrhu torte pa lahko razglasim zračne komore, s katerimi si določite širino bočne sedežne opore, lahko pa delujejo tudi samodejno. Predstavljajmo si, da se peljemo v levi ovinek. Takrat osrednji računalnik avtomobila zazna, kakšen je kot volanskega sistema, kolikšni so prečni pospeški in hitrost avtomobila, na podlagi teh podatkov pa prek mikroprocesorja zažene elektro-pnevmatski sistem, ki bolj napolni desne zračne komore. In obratno, v desnih ovinkih napolni leve komore. Največji prestiž, ki še kako prav pride v soparnih poletnih dneh, pa je hladilnik. Priročen hladilnik je dobil svoj prostor v prtljajniku, ga zato tudi precej pomanjšal, vendar zadnjemu potniku omogoča, da z roko seže v »odprtino za smuči« in navduši recimo prikupno dolgonogo spremljevalko z osvežilno pijačo. Verjetno se strinjamo, da je to vredno kakšnega kosa prtljage manj, kajne?

Čeprav trdim, da je ponavadi voznik v tem avtomobilu le delavec, mu načeloma na delovnem mestu ni hudo. Testni Mercedes-Benz S je ključ za zagon motorja zamenjal s kartico. Zataknete jo v žep, se približate avtomobilu in le z dotikom kljuke na vratih odklenete osrednjo ključavnico. Ko se usedete v avtomobil, pa le pritisnete na kromiran vrh prestavne ročice in zbudite vseh 306 KM. Slaba lastnost namestitve tega gumba je, da sem nekajkrat med predstavljanjem iz D v R (beri: v vzvratno) nehote pritisnil na gumb, saj je osrednji računalnik mojo na-

pako razumel kot ukaz, da želim ugasniti motor.

Ne vem, kaj bi še lahko napisal o osemvaljniku, ki se bohota v obliki črke V pod dolgim motornim pokrovom, ki že s 17-palčnimi kolesi nakazuje, da 306 KM in 460 Nm navora ni mačji kašelj! Petstopenjski samodejni menjalnik poskrbi, da se brutalna moč petlitrskega osemvaljnika nežno pretvori v umirjeno gibanje avtomobila, vendar pa vedno znova preseneti, kako dobri dve toni učinkovito pospešuje do 250 km/h, kjer elektronika postane pametnejša od voznika. Suvereno, brez omahovanja! Sicer ga ni korenjaka na tem svetu, ki bi s S 500 L kljub moči hotel voziti »počez«, vendar pa godi, če ste na avtocesti lahko vedno na levem pasu. Pravzaprav sem vedno bolj prepričan, da sta glas in pojava veliko učinkovitejša, če se mimo občudovalcev pripeljete čisto počasi, kot pa da poskušate dokazati, da je Kimi Räikkönen le po pomoti najhitrejši Mercedesov voznik.

Stalni štirikolesni pogon je razlog, da ne moremo več govoriti o Mercedesovi okornosti. Čeprav dandanašnji elektronski pripomočki pomagajo avtomobilom na zadnji pogon do učinkovitejše trakcije in predvsem večje varnosti tudi na spolzki podlagi, je štirikolesni pogon vseeno veliko učinkovitejši. Na snegu, recimo, se avtomobil na zadnji pogon komaj premika, saj se pogonski kolesi nenehno vrtita v prazno, elektronika pa omejuje moč motorja oziroma celo zavira, medtem ko pri vseh štirih gnanih kolesih ni tega problema. Pri S 500 se štirikolesni pogon imenuje 4-Matic (v osnovi je moč med prednjo in zadnjo premo razporejena v razmerju 40 : 60), deluje pa tako, kot bi imeli tri zapore diferencialov. Če zdrsne zadnje ali prednje kolo, prenese moč na sosednje, če pa

zdrsneta oba zadnja para, začne elektronika zavirati zadnji kolesi in prenese moč na prednji par. In ko vsa sodobna tehnika in elektronika ne pomaga več, potem počti. Toda tudi na tem področju so Mercedesovi inženirji naredili korak naprej in predstavili sistem PRE-SAFE. Ta prepozna kritične okoliščine, saj so analitiki dognali, da se dve tretjini nesreč začne z drsenjem, zaviranjem v sili in grobim popravkom prek volanskega sistema. V stotinkah pred nesrečo PRE-SAFE zazna kritični položaj in v milisekundah zategne varnostni pas, naravna sedež in zapre sončno streho.

Ni največji ali najprestižnejši luksuzni avtomobil, je pa nedvomno eden najbolj prepoznavnih. Zato je kljub letom še vedno na vrhu spiskov tistih, ki odločajo. Upravičeno. ■

HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ udobje
- ▲ oprema
- ▲ motor
- ▲ menjalnik
- ▲ zagon in osrednja ključavnica brez ključa
- ▲ hladilnik

- ▼ visoko sedenje za volanom
- ▼ preveč posreden volan
- ▼ prostornina prtljajnika (hladilnik!)

Tehnični podatki

Cena osnovnega modela: 25.763.168 SIT
Cena testnega vozila : 34.684.044 SIT
Motor: 8-valjni - V90° - bencinski - 4966 cm³ - 225 kW (306 KM) - 460 Nm
Zmogljivosti: 250 km/h - 6,5 s
Poraba (ECE): 12,9 l/100 km