

Test:

MERCEDES- BENZ 300 SEL

Življenje je od nekdaj ena sama šola. Ko sem v testnem mercedesu (bil je uradno moder, do sijaja zlošččen in veeliik) zleknjen za volanom bral časopis ter pred eno uglednejših ljubljanskih hiš čakal fotografa, je mimo prihitela znanka (bere Jano, a je tudi sicer dolgojezična). Dvakrat je preverila, če dobro vidi, potem pa začebjlala: »O, živijo! A zdaj delaš pa za oblast!?!«



Punca je namreč razgledana in ve, da pravi gospodje v največjih mercedesih sedijo zadaj, ne pa za volanom. Če jim mimoidoči trušč ni po volji, zaprejo okna, ki so v teh avtih ne le iz dvojnih stekel, ampak tudi dovolj zatemnjena, da obraza ni več jasno videti. Potem pustijo, da jim konjak počasi hlapi proti nosu, prižgejo cigaro in čohajo tisto, kar jim je najbolj pri roki, ponavadi psa. Šele bežen dc tik voznirove rame spet sproži premikanje: limuzina se zgane. No, tako nekako učijo izkušnje tistih, ki so jim največji mercedesi že v krvi.

Še posebej, če gre za mercedes SEL. Ta je z zunanjo, medosno in notranjo dolžino za deset centimetrov daljši od na oko skoraj povsem enakega in tudi enako zasnovanega mercedesa SE.

ARISTOC

Ne prvemu ne drugemu se velikost ne pozna, dokler ne stojita poleg povprečnih avtomobilov. Šele potem je povsem razločno moč videti Mercedesovo odločitev, da serijo »S« prilagodi večjim telesnim meram moderne človeške rase.

Toda avtomobilsko oblikovanje ni le znanje, je tudi umetnost,

ki jo Mercedesov glavni stilist gospod Sacco do potankosti obvlada. Zato je pokrov nad motorjem orjaški. Zato je prednja šipa ogromen kos varnostnega stekla. Zato so vrata skoraj velikanska. Zato so tudi šestnajstoolska kolesa videti ogromna. In ogromen se zdi cel SEL, če ga gledamo po kosh.

Ampak mercedese prodajajo predvsem skrbno zložene in do potankosti sestavljene. Zato se orjaškost razblini. Vse je vzorno skladno in brezhibno obdelano. Zvezda na nosu je le še pečat. Da se ve, kaj gledaš, kaj voziš in v čem sediš.

Mercedes 300 SEL, četudi s podaljšano karoserijo, sodi na



Mercedesov stil: vsaka stvar na svojem (logičnem) mestu



SEL: dnevna soba na kolesih



Predali: za očala, za kovance, za pločevinko, za dokumente in tako naprej

OKRAT

začetek seznama mercedesov serije »S«. Ampak sedenje v njem ni zato nič manj imenitno. Na kovinsko svetlečih se pragovih piše Mercedes-Benz. Na volanskem obroču, v katerem je zračna vreča, je spet trikraka zvezda. In voznikovo okolje v celoti je mercedesovsko do zadnje potankosti. Volanski obroč je še

vedno precej velik, čeprav je debelejši kot nekoč. Nastavljiv je vzdolžno in obenem po višini. Streže mu elektrika. Električno pomični so tudi sedeži, vključno z zadnjima dvema. Predal med njima preprečuje, da bi bila povezana v klop, sedež za petega potnika torej odpade. Zato pa je vsak od njih posebej (vzdolžno,

po višini ter z nagibom naslonjala) nastavljiv. Elektrificirani so tudi zglavniki, samodejno prilagodljive so zgornje oprijemke varnostnih pasov. Glavni čar sedežev so premišljeno vsite in po sprotih željah napihljive blazine v njih: skoraj ni možnosti, da bi človek ne mogel sedeti po svojem okusu. Vse, kar ni obdano

z luksuznim plišem, odporno sedežno tkanino, usnjem ali visokokakovostno plastiko, je obrobjeno z eksotičnim lesom: večplastnim in dodatno ojačanim zoper nevarne zlome ob morebitnih trčenjih. Različnim sedežnim položajem streže elektronski spomin; vrata se zapirajo brez treska, s samodejnimi pomiki v osnovne položaje; tako kot pokrov nad prtljažnikom, ki so mu namenili premičen ročaj (za čiste roke uporabnikov). Šipe v vratih so dvojne (zoper rosenje in trušč) ter opremljene s samodejnimi mehanizmi zoper odvečne stiske (rok, otroške glave in podobnega).

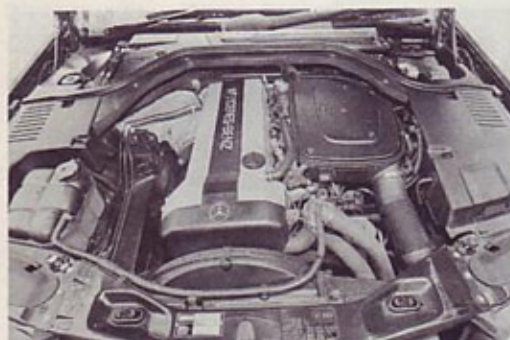
Do kam seže avto? Da bi bilo to vozniku vselej jasno, so v oba zadnja karoserijska vogala vtisnili opozorilni paličici. Sproži ju vsakično pretikanje v vzvratno



Ogledalo v stropu: foto Živilović



Dvoje šipe: s sistemom za varnostno ustavljanje



Vrstni šestvaljnik: relativnost moči in navora



prestavo, sta pa prekratki, da bi bili – zakriti z zglavnikoma – zares v pomoč.

Elektrika ukazuje tudi vsem trem ogledalom (s pomočjo tripoložajnega stikala), zunanji pa je moč (ob tesnih manevrih) tudi povsem zložiti. Vseh zvočnikov v avtu – družno s preostalim audio sistemom – je deset. Klimatska naprava deluje za vsako vzdolžno polovico avta posebej. In stikal v kokpitu je dosti več, kot se zdi na prvi pogled še prikladno. Toda razporejena so logično in tako pripravno, da voznika prav nič ne obremenjujejo. Seveda ne gre ničesar prezreti: niti dvizgne in pomične strehe niti zložljivih kozmetičnih ogledal za dame na zadnjih sedežih; niti velikega in tudi manjši popotni krami prilagojenega prtljažnika niti redoljubno vstavljenega oro-

dja ter normalno velikega rezervnega kolesa pod njim.

Mercedes 300 SEL je zgledna avtomobilska celota v najplemenitejšem pomenu te besede. Kako je gospodi na njegovih zadnjih sedežih, niti ne vem pretirano dobro. Večidel testa sem, jasno, preživel za volanom in (tudi) tam je zelo lepo.

To je počutje »par excellence«: brez vsakršnih težav s pravšnjo telesno lego; z vsemi možnostmi za dobro vidljivost (tudi na račun ekscentričnih gibov brisalnika pred voznikovimi očmi); z natančno vodljivo mikroklimo ter s posebnim stikalom za aktivni zračni filter; z veliko večjimi, manjšimi pa tudi odločno premajhnimi predali; in z veličastnim občutkom, da voziš pravo in zares dognano limuzino.

Oznaka 300 pripada motorju.

Ta je vrstni šestvaljnik in precej manjši od prostora okrog njega. Je pač najmanjši in najmanj zmogljiv motor, vgrajen v mercedes serije »S«. Relativna zadeva, tale ocena. Ta »majhni« šestvaljnik ima namreč 3199 kubikov, 24 ventilov in 170 kW oziroma 231 KM. Seveda je teža vozila tista, ki skuša te zmogljivosti občutno razvrednotiti. Prav zaradi nje tudi prožnost blede. In kdor se hoče prestižno odločno voziti, mora motor siliti v višje vrtljaje. Ti se odzivajo z odločnim zvokom: ne zoprnim, a vseeno glasnim. Menjalnik v testnem avtu je bil samodejni, štiristopenjski. Petstopenjski ročni sodi v osnovni paket, petstopenjska avtomatika pa zahteva dodatno doplačilo. Tudi štiri samodejne prestave delujejo brezhibno. Izbiralnik jim je vsakič sproti in z vso potrebno

uglajenostjo brezhibno kos. Pretikanje je skoraj brez sunkov. Kick-down pomeni vrtljaje povsem do rdečega polja na merilniku (6700 vrtljajev), elektronika za varčnejše ali športnejše pretikanje uboga gumb v obliki prikladnega drsnika. Pretikati je moč tudi ročno: avtomatika se odziva dovolj hitro. Motor po ukazih s pedala za plin prav tako. Takšnega mercedesa z ročnim menjalnikom sploh ne bi hotel imeti!

Seveda med našimi testi ne upoštevamo motornih težav s težami vozil. Testne avtomobile priganjamo na vso moč. In zato je poraba goriva pri tem mercedesu razmeroma visoka. Več kot 17 litrov za vsake 100 prevoženih kilometrov (mišljeno v povpreč-

(nadaljevanje na str. 10)

Tehnični podatki

Motor: šestvaljni – štiritaktni – vrstni – nameščen spredaj vzdolžno – vrtna in gib 89,0 x 84,0 mm – gibna prostornina 3199 kubikov – kompresija 10,0:1 – največja moč 170 kW (231 KM) pri 5800/min – srednja hitrost bata pri največji moči 16,24 m/s – specifična moč 53,1 kW/liter (72,2 KM/liter) – največji navor 310 Nm pri 4100/min – račična gred v 7 ležajih – 2 odmični gredi v glavi (veriga) – 4 ventili za vsak valj – glava iz lahke kovine – elektronska vbrizgavanja goriva in vžig (bosch LHI-jetronic) – vodno hlajenje 11 litrov – motorno olje 7,5 litra – akumulator 12 V, 74 Ah – alternator 1400 W – uravnovani izpušni katalizator

Prenos moči: motor spredaj poganja zadnji kolesi – štiristopenjski samodejni menjalnik – položaji prestavne ročice P-R-N-D-3-2 – prestavna razmerja: I, 3,870; II, 2,250; III, 1,440; IV, 1,000; vzvratna 5,590; diferencial 3,460 – platišča 7 1/2 J x 16 – gume 225/60 R 16 V, katalni obseg 2,12 m – hitrost pri 1000/min v IV, prestavi: 36,8 km/h

Voz in obese: limuzina – 4 vrata, 4 sedeži – samonosna karoserija – Cx = 0,30 – vsa štiri kolesa na posamičnih obesah – spredaj pomožni okvir, dvojna prečna vodila, vijalne vzmeti, plinski teleskopski blažilniki, stabilizator – zadaj prostorsko vodena prema (dvojna prečna in poševna vodila, kalotečni drog), vijalne vzmeti, plinski teleskopski blažilniki, stabilizator – dvokrožne zavore, spredaj in zadaj kolutne, spredaj posebej hlajene, servo, omejevalnik moči zadaj, ABS, ASR, mehanska »ročna« zavora (s pedalom) na zadnji kolesi – valan s kroglicami, servo, prestava 14,02:1, 3,0 vzvratlja od ene do druge skrajne točke

Mere, zunanje: dolžina 5231 mm – širina 1886 mm – višina 1492 mm – medosna razdalja 3140 mm – kolotek spredaj 1603 mm, zadaj 1576 mm – rajdni krog 12,5 mm – **notranje:** dolžina (od arm. plošče do zad. naslonjala) 1990 mm – širina (komolci) spredaj 1890 mm, zadaj 1890 mm – višina (nad sedežem) spredaj 950 mm, zadaj 950 mm – vzdolžnica prednji sedež 930-1200 mm, zadnji sedež 990-590 mm – premer volanskega obroča 400 mm – prtljžnik (normno) 525 litrov – posoda za gorivo 100 litrov

Teže: prazno vozilo 1900 kg – dovoljena skupna teža 2560 kg – dovoljena teža prikolice z zavoro 1900 kg, brez zavore 750 kg – dovoljena obtežba strehe 100 kg

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 225 km/h – pospešek 0-100 km na uro 8,9 s – poraba goriva (ECE): 10,3/12,3/15,8 litra neosvinčenega bencina super na 100 km



Naše meritve

Največja hitrost 226 km/h

Pospeški

0 – 60 km/h	4,7 s
0 – 80 km/h	7,0 s
0 – 100 km/h	9,9 s
0 – 120 km/h	14,1 s
0 – 140 km/h	19,0 s
0 – 160 km/h	25,7 s
0 – 180 km/h	37,3 s
1000 m z mesta	31,3 s

Prožnost

Meritev s samodejnim menjalnikom ni mogoča

Zavorna pot

od 150 km/h	96,2 m
od 100 km/h	41,7 m

Natančnost merilnika hitrosti

kazalec 60 resnično 56,6 km/h
kazalec 100 resnično 94,8 km/h

Poraba goriva

popovprečje testa 17,1 l/100 km

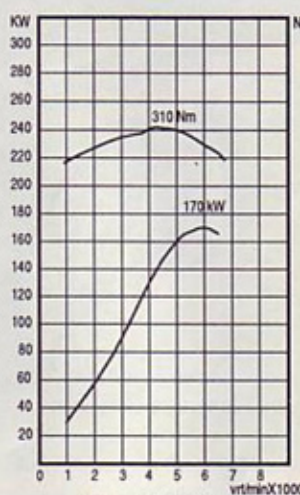


Diagram motorja

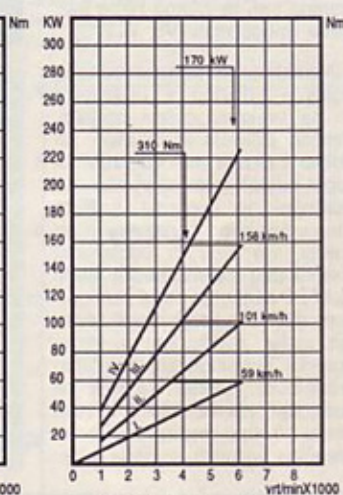


Diagram menjalnika

Hvalimo

- ugleden videz
- kultiviranost motorja in menjalnika
- notranja dolžina in udobje
- vodljivost in okretnost
- zavore
- oprema in počutje
- imdiž

Grajam

- razmeroma majhen prtljžnik
- (pre)šibak motor
- prekratki paličici za vzvratno vožnjo
- predali na vratih so preozki
- sosedski zavist

Cena

DEM 83.308+55% tolarskih dajatev
(Autocommerce, Ljubljana)

MERITVE OPRAVLJENE S KOMPLETOM OMNI

BEBOP d. o. o.,
Tel. & Fax. 061/571-250

proizvaja prenosne računalniške sisteme OMNI in programsko opremo za računalnike PC razreda

BEBOP
OMNI

(nadaljevanje s str. 8)

ju) je jasen znak, da motor deluje večidel v svojih zgornjih delovnih območjih. Ampak to pomeni tudi povsem zadovoljive pospeške in potovalna hitrostna povprečja.

Odlučno več rezerve je v podvozu: v številni briljantno vodeni premi, v številni štiri kolutne zavore in v številni sistema ABS in ASR, ki sta tu zoper vsakršno zdrsanje koles. Zato mercedes 300 SEL pospešuje brez izgub pri prenašanju moči na cesto in zavira vzorno mehko, a učinkovito. Lego odlikujejo natančen volan, netežavnost ravne smeri, nežna zahteva po dodajanju volana na ostrih ovinkih in neprikrita lastnost podvozja v celoti, da je zasnovano tudi za znatno večje motorne zmogljivosti (V8, V12).

Vzmetenje je prvovzredno in ugaja – družno z blaženjem – na vsakršni cestni podlagi. Zvočna izolacija je tolikšna, da dobro prikriva motorni trušč in ropot širokih gum na vozišču. In zaključek je preprost: tudi ta mercedes-benz je namenjen hitremu, varnemu in udobnemu premikanju premožnejših ljudi. Kot SEL namiguje na že prej opisano možnost: gosposkega sedenja zadaj, s šoferjem v livreji spredaj. Kot moderen, temeljit in tehnološko vrhunski izdelek pa namiguje, da bi bilo šoferjevo plačo vredno prihraniti. In se osrečiti z voznjama samega sebe.

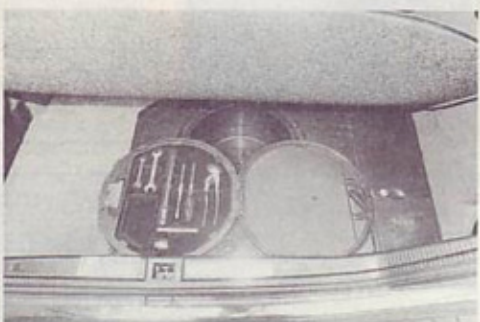
Navigacijski pripomoček: prekratek »odgovor« (glej paličico nad lučjo) na vprašanje: Do kod je zadek?



Pliš, plastika in les: udobje se začne pri vratih



Prtljažnik: velik, s predali



Orodje: v pokrovu rezervnega kolesa

Mercedes-benz SEL je aristokratski avtomobil. Tega ne skriva in bi bilo tudi škoda skrivati. Tudi zavist, ki jo zbuja, sodi k njegovi »osnovni opremljenosti«. Zato sem izkoristil priložnost in znanki odgovoril:

»Za kakšno oblast neki! Kupil sem ga!«

Zdaj ne govori več z menoj.

Tekst: Martin Česenj
Foto: Srđan Živulović