



Mercedes-benz SL

ROAD-STAR

Razkošje s prepihom

Ena od majske nelagodnosti portugalske obale so oblaki, ki se valijo iznad Atlantika in trosijo dež. Pravzaprav dežek, ki se menja z že poletnim soncem.

Zato estoriška dirkališčna proga ni bila zares mokra. Samo vlažna in peklensko spolzka. Novi mercedesi na njej so bili vsi po vrsti brez streh. Ljudje v njih pa gologlavi.

Kako hitro je mlada (in brhka!) japonska časnikarka v resnici vozila, ve samo ona. A bilo je bliže dvestotim kot pa sto petdesetim kilometrom na uro. Zmedel jo je kucelj na progi, zaradi katerega je mercedes ob tolikšni hitrosti izgubil tla pod kolesi. Vozniki pravimo, da je »zaplaval«. Damo je to zmedlo. Tudi zaradi ovinka, tik pred njo. Zavrnila je, očitno nespametno, in dokončno izgubila tla pod kolesi. Eni so našli pet, drugi celo sedem prevalov. Tovarniško nov in še malce prej ves bleščeč je kabriolet obstal na kolesih: obtolčen do zadnjega kvadratnega centimetra pločvine, z zdrobljeno, a še vedno vstavljeno prednjo šipo, z varnostnim lokom, ki se je že

ob prvem znaku slabega konca postavil pokonci ter s povsem celo notranjostjo.

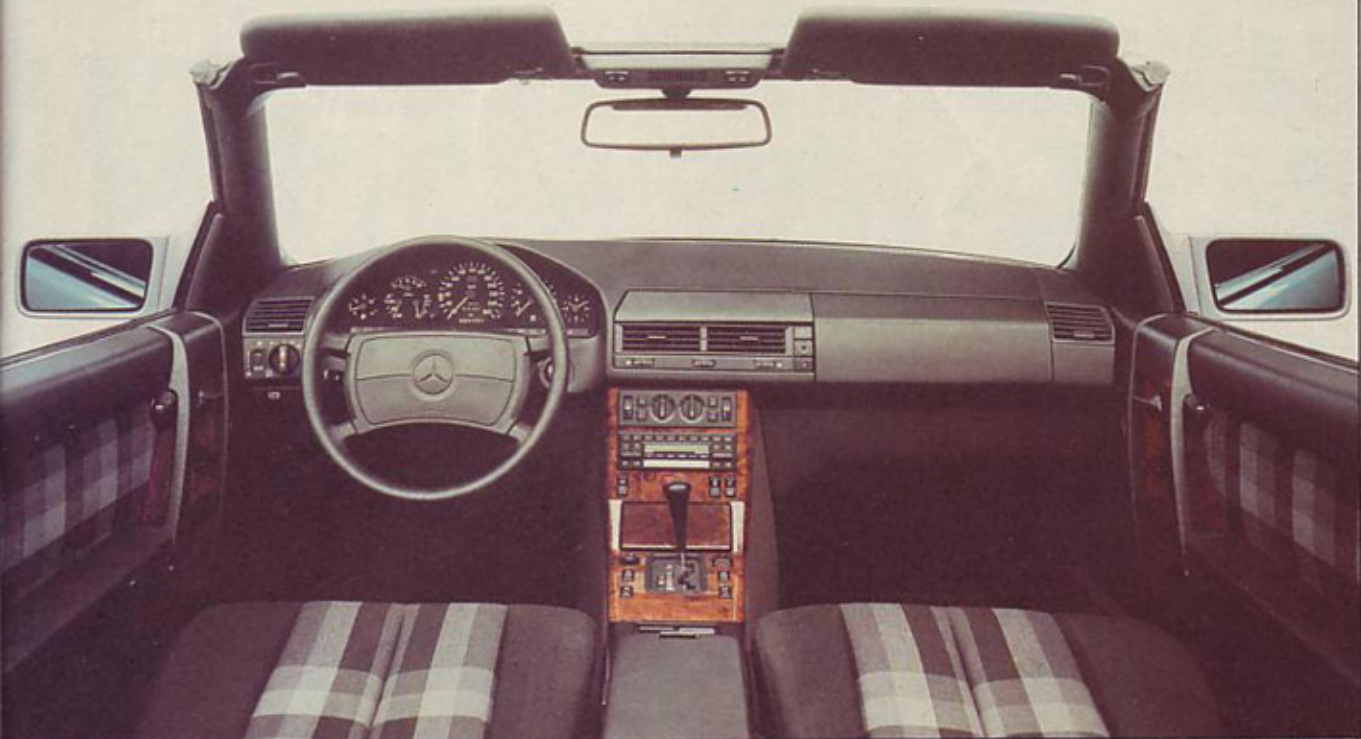
Voznica je odpela varnostni pas, izstopila in si zaželela – kavo!

Besedna igra, ki so si jo izmislili pri eni od zahodnonemških avtomobilističnih revij, ko so ob krstu novega mercedesa SL zapisali »Safety fast« (hitra varnost) namesto običajnega rekla »Safety first« (najprej varnost), je dočakala svoj prvi dokaz. Japonka je ostala ne le živa, ampak povsem cela in brez praske.

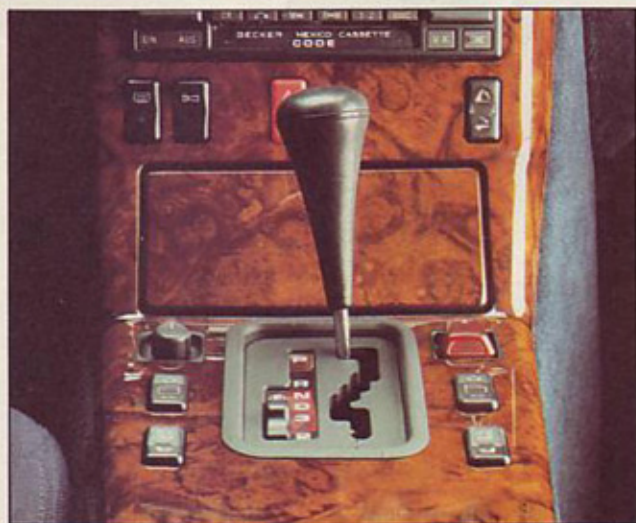
Uradni krst je mercedes-benz SL doživel že marca, v Ženevi: tik pred letošnjim avtomobilskim salonom. Bil je na voljo očem, ne pa tudi za vožnjo. In po tistem smo ga temeljito opisali v letošnji 7. številki naše revije.

Maloprej omenjena sreča v nesreči pa se je pripetila na enega od zadnjih majske dni, med testnimi vožnjami, namenjenimi časnikarjem z vsega sveta. Te vožnje pa niso bile samo na dirkališču. Nove mercedese smo gnali tudi iz Estorila v Faro: vzdolž atlatske obale, po avtomobilski in, po običajnih cestah ter nekaj manj kot 400 kilometrov daleč.





Ampak za začetek velja ponoviti nekaj od tistega, kar smo o tem zvezdniškem roadsterju zapisali že aprila. Na primer o njegovi obliki: ta je delo hišnega stilista Bruna Sacca in sodi med najskladnejše avtomobilske podobe, kar smo jih kdaj videli. Sacco se je odrekal ekstravaganci, pa se zdi kot da je mercedes SL ulit iz enega samega kosa – s komaj opazno štrlečim in širokim nosom, z rahlo povišanim zadkom in s serijsko ponujenimi tremi možnostmi: kot pravi roadster, brez strehe, z zlozljivo streho, ki ji streže zapleten elektrohidravlični sistem (kar pomeni, da se streha ob pritisku na gumb samodejno odpre ali zapre v približno pol minute, pri čemer mora avtomobil popolnoma mirovati), ali pa s čvrsto, aluminijasto streho, ki jo je potrebno ročno namestiti. Glede na te možnosti je različen tudi količnik zračnega upora: od 0,41 (ob odprtem) do 0,32 (ob povsem zaprtem avtu).



ga je moč sprožiti tudi ročno; v tem primeru je postavljanje v navpično lego daljše in traja okrog 4 sekunde.

Vsi ti podatki, všteti še preostalo opremo, zahtevajo, da je v avtu 46 elektromotorjev in za 2,4 kilometra električnih žic. V Stuttgartu so se sicer dolgo časa upirali elektrifikaciji vozil (in se delno še danes, z na primer povsem klasičnimi merilniki, brez vsakršnih digitalno postreženih številik pred voznikom), vseeno pa se v mercedesu SL na ukaz gumba premika tudi notranje vzvratno ogledalo, poleg bočnih dveh, jasno, hkrati pa so pritaknili električne ključavnice za tiste predale, ki so ob odprtju strehi tatovom preveč na očeh.

Z elektroniko je oplemeniten tudi podvozje. To je – samo po sebi – presajeno iz že od prej znanih hišnih primerkov, prilagojeno novim meram vozila ter streže z vzmetnimi nogami spredaj in s prostorsko premo za zadnji kolesi. Pritaknili so pa: ABS za štiri kolutne zavore; ASR (zoper zdrsanje pogonskih koles ob ostrih speljavanjih), ki je elektronsko povezan z ABS, pa tudi z motorjem (glede navora) in diferencialno zaporo; ter ADS (Adaptive Dämpfungssystem, ali po naše prilagojevano blaženje koles), ki deluje z druženjem elektronike in magnetnih ventilov na blažilnikih, kar omogoča prilagajanje blaženja glede na navpične pospeške koles in karoserije, hitrost vozila, volanske kote in obtežbo. Sistem ADS omogoča tudi samodejno nastavljanje višine vozila od tal in njeno prilagajanje hitrosti vožnje. To pomeni, da se karoserija pri hitrosti nad 120 km na uro samodejno pri-

Novi mercedes SL je večji in težji od prejšnjega. Vseeno pa ostaja čistokrvni dvosedežnik (za prednjima sedežema je običajno skromna, v dragocen tapison oblečena vdolbina, le za doplačilo si je mogoče zaželeli dva zelo zasilna sedeža), z dvema vrata in s precej skupnim prtljažnikom. Sedežni pomik ni tako zelo radodaren, kot smo navajeni pri limuzinah iste znamke, vzrok pa je v ojačitvi spodnjega dela kabrioletske karoserije; tudi zardi »vsaditve« zaščitnega loka, ki se ob nevarnosti (če se vozilo nagne za več kot 26 stopinj, če eno od zadnjih koles ob povsem sproženi vzmeti izgubi stik s tlemi, ali pa, če so karoserijski pospeški in pojemki, ne glede na smer, večji od 4 g) v treh sekundnih desetinkah samodejno postavi v zaščitno lego, pri čemer

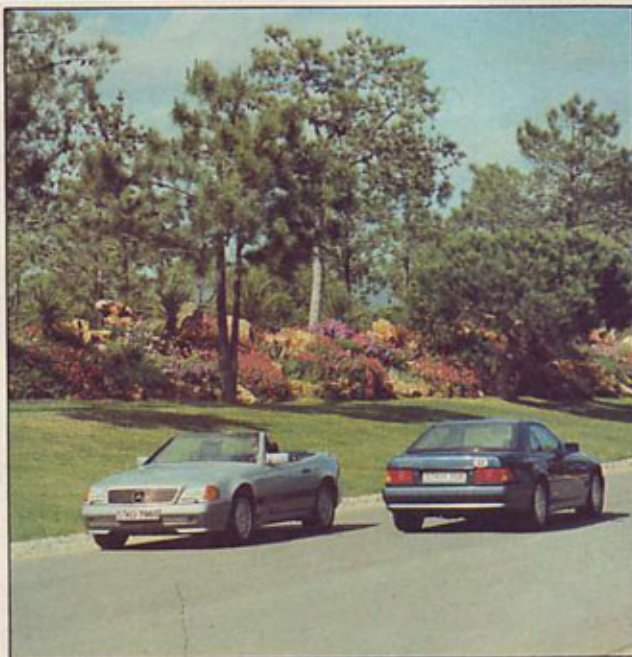




bliža tlem za 15 milimetrov, pri hitrostih pod 50 kilometri na uro pa jo je s pomočjo gumba mogoče privzdigniti za 30 milimetrov (zoper udarce ob njen trebuh).

Motorji so trije, njihove značilnosti pa si je najpametneje ogledati v tabeli s tehničnimi podatki. Manjša dva sta šestvaljnika z enakima gibnima prostorninama, razlikujeta se po številu ventilov za vsak valj. Zato je najšibkejši motor novega mercedesa SL razmeroma tih, uglajen, a tudi malce prešibak za vozilo, ki ga mora gnati. Športnejši je šestvaljnik s 24 ventili – ne le po zvoku, tudi po zmogljivostih v celem. Povsem prepričljiv in vsestransko prestižen pa je osemvaljnik V-oblike z 32 ventili in 326 KM ter z največjim navorom 450 Nm pri 4000 vrtljajih v minuti. Obema večventilskima agregatoma so namenili sprotno nastavljanje odmičnih gredi za sesalne ventile, nova za vse tri motorje pa je mehansko-elektronska Boscheva naprava za vbrizgavanje goriva KE-5. Trikrat enaki so tudi dvojni izpušni katalizatorji.

Šibkejša motorja sta serijsko na



voljo s petstopenjskima, športnim pospeškom po volji izračunanima menjalnikoma, osemvaljnik v par gre le s štiristopenjsko avtomatiko. Ročni menjalnik, morebiti celo šeststopenjski, bo na vrsti pozneje. Dve možnosti sta tudi glede kolesnih gum: serijsko so vse tri različice obute v gume 225/55 ZR 16, med preskušnjo pa je bilo mogoče sesti tudi v SL s Continentalovimi gumami CTS. Te sodijo k posebnim kupčevim željam in so za ta avtomobil posebej zasnovane. Prispevajo pa k boljši vožnji po mokrem asfaltu, k večji natančnosti vodenja, k izrazitejšemu udobju in k večji varnosti, če zračni tlak v njih usahne.

Varnost, udobje in športno počutje v isti sapi – to so, ob dobrih zmogljivostih, spretni zasnovi in temeljito vštih varnostnih dodatkih, glavne značilnosti novega mercedesa.

Pa, seveda, njegov zunanji videz! Ni strahu: za volanom tega avtomobila vas bodo zagotovo opazili! Vsakdo se najprej zazre vanj, potem v voznika (le kdo je ta,



AVTOMOBILSKA GUMIJASTA PREPROGA

GLED RING

Naročite že danes!

Po meri notranjosti za skoraj vse osebne avtomobile, po želji tudi za poltovorna in tovorna vozila.

ALFA ROMEO – AUDI – AUSTIN – BMW – CHRYSLER – CITROËN – DAIHATSU – FIAT – FORD – LADA – LANCIA – MAZDA – MERCEDES BENZ – MITSUBISHI – NISSAN – OPEL – PEUGEOT – PORSCHE – RENAULT – ROVER – SAAB – SUBARU – SUZUKI – ŠKODA – TOYOTA – VOLKSWAGEN – VOLVO – ZASTAVA, vsi tipi, vključno florida

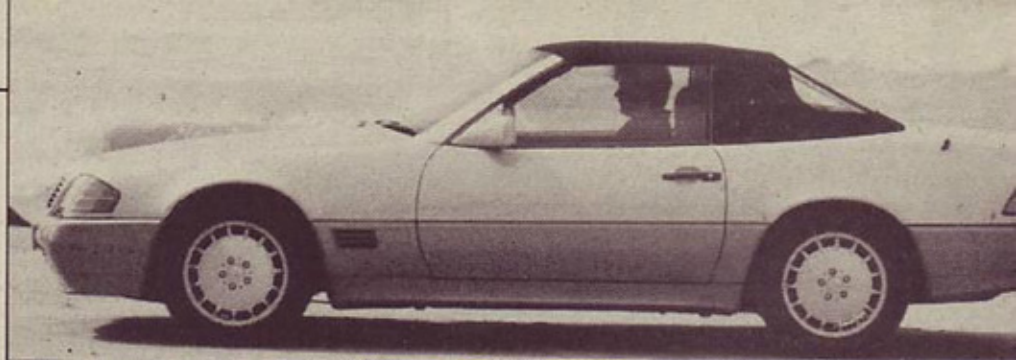
Cena 4 kosov za osebni avto je 720.000 din. Skupni znesek, povečan za stroške poštnine, bom plačal(a) po povzetju ob prejemu pošiljke.

GLED RING, 61000 Ljubljana, Kamnogoriška 26, tel: (061) 579-467 do 14. ure.

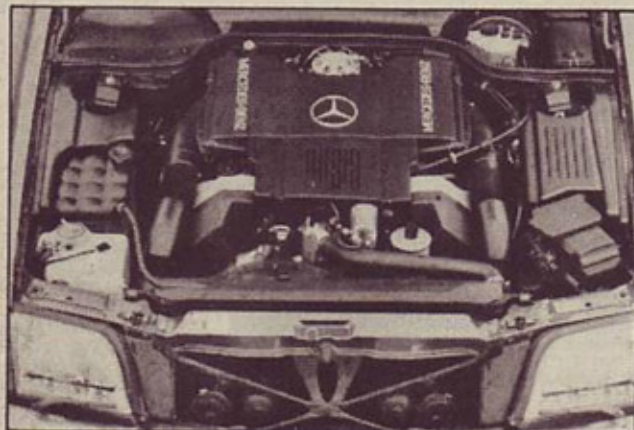
◀ avtomobilska gumijasta preproga, ki ohranja originalno talno oblogo kot novo – tudi pod pedali!

ki si ga je privoščil?) pa spet v avto. Radovedno, a hkrati nevoščljivo.

Takšnih pogledov ob portugalskih cestah ni manjkalo. Tistih nekaj manj kot 400 kilometrov sem z mercedesom 500 SL prevozil v poltretji uri in – tik pred koncem – ostal brez goriva. Osemdesetlitrsko posodo sem ožel do zadnje



Streha na gumb: to in še marsikaj za ceno od 87.000 do 125.000 zahodnonemških mark, pač glede na različico



500 SL: V8 in 326 KM v njem



Roadster: zložena streha in varnostni lok

MERCEDES-BENZ	300 SL	300 SL – 24	500 SL
motor (zasnova)	6-valjni, vrstni	6-valjni, vrstni	8-valjni, V oblike
vertina in gib (mm)	88,5×80,2	88,5×80,2	96,5×85,0
gibna prostornina (kubiki)	2960	2960	4973
kompresija	9,2:1	10,0:1	10,0:1
največja moč (kW/KM pri 1/min)	140/190 pri 5700	170/231 pri 6300	240/326 pri 5500
največji navor (Nm pri 1/min)	260 pri 4500	272 pri 4600	450 pri 4000
odmična gred (pogon)	1, v glavi (veriga)	2, v glavi (veriga)	4, v glavah (veriga)
število ventilov za valj	2	4	4
polnjenje z gorivom, vžig	mehansko-elektronsko vbrizgavanje goriva, urav. kat., elektronski vžig		
hlajenje	vodno	vodno	vodno
menjalnik (število prestav)	5	5	samodejni, 4
prednja prema	vzmetne noge, vijačne vzmeti, prečna vodila, stabilizator, samodejno nastavljanje višine od tal, negativni polmer vodenja		
zadnja prema	prostorska prema, vijačne vzmeti, stabilizator, nastavljanje višine od tal, ADS (za doplačilo)		
zavore spredaj	dvokrožne, kolutne (posebej hlajene), servo, ABS		
zavore zadaj	dvokrožne, kolutne, servo, ABS, meh. ročna zavora (pedal)		
volan	s kroglicami, servo, 3 zavrtljaji od ene do druge točke		
platišča	8J × 16	8J × 16	8J × 16
gume	225/55 R 16 Z	225/55 R 16 Z	225/55 R 16 Z
teža praznega vozila (kg)	1650	1690	1770
dovoljena skupna teža (kg)	2040	2080	2160
medosna razdalja (m)	2,515	2,515	2,515
dolžina x širina x višina (m)	4,465x1,812x1,303		
prtlijažnik (litri)	260	260	260
posoda za gorivo (litri)	80	80	80
največja hitrost (km na uro)	228	240	250
pospešek 0-100 km na uro (s)	9,3	8,4	6,2
poraba goriva po ECE (l/100 km)	8,5/10,3/15,9	8,8/10,4/16,2	10,1/12,0/16,6
vrsta goriva	neosvinčen bencin super		

kaplje! Ampak, zdaj vsaj vem, kako se počutijo milijarderji. Ta mercedes pospešuje natanko tako kot hočete, zavira natanko tako kot hočete in zmaguje vozišče pod kolesi dosti bolje kot si drznete pričakovati. ASR, ABS in ASD niso le vsebina reklamnih prospektov, vse to tudi v resnici deluje in udobnejšega športnega avtomobila doslej še nisem vozil.

Sneta streha je dodatna draž. Pomožna šipa za naslonjaloma preprečuje odvečno vrtenjenje zraka in ščiti temeni voznika in sopotnika pred nezdravim preprihom. Toda, če ste se odločili voziti 250 kilometrov na uro (avtomobil bi zmožel več, največja hitrost je tovarniško omejena), svetujem, da si nataknete kapo. To je razkošje s preprihom, saj brez prepriha avtomobil ne bi bil roadster!

• • •

Kajti, mercedes-benz SL hoče biti čistokrvni roadster: dvosedežnik s snemljivo streho. In to vedno!

Je pa tudi road-star, cestna zvezda: briljantna mešanica razkošja, športnosti, vrhunskih zmogljivosti in že prirojenega prestiža. Zvezda na nosu pa je jamstvo za vse to.