



Trikraška zvezda na avtomobilskem nosu ima skorajda čaroben pomen: vozniku je ves čas pred očmi, da ne pozabi, s čim se vozi, hkrati pa je tudi jamstvo, da se vozi dobro, skorajda najbolje od mogočega. Kajti Daimlerjeva zvezda ni pesek v oči; sodi pač k hišni tradiciji, ki je enako dosledna tudi glede tehniške popolnosti in kakovosti v celem.

Mercedes 230 E sodi v tisto Daimlerjevo avtomobilsko paleto, ki so jo na novo obdelovali in predstavili pred koncem leta 1984. Ti mercedesi, s tovarniško skupno oznako W 124 ter z napisom, ki se na zadkih in skladno z motorno vsebino vzpenjajo od 200 D do 300 E, sodijo – gledano z oči kupca – v prepričljivo višji avtomobilski razred. Kot mercedesi sami po sebi pa sodijo v srednjeveliko ponudbo te avtomobilске hiše.

Mercedes 230 je torej le ena od osmih različic, upoštevaje štiri bencinske in štiri dizelske možnosti. Ampak karoserija in njena osnovna oprema sta praktično vselej enaki. To je moderno vozilo z aerodinamično naklonjeno klinasto obliko (karoserijski količnik zračnega upora znaša ugodnih 0,30) in z mnogimi potezami, ki smo jih spoznali že pri manjšem in malce starejšem mercedesu 190. Naj večjo razdaljo, ko občutek za zunanje mere opazneje zbledi, je avtomobila na hitrico močče celo zame-

Mercedes-benz 230 E

Pod srečno zvezdo

Daimlerjev »srednji« razred in ena od osmih motornih možnosti

njati med seboj; čeprav sta žarometa pri mercedesu 230 in njegovi seriji odločno večja ter z masko pred motorjem vred položnejša kot pri 190, pa tudi zadnje luči so drugačne, predvsem na račun postrani zarezanega in do tal odpirajočega se prtijažnega prostora.

Seveda je mercedes 230, naj bo zdaj govora samo o njem, z vseh strani temeljito vozilo. V mislih imam celo vrsto vstih varnostnih elementov, ki skrbijo za to, da ostane potniška »kletka« tudi ob močnejših udarcih nedotaknjena; pa zaobljenost pločevinastih delov, v korist blažjih

poškodb ob morebitnih trčenjih avto-človek, pa en sam prednji brisalnik, ki zmore zaradi posebej zasnovanega vzdolžnega giba obrisati 86 odstotkov prednje šipe; pa prostorsko zasnovano, zaradi katere je v tem avtomobilu počutje zares limuzinsko ter primerljivo z večjimi in dražjimi primerki iste znamke; pa nenazadnje kakovostno obdelavo pripadajočo tudi najmanjšim podrobnostim, ki je pri mercedesih že dolga leta enako slavna, kot je slavno njihovo ime.

Za čvrsto, a lahkotno se zapirajočimi vrati je tudi v tem avtu tako, kot smo pri mercedesih vajeni: rahlo staromodno, a skrbno razporejeno, premissljeno odmerjeno in lično izdelano. Voznik dobi velik volanski obroč z zajetnim sredinskim delom, v katerem je prostor za varnostno zračno vrečo, ki se ob trčenju sama in v trenutku napihne; kratko in v usnje oblečeno prestavno ročico pod zajetno sredinsko konzolo; tri okrogle merilnike pod nesimetrično zavijanjem »nadstreškom«; že znano in zajetno ročico ob volanu za ukazovanje utripalkam, brisalnikom, lučem in brizgalki za šipo; vrtljivo stikalo za levico, v katerem so združili prižiganje in ugašanje večine luči pri vozilu; ter podobno vrtljiva ravnalnika zračnega in gretja z vgreznjenima kolutoma za številčno nastavljanje temperature v notranjstvi.

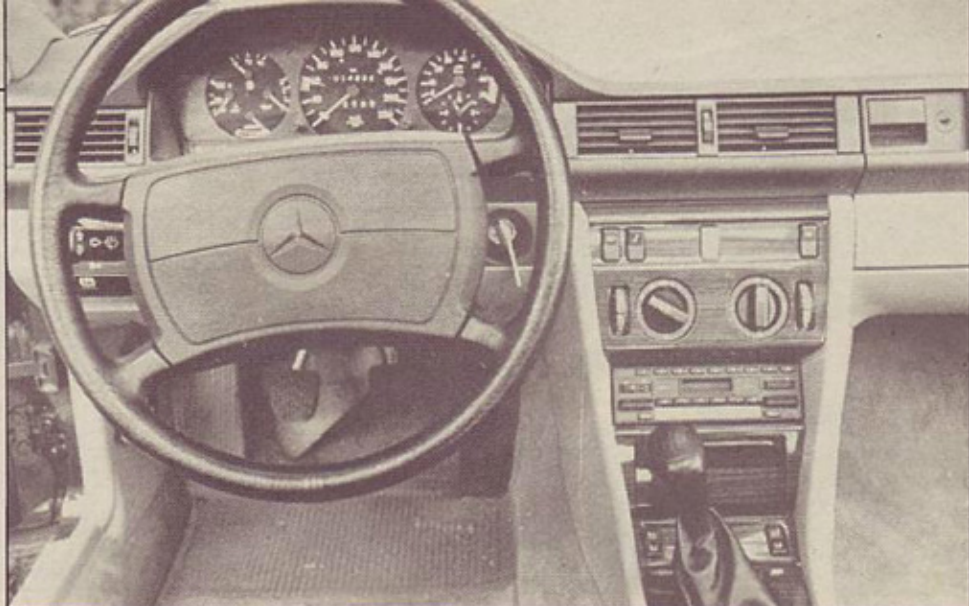
Merilniki so dobro zasenčeni in zelo pregledni. Naravnost pred očmi je močče prebrati hitrost vozila (ob dveh kilometrskih števcih), na levi strani količino goriva v posodi, temperaturo hladilne tekočine in pritisk



Prtijažnik: milimetrska natančnost obdelave

motornega olja (ob hkrati vgrajenemu ekonometru), na desni strani pa motorne vrtljaje, nad klasično uro. Tudi vsa ostala stikala, s tistim za doplačilne naprave vred, so pregledno in priročno razporejena, izjema je pa »ročna« zavora, ki ji ukazuje pedal za levo nogo (hkrati s potezno ročico za levo roko), pa ostaja najmanjši mercedes 190 tako edini model iz te hiše, kjer je ročna zavora zares ročna, z ročico med sedežema.

Ravnanja s četrtrim pedalom se je seveda mogoče hitro (in vsakič znova, ko človek sede v tako opremljen mercedes) privaditi. Ampak razveseljivo pripravna ta »ročna« zavora vseeno ni. Počutju po volji so pa dolga pomika prednjih sedežev z njenim natančnim nastavlja-



Kokpit: redoljubna klasika

**MOTORNO OLJE NA SIN-
TETIČNI OSNOVI**



**ZA BENCINSKE IN DIZEL-
SKE MOTORJE OSEBNIH
VOZIL IN TUDI ZA TURBO**



Zadnja zglavnika: s sprožilcem za voznika

njem vred, spretno zasnovana vrtljiva koluta ob prednjih naslonjalih, ki strežeta njenemu nagibu in višini zglavnikov, ter električni gumb na armaturni plošči, ki sproži zglavnika na zadnjem naslonjalu, da (s precej glasnim tleskom) omahmeta v za to pripravljeno vdolbini. Tako se ogneta voznikovega pogledu za vozilo, ob vnovičnih potnikih na zadnji klopi pa ju je potrebno ročno namestiti v izhodiščno položaja.

Zdaj omenim še lične prevleke in preproge, skrbno izrezane predale v armaturni plošči in na

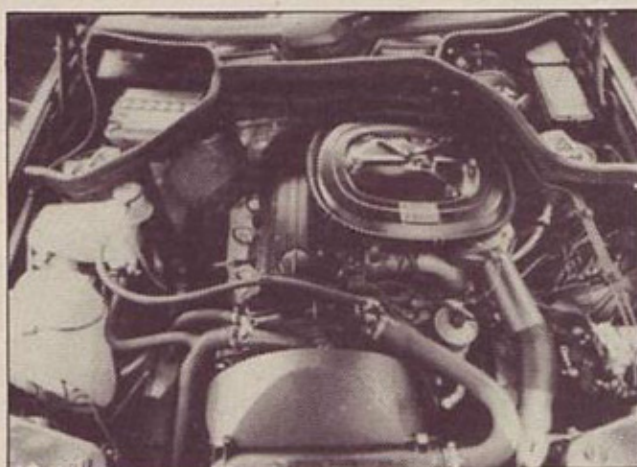




vratih ter nekaj okrasnih lesenih vložkov, pa boste morali pritrditi, da je mercedes še vedno in že spet mercedes. Tudi na račun mehko vzmetenih prednjih sedežev, ki že leta dolgo niso povsem kos telesnim oprijemom na ostrih ovinkih.

Temeljnost pa razkrije navpično privzdignjen prtljažni pokrov, pod katerim je za 520 litrov normne in nadvse natančno obložene praznine, z rezervnim kolesom v dnu in z zajetnima kotanjama za drobnarije na obeh straneh. In enako razveseljiv je tudi pogled pod motorni pokrov, kjer je prav vse, do najdrobnejše objemke ali gumaste zaščite, lekarniško čisto in v brezhibnem redu. Seveda je bistvo vsebine 2,3-litrski štirivaljni motor, ki se je prepričljivo zapisal v moderno motorno ponudbo že na začetku tega desetletja, ko so ga zadnjikrat temeljito obdelali.

Od takrat dalje je tudi jasno: da se razmeroma velika gibna prostornina prav dobro ujame s samo štirimi valji, kar je mogoče urno spoznati tudi izza volana – na račun lahkotnega in dovolj mirnega teka, ugodne prožnosti pa tudi siceršnjih zmogljivosti v celem. Tudi ta motor – večino motorjev za mercedese 200 D/300 E so na novo zasnovali ali vsaj odločno modificirali, tudi zaradi manjših tež – se ponša z nekaterimi modernimi lastnostmi kot na primer z le enim, a večirnim klinastim jermenom za pomožne agregate, s hidravličnim vležavanjem in s hidravličnim nadzorom ventilskega krmiljenja. Črka E za številno oznako pomeni vbrizgavanje goriva, v tem primerju z Boschovo napravo KE-jetronic, kar pomeni mehansko vbrizgavanje ob izdatnem sodelovanju elektronike, ko gre za ogrevanje motorja, pospeševanje, prosti tek, prekinanje dotoka goriva ob odvzetem plinu, polno obremenitev in tako dalje.



Motor: štirje uglajeni valji

Eno z drugim: motor se izkaže z ugodnim navorom in s tem v zvezi z zelo uporabno prožnostjo, z uglajenostjo in z dobrimi končnimi zmogljivostmi. To je torej spretno zasnovan in skrbno uravnotežen štirivaljni motor, ki mu malce nenavadna gibna prostornina, večja od dveh litrov, prav nič ne škodi. Vse to je moč zaznati tudi z njegovo zmernostjo pri hrupu in z mirnostjo, ki se sprevrže v zaznavnejše tresljaje

šele zelo blizu rdečega polja na merilniku vrtljajev, torej skoraj pri številki 6000. Ker je motor obenem tudi v ugodnem sožitju s petstopenjskim menjalnikom (direktna četrta in varčevalno podaljšana peta prestava) zna biti nadvse prepričljiv že nad 3000 vrtljaji v minuti, torej v območju najugodnejšega navora. Je pa povsem kos tudi vozniškom, ki so za pretikanje zelo leni, saj si je z njim mogoče pri-

vočiti peto prestavo tudi pri hitrosti približnih 100 kilometrov na uro in z le okroglih 2000 vrtljajev ročične gredi.

Seveda smo bili večidel naše preskušnje do motorja in avtomobila nasploh dosti zahtevnejši kot se za limuzino mercedesovskega kova spodobi. Pri tem smo dosegali zelo ugodna potovalno-hitrostna povprečja ob enako ugodni povprečni porabi goriva (za celoten test) 10,4 litra na 100 prevoženih kilometrov.

Med našimi meritvami, z dvema osebama v avtu in s polno posodo goriva, pa je mercesed 230 E pospeševal takole: z mesta do hitrosti 80 kilometrov na uro v 7,0 sekunde, do hitrosti 100 kilometrov na uro v 10,3 sekunde, do hitrosti 120 kilometrov na uro v 15,2 sekunde, do hitrosti 140 kilometrov na uro v 20,9 sekunde in do hitrosti 160 kilometrov na uro v 30,6 sekunde. Ker sta peta prestava v menjalniku, oziroma končno prestavno razmerje ob njej izrazito prizanašajoča motorju in njegovi želji, za malce odločnejšo vožnjo pa skorajda pretirano dolga, doseže mercesed 230 E največjo hitrost v četrti prestavi: 205 kilometrov na uro. Pri tej hitrosti obtiči kazalec na merilniku vrtljajev pri številki 5800,



Tehnični podatki

Motor: štirivaljni – štiritaktni – vrstni – nameščen vzdolžno nad prednjo premo – vrtina in gib 95,50 x 80,25 mm – gibna prostornina 2299 kubikov – kompresija 9,0:1 – največja moč 100 kW (136 KM) pri 5100/min – največji navor 205 Nm pri 3500/min – ročična gred v 5 ležajih – odmična gred v glavi (veriga) – glava iz lahke litine – mehansko/elektronsko vbrizgavanje goriva (bosch KE-jetronic), s samodejnim zapiranjem dotoka goriva ob odvzetem plinu – vodno hlajenje – akumulator 12 V, 62 Ah – alternator 770 W.

Prenos moči: motor spredaj poganja zadnji kolesi – enokolutna 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 3,27 – platišča 6 1/2 J x 15 – gume 195/65 HR 15 (good year)

Voz in obese: limuzina – 4 vrata – 5 sedežev – samonosna karoserija – vsa štiri kolesa

na posamičnih obesah – spredaj vzmetni nogi, trikotna prečna vodila, stabilizator, negativni polmer vodenja – zadaj »prostorska prema«, vijačne vzmeti, prečna vodila, natezne in potisne opore, kolo-tečniki, stabilizator, teleskopski blažilniki – dvokrožne zavore, kolutne za vsa štiri kolesa, servo, ABS – mehanska »ročna« zavora na zadnji kolesi (pedal za levo nogo) – volan s kroglicami, servo, 3 zavrtljaji 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 m, zadaj 1,488 m – rajdni krog 11,2 m – teža praznega vozila 1280 kg – dovoljena skupna teža 1800 kg – dovoljena teža prikolice z zavoro 1500 kg, brez zavore 675 kg – prtljažnik (normno) 520 litrov – posode za gorivo 70 litrov.

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 203 km na uro – pospešek 0-100 km na uro: 10,4 s – poraba goriva (ECE): 6,2/7,7/11,1 litra bencina super na 100 km.

kar je za dve črtici pod nevarnim območjem delovanja, če pa medtem pretaknete v peto prestavo, hitrost tudi ne bo omahnila pod 200 kilometrov na uro. Le vrtljaji motorja bodo dostojnejši.

Tako po vsem omenjenem zamerim motorju le eno, razmeroma drobno, a nič kaj ugodno napako: da se dosti manj spontano kot na dodajanje plina, odziva na odmikanje noge s pedala. Hočem reči, da motorni vtljaji upadejo vselej z majčkeno zamudo, sekundo ali dve po tistem, ko voznik popusti pedal za plin. Pa si je včasih potrebno pomagati z zavorami, da se ta neugodnost hitreje razblini.

Ker so vsi srednjeveliki mercedesi, z mercedesom 230 vred, grajeni za danes in jutri, so enako moderno zasnovana tudi njihova podvozja. To pa pomeni, da je pogled k vznožju mercedesa 230 E zelo podoben tistemu izpod mercedesa 190, le, da je z merami prilagojeno večjemu okolju. Torej so vsa štiri kolesa posamično obešena, z vzmetnima nogama in prečnimi vodili spredaj ter s »prostorsko« premo in vijačnimi vzmetmi za zadnji kolesi. Tako sta po petkrat vodeni zadnji kolesi, hkrati s štirimi kolutnimi zavorami in ABS, enako dognani kot celo vozilo. In, ker je takšen mercedes na voljo tudi z znatno zmogljivejšim šestvavljnikom, je v podvozu rzaličice 230 E dovolj rezervnih sposobnosti, da je njene cestne lastnosti moč sproti prilagajati zahtevnosti voznika. Ho-

čem reči, da je po tej plati mercedes 230 E enako kos z gledni limuzinski nalogi, pa tudi športno zagnanemu vozniku, ki se hitrih ovinkov z veseljem loteva. Kajti, ta avtomobil je nevtralen do skrajnih mej, ko se narahlo vznemiri zadek, ki ga je potem potrebno umiriti z odvzemanjem volana. Ampak to je netežavno delo, čeprav je v isti sapi potrebno reči, da volanski servoojačevalnik ni ravno najplemenitejše sorte. Obenem pa je vozniku pametno vedeti tudi to, da se volan iz obeh skrajnih leg z zamudo izravnava pa mu je pri tem potrebno pomagati z rokama.

Toda, ker je podvozje odličen kompromis med udobnim vzmetenjem in čvrstostjo stika koles s tlemi, je mercedes 230 E, ne glede na vozne okoliščine, zanesljiv in tudi po tej plati visoko zmogljiv avtomobil.



Mercedes-benz 230 E je torej ena od tistih odličnih limuzin, ki streže z vsem hkrati: z dovolj udobja, z dovolj zmogljivosti, z dovolj dobro lego na cesti in z dovolj zmerno porabo goriva. Da nakupna cena ni namenjena jugoslovanskim žepom, se ve samo po sebi. In, da je avto nabit s kakovostjo, prav tako. Saj je mercedes. In za mercedese se ve: da so rojeni pod srečno zvezdo. Srečno tudi za tiste, ki si jih lahko privoščijo.

**MARTIN ČESENJ
foto: MARJAN ZAPLATIL**