

NA MEJI POPOLNOSTI?

MERCEDES-BENZ 300 D

Petvaljni dizel pod trikrako zvezdo: najdražji »šparovec«
na svetu — To je avto za tiste, ki se veliko vozijo!

Kogar moti tovrnjaški zvok motorja, ta sovrži dizla. A kdor je skoraj neprestano na cesti in z lastnim žepom ravna stroške, je vanje zaljubljen.

Doslej smo med pogovori o osebnih avtomobilih z dizelskimi motorji skoraj nehoti razmišljali le o mercedesih. Zdaj se vrsta dizlov daljša tudi v nižje in cenejše avtomobilске razrede.

Vseeno: mercedesova srebrna zvezda ostaja zvezda tudi med dizli.

Lanski štiridesetletni jubilej je minil brez pretiranih svečanosti: leta 1935 so začeli s serijsko proizvodnjo prvega osebnega avtomobila z dizelskim motorjem. To je bil mercedes 260 D: 2,6 litra, 45 KM.

Odtlej ni dizlom nikdar več zmanjkalo sape. Nič manj kot 44 odstotkov na nemških tleh prodanih mercedesov je pogajala nafta. Saj razen visoke cene ob nakupu skoraj ni stvari, ki bi jo mogli očitati naftnim motorjem. Odlikuje jih varčnost, vzdržljivost in dokaj nestrupen izpuh. Voznik se mora sprizniti le z robotim in glasnim tekom motorja.

Zaradi velikega povpraševanja (odkar so predpisi o izpušnih plinih v ZDA zelo strogi, so tudi tam vse bolj vneti za dizle) in zaradi razmeroma močne konkurence na evropskih tleh (Peugeot, Opel, Citroen) pri Daimler-Benzu niso držali prekrizanih rok. Medtem ko prav zdaj beremo o svetovnih rekordih za dizle, ki jih osvajajo s preskusnim vozilom C-111 (wanklov motor so zamenjali z dizelskim in dosegli največjo hitrost 252 km na uro ter pospešek z mesta do 100 km na uro v 6,5 s) pa že dve leti z uspehom prodajajo mercedes s petvaljnim dizlom, ki so ga najprej ponudili pod oznako 240 D-3.0, v letošnjem januarju pa je poleg pomlajene karoserije (tako kot vsi „manjši“ mercedesi) dobil tudi novo ime: mercedes-benz 300 D. To je zdaj najdražji in najmočnejši osebni avto z dizelskim motorjem.



4 + 1 = 5

Ko sem pred pol leta — skupaj s svetovno novinarsko družino — preskušal pomlajene in polepšane mercedese, sem sukal predvsem volane tistih avtomobilov z močnimi bencinskimi motorji. V lastno opravičilo povem: dizli so kot kava brez smetane; na ovinkih malce pogrenijo. Torej niso najbolj primerni za drvenje po dirkaških progah, kakršna je „Paul Ricard“ na jugu Francije.

Toda ko sem zdaj pognal testni 300 D z dvorišča orjaške tovarne pri Stuttgartu, skoraj nisem mogel verjeti, da vozim z nafto. Na običajnih cestah, v vsakdanjem prometu se ta motor obnaša zelo ugajeno in

Cena: 21 410 DM in 248 010 dinarjev
Osnova za izračun rep. in obč. davka: 222 845 dinarjev

Zavarovanje: obvezno: 1218 din
kasko brez franšize: zavarovalnica nima cene
kasko s franšizo 4000 din: zavarovalnica nima cene
Cestnina: 2500 din

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

Generalni zastopnik in prodajalec: Autocommerce, Ljubljana, Trdinova 4; podružnice v rep. središčih, Novem Sadu, Splitu, Reki, M. Soboti in Kopru.

prikrije marsikatero slabost, značilno za dizle.

Če pobrskam v zgodovino, petvaljnik ni več tehniška posebnost. Pri letalih so valje, neparne po številu, že zdavnaj razvrščali v zvezde; pa tudi vrstne petvaljnike najdemo že pri tovrnjaških iz preteklega časa in različnih znamk. Res pa je: Daimlerjev petvaljni dizel je prvi motor te vrste v osebnem avtomobilu.

Nastal je z na videz preprosto potezo in z računom, da je štiri in ena pet. Štirivaljniku motorju iz mercedesa 240 D so pritaknili še en valj, ne da bi pri tem spreminjali vrtno in gib. Motor je dobil za četrtno večjo gibno prostornino ter za enako mero večji navor in več moči.

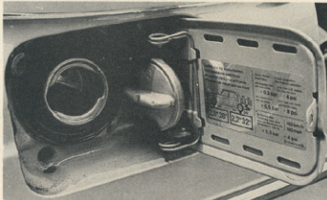
Posebnež ostane le za ti

stega, ki ga zna gledati s tehničskimi očmi: ekscentrična kolena na ročni gredi so med seboj zamaknjena za 72 kotnih stopinj — to pa pomeni, da se v mrtni točki znajde vselej le po en bat. S preračunano namestitvijo protiuteži na ročni gredi in z večjim vztrajnikom na sklopki so konstruktorji uničili proste sile 1. in 2. reda ter momente 1. reda, momente 2. reda pa močno omejili. Tu je skrita glavna lastnost, zaradi katere je petvaljni dizel vozniku takoj všeč: hip za tem, ko se motor zavrti nad območje prostega teka se umiri in premaga tresljaje; tako mnogo bolj spominja na bencinski šestvaljnik kot na svojega vrstnika s štirimi valji.

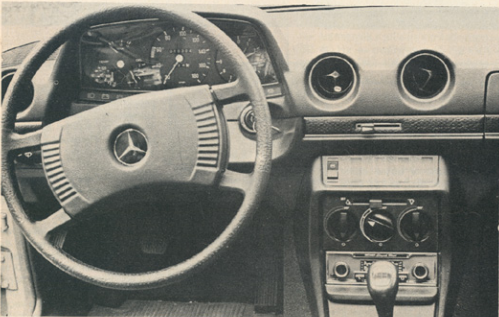
Torej so inženirji spretno izkoristili 2400-kubični štirivaljni dizel, se ognili zahtevnim računom in ob dodajanju petega valja zamenjali le najbolj bistvene dele motorja, ki so pogojeni s petim valjem. Zato pa so lahko obdržali precej tovarniškega orodja in s tem pocenili proizvodnjo novega modela.

VEČ OD OBLJUBI

Za petvaljnik so spremenili obliko značilnih mercedesovih predkornar za vbrizgavanje goriva ter dodali novo Boschovo petbatno črpalko (doslej je pri mercedesih vbrizgavala gorivo rotacijska črpalka). Pnevmatički regulator so zamenjali z mehan-



Za pozabljivce: pokrovu posode za gorivo je — med črpanjem goriva — namenjen poseben zatič. Na notranji strani lopute pa piše vse o polnjenju gum.



Voznikov delovni prostor sicer ni poslastica za moderne stiliste, se pa hvali s premisslano in funkcionalno razporeditvijo stikal in instrumentov.

skim; ta je priključen na pedal za plin in ob pretiranih vrtljajih zapahne dovod goriva.

Večja moč motorja (240 D: 65 KM, 300 D: 80 KM) je omogočila daljšo prestavo v diferencialu in s tem večje končne hitrosti v posameznih prestavah. Med našimi meritvami je testni avto dokazal boljše zmogljivosti kot jih obljublja tovarna. Če ga primerjamo z ostalimi dizli je MB 300 D prepriljivo živahnejši in hitrejši, tako da ob vsakršnih prilikah na testni uspešno prikriva naftni pogon. Že sam podatek o navoru je dovolj za trditve, da je ta motor tudi zelo prožen. Ob zmerni vožnji je priganjanje k visokim vrtljajem povsem odveč: tudi ob polno obloženem vozilu voznik lahko lenari s prestavno ročico.

Poraba goriva (izmerili smo testenno poprečje 11,2 litra na 100 km) na račun velike gibne prostornine ni več navdušujoče majhna; toda upoštevati velja ugodno ceno plinskega olja, ki velja pri nas in v večini evropskih držav (cene v Jugoslaviji: plinsko olje — 3,45 din za liter, navaden bencin — 4,90 din, super bencin — 5,20 din!). K temu pa mirne duše prištetemo še dolgo življenje motorja z razmeroma nizkimi vzdrževalnimi stroški.

NA NOVO ZLOŽENA SREBRNA ZVEZDA

Daimler-Benz je v obdobju 1968–75 izdelal in prodal sko-

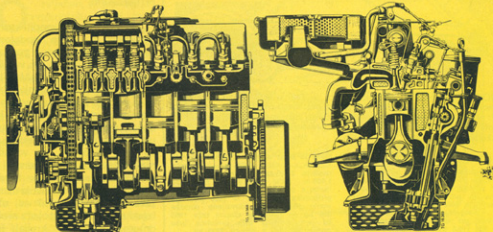
raj dva milijona vozil „nove generacije“ — kakor so tedaj predstavili zdaj je zastarelo obliko mercedesov 200–280.

Januarja letos so tem avtomobilom pobrenkali v slovo (nihče ni rekel, da so slabi, govora je bilo le o malenkostni zastarelosti) in ponudili novo vrsto modelov (v glavnem z že znanimi motorji) v novih karoserijah. MB 300 D je kot vrhunski dizel eden od njih.

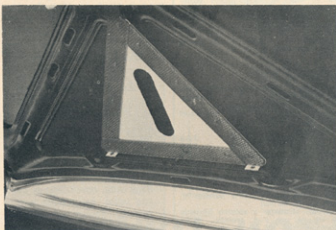
Po zunanosti je zdaj podobno velikim mercedesom razreda „S“, po notranjosti je bogat, okusen in resen. Za očitke ob testu takšnega avta ni dosti prostora. Karoserija je zasnovana na osnovi naj sodobnejše varnosti in celo več: predvidena je še za tiste varnostne elemente, ki jih bodo sproti preskušali ter jih sproti vgrajevali. Tradicionalen mercedesovski obraz je dobil nove poteze — toda srebrna zvezda nad nosom je ostala kot privilegij tistih, ki jo premorejo; vozniku je ves čas na očeh.

Temeljito smo januarske novice popisali že v letošnji 3, zato bi bilo ponavljanje o zunanji eleganci, o notranji prostornosti, o brezhibno zasnovanih brisalnikih (obrišejo 78 odstotkov prednje šipe), o pripravnem prednjem pokrovu in o celi vrsti natanko premišljenih detajlov povsem odveč.

Velja naj: za ta trenutek avtomobilistične znanosti bi bil ta avto težko boljši. Pri testnem



Dizelski petvaljnik prezezan po dolgem in počez: videti je odmično gred v glavi in predkomoro z žarilno svečko za predgrevanje motorja. Poleg običajnega hladilnega sistema (s termostatskim ventilatorjem) ima motor še hladilnik za olje.



Na spodnji strani prtijažnikovega pokrova je vpet varnostni trikotnik. Tako že na tak način oznanja, če je kaj narobe. S preprostim gibom ga je moč tudi sneti.

mercedesu smo spoznali že dosti tistega, za kar mora kupec doplačati. Naštevam: halogenski žarometi, zelo dober radio s samodejno anteno, pomična streha, gasilni aparat, avtomatska varnostna pasova in opornika za glavo tudi ob zadnji klopi in centralna ključavnica (obenem z voznikovi vrati se samodejno zaklenejo — ali odklenejo — tudi ostala vrata in pokrov prtijažnika).

Če omenim, da je moč celo za moje nadpovprečne mere odriniti voznikov sedež predaleč nazaj in ga obenem naravnati tudi po višini — naj vas to prepriča, da se v mercedesu odlično sedi. Voznik se mora (zaradi dizelskega motorja) privaditi le ključa za vžig, ki ima dve stopnji: prvo za predgrevanje (po ukazu signalne lučke) in drugo za zaganjanje motorja. Ostala je tudi mercedesovska „ročna“ zavora s pedalom za levo nogo. Navdušil me je pa preprost papirnati listič pritrjen na notranjo oblogo vrat, ki me je vsakič sproti spomnil, kdaj mora avto na servisni pregled.

LIMUZINA OD VRHA DO TAL

Merced se bil in ostal limuzina. To drži tudi ob dizelskem motorju — pa naj avto ocenjujem kot voznik, ki suče odlično naravnano servo volan in pretika natančno in mehko prestavno ročico (kdor doplača lahko dobi avtomatiko) ali pa kot potnik, ki najde na katerem koli sedežu dovolj udobja in se





NOTRANJE MERE (prednja sedeža v zadnji legi) v cm: širina pri kolenih spredaj 148, zadaj 148; širina prednjega sedeža 55, zadnje klopi 147; notranja dolžina od armature ploče do zadnjega naslonjaka pribl. 175; pomik prednjega sedeža 14; uporabna prostornina prtljavnika (merjeno s kockami) 490 dm³.

TEHNIŠKI PODATKI

Motori — vrzeli — petvaljni — štirivaljni
 — vreme — pri 2500 v/min — name-
 ščen vodilno nad prednjo ramo —
 vrtina in gibl 91 x 52,4 mm — gibna
 prostornina 3005 kubikov — kompresija
 21,5 — največja moč 80 KM (59 kW)
 — DIN pri 4000/min — litrska moč
 25,8 KM (19,6 kW) na liter — največji
 navor 17,5 km (17,5 Nm) — DIN pri
 2400/min — ročična gred 4. letalnih
 — odmična gred v glavi (verigaj)
 glava iz sive litine — vrtoglavje go-
 rova z Boschovo samo zapirajočo ma-
 šinsko ventilacijo oljnih filtrov —
 v glavnem in v stranskem toku — vodno
 hlajenje s črpalno, termostatom in ven-
 tilacijskimi lehamostatskimi sklopi —
 akumulator 12 V, 68 Ah — alternator
 490 W

Prenos moči: motor spredaj poganja
 zadnji koleni — enokolinska siba sklop-
 ka — štiristopenjski avtomatski me-
 njalnik — prestavna ročica na tleh —
 prestavniki — razmera 3,9; 2,3; 1,41; 1;
 ozvratna 3,69 — diferencial 3,46
 Kolesa: pnevmatika 5/2,1 x 14, jeklena
 prešana — gume 175 SR 14 (michelin
 taj — pritisk spredaj 2,0, zadaj 2,2 ba-
 re)

Voz in obsevi: limuzina za 5 oseb —
 štiri vrata — samoscana, jeklena ka-
 roserija — prednji kolesi na posamičnih
 osovah, dvojna prečna vodila, vijajno
 vzmeti s posamičnimi gumastimi vzmet-
 ni, teleskopski blažilniki, zvojni
 predni stabilizator — zadnji kolesi na
 posamičnih osovah, poševna vodila, vi-
 jajno vzmeti s posamičnimi gumastimi
 vzmetni, teleskopski blažilniki, zvojni
 zadnji stabilizator, (za doplačilo: avto-
 matsko travrtanje nivoja vozila)
 Zavore: kolnotne zavore na vseh štirih
 kolesih — dvovaljni zavorni sistem
 — kolesi — omejevalniki moči na zadnji
 servo — mehanska zračna zavora na
 zadnji koleci, pedal za lovo nogo
 — volani prenos s krogelnicami — servo —
 varnostni drog — 3 zavrtitvi od ene
 do druge skrajne točke — rajski drog
 11,2 m

Oprema: tristenjski braisnikli in ven-
 tilator — električna brizgalna za pred-
 njo sipo — luči za vrstno vožnjo —
 ogrevana zadnja sipa — varnostne
 utripalke — oprema za glavni spredaj —
 avtomatski vzmetna pasova spredaj —
 — od znotraj nastavljivo zunanje ogla-
 dilo

Mere in teže: dolžina 4,725 m — širina
 1,786 m — višina 1,420 m — medosna
 razdalja 2,760 m — pretek spredaj
 1,480 m, zadaj 1,446 m — najmanjša
 razdalja od tla 0,165 m — prostornina
 prtljavnika 500 litrov — teža praznega
 vozila 1445 kg — dovoljena obtežba
 520 kg — dovoljena skupna teža 1965
 kg — dovoljena teža prikolice brez
 zavore 750 kg, z zavoro 1200 kg
 Vzdrževanje posoda za gorivo 65 litrov
 karter (s filtrom) — 5 litrov (menjalni-
 ka na 7500 km) — menjalnik 1,6 litra
 — diferencial 1 liter — hladilni sistem
 z greznim 11 litrov
 Zmogljivost: teoretična hitrost v 6e-
 rti prestavi pri 1000/min: 23,5 km na
 uro — teža na eno prazno vozilo
 18,1 kg/KM (24,5 kg/KW), polno vozilo
 24,5 kg/KM (33,3 kg/KW) — največja
 hitrost 148 km na uro (tovarna) — po-
 spešak od 0 do 100 km na uro: 19,2 s
 (tovarna) — norma poraba goriva
 (DIN): 10,8 litra na 100 km

NAŠE MERITVE

Testi avto je pred meritvami prevrtil
 14.500 km. Meritve z dvema osebama
 in s polno posodo goriva.

Največja hitrost: 149 km na uro (zajet
 3 km, popojuje štirih merilnih)

Pospošaji:
 0-40 km na uro: 3,8 s
 0-80 km na uro: 11,8 s
 0-100 km na uro: 18,2 s
 0-120 km na uro: 29,2 s

60 m brez zaleta: 19,9 s (končna hi-
 trost 104 km na uro)
 1000 m brez zaleta: 29,0 s (končna hi-
 trost 129 km na uro)

Prekone: kilometraj z začetno hitrostjo
 40 km na uro v 4. prestavi: 39,5 s
 (končna hitrost 125 km na uro)
 Poraba goriva (v litrih na 100 km):
 Na navedeni cesti: 9,5 (zmerila vs-
 tja, do 100 km na uro), odzema 11,2
 (brez volja)

Na avtomobilski cesti 11,2 (popreje
 120 km na uro), odzema 14,0 (popre-
 je 125 km na uro)

V mestu: 10,2 do 11,3
 Popoščena poraba na testu: 11,2 litra
 plininskega olja na 100 km

Poraba olja: minimalna
 Najnižnja merilnika hitrosti:
 kaskine na 60, resnična hitrost 58 km/h
 kaskine na 100, resnična hitrost 98 km/h

lahko poigrava z radodarnim prtljajnikom.

Udobijo se prilagodili tudi podvožje: k novim modelom sodi prenovljena prednja prema, skoraj takšna je kot pri večjih mercedesh, a povsem takšna le ni. Ker je polmer vodenja zdaj enak nič, je boljša tudi smerna stabilnost vozila. Vzmetenje je dovolj mehko, da ostane avto udoben tudi na slabem cestišču, pa tako ukročeno, da voznik nima težav s poklivanjem ali s pretiranim nagibanjem karoserije. Pochvalim še dvokrožne zavore (glavni zavorni valj ob izpadu enega kroga pojača moč drugega zavnrogga kroga) in zasnovano volanskoga droga, ki bi se ob trčenju znaknil vstran.

Avto z dizelskim motorjem že po paravi ni namenjen divjakom. In ker je mercedes izrazita

HVALIMO

- prostorna in pregledna karoserija
- zelo zmogljiv in prežen dizelski motor
- odlični menjalnik, natančno pretkanje
- varna in zasneljiva lega na cesti
- odlične zavore in volan
- veliko udobja
- prostoren prtljajnik, velika dovoljena obtežba
- pripravnno razporejeni instrumenti in stikala
- veliko domisljnih detajlov
- brezhibna končna izdelava

GRAJAMO

- halogenični žarometi le za doplačilo
- rezervno kolo pod prtljajnikom
- razmeroma (za izdel) velika poraba goriva

Kaj pravi ona?

Že prvi hie je navdušena in videti je, da se počuti kot monaška princesa. Robot motorja je sploh ne moti, le drgetanje avta ob jutranjem vžiganju je, po njenem, neprijetno. Raje bi imela temnejšo barvo snagek avta, navdušena je pa nad vsem, kar prinaša notranost. Enako sproščeno se počuti za volanom ali kot sopotnica; jaz jo le, da je rezervno kolo pod prtljajnikom in ga težko dvigne. Hvali ključavnico po receptu "ankrat - za petkrat", za ceno avta pa sploh ne vpraša. Saj komaj čaka, da se bo pohvalila pred znankami.

vrtljaji od ene do druge strani. To napravi ovinkarjenje prijetnejše, pa tudi med parkiranjem s sukanjem obroča ni veliko dela.

Testi mercedes smo gnali po dobrih in slabih poteh. To poverem zato, ker se ves čas preskušnje ni v njem oglašil niti en sam "črčček". Končna izdelava tega avtomobila ne kvari slovesa trikrake zvezde na nosu.

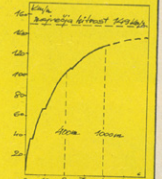
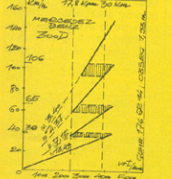
KOMU ZVONČKLJA?

Zaradi značilnega zvončkija se pravi dizlu po nemško kaj "Glockenspiele". Rekli smo že, da je ta avto od sile poceni, ampak šele potem, ko ste ga že kupili. Ob nakupu je praviloma precej dražji od enako velikih avtomobilov z bencinskimi motorji. Obreštuje se le tistim, ki se veliko vozijo.

Mercedes benz 300 D je najdražji pa tudi najboljši serijski avto z dizlom v osu. Srebrna MB 280 E, ki ga poganja mnogo močnejši motor. Testni avto me tudi na ovinkih zlepa ni spravil v težave. Vendar mora voznik vedeti, da je tudi tako močan dizel še zmeraj preslaboten, da bi si z njim v ovinku (ali pa med drzinim prehitevanjem) kaj dosti pomagal. V hitro voženem ovinku silil 300 D z nosom navzven.

Toda: ta avto stane pri nas debelih štirideset milijonov starih dinarjev. Odgovor na zapisano vprašanje je na dlan: mercedes 300 D zvončkija le milijonov!

Tekst: MARTIN ČESENJ
 Foto: MARJAN ZAPLATIL



O najvišjih vrtalnih motorja ne odloča voznik, ampak mehanski regulator, ki samodejno zapre dotok goriva in prepreči naprežanje motorja. Med meritvami smo pretakali pri le dopustnih 4500/min, kar pomeni v posamičnih prestavih naslednje resnične hitrosti: 38, 65 in 106 km na uro. Pri istih vrtaljih je avto dosegel tudi največjo hitrost 149 km na uro; ta hitrost je, brez nevarnosti za motor, lahko potovljena.

limuzina, se ji mnogo bolj poda umirjen voznik kot pa cestni dirkač. Vseeno pa ima mercedes 300 D v podvožju za dobršno mero rezerve. Saj je zasnovan enako kot na primer MB 280 E, ki ga poganja mnogo močnejši motor. Testni avto me tudi na ovinkih zlepa ni spravil v težave. Vendar mora voznik vedeti, da je tudi tako močan dizel še zmeraj preslaboten, da bi si z njim v ovinku (ali pa med drzinim prehitevanjem) kaj dosti pomagal. V hitro voženem ovinku silil 300 D z nosom navzven.

Ta zahteva dodajanja volana in hip zater je avto od sile ubogljiv. Ker pomaga volanu serbo napravna, zadoščajo le trije za-