

Ante Mahkota

MERCEDES 250 SE

»Novi mercedes«, tako pri nas še vedno pravimo »250«, ni več nov avto, je pa bleščeč. In če odštejemo najdražje, je mercedes 250-S ali SE — najbolj gospodski nemški avto. Mnogi ga kupijo zato, ker ne trpijo, da bi pred njihovimi hišnimi vrati stal kak drug avto; mnogi pa so v resnici prepričani, da ni bolje zasnovana avtomobila in prisegajo na nedosegljivo natančno izdelavo.

Ko ponavljamo »mnogi«, moramo zapisati, da je pri nas vseh skupaj zelo malo.

Toda gospodski mercedes ne zanima samo tistih, ki si ga lahko kupijo — zase ali za podjetje. Koga pa, denimo, ne zanima, kako se vozijo tovariši!

S tem pa smo, skoroda za opravičilo, že posegli v noveletni spored naših priznanih šaljivcev, ki bodo v pomanjkanju novih šal gotovo potegnili iz železnega repertoarja »ošiljeno ost kritične besede« na račun mercedesove zvezde.

Raje bomo pripovedovali, kako smo ga vozili. Na dirkališču Hockenheim, kamor

nas je povabilo združenje nemških avtomobilskih časnikařev.

Za vožnjo so nam poleg drugih nemških avtomobilov ponudili vse mercese, tudi »600«. Toda v nasprotju z vsemi drugimi tovarnami, ki so zbranim novinarjem iz vse Evrope pripeljali na preskušnjo avtomobile, je le Daimler-Benz zahteval, da je ob časnikařu, ki je vozil, sedel še njihov preskusni voznik. Železne živce imajo ti fantje...

Slavna zvezda na novi pločevini

Ceprav je reklamna služba tovarne BMW že zelo razvpila geslo, da so njihovi avtomobili »novi razrede«, pa so tudi pri Mercedesu, ko so malodane natanko pred dvema letoma predstavili novi avtomobil, razglasili, da je to avto »spovsem novega razreda«.

Ne vemo sicer, kako se novi razred lahko stopnjuje, vemo pa, da je avtomobilski »novi razred« k nam dovoljeno uvažati — medtem ko je knjiga enakega imena na indeksu.

Kakorkoli že, na vprašanje, ali gre res spovsem novi razred, kadar govorimo o mercedesu 250 SE, še vedno ni odgovora. Težko je namreč seči, da »250 SE« ni neposreden naslednik »220 SE« — razen tega, seveda, da stari avto še izdelujejo in s mu reče »230 SE«.

Tovarna v Untertürkheimu stare modele še vedno izdeluje, in prepričani smo, da bi bila velika škoda, če bi jih zavrgla. Pri tem pa smo prepričani, da bi osnovni teh-

nični spremembi novega mercedesa — izenačevanje nivoja avtomobila in 2,5-litrski motor — brez težav vtaknili tudi med staro pločevino.

Toda tudi proslavljena tovarna z zvezdo je očitno morala popustiti okusu kupcev — v tem razredu le Citroen s svojo žabo vztraja pri svojih oblikah — in za konkurenco Opelovim avtomobilom s šestvaljnim motorjem predstaviti novo podobno.

Seveda pa bi grdo ravnali, če bi zarnočali, da novi mercedes ni le nova pločevina, ampak da ima precej tehničnih izpopolnitev.

O obliki novega mercedesa naj povelmo le to, da je avto skoraj prav tako širok in dolg kot stari model, toda šest centimetrov nižji. Pri tem, sodimo, je tovarna prislunhla okusu kupcev, ki ne marajo več visokih avtov.

Mercedes 250 ima tudi zelo nizek pas, okna so zaradi tega veliko večja in čeprav je steklo tekoje od pločevine, se avto vendarle zdi na pogled bolj lahкотen.

Ze ko smo zaloputnili vrata in nam je spremiljevalec z značilnim švabskim dialektom svetoval, naj pogumno pritisnemo na podal, smo občutili, kako izredno solidno in natančno je karoserija izdelana. Prostor za potnike je slej ko prej strdna kletkas, tako da se pri hudih trčenjih del zmečka, mehkejši prednji in zadnji del pa se zmečkata in tako ublažita udarec.

Ko smo pognali, smo bili veseli filtra, ki ni dovolj, da bi v napravo za prezračevanje prišel prah; ko so se v hladnem

VITREX poleti pozimi

za čiščenje vetrobranov

vremenu šipe orosile, smo se naučili ceniti tristopenjski ventilator. Naprava za prepračevanje zadnjega dela vozila je pod zadnjo šipo, ki se malodane ne orosi. Ročice za odpiranje oken na prednjih vratih so kot v mercedesu 600. Sedežev si boljših ni želeli. Prestavljati jih je mogoče po dolžini in višini. Naslanjač se nagiba brez stopenj. Ali je komu univerzalna ročica za žaromete, utripalke in brisalce vseh, to je odvisno od navade.

Odlični pospeški le s pogostnim prestavljanjem

Ceprav nismo prijatelji prestavne ročice pri volanu, smo ugotovili, da se zelo lepo pretika. Komaj smo speljali, smo občutili, da je v šestvaljnem motorju veliko moči — največ pri precej visokem številu vrtljajev.

Nekaj malega očitkov 2,5-litrskemu motorju je gotovo skritih v razmeroma nizki cenī mercedesa 250 SE. V tovarni so se namreč odločili le predelati stari šestvaljni motor, ki v resnici tudi ni zastarel. Ohišje starega motorja pa je, žal, takšno, da mu niso mogli zelo povečati vrtnice in zdi se, da je z 2.496 kubiki ohišje motorja do konca izkoriščeno.

So pa ohišje odločno spremenili, ko so ga začeli ulivati tako, da je namesto štirih ležajev za ročično gred starega motorja sedaj ročična gred v sedmih ležajih.

Motor z neposrednim vbrizgavanjem goriva doseže največji navor 22 kpm pri 4.200 vrtljajih v minuti. Visoki vrtljaji pričajo, da je treba pogosto prestavljati, da poldrugo tono težki avto drvi, kot zagotavlja tovarna.

Toda če prestavljate, kot ponavadi lastniki tako velikih avtomobilov sicer ne marajo, je mercedes 250 SE zelo hitra limuzina. Izmerili smo — drugih meritev nismo mogli opraviti — da kilometer brez zaleta prevozi skoraj v 30 sekundah — rezultat, ki ni v sramoto nobenemu športnemu avtomobilu.

Pri tem smo seveda v vsaki prestavi pritisnili do konca — tako narekujejo tudi oznake na merilniku hitrosti, pa še spremljevalec nas je podžigal — v tretji čez 140 km na uro.

Tudi za princeze iz »600«

V prejšnji številki »Avta« smo že zapisali, ko smo razpravljali o nihalni zadnji premi da je Mercedes edina tovarna, ki vztraja pri nihalni premi — v avtu, ki ima motor spredaj.

Nihalna mercedesova prema ima hidropnevmatično izenačevalno vzmet, ki ne skrbi le za to, da je nivo avtomobila enak, če je naložen ali prazen, ampak skrbi tudi, da se avto zelo dobro drži ceste. Zadnji kolesi tako stojita vedno nekoliko na »iks«, pa se tako zelo dobro opirata v ovinek.

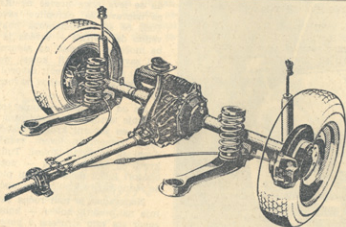
V dežju smo prvi krog na dirkališču vozili počasi, potem pa nam je zrasel pogum in v nekatere bolj blage ovinke smo pripodili tudi s hitrostjo 150 km na uro. Prepričali smo se, da je mercedes 250 SE izredno nevtralen avtomobil. Če v ovinku dodajate plin, je treba volanu zelo zelo malo odzemat, če v ovinku ne pospešujete, pa prednji del avtomobila le malo sili v notranji rob ovinka.

Na dva in pol kilometra dolgem ravnem odseku dirkališča je merilnik hitrosti kazal 190 in sodimo, da je verjeti tovarni, ki zagotavlja največjo hitrost 193,5 km na uro.

Zavore so odlične. Severno napravo so nekoliko popravili, da ni več tako zelo »ostr«, kadar voznik v strahu sunkovito in močno pritisne zavorni pedal. Naprava, ki porazdeljuje zavorno moč na prednji in zadnji kolesi, je izredna, saj tudi pri nasilnem zaviranju na mokri cesti avtomobila nismo pripravili do tega, da bi mu spodneslo zadek. V ovinku pa je tudi »250«, kot vsi mercedesi, precej občutljiv na zaviranje. Nihalna prema ima pač prirojene pomanjkljivosti, ki jih še tako dobrī inženirji ne morejo odpraviti.

Nekateri kolegi so sodili, da je izredno dobra lega na cesti nekoliko prizadela znamenito mercedesovsko udobje. Morda so vzmeti res nekoliko trše, toda po naši sodbi podvozje še vedno tako odlično »požira luknje« in so sedeži tako udobni, da je avto primeren tudi za kraljično, ki je skozi 12 žimnic in 12 pernic občutila grahovo zrno.

Sicer pa se princeze vozijo v »600«.



Nihalna mercedesova prema ima hidropnevmatično izenačevalno vzmet, ki skrbi predvsem za to, da so zadnje noge mercedesa 250 SE vedno za iks.