

Vozili smo:

MERCEDES-BENZ 300 CE-24 CABRIOLET



*Friedrichsruhe, junija letos: vozili smo novi cabriolet*

# MED NEBOM



*Kupe brez strehe: ali pa limuzina s prepihom, kakor hočete.*

Življenje teče dalje. Tudi pri Mercedes-Benzu. To, kar je bil natanko pred četr stoletja mercedes 250 SE, je zdaj mercedes 300 CE-24 cabriolet. »Open-air-limousine«! To pomeni štiri sedeže, zložljivo streho in še marsikaj drugega.

# IN ZEMLJO

**N**aj vas ne moti, ampak ta »kabrioletska limuzina« je nastala iz kupeja CE. Pri tem so želeli obliko mehke strehe (cabriolet) čim bolj posneti po obliki čvrste strehe (kupe), pa tudi prostornost na zadnji klopi naj bi bila kar se le da podobna.

Graditi kabriolet iz kupeja še

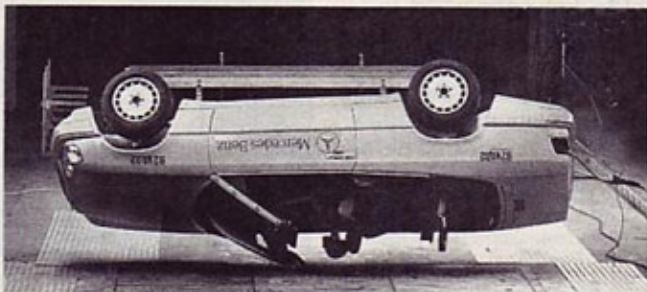
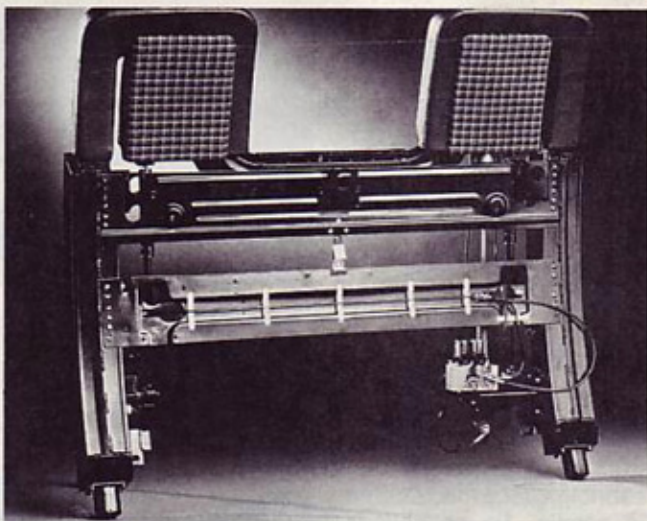
zdaleč ni preprosto delo. Skupaj s čvrsto streho gre »po gobetudi skoraj 80 odstotkov karoserijske čvrstosti. Da bi to preprečili, so cabrioletu namenili približno tisoč na novo zasnovanih delov. Ali drugače rečeno: s 130 kilogrami nove pločevine so nadomestili 28 kilogramov kupejske strehe. Zdaj je iz Mercedesesa ponosno slišati, da čvrstost

najnovejšega cabrioleta ni nič manjša kot pri roadsterju SL, pa čeprav ima novinec večjo medosno razdaljo in – udobnejšemu vstopu k zadnji klopi na ljubo – nižja pragova. To jim je uspelo predvsem s pomočjo privijačnega okvirja zadnje stene vozila, dvojnega dna pod prednjima sedežema in pedali ter »očal« iz aluminijaste litine, ki ojačajo spoj



med kardanskim grebenom in prednjo prečno stezo, z armaturno ploščo vred. Toda, dragi moji, temeljita čvrstost prenaša tresljaje. In zavoljo njih deluje marsikateri kabrioletska karoserija silno živčno, vse tja do notranjega vzvratnega ogledala, ki postane tako zelo nemirno, da ni moč razločiti slike v njem. Zato so na tistih koncih novega mercedesa, kjer so tresljaji dosegali največje amplitude, vgradili protitresljajne elemente. Gre za v celem 28-kilogramske svinčene dele, elastično vpete in nameščene ob prednji levi vzmetni nogi, na obeh straneh prtljažnika in v zgornjem robu prednje šipe. Zdaj laže razumete, zakaj je vzvratno ogledalo v tem avtu tako zelo mirno.

Strešna konstrukcija je dolga dva metra, visoka pa 54 centimetrov. Sestavljena je iz 27 drogov ter 34 zglobov, tehta 43 kilogramov, nazadnje pa jo je moč zložiti v komaj 80-litrsko korito za zadnjim naslonjalom. Streha je dvojna: navzven je izdelana iz posebne triplastne tkanine, primerne za vsakršne vremenske okoliščine, znotraj pa so jo obložili z obarvanim in lahko zamenljivim blagom. Vmes je tricentimetrska plast vate za dobro toplotno in zvočno izolacijo. Po merah je celotna strešna konstrukcija, s stre-

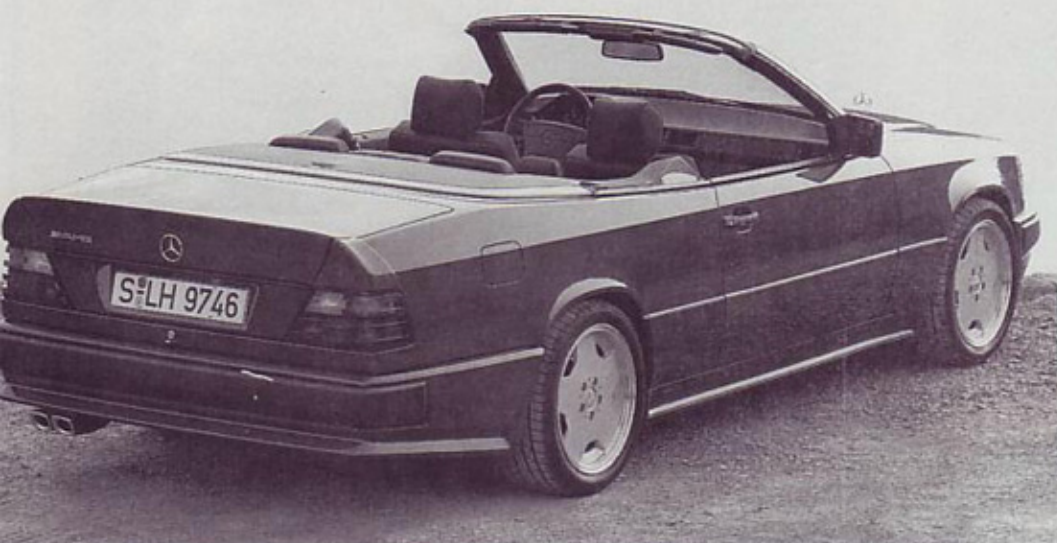


Za cele glave: vzglavnika namesto varnostnega loka

ho vred, tako rekoč povsem brez odstopanj. To omogoča štiriletno jamstvo delovanja sklopjivega mehanizma, pa tudi dobro napetost razpete strehe. K serijski opremljeni kabrioleta sodi – glede strehe – ročno delo: z nekaj preprostimi gibi in nekaterimi samodejnimi prilaganji karoserije (na primer sproščanja poklopca) je to moč opraviti v dvajsetih sekundah. Za doplačilo je na voljo električna. Vsa zadeva deluje skoraj povsem enako kot pri roadsterju; in zagotavlja obilo užitka tudi za mimoidoče.

Osnova za to, da streha uboga vzdolžno potezni gumb na sredinskem grebenu, je v elektrohidravliki. Hidravlični tlak znaša 180 barov in služi šestim hidravličnim valjem. Celoten mehanizem je kos 20.000 delovnim ciklusom (odpiranje/zapiranje), brez premora. Strešna hidravlična napeljava meri 30, vzporedna električna pa 50 metrov.

Zaščitnemu loku, ki bi po zgledu mercedesa SL – s pomočjo tipal in električnih sprožil, pa ob tveganih voznih situacijah – »skočil« pokonci, so se pri novem kabrioletu odrekli. Lok so zamenjali z vzglavnikoma,



## Tehnični podatki

**Motor:** šestvaljni – gibna prostornina 2960 kubikov – največja moč 162 kW (220 KM) pri 6400/min – največji navor 265 Nm pri 4600/min – mehansko/elektronsko vbrizgavanje goriva in vžig (bosch KE 5-jetronic)

**Prenos moči:** motor spredaj poganja zadnji kolesi – petstopenjski ročni menjalnik (ali štiristopenjska ali petstopenjska avtomatika)

**Voz in obese:** kabriolet – samonosna karoserija – vsa štiri kolesa na posamičnih obesah – spredaj kolutne, zadaj kolutne zavare – volan s kroglicami

**Mere in teže:** dolžina 4655 mm – širina 1740 mm – višina 1391 mm – medosna razdalja 2715 mm – teža praznega vozila 1710 kg – prtljažnik (normno) 300 litrov

**Zmogljivosti:** največja hitrost 230/25 km/h – pospešek 0-100 km na uro: 15,4/14,7 s – parabola goriva (ECE): 8,6/10,6/15,4 litra neosvinčenega bencina super na 100 km

**Različica AMG:** večja kolesa, nižje gume, trše vzmetenje, karoserijske obrobe, zmogljivejši motor.

ki imata povsem enako nalogo: v nevarnosti za potnike v 0,3 sekunde zavzeti najvišjo lego in tako – v partnerstvu z ojačanim okvirom srednje šipe ohraniti življenje v avtomobilu. Tako delujoča vzglavnika so namestili v reži za zadnjo klopjo (z vsemi ojačitvami in pogonom vred), namenili pa so jima tudi stikalo – za dviganje in spuščanje po želji voznika.

Po sedežni prostornosti in drugih udobnostnih merah je cabriolet skoraj popoln vzporednik kupeja. Le na zadnji klopi je za nekaj milimetrov manj sedalne površine. Tudi vsa poglobljena mehanika je presajena. Z motorjem vred. Ta je za zdaj torej trilitrski vrstni šestvaljnik, s 24 ventili ter z največjo močjo 162 kW/220 KM pri 6400 vrtljajih v minuti. Prisodili so mu tri menjalnike: ročni petstopenjski, samodejni štiristopenjski in samodejni petstopenjski menjalnik. Ker ne gre za športno vetrnjaštvo, ampak za udobje »na prostem«, cabrioletu bolje pristajata avtomatiki kot pa voznikovo delo. Med končnimi zmogljivostmi – upoštevaje te možnosti – ni pretresljivejših razlik.

Pozneje bo isti model na voljo tudi z 2,0- ali 2,2-litrskim motorjem iz najnovejše Mercedesove generacije, ki pravkar nastaja. In tedaj bo morebiti tudi konec očitkov, da so povsem novemu avtomobilu namenili razmeroma (že) star motor.

Seveda je jasno: kabrioletsko življenje ni vselej tako udobno, da bi bila streha ves čas lepo zložena v karoseriji. In kadar ni, pri mercedesu 300 CE-24 ne kvari počutja. Vstop vanj je tudi

ob napeti strehi povsem običajen, količnik zračnega upora pa znaša še vedno ugodnih 0,33. Tako je moč ob zaprtem (ampak, lepo prosim, tudi ob odprtem) avtu klepetati s sopotniki, poslušati radio in si ne mašiti ušes pred vetrnim truščem. Kdor pa se je štirisedežniku vsaj začasno pripravljen odreči, dobi – kadar je streha odprta – z nekaj gibi dodatno zaščito zoper prehlajena vrat in glavo: mrežast vetrovnik (po zgledu SL), ki ima svoj prostor v prtljažniku, ga je pa moč v nekaj sekundah z nosilno polico vred namestiti v zarezi (varnostnih pasov) ob straneh zadnje klopi. Če ob tem dvignete še bočne šipe, je nebo nad glavo le še mila oblika temeljitega zračenja.



Kajti življenje (tudi) v tem cabrioletu teče med nebom in zemljo. Tla so seveda bližje kot nebo – in to je dobro. Najboljše pri vsem tem – pravijo poznavalci – pa je to, da je vmes mercedes. Kajti pri Mercedes-Benzu se na cabrioletu ta hip najbolj spoznajo.



Martin Česenj Za doplačilo: streha na gumb