



Bili so časi, ko je bil mercedes 200, seveda takšen, kakršen je takrat bil, najmanjši mercedes. Potem so vnovič obudili mercedes 190, mercedesi 200/300 pa so postali »srednjeveliki« avtomobili te ugledne avtomobilске hiše. Povsem na novo so jih obdelali ob koncu leta 1984 – in jih še odločneje potisnili v višji (srednji) razred.

Na novo obdelani so postali takšni, kakršni so zdaj: z opazno prisekanimi nosovi ter velikimi oglatimi žarometi (z mrglenkami in utripalkami vred) na njih, z zajetnimi boki, s čokatimi zadki ter – ob vsem tem – z elegantno obdelanimi linijami strehe in zgornjih delov štirih vrat. Na hitro in le na oko so ti mercedesi zelo podobni mercedesom 190, seveda, če upoštevamo le poglavite karoserijske poteze. Je pa celotna »srednjevelika serija«, ki nosi tovarniško oznako W 124, po merah, najs bi zunanjih ali notranjih, odločno prepričljivešja od manjših, a po letniku starejših bratov. Rahlo klinasta oblika s tesnimi karoserijskimi spoji in v celi zelo skrbno obdelano zunanjostjo prispeva k ugodni aerodinamiki ($C_w = 0,30$), ta je pa v tesni zvezi ne le z modernimi avtomobilskimi časi, ampak tudi z voznim ugodjem ter

Mercedes-benz 200

ZAČETEK VRSTE

Najšibkejši bencinec izmed srednjevelikih mercedesov

z nizko porabo, če je o nizki porabi v tem razredu sploh mogoče absolutno gledano razmišljati.

Mercedes 200 je torej najšibkejši bencinski primerek izmed W 124, česar pa na zunaj ni mogoče opaziti. Tako kot vse limuzine tega Daimlerjevega razreda ima štiri udobna vrata ter vse ostale značilno-

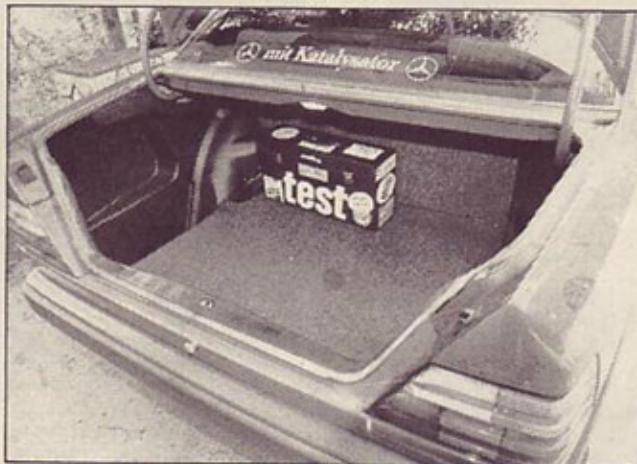


sti: od trikratne zvezde na tradicionalnem nosu do poševno zarobljenih in rebrasto zastekljenih luči na zadku. Izdaja ga pravzaprav samo napis na zavihku prtljažnega prostora.

Testni avtomobil bi bil lahko namenjen tudi stranki zelenih, tako zelo lično pastelno zeleno barve je bil. Bil je tudi temeljito in v marsičem neserijsko, torej doplačljivo opremljen: z električnim nastavljanjem žarometnih snopov, z električno vzdolžno pomičnim volanskim obročem (ta je mercedesovsko velik, z zajetim sredinskim delom in z zračno vrečo – »airbag« – v njem), z električno pomično streho, z električnim sprožilom za zadnjega zglavnika, da ju je tako moč naglo odstraniti iz vozniškega vidnega polja med vzvratno vožnjo in pogledi v ogledalo, z že značilno ročno vodljivim levim ter električno vodljivim desnim (nesimetrično oglatim) zunanjim ogledalom, z nastavljivima zgornjima oprijemališčima prednjih varnostnih pasov, z običajno pa še bralno lučjo pod stropom, kjer so tudi opozorilne luči za privezovanje s pasovi in tako dalje. Prednja sedeža je bilo mogoče tudi ogrevati, sicer pa sta uporabnikom všeč zaradi izredno izdatnega vzdolžnega pomika in višinske nastavitve, dosti manj pa zaradi ploščate oblike ter tako vzmeterne sedalne površine,



Klasično, a redoljubno: armaturna plošča



Temeljit kot cel avto: prtljažnik s predali ob straneh



da telo na ovinkih zagotovo zdrsne vstran. Značilno zasnovano in z značilnimi (malce letalskimi koluti) je tudi ločeno gretje in zračenje za vsako polovico vozila posebej, povsem značilna, opazno staromodna in deloma v lakiran les odeta pa je armaturna plošča s sredinsko konzolo. Voznik dobri pregledne in ne pretirano do sledno zasenčene merilnike goriva, temperature hladilne tekočine, oljnega tlaka, hitrosti vozila (z dvema kilometrskima števcema) motornih vrtljavjev ter klasično uro. Spodnji rob je zasičen s kontrolnimi lučmi in zunanjim termometrom, na konzoli pa so razvrstili »klimatske« nastavljalnice, nekatera stikala in ravnalnik stereo ozvočenja. Tam je seveda tudi obla, kratka, lahkočna in povsem natančna prestavna ročica. V isti koš s slovito zvezdo sodijo še ena sama in za luči ter brisalnike kombinirana ročica ob volanu, ročna zavora, ki je v resinci pedal za levo nogo (ter sprožilo za levo roko) in do zadnje nadrobnosti temeljito obdelana notranjost vozila. Slednja značilnost seveda ogromno prispeva k prestižnemu počutju, ki je pri mercedesih, tudi pri manjših od tega, nekako všteto v osnovno ceno. Pri tem ni kaj prida važno v čigavi vlogi sodelujete: če ste voznik (voznica) dobite skrbno in ergonomično natančno odmerjen delovni prostor z dobro vidljivostjo na vse strani (tudi zaradi dobre luči in ekscentrično vpetege brisalnika, ki obrise skoraj devet desetin celotne prednje šipe), z občutkom da ukazujete temeljitemu





avtomobilu in z opažanjem, da vam mimoidoči to bolj ali manj »na glas« zavidajo. Če pa ste sopotnik (sopotnica) vam je na voljo vse tisto, kar mercedesi od te velikosti dalje dajejo: dovolj prostornega udobja, vključno s prtljažnim prostorom, če so zahteve takšne, da ste spočití tudi po daljši izletniški ali službeni poti. Sedenje na enem od prednjih sedežev je tudi varnostno oplemenitevno. V istem trenutku, ko bi se zračna vreča pred voznikom napihnila v varovalni balon, bi se samodejno varnostna pasova samodejno zategnila. Tako bi telesno dodatno preprečila odvečne nihaje in morebitne udarce ob premočnih trčenjih.

Seveda pa mercedesi večidel niso dirkalniki, mercedes 200 pa sploh ne. V celi skorji 1300 kilogramov težka (prazna) limuzina, ki zmora biti obremenjena s pol tone žive in prtljažne teže, ima v nosu dvo-litrski štirivalnik z elektronsko nadziranimi registrskimi uplinjačem z odmično gredjo v lahki glavi ter – ob tristezem katalizatorju – z največjo močjo 77 kW (105 KM) pri 5500 vrtljajih v minutih. Elektronika ob uplinjaču bdi nad pravšnjo zmesjo goriva in zraka, pri čemer zna upoštevati okoliščine ob zaganjanju motorja, ob njegovem prostem teku, ob pospeševanju in ob odvzetem plinu (zapora doto-



Za boljši pristop: pokrov v navpični legi

ka goriva). Glavno vlogo ima pri tem mikropocesar, ki vskljuje delovno temperaturo motorja, njegove vrtljaje, kot opiranja sesalnih loput in signale s sonde lambda. Vsa ta perfektnost pa seveda ne zmora čudežev in motor v mercedesu 200 se zdi dosti preslaboten za vse tisto, kar človek

od limuzine tega kova pričakuje. Gledano na splošno je z njim vse v redu: tudi največji navor (160 Nm pri 3000 vrtljajih v minutih) je praviloma naklonjen prožnosti. Ampak teža vozila je izdatna, petstopenjski menjalnik, ki je naravn prenehren na zmernejšo benzinsko žeko, pa tudi prispeva

svoj delež: v četrti in peti prestavi se vsakršna prepričljivost motorja razblini. In tega med tveganješimi vožnjami voznik ne sme prezreti. Kdor hoče ta avtomobil vsaj malce ostreje voziti, mora zares sproti in prav nelimuzinsko po športno pretikati. Tako smo počeli tudi med našimi meritvami (z dve ma osebama v avtu in s polno posodo goriva). Mercedes 200 je ob priganjanju nad spodnjim rdečega polja na merilniku vrtljajev (do številke 6000, torej) pospeševal z mesta do hitrosti 60 km na uro v 5,7 sekunde, do hitrosti 80 km na uro v 8,8 sekunde, do hitrosti 100 km na uro v 13,5 sekunde, do hitrosti 120 km na uro v 18,8 sekunde in do hitrosti 140 km na uro v 27,6 sekunde. Največjo hitrost smo dosegli v četrti prestavi: 188 kilometrov na uro. Seveda se ves čas testa nismo ozirali na ekonometer v levem delu armaturne plošče. Povprečna testna poraba je znašala 12,2 litra neosvinčenega bencina za vsakih 100 prevoženih kilometrov. Z zmernejšo vožnjo bi se številka morebiti zaokrožila na 10 litrov ali nekaj malega čez.

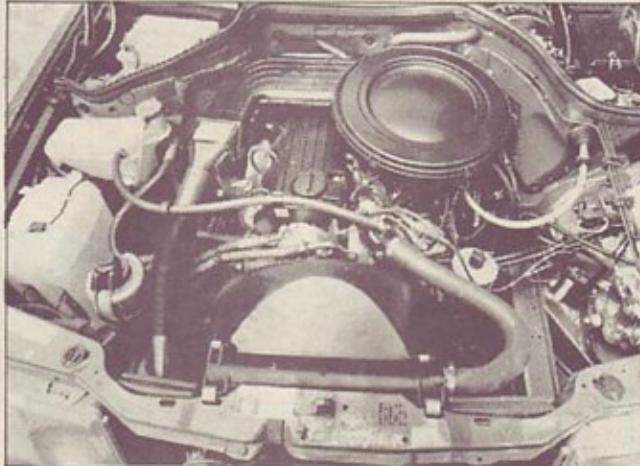
Navsezadnje pa: ker je motor v zgornjem delovnem območju razmeroma glasen, utegne to voznika »pregovoriti« na bolj mercedesovski način vožnje. To naj bi pomenilo: manj ostrih želja, manj strogo





štetih pospeševalnih sekund in manj hitrostnih »rekordov«. Takšni vožnji zna biti mercedes 200 zlahka kos. Lagodnost za volanom pa prispeva v isti sapi tudi k večji lagodnosti, ko gre za udobje vožnje nasprotno.

Ceprav zna biti – po svojih motornih močeh pač – tudi ta mercedes hitro in zanesljivo voden avtomobil. Štiri posamične obese, štiri kolutne zavore, zavorni dodatek ABS in za doplačilo (kot pri testnem avtu) še ASD (kar pomeni samodejni diferencialni zaporo do hitrosti 30 kilometrov na uro in kontrolno luč zanjo sredi armaturne plošče) zagotavljajo skorajda brezhibnost, ko gre za lego na cesti in za vse



V zahtevnem okolju: dvolitrski štirivaljnik

Tehnični podatki

Motor: štirivaljni – štiritaktni – vrstni – nameščen spredaj vzdolžno – vrtina in gib 89,0 x 80,25 mm – gibna prostornina 1997 kubikov – kompresija 9,1 : 1 (največja moč 77 kW (105 KM) pri 5500/min – največji navor 160 Nm pri 3000/min – ročična gred v 5 ležajih – odmična gred v glavi (veriga) – glava iz lahke kovine – padotočni registrski uplinjač s samodejnim zapiranjem dotoka goriva ob odvzetem plinu – vodno hlajenje – akumulator 12 V, 62 Ah – alternator 770 W – izpušni sistem s tristeznim katalizatorjem in sondno lambda.

Prenos moći: motor spredaj poganja zadnji kolesi – enoko-

lutna suha sklopka – petstopenjski sinhronizirani menjalnik, prestavna ročica na tleh – prestavna razmerja: I. 3,91; II. 2,17; III. 1,37; IV. 1,00; V. 0,78; vzvratna 4,27; diferencial 3,42 – platilšča 6J x 15 – gume 185/65 R 15 H (fulda) – testni avto: ASD

Voz in obese: limuzina za 5 oseb – 4 vrata – samonosna karoserija – vse štiri kolesa na posamičnih obesah – spredaj vzmetni nogi, trikotna prečna vodila, negativni polmer vedenja, stabilizator – zadaj »prostorska prema«, prečna vodila, natezne in potisne opore, kolotečniki, vijačne vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator – dvokrožne zavore, kolutne za vsa štiri

kolesa, servo, ABS – mehanska »ročna« zavora na zadnji kolesi (pedal za levo nogo) – volan s kroglicami, servo, 3,25 zavrtlja/ja od ene do druge skrajne točke.

Mere in teže: dolžina 4,740 m – širina 1,740 m – višina 1,446 m – medosna razdalja 2,800 m – kolotek spredaj 1,497, zadaj 1,488 m – rajdn krog 11,2 m – teža praznega vozila 1280 kg – dovoljena skupna teža 1800 kg – dovoljena teža prikolice z zavoro 1500 kg, brez zavoro 675 kg – prtljažnik (normno) 520 litrov – posoda za gorivo 70 litrov.

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 185 km na uro – pošepsek 0–100 km na uro: 13,0 s – poraba goriva (ECE): 6,4/8,1/11,4 litra neosvinčenega bencina na 100 km

drugo v zvezi s tem poglavjem. Prednji vzmetni nogi na prečnih vodilih (ob negativnem polmeru vodenja) in zadnja »prostorska prema«, ki jamči za zares temeljito vpetje vsakega od zadnjih koles so v celem zasnovane tudi za dosti močnejše motorje kot je v mercedesu 200. In to rezervoje moč takoj občutiti. Mercedes 200 je tako kot vsi mercedesi njegove vrste skoraj povsem neutralen avtomobil, ki mu utegne rahlo in dovolj nadzirano spodnesti zadek le velika spolnost vozišča ali pa pretirana zahtevnost človeka za volanom. Volan s kroglicami in servovočevalnikom ter nekaj več kot tremi zavrtljaji od ene do druge skrajne točke pa je dovolj lahkoten in natančen, da je nagli vožnji v pomoci. Le velikega volanskega obroča morate biti malce navajeni.

• • •

Mercedes-Benz 200 je torej model z začetka vrste srednjeevelikih mercedesov. Če to veste in zmorte v vkladiti s svojimi željami ter finančnimi zmogljivostmi, je vse lepo in prav. Kdor zmoriše še več, je izbira na dlan: v enako velikih karoserijah ponuja Daimler-Benz še dolgo vrsto bencinskih in dieselskih motorjev. Od številke 200 do številke 300. Vključno s kombiji in kupeji vred!

MARTIN ČESENJ
foto: SRDJAN ŽIVULOVIC