

Notranjost: najboljše vrste, a z drobnimi svojeglavostmi.



Test: MERCEDES-BENZ 260 E 4MATIC

Če bi bili mercedesi hrana v kitajski restavraciji, bi bilo 4matice mogoče naročiti pod številkami 12, 14, 20, 22, 26 in 32 – od skupno 46 »jedi«.

Upošteva seveda, da so oštevilčene vse stuttgarske zvezde, od enke za mercedes 190 E 1.8 do najvišje na nebu – mercedesa 500 SL.

Oznaka 4matic pomeni Mercedesov štirikolesni pogon, ki se da priključiti in so ga namenili samo svojim srednje velikim limuzinam in kombijem, pa še to le v kombinaciji s šestvaljnimi motorji, vključno z dizli. Izmed bencinskih je 260 E najslabotnejši 4matic: na spisku vseh mercedesov ga najdete trenutno na 12. mestu. Gledano od spodaj navzgor.

No, če bi te okorne kratice za štiri(kolesno) pogonsko (avto) matic(nost) ne zapisali na zadek vozila, bi njegovih sposobnosti pri prenosu motorne moči na cesto samo z očmi ne mogli zaznati. Mercedes-benz 260 E 4matic



SAMOUPRAVLJANJE

je natanko takšen kot mercedes-benz 260 E s pogonom na samo zadnji kolesi. Torej je limuzina iz zlate sredine Mercedesove ponudbe osebnih avtomobilov, z vsemi tistimi poglobljenimi lastnostmi, ki jih ta tovarniško označena vrsta W 124 zmore. Oblikovno še ni zastarel, moderen pa tudi ni več. Žarometa sta nesorazmerno visoka, karoserija se proti svojemu vrhu neskladno oži, kljuge na vratih so polkrožne in štrleče, zadnje luči so optično premajhne za tako zajeten zadek in desno zunanje ogledalo je

trmasto ožje ter višje od levega. Saj so te mercedese pred poldrugim letom v nadržanih moderniziranih, ampak njihove osnovne poteze so ostale.

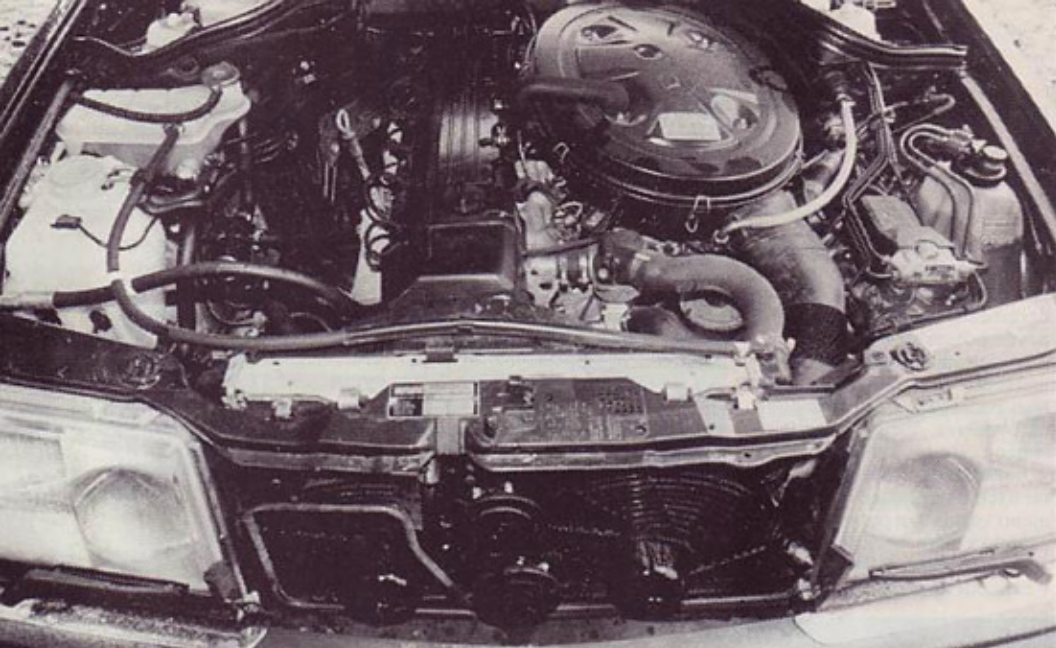
V notranjosti pa je mercedes mercedes – in pika. Dobra plat tega podatka je brezhibna končna obdelava. Vsi spoji, ne le na zunanji strani karoserije, tudi v potniškem prostoru, so milimetrsko natančni, okolje, namenjeno vozniku in potnikom, pa je prežeto s togo resnostjo, ki meji že na turobnost. Volanski obroči v mercedeseh so že dolgo let pre-

veliki, prestavne ročice pa skorajda pretirano lahkotne, a tudi izrazito natančne. Vložki iz imenitnega lesa, prekrita s kristalno čistim lakom, sicer blažijo monotonost konservativnih potez, zbuditi pa zmorejo le dva občutka: da ste se za volanom tega avtomobila zapisali med taksiste ali da ste mercedes zmanjšali iz garaže vašega malce bahiškega podjetja. Družinskega počutja zanesljivo ne zbuja.

Povrh tega so prav v ta les – na primer na sredinski konzoli – vdrali celo vrsto raznih stikal,

ki so vsako zase nadvse koristna in uporabna, vsa skupaj pa povsem navzkriž z lepimi načeli notranje arhitekture. Seveda: armaturna plošča pod trapezastim ščitnikom je značilno mercedesovska, a zato tudi klasično zanovana, se ne blešči in je povsem pregledna. Enako značilna za to znamko vozil je ročica za levičarstvo ob volanskem drogu, ki so jo že zdavnaj spremenili v natančno premišljen skupek najpogosteje uporabljenih stikal. Mercedes-Benz vztraja tudi pri ročnem nastavljanju levega zunanega ogledala in pri elektriki za njegov desni (toda nesimetrični) par. Električna pa je v testnem avtu ukazovala tudi vsem šipam in ključavnicam pri avtu, pa tudi po višini nastavljivim žarometom, vzdolžno in navpično pomične-





Prtljažnik: prostoren, zlahka dosegljiv, skrbno obdelan.

Motor: temeljit, kultiviran, a komaj še dovolj zmogljiv.



mu volanskemu obroču ter prednjima sedežema, z njunim ogrevanjem vred.

Sedeža sta boljša, kot so bili včasih, optimalna pa še vedno nista. Resda ju je moč z zglavnika vred premikati v vse potrebne smeri, ampak še vedno sta preveč naklonjena udobju in premalo zares čvrstemu oprijemanju teles. Odlikujeta pa se z izjemno dolgima vzdolžnima pomikoma.

A celo kadar sta v povsem zadnji legi, ne kvarita počutja potnikom na zadnji klopi. Tja je – zaradi precej zajetnega in naprej nagnjenega zadnjega strešnega opornika – morebiti res težko sesti, a ko ste končno v avtu, je prostora za kolena in glave povsem dovolj. Navsezadnje je ta mercedes predstavnik samo višjega razreda; komur njegove mere niso všeč, naj pač seže po razsežnejših limuzinah pod isto ugledno zvezdo.

Izrazite potrebe za takšno razmetavanje denarja pa ni. Celó še šteje tudi (ali samo) prtljažnik, je pri 260 E vse v redu; pokrov se odpira povsem od odbijača in posevno na obe strani, notranjost pa je pravilnih oblik, skrbno obdelana ter z rezervnim kolesom v dnu in s pripravnima vdolbinama za drobnjarije na obeh straneh. Varnostni trikotnik je – tako kot pri vseh mercedesih – vpet na spodnjo stran prtljažnega pokrova.

V prtljažniku je za 520 litrov prostora, to pa mora zadostovati tudi za daljša potovanja s štirimi ali celo petimi potniki v avtu. No, čeprav v mercedesu, se bo do štirje potniki v avtu počutili boljše kot pet oziroma trije na zadnji klopi. Na prednjih sedežih pa v mercedesih, celo manjših od tega, nikoli ni gneče. Voznik more z vsemi že prej omenjenimi in celo elektrificiranimi pripomočki zlahka najti pravo telesno

lego, tudi glede volanskega obroča, prestavne ročice in pedalov, le pedal za »ročno« zavoro je že dolgo in še vedno nepripraven; pa ne le med pogostimi speljevanji na strmih in zimsko zglajenih klancih.

Bolj moden kot zares učinkovit je en sam brisalnik prednje šipe. Resda so ga ekscentrično vpeli, da seže dovolj globoko v oba zgornja okenska vogala, ampak njegovi zamahi so neravno hitri, brisanje izrazito dolge metlice pa z večjimi hitrostmi naglo opeša – ko gre za temeljnost. Je pa zato, kar zadeva vidljivost iz tega vozila, povsem nepotrebno negati. Zračenje in gretje delujeta ločeno, v vsaki vzdolžni polovici avta posebej, in sta enako kot zaželenim notranjim temperaturam kos tudi sušenju vseh oken na avtu, žarometi, ki so združeni z meglenkami, pa tudi zmorejo dovolj pravilno usmerjene svetlobe za zahtevnejše vožnje.

Motor beležijo s hišno oznako M 103 in je po zasnovi, a tudi na videz, povsem enak šestvaljniku zmogljivejšega, kafroserijsko pa enakega mercedesa-benza 300 E oziroma 300 E 4matic. Razlika med njima je le v manjših vrtnih valjev in manjši gibni prostornini pri 260 E. Blok motorja je iz sive litine, s sedemkrat vležajeno ročično gredjo, ki ji pripada dvanajst protiuteži. Prečno točna glava iz lahke kovine pa vsebuje odmično gred z verižnim pogonom ter po dva ventila za vsak valj. Polnjenje motorja z gorivom in vžig opravlja bosehev KE-jetronic. To je mehansko/elektronska naprava z mikroprocesorji za različne nadzore in za zvezo tudi s sondo lambda ob izpušnem katalizatorju. Petstopenjski menjalnik sodi k serijski

opremi. Z direktno četrto in z zmerno podaljšano peto prestavo je izračunan na udobnostno-potovalno sožitje z motorjem, ne da bi bil ta – ob 2,6 litra gibne prostornine, 118 kW/160 KM največje moči in 220 Nm največjega navora prisiljeno obremenjen. Motor je namreč tiste sorte, ki zelo ubogljivo vžge pa tudi steče, ne zmore pa izpolniti vseh morebitnih voznikovih zahtev, saj ostane miren in uglajen (kvečjemu malo glasnejši) tudi v višjih delovnih območjih. Rdeče polje na merilniku se začne pri številki 6200, omejevalnik vrtljajev pa se sproži pri številki 6400. Toda motor se najprijetneje počuti med 4500 in 4800 vrtljaji, torej v območju največjega navora.

Njegova moč se tudi pri različici 260 E 4matic praviloma prenaša samo na zadnji kolesi. A le pod pogojem, da je njun stik z voziščem zanesljiv. Če ni, se v delčku sekunde sproži v ta namen vdelana elektronika. Na njen ukaz požene sredinski diferencial tudi prednji kolesi. Razmerje delitve moči je običajno 35 (spredaj) : 65 (zadaj). A to še ni vse! Če katero od koles še vedno zdrava, se vključi elektronska zapora sredinskega diferenciala in, če ne zaleže niti to, nastopi enako zasnovani ASD (samodejna diferencialna zapora) tudi med zadnjima kolesoma. Vse tri dodatne pogonske stopnje ureja elektronika povsem samodejno, brez voznikovega vpliva, a z upoštevanjem zdrsanja koles (s štetjem njihovih vrtljajev), volanskega kota na prednji premi in aktivnosti zavor. Med zaviranjem se obe diferencialni zapori samodejno sprostita (reakcija ni daljša od nekaj tisočink sekunde), kar omogoča delovanje zavornega dodatka ABS (zoper blokiranje zaviranih koles). Kdaj je »štirimatični« pogon vključen, zve voznik s kontrolne luči na armaturni plošči.

Začuti pa tudi po obnašanju vozila. Prenos moči s sistemom 4matic omogoča namreč izredno lahkotno vodenje avtomobila in opazno zvišano mejo njegovih voznih zmogljivosti. Takšen mercedes je zelo dolgo časa povsem nevtralen in le na zgornji meji hitro voženih ovinkov zagrozi s pretežkim nosom in z zahtevo po dodajanju volana. Ampak volanu, ki je s tremi zavrtljaji in s servoojačevalnikom pripravno neposreden, je mogoče učinkovito pomagati s pravočasnimi odvzemanji oziroma dodajanjem plina ter – po potrebi – s spretnimi zaviranjem, tembolj če so tla pod kolesi slabo oprijemljiva. Takšna vožnja – seveda v ustrezno nizkih predstavah

– pa že močno spominja na športno, ta mercedes pa nikakor ni športni avtomobil. Niti športna limuzina ne.

Če vštujemo že omenjeni pogonski sistem, tehta prazno vozilo čez poldruho tona, ki je motor, to je treba reči, ne premaguje ravno z lahkoto. Med našimi meritvami je 260 E 4matic pospeševal z mesta do hitrosti 60 km na uro v 4,5 sekunde, do hitrosti 80 km na uro v 7,0 sekunde, do hitrosti 100 km na uro v 10,1 sekunde, do hitrosti 120 km na uro v 14,0 sekunde, do hitrosti 140 km na uro v 20,6 sekunde in do hitrosti 160 km na uro v 29,3 sekunde. Pri tem smo pretikali, tik preden se je sprožil omejevalnik motornih vrtljajev. Največja hitrost je znašala 207 kilometrov na uro (v peti prestavi), povprečna poraba goriva pa 14,6 litra neosvinčenega bencina na 100 prevoženih kilometrov. Ta razmeroma visoka številka gre predvsem na račun visokih hitrostnih povprečij, ki smo jih dosegali, ko smo vztrajno izrabljali prepričljivo varno lego, ki jo ta avtomobil zagotavlja. To mu uspeva ne le s 4maticom, ampak tudi s skrbno vodenim podvozjem, predvsem s »prostorsko« zadnjo premo, pa tudi s štirimi kolutnimi in izredno natančnimi zavorami.

• • •

Torej je jasno: mercedes-benz 260 E 4matic je navkljub razmeroma »hladnokrvnemu« motorju odlična kombinacija pristnega limuzinskega udobja in odločno nadpovprečnih voznih lastnosti. Pogonsko samoupravljanje v podvozu se pri tem nadvse dobro izkaže. Samoupravljanje? No, končno!

*Tekst: Martin Česenj
Foto: Srđan Živulović*



Tehnični podatki

Motor: šestvaljni – štiritaktni – vrstni – nemeščen spredaj vzdolžno – vrtina in gib 82,9 x 80,2 mm – gibna prostornina 2597 kubikov – kompresija 9,2:1 – največja moč 118 kW (160 KM) pri 5800/min – največji navor 220 Nm pri 4600/min – ročična gred v 7 lažjih – odmična gred v glavi (venega) – glava iz lahke kovine – mehansko/elektronsko vbrizgovanje goriva (bosch KE-jetronic) – vodno hlajenje – akumulator 12 V, 62 Ah – alternator 980 W – uravnani izpušni katalizator.

Prenos moči: motor spredaj poganja zadnji kolesi – samodejno priključljiv pogon na prednji kolesi – samodejni zapori sredinskega in zadnjega diferenciala (ASD) – enokolutna suha sklopka – petstopenjski sinhronizirani menjalnik, prestavna ročica na tleh, prestavna razmera: I. 3,86; II. 2,18; III. 1,38; IV. 1,00; V. 0,80; vzvratna 4,22; diferencial 3,67 – platišča 6 1/2 x 15 – gume 195/65 VR 15 (continental)

Voz in obese: limuzina – 4 vrata, 5 sedežev – samonosna karoserija – vsa štiri kolesa na posamičnih obesah – spredaj vzmetni nogi, trikotna prečna vodila,

stabilizator – zadaj prostorska prema (vzdolžna in prečna vodila, kalotečni drog), vijolčne vzmeti, teleskopski blažniki, stabilizator – dvokrožne zavore, štirikrat kolutne, spredaj posebej hlajene, servo, ABS – mehanska »ročna« zavora na zadnji kolesi, pedal za levo nogo – valan s kroglicami, servo, 3,0 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke.

Mere in teže: dolžina 4,740 m – širina 1,740 m – višina 1,451 m – medosna razdalja 2,800 m – kalotek spredaj 1,497 m, zadaj 1,485 m – rajdni krog 12,2 m – teža praznega vozila 1510 kg – dovoljena skupna teža 2030 kg – dovoljena teža prikolice z zavora 1900 kg, brez zavore 750 kg – prtljažnik (normna) 530 litrov – posoda za gorivo 70 litrov.

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 205 km na uro – pospešek 0 – 100 km na uro: 10,3 s – poraba goriva (ECE): 8,2/10,3/14,3 litra neosvinčenega bencina na 100 km