



MERCEDES-BENZ 250

POROŠTVO SREBRNE ZVEZDE

Zgodbo o nesrečni Roziki od Trattenburgov je zadnjič pogrešila srebrni mercedes, star komaj tri dni. To lažili so jo: mercedese kradejo po tekočem treku! Zlikovci vedo, kaj je dragoceno!

In res: za pest velik safir, ki ga je Rozika iz milijonarske razvade vozila v predalu za rokavice, so ji tatovi vrnili po pošti, krasnega mercedesa pa ni videla nikoli več.

To je zdaj mercedes z najmanjšim šestvaljnikom in edini, ki je za lansko pomladitev dobil nov motor – Na testu; s samodejnim menjalnikom

Mercedes 250 sodi v serijo »malih« mercedesov 200 D – 280E. Torej je navzven in po opremljenosti enak mercedesu 300 D, ki smo ga testirali za lansko 14. številko Avto-magazina. Je pa ta model tudi edini, ki je januarja 1976 – razen prenovljene karoserije in nove prednje preme – dobil še nov motor.

Pri mercedesu se ve vnaprej: vse v njem je bogataško, okusno in resno. Takšna je armaturna plošča, ki sploh ni moderna, je pa lična in z vsem, kar voznik limuzine potrebuje. Takšna je notranjost v celem, z odličnimi sedeži (prednja dva je moč odriniti zelo daleč nazaj), z ličnimi tapetami in debelemi preprogami, takšen je navsezadnje tudi prtijažnik s plastično oblogo in varnostnim trikotnikom, zataknjenim ob spodnjo plat pokrova.

Cena*: 20 133 DM in pribl. 287.000 dinarjev
Osnova za izračun rep. in obč. davka: pribl. 244.000 din

Zavarovanje:
obvezno: 1765 din
kasko brez franšize: 31.662 din
kasko s franšizo 4000 din: 8816 din

Cestnina: 2500 din
Proizvajalec: Daimler-Benz AG, 7 Stuttgart 60, ZR Nemčija

Generalni zastopnik in prodajalec: Autocomer- ce, Ljubljana, Trdinova 4; podružnice v rep. središčnih, Novem Sadu, Splitu, Reki, M. Soboti in Kopru.

*cena velja za osnovni model, brez samodejnega menjalnika in pomične strehe.

Prtljažniku gre v isti sapi tudi zamera: težko rezervno kolo je na dnu, da ga nežna roka voznice komajda privzdigne in da je treba zaradi njega vso prtijažo zložiti na plan.

Toda takšno podrobnost je voznik, ki udobno sedi, odlično vidi na vse strani, obenem pa – za prestižnejši občutek poleg ceste pred seboj ves čas gleda tudi dragoceno zvezdo, na koncu pokrova, pripravljen odpušiti.

Če je mercedes črn, je ponavadi službeno vozilo. Če je bel, rdeč, rumen, ali zelen, kot je bil ta, ki smo ga preskušali, se ve, da služi globokemu (zasebnemu) žepu. Mercedes 250 še zdaleč ni najrazkošnejši in najdražji model te znamke. Pa boste v njem ljubub temu – ne le pri nas, tudi na tujih cestah – deležni pogledov tiste sorte, s kakršnimi se psi ozirajo za

SIJAJ ZA VZGLED

To, kar je mercedes v Evropi, je Cadillac na ameriških tleh: imeti ga, ni le simbol uspeha, temveč uspeh sam po sebi. Ugotovitev – ta avto je pa takšen kot mercedes! – lahko pomeni dvojce: da je tako dober in udoben ali pa, da je dražji od drugih.

Svedo so tudi takšni kupci, ki imajo od vseh mercedesov najraje BMW. Toda vrsta kupcev pod srebrno zvezdo je vseeno dolga dve leti čakanja; čeprav naredijo v Stuttgartu dvajset tisoč mercedesov na mesec.



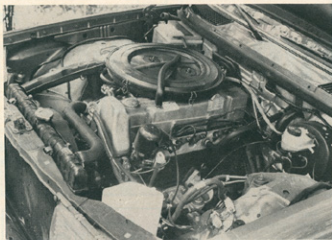
mačko. Komur je do draženja zavisti, ta bo segel po mercedesu, kdor bi se rad potuhnil, ne da bi zato tvegal udobje, ta bo segel, recimo, po Fordovi granadi. Tako pravijo tisti, ki se razumejo na te reči.

UGLAJENA POPOLNOST

Ko sta Karl Benz in Gottlieb Daimler pred mnogimi leti naredila prvo »kočijo z motorjem«, nista mogla slutiti, da bodo Daimler-Benzova vozila kdaj takšna, kakršna so danes. Posamičnih obes, skoraj brezšumnega motorja in brisalnikov na žarometih resda ni moč primerjati z genialnostjo njeguna časa, toda že to, da vrata le nalahno pahneta — pa se zaprejo kot bi se tisti hip sprjela z okvirjem, je čudovit občutek. Hočem reči, da je današnji mercedes tiste vrste avto, pri katerem deluje vse natanko tako, kot so konstruktorji predvideli.

Mercedes 250 — in to velja praktično za vse mercedese, celo za kupeje — je limuzina od vrha do tal.

V njem so enako zadovoljni voznik in sopotniki. Prvi, ker vozi povsem neproblematičen avtomobil, drugi, ker udobno sedijo; ker je z natančno naravno za ogrevanje in zračenje vedno moč nastaviti pravišno temperaturo; ker je tudi kot odpiranja vseh štirih vrst premišljeno naravnano za najudobnejše vstopanje in izstopanje;



Dvo in pol litrski šestvaljnik je po zmogljivostih dovolj prepričljiv tudi za zahtevnejšega voznika



Zelo prostoren prtlačnik. Za! je rezervno kolo na dnu

in ker letve na spodnjem robu vrat niso v okras, temveč zato, da si človek ne umaže hlač.

To je torej prostorna limuzina za pet oseb, ki je — od lanske pomladitve dalje — zelo podobna največjim mercedesom: zaradi klinaste oblike, zaradi široke in nizke maske na nosu in zaradi letve, ki obrobja boke in zadek. Ostale so le skromnejše zunanje mere.

Nos in zadek vozila sta namenjena predvsem razsvetljavi. Mercedes 250 je najmočnejši med vrstniki, ki mu pripadajo okrogli žarometi. Za halogenke je treba doplačati in to mu prištejemo k (maloštevilnim) zameram. Zadnje luči so »zavite« okrog vogala, med njimi je prostor le za registrsko tablico. Stekla so rebrasta, da se manj mažejo.

Zasnova karoserije je uglašena na varnost: prednji in zadnji del se ob udarcu zložitva v harmoniko, prostor za potnike ostane dostikrat povsem nedotaknjen. Tudi drog volana je zasnovan tako, da se ob udarcu zmakne in obvaruje voznika. In če en zavorni krog zataji, glavni zavorni valj samodejno poveča moč drugega zavornega kroga.

Brisalnika drsita vzporedno in se zganeta povsem do spodnjega roba. Obrišeta kar 78 odstotkov šipe, kar pomeni, da je vidljivost tudi ob poslabšanih razmerah skorajda neprizadeta. Saj je z močnima zračnima curkoma moč osušiti tudi šipe

v vratih, k serijski opremi pa sodita še ogrevalna naprava za zadnjo šipo in od znotraj nastavljivo zunanje vzvratno ogledalo.

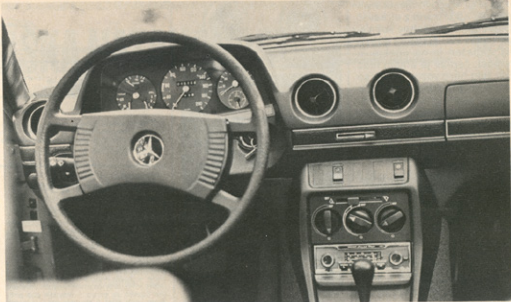
KULTURA V MOTORJU

Vrstni šestvaljnik, ki poganja mercedes 250, ni na novo zasnovan, je le plod razvoja motorja, ki je prej poganjal mercedes 230/6. Z njim so v isti sapi spodrinili tudi 2778—kubični motor starega modela 250.

»Novincu« je ostala glava iz lahke litine, z odmično gredjo, ki jo poganja veriga. Hidravlični napenjalnik skrbi za pravilno napetost verige. Ročična gred se suče le v štirih, toda izjemno širokih ležajih. Inženirji so poskrbeli še za novo zatesnitev glave, obenem pa stremeli za tremi cilji: močjo, ekonomičnostjo in preprosto izdelavo.

Izdelavi verjetno res ni kaj očitati. Tudi 129 KM, ki jih ta motor zmore pri 5500/min pomeni 9 KM več od nekdanjega 230/6 in le 1 KM manj od dosti večjega šestvaljnika nekdanjega modela 250. Novi motor je živahen, prožen in zelo kultiviran. Celo pri največjih vrtljajih (tovarna predpisuje zgornjo mejo pri številki 6000) ni pretirano glasen. Vžiga na mah, pedal za plin pa sledi brez oklevanja.

Med našim testom se je zataknilo le pri porabi goriva. Dvojni registrski uplinjač (s samodejnim čokom) je bencin dobesedno goital. Že med vožnjo iz Stuttgarta proti Ljubljani smo morali na bencinsko črpaiko po vsakih 200 prevoze-



Malce nazadnjaška, toda zelo pregledna in uporabna armaturna plošča

KAJ PRAVI ONA?

Spomni se, da ji je bil všeč že mercedes 300 D, čeprav z malce robatejšim dizelskim petvaljnikom. Toda, če dobro razmisli, sodijo k takšnemu avtomobilu še nov krznen plašč, moderni škornji do stegen in cigaretni ustnik iz pozlačene slonovine. Za vse skupaj potrebuje okroglih 500 tisočakov, ta podatek je pa tudi najbolj žalosten del testa. Ne, mercedesa ne bo še tako kmalu kupila, če ga pa bo, bo pa bel. O tem ni dvoma!

nih kilometrih. Ob (tudi sicer zelo skromni) 65-litrski posodi ni bilo težko izračunati visokoga poprečja: skoraj 30 litrov na 100 km.

V Ljubljani smo težavo zaupali mehanikom in poraba je omahnila za pet litrov. Še zmeraj preveč! Nikakršnega dvoma ni, da je bila uganka v malomarno nastavljenem uplinjaču, saj pri mercedesih ni navada, da bi tovarna lagala z varljivo obetavnimi obljubami. Še posebej pri tem modelu, ki naj bi se odlikoval z razmeroma poceni vožnjo. Tudi meritve tujih kolegov so kazale na pokvarjen uplinjač. Zato smo k porabi goriva pri »naših meritvah« zapisali rezultate, ki so jih izmerili zahodnonemški testniki. Sposodili smo si meritve pri prav takšnem mercede-

su kot je bil naš, z avtomatskim menjalnikom.

In avtomatiko v menjalniku posebej pohvalimo. Tovarna vgrajuje (za doplačilo) lastne štiristopenjske samodejne menjalnike, ki jih odlikuje izvrstno, komaj opazno pretikanje. Na račun štirih stopenj, avtomobil ne izgubi veliko na poskočnosti, v primerjavi z običajnim menjalnikom je opazno nižja le končna hitrost. Domnevamo pa, da bi bile tudi zmogljivosti testnega avtomobila boljše, če uplinjač ne bi nagajal.

ZANESLJIVO UDOBJE

Z mercedesi se zasebno vozijo tudi tako znani dirkači, kot so Reutemann, Hunt, Fittipaldi



in še kdo. To so fantje, ki si po razburljivih prizorih z dirkalšč želijo mirne in udobne vožnje. Mercedes 250 ni čestni dirkalnik. Uglasi se na udobne in varnost, čeprav je z njim moč tudi zelo hitro voziti. Odkar so jim lani posodobili prednjo premo, sodijo tudi mercedesi med tiste limuzine, pri katerih športno navdahnjen voznik z malce dobre vožnje brez težav dosega visoka hitrostna prečja.

Pri zelo hitrem vijuganju zahteva mercedes 250 trmasto dodajanje plina. Njegov nos je razmerno težak in sili k zunanemu robu. Voznik, ki bo sredi ovinka zavrl, bo imel huj kašnje velike skrbi z ograjo ali jarkom. S pritiskom na plin pa doseže, da teži zadek k spoondašnju in obdrži avto na cesti.

Testno vozilo je bilo opremljeno s servojačevalnikom vo-



Lično obdelan sredinski greben z gumbi za nastavljanje ogrevanja in zračenja, radijskim aparatom (za doplačilo) in prestavno ročico

lana (ki je sicer za doplačilo) in se je za malce slabši stik voznika s cestnišč odložil z le tremi zavrtljaji volana od ene do druge skrajne točke. To pomeni, da je moč s kratkimi gibi rok naglo dodajati ali odvzemati volan. Čeprav je res, da pri zmernih hitrosti tega mercedes sploh ne zahteva.

Polmer vodenja prednjih koles je enak nič (da bi bil negativen, preprečujejo obilne zavore); mercedes 250 odlično drža smer in niti med ostrim zaviranjem ne skrene s poti. Zavore sodijo k tistim njegovim mehanizmom, ki prispevajo k slavi na račun varnosti.

Pri Daimler-Benzu, tej najstarejši avtomobilski tovarni, velja geslo: Kvaliteta in naključje!

Tudi mercedes-benz 250 je dokaz za to, srebrna zvezda na njegovem nosu pa je pokrok.

MARTIN ČESENJ
Foto: MARJAN ZAPLATIL



NOTRAŽNJE MERE (prednja sedeža v zadnji legi) v cm: širina pri kolenskih srednjem 148, zadaj 148; širina prednjega sedeža 55, zadnje kolen 147; notranja dožnja od armaturne plošče do zadnjega naslonjaka 175, pomik prednjega sedeža 14. Uporabna prostornina prtljajnika (merjeno s kockami) 490 dm³

TEHNIŠKI PODATKI

Motor: sestavljeni - štirivaljni - vstni - nameščen vzdolžno nad prednjo premo - vršina in gno 88 x 72,45 mm - gibna prostornina 2525 kubikov - kompresija 8,7:1 - največja moč 129 KM (95 kW) - DIN pri 5500/min - štirna moč 31,1 KM (22,8 kW) na liter - največji navor 20,8 kgm (150 Nm) pri 3500/min - ročična gred v 4 letajih - odmična gred v glavi (vergaj) - višje ventila - glava iz lahke litine - dvojni negativni padalčni uprnik (poleg 4-6, za avtomatskim čokom - mehanska žrpalka za gorivo - mazanje pod pritiskom, oljni filter v glavnem kolu - vodno hlajenje s črpalke, termostatizirani in električni ventilatorjem - akumulator 12 V, 55 Ah - alternator 770 W - svečke beru D 220/14/3A oprema Bosch W 200 T 30

Prenos moči: motor spredaj poganja zadnji kolesi - senjski, endokulturna suha sklopka, štiristopenjski sinhronizirani menjalnik - za doplačilo in pri tistem arvu: štiristopenjski samodejni menjalnik, prestavno ročica na levi - položaji ročice: P-R-N-D-S-L - prestavna razmera: 3,98; 2,39; 1,46; 1,0; vzvratna 5,47; diferencial 3,69

Kolesa: platišča 5 1/2 X 15, sklenina prednja - gume 175 SR 14 (mehalni ZX) - pritisk spredaj 2,5; zadaj 2,2 bara

Voz in obesa: limuzina za 5 oseb - štiri vrata - samohodna jeklena karoserija - prednji kolesi na posamitnih osehah, dvojna prečna vodila, vijalne vrmeti s pomožnim gumastim vzmetom, teleskopski blažniki, stabilizator - zadnji kolesi na posamitnih osehah, poševna vodila, vijalne vzmeti s PoMožnimi GuMaSistni VajMeTri, TE-ElekPoni-dvojni sistem - servo - omajevnik moči na zadnji koleci - mehanska ročica zavora na zadnji koleci, pedal za levo nogo

Veliki pnenos s kroglicami - za doplačilo in pri tistem arvu: servo - varnostni drog - prestava volana 14,2:1 - 3 zavrtljaji volana od ene do druge skrajne točke - radni krog 11,5 m

Oprema: tretjestopenjski brisalnik in ventilator - električna brisačka za prednjo diplo - ogrevane zadnje lopa - luči za vzvratno vožnjo - varnostne signalke - opornika za glavi spredaj - avtomatska varnostna pasovna sredaj - od znotraj nastavljivo zunanje vzvratno ogledalo - za doplačilo in pri tistem arvu: pomoč na streha, halogenski žarometi

Mere in teže: dolžina 4,725 m - širina 1,786 m - višina 1,438 m - mešana razdalja 2,765 m - kolotek spredaj 1,486 m, zadaj 1,446 m - namerna razdalja od tal 1,165 m - prostornina prtljajnika 500 litrov - teža praznega vozila 1360 kg - dovoljena obtežba 520 kg - dovoljena skupna teža 1880 kg - dovoljena teža prikolice brez zavor 750 kg, z zavro 1280 kg - dovoljena obtežba strehe 80 kg

Zadrževanje: posoda za gorivo 65 litrov karler (s filtrom) 6,5 litra (menjava na 7500 km) - menjalnik (samodejni) 6,6 litra - diferencial 1 litrov - hladni sistem z grelnikom 10 litrov

Hitrosti: teoretična hitrost s četrti prestavi pri 1000/min: 31,5 km na uro - teža na moč: prazno vozilo 10,5 kg/KM (14,3 kg/KW), polno vozilo 14,8 kg/KM (19,8 kg/KW) - največja hitrost 175 km na urah (avtomat) - pospešek od 0 do 100 km na uro: 12,4 sek (avtomat) - norma poraba goriva po DIN: 11,8 litra na 100 km

NAŠE MERITVE

Testno avto je pred meritvami prevozilo 12.000 km. Meritve z dverma osebama in s polno posodo goriva.

Največja hitrost: 173 km na uro (zavet 3 km, povprečje 3,0h meritve)

Pospeški: 0 - 40 km/na uro: 2,9 s
0 - 60 km/na uro: 5,0 s
0 - 80 km/na uro: 7,5 s
0 - 100 km/na uro: 12,0 s
0 - 120 km/na uro: 17,5 s
0 - 140 km/na uro: 26,3 s
0 - 160 km/na uro: 38,6 s

400 m brez zaleta: 20,8 s (končna hitrost 125 km/na uro)
1000 m brez zaleta: 34,2 s (končna hitrost 144 km/na uro)

Poraba goriva (splošnoje merjenje) - v litrih na 100 km

na navadnih cestah: 21,1 na avtomobilski cesti: 12,8 (povprečje 120 km na uro), gozinska 14,1 (povprečje 130 km na uro)

v mestu: 14,6
Povprečna poraba na testu: pribl. 16 litrov na 100 km

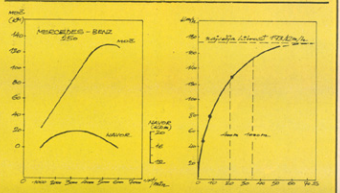
Poraba olja: minimalna
hitrostno merilna hitrost: kazalci na 60, ročična hitrost 69 km/h; kazalci na 100, ročična hitrost 99 km/h

HVALIMO

- prostorna in pregledna karoserija
- kultiviran, tih in dovolj zmogljiv motor
- odlično samodejni menjalnik
- varna in zanesljiva lega na cesti
- odlične zavore, neposreden (servo) volan
- veliko udobja
- prostoren prtljajnik, velika dovoljena obtežba
- pripravno razporejeni instrumenti in stikala
- veliko domiselnih detajlov
- popolna končna obdelava

GRAJAMO

- halogenski žarometi le za doplačilo
- rezervno kolo na dnu prtljajnika
- majhna posoda za gorivo
- pri tistem avtomobilu zelo velika poraba goriva



Kar imamo na voljo pre malo nadrobni tehniški podatki, namo mogli izračunati in narisati hitrostno in vzivnega diagrama, ki bi ponazarjalo delo samodejnega menjalnika. Zelo poizkušeno z diagramom moči (gornja krivulja) in navora (spodnja krivulja) motorja. Oba vplivata na zmogljivost vozila (desni diagram priložni) in zmerjenih pospeških, ki so v opremljenosti tega kova. Največjo moč doseže motor mercedesa 250 pri 5500/min, prekanje s "kick-downom" (ko voznik do konca pritisne na pedal za plin) ga preni, da se zavro do 6000/min. Siljenje v visoke vrtiljaje je pa pri tem avtomobilu odveč, kar je motor zelo preoben.