



Test: MERCEDES-BENZ 300 SL-24

PLAYBOY

Prav imajo tisti, ki trdijo,
da človek nikoli povsem
ne odraste. Vsaj čisto
majčken možganski del
ostane naklonjen
igračkanju. Žal odločitev
o tem, s čim se bo
odrasel človek igrал, ni
vedno v njegovih rokah.
Le zelo redki na primer
zmorejo seči po
mercedesu SL.

Moj bog, kakšna igrača! Štiri
in pol metra dolga, skoraj dva
metra široka in težja od poldruge
tone. Pa saj številke sploh niso
pomembne, pomembno je tisto,
kar vidite in, morebiti, otipate.
Brunu Saccu, šefu Mercedesovega
oblikovanja, se je posrečil do-

slej najlepši roadster na svetu.
Drznam si celo pomisliti, da lepšega dvosedenčnega kabrioleta
sploh ni mogoče narediti.

To je mercedes SL! Pa ne SL
iz časov Karla Klinga ali s cestnih
dirk prek Evrope. Na dirkalnih
mercedesih piše zdaj »s-a-
uber«, mercedes SL pa je roadster
v najplemenitejšem pomenu
te besede. »Road-star« smo ga
krstili lani, takoj po krstni vožnji.
Kaj pa naj človek reče drugemu:
zvezda z zvezdo! To je to.

Mercedes SL je čudovita me-
šanica oblikovne skladnosti, mo-
derne tehnikе, udobja, varnosti in
dobilj zmožljivosti. Lasten
prestiž in tuja zavist (mnogokrat
pa tudi povsem iskreno občudo-
vanje) sta všteta v ceno. Cena, mislim na tovarniško, pa se suče
okoli stotisočaka nemških mark,
ter zaokroženo, plus-minus dvaj-

set tisoč. Kajti mercedesi SL so
trije: 300 SL, 300 SL-24 in 500
SL. Torej je bil testni avtomobil
srednji izmed njih.

To prav nič ne vpliva na obliko
avtomobila in na večino (se-
rijske) opreme. Mercedes SL je
vsakič, ne glede na različico, iz-
razit dvosedenčnik, s skoraj plaš-
no ponujanimi in doplačilnimi
zasilnjima sedežema v pičlem
zadnjem delu potniškega prostora,
pri čemer je zasilnost tokrat
treba razumeti zares dobesedno.
Testni avtomobil ju ni imel. Imel
pa je vse tisto, s čimer zna ta
elegantni kabriolet prirasti k sr-
cu. Na primer dva odlična (in
hkrati edina) sedeža, ki sicer ne
moreta biti ljubezen na prvi pogled,
svojo pravo vrednost pa
dokažeta na zares dolgih vožnijah.
To sta temeljito zasnovana
izdelka, v celiem električno po-

mična, z gretjem vred in s samo-
dejnim prilagajanjem višine
zgornjega vodila varnostnega pa-
su. Njune odlike so – poleg lastne
čvrstosti in temeljite vpetosti
v vozilo – odlična bočna drža
telesa, dolga sedalna površina
in, vstreši zglavnik ter možne
pomike, zelo dobra prilagoje-
nost različnim telesnim meram
voznika in sopotnika. Kvečjemu
za kak centimeter prekratek
vzdolžni pomik bi jima mogli
ocitati, ampak ta gre na račun
zajetnega karoserijskega ojačenja
za njima.

Sesti v SL pomeni, sesti v mer-
cedes. Ali, drugače rečeno: kdor
je že vozil mercedes, se bo tudi
s SL hitro »soprijateljil«. Mer-
cedesovska je neprikrita limuzinska
»uglašenost« kopkita, čeprav
gre za roadster: sem štejem velik
in pomicen volanski obroč, že



»skladiščnim prostorom«, in streha se preprosto zgane vanj. Zapiranje strehe poteka po natančno nasprotnem postopku; obakrat z zagotovljeno varnostjo zoper morebiti priščipnjene prste prevnetih ali premalo previdnih radevnežev. Kajti tole je treba vedeti: pomikanje dragocenega blaga nad glavo zbuja pri mimoidočih ogromno pozornosti, ne glede na to, kje se ga lotite. Celo prosi vas utegnjejo, da postopek nekajkrat ponovite.

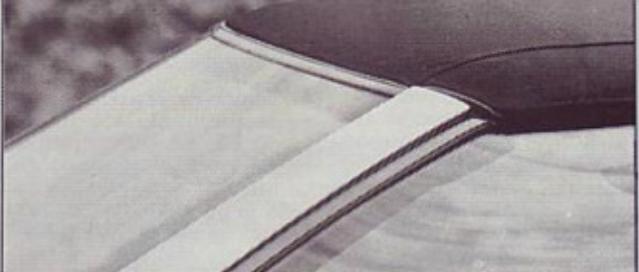
Res je igrača za odrasle, tale čedni, imenitni SL!

Je pa ta streha tudi temeljito opravljeno tehniško delo. Za jene premike skrbijo 15 hidravličnih valjev, 11 magnetnih ventilov, 17 sprožil, 6 zapiral in močna elektropnevmatična črpalka. Vsak SL, tudi 300-24, ima pravzaprav dve strehi: ob mehki tudi čvrsto, aluminijasto, težko samo 34 kilogramov, a z ogrevano zadnjim šipo in z obloženim stropom ter snemljivo v petih minutih. To prepisujem iz prospektka, kajti testni avtomobil te strehe ni imel: bilo je še poletno toplo pa bi bila kvečjemu v napoto.

Gleda na vse možne strešne kombinacije sega količnik zračnega upora pri tem avtu od 0,32 (čvrsta, tako rekoč kupejevska streha), prek 0,34 (zaprtih mehkih streh), 0,41 (odprtih streh, zaprti bočni okni), do 0,43 (odprtih streh, vgreznejeni okni). Resnici na ljubo: v tej zadnji »fazi« je mercedes SL najelegantnejši.

A je še vedno le varen. Kajti za sedežema je – poleg strehe – vgreznejen tudi varnostni lok. Tega je moč zoper lasten strah sprožiti z gumbom, da se z električnim pomikom v štirih ali petih sekundah postavi v pokončno lego, povsem pa je moč zaupati tudi njegovi samodejnosti. Ta se odzove na pretiran karoserijski nagib (več kot 26 stopinj), na pretirano poskokavanje zadka (dviganje vsaj enega od zadnjih koles z vozišča), ali pa na pretirane (za več kot 4 g) vzdolžne ali prečne pospeške (pojemke) karoserije. V takšnih okoliščinah se varnostni lok sproži v »delovno« lego v samo 0,3 sekunde in pri testnem avtu je vsa reč delovala: med preskusnimi vožnjami nam jo je uspelo trikrat preveriti.

Enako kot sedeža so električno pomicna tudi (vsaj tri) ogledala in šipe, za stikala pomnilnika pa je treba odsteti denar. Elektrika ukazuje tudi zložljivi strehi. Vse, kar mora ob tem storiti voznik, je, da približno pol minute pritiska stikalo zanjo. Odpiranje »umetnega neba« poteka – na kratko opisan – takole: najprej se samodejno pogreznata šipi v vratih; potem popustijo strešni zaklopi na vogalih; skoraj hkrati se privzdigne pokrov na tkim.



Brezhibnost: stik med prednjo šipo in mehko streho



Notranjost: igralnica za dva odrasla

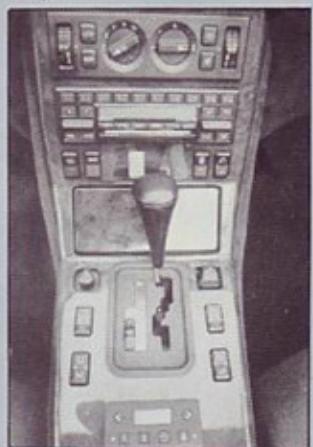
doraven položaj in tako ohraniti »čisto« roadstersko linijo.

Ta sega od širokega in oblikovalskega spretino sploščenega nosu mimo močno položne, a čvrsto ojačene strehe, z rahlim optičnim stanjšanjem na sredini vozila (ter z legendarnima zračnima rezama tik za prednjima blatnikoma) v privzdignjen in po kopitu hišnih limuzin trapezasto obsekani zadek. V njem je prostor za pravo (ne zasilno) rezervno kolilo, in za dovolj prtljage, tudi v pripravnih stranskih vdolbinah. Nasproti je s predali v tem avtu dobro preskrbljeno, pri čemer štejem še reži na vratih, klasičen predal pred sovozničkovim sedežem, predal z dvignim pokrovom nad sredinsko konzolo (na primer za sončna očala), predal na konzoli, kasetno omarico (ob pepelniku) na sredinskem grebenu, veliko pokrito vdolbino (z drsnim komolčno oporo namesto pokrova) tik za njo ter veliki in prav tako pokriti vdolbini za obema sedežema. Ključavnice za to vozilo so tri: ena (osrednja) za vrata in prtljažni pokrov, ena (prav tako osrednja) za vse predale v avtu in tista ob volanu za vžigalni ključ.

Ko ga zasuete, se v istem hiperu ter z vsem veseljem oglasi motor. Pri testnem avtu je bil to vrstni šestvalnik s tremi litri gibljivimi prostorninami, s sedemkrat vležajeno ročično gredjo, z dvema odmičnima gredema v lahki glavi ter s po štirimi ventili za vsak valj. Šestkrat štiri je štiriindvajset – to pa piše tudi na zadku te različice. Motorju streže mehanično-elektronska naprava za vbrizgavanje goriva, izpuh je seveda kataliziran, največja moč znaša 170 kW/231 KM pri 6300 vrtljajih v minutih in največji napor seže do 272 Nm pri 4600



Sedež: ergonomija in popolna elektrifikacija



Komandni »most«: z žlahtnim lesom
Predal za sedežem: s pokrovom in (osrednjo) ključavnico



vrtlajih v minuti. Kupec izbira med petstopenjskim ročnim menjalnikom in med štiristopenjsko avtomatiko. Za testni avtomobil so v tovarni zbrali slednjo možnost. In dvoma ni: usklajenost med motorjem, menjalnikom (z direktno četrtjo prestavo), diferencialom in šestnajstcokskimi kolesi je popolna. Boljša ne bi mogla biti.

Drugo je vprašanje neuskajnosti med težo vozila in motornimi zmogljivostmi. Enostavneje rečeno (naj se sliši še tako ohohlo), za ta avtomobil je ta motor odločno prešibek. Ampak za voznike, ki se jim zazdi tako, imajo pri Mercedesu takojšnje zdravilo: enak kabriolet z napisom 500 SL, s petlitrskim motorjem V8 v nosu ter z 240 kW/326 KM v njem. S krstne vožnje po zahtevnih portugalskih cestah vem, da ta motorna moč zadoseča.

Zadošča pa seveda tudi pri mercedesu 300 SL-24, če ste pravljeni za kanček manj drveti in znatno več uživati. Roadsterški užitki tega avta niso le v hitrosti in pospeških (kot rečeno, ima teža vozila preveliko besedo), ampak predvsem v perfektnosti gibanja, v temeljitosi delovanja in v uživanju zračnosti, ki jih omogoča SL. Seveda tudi zmogljivosti, merjene z uro in s prevoženo potjo, še zdaleč niso slabe, le prestižno eksplozivne ne zmorejo biti. Testni avtomobil je z dvema osebama v avtu, ob zaprti mehki strehi in s polno, 80-litrsko posodo goriva pospeševal z mesta do hitrosti 60 km na uro v 3,9 sekunde, do hitrosti 80 km na uro v 6,1 sekunde, do hitrosti 100 km na uro v 8,3 sekunde, do hitrosti 120 km na uro v 11,5 sekunde, do hitrosti 140 km na uro v 15,4 sekunde, do hitrosti 160 km na uro v 20,7 sekunde in do hitrosti 180 km na

uro v 29,9 sekunde. Z njim smo dosegli največjo hitrost 237 kilometrov na uro in izmerili testno povprečje 14,4 litra neosvinčenega bencina na 100 prevoženih kilometrov.

Največjo hitrost doseže ta avtomobil pri 6900 motornih vrtlajih v minuti, kar je za dvesto vrtlajev pod začetkom rdečega polja na merilniku in za tristo vrtlajev pod sprožitvijo varoval-



nega omejevalnika v elektroniskem managementu motorja.

Kdor je dvomil, ta zdaj ve: tudi s 300 SL-24 je mogoče zelo ostro voziti, njegovi 1690-kilo-



gramske »prazni« teži navkljub. Ampak zasluge po tej plati pridajo tudi podvozju s trikotno vodenima prednjima vzmetnima nogama ter z že znano Mercedesovo prostorsko premo pod zadkom. Hkrati pa s štirimi kolutnimi zavorami in z ABS ter elektronsko napravo ASR proti zdravjanju gnanih koles. Volan s kroglicami ter s hitrosti prilagodljivim servojačevalnikom in zato s samo 3,1 zavrtljajo od ene do druge skrajne točke je vselej lahket in pripravno neposreden (neredno velikost obroča mu je tako laže odpustiti). Široke kolesne gume pa ustregejo postati zoprne le, če je pod njimi predebla plast vode na vozišču. In kadar dirsi, takrat postane tudi nos vozila opazno pretežek.

Ampak vnovič povem: mercedes SL, tudi kot 300-24, ni in ne bo dirkalnik. To je avtomobil z dolgo vrsto drugačnih odličnih lastnosti, s katerimi sega čez me-

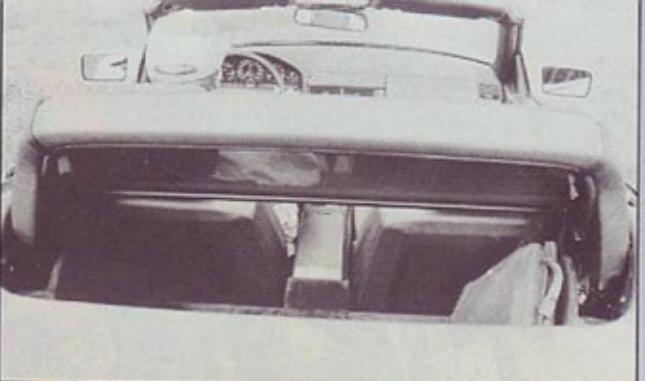
je vsakdanjega. Je sanjski avtomobil – za sanjske užitke. Je vetrnjak, v katerem veta sploh ni čutiti. Je avtomobil kot še toliko drugih na svetu, pa vendar posven drugačen od njih.

Po štirinajstih dneh in pet tisoč prevoženih kilometrov sem slekel vetrni jopič, snel kapo in si odvezal gizdalinski šal. Konč test! Iz playboya sem postal spet čisto navaden novinar revije Avto-magazin.

Igrača pa je ostala v Stuttgartu.

Tekst: Martin Česenj

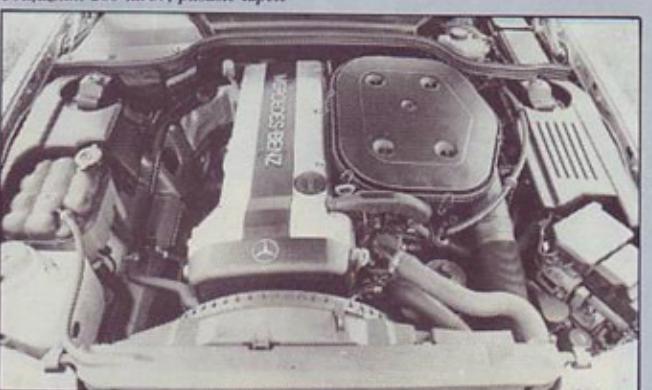
Foto: Srdjan Živulović



Varovanje zdravja: lok zoper udarce, mreža zoper »prepih«



Prljažnik: 260 litrov, plišaste tapete



Motor: briljantnost mehanike, elektronike in zvoka

Tehnični podatki

Motor: Šestvaljni – štirikratni – vrstni – nameščen spredaj vzdolžno – vrtnina in gib 88,5 x 80,2 mm – gibna prostornina 2960 kubikov – kompresija 10,0:1 – največja moč 170 kW (231 KM) pri 6300/min – največji novor 272 Nm pri 4600/min – ročična gred v 7 ležajih – 2 admicni gredi v glavi (veriga) – po 4 ventili za vsak valj – glava iz lahke kovine – mehansko/elektronsko vbrizgovanje goriva (bosch KES-jetronic) – vodno hlajenje – akumulator 12 V, 72 Ah – alternator 1400 W – elektronski vžig – uravnnavani izpušni katalizator.

Prenos moči: motor spredaj pogonja zadnji kolesi – štiristopenjski samodejni menjalnik, prestavna ročica na tleh – položaji 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 – platniča 8J x 16 – gume 225/50 ZR 16 (dunlop).

Voz in obese: roadster – 2 vrata, 2 sedeža – samonosna karoserija – vsa štiri kolesa na posamičnih obesah – spredaj vzmetni nogi, trikotna prečna vodila, stabilizator – zadaj prostorska prema, vijačne vzmeti, plinski blažilniki, stabilizator – dvokrožne zavore, štirikrat kolutine, spredaj posebej hlajenje, servo, amejevalnik moči, ABS, ASR, mehanska »ročna« zavara na zadnji kolesi, pedal za levo nogo – volan s kroglicami, servo, 3,1 zavrtljajo od ene do druge skrajne točke.

Mere in teže: dolžina 4,470 m – širina 1,812 m – višina 1,303 m – medosna razdalja 2,515 m – kolotek spredaj 1,532 m, zadaj 1,521 m – rajdn krog 10,7 m – teža praznega vozila 1690 kg – dovoljena skupna teža 2080 kg – dovoljena teža prikolice (z zavoro) 1500 kg – prtljažnik (normno) 260 litrov – posoda za gorivo 80 litrov.

Zmogljivosti: (javoma): največja hitrost 235 km na uro – pospešek 0–100 km na uro: 8,5 s – poraba goriva (ECE): 9,4/10,9/15,0 litra neosvinčenega bencina na 100 km.