

Vozili smo v Nici:

MERCEDES-BENZ 500/600 SEC

# DEMI-SEC

St-Jean-Cap-Ferrat na Azurni obali. Tam bogatašev nikoli ne zmanjka. Vsaj v hotelu Bel-Air ne! Snežno bele in zlato obrobljene stene, od sonce obetajočega maestrala skuštrane palme, kot za parado zloščeni hotelski lakaji ter filmski zvezdnik Robert Wagner, iz šestsobne suite v tretjem nadstropju in z ženo vred: takšna je bila scena, ko sem minulo nedeljo prispel tja.

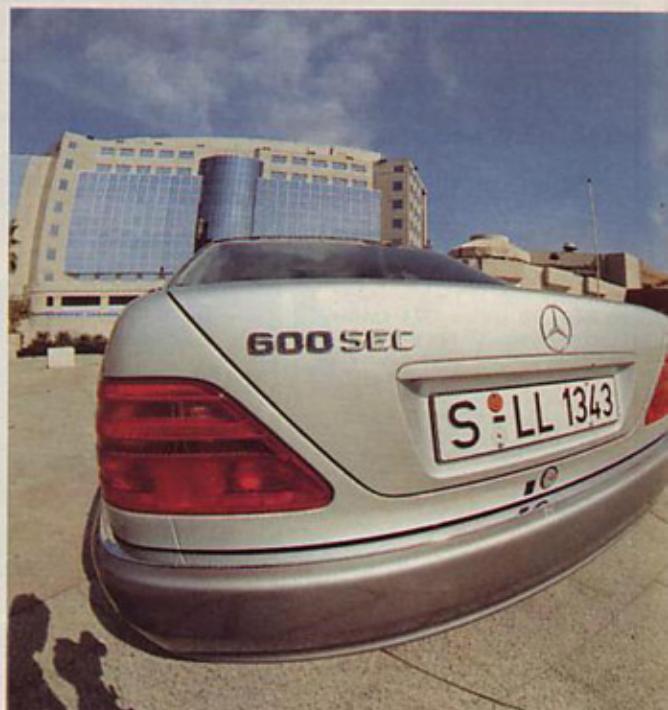
Pa, saj kaj drugega novim kupejem Mercedesovega razreda »S« sploh ne bi pristajalo!

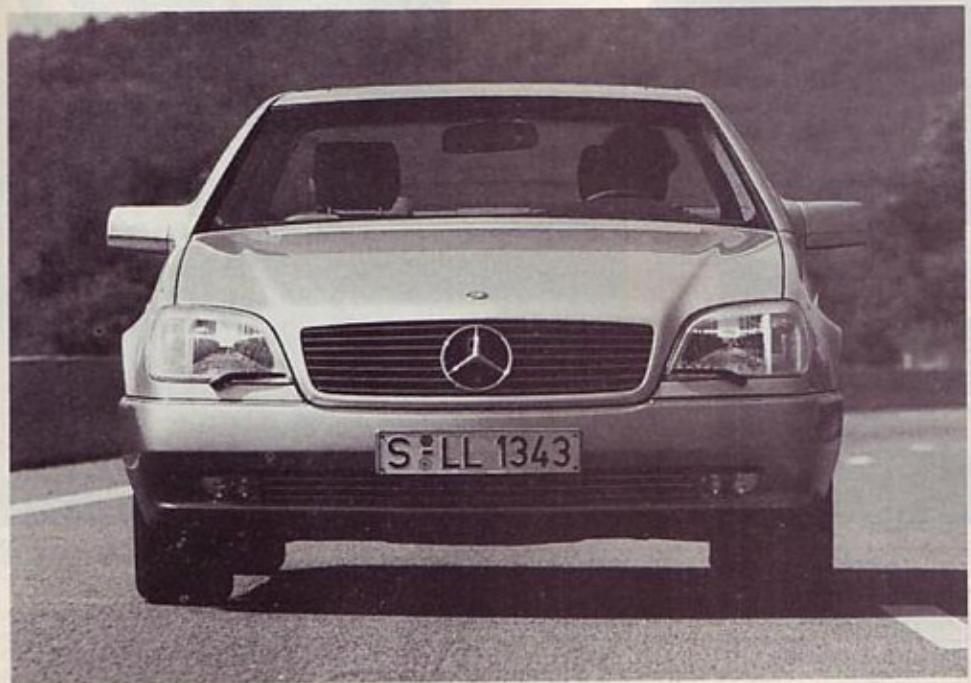
**K**upeja sta pravzaprav samo dva: 600 SEC in 500 SEC. Prvi je z natančno ceno 220.020 mark ta hip najdražji nemški avtomobil. Drugi je za 35.000 mark cenejši. Zgolj zaradi tega drobiža menda ne boste tvegali ugleda, saj vas utegnejo imeti za skopuha. Zato vam prišpnom: vzemite 600 SEC. Šele potem preberite, kaj to pomeni.

Kupeja so namreč zgradili za tiste, ki jim orjaške limuzine »S« niso dovolj po volji; ki jim je ljuba krajsa streha, ki prisegajo na eleganco močno nagnjenih šip, pogrezljivih bočnih oken brez vmesnega opornika in samo dvojnih vrat; in ki vedo, da čistokrvni aristokrati ne sedajo v majhne kupeje. SEC ima resda za deset centimetrov krajoš medosno razdaljo, a je v celem le pet centimetrov krajs od limuzine. Hkrati je – ob nespremenjenih kolotekih – celo nekaj malega širši, zato ga, lepo prosim, ne glejte pod (zadnja) kolesa: zev pod blatnikoma bi se vam utegnil zdeti staromoden, medtem ko tovarna zatrjuje, da gre za obliko brez vsakršnih časovnih pregraj.

Nos bi bil lahko tudi od roadsterja SL, če bi mu mandlijastih žarometov ne vtišnili visoko v motorni pokrov. In bočna silueta bi bila lahko še vitkejša, če bi izmed številnih prototipnih risb in maket ne izbrali ravno te oblike, ki jo zdaj vidite na slikah.

SEC je pravcata umetniška stvaritev. Profesor Gallitzendorfer iz Mercedes-Benzja je o tem povsem trdno prepričan. More-





Mercedesov styling: roadsterski obraz, limuzinski značaj



bitni popoldanski ogled Picasso-vega muzeja v Antibesu naj vam tega včas ne pokvari. Profesor misli na skrbno »uglašeno« umetniško stvaritev: na kompozicijo iz brezhibnih karoserijskih spojev, do popolnosti zglašenega lesa v notranjščini, tudi na tako posamična dosežka, kot sta oba prednja sedeža, na cel kup tehnologije in tehnik (sicer nevidne, a enako prisotne kot v Mercedesovih limuzinah), na kokpit, ki je preveč eleganten in preveč brez napak, da bi si sploh zasluzil to primitivno ime, na varnost, spojeno z vsakim delčkom tega vozila posebej, in na zmogljivosti. Motorne, udobnostne, vodljivostne, vozne, zavorne! In prepričljivostne! Hudič naj me vzame, če vas ta kupe ne prepriča.

In če vas res ne? Potem pojde v luna-park. Tudi tam imajo automobile. In boste odrešeni.

In zdaj razlika: v nosu 500 SEC je petlitrski osemvaljni motor, v nosu 600 SEC pa je šestlitrski dvanaestvaljni motor. Razumete?

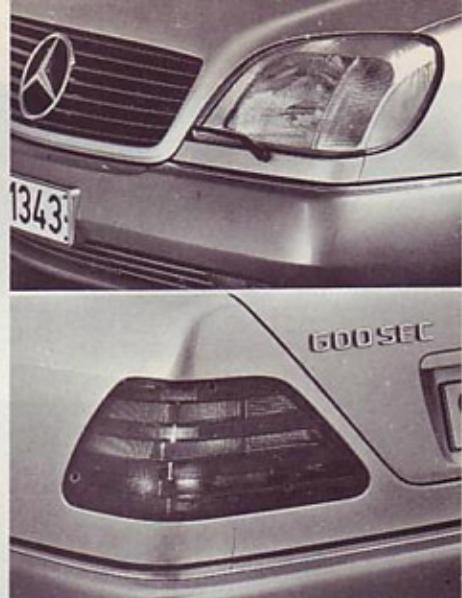
Potem gremo naprej: oba sta V oblike, z različnima kotoma med vrstami valjev, oba imata dvakrat po dve odmični gredi v glavi, štiriventilsko tehniko, Boschevo elektroniko in oba smo spoznali že v limuzinah 500 in 600 SE oziroma SEL. Med njima je natanko za 74 KM in za 100 Nm razlike v največji moči ter največjem navoru. Šibkejših motorjev v kupeju SEC ni in jih ne bo. Tako pravijo ljudje, ki so ga nadili.

**O**bema motorjem so pritaknili štiristopenjska samodejna menjalnika s tako rekočenakima končnima prestavnima razmerjema včevši tudi enake obsege šestnajstkolinskih koles. Oba pogona varuje zoper pretirano motorno nasilje sistem ARS, oboje zavore s po štirimi koluti pa plemeniti ABS, saj sicer več kot dvotonske teže – vsaj na spolzkih tleh – ne bi nikoli ustavili.

Tudi največji hitrosti sta zaradi elektronske končne omejitve obakrat enaki: 250 kilometrov na uro. Pospeška z mesta do hitrosti 100 kilometrov na uro pa ne: osemvaljinik je (tovarniški) meritvi kos v 7,3 sekunde, dvanaestvaljinik pa v 6,6 sekunde. Ampak pospeševanje s tem avtom je tako in tako samosvoje poglavje. Najprej velja preveriti, ali motor sploh teče (slišati ga ni, torej pazite na merilnik vrtljajev). Potem razmislite, ali veste, kaj je kick-down. Če ne znate ravnavi z njim, naj bo cesta pred vami čim bolj ravna in prazna. Potem pretaknite ročico k črki D in pohodite



Nos in silhueta: oblika za vse čase?



Detajla: luči in napis

pedal za plin. Prvič: nobenega ciljenja kolesnih gum na asfaltu. Drugič: komaj slisno zamolklo bobnjenje pomeni, da motor ve, kaj mora storiti. In tretjič: odmaknite spet nogo s pedala, hitrost je zdaj že dosti večja, kot se vam morda zdi.

Tale kupeja zmoreta kilometrsko razdaljo prevoziti v 26 oziroma 27 sekundah in svetujemo vam, da si teh številk ne dovolite podcenjevati. Obenem je pametno vedeti, kdo za vaš avto plačuje gorivo. Normni porabi presegata 13 oziroma 15 litrov in sežeta tudi k številki dvajset, če ne znamezovati nežno in dovolj počasi. Tudi na bencinski črpalki morete vedeti, kaj je ponos. Ljudje iz minijev, renaultov 4 in tisti, ki točijo nafto, se vam utegnejo vladljeno in zadržano pokloniti. Kaj se ne bi, ko pa so opazili, da vozite s seboj sto litrov neosvinčenega bencina super. In da ne plačujete s čekom!

In vedite: dama ali gospod vase sorte se ne ukvarja z avtomobilskim motorjem, četudi je znak Mercedes-Benz. Če že odpirate pokrov nad njim, se dela lotite najprej v garaži, da se vam ne bo zatikal. Potem pa ga ponovite vsakič, ko se vam zdi, da bodo mimoidoči ob pogledu na filigransko obdelani sesalni sistem očarani. Drugega tako in tako ni moč videti.

**D**rugi nasveti: vrata so zelo široka, kar je dobro za dostop k skoraj limuzinskim zadnjima sedežema, slabo pa za odpiranje na ozikh parkiriščih. Tudi zgornji oprijemališči prednjih varnostnih pasov sta daleč za sedežema. Nič zato: vanju so vgradili »sužnja«, ki pasova

sprožita do rok. Pripeti se boste morali pa sami.

Prednja sedeža sta tako kot volanski obroč nastavlja v vse smeri, zračna sistema v njiju skrbita za natančnost oprijema tel, vrat ni potrebno loputati, ker se zatesnijo sama, klimatska naprava deluje za vsako notranjo polovico vozila posebej zvočniki za radijski sprejemnik, disk in kaseto so dvestotin, dihanje je zdravo, ker je mikrofilter serijski, prtljažnik v zadku je prav limuzinski velik in z elektromagnetnim ročajem na pokrovu, da so vaše roke vselej čiste in zračni vreči sta prišteči že k osnovnim cenam obeh različic.

Za oči in od zunaj sta izdajalski le oznaki: številčni na zadku in V 12, ko gre za 600 SEC, na robovih obeh bokov. Zelo diskretno, meine Damen und Herren, pa vendar ne toliko, da bi se ne dalo opaziti.

MERCEDES-BENZ	500 SEC	600 SEC
motor (zasnova)	8-voljni, V 90°	12-voljni, V 60°
vrtina in gib (mm)	96,5x85,0	89,0x80,2
gibna prostornina (kubiki)	4973	5987
kompresija	10,0:1	10,0:1
največja moč (kW/km pri 1/min)	235/320 pri 5600	290/394 pri 5200
največji navor (Nm pri 1/min)	470 pri 3900	570 pri 3800
odmična gred	2x2, v glavah	2x2, v glavah
število ventilov za valj	4	4
polnjenje z gorivom, vžig	bosch LH-jetronic	
menjalnik	samodejni, štiristopenjski	
prednja premo	dvojna prečna vodila, vijačne vzmeti	
zadnja premo	prostorska, vijačne vzmeti	
zavora	spredaj in zadaj kolutne, hlajene, ABS	
volan	s kroglicami, servo	
teža (praz. voz./skupna teža, kg)	2080/2540	2240/2720
medodsna razdalja (mm)		2945
dolžina x širina x višina (mm)		5065x1895x1430
posoda za gorivo (l)		100
pričajnik (normo, l)		505
največja hitrost (km/h)		250
pospešek (0–100 km/h, s)	7,3	6,6
poraba goriva (ECE), l/100 km	10,0/11,9/17,7	11,8/13,7/20,7



• • •

Tudi točaj v Bel Air je bil skoraj neslišen in komajda opazen: »Vin blanc, monsieur? Demi-sec! Natančno takšnega je pila Ava Gardner!«

Počutil sem se, kot da je mercedes SEC že moj.

Perfekcija notranjosti: konservativnost v najlepši podobi

Martin Česenj