

Vozili smo

Mercedes – benz 200 D – 280 E



Najprej je prišlo vabilo, potem še do minut in sekund natančen program. Orjaško letalo se je podrsalo ob Azurno obalo in na otočku Ben-

dor, šest minut daleč od brega, so nalašč za ta obisk prezračili hotele. Čisto blizu, na dirkališču Paul Ricard, so nas čakali mercedesi...

Daimler – benz povabi novinarje in razkaže novince

Devet sijajev slavne zvezde

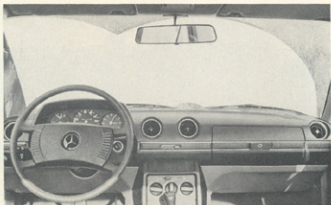
Gala predstava – z dekleti v belem, s cvetjem in s čašami dragocenega vina – je že stara navada, s katero pri Daimler-benzu krstijo svoje novince. Botri so časniki najuglednejših avtomobilističnih revij in rubrik, namesto torte pa: preskusne vožnje z novimi modeli izpod slavne zvezde.

„Brijantni sprejem ob briljantnih avtih,“ sem slišal reči kolega iz Švedske, ki je po telefonu narekoval poročilo.

Enkrat za devetkrat

Mercedese kupujejo dveh sort ljudje: takšni, ki v svoji garaži preprosto ne trpijo drugačnega avtomobila, in pa takšni, ki resno mislijo, da boljšega avta sploh ni. Prestiž in ugled trikotne zvezde sta bila močnejša celo od nenavadne avtomobilistične negotovosti: samo lani je tovarna izdelala in prodala več kot 350 000 vozil. Temelji: dokaz, da o kakšni krizi v Stuttgartu ni več ne duha ne sluha. Finančni učinek uvršča Daimler-benz med vodilne zahodnoevropske proizvajalce. Celotna bera je torej tolikšna, da so nasmehi hišnih šefov povsem razumljivi.

Paleta devetih modelov (200 D, 220 D, 240 D, 300 D,



Armatura plošča je pri vseh novih modelih enaka. V veselje vozniku: učinkoviti brisalnik.

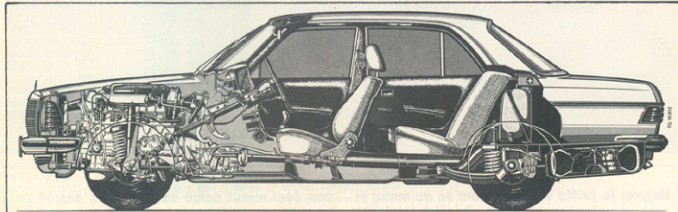


Čiste vodoravne linije, preprosti odbijači in rebrasta stekla na zadnjih lučeh.

200, 230, 250, 280 in 280 E), zaradi katerih smo se iz zimskega mraza preselili v mlačno sredozemsko klimo, je nov korak po tistem, ko so pred tremi leti in pol predstavili mercedese razreda „S“ – v novi, sila praznji obliki.

Enkrat za devetkrat: letošnji novinci so nasledniki že znanih modelov, ki se od januarja 1968 niso spreminjali. Tudi zdaj pri zasnovi in motorjih, skorajda ni razlik. Najbolj nova je karoserija. Ta se zgleduje pri mercedeseh dragega zgornjega razreda in je dobila značilno klinasto obliko – je pa za vseh devet modelov enaka. Razlike so le pri notranji opremini in pri drobnih detaljih, na primer pri gumastih obrobeh in pri žarometih, ki so pri modelih 280 in 280 E halogenski in oglati, pri ostalih avtih pa okrogli ter prekriti z „roletastim“ steklom.

Po novem so mercedese 200 D – 280 E daljši, širši in nižji, toda razlike niso velike. Z enakimi karoserijami so inženirji pocenili proizvodnjo, zasnovali pa so jih tako, da bodo v naslednjem obdobju lahko vgrajevali razne varnostne dodatke, ki naj bi jih zahtevala varnostna prizadevanja na tem področju. Na primer: v novih mercedeseh je predviden prostor za vgrad-



Vzdolžni rez mercedesa 250 kaže lastnosti tudi vseh drugih modelov: varnostni drog volana, varno nameščena posoda za gorivo in rezervno kolo pod prtljažnim prostorom.

njo značilni blazin predprilni sedeži. Preskuse z njimi bodo opravili že v bližnji prihodnosti, toda že zdaj so prepričani, da bodo te vreče, skupaj z varnostnimi pasovi, zadosten porok za življenje voznika in sopotnika.

Tudi brisalnice so presadili z modelov „S“. Pomikajo se vzporedno, zganje se povsem od spodnji rob šipe in obrišejo 78 odstotkov (za 17 odstotkov več kot pri prejšnjih modelih) steklene površine. Da ne bi stegli voznika, so jih prevlekli z motno črno barvo. Nasploh so pri novincih s kromom močno skoparili.

Takšne kot pri večjih modelih so tudi zadnje luči: z rebrastimi stekli in z vgrajenimi meglenkami in lučmi za vzvratno vožnjo. Menda ni treba posebej povedati, da so vsi mercedesi opremljeni z zunanji vzvratnimi ogledali, ki jih je moč nastavljati od znotraj, in z ogrevanimi zadnjimi stekli.

Tehniki razložijo: oblika karoserije, gumaste obrobe ob prednji šipi in leve na bokih skrbijo, da se stranske in zadnja šipa ne mažejo, da so tudi kljuko na vratih čiste.

In še pripravna podrobnost: pokrov posode za gorivo (k najmočnejšima motorjema sodita 80-litrski, k ostalim pa 65-litrski posode) je med točenjem goriva moč zatakniati kar na pločevinasti poklopec. Ugoden ukrep za pozabljivce!

Gospoka notranjost

Notranjih mer niso spreminjali. Pravijo, da ni bilo potrebe! In notranjost je v celem ostala mercedesovska: podobna kot pri modelih „S“, modernejša, toda še zmeraj zadržana. Prednja sedeža sta nova, z udobnejšimi vzmetmi in z naslonjaloma, ki zelo dobro oprimeta telo. V zadnjem položaju nisem dosegel pedalov. Ob moji dolžini je nesporno: za voznikovi nogi je celo preveč prostora.

Kaj dobi voznik, si ogledte na fotografiji: obroč volana je še zmeraj zelo velik, obložen in z mesnatim srednjim delom. Poleg velikega merilnika hitrosti in merilnikov goriva, temperature hladilne tekočine in pritiska olja v motorju je ura. Kombinirana ročica ob volanu, ki vključuje brisalnice, utripalke in luči je vozniku, potem ko se jo navadi, verjetno kar všeč. In po starem je ostala tudi „ročna“ zavora, ki jo voznik pritisne z



Testniki vozijo s parkirišča. V ospredju 250, za njim 200.



Avtomobili v vrsti: da bi bile fotografije lepše.



Mercedes benz 230 pod drobnogledom novinarjev.



Demonstracijska vožnja (model 250) na obali v Bandolu.

nogo, izklopil pa z gumbom na armaturni plošči. Posebej pohvalimo natančno nastavljenega zračenja in ogrevanja in učinkoviti ventilator.

Mercedesova notranjost je bogata, okusna in resna. Prav tako resen je pogled čez njegov nos, kjer se blešči srebrna zvezda: da ne pozabiš, kako dragoceno se voziš!

Omenim še ostale drobnarije: avtomatski varnostni pasovi so vsteti in osnovno ceno in zasnovani tako, da se skrrijejo v ohišje; za doplačilo je moč naročiti opornike za glavo vsem štirim potnikom; in prednji pokrov se odpira z vzvodom pod volanom, ki sproži ročico v tradicionalni mreži hladilnika, da si voznik ne zamaže rok. Pokrova so veseli tudi meharniki: odpreti ga je moč za polnih 90 stopinj in ga med pregledom ali popravljanjem motorja ni treba sneti.

Na kratko o karoseriji: ponuja več udobja in več varnosti. Zdaj je predljudenja kot pri starejših modelih, nos in zadek sta tako izražena, da (v primeru trčenj) sprejemata močnejše udarce in obvarujeta potnike. Petstolitrski prtljažnik je dovolj prostoren za dolga potovanja; le rezervno kolo je še zmeraj na njegovem dnu.

Nov šestvaljnik

Štiri izmed novih modelov poganjajo dizli. Motorjev niso spreminjali, le avto z dizelskim petvaljnikom (doslej 240 D 3.0) je dobil novo oznako: 300 D. Glavna novost se izkaže v servisnih delavnici: zaradi drugačnih tesnil vijakov glave med prvimi servisnim pregledom ni treba več zategniti. Zmogljivosti dizelskih motorjev pa so ostale enake kot pri prejšnjih modelih.

Program avtomobilov z bencinskimi motorji je doživel spremembo: opustili so modela 230-6 in 250 (z 2778 kubičnim motorjem). Vrzel so zapolnili z novim mercedesom 250, za katerega so pripravili nov motor.

Ker je to edini novinec med motorji in ker vse ostale tehniške lastnosti mercedesa 250 v grobem veljajo tudi za druge nove mercedese, smo natančne tehniške podatke zapisali le za ta avto.

Novinec med motorji je torej 2,5-litrski šestvaljnik, s štirikrat vleženo ročično gredjo in z odmično gredjo v glavi (s hidravličnim napajalnikom veri-

ge). Tudi glavo tega motorja so zatesnili po novem. Inženirji so ga zasnovali z nalogo po moči, ekonomičnosti in preprosti izdelavi. Ob približnih meritvah na letališču je avto izpolnjeval obiljubljene hitrosti in pospeške, ki smo jih zapisali k tovarniškimi podatkom.

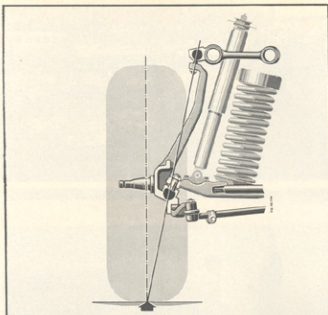
Ostali bencinski motorji, ki posanjajo mercedese 200, 230, 280 E, so doživeli le manjše ali večje tehniške spremembe. Šibkejša motorja (200 in 230) sta na račun malenkostnih posegov slabotnejša za 1 KM, motor modela 280 E, zaradi znižanega kompresijskega razmerja, slabotnejši za 4 KM, motor najmočnejšega izmed te serije mercedesov (280 E) pa je bil deležen največje spremembe: elektronsko vzbujavanje goriva so zamenjali z mehanskimi, ki so ga Daimlerjevi inženirji razvili skupaj s strokovnjaki Boscha.

To vzbujavanje so uporabili že pri mercedesu 450 SEL 6,9, zdaj ga vgrajujejo k motorju modela 450, predvideli pa so ga tudi k ostalim avtomobilom razreda „S“. Na račun te spremembe in znižanega kompresijskega razmerja (od 9,0 : 1 na 8,7 : 1) je motor modela 280 E slabotnejši za 8 KM. Toda pri nobenem motorju sprememba v moči ni tolikšna, da bi jo bilo na cesti, brez merilnih naprav, mogoče opaziti.

Pri vseh modelih bo kupec lahko izbral med običajnim štiristopenjskim menjalnikom in štiristopenjsko avtomatiko. Prestavna razmerja so pri vseh devetih avtih enaka, vzvratna prestava običajnega menjalnika je pri modelih 280 in 280 E sinhronizirana. Prestavna ročica je vselej na tleh. Vožnja z avtomatiko je pravo ugodje: niti pri zelo naglem pospeševanju ni občutiti preklapljanja v višje prestave. Očitam le zamujanje, ko „kick-downa“. Za trenutke, ko hoče voznik motor prisiliti v višje vrtiljaje, ukaz s pedala zavzame. Toda navsezadnje je tudi samodejnému menjalniku moč ukazovati z desnice.

Tudi običajni, ročni menjalnik si preračunani za udobno vožnjo, ne za dirkanje. Samodejni omejevalniki preprečujejo, da bi voznik motor zavrtel v previske vrtiljaje, sinhronizacija v menjalnikih pa so ljubši počasni gibi kot pa nagle, športne kretanje voznika.

Na parkirišču je stalo enatrideset zloženih mercedesov in prav toliko mož v belih



Prednja prama: dvojna prečna vodila, vijajčna in dodatna gumasta vzmet, teleskopski blažilnik. Polmer vođenja je nič.

Tehniški podatki

Tehniški podatki (Mercedes-Benz 250)
 Motor: šestvaljni — štiristopni — vrstni — nameščen vzdolžno nad prednjo premo — vrtna in gub 96 x 72,45 mm — gibna prostornina 2265 kubikov — kompresija 8,7:1 — največja moč 129 KM (DIN) pri 5500 vrtiljajih v minuti — največji navor 26 kgm (DIN) pri 3500 vrtiljajih v minuti — ročična grad v 4 letajih — odmična gred v glavi (verigal) — dvojni registerji pado-točnih upljalčev solex 4 A 1 — vodno hlajenje s črpaliko, termostatom in ventilatorjem — akumulator 12 voltov, 55 amperurk ur — alternator 770 vater
 Prestava: moč motor sprejeda pogonna zadnja koleca — enokolovska sva sklopca — štiristopenjski sinhronizirani menjalnik (za doplačilo avtomatik) — prestavna ročica na tleh — platišča 5 1/2 J x 14 — gume 175 BR 14 (michelin ex)
 V 15 in 086: limuzina — štiri vrata — 5 sedelcev — samonena, jednena karoserija — prednji kolosi na posamičnih oboseh, dvojna prečna vodila, vijajčne vzmeti s pomožnimi gumastimi vzmetmi, tele-

halhaj, ki jim pravimo kar „dortorji“.

To so tovarniški vozniki, možje z jeklenimi žilci, saj morajo za plačo prisesti k vsakemu novinarju, preden odpelje avto. Če povem po pravici, vožnja z „dortorjem“ ob strani je nekaj takšnega, kot če bi mi ves dan nek radovednež gledal pod prste na pisalno stroju. Toda potrudil sem se in pozabil na nadzorstvo.

Preskusna proga se je vila med nizkim obmorskim grmičjem in šele ob koncu zašla na pentjasto dirkališčno stezo. Tako je bilo prilike za vse: za zmerno, udobno vožnjo, kakr-

škopski blažilniki, vzpoini prečni stabilizator — zadnji kolosi na posamičnih oboseh, poševna vodila, vijajčne vzmeti s pomožnimi gumastimi vzmetmi — teleskopski blažilniki — vzpoini prečni stabilizator (za doplačilo; avtomatiko izravnavanje nivoja vozila) — kolotne zavore na vseh štirih kolesih, dvokrožni zavorni sistem, servo omejevalnik moči na zadnji kolost — mehanska „ročna“ zavora (in pedalom) na zadnji kolost, pedal za levo nogo — volan s kroglicami
 Mere in teže: dolžina 4,725 m — širina 1,786 m — višina 1,438 m — medosna razdalja 2,795 m — kolotek spredaj 1,448 m, zadaj 1,448 m — teža praznega vozila 1360 kg — dovoljena obtežba 1800 kg — dovoljena skupna teža 1800 kg — priključnik 506 litrov (tovarna)

Zmožljivost: največja hitrost (tovarna) z običajnim menjalnikom: 150 km na uro, z avtomatiko: 173 km na uro — pospešek od 0 do 100 km na uro (tovarna) z običajnim menjalnikom: 11,5 sek., z avtomatiko: 12,4 sek., — normalna poraba goriva po DIN: 11,8 litra na 100 km

šna pristoja poklicnim voznikom s šoferskimi čepicami na glavi in za vožnjo s plinom do kraja, ki se ji testniki neradi odročemo.

Novim modelom so namenili novo prednjo premo. Ta sicer močno spominja na premo pri modelih „S“, toda natančno takšna le ni. Zdaj je polmer vođenja tudi pri „malih“ mercedesh enak nič, da bi bil negativen zaradi zavor manjka prostora. Smerna stabilnost mercedesov je res odlična, in celo pri zelo ostrem zaviranju avto ne zavije vstran. Zavore so dvokrožne, glavni zavorni valj je nastavljen tako, da ob izpadu enega kroga

pojača moč drugega kroga. Koluti so ob vseh štirih kolesih.

Sprememba, ki sodi k podvožju, je na novo zasnovan varnostni drog volana, ki se v primeru trčenja izmakne vstran in obvaruje voznika. Servo naprava volana sodi v ceno le pri modelih 300 D, 280 in 280 E. Pri ostalih avtih jo ponujajo za doplačilo.

Zadnje premo niso spreminjali (vse o podvožju glej pri tehniških podatkih).

Sam že rekel: mercedesu pristoja zmerna vožnja. In da bi bilo vozniku še boljše, vgrajujejo k petvaljniku (dizlu) in k šestvaljnemu motorjem napravo tempomat. Za voznika je to ročica ob volanu s katero nad hitrostjo 40 km na uro vklopi kakršnokoli stalno hitrost. Tempomat je dobrodošel predvsem med dolgotrajno vožnjo po avtomobilskih cestah, saj prihrani vozniku pritiskanje na plin. Ob nenadnem pospeševanju in zaviranju se naprava samodejno izkluči.

Pa je kljub temu res: na dirkališču sem iz najhitrejšega mercedesa iztisnil vse športne lastnosti. Avto je, kljub veliki teži in na udobje ugašenemu vzmetenju, precej bolj kot takšnemu načinu vožnje, kot sem bil vajen pri prejšnjih modelih.

Žal so bili vsi preskusni avti opremljeni s servo volani, ki za naglo vijačenje pri velikih hitrostih niso najbolj primerni. Toda mercedese vseeno ponuja užitek, da se z vso hitrostjo zapodis v ovinek, spodobnese zadek in ga ujameš z volanom. Avto se dolgo časa obnaša nevtravno, a to močno zdrsne, ga ni težko ustajiti. Moti le močno nagibanje karoserije. Športna vožnja s šibkejšimi motorji, še posebej z dizli, je seveda mnogo težja, saj si z motorjem ni moč dosti pomagati. Mercedes je še zmeraj limuzina in komur to ni všeč, naj kupuje drugje. Priznam: po celodnevni preskušnji bi očitke, ki grejo na račun teh avtomobilov, zmozel prešteti s prsti ene roke. Novi mercedesi so zares dobri avtomobili.

Ko sem z bokom naprej pridrel iz pentjaste šikane, se je zganil celo moj „službeni“ sopotnik:

„Zelo dobro,“ je rekel. „Dokazali ste, da je mercedese tudi dirkalnik.“

Se zdaj ne vem, ali je hvallil mene ali avto ...