



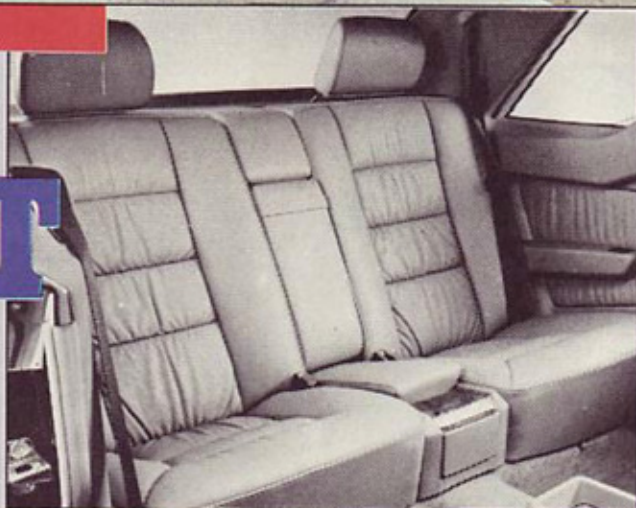
VOZILI SMO

Mercedes-benz 200–300

ŠPORT IN ŠAH

Zdrav duh
v zdravem telesu

Tokrat so na novo zložili zvezdo na srednjevelikih mercedesih. Torej na mercedesih 200-300, oziroma W 124 kot jim pravijo v tovarni. Loščenje je, jasno, prestižne narave, ampak tokrat predvsem na račun zvečane športnosti. Nekakšno bodibilderstvo z veliko mero dobrega okusa.



Novince smo vozili že avgusta, nekaj tednov pred dnem, ko so se nad njimi prižgali žarometi frankfurtskega avtomobilskega salona. Je pa razumljivo: »Frankfurt« je le uradni krst. Avtomobili pa so namenjeni prodaji v na novo začeti sezoni.

Mercedesi W 124, ali zapisano v bolj znani obliki – merce-

desi 200–300, imajo zdaj tudi v limuzinski in kombijevski podobi enake stranske plastične obloge, kot so jih imeli že doslej kupeji. Plastika je na voljo v dvanajstih različnih barvah, z njo pa je moč vskladiti tudi barve kolesnih pokrovov, če je kupec za to voljan doplačati. V iste barvne sklope sodita še prednji in zadnji spojler, kot

Športni paket: ločena sedeža namesto zadnje klopi

podaljška odbijačev, ki so jih zdaj ozaljšali z ozkimi obroba mi in polirane jeklene pločevine. Tanek kovinski okrasek s trikrako zvezdo vred so vtisnili tudi v kolesne pokrove, kromasto okrašene pa so še sicer motno črne kljuge na vratih. Nasploh je na teh avtih zdaj manj sivine in črnine in tudi zunanji ogledali sta barvno skladni s celotno karoserijo.

Notranjosti so namenili nove sedeže: v celem udobnejše, spredaj pa tudi bočno oprijemljivejše. Prikladno je samodejno prilagajanje višine zgornjih oprijemališč pri varnostnih pasovih ob zadnji klopi, udobju naklonjene pa so debelejšje šipe v vratih (4 namesto 3 mm) zoper zunanji trušč, samodejno električno zapiranje šip ob zaklepanju vozila, več odlagaljšč za drobnjarije in mehko usnje na sedežih (za doplačilo).

Najprestižnejša pa tudi najšportnejša motorna ponudba srednjevelikih mercedesov je po novem trilitrski vrstni šestvaljnik s po štirimi ventili za vsak valj, različice s tem agregatom v nosu pa imajo na zadnjih zapisane oznake: 300 E-24 (limuzina), 300 TE-24 (kombi) in 300 CE-24 (kupe).

Motor sam po sebi smo spoznali že pred meseci v novem roadsterju mercedes SL. Pravzaprav gre za že od prej znani hišni šestvaljnik, ki so mu 24 ventilom na ljubo pritanili v lahko glavo še eno odmično gred. Hkrati pa so ga

oplemenitili s sprotnim nastavljanjem tiste odmične gredi, ki krmili sesalne ventile. To omogočata spretno zasnovan vrtljiv stik med pogonskim zobnikom gredi in gredjo samo ter pritaknjen bat z magnetnim ventilom, ki uboga elektroniko naprave za vbrizgavanje goriva. Bat se odziva na motorno olje, celoten mehanizem pa omogoča optimalno krmiljenje sesalnih ventilov v vseh območjih delovanja motorja ter – v isti sapi – odločno zmanjšuje količino ogljikovodikov in dušikovega monoksida in izpušnih plinov. K optimalnosti delovanja prispevajo še prečnatočna glava, na novo modificirani bati in zračna črpalka, ki potiska svež zrak v predel za izpušnimi ventili. Ta zasnova omogoča ne le čistejši izpuh, ampak tudi hitrejši »prebujanje« izpušnega katalizatorja. Toda, ker je ob trebuhu mercedesa 300 manj prostora kot pri mercedesu SL, so 24-ventilskemu motorju pritaknili manjši katalizator kot ga ima v roadsterju. Prav to pa je vzrok tudi malce manjše motorne moči. V nosu mercedesa 300 zmore ta motor 162 kW (220 KM) pri 6400 vrtljajih v minuti in največji navor 265 Nm pri 4600 vrtljajih v minuti. To sta številki, ki zagotavljata dobre pospeške in največje hitrosti preko 230 kilometrov na uro.

Seveda se temu motorju tudi v novem okolju dobro poda petstopenjski samodejni menjalnik, natanko takšen, kakršen je na voljo v roadsterju 300 SL-24. Za zdaj ga ponujajo v kupeju 300 CE-24, za doplačilo. Petstopenjska avtomati-

ka je zasnovana na že preskušeni štiristopenjski menjalniški avtomatiki, pa z dodatnim planetnim sklopom, vstevši lamelno zavoro, sklopko in prosti tek. Menjalnik je zato seveda daljši (za 82 mm) in težji (za 8 kg), izkaže pa se z zelo spretno izračunanimi prestavnimi razmerji: v primerjavi z običajnim pestopenjskim menjalnikom sta 1. in 2. prestava »krajši«, ostale tri pa daljše, pri čemer je peta prestava izrazito dolga, kar je v prid motorju in porabi goriva. Prve štiri prestave in vzvratno prestavo krmili hidravlika, peto pa elektronika, s pomočjo magnetnega ventila. V primeru, da bi elektornika zatajila, je samodejnost hidravlike zajamčena.

Izza volana je takoj jasno: več ventilov v motorju prispeva k suverenosti in vpadljivi športnosti srednjevelikih mercedosov. Pravkar omenjena avtomatika pa vozniku olajšuje življenje, ne da bi bili ti dve lastnosti prizadeti.

In želje po športnosti pri Mercedesu niti malo ne skrivajo. Ne le mercedosi njihovega srednjega razreda, tudi manjši mercedosi 190 so po novem na voljo s tovarniško vgrajenim športnim paketom (uradno mu pravijo »sportline«), ki obsega glede na posamične modele oziroma različice za od 21 do 23 milimetrov zmanjšano razdaljo vzvoda od tal, za približno 20 odstotkov trše vzmetenje, širša kolesa iz lahke kovine ter nizkopresečne petnajstcolske gume na njih, pa tudi po štiri športne sedeže, manjši volanski obroč in več vsitega usnja.

Na cesti se nižje težišče in

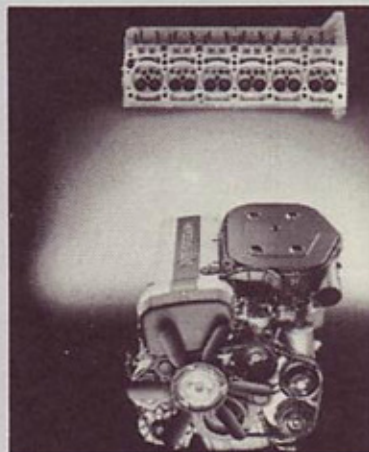
trše vznožje vozila, z gumami vred zlijejo v zanesljivo in tudi ob veliki vozniški zahtevnosti pripriljivo lego na cesti, ki gre z močnimi motorji zelo dobro v končno podobo športnih limuzin, kombija in seveda kupeja. Športneje pa je obenem moč voziti tudi obe dizelski različici (250 D turbo in 190 2.5 turbo), ki sta odslej na voljo ne le z avtomatiko v menjalniku, ampak tudi z običajnim petstopenjskim menjalnikom. In, ker so vsem omenjanim mercedesom po novem skrajšali pete prestave, šestvaljno-motoriziranim med njim pa tudi prestave v diferencialih, je vožnja z mercedesi teh velikosti športnejša tudi po tej plati.

Da pa bi s prenosom motorne moči na vozišča ne bilo težave, je ASR (naprava zoper zdrsavane gnanih koles) zdaj in za doplačilo na voljo tudi v srednjem mercedesovskem razredu, oziroma v različicah s štěstvaljniki v nosovih. Gre za novo generacijo ASR, ki so ji izboljšali logiko uravnavanja ter jo tudi glede prostora še tesneje spojili s sistemom ABS. Rezultat je povečana učinkovitost na podlagi, kjer imajo kolesa slabši oprijem.

• • •

Šport trikraki zvezdi torej ni več tuj! Ne le, da se vse izraziteje vrača na dirkališča, tudi v običajni tržni ponudbi postajajo mercedosi športna vozila. Kaj pa šah? To je napeta igra med Mercedesom in Beemvejem. Torej šport in šah: brez konca in brez milosti!

MARTIN ČESENJ



Šestvaljnik, 24 ventilov: novo orožje zoper BMW 535i



Petstopenjska avtomatika: z drugačno shemo pretikanja kot običajno

