



Mreža proti zračnemu pišu, zglavnika za cele glave

Genialnost je včasih povsem preprosta: preobrazba kupeja v kabriolet ponudi (skoraj) limuzino z zložljivim stropom. In hkrati: zmogljiv motor, toda udobno okolje; dvoje vrat, toda štiri sedeže. Ter zvezdo na nosu!

(Egoisti, pozor! Roadsterski SL natančno iste znamke je še vedno naprodaj!)

## Test

Ampak preobrazba je zamotanejša od preprostosti ideje. Kupejsko streho je moč nadomestiti le s štirikrat toliko kilogrami nove pločevine, vgrajene tam in tako, da je kabriolet varen, uporaben in čvrst; plus svinčene uteži na natančno odmerjenih mestih in zoper odvečne tresljaje; plus 27 drogov in 34 zglobov za napetost in zložljivost strehe; minus tretjina prtljažnega prostora, zaradi korita, v katero omahne umetno nebo.

Strešni mehanizem in blago na njem sta v tem primeru mojstrstvo nemške natančnosti. Oblika je kot pri coupéju, odstopanj ni niti pri največjih hitrostih. Električna opravi delo v pičli minuti. Poklopec nad ozadjem zadnjega naslonjala pospravi "dvo-rišče". Jamstvo za delovanje mehanizma velja štiri leta. Tovarniške izkušnje zagotavljajo trpežnost 20.000 delovnih ciklusov. Zraven je 30 metrov hidravlične in 50 metrov električne napeljave. Zadeva deluje. To je mercedes-benz.

Cabriolet Mercedesovega srednjega razreda so predstavili



## MERCEDES-BENZ E 320 CABRIOLET

# ZVEZDNI PRAH



Kokpit: žlahtni les, pliš in usnje

že predlani, približno dvajset let po zadnjem mercedesu s podobnimi željami in s primerljivim ugledom. Lani je razred E doživel še stilne spremembe in dobil čez nos zavijnen prednji pokrov. Od takrat je kabriolet na voljo z dvema motorjema: z 2,2- in z 2,3-litrskim. V testnem avtu je bil večji izmed obeh.

Ampak motor ni bistvo tega vozila. Bistvo je snemljiva streha. Bistvo je štirisedežnost. Bistvo je zunanji videz. In bistvo je to, da ta avtomobil znate, hočete in morete kupiti. Veste, kabrioleti so zdaj spet zelo moderni. Njihovo žlahtnost oznanjajo povsem pogrezljive bočne šipe. Nič varnostnega loka nad glavami. Čiste linije. In potuhnjena varnost. Ta

se je pri tem mercedesu zavlekla v nosilnost prednje šipe, v samozategovnost varnostnih pasov, v volansko zračno blazino, v možnost doplačilne blazine pred sopotnikom in v zadnja zglavnika, ki ju je moč - radovednežem na ljubo in s stikalom - počasi iztisniti v zgornji položaj, pri tem pa uživati ob dobrem občutku, da zmoreta to tudi sama: samodejno, na ukaz tipal in v 0,3 sekunde, če bi avtomobilski stabilnosti slabo kazalo. Lupingov med testom vseeno nismo izvajali. Zvezd ne kaže, zgolj za zabavo, obračati na glavo.

Sprejaj se v kabrioletu E mercedesovsko sedi. Ponudba je najboljše vrste: po številu merilnikov, po elektrifikaciji opreme in

Zvezd ne kaže obračati na glavo.



po počutju nasploh. Z dodatnimi senčniki in podajalniki za varnostna pasova vred. Zadaj je strešno drogovje odžrlo nekaj malega notranje širine. Otrokom je glede tega vseeno, zaljubljenec kar dobro de, vsi drugi pa se tolažijo s siceršno dragocenostjo prepaha v tem avtomobilu. Jasno: če so zasedeni vsi štirje sedeži, piha. O tem ni dvoma, in če zračnega piša ne marate, je na voljo še dolga vrsta čvrsto zaprtih mercedesov. Ali pa rolls-royceov. Ali pa maruti 800. Odvisno od tega, kaj sploh zahtevate. A če sta v cabrioletu zgolj dva potnika, je zadnji klop mogoče prekriti s protivetno mrežo. Potem je v kombinaciji z dvignjenimi okni moč ohraniti konstrukcije damskih frizur in kravate na trebih. Če je mrz vseeno preoster, morate avtomobil ustaviti, pritisniti sprožilo, počakati, da streha omahne do pred-

## Tehnični podatki

**Motor:** šestvaljni - štiritaktni - vrstni - nameščen spredaj vzdolžno - vrtna in gib 89,9 x 84,0 mm - gibna prostornina 3199 cm<sup>3</sup> - kompresija 10,0 : 1 - največja moč 162 kW (220 KM) pri 5500/min - srednja hitrost bata pri največji moči 15,4 m/s - specifična moč 50,6 kW (68,8 KM)/liter - največji navor 310 Nm pri 3750/min - ročni gred v 7 ležajih - 2 odmični gredi v glavi (veriga) - 4 ventili za vsak valj - glava iz lahke kovine - elektronska vbrizgavanje goriva in vžig (bosch HFM) - vodno hlajenje 9,0 l - motorno olje 7,5 l - akumulator 12 V, 62 Ah - alternator 1260 W - uravnani izpušni katalizator

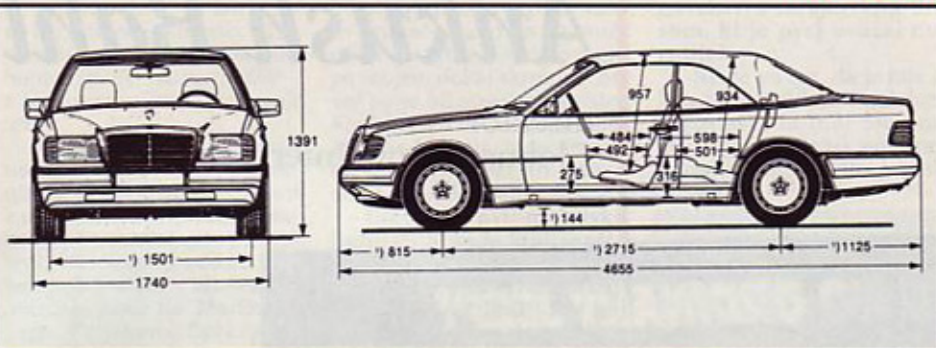
**Prenos moči:** motor spredaj poganja zadnji kolesi - enokolutna suha sklopka - petstopenjski sinhronizirani menjalnik - prestavna razmerja: I. 4,150; II. 2,520; III. 1,370; IV. 1,240; V. 1,000; vzvratna 4,150; diferencial 3,060 - platišča 6 1/2" x 15 - gume 195/65 ZR 15 (dunlop), kotalni obseg 1,93 m - hitrost vozila pri 1000/min v V. prestavi: 37,8 km/h

**Voz in obese:** kabriolet - 2 vrata, 4 sedeži - samonosna karoserija - vsa štiri kolesa na posamičnih obeh - spredaj vzmetni nogi, trikotna prečna vodila stabilizator, zadaj prostorska prema (prečna in poševna vodila, kalotečna opora), vijčne vzmeti, teleskopski blažniki, stabilizator - dvokrožne zavore, kolute za vsa štiri kolesa, spredaj notranje hlajene, servo, omejevalnik moči zadaj, ABS, mehanska "ročna" zavora na zadnji kolesi (pedal za levo nogo) - volan s krogljicami, servo, 3,0 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke

**Mere, zunanje:** dolžina 4655 mm - širina 1740 mm - višina 1391 mm - medosna razdalja 2715 mm - kolotek spredaj 1501 mm, zadaj 1491 mm - rajdni krog 10,9 m - najmanjša razdalja od tal 160 mm - **notranje:** dolžina (od arm. plošče do zad. naslonjala) 1650 mm - širina (komolci) spredaj 1430 mm, zadaj 1310 mm - višina (nad sedežem) spredaj 940 mm, zadaj 860 mm - vzdolžnica prednji sedež 940-1190 mm, zadnja klopi 430-680 mm - prtljažnik (normalni) 300 litrov - posoda za gorivo 70 l

**Teže:** prazno vozilo 1720 kg - dovoljena skupna teža 2210 kg - dovoljena teža prikolice z zavoro/brez zavore: ni podatka

**Zmogljivosti (tovarna):** največja hitrost 235 km/h - pospešek 0-100 km/h 8,3 s - poraba goriva (ECE): 8,6/10,6/14,7 litra neosvinčenega bencina super na 100 km



## Naše meritve

**Največja hitrost:**  
237 km/h (V. prestava)

### Pospeški:

0 - 60 km/h	3,5 s
0 - 80 km/h	5,6 s
0 - 100 km/h	8,7 s
0 - 120 km/h	11,8 s
0 - 140 km/h	15,9 s
0 - 160 km/h	22,2 s
0 - 180 km/h	29,6 s
0 - 200 km/h	36,9 s

1000 m z mesta:  
29,4 s (178 km/h)

### Prožnost:

1000 m od 40 km/h (IV.):  
32,2 s (176 km/h)  
1000 m od 40 km/h (V.):  
35,9 s (161 km/h)

### Zavorna pot:

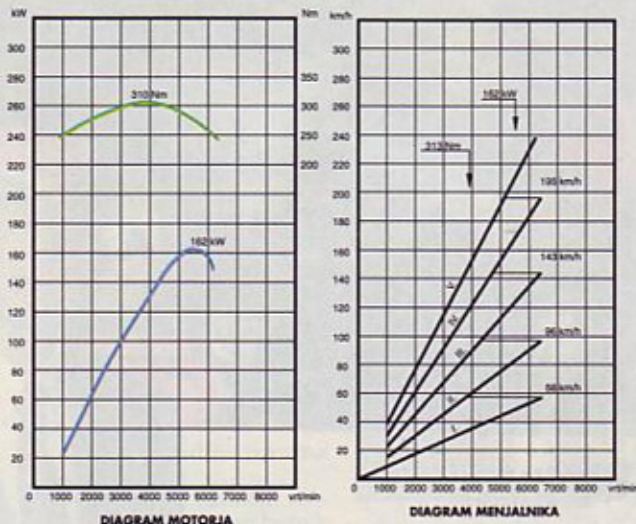
od 150 km/h: 94,4 m  
od 100 km/h: 41,3 m

### Natančnost merilnika hitrosti:

kazalec na	resnično
60	36,5 km/h
80	73,4 km/h
100	93,8 km/h
120	113,7 km/h

### Poraba goriva:

testno povprečje  
15,6 l/100 km



## Hvalimo

- motor in menjalnik
- udobje in lega na cesti
- natančnost in zložljivost strehe
- oprema
- imidž in počutje

## Grajammo

- majhen prtljažnik
- ožina zadnje klopi
- majhno levo ogledalo
- nizka prednja varnostna pasova

**Cena** DEM 89.670 + 54 odstotkov tolarskih dajatev (AC InterCar Ljubljana)

## Končna ocena

Mercedes-benz E 320 cabriolet je prestižen avtomobil. Nekateri mu pravijo kupe brez strehe, drugi pa limuzina s prepikom. V resnici je oboje hkrati. To mu narekujeta hišna tradicija in želja po drugačnosti. Kabrioletski luksus: to je to.

## Test:

nje šipe, in zasukati (ojej, ročno, oprostite, prosim) zaklop na sredini. Tišine v avtu sicer ne bo toliko kot v coupéju ali limuzini, toplote bo takoj dovolj, vidljivost skozi zadnje (stekleno in ogrevano) okno pa bo (kabrioletsko) manjša, kot si mogoče želite.

Ampak z razpeto streho, čeprav črno kot smoking in nappeto kot steznik na bujnem telescu, ne boste vzbujali zavisti! Proč vržen denar? Ne, samo brž jo spet zložite. V resnici ni nikoli tako zelo hladno, da bi tega cabrioleta ne veljalo izrabiti.

"Prednost kabrioletstva," me je nekoč prepričeval zaprišeženi vetrnjak, "je v uživanju okolja in zraka, tudi pozimi!" Izpušnih plinov in nesnage ni posebej omejal.



Motor: 3,2 litra, 24 ventilov, 162 kW



Prtljažnik: odločno manjši kot v coupéju



Zložljivost strehe: z gumbom in elektriko

Ampak vseh ugodnosti zares ni moč zanikati. Na primer te, da je motor E 320 prijetno slišati, če strehe ni. Šestvaljnik je sicer nadvse uglajen, a je tudi štiriindvajsetventilski, tega pa skozi izpuh in ušesa ne more zatajiti. Hkrati poje uglajeno in s prijetnim baritonom. Ker je menjalnik direkten šele v peti prestavi, so vrtljaji dostikrat visoki. In tudi obe krivulji, za moč in navor, sta prijazno nabrekli, a se ubadata s 1720 kilogrami prazne in z več

### *Damski šal, ki se prepleta z vihrajočimi lasmi, videz dodatno olepša.*

kot 2200 kilogrami v celem dovoljene teže tega vozila. Zato pospeški niso tako brhki kot pri enako motoriziranem coupéju in tudi za zelo hitra ustavljanja je potreben kak zaviralni metrcék vozišča več.

Sicer pa: E 320 cabriolet ima udobno podvozje, z vsemi dobrimi lastnostmi posamičnih obes in prostorske zadnje preme vred, pa štirikrat kolutne zavore in zelo natančno vodenje, ne glede na hitrost. Menjalnik ni nujno ročni,



prodajajo tudi avtomatiko, in vožnja ni nujno lagodna, lahko je hitra in odločna. Potem poraba goriva malce naraste (med testom tja do 16,6 litra na 100 km), vetrček okrog ušes odločneje zapiha in široke gume na kolesih postanejo glasnejše od odličnega radia. Toda imenitnost lesenih oblog, plišastih preprog in temeljitih sedežev ostaja, in ne predolg damski šal, ki se prepleta z vihrajočimi lasmi, videz dodatno olepša.

Kajti, če boste že kdaj segli po takšnem mercedesu in boste sneli streho, tega pač ne boste počeli zato, da bi razkazovali lastno skromnost in uživali v zasebnosti. Tudi vnetih sinusov ne boste pozdravili v njem in za novo omaro v predsobi se da seveda čisto drugače varčevati.

Torej boste oblekli suknjič ali celo kaj večernega, morebiti prižgali pipo in si zavihnili ovrtnik, povabili vso družino ali prijateljski par in odbrzeli pod jasno nebo. Če vas bo kdaj grdo zapraskalo, morate vedeti: pod zvezdami brez (zvezdnega) prahu ne gre. Takšen je pač kabrioletski davek. Tudi ob zvezdi na nosu.

Tekst: MARTIN ČESENJ  
Foto: MIŠKO KRANJEC