

MERCEDES-BENZ RAZRED „S“



vozili smo

Novi lesk trokrake
zvezde

Tom Pleterski



zvezdo zvezdno zvezdro smatralo nekateri po včinji na pravo zvezdro, čeprav sama temi tri rogle. Drugim je pa ta zvezdra zvezda predvsem trajni trn v očeh. Med temi s trnom so tudi zastave tovarne, ki desetletja brez počna češčo nacini, kako bi trokratki osteti odzvele nekaj leška. Zvezda pa vse in bo — nekaterim v pete, drugim pa v oči.

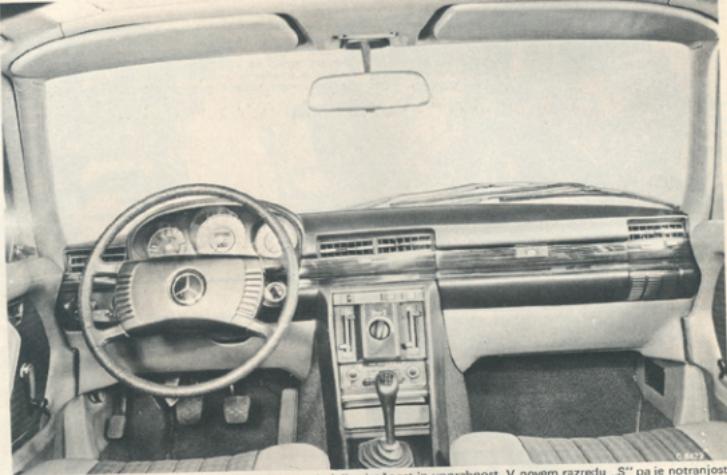
En Mercedes tudi ne gre vedno le za jedino popolnost; saj nekateri že se sligo verujejo v trokraki znak na pokrovu motorja. Celotno kader v tovarni Daimler-Benz sploš (vsaj navidezno), konkurenca pa napada s tehničnim napredkom, se to zvesto (in trnu) kaj malo pozna. Takrat zvezdo varuje tradicionalna prizrenost določene kategorije kupov. Dokaz so bili prav automobile z vrha Daimler-Benzove proizvodnje, ki bi jih prej lahko smatrali za zasterele automobile kot so smetano evropske avtomobiliske proizvodnje. Tovarna namreč od poleti leta 1968, ko je obnovila svoje "mangler" modelle do mercedesa 250 i naredila nove limuzine. Kljub temu pa se na primer napovedal Fiat s 130", nista uspešno kupiti kupcem avtomobil zognjenja razreda, čeprav sta imela naprednejše automobile. Celo BMW je uspel le v osvojjanju športnega njenih kupcev.

Kljud vsemu so se pa pri Daimler-Benz zavarovali vnaprej in temeljito obnovili zgornji del svoje flote prvačev: bolj preprostih, kot združljivih na novih avtomobilih je najbolj novo prav tisto, kar je na prehodnih dihalo po starejših pegah — karoserija in podvozje.

KLJUB VSEMU PASOVI ZA DOPLAČILO

Avtomobili Mercedes-Benz nikoli niso bili med tistimi, ki bi diktirali obliko karosrij: tudi najnovješta generacija mercedesov, ki jih je tovarna krstila z imenom „razred S“, ne. Videti pa je, da se je Mercedes previdno prilagodil za čas prijubljenjem „spicenj“ avtomobilov, ki naj bodo vendar naprodaj nekoliko podobni klasi, če že zaradi velikih motorjev pod pokrovom ne morejo biti pravi. Kadar natorno pogleda novi mercedes s strani, lahko oazi, da nos proti repu počasi dvigač, se pas "S" mercedesi so že daljši, 1,5 cm nižji in 5,5 cm širši. To je tudi vse, kar je storjenega na karosriji, dela pa je bilo veliko več. Široki, pravokotni žarometi, vzdržne letve na bokih (oberem so obloženi z gumenim in varujejo boke pred poškodbami), visoko postavljeni odbijali in kreplki „udarec“ po Mercedesovih maski hladilniku, ki si cer le značilna, vendar precej nižja, ampa Sirša, so „malenkosti“, ki so novincu zagotovile skladno obliko. Pa le manjši je videti, kot je.

No, bolj kot videz, so na novih karosrijah omembne vredne nadrobnosti, ki so v pridi varnosti in dobremu počutju. zadnje luči na primer so po preskuših v vetrovniku rebrasto profilirane in pri vožnji po blatu in dežju jih umazanja nikoli povsem ne umazejo. Take luči sta imela pred tem že letos pomiladi ročena kupe in kabriolet mercedes 350 SL. Ali pa posebno oblikovani okni ob strani vetrne šipe: preprečujejo, da bi se med vožnjo umazala stranska okna. Tudi zunanjih, vzvratno ogledalo je posebnost, saj ga je moč premikati, ne da bi odpirali okna.

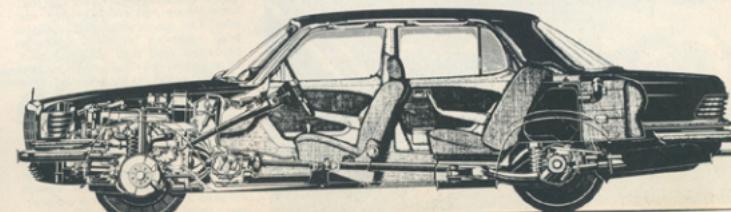


V notranjosti avtomobilov mercedes so vedno poudarjeli priročnost in uporabnost. V novem razredu „S“ pa je notranjost tudi nekoliko manj suha. S hrapavim, umetnim usnjem obloženi volan bodo imeli poslej vsi mercedesi.

Tudi Daimler-Benz sodi med tiste, ki stilistične novosti sprejema z rezervo. Na karosriji ni opaziti kiča, ima pa nekoliko klinasto obliko. Ta pa ni le v modi, marveč je tudi ugodno zaradi aerodinamike. Vzdolžne letve ob boku so obložene z gumo, za nerodneče pri parkiranju.



Precni prelez razkriva klasično zasnovo — motor spredaj, pogon zadaj. Posebnosti so v nadrobnostih, na primer: namestitev posode za gorivo takoj za zadnjimi sedeži; je torej v tistem delu karosrije, ki se pri trčenju ne zmečka. Karosrija je tako kot pri drugih novejših avtomobilih izdelana tako, da se pri trčenju deformirata nos in zadek, prostor za potnike pa ostane kar se da cel.



TEHNIČNI PODATKI

280 S

280 SE

350 SE

MOTOR

števajalnik, vrtlji motor nameščen vzidložno nad prednjim predmetom, glavna lančna itd. na ročni gred za razvijanje režeja;	podatki kot -280- razen: črna gred z petih ležajev, dve odmikni gredi gline (verzija verzija na -V-, mazanje pod pritiskom, vodno hlađenje s črpaliko in termorezistom, termostatski vklip ventilatorja, motor poganja zadnjih koles).
vrtina in gib (mm)	86 X 78,8
gibna prostornina (kubik)	2746
kompresija	9 : 1
največja moč:	
KM (DIN) vrtljaji	160/5500
največji navor:	23/4000
kpm (DIN)/vrtljaji	243/4500
uplinjač	1- dvajni registrski padotični solex 4 A 1 s samodejnim čokom
akumulator (volti/amperske ure)	12/55
alternator (volti)	770
	neposredno vzbogavanje goriva z elektronskim krmiljenjem

PRENOS MOČI

prestavnica razmerja	ročni	šamodenejni	štiristopjenjski	širok	enak kot -280- razen: za
1. prestava	3,9	3,98	enaka prestavnica razmerja	3,96	dopolnilo tristopjenjski samodejni menjalnik
2. prestava	2,3	2,39	ki pri >200-	2,34	ročni samodenejni
3. prestava	1,41	1,46		1,43	zvezde
4. prestava	1,0	1,0		1,0	trošek zvezde
vzvratna	3,66	5,48		—	končna izdelava je večno skrino natankosti.
diferencial	3,69	3,69	243/4500	3,72	Obenem s podaljšanjem karoserije na zunaj je tudi potreba podaljšala tudi osovo razdalja kar za 11,5 centimetra. Tako je v novih meredesovih prostorno kot v starih, klijub temu, da je pogoda za gorivo na varnem mestu, za zadnjimi sedeži.

VOZILO

obese spredaj	limuzina za pet oseb, štiri vrata, samorosna karoserija (nosilni okvir zvarjen s karoserijo)				
obese zadaj	posamične obese, dvojna predna vodila, vijačne vzmeti, hidravlični teleskopski blažilniki, stabilizator,				
volan	posamične obese, poševna vodila, vijačne vzmeti, hidravlični teleskopski blažilniki, stabilizator,				
zavore	servo volan z blažilnikom sumpkov, prenos s kroglicami				
gume (pasaste)	diskovni zavorni sistem, spredaj: ten zadaj kolunje zavore, servocojevalnik, mehanična ročna zavora na zadnjih kolesih				
185 HR 14	185 HR 14		206/70 HR 14		

MERE IN TEŽE

dolžina/širina/v višina (mm)	4960/1855/1425				
kotolok spredaj/zadaj (mm)	1525/1505				
medenost razdalja (mm)	2865				
radij krog (m)	11,44				
teža praznega vozila (kg)	1610	1615	1675		
dovoljena skupna teža (kg)	2130	2135	2195		

ZMOGLJIVOSTI IN PORABA GORIVA (vse: tovorniški podatki)

poseški 0-100 km/h (sekundi)	11,5	10,5	9,5		
največja hitrost (km/h)	190 (avtomatika 185)	200 (avtom. 195)	205 (avtom. 200)		
nomina poraba po DIN (poraba pri 110 km/h s pribliškom 10 %)	12,5 litra/100 km	12,5 litra/100 km	13 litrov/100 km		

Zunanje vzvratno ogledalo je moč premikati iz notranjosti ne da bi odpireli okno, poleg tega pa je moč ogledalo zagnati naprej ali nazaj.



BARVNA POŽIVILA

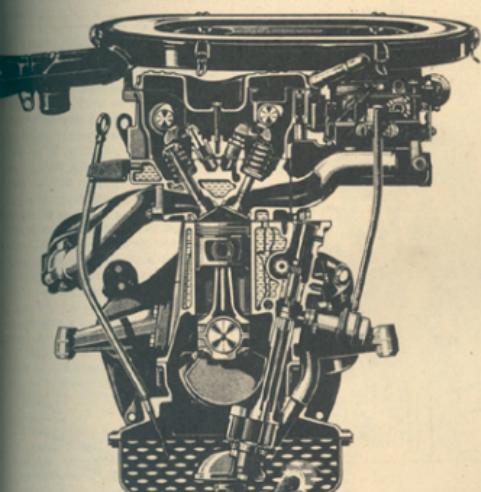
Sicer smo pa na tiskovni konferenci lahko slišali, kaj so preskusi pokazali. Da že sama človeška koža tako čuje lobjanjo, da vzdruž dvekrat več kot bi bila brez nje. S tem so hoteli tovorniški inženirji pouzdano pomeniti mehkih oblaženj notranjosti in novega, v umetno usnje oblaženega volana z veliko „plazino“ na sredini. Glede opreme so tudi novi mercedesi zvesti tradiciji. Oprirena je priročna, pregledna in slika uporabna. Najbolj pa razveseljuje, da se so v Daimler-Benz združili. Novi mercedesi niso več tako hladni in suhi opremjeni, barve in notranjosti so toplo, pastelne, avtomobili so pa kljub temu elegantni. Za vsak slučaj je na armaturni plošči tudi mahagonijeva okrasna obloga. Še bolj presecajo skoraj nezaščitene barve karoserije. V barviti Španiji, kamor so nas peljali na prvi ogled novih mercedesov, so nam priravili: zlate, rdeče, zeleni, rumeni mercedesi – zraven črnih in belih, seveda.

Klijub novi življenosti so pa mercedesi odzvali tisto, kar potrebuje: da sijo trošaki, ki zvezde z zvezdi, končno izdelava je večno skrino natankosti. Obenem s podaljšanjem karoserije na zunaj je tudi potreba podaljšala tudi osovo razdalja kar za 11,5 centimetra. Tako je v novih meredesovih prostorno kot v starih, klijub temu, da je pogoda za gorivo na varnem mestu, za zadnjimi sedeži.

Tudi za pritrgajo petičnih potnikov je dovolj prostora, dobrih 550 literov. Pač, pa tudi v mercedesu niso naložili primernjejšega mestja za veliko rezervoar, rezervoar je na kolo in so ga spriali v dno prijateljnega. Sicer pa naj bi na tem pri menjavi kolesa sila nepraktičen mehanizmu, pa besedil tovorniških inženirjev in poskušnih trčenjih na tovorniškem poligonu rezervoar kolo pomagal blizi udarce od zadaj.

KONEC TRM ASTEGA VZTRAJAJNA

Z razredom „S“ se Daimler-Benz poslavila do druge živih fosilov, škod, cenejših Volkswagrovih hročev in se nekaterih, ki svoje zadke že prevzamejo na nevarni nihihni premeni. Novi, veliki mercedesi so dobili posamečno obelenja zadnjih kolesa na polvenih obesah, ki jim po domačini pravimo kar diagonale. Istočasno so si v tovorni načilih tudi delo pri izpopolnjevanju geometrije prednjih koles, uglaševanju vzmeti in blažilnikov. Rezultat je prenenjivo dober. Veliki, več kot ton in pol težki mercedesi, se tako dobro dirajo oziroma, da bodo tisti, ki se bodo socialno razlikovali v novih meredesih, lahko za nameček vozili tudi sportno. Voznja ovinkov je še toliko manj problematična, kar imajo „S“ mercedesi posej serinski servovolcan, ki ga je lahko vrteti, pa je vseeno zelo neposreden. K temu velja dodati še odlične kolute zavore tudi s servocojevalnikom. Skratka: vožnja v „S“ razredu je užitek in povsem neutralna. Se najmanj ugašja menjalnik, ki mu sicer ni, ker odčita, da sinhronizacija je nekoliko počasna in prepričuje nivo pretikanja. Mislim seveda na klasični menjalnik, dobiti pa je za moči tudi avtomatiko in dolgoletje. Sicer pa je optični sporedni volan v rezervi, kar je vendar zelo dočasno. Voznja pa je tako močna. Voznja se je vedno ločila na sporhnike in na teste, ki več doajo na udobje – slednji kupujejo limuzine z zvezido. Dokaz so



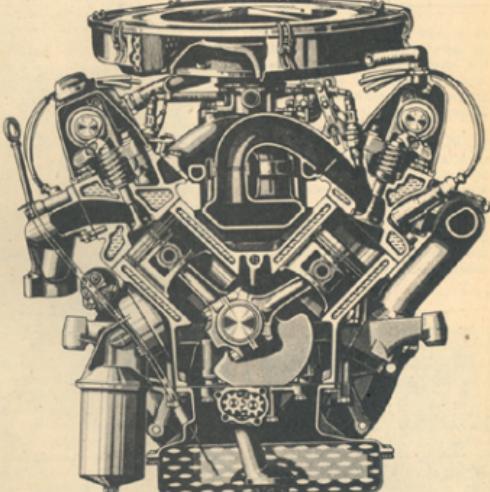
Modela „280 S“ in „280 SE“ imata šestvaljni motor z uplinjačem (160 KM) oziroma z neposrednim vbrizgavanjem (185 KM). Motor ima dve odmični gredi neposredno nad „V“ vložčimi ventilji. Model 350 SE ima osemvaljni motor (200 KM), v katerem so valji na „V“. Vsaka vrsta valjev ima po eno odmično gred nad sporednimi ventilji.

tovarniški podatki, ki pričajo, da gre v promet več mercedesov s samodejnim menjalnikom, kot pa takih s klasičnim. Sportno nastrojeni vozniki pa ponavadi avtomatične ne kupujejo.

IDEALNA LINIJA

Kdor se želi poditi za trikotno zvezdo na pokrovu motorja, lahko to počne tudi zaradi motorja. „S“ razred je za začetek opremljen s tremi sodobnimi in krepljimi motorji (glej tehnične podatke). Ko smo avtomobile pre-

skovali na štirinajstih kilometrih španskih cest, na Costa Bravi, ki jih je španska policija zaprla za promet, so temperamentni španski gledali smatrali, da gre za dirko in so nas za ciljanje po cvinkih v 200 km na uro na ravnih odselkih vsakokrat ngradiili z vzklikanjem in pleskovanjem. Za dodatno sportno vzdružje je poskrbel že naš španski novinarski kolega, ki ga je pri iskanju idealne linije skozi hitri ovinek pot male preveč skrajjal, zletel v zrak in trdo pristal na njivi. Sodobni Don Kihot je na srčo odnesel celo kožo, čeprav je bil avto videti kot da



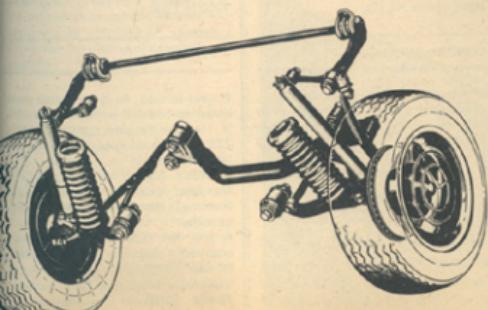
bi ga zdelal Kihotov milin. Bo menda že držalo, da so si v Daimler-Benzu dali veliko dela s konstrukcijo varne karoserije.

Gleda „idealne linije“ pa še to: z novim „S“ razredom si je Mercedes ponovno utrdil svoj primat med proizvajalci avtomobilov najvišjega razreda. Přihodnje leto namerava „S“ razred zraven sedanjih „280 S“, „280 SE“ in „350 SE“ razširiti program navzgor na ta način, da bo v nove avtomobile vgrajeval tudi 4.5 litrske in 6.9 litrske motorje, ki jih ta čas še prekušajo. Slep, ko prej je dobil

Daimler Benz z „S“ razredom „idealan“ avto, ki ga bo lehkò še naprej razvijal, ne le z novimi motorji, marčev tudi novostmi kot so: elektronski sistem zoper blokiranje, naprave za čist izpuh itd.

Manj „idealna“ je ta linija ob ugotovitvi, da so tehnično popolni, varni, udobni in hitri avtomobili vedno dražji in rezavirani le ozkemu krogu kupcev. Sicer so pa ob tej resnici celo precej petičnejši Nemci v „Auto Motor und Sport“ zapisali tolazò, češ: „Je pa tudi res, da evropski izdelovalci avtomobilov v tehnički vodijo še naprej“. Mi smo pa tudi v Evropi ...

Prednja prema: dvojna prečna vodila, vijačne vzemti, teleskopski bložilniki in prečni stabilizator so nameščeni tako, da zavzamejo čim manj prostora.



Zadnja prema je taka kot pri mercedesih „200“ do „250“. Torej se je Daimler-Benz tudi pri svojih velikih modelih odrekel zastareli nižnjih premij. Poslej so zadnja košča obesena na polovnih obesah. Tovarna svojo premo sicer imenuje po svoji „diagonala nižnjih premij“, ni pa v zasnovi prav nič drugačna, kakršne so podobne zadnje preme drugih tovarn.

