

Test: MERCEDES-BENZ 300 SD

Janez Drnovšek zagotavlja, da ne bo inflacije. Tolar je čvrst kakor skala. Slovenci torej vztrajno bogatimo. No, kakšen avto si boste zdaj kupili?

Predlagam vam mercedes-benz S! Bi vas pekla vest, ker ste ženi že obljubili kino, otroku sladoled, sebi pa nove kopalke? Potem vzemite dizel, pa vam bo laže pri srcu!

Mercedes S z dizlom? Da: nič več ni tako, kot je bilo. V Stuttgartu najprej naredijo več kot pet metrov dolgo in skoraj dva metra široko limuzino, jo motorizirajo vse tja do V12, nato pa - tresk! - potisnejo vanjo še dizel in urno zaprejo pokrov nad njim. Izvolite, prosim, mercedes-benz 300 SD!

Če je dober za Američane, bo tudi za vas! Čez lužo so jih

prodali že več kot 130.000, evropska prodaja pa je stekla šele letošnjo pomlad. V isti sapi so ponudili tudi različico 300 SE 2.8, ampak tisto je vseeno ben-

INN



cinski avto, dizel je pa dizel. Na vsem svetu boste težko našli kaj dosti podobno velikih avtomobilov, ki pijejo nafto.

Komu je potlej največji mer-

cedes z dizlom v nosu sploh namenjen? Odkrito rečeno - ne vem! Kdor kupuje v razredu sto tisoč nemških mark, ta verjetno ne varčuje pri gorivu. Kdor ljubi

limuzinsko uglajenost, ta verjetno ne stremi za dizelskim pogonom. In kdor se boji visoko zmogljivih bencinskih motorjev, ta lahko kupi 300 SE 2.8: na

bencin in z dovolj počasnosti.

So se pri Mercedesu-Benzu torej sprickali s tržno logiko? O tem močno dvomim. So torej nalašč izzvali absurd in veliko, skoraj preveliko limuzino opretili s šibkim, skoraj prešibkim naftnim motorjem? Tudi tako bi lahko rekli.

Čeprav: v bistvu ta motor sploh ni šibak. V šestih vrstnih valjih je za 3,5 litra gibne pros-

KOGNITO





tornine in ob turbinskem polnilniku z največjim polnilnim tlakom 0,9 bara pomeni to največjo moč 110 kW oziroma 150 KM pri 4000 vrtljajih v minuti. Turbinski polnilnik je odlično vzgojen, sproža se zlagoma, ampak odločno, in doseže polno zmogljivost že pri 1900 vrtljajih v minuti. Hipec za tem, pri številki 2000, zmore motor spoštovanja vreden največji navor 310 Nm.

Za Evropo se je ta motor kalil najprej v mercedesih (in puchih) G, toda odraščanje v grobem okolju odlično prikriva. Marsikdo ga v limuzini S sploh ne razkrinka, dokler ne prebere tudi D na zadku.

Je pa res, da so motor pred najnovejšo vgradnjo temeljito

kultivirali: z optimizacijo vbrizgovalnega sistema; z elektronično (EDS), ki nadzira tudi povratno vodenje izpušnih plinov (AGR), polnilni tlak in vrtljaje prostega teka; ter z elektroniziranim bypass-ventilom, ki največ pripomore k dobri kondiciji polnilnika in k že omenjenemu navoru nasploh.

Izpušni sistem je opremljen tudi z oksidacijskim katalizator-

gove zmogljivosti slabotne, bi mu seveda naredil krivico. Če pa rečem, da so relativno slabotne, trditev drži. Mercedes 300 SD tehta prazen 1940 kilogramov, polno obtežen pa skoraj 2,6 tone. Hkrati ga serijsko opremljajo s štiristopenjskim samodejnim menjalnikom, ki (nehote) odžre še nekaj navora in moči. In nazadnje je prestava v diferencialu tako dolga, da so

celoti podrejeni. In tako med našimi meritvami (2 osebi v avtu, polna 100-litrska posoda goriva) mercedes-benz 300 SD ni dosegel tovarniškega rezultata (12,9 s), ampak je z mesta do hitrosti 100 km na uro pospešil šele v 14,6 sekunde. Bil pa je (s 187 km/h) za dva kilometra na uro hitrejši, kot obljublajo ljudje, ki so ta avto naredili.

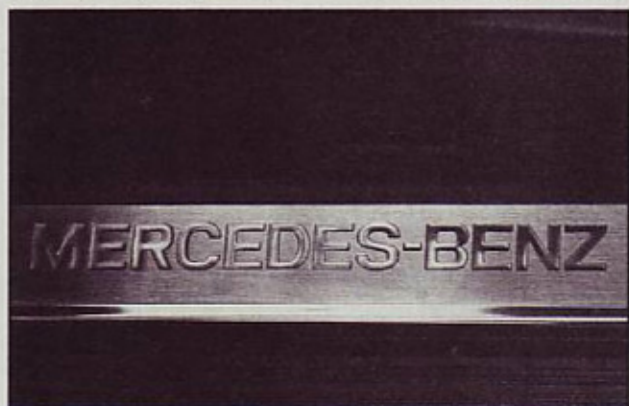
Kdor lovi sekunde in hitrostne kilometre, ta tudi z dizelskim gorivom ne more varčevati. Poln plin pomeni pri 300 SD tudi do 15 litrov goriva na 100 kilometrov vožnje. Nežna desna noga zagotavlja pačec pod 10 litrov na isti prevoženi razdalji. Ampak brez utvar: testno povprečje je bilo 12,4 litra plinskega olja na 100 kilo-

Motor v bistvu sploh ni šibak.

jem in podatki, s katerimi po tej plati streže ta motor (saje, strupi), so tako ugodni, da so ga v tovarni samozavestno označili za "snažen dizel". Kar v resnici tudi je.

Če bi zdaj rekel, da so nje-

ji prenosil v menjalniku za neopaznost le težka kos. Torej ne morete pričakovati, da boste pospeševali pritisnjeni ob naslonjalo sedeža. Avtomatika nima dodatnega izbora (na primer "šport"), torej ste ji v



Pod vrati je zapisano, v kaj sedate



Na notranjost vozila dizel prav nič ne vpliva



metrov in presneto bi se morali truditi, da bi z eno samo posodo goriva prevozili celih 1000 kilometrov. Čeprav tovarna takšno možnost nakazuje.

Pa, saj kakšen deciliter nafte več ali manj ni tako zelo bistveno. Bistveno je pri tem dizlu to, da ga tudi iz potniškega prostora skoraj ni slišati. Predgretje opravi v nekaj sekundah, na zasuk ključa steče bliskovito, čisto za kratek hip zavzvočnja potem pa tišina in ljubi mir. Nobenih tresljajev, nobenega truščja, nobene robatosti več. Klimatska naprava (ločena za vsako vzdolžno polovico kabine posebej) omogoča, da ostanejo dvojne šipe v vratih zaprte, izolacija med "strojnico" in "dnevno sobo" pa je ena naj-

temeljitejših, kar sem jih "srečal" doslej. Torej mercedesovska!

In mercedesovsko je tudi vse drugo pri tem avtu: pliš in les, brezhibno čitljivi merilniki, zračni blazini za voznika in desnega sopotnika, električni sedeži, stikala in ročice natančno tam, kjer je treba, pa tudi nekaj dodatkov (tempomat,

pnevmatika v pomoč hrbtnicam, dvodelni predali v kromolčnih opornikih in tako naprej.

Imenitnosti je - dizlu navkljub - na pretek. Tudi razvajan voznik bo le stežka zanikal, da dobro sedi: elektrificirana sedež in volanski obroč sta pomična v vse smeri, leva noga ima naravnost vzorno

ga počutja. Pa tudi imidž, brez tega pri mercedesih ne gre. Če prištejem še dobro podvozje (štiri posamične obese, zadaj prostorska prema) z odpornimi zavorami (ter žal s pedalom za "ročno" zavoro), je seštevek popoln. Mercedes-benz 300 SD je predvsem mercedes, šele potem dizel.



In tole vam čisto dobromamerno prišepnem: dizel v njem lahko uporabljate povsem inkognito. Nihče ga še opazil ali zaslišal ne bo, če tega ne boste sami hoteli! Da ga pa res hočete, morate vedeti že prej.

Tekst: MARTIN ČESENJ
Foto: MATEJ DRUŽNIK

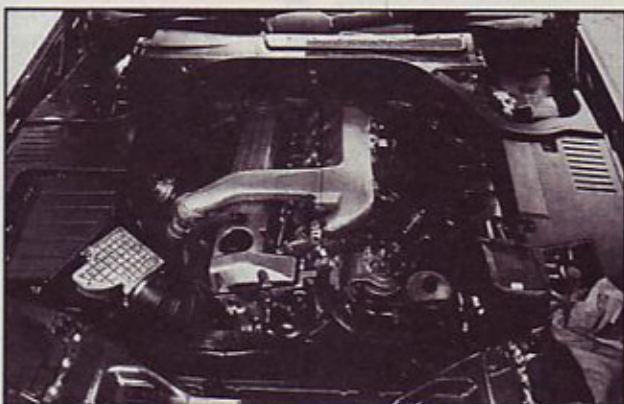
Če je dober za Američane, bo tudi za vas!

lahka platišča, pomična streha) in že od prej znanih Mercedesovih domislic: elektromagnetno sprožilo zadnjih vzglavnikov, samodejni paličasti kazalci zadka (kot pomoč pri vzvratni vožnji), v celem sklopljivi zunanji ogledali,

oporo, sedež je moč tudi ogreti in vodljivost avta je ugodno nesorazmerna z njegovo zunanjo velikostjo. Zvezda na nosu, ki je potnikom vselej na očeh, jamči marsikaj: sodobno tehnologijo, temeljito izdelavo, veliko varnosti in veliko dobre-



Velik volanski obroč - in zračna blazina v njem



Turbo-dizel v boju s težo vozila

Tehnični podatki

Motor: šestvaljni - štirilinkni - vrstni - dizel - nameščen spredaj vzdolžno - vrtna in gib 89,0 x 92,4 mm - gibna prostornina 3449 kubikov - kompresija 22,0:1 - največja moč 110 kW (150 KM) pri 4000/min - srednja hitrost bata pri največji moči 12,3 m/s - specifična moč 31,9 kW (43,5 KM)/liter - največji navor 310 Nm pri 2000/min - ročna gred v 7 ležajih - odmična gred v glavi (veriga) - glava in blok iz sive litine - visokotlačna batna črpalka (Bosch) za gorivo - vrtnične predkomore - turbinski polnilnik na izpušne pline (garrett) - vodno hlajenje, 11,0 litra - motorno olje 7,5 litra - akumulator 12 V, 100 Ah - alternator 1400 W - oksidacijski katalizator

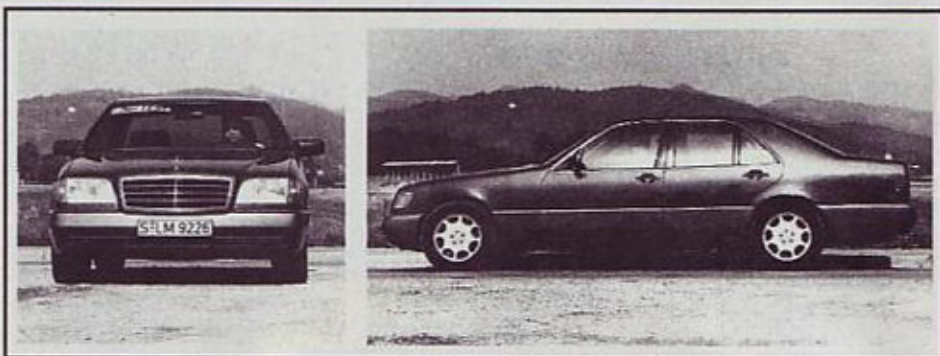
Prenos moči: motor spredaj poganja zadnji kolesi - štiristopenjski samodejni menjalnik - položaji prestavne ročice: PRND-3-2 - prestavna razmerja: I. 4,250; II. 2,410; III. 1,490; IV. 1,000; vzvratna 5,670; diferencial 2,820 - platišča 7 1/2 J x 16 - gume 235/60 ZR 16 (pirelli), kotalni obseg 2,08 m - hitrost vozila pri 1000/min. v IV. prestavi: 44,3 km/h

Voz in obese: limuzina - 4 vrata, 5 sedežev - samonosna karoserija, spredaj s pomožnimi okvirji - vsa štiri kolesa na posamičnih obesah - spredaj dvojna prečna vodila, vijčne vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator - zadaj prostorska prema (prečna in poševna vodila, kolotečni drogovi), vijčne vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator - dvokrožne zavore, kalutne za vsa štiri kolesa (spredaj notranje hlajene), servo, ABS, mehanska "ročna" zavora na zadnji kolesi (pedal za levo nogo) - ASR - volan s kroglicami, servo, 3,2 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke

Mere, zunanje: dolžina 5113 mm - širina 1886 mm - višina 1485 mm - medosna razdalja 3040 mm - kolotek spredaj 1603 mm, zadaj 1576 mm - najmanjša razdalja od tal 150 mm - rajdni krog 12,2 m - **notranje:** dolžina (od armaturne plošče do zadnjega naslonjala) 1690 mm - širina (kramolci) spredaj 1590 mm, zadaj 1580 mm - višina (nad sedežem) spredaj 880 mm, zadaj 940 mm - vzdolžnica prednji sedež 920-1180 mm, zadnja klop 920-660 mm - premer volanskega obroča 400 mm - prtljažnik (normna) 525 litrov - posoda za gorivo 100 litrov

Teže: prazno vozilo 1940 kg - dovoljena skupna teža 2590 kg - dovoljena teža prikolice z zavoro 2100 kg, brez zavore 750 kg - dovoljena obtežba strehe 100 kg

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 187 km/h - pospešek 0-100 km/h: 12,9 s - poraba goriva (ECE): 7,7/9,7/11,7 litra plinskega olja na 100 km



Naše meritve

Največja hitrost:

187 km/h (IV. prestava)

Pospeški:

0 - 60 km/h 6,4 s

0 - 80 km/h 9,9 s

0 - 100 km/h 14,6 s

0 - 120 km/h 21,7 s

0 - 140 km/h 31,3 s

0 - 160 km/h 48,1 s

1000 m z mesta:

36,0 s (146 km/h)

Prožnost:

Meritev s samodejnim menjalnikom ni mogoča

Zavorna pot:

od 150 km/h 88,7 s

od 100 km/h 40,1 s

Natančnost merilnika hitrosti:

kazalec na: resnično:

60 km/h 58,8 km/h

80 km/h 77,3 km/h

100 km/h 97,4 km/h

120 km/h 117,6 km/h

Poraba goriva

testno povprečje:

12,4 litra/100 km

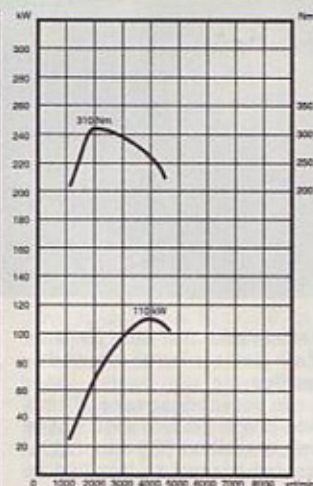


DIAGRAM MOTORJA

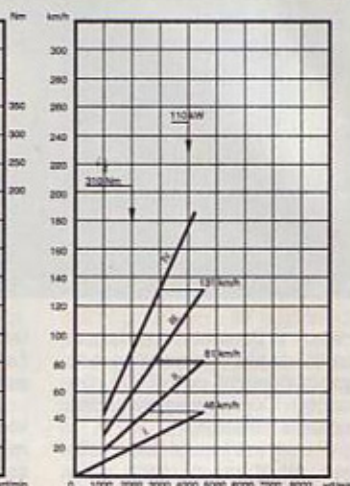


DIAGRAM MENJALNIKA

Hvalimo

- kultiviranost in snažnost motorja
- delovanje samodejnega menjalnika
- končna izdelava vozila
- udobje in zunanji prestizž
- zvočna izolacija
- zmogljivosti podvozja
- velik prtljažnik

Grajamo

- dizelski boj s težo
- zatikanje šip v vratih
- pedal za "ročna" zavora
- navidezna (in resnična?) glomaznost karoserije

Cena

DEM 75.470 + 95% tatarskih dajatev
(AC - Intercar, Ljubljana)

Končna ocena

Mercedes-benz 300 SD zasluži dvojno, toda ločeno pohvalo; kot limuzina razreda S - všteti zasnovi, podvozje, prestizž, izdelavo in celo zunanje karoserijske mere - ponujajo vse tisto, kar mercedesu pritiče; kot dizelska različica tega razreda pa streže z vsem, kar je od dizla sploh mogoče pričakovati. Tako ostane le še vprašanje (brez povsem jasnega odgovora): zakaj mercedes S z dizlom?