



Test: MERCEDES-BENZ 300 SE 2.8

SVOJE K SVOJEMU

Morda se sprašujete, kaj je vodilo odgovorne pri Mercedesu-Benzu, da so namenili prestižnemu modelu razreda S najmanjši motor doslej? No, odgovor je preprost. Manjši motor pomeni ugodnejšo možnost glede osnovne cene in davčnih obremenitev v večini držav - s tem pa tudi več kupcev, v tem primeru predvsem podjetnikov.

Najprej mora biti jasno: to je še zmeraj mercedes "od glave do pete", takšen, kot mora biti avtomobil višjega avtomobilskega razreda. Kajti z najnovejšim motorjem za limuzine razreda S ta hip je Mercedes-Benz prisluhnil predvsem domačim (in tujim) podjetjem, saj je ponekod ugodneje kupovati službene avtomobile z motorji do treh litrov gibne prostornine, zaradi nižjih dajatev, doslej pa je imel "najšibkejši" mercedes S pod pokrovom bencinski motor s 3,2 litra gibne prostornine. Z novim, tako prilagojenim motorjem se je občutno povečal krog kupcev, zainteresiranih za nakup tovrstnega avtomobila za službene potrebe, kajti imeti mercedes S za službene vožnje marsikje še vedno pomeni določeno statusno priznanje in znamenje dobrega poslovanja podjetja.

Povrnimo se k motorju. Novi 2,8-litrski vrstni šestvaljnik je zasnovan skladno s sodobnimi normativi za bencinske motorje, kar pomeni, da so ga pri Mer-



Kokpit: prestiž in občutek kakovosti

cedesu, čeprav gre v bistvu za izpeljanko iz motorja s 3,2 litra gibne prostornine, v marsičem prenovili. Motorju so namenili povsem novo motorno elektroniko, ki poleg vžiga in pravilnega vbrizgavanja goriva nadzoruje tudi delovanje ventila za dvig motornega navora v spodnjem in srednjem območju motornih

vrtljajev in krmili delovanje odmične gredi v glavi motorja. Ob štiriventilski tehniki, uravnavanem katalizatorju za izpušne pline, ki ima večjo prostornino od tiste v valjih motorja, ter v povezavi z odličnim petstopenjskim samodejnim menjalnikom, se ta motor v vseh območjih delovanja izkaže kot izjemno tih,





Novi 2,8-litrski vrstni šestvaljnik je v celem zasnovan skladno s sodobnimi normativi za bencinske motorje.

kultiviran in dovolj zmogljiv motor, ob tem pa je tudi okolju prijazen in relativno varčen. Motor tekoče in rad vžiga, odlikujejo pa ga predvsem popolna neslišnost in umirjeno delovanje ob prostem teku, ter končne zmogljivosti. Motor zmore največji navor 270 Nm pri relativno neskrupnih 3750 vrtljajih v minuti ter največjo moč 142 kW (193 KM) pri 5500 vrtljajih v minuti. V praksi to pomeni, da motor zadovolji potrebam mestne vožnje in dosega spoštljive potovalne hitrosti, zaradi velike teže (prazen avto tehta 1890 kg) pa morda ne prepriča dovolj pri pospeševanju, še zlasti tedaj, ko je avtomobil, tako kot je bil testni, opremljen s samodejnim menjalnikom. Petstopenjski samodejni menjalnik, na voljo sicer le za doplačilo, vsekakor bolj ustreza tovrstnemu avtomobilu kot ročni menjalnik, saj ta mercedes ni namenjen dirkanju, temveč udobnim potovanjem, pri katerih mora voznik uživati

vsaj toliko kot potniki. To pa pomeni, da lahko tudi pri pretikanju prepusti vse delo elektroniki, sam pa poskrbi le za pedala za plin in zavore. Menjalnik ima poleg značilne sheme (P-R-N-D-4-3-2) na voljo tudi dva programa vožnje. Program "E"

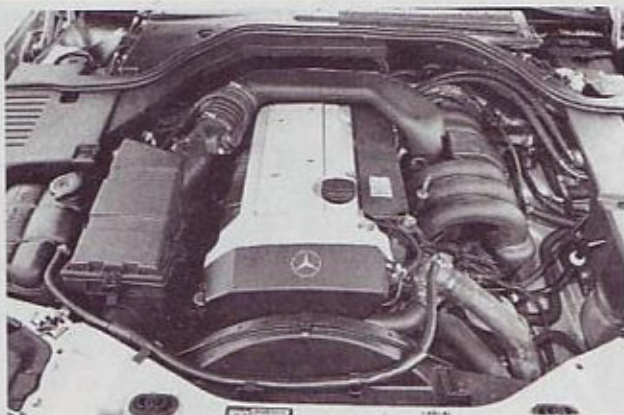
omogoča umirjeno, ugodnejši porabi goriva naklonjeno vožnjo, pri kateri voznik po potrebi še vedno lahko uporabi "kick-down", ko s pritiskom pedala za plin do konca pretakne v najnižjo tisti hip možno prestavo, program "S" pa služi "športnejšim" zahtevam, saj menjalnik še prej pretika navzdol in poganja motor tik pod rdeče polje na merilniku motornih vrtljajev. Temu ustrezno se seveda povečajo motorna "žeja" in zmogljivosti v celem. Lična prestavna ročica brez zapore (namesto nje služi cikcakasto vodilo ročice), omogoča tudi ročno pretikanje, zlasti primerno pred ovinki, ko si z nižjo prestavo olajšamo vožnjo. Menjalnik navduši tudi zaradi skoraj hipnega izpolnjevanja voznikovih ukazov s pedala za plin, saj pretikanje v vseh območjih delovanja poteka brez sunkov ali pretiranih zamud.

Notranost tega mercedesa je takšna, kot je pač pri vseh njegovih bratih. Električna streže



Prednji del: naj se ve, da vozite s trikrako zvezdo na nosu avtomobila

vsem šipam, (zložljivima) zunan-
jima ogledaloma, radijski anteni,
dvižni strehi, v vse smeri nastavljive-
mu volanskemu obroču s servoojačevalnikom, prednjima (ogrevanima) sedežema in
sedežnima zglavnikoma, Beckerjev
radiokasetofon s kakovostnim ozvočenjem
lahko v domišljiji voznika in potnike v
trenutku prenese v opero ali v diskoteko,
(vzdolžno) ločena klimatska naprava temeljito
hladi kabino, mercedesovska temeljitost
pa se kaže tudi v tem, da sta tudi nad
zadnjo klopjo nameščeni lični (osvetljeni)
ogledali, namenjeni damam, ter da so v
ročajih vrat in med prednjima sedežema
predalniki za odlaganje drobnarij. Če k temu
dodam še zračni blazini za voznika in
sopotnika, pliš in prestižni les, tempomat,
elektromagnetno sprožilo zadnjih
sedežnih zglavnikov, sedežno pnevmatiko
v pomoč hrbtenici in električno voden
ročaj za odpiranje prtljažnika, ki je ob
zaprtju pokrovu prtljažnika skrit v pločevini,
ter lita platišča in premajhna samodejna
(ob vzvratni vožnji) paličasta kazalca
zadka, je seznam osnovne in dodatne
opreme zavidanja vreden. V tem avtomobilu
se prestiž in kakovost izdelave in vstavljenih
delov stapljata v samoumevno celoto, še
posebej, ker gre za priznanega nemškega
izdelovalca, ki ve, kako ugajati



Motor: sodoben in kultiviran



Prtljažnik: obložen in dovolj velik

Petstopenjski samodejni menjalnik, na voljo sicer le za doplačilo, v celem vsekakor bolj ustreza tovrstnemu avtomobilu kot ročni menjalnik.

(tudi) razvajanemu kupcu. Naj se še tako trudim, temu avtomobilu ne morem očitati ničesar glede počutja potnikov, opreme ali voznikovega prostora. Morda bi bili lahko manjši sicer pregledni merilniki, prezajeten volanski obroč z ročicami in stopalki, vendar tudi to v tem mercedesu zaradi zajetnih zunanjih mer ni moteče. Pač pa ne razumem, zakaj pri Mercedesu ne razmišljajo tudi o voznikih nižje rasti, kajti pri parkiranju ob vzvratni vožnji, naj sem se še tako zviljal na sedežu, nikakor nisem s pogledom dosegel paličic na zadku, ki naj bi mi kazali, kje se konča zadek in začne kaj drugega, na primer zid ali drug avtomobil. Rezultat tega je bil, da sem vedno iskal prevelik parkirni prostor v strahu, da ne bi poškodoval vozila.

Legat tega mercedesa je kljub zunanjim meram in voznikovemu občutku, da sedi sredi veličanske košare z volno, izvrstna in po nekajdnevni vožnji se mi je ta "velikan" zdel že presenetljivo okreten in lahkoten pri vodenju. Kakovostno in udobno podvozje s štirimi posamičnimi obesami in (zadaj) s prostorsko premo neopazno požira vse neprijetnosti naših cest, kljub naravnosti udobju pa tudi med hitrejšo vožnjo v ovinkih nisem zaznal pretiranega nagibanja karoserije. Skratka, potniški prostor je tako dobro zvočno in nasploh izoliran, da se potniki med vožnjo lahko tudi šepetaje pogovarjajo, brez strahu, da bi kdo v kabini preslišal kakšno besedo.

Tudi zavore so, kot se za avtomobil spodobi, na ravni drugih najpomembnejših komponent: kolutne za vsa štiri kolesa in spredaj notranje hlajene, poleg tega pa opremljene z Boschovim zavornim dodatkom ABS. Se pa med zaviranjem zaradi izdatne teže avtomobila kaj rad vklopi ABS tudi tedaj, ko se zdi, da še ne bi smelo priti do blokiranja koles.

Mercedes-benz 300 SE 2.8 je torej po nekakšni zdravi podjetniški logiki - moral nastati! Zagotovo bo občutno povečal prodajo teh največjih Mercedesovih limuzin doslej, torej bo toplo sprejet tako med zasebnimi kupci kot pri podjetjih. Zlasti slednjim, katerim je predvsem namenjen, so tokrat prisluhnili podjetni pri Mercedesu, po nabele "ni vse za vsakogar".

**Tekst: BORIS SAMBOLEC
Foto: IGOR ZAPLATIL**



Tehnični podatki

Motor: šestvaljni - štiritaktni - vrstni - bencinski - nameščen spredaj vzdolžno - vrtna in gib 89,9 x 73,5 mm - gibna prostornina 2799 kubikov - kompresija 10,0:1 - največja moč 142 kW (193 KM) pri 5500/min - srednja hitrost bata pri največji moči 13,4 m/s - specifična moč 50,7 kW (70 KM)/liter - največji navor 270 Nm pri 3750/min - ročična gred v 7 ležajih - odlična gred v glavi (veriga) - 4 ventili za vsak valj - glava in blok iz lahke litine - elektronska vbrizgavanje goriva in vžig (HFM) - vodno hlajenje 11,0 litrov - motorno olje 7,5 litra - akumulator 12 V, 74 Ah - alternator 1680 W - uravnavan izpušni katalizator

Prenos moči: motor spredaj poganja zadnji kolesi - petstopenjski samodejni menjalnik - položaji prestavne ročice: P-R-N-D-4-3-2 - prestavna razmerja: I. 3,870; II. 2,250; III. 1,440; IV. 1,000; V. 0,750; vzvratna 5,590; diferencial 3,690 - platišča 7 1/2 J x 16 - gume 235/60 ZR 16 (pirelli P600) - kotalni obseg 2,08 m - hitrost vozila v pri 1000/min v V. prestavi: 47,5 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, vijane vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator - zadaj prostorska prečna in poševna vodila, kalotečni drogovi, vijane vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator - dvokračne zavore, kalute 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 zavrtljajev 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 12,18 m - **notranje:** dolžina (od armature plošče do zadnjega naslonjala) 1690 mm - širina (kolalci) spredaj 1590 mm, zadaj 1580 mm - višina (nad sedežem) spredaj 880 mm, zadaj 940 mm - vzdolžnica prednji sedež 920-1180 mm, zadnja klopa 920-660 mm - premer volanskega obroča 400 mm - prtljajnik (normno) 525 litrov - posoda za gorivo 100 litrov

Teže: prazno vozilo 1890 kg - dovoljena skupna teža 2550 kg - dovoljena teža prikolice z zavoro 1900 kg, brez zavore 750 kg - dovoljena obtežba strehe 100 kg

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 210 km/h - pospešek 0-100 km/h: 10,6 s - poraba goriva (ECE): 8,9/10,7/14,5 litra neosvinčenega bencina super na 100 km



Naše meritve

Največja hitrost:

208 km/h (IV. prestava)

Pospeški:

0 - 60 km/h	5,3 s
0 - 80 km/h	7,9 s
0 - 100 km/h	11,4 s
0 - 120 km/h	17,1 s
0 - 140 km/h	22,9 s
0 - 160 km/h	33,1 s
1000 m z mesta:	
	33,6 s (160 km/h)

Prožnost:

Meritev s samodejnim menjalnikom ni mogoča

Zavorna pot:

od 150 km/h	90,1 m
od 100 km/h	40,3 m

Natančnost merilnika hitrosti:

kazalec na:	resnično:
60	59,0 km/h
80	76,5 km/h
100	97,1 km/h
120	116,8 km/h

Poraba goriva

Testno povprečje: 15,3 litra/100 km

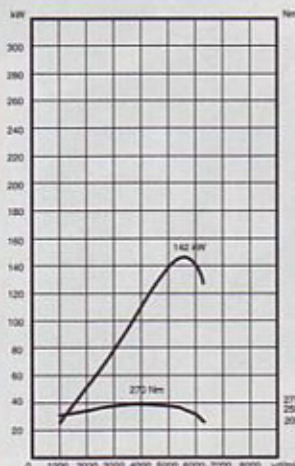


DIAGRAM MOTORJA

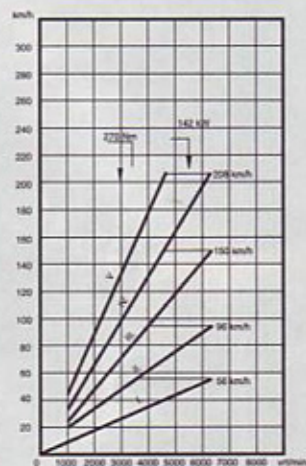


DIAGRAM MENJALNIKA

Hvalimo

- kultiviranost motorja
- bogata oprema
- delovanje samodejnega menjalnika
- visoka kakovost izdelave
- velikost potniškega prostora

Grajamo

- [pre]velike zunanje mere
- lenobnost motorja ob pospeševanju
- poraba goriva
- prenizka paličasta kazalca na zadku

Cena

DEM 71.670 + 54 odstotkov tolaških dajatev (AC - Intercar, Ljubljana)

Končna ocena

Mercedes-Benz 300 SE 2.8 je sicer namenjen pretežno podjetjem, vendar si bo zlahka in največ kupcev morda našel predvsem pri posameznikih, ki cenijo mercedesovske prestiž, opremo in razred S, nimajo pa dovolj denarja za nakup odločnejše motorizirane različice. V celem zapusti soliden vtis in ponuja vse, kar se od takšnega avtomobila tudi pričakuje.