



»Bodi nepristranski!« sem si rekel, ko sem odklepal smaragdno zeleno vozilo. Potem so se vrata neslišno zaprla za menoj in motor se je komaj opazno zganil. Vratar ob glavnih vratih Daimler-Benz je brez napake salutiral in smrkač v oguljenem hrošču – hipec pozneje – se mi je ostudo namrdnil.

Začnem s ceno! Preračunano in v celiem stane mercedes 280 S skorajda 2 milijona dinarjev. Hočem reči: dvesto starih milijonov! Pa: saj je videti kot dvestomilijonski avtomobil; in počutje v njem je kot v dvestomilijonskem avtu; In tudi votelite ga kot dvestomilijonski avtomobil! Torej je po tej plati vse v redu, človek bi vzel kar dva. Ampak z milijoni so težave...

Mercedes-Benz 280 S

Zvezdnik

Najšibkejši izmed največjih mercedesov: na meji med zmernostjo in luksusom – Prestižna zvezda za prestižno kakovost

Tisti dan, v Stuttgartu, sem v mercedes preseidel iz BMW 745i – in bil razočaran. Ne vem čisto dobro zakaj; morebiti zaradi rahlo staromodnega počutja; ali, morda, zaradi varljivega občutka okornosti; ali, mogoče, zaradi lagodnega motorja; ali...

Nič več, ali? Že nekaj minutna vožnja prinese spoznanje: BMW je pohoten avtomobil in voznika v njem zgrabi strast, da to dokazuje. Mercedes je uglajenja iluzina, v kateri ni potreben ničesar dokazovati. Je že vse jasno! Srebarna zvezda na nosu se leskeče tudi takrat, ko avtomobil stoji!

ZGORNJI RAZRED

Pogledate mercedes iz razreda S in rečete: to je lep avtomobil! Poglejte ga še enkrat! Poglejte ga z vseh strani! Vzemite si čas za užitek! In priznali boste, da je ta mercedes vražje lep avtomobil!

Petmetrsko dolžino skriva v mehkih oblinah; ugledna širina ga pritiška k tlim; plastika na končeh in bokeh skrbi za še čvrstejši videz. Potem pa: velika prednja šipa, vgrajena bralnikova, značilen nos, zajetne gume, privzdignjen zadek! Takšni so vsi mercedesi od 280 S do 500 SEL! Skladnost,

kompaktnost, aerodinamičnost, prepričljivost. Popolnost! Rolls-Royce? Jaguar? Lincoln? Ne, hvala. Pri Daimler-Benzu so si bolj na jasnem, kaj hočejo.

Na primer voznikov delovni prostor. Občutek staromodnosti za volanom traja le hip. Verjetno zaradi ne preveč modernih stikal za luči in nastavljanje zračenja, pa tudi zaradi nekaterež zelo majhnih merilnih kazalcev na sicer pregledni in redoljubno zasnovani armaturni plošči. Toda: ta plosča se niti za trenutek ne zblešči; in voznikov sedež je moč takoj zelo natanko naravnati, da se ne more nihče, za-

res nihče pritožovali, da v mercedesu ne sedi dobro. Povrh tega ga sedež dobro oprime tudi z obeh strani hrbita, nastavljanje višine pa pomaga k boljši vidljivosti čez razmeroma visoke okenske robove. Merilniki so vsi, ki so potrebni: za hitrost in vrtljaje motorja, pa za gorivo, oljni pritisik in temperaturo hladilne tekočine ter za ekonomicnost in čas. Nič digitalnega, nič supermodernega, brez računalnikov. Tudi ura je takšna s kazalci. Ampak do sekunde načrtna!

Naštevam dalje: brezhibno odmerjene razdalje med volanskim obročem (ki je med prvimi minutami vožnje še vedno mercedevsko orjaški, čeprav manjši kot je bil včasih), prestavno ročico in pedali; lahketna in natančna prestavna ročica, široka opora za levo nogo, kadar ta počiva; širok sredinski greben, preko konzole spojen z armaturno ploščo in opremljen s predalom za drobnarje, z velikim pepelnikom in z odličnim radiom, za doplačilo. Testni avtomobil je imel tudi naslednjo neserijsko opremo: brisalnike žarometov, desno zunanjje ogledalo (z električnim stikalom) in zračno vrčo. Ta je zložena v mestnem delu volanskega obroča in se sproži v primeru hujšega udarca. Naprave – k sreči – nismo prekusili, toda prospekt zagotavlja, da se v isti milisekundi samodejno zategnejo tudi varnostni pasovi ob prednjih sedežih. In tako skupaj z vrčo obvarujejo voznika, pa tudi njegovega desnega sopotnika.

Blago na sedežih, razkošne preproge in kakovostne vratne obloge ter velik predal s klijucavnico pred sovoznikom in naprava za zračenje ter ogrevanje za vsako polovico avta posebej sodijo k osnovni ceni. Prav tako servovojačevalni volana, štirje zglavniki in avtomatski varnostni pasovi ob zadnji klopi.

Ali je potrebno posebej reči, da je vse na in v tem avtu obdelano do zadnje podrobnosti, da na oblogah ni moč najti niti enega zavirkha, da se vsa stikala, vse ročice, vrata in okna premikajo mehko, ubog-

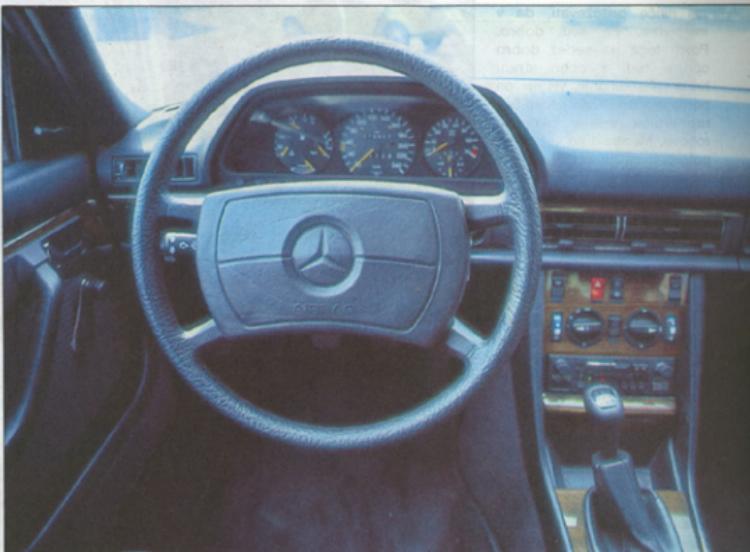


ljivo, skoraj neslišno, a teme-ljito. Tisti, ki vozijo mercedese to vedo! Pa tudi tisti, ki jih ne, so za te reči že slišali. In men-da je povsem res: v teh avtomobilih je vse samo zato, da deluje. Brez napak!

ŠESTVALJNIK

Tudi motor! Ta je sicer po-leg tistega, v mercedesu 280 SE, edini šestvaljnik v Mercede-sovem razredu S, pa zato nič slabši. Oba šestvaljnika skupaj sta celo dokaz, da so se pri Mercedesu, leta 1979, ko so krstili prenovljene naj-večje mercedese, usteli. Napovedali so namreč, da bo po-glavljivno zanimanje kupcev na-menjeno osemvaljnimi limuzi-nam, prodajne številke pa ka-žejo, da so tudi šestvaljni mer-cedesi ljudem kar všeč.

Saj nic ne tvegajo! Motor mercedesa 280 S polni dvojni registrski uplinjač (pri SE so ga zamenjali z Boschevim K-jetronicom), gre pa za presku-šen, trpežen, mirno tekoč, a v zgornjih območjih malce gla-sen pogonski agregat, ki je ob 2746 kubikih gibne prostorni-ne in 115 kW (156 KM) pri 5500 vrtiljajih v minutu dovolj zmog-



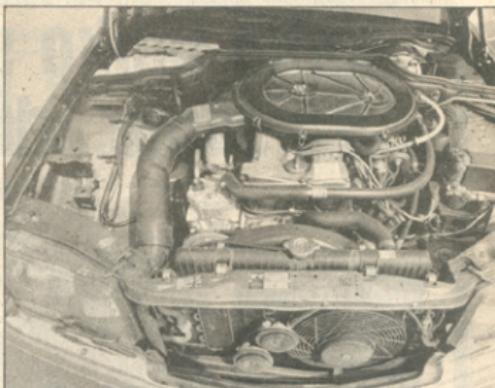
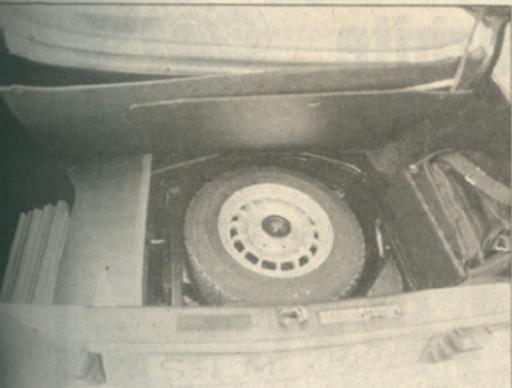
ljiv, da požene vozilo do hitrosti 202 kilometra na uro in omogoči pospešek z mesta do hitrosti 100 kilometrov na uro v okroglih 11 sekundah (naši

meritvi!). Divjaškemu vozniku na voljo se zavrti tudi za 1000 vrtiljajev več v minutu, ampak rečem vam, da je priganjanje večidel povsem odveč. Od

premierne vožnje, pred piščimi tremi leti, se spomnjam, da zmore biti mercedes tudi hitro in ostro vozilo, a ne mercedes 280 S. Kdor hoče zares po dirkaško drveti, naj kupi porsche, če pa vseeno prisega na stutt-gartsko zvezdo, bo moral seči vsaj po različici 380 SE, če že ne po 500 SE ali SEL. Mercede-s 280 S je sicer hitra in do-volj živahna limuzina, še pose-bej, če pomislimo, da tehta prazna skoraj 1600 kilogramov, kar za motor ni ravno nežen podatek. Je pa res, da se zdi kljub temu precej le-nobna, malco tudi na račun širostopenskega menjalnika in limuzinskega značaja nas-ploh. In tudi s skromnostjo pri porabi goriva se ne more hvaliti: med približno 5000 kilo-metrov dolgo prekušnju smo izmerili povprečje 16,2 litra na 100 kilometrov, ob najnižji za-beleženi porabi 11 in na največji 20 litrov goriva na 100 kilome-trov poti. Obenem smo morali dovolj vestno prilivati tudi mo-torno olje.

Toda motor se zna oddolžiti; s prožnostjo, z brezhibno ubogljivostjo in z nezahtevnostjo, saj hoče redno servi-sne preglede le na vsakih





20.000 prevoženih kilometrov.

Mogoče je res, da je na zadnjem klopi premalo prostora. Mogoče je res, da se klimatska naprava malce pozno odzove na zahteve potnikov. Čisto zanesljivo pa je res, da boljšega podvožja kot ga ima ta avtomobil, skorajda ni moč narediti. Vzdušje, ki ga ponuja mercedesovo vzmetenje je – po mojem mnenju – eden od najboljših kompromisov med udobjem in tistim, kar na rahlo že spominja na športno vozilo. Kajti ta avtomobil odlično vrška vse udarce od spodaj, a se vozniku niti enkrat na tisočih kilometrov dolgi poti ne zazdi premehak in v noge prenežen. Takšen ostaja tudi na ostro voženih ovinkih – in to je dobro. Nameč: tudi mercedes 280 S, ki se zdi glede motorja malce podhranjen, lahko vozi-

te hitro in ostro, če hočete. Najhujje, kar se vam lahko prizpeti je to, da bo zadek zlagoma ter nikoli naglo in grobo zdrsnil navzven, toda s popravki na volanu ga je tudi ob „power-slideu“ vedno moč ujeti. Vozniku v pomoč so še odlična vidljivost na vse strani (sem štejeli tudi dobre žaromete in pogled nad zadek, kadar parkirate), zavore ABS, zaradi katerih si med vožnjo lahko privoščite precej več kot vozniku „navadnih“ avtomobilov in okretnost, ki je za tolikšne mere prav nenavadno ugodna. Čista nobenih težav ne boste imeli, celo v temsi parkirni gneči ne, če znate vsaj prizbližno natančno oceniti, do koda po širini in dolžini avtomobil seže.

Pravzaprav je ena sama stvar, ki me pri mercedesih že

leta dolgo moti in mi ne bo nikoli povsem razumljiva, zakaj ravno ta tovarna tako vztrajno tišči z glavo skozi zid. Ročna zavora, ki sploh ni ročna, ampak jo ravnatna pedal za levo nogo in sprostilna ročica za levo roko, je morebiti pravna in koristna, če je menjalnik avtomatski. Pri klasični kombinaciji, s pedalom za sklopilo, pa zagotovo nelinker so ročice med prednjimi sedeži pri ročnih zavorah v splošni navadi, bi tudi tako imenitna hiša kot je Daimler-Benz morebiti le lahko populistična.

• • •

Za konec: mercedes-benz 280 S je eden od najpopolnejših in najtemeljitejših izdelanih avtomobilov, kar smo jih zadnji čas vozili. Pri tem velja znova reči, da se ta avtomobil

še steguje po najvišjem razredu, saj so njegove močnejše različice z dosti večjo lahkošč kos vsem prestižnim zahtevam. Kljub temu je tudi mercedes-benz 280 S isto, o čemer sanja skoraj vsak voznik: to je avtomobil, ki je voznik, še toliko bolj če je lastnik, vsak dan znova v užitek.

Tik pred testom so nam pri ljubljanskem Autocommertu, ki je uradni zastopnik in prodajalec teh vozil pri nas, nasegnili, da zdaj ne pravi čas pisati o mercedesih. Namiga sprva nismo razumeli, potem smo ga preslišali in mercedes vseeno vozili in opisali. Navsezadnjje ti avtomobilji pri nas sploh niso tako zelo redki, kot bi bilo glede na ceno in razmere prav, da bi bili!

MARTIN ČESENJ

foto: MARJAN ZAPLATIL

Tehnični podatki

Motor: šestvaljni – štiritaktni – vrstni – nameščen vzdolžno nad prednjim premo – vrtina in gib: **89,0 × 78,8 mm** – gibna prostornina **2746 kubikov** – kompresija **9,0:1** – največja moč **115 kW (156 KM)** pri **5500/min** – največji navor **223 Nm (22,7 kpm)** pri **4000/min** – ročična gred v 7 ležajih – 2 odmični gredi v glavi (veriga) – iz lahke litine – dvojni registrski padotčni uplinjajoč solex – vodno hlajenje s črpalko, termostatom in ventilatorjem – akumulator **12 V, 55 Ah** – alternator **910 W** – brezkontaktni tranzistorski vžig

Prenos moći: motor sprejed poganja zadnjih koles – štiristopenjski sinhronizirani menjalnik, prestavna ročica na tleh – enokolutna suha sklopka – platišča **6 1/2 J × 14** – gume **195/70 Hr 14 (pirelli)**

Voz in obese: limuzina za 5 oseb – štiri vrata – samono-

sna karoserija – vsa štiri kolesa na posamičnih obesah – sprejed predna vodila, natezne opore, vijačne vzmeti, stabilizator, teleskopski blažilniki – zadaj poševna vodila, vijačne vzmeti, stabilizator, teleskopski blažilniki – volan s kroglicami, servo, prestava **14,35:1** – dvokrožne zavore, štirikrat kolutne, servo – »ročna« zavora na zadnjih kolesih, pedal za levo nogo.

Mere in teže: dolžina **4.995 m** – širina **1.820 m** – višina **1.430 m** – mednosna razdalja **2.935 m** – kolotek sprejed **1.545 m**, zadaj **1.517 m** – rajdn krog **11,8 m** – teža praznega vozila **1560 kg** – dovoljena skupna teža **2090 kg** – dovoljena teža prikolice z zavoro **1500 kg**, brez zavor **750 kg** – dovoljena obežja strehe **100 kg** – prtljažnik **500 litrov** (tovarna) – posoda za gorivo **90 litrov**

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost **200 km na uro** – pospešek od 0 do 100 km na uro: **11,0 s** – normna poraba goriva (ECE) **8,9/10,9/14,5 litra na 100 km**