

nova  
vozila

# MERCEDES 350 SL

## Za dva, če ima eden preveč

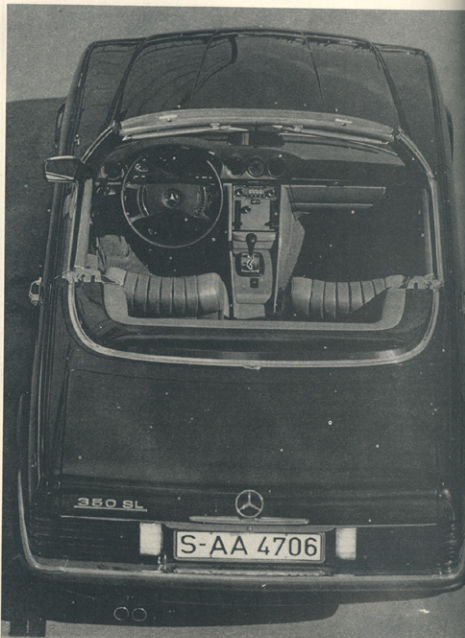
Najbrž se ne bi nihče pritoževal, če bi Mercedes še nekaj let prodajal svoj 280 SL. Prav gotovo se ne bi pritoževali kupci, ki jih ne zanima tehnika, ampak predvsem vtis, ki ga nudi ta dvosedelnik z veliko zvezdo. 280 SL odhaja, ker je prišel 350 SL! Večji, močnejši in seveda dražji. Kdor se bo hotel postavljati z njim, bo odšel 30 000 nemških mark. Stari kupe tovarni že dolgo ni bil povsem všeč, saj glede udobja in voznih lastnosti ni bil „čistokrvni“ Mercedes. Rešil bi ga lahko novi, osemvaljni motor, za katerega pa v 280 SL ni bilo prostora.

Rodil se je torej 350 SL, zunaj podoben predhodniku, kljub temu pa povsem nov. Čeprav je njegovo ime za 50 večje od slavnega 300 SL, novi kupe stare slave ne bo zamenjal. Je pač namenjen bolj razkazovanju kot pa trdim dirkam. Ob pogledu nanj nam pride na misel St. Tropez, in ne Mille Miglia ali Carrera Panamericana. Teh imen se spominimo namreč le hkrati z imenom 300 SL.

### Sindelfingen ni Torino

V Torinu ali Detroitu je avtomobilova zunanja podoba prva in glavna skrb konstruktorjev; v Sindelfingnu, kjer delajo Mercedesove karoserije, pa pri oblikovanju nikoli ne pozabijo na praktičnost in tehniko. Zato tudi klinu podobni 350 SL ni povsem brez „gubic“ na karoseriji. Sicer pa to prav nič ne škoduje njegovemu športnemu videzu. Novi dvosedelnik je za 85 mm daljši, 34 mm širši in 10 mm nižji od predhodnika. Nos in zadek sta pri njem očitno namenjena le razsvetljavi: smerne utripalke so zavite okoli „vogala“, velikanova zadnja luči pa skrivajo tudi meglenske. Zrak ne vstopa le skozi masko, ampak tudi pod odbijajem. Karoserija se ne rodi le na risalni deski, ampak mora tudi skozi vetrovnik; o tem pričajo oporniki vetrne šipe, ki vodijo vodo z vetrne šipe navzgor, tako da ne zmoči stranskih šip. Tudi zadnje luči so narejene tako, da se ne umažejo prehitro.

Okvir prednje šipe je za polovico bolj trden kot pri 280 SL. Tu je konstruktorje navdihovala varnost; saj je 350 SL lahko tudi odprt avto, brez varnostnega obokala. Varo je namočena tudi posoda za gorivo: nad zadnjo premo, med kabino in prtljžnikom. Plošča z instrumenti je izdelana tako, da se pri trčenju voznik in sopotnik čim manj poškodujeta. Pod njo in pod konzolo v sredini se skriva čudo tehnike, naprava za greteje in zračenje. Temperaturo odreja mešanje mrzlega in toplega zraka; štiristopenjski ventilator pa skrbi, da je razdelitev zraka v avtu vedno enaka. Skozi kanale prihaja zrak v vrata, od tam pa na stranske šipe in skozi tkanino v notranjost kabine. Stranske šipe so tako zavarovane pred rosenjem, vrata pa delujejo kot ploščati grelec. Če kupec doplača, mu vgradijo klimatsko napravo,



ki jo priključijo na sistem zračnih kanalov. Lahko napovemo, da 350 SL ne bo dolgo edini mercedes s takim zračanjem in grejem.

Oprema je seveda popolna. Volan ima v sredini veliko blazino, zunanje ogledalo pa nastavljamor kar iz notranjosti kabine. Varnostne pasove lahko skrijemo, kadar jih ne potrebujemo, radio ima dva zvočnika, streho je moč sneti. Zadaj je nekoliko več prostora, prtljajnik je pa krajši, ampak dokaj globlji kot v 280 SL.

Novi dvosedežnik ima 2,46 metra medosne razdalje, 4 cm več kot hrošč, tehta pa kar 1545 kg. Tehnikom iz Sindelfingna torej res ne moremo očitati „slabe vage“.

Pod motornim pokrovom se skriva velik hladilnik z dvema ventilatorjema, zraven njega pa še hladilnik za olje. Hlajenje pri tako močnem avtu ni preprosta zadeva. Počasna vožnja v kolonab, servo naprave, pa morda še izparilnik za klimatizacijo – vse to zahteva moč in hlajenje. Tudi pri hitri vožnji se motor

Motor ima kajpak dober apetit; tovarna navaja porabo 11,5 do 18,5 litra na 100 km. 90-litrska posoda za gorivo torej ni odveč.

## Civilizirano podvozje

Podvozje so si sposodili pri modelih 200/250. Tu so posamične obese z vijaknimi vzmetmi, spredaj na prečnih vodilih, zadaj na poševnih nihalkah. Udobju je 350 SL pridal še boljše lego na cesti.

V ovinkih se novi mercedes lepo obnaša, vendar se jih le nekoliko otepa; volan mu je treba dodajati. Odvzemanje plina v ovinku je v tem avtu napaka. Brž mu odnese zadek in treba ga je uloviti s sukanjem volana v nasprotno smer. Mercedesovi vozniki so se po Hockenheimu podili v bolj športni izvedbi, z dirkalnimi gumami in tršimi blažilniki. Ta 350 SL se je obnašal veliko bolj športno. V ovinkih je bil nevtralen, le z dodajanjem plina je voznik dosegel, da



segreva in so Mercedesarji na novo preuredili hlajenje; zato se motorju ni bati „sončarice“.

Osemvaljni motor „V“ ima 3499 kubikov in je pri 5800 vrtljajih v minuti močan za 200 konj. Največji navor, 29,2 kpm, doseže pri 4000 vrtljajih. Tovarna navaja največjo hitrost: 210 km na uro, pospešek do 100 km na uro pa v 8,8 sekunde. Pri takih podatkih res lahko uporabimo besedo „športnik“! Čeprav je Hockenheim videl že močnejše in hitrejše avte, so novinarji tudi s tem težkoatletom dosegli spoštovanja vredne čase. Za dirke seveda niti prototipi niso dovolj močni in tovarna je mislila tudi na dirkače. Na voljo ima še 4,5-litrski motor, ki pa ne bo na voljo prav vsem. Sicer pa: za domačo uporabo je nemara tudi 200 KM dovolj? Motor ima za navadno uporabo dovolj rezerve, njegovo moč voznik zlahka izkoristi; saj štiristopenjski menjalnik zelo dobro stopnjuje. Avto lepo pospešuje do 150 km na uro, potem gre to nekoliko počasneje. Na voljo je tudi štiristopenjska avtomatika. Športno ustvarjeni voznik, ki rad prehiteva in vozi po ovinkastih cestah, se bo zagotovo bolje počutil brez nje.

Lastniki novega 350 SL bodo hitri, ne pa najhitrejši. Zadek jim bo pokazal na primer močnejši brat – 300 SEL 6,3!

mu je zadek zdrnil navzven. Seveda pa ta izvedba ni tako udobna kot navadna. 350 SL se nemreč ponosa prav z udobjem, ki ni nič slabše kot v limuzinah. Vzmeti požirajo tako kratke grbe kot dolge valove, učinkovite so pri počasni in pri hitri vožnji. Porscheji in BMW-jevi kupeji so glede udobja precej na slabšem, edini pravi tekmeec mercedesa je Citroenov „SM“.

Tudi dodajanje volana v ovinkih na odprti cesti manj moti kot na dirkališču. V današnjem prometu pač ni tako lahko voziti „na meji“. Servo volan je lahek in natančen, zato vožnja v ovinkih, s primerno hitrostjo, ni nič posebnega. Tudi odvzemanje plina v ovinkih ni tako nevarno kot pri divjanju na dirkališču.

Zavore, ki so odlično prestale celo mučenje na Hockenheimu, so za dostojno vožnjo zelo zanesljive, prav tako jih je moč vedno zadosti prav uporabljati. To je za voznikove živce prav tako dobro kot sta dobra lega na cesti in motor, ki ima vedno dovolj moči v zalogi.

Tovarno bi lahko vprašali: zakaj ni tokrat naredila pravega športnega štirisedežnika in zakaj ni na voljo tudi 4,5-litrskega motorja? Mercedesu se pač tolikanj ne mudi, da bi kaj hitel, kaj šele, da bi se prenatil.