

VOZILI SMO:  
»MERCEDES-BENZ S«

VELIKOST,

MOČ IN PRESTIŽ







*Ljudje smo večji, kot so bili včasih. Moč zna biti uglednejša kot včasih. Prestiž je (spet) pomembnejši kot včasih. Novi največji mercedes združuje vse troje v mojstrsko celoto: z merami, z zmogljivostmi in z zlahtnostjo. Ter z zvezdo na nosu!*

Zvezda ni nova, je pa na novo nameščena. Zdaj štrli iz pločevine za prednjo masko in nič več iz maske same. Tako umaknjena v prostor tik ob vozilu diskretno simbolizira vse tisto, kar ji je zaupano: tudi čas, ki ga prav zdaj vnovič prehitava. Prehitava pa ga s skladnostjo, ki jo avtomobil pod to zvezdo premore. Skladnost je brezhibna: opredeljena z zunanji merami in neopredeljena s karoserijskimi potezami med njimi; prežeta z močnostjo, a hkrati z eleganco, ki zmoro orjaškost spodriniti z oblikovno

mehkostjo; in oplemenitena z natančnostjo, ki obenem s spretnimi linijami prispeva tudi k aerodinamiki. Količnik zračnega upora znaša – glede na različico – od 0,30 do 0,31. Karoserijski različici sta dve in veljata za vse motorne možnosti. Osnovna je SE, podaljšana (za deset centimetrov pri medosni razdalji in pri celotni zunanji dolžini) pa SEL. Seveda so zavoljo tega daljša tudi zadnja vrata, prostorski dobiček pa se sešteje v notranjosti, pri razmiku med prednjima sedežema in zadnjo klopjo.

Strehi, rahlo obrobjeni, a brez klasičnih žlebov, so – ne glede na karoserijski dolžini – namenili pomičen, po želji kupca tudi »sončno« prozoren vložek z notranjim senčnikom in z drsno-dvižnim mehanizmom. Električna poganja tudi vse druge karoserijske mehanizme: zunanji ogledali in (skupno z notranjim), ki sta tudi v celem sklopljivi; dvižni in osvetljeni paličici v zadnjih karoserijskih vogalih, namenjeni vzvratni vožnji (da voznik bolje vidi, do kam seže zadek vozila); dvojne šipe v vratih; pa ključavnice s samodejno pomičnim ročajem in prtljažnem pokrovu in z mehanizmi za temeljito zapiranje vrat in zadnjega pokrova (namesto loputanja) vred.

Zgodba o domiselni opremljenosti in premišljeni ergonomiji sega, jasno, v notranjost. Vsi štirje sedeži (zadnja klop je klop le še pri najslabotnejše motorizirani različici) so električno pomični in v vseh smereh temeljito prilagodljivi; štirismerno pomičen je tudi volanski obroč; v avtu si je moč zaželeli telefonski aparat na premični konzoli; ali pa dodatni in osvetljeni ogledali, vtisnjeni v streho nad zadnjo »klopjo«. Pa usnje in plišaste preproge, oblikovno skladni ter

nevsiljivo dosegljivi predali, klimatska naprava za vsako vzdolžno polovico avta posebej, opremljena s filtri za vsrkavani zrak; ali pa varnostni pasovi, zboljšani z dodatnim prednapetim vzmetenjem za temeljitejši prijem teles (ob zračnih vrečah pred prednjima sedežema). In tako dalje: celo vložki iz eksotičnega lesa so le navidezno v cellem leseni. Zlepili so jih iz več plasti, vključno z aluminijasto, da se ob trčenju ne bi lomili v nevarne trske.

Novi mercedes-benz je treba videti, se ga dotakniti, ga »užiti«, šele potem zmoreš dojeti, kaj vse ponuja. Torej je treba sestati vanj.

Sedež je mehak, a z naphiljivimi vložki še dovolj čvrst. Usnje na njem in na vratih je nonšalantno zgubano. Armatura plošča z volanskim obročem, stikali in različnimi sprožilci je tipično mercedesovska. Pokrovček nad osrednjim delom skriva potovalni računalnik. Ročna zavora je v resnici pedal za levo nogo, s sprožilom za levico. Strop je dopolnjen z lučmi, s stikali zanje in s stikalom za pomično streho. Prvi vtis je prenapolnjen: utegne vas prestrašiti, da vsem napravam, stikalom in kontrolnim lučem ne boste dovolj hitro kos. Vendar je prvi vtis tudi zelo varljiv, kajti logistika zmaguje: stikala so razvrščena prikladno, simboli zanje so jasni, vidnost sega – navkljub razkošno odmerjenemu bivalnemu prostoru – znotraj tistega, kar zmorejmo voznikove oči obvladovati. Vključno ogledala pa zvezdo na nosu. Ta vam je, ko ste v mercedesu, vedno na očeh.

Zasuk ključa sproži motor. Motorji so za zdaj štirje, vsi bencinski: šestvaljni, dva osemvaljnika in dvanajstvaljni. Ne glede na zasnovo (vrstni je le šestvaljni motor, drugi trije so v obliki črke V) ima vsaka motorna glava po dve odmični gredi, gnani z verigo, vsak valj po štiri ventile in vsak motor po eno elektronsko napravo za ubrizgavanje goriva in vžig. Seveda obsega takšna naprava tudi temeljit nadzor polnjenja in zgorevanja, hkrati s kataliziranim izpuhom in sondo lambda v njem. Sesalnim ventilom so namenili prilagodljive čase odpiranja, to pa omogoča ugodne krivulje navorov, in v zvezi s tem tudi nizke (ter uglašeno mirne) vrtljaje prostega teka.

Seveda preprih v motorjih ne more biti neslišen, zato se vsi po vrsti (z oznakami 300, 400, 500 in 600) oglašajo z zdravim, polnim in zaupanje zbujajočim glasom. Sorodstva z manjšim, a športnejšim mercedesom 500







E (srednje velika hišna karoserija!) novinci ne morejo, pa tudi nočejo več zatajiti. Turbo-dizel, namenjen predvsem Američanom, pa bo nared z nekajmesečno zamudo.

Mercedes 300 SE/SEL dobi za osnovno ceno (približno 80.000

DEM) ročni petstopenjski menjalnik, pri vseh drugih različicah do vključno 600 SE/SEL za 190.000 DEM pa so menjalniki štiristopenjski in samodejni (petstopenjska avtomatika sodi k doplačilom). Ročni menjalnik in »samo« 3,2-litrski motor nista

najboljša izbira. Motor težko zmaguje teže vozila, ročica menjalnika pa ni navdušujoče lahkotna. Pretikalna avtomatika je praktično brezhibna in motorji ob njej strežejo s stopnjujočimi se zmogljivostmi: do okroglih šest litrov gibne prostornine in

408 KM največje moči.

Celovitost teh vozil je izražena s skladnostmi njihovih drobovij: motorjev z menjalniki in celotnega pogona s podvozji. Zadnja prema je pri vseh prostorska in na novo izpopolnjena, prednja prema je brez vzmetnih nog in z dvojnimi prečnimi vodili ter vijajničnimi vzmetmi ob plinskih blažilnikih. Tehnična ponudba obsega kolutne zavore, dvojni ABS, ASR in ADS (Adaptives Dämpfung-System) pa tudi hidropnevmatsko vzmetenje za različico 600.

Vzmetenje in blaženje se kosata s popolnostjo. Servo ojačeni volan prav tako. In zavore. Rezerve v podvozzju tega vozila (tudi ob najmočnejšem motorju) so ogromne. Vozilo je povsem nevtralnno in zagotavlja izjemno varnost. Vodenje je nenavadno lahkotno: voznik teže avtomobila kvečjemu sluti, občuti pa jo le ob želji po zelo ostrih pospeških (in ob motorjih 300 in 400). Možnosti, da mu novi mercedes ne bi bil všeč, ni.

O tem vozilu smo pisali na obroke: od povsem tehnične predstavitev do kratke vožnje z njim. Temeljita ocena bo na vrsti pozneje: po že dogovorjenem testu mercedesa 400 SE.

*Dotlej velja: velikost, moč in prestiž sta na voljo v eni najlepših in najpopolnejših podob. Ter v znamenju srebrne zvezde.*

Martin Česenj

## Tehnični podatki

MERCEDES-BENZ	300 SE/SEL	400 SE/SEL	500 SE/SEL	600 SE/SEL
motor (zasnova)	6-valjni, vrstni	V8 (90°)	V8 (90°)	V12 (60°)
vrtna in gib (mm)	89,9x84,0	92,0x78,9	96,5x85,0	89,0x80,2
gibna prostornina (kubiki)	3199	4196	4973	5987
kompresija	10,0:1	10,0:1	10,0:1	10,0:1
največja moč (kW/KM pri 1/min)	170/231 pri 5800	210/286 pri 5700	240/326 pri 5700	300/408 pri 5200
največji navor (Nm pri 1/min)	310 pri 4100	410 pri 3900	480 pri 3900	580 pri 3800
odmična gred (pogon)	2, v glavi (veriga)	4, v glavah (veriga)	4, v glavah (veriga)	4, v glavah (veriga)
število ventilov za valj	4	4	4	4
polnjenje z gorivom, vžig	elektronsko vbrizgavanje goriva in vžig (bosch LH-jetronic)			
hlajenje	vodno	vodno	vodno	vodno
menjalnik (število prestav)	ročni 5	samodejni 4	samodejni 4	samodejni 4
prednja prema	dvojna prečna vodila, vijajčne vzmeti, plin blažilniki, stabilizator			
zadnja prema	prostorska prema, vijajčne vzmeti, plin blažilniki, stabilizator			
zavore spredaj	dvokrožne, kolutne (posebej hlajene), servo, ABS			
zavore zadaj	dvokrožne, kolutne (posebej hlajene), servo, ABS			
volan	s kroglicami, servo, prestava 14,02:1			
platišča	7½Jx16	7½Jx16	7½Jx16	7½Jx16
gume	225/60 HR 16	235/60 ZR 16	235/60 ZR 16	235/60 ZR 16
teža praznega vozila (kg)	1890/1900	1990/2000	2000/2010	2180/2190
dovoljena skupna teža (kg)	2410/2420	2510/2520	2520/2530	2640/2650
medosna razdalja (m)	3,040/3,140			
dolžina x širina x višina (m)	5,113/5,213 x 1,886 x 1,492 (1,495 oz. 1,490)			
prtljažnik (litri)	525			
posoda za gorivo (litri)	100	100	100	100
največja hitrost (km na uro)	230	245	250	250
pospešek 0-100 km na uro (s)	8,9	7,6	6,7	6,0
poraba goriva po ECE (l/100 km)	9,5/11,6/17,6	10,1/12,2/16,7	10,4/12,3/17,9	11,8/13,7/20,7
vrsta goriva	neosvinčen bencin super			