

V španski Seville je bilo zadnje novembrske dni skoraj poletno toplo. O! Tam je podnebje kot nalašč za premierne nastope novih vozil. Novi so bili tokrat srednjeveliki mercedesi, s tovarniško oznako W 124 in z nalogo, da spodrinejo dozdajšnjo zvezedno vrsto W 123. Jasnó: sveže krščana limuzina v sedmih različicah je srednjevelika le po Daimlerjevih domačih merilih, v resnici pa sega dovolj daleč nazgor, da hišnemu prestižu ni v sramoto.

Čin, čin! Osborne s tistega konca Španije je zagotovo najbolj suh šeri na svetu. In trčili smo dvakrat! Ne le za novo vozilo, tudi za 2,6 milijona prodanih mercedesov 200 D - 260 E, od januarja 1976 do zdaj. To je za tovarno, ki se približuje svoji stoletnici, prepričljiva rekordna številka in vzpodbuda za načrte, po katerih nameravajo v letu 1985 izdelati okroglega pol milijona novih mercedesov 200 D - 300 E.

Novi pa so ti avtomobili od vrha do tal. Okrutno novi! Saj se je vrsta W 123, ki smo jo bili navajeni doslej, postarala čez noč. Ne le na račun oblike, tudi na račun mehanike, ki jo pločevina skriva.

Ampak očem je na voljo najprej zunanja podoba. Ta je sedemkrat enaka. Hočem reči, da so vsi novi mercedesi - ne glede na zmogljivosti - navzven povsem enaki, le drobne razlike v kolesni obutvi in v napisih na zadkih (200 D, 250 D, 300 D, 200, 230 E, 260 E, 300 E) jih ločijo med seboj. To je oblika, na moč podobna tisti, od mercedesa 190, pa skladno obdelana na večje mere, tako da so novi mercedesi v glavnih potezah (medosna razdalja, dolžina, širina, višina) le milimetrsko drugačni od svojih predhodnikov. To je oblika z močno sploščenim prednjim delom, s položnim nosom in prednjo šipo, pa s privzdignjenim in malce oglato oblikovanim zadkom, ki je drugačen od zadka pri mercedesu 190 le zaradi posevno zarobljenih luči in zaradi odločno nižje zarezane prtljažne odprtine. To je oblika, ki se ji velja prikloniti zaradi skladnosti, zaradi elegance in zaradi količnika zračnega upora $C_x = 0,29$, ki govori v prid aerodinamiki in vsemu, kar je v zvezi z njo. To je oblika, ki bo, tako kaže, ostala značilno mercedesovska naslednjih nekaj let, tudi takrat, ko bo na vrsti prenovitev največjih limuzin te znamke.

Pri tem - glede na moderne čase in glede na to, da gre za mercedes - sploh ni potrebno posebej poudariti, da so tehniki, skupaj z oblikovalci, temeljito poskrbeli tudi za varnost v in okrog novega vozila. O tem so nas prepričali s posnetki vzdolžnih in bočnih trčenj, prevračanja vozila in vseh sort udarcev ob karoserijo - pa se je vedno znova izkazalo, da ostaja potniški prostor skoraj nedotakljiv »kletka«, v kateri je zares mogoče preživeti. Z obilnimi potezami karoserije in z mehikimi obrobami na izpostavljenih delih (strešni rob, na primer) pa so skušali prizanesti tudi ljudem, ob katere bi mercedes po nesreči utegnil trčiti.

Mercedes-benz 200 D-300 E

Sedem novih zvezd

Temeljita prenovitev hišnega srednjega razreda



Novi mercedes: limuzina višjega razreda

Sicer pa: v primerjavi z dozdajšnjimi mercedesi te velikosti je notranjost - po merah - praktično nespremenjena. Le na zadnji klopi je prostora za kolena več, na račun vdrtih prednjih naslonjal. Dodali so pa dosti tistega, kar udobje oplemeniti, pa naj si gre za vložke iz plemenitega lesa, za širok sredinski greben, da se počutiš kot bi vozil limuzino najvišjega razreda, ali pa za do potankosti dodelano, a na videz že znano mercedesovsko armaturno ploščo, malce staromodno, a odlično pregledno, z velikim in tudi že značilnim volanskim obročem vred.

Svetovni premieri v kategoriji »avto-

mobilska oprema« sta pri tem vozilu dve: prva in nadvse domiselna je »panoramski« brisanik, spet en sam za vso prednjo šipo, a s posebno ročico v mehanizmu, ki omogoča tudi pokončni gib, pa se vsak zamah spremeni v nepravilen polkrog, zaradi katerega obriše metlica kar 86 odstotkov prednjega stekla, kar je ta hip svetovni rekord; druga in tudi zelo uporabna je pa gumb, s katerim je mogoče izza volana sprožiti zglavnika nad zadnjo klopjo, da omahneva v vdolbini pod zadnjo šipo in tako vozniku - ob prazen avtu in med vzvratno vožnjo - ni sta več v vidno napoto. V pokončno

lego ju je potrebno vrniti ročno, vsakega posebej.

Vrtljiva gumba na straneh prednjih sedežev, ki sta doslej služila le za spreminjanje naklona naslonjala, sta zdaj namenjena tudi dviganju in spuščanju zglavnikov. Je pa mogoče doplačati - ob električnem vodenju šip, desnega zunanjskega ogledala in pnevmatski sredinski ključavnici - tudi za električno vodenje prednjih sedežev: po dolžini, po višini, pa z naklonom naslonjal in pomikom zglavnikov vred. Na vojo je tudi spominsko stikalo, ki si zapomni dva vnaprej nastavljeni sedežna položaja, da se - ob družinskih ali drugač-

nih menjavah vozil – s sedežema ni potrebno vedno znova ukvarjati. Kdor pa hoče, dobi tudi električno vzdolžno pomičen volanski obroč.

K serijski opremljeni štejejo tudi tako koristne reči, kot so kontrolne luči za nadzor zunanjih luči in najpomembnejši tekočin v vozilu ter ogrevalna avtomatika, natakota takšna kot v največjih mercedesih.

Seveda so ob snovanju novega vozila mislili tudi na varčno plat vožnje in – v zvezi s tem – na zmanjšanje celotne teže. Novi mercedes tehta od 1260 (200) do 1370 (300 D) kilogramov, kar pomeni težnostne prihranke od 80 do 135 kilogramov, v primerjavi s prejšnjimi različicami pač. Nekaj na račun sodobnejše pločevinaste konstrukcije, nekaj na račun lažjih plastičnih delov, največ pa na račun novih motorjev.

Da, to se pri mercedesih poredko pripeti: da bi novim vozilom namenili tudi čisto novo motorno vrsto. Ampak tokrat se je – in nekaj dolgoletnih pogonskih agregatov se je zategadel znašlo v tovarniškem muzeju.

Motorno paleto oznanjajo napisi na zadkih – za vsako različico posebej. Sedem različic pomeni sedem motornih ponudb: štiri bencinske (200, 230E, 260E in 300E) ter tri dizelske (200D, 250D in 300D).

Bencinska 2.0 in 2,3-litrska štirivaljnika poznamo že tri leta, iz dozdajšnjih mercedesov 200 in 230 E. Najmanjši, torej 2,0-litrski bencinski motor je tudi edini iz nove motorne palete, pri kateremu ravna polnjenje z gorivom uplinjač. Vsi drugi se ponašajo s črko E, kar pomeni Boschov KE-jetronic, torej mehansko napravo za vbrzganje goriva, pri kateri pa številne funkcije (med ogrevanjem motorja, pospeševanjem, polno obremenitvijo, prekinjenjem goriva ob odvzetem plinu, prostem teku in tako dalje) ravna elektronika. Motorja za mercedesa 260E in 300E sta šestvaljnika, a enako zasno-



Ponovljena oblika: podobnost z manjšim bratom



Svetovni rekord: en brisalnik za 86 odstotkov šipe



Kokpit: vsi pogoji za prestižno počutje

vana kot njuna štirivaljna partnerja: z odmično gredjo v glavi in z verižnim pogonom, s hidravličnim izravnavnjem ventilov, s prečnotočno glavo iz lahke litine in z batnimi gibi 80,25 mm, ki so enaki za vse štiri bencinske različice. Oba šestvaljnika sta povsem na novo zasnovana, pa temu primerno skromnih zunanjih mer in teže. Poleg tega, kar smo že omenili, se odlikujeta še s sedemkrat vlečajeno odmično gredjo, s sedemkrat vlečajeno ročnično gredjo, z elektronskim vzgibom in z zelo dobrimi zmogljivostmi.

Da bi zadostili čistejšemu okolju, se pri Daimlerju-Benzju ukvarjajo tudi s katalizatorsko tehniko. Za zdaj je na voljo mercedes 230 kat (kat = katalizator), ki pije bencin brez svinca, za prihodnje leto pa napovedujejo tudi enako obdelani različici 260 kat in 300 kat.

Tričlanska dizelska družina je zrasla iz dvolitrskega štirivaljnega dizla, ki ga poznamo iz mercedesa 190 D.

Temu motorju so preprosto dodali še en oziroma dva valja in tako dobili petvaljni dizel za mercedes 250D in šestvaljni dizel za mercedes 300D. Torej je jasno, da imajo vsi trije dizli enake vrtnice valjev in gibe batov, pa tudi kompresije in zasnovano nasploh (odmična gred v glavi, veriga, štiribatna, petbatna, oziroma šestbatna visokotlačna črpalka za gorivo). Za različice s samodejnimi menjalniki pa so jim dodali še elektroniko, ki nadzira vrtljaje ob prostem teku motorja.

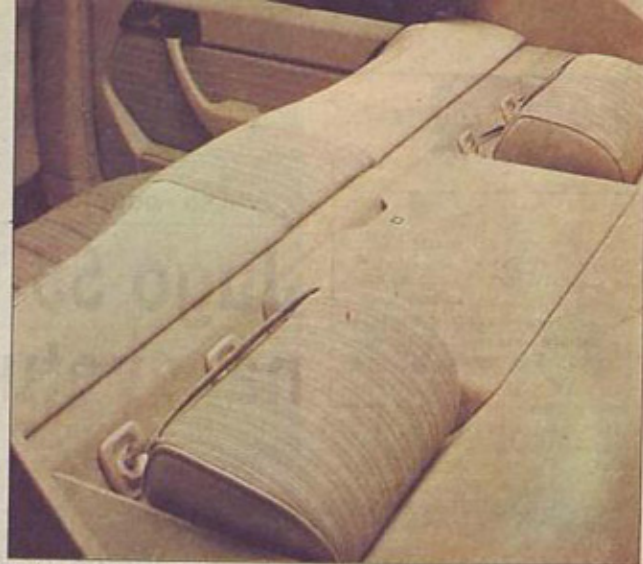
Najmanjša bencinska in najmanjši dizelski motor dobijo serijsko pridane štiristopenjske menjalnike, ostalim različicam pa že za osnovno ceno vgradijo petstopenjske menjalnike z na dolgo preračunanimi in zato varčevalnimi petimi prestavami. Je pa za vsakega od novih mercedesov mogoče dokupiti tudi štiristopenjsko avtomatiko.

Zmogljivosti posamičnih motorjev in zmogljivosti posamičnih različic si oglejte v tabeli z osnovnimi tehničnimi podatki. Tako boste hitro spoznali, da





Izraziti zadek: prtljažni pokrov čez rob



Pritisk na gumb: zadnja zglavnika omahneta

so novi mercedesi prestižne sorte, ne le ko gre za izgled in opremo, ampak tudi takrat, ko gre za pospeške in hitrost; pri čemer so normne porabe goriva naravnost presenetljivo nizke.

Motornim zmogljivostim po volji je tudi podvozje novega vozila. Za vse različice velja: prednja kolesa se opirajo na vzmetne noge in na dodatne vijane vzmeti – ob prečnih vodilih in stabilizatorju zadnjo opremo, imenovano »prostorski« pa so si sposodili pri mercedesu 190, jo prilagodili zahtevanim meram in ji dodali novo tritočkovno vpetje diferenciala. Prištejmo zdaj še nizke in široke gume na petnajst-colskih platiščih, štirikrat kolturne (pri 260E ter 300E spredaj posebej zrače-

ne) zavore, prijetno neposreden servo volan (prenos z neskončnimi krogljicami, 3 zavrtljaji od ene do druge skrajne točke) ter spretno uravnoteženo vozilo v celem, pa ni težko verjeti, da se novi mercedes približuje popolnosti tudi takrat, ko gre za ostro in nadvse zahtevno vožnjo – ne glede na cestišče.

V Seville, pravzaprav nedaleč proč od mesta, smo imeli na voljo tri različno zahtevne in zaokrožene preskusne proge, pa se je na vsaki sproti izkazalo, da zna biti mercedes (motorno močnejše različice so pri tem v ospredju) enako dobro kos udobju na avtomobilski cesti, hitremu vijuganju po gladkem asfaltu in skoraj že dirkaški vožnji po zelo slabem vozišču. Obnaša se

zadnjemu pogonu primerno: torej zahteva rahlo odzemanje volana in spodnese zadek vsakič, ko je ovinek prester, moč na kolesih pa preodlična. Ampak vedno ga je mogoče zlahka in brez zapletov ujeti, pa četudi gre pri tem že za prav neobičajno velike hitrosti. Le z ročno zavoro se v tem avtomobilu skorajda ni moč igrati: saj ni ročna, ampak nožna, s pedalom za levo nogo in s sprostitveno ročico pod armaturno ploščo. Z izjemo mercedesa 1900 – stara navada iz te hiše!

oznaniti kot briljanten izdelek: pa naj si gre za obliko, za opremo, za mehaniko ali za končne zmogljivosti. Dr. Scho nbeck, nekdanj eden od šefov v tovarni BMW, zdaj pa predsednik zahodnonemške avtomobilске industrije, je v nekem nedavnem intervjuju prepričljivo rekel: »Pri nas imamo tehnično najboljšo avtomobilsko industrijo na svetu!«

Sedem novih Mercedesovih zvezd je najnovejši dokaz za to trditev.

Novi mercedes 200 D – 3000 E je brez vsakršnega oklevanja mogoče

MARTIN ČESENJ

Tehnični podatki

Različica	MB 200	MB 230 E	MB 260 E	MB 300 E	MB 200 D	MB 250 D	MB 300 D
motor	štirivaljni, vrstni	štirivaljni, vrstni	šestvaljni, vrstni	šestvaljni, vrstni	štirivaljni, vrstni, dizel	petvaljni, vrstni, dizel	šestvaljni, vrstni, dizel
gibna prostornina (kubiki)	1997	2299	2599	2962	1197	2497	2996
vrtna in gib (mm)	89,0×80,25	95,5×80,25	82,9×80,25	88,5×80,25	87,0×84,0	87,0×84,0	87,0×84,0
največja moč KW (KS) pri 1 min	80 (109) pri 5200	100 (136) pri 5100	125 (170) pri 5800	140 (190) pri 5600	53 (72) pri 4600	66 (90) pri 4600	80 (109) pri 4600
kompresija	9,1 : 1	9,0 : 1	10,0 : 1	10,0 : 1	22,0 : 1	22,0 : 1	22,0 : 1
največji navor (Nm pri 1 min)	170 pri 2500	205 pri 3500	170 pri 2500	205 pri 3500	123 pri 2800	154 pri 2600	185 pri 2800
odmična gred (pogoni)	1, v glavi	1, v glavi	1, v glavi	1, v glavi	1, v glavi	1, v glavi	1, v glavi
polnjenje z gorivom	prečnatočni vplinjač	mehansko-elektronsko vbrizgavanje	mehansko-elektronsko vbrizgavanje	mehansko-elektronsko vbrizgavanje	štiribatna visokotlačna črpalka	petbatna visokotlačna črpalka	šestbatna visokotlačna črpalka
menjalnik (število predstev)	4	4	5	5	4	5	5
prednja prema	posamične obese, vzmetne noge, vijane vzmeti, trikotna prečna vodila, stabilizator						
zadnja prema	posamične obese, prostorska prema (prečna vodila, polosne in natezne opore) vijane vzmeti, teleskopski blažniki, stabilizator						
zavore spredaj	dvokrožne, kolturne, servo, pri 260 E za 300 E posebej zračna						
zavore zadaj	dvokrožne, kolturne, mehanska -ročna- zavora s pedalom						
platišča	6 J×15 H2	6 1/2J×15 H2	6 1/2J×15 H2	6 1/2J×15 H2	6 J×15 H2	6 1/2J×15 H2	6 1/2J×15 H2
gume	185/65 R 15 87 H	195/65 R 15 90 H	195/65 VR 15	195/65 VR 15	185/65 R 15 87 T	195/65 R 15 90 T	195/65 R 15 90 H
teža praznega vozila (kg)	1260	1280	1330	1340	1260	1320	1370
dovoljena skupna teža (kg)	1780	1800	1850	1860	1800	1840	1890
medosna razdalja (m)	2,800	2,800	2,800	2,800	2,800	2,800	2,800
dolžina × širina × višina (m)	4,740 × 1,740 × 1,440	4,740 × 1,740 × 1,446	4,740 × 1,740 × 1,446	4,740 × 1,740 × 1,446	4,740 × 1,740 × 1,440	4,740 × 1,740 × 1,446	4,740 × 1,740 × 1,446
0–100 km na uro (s)	12,6	10,4	8,8	7,9	18,5	16,2	13,7
največja hitrost (km na čas)	187	203	218	230	160	175	190
poraba goriva po ECE (l/100 km)	6,7/6,5/11,2	6,8/8,5/11,1	6,6/8,4/11,5	6,5/8,3/12,1	5,3/7,0/7,9	5,4/7,0/8,9	5,4/7,0/8,5