



Gospod Wolfgang Peter, šef razvoja pri trikratni zvezdi, je novi mercedes SL oznanil takole:

»Po očarljivosti je enak prvemu mercedesu SL, izpred treh desetletij; po udobju in varnosti je takšen kot mercedes mora biti; po zmogljivosti je čistokrvni športni avtomobil; in brez strehe je pristen kabriolet!«

Prav nikakršnega vzroka ni, da mu ne bi verjeli.

Mercedes-benz SL je bil zvezda letošnjega avtomobilskega salona v Ženevi. Gledali smo ga, sedli vanj, ne pa tudi vozili. Preskušnja bo ob prvih zares toplih dneh: na progi portugalskega Estorila.

Oblika, kakršno si je hišni stilist Bruno Sacco zamislil za novi SL, je začela nastajati leta 1981. Takrat so ukrojili tudi prvi model v razmerju 1:5. Potem so se kopičile delovne ure, prevoženi kilometri in na stotine milijonov investiranih mark. Zdaj je roadster nared: brez dvoma je eden najskladnejših, najlepših in tehniško najpopolnejših avtomobilov ta hip. Vozilo je dolgo 4,465 metra, široko 1,812 metra in visoko 1,286 metra. Medosna razdalja meri 2,515 metra, koloteka pa 1,532 metra (spredaj) in 1,521 metra (zadaj). Teža praznega vozila znaša – glede na različico od 1650 do 1770 kilogramov. Karoserija je zložena iz 356 pločevinastih delov, vanjo je všitih za 45 kilogramov ter 2,4 kilometra dolžine električnih kablov in stikal, v vsem razvojnem obdobju pa so s prototipi opravili

Mercedes-benz SL

(NOVA) ZVEZDA NA NEBU

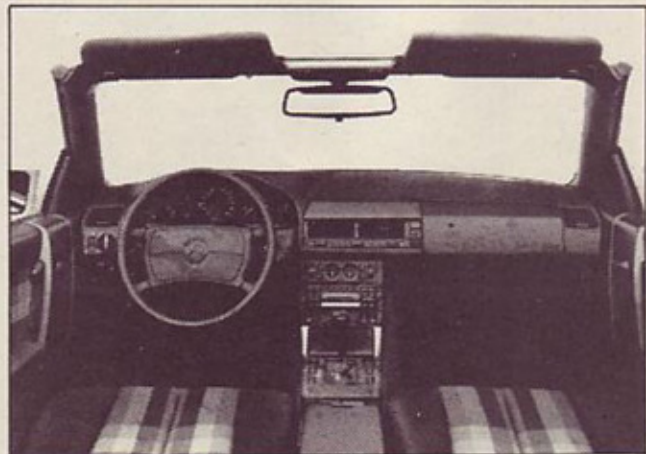
Popolnost v obliki roadsterja

400 preskusnih trčenj (crash-testov). Količnik zračnega upora sega od 0,41 (če je avtomobil brez strehe in z dvignjenimi bočnimi stekli), do 0,32 (če je potniški prostor zaprt s trdo streho).

Mercedes-benz SL je namreč na voljo v treh karoserijskih podobah, ne da bi bilo potrebno za katero od njih posebej doplačati: s čvrsto streho, oziroma tako imenovanim »hardtopom«, ki ga je

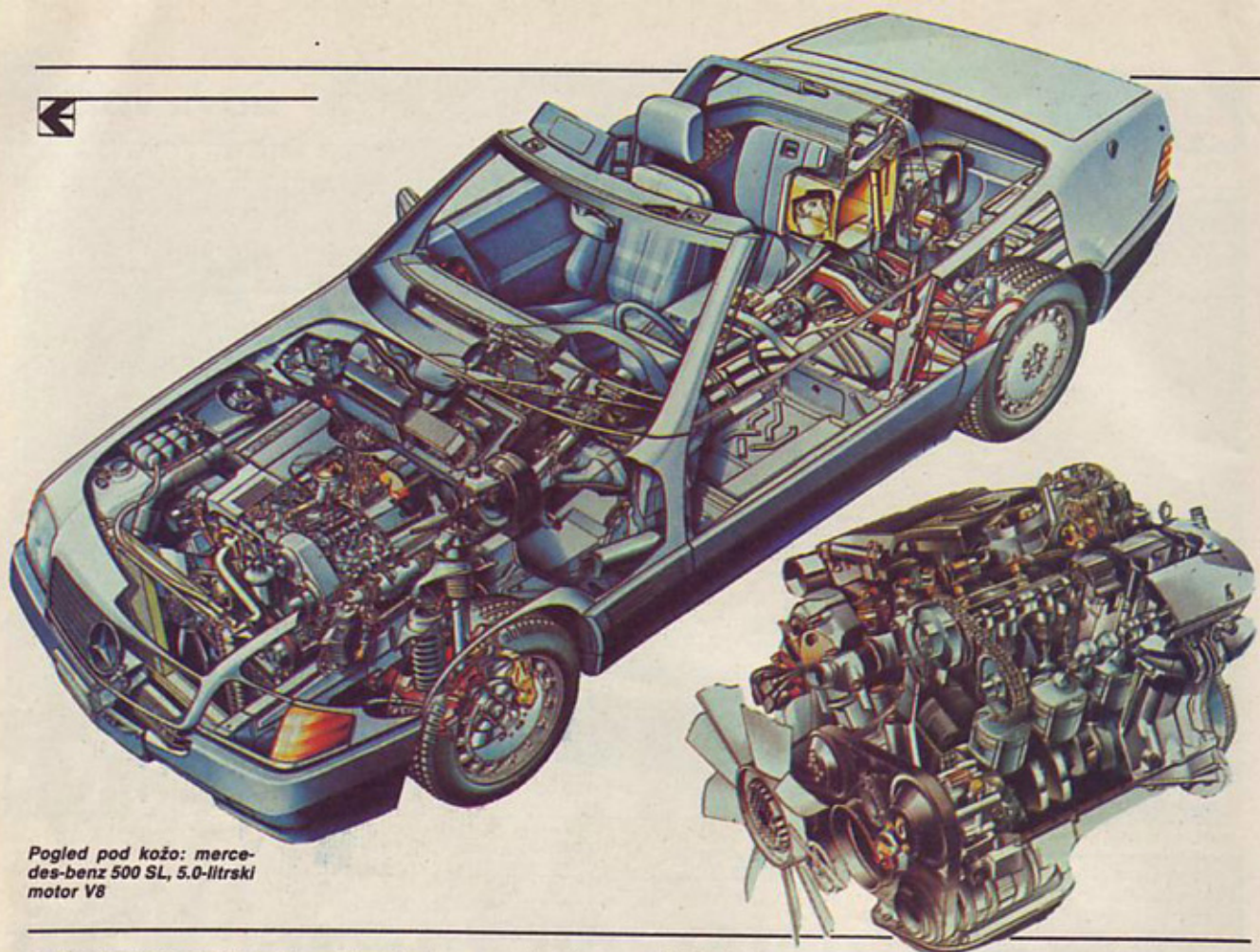
moč kadarkoli (ročno) sneti; z mehko streho (pravijo ji »umetno nebo«), ki ji streže 15 hidravličnih valjev, 11 magnetnih ventilov, 17 sprožil, 6 zapiral in močna elektro-pnevmatska črpalka, da jo je mogoče, s pritiskom na gumb in z nosilnim mehanizmom vred, v 30 sekundah zložiti za zadnji rob potniškega prostora, ali pa od tamkaj razpeti nad glavi obeh potnikov. Mercedes SL je namreč pravi roadster, zato je v njem uradno prostor le za dve osebi, je pa kljub temu mogoče doplačati tudi za dva zelo zasilna sedeža, namesto zadnje klopi. Med zlaganjem strehe se samodejno pogreznejo tudi bočna stekla, če pa tega nečete, je to pogrezanje mogoče preprečiti. Povrh tega je za zadnjima naslonjaloma na voljo zgibljava protivetrna in prozorna zaščita, namenjena hladnemu vremenu in večjim hitrostim: zoper razmršene damske frizure in za manj otrdele vratove v starejših letih.

Mercedes SL je predvsem varnostno nastrojen. Varnost se zač-



Notranjost: milimetrsko natančnost





Pogled pod kožo: mercedes-benz 500 SL, 5,0-litrski motor V8

ne že pri podrobnosti kot je tale – da se zlaganje strehe tik pred zadnjo fazo samodejno in za nekaj trenutkov prekine, pri čemer ima morebitni neprevidnež priložnost, da izvleče vtaknjene prste od tam, kjer nimajo kaj iskati, in preden mu jih elektropnevmatika prešči-pne. Še dosti koristnejši pa se zdi varnostni lok, v običajnih okoliščinah skrit v približno istem predelu, kjer je zložena tudi mehka streha, ki se po potrebi, samodejno in v samo 0,3 sekunde postavi pokonci in zaščiti glavi v avtu sedečih. Sproži se na ukaz mikroprocesorja, ki beleži pretirano nagibanje karoserije (za več kot 26 stopinj), pretirano poskakovanje zadka vozila, ali pa pretirane (za več kot 4 g) vzdolžne ali prečne pospeške oziroma pojemke vozila (ob trčenjih, naletih in podobno). Kdor hoče, si dviganje varnostnega loka lahko privoščiti tudi v »luk-susni izvedbi« (tako tovarna), torej s pritiskom na gumb. V tem primeru trajajo postavljanje v pokončno lego malce dlje, okrog 4 sekunde. Varnostni lok nastopa v svoji polni vlogi tudi takrat, ko je nameščena čvrsta streha, saj je ta v celem aluminijasta (in teška le 34 kg) pa varnostne naloge ne bi zmogla opravljati.

Dalje: za doplačilo postrežejo v tovarni tudi z zračnimi vrečama za voznika in njegovega sopotnika. Serijsko vgrajena pa sta posebna (prednja) sedeža, ki ju je moč prišteti k pomembnim inova-

cijam. V njuna zunanja robova, vstric z glavnikom, so vgradili zgornji oprijemaljšči varnostnih pasov, to pa pomeni, da sta sedeža tista, ki morata v celoti premagovati sile, nastale kot posledice teže teles ob morebitnih trčenjih. Takšna sila znaša že ob čelnem trčenju s hitrostjo samo 55 kilometrov na uro približno 1,5 tone, torej je lahko razumeti, zakaj so sedežni okviri iz magnezija in zakaj so pod vozila, tam kjer sta sedeža pričvrščena, izjemno skrbno

ojačali. A je karoserija novega mercedesa tudi sicer temeljito ojačana zoper udarce z vseh mogočih strani. Sedeža sta električno pomična (vzdolžno, po višini, naklon naslonjala ter višina zglavnika in hkrati z njo tudi višina zgornjega oprijemaljšča varnostnega pasu), doplačati pa je mogoče še za računalniški spomin na voznikovi strani, po katerem se hkrati s sedežem nastavlja v programirane položaje tudi volanski obroč (vzdolžno in po višini) ter

notranje vzvratno ogledalo.

In še drobna zanimivost: poleg že običajne osrednje ključavnice za vrata, prtljažnik ter posodo za gorivo so roadsterju dodali še eno, ki blokira prtljažnik, posodo za gorivo in predal »za rokavice« – pač za takrat, ko na avtu ni strehe.

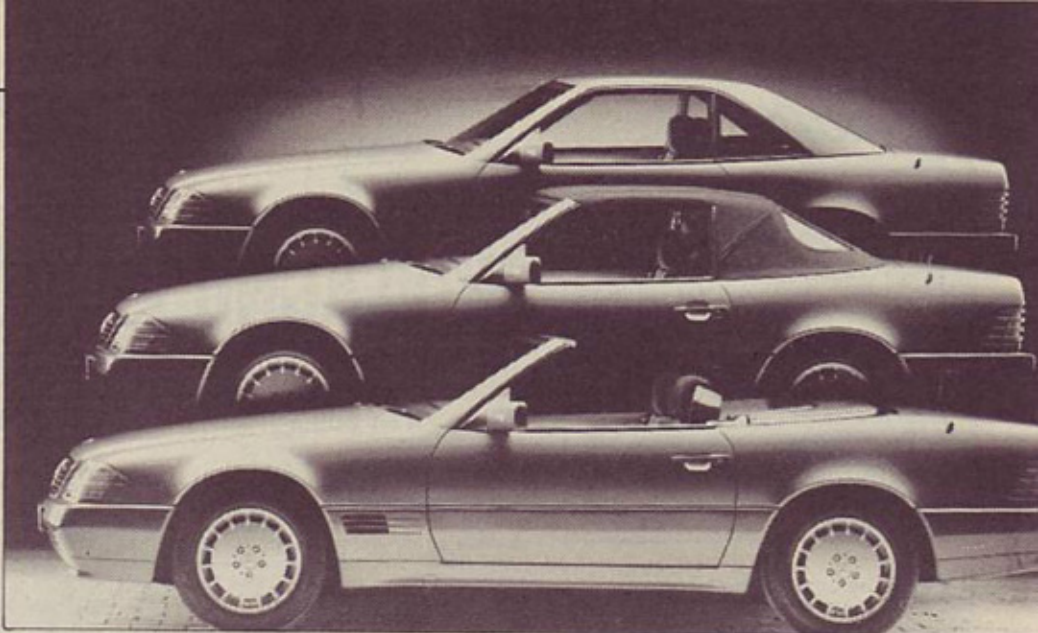
Novi mercedesov dvosedežnik je športnik, ni pa lahko-atlet. Temeljita karoserija in oprema za njon predstavljata že omenjene teže (glede na različice), ki jih morajo motorji zmagovati. Različice so tri, glede na tri motorje, ki so jih mercedesu SL namenili. Oznaki 300 SL pripada 2960-kubični vrstni šestvaljnik, ki zmora največjo moč 140 kW (190 KM) pri 5700 vrtljajih v minuti in največji navor 260 Nm pri 4500 vrtljajih v minuti. To je že znani motor te znamke, ki omogoča roadsterju največjo hitrost 228 kilometrov na uro ter pospešek 0–100 kilometrov na uro v 9,3 sekunde.

Ce piše na zadku novinca 300 SL–24, je v nosu enako velik in enako zasnovan motor, le da sta v njegovi lahki glavi dve odmični gredi, nad vsakim valjem pa so po 4 ventili. To omogoča največjo moč 170 kW (231 KM) pri 6300 vrtljajih v minuti, največji navor 272 NM pri 4600 vrtljajih v minuti, največjo hitrost 240 kilometrov na uro ter pospešek 0–100 kilometrov na uro v 8,4 sekunde.



Varnost: nova sedež in varnostni lok

Najzmožljivejši in tudi najdražji (okroglo 125.000 DM) je mercedes-benz 500 SL. Tega poganja 4973-kubični osemvaljnik V-oblike, s po dvema odmičnima gredema v vsaki glavi ter v celem z 32 ventili. Njegove zmogljivosti so naslednje: največja moč 240 kW (326 KM) pri 5500 vrtljajih v minuti, največji navor 450 Nm pri 4000 vrtljajih v minuti, največja hitrost 250 kilometrov na uro (zaradi omejevalnika hitrosti, teoretično pa bi vozilo zmoglo več kot 270 km na uro) in pospešek 0-100 kilometrov na uro v 6,2 sekunde. Za zdaj so obema manjšima motorjema pritaknili posebej prirejena in športno prestavljena (5. prestava je direktna) petstopenjska menjalnika, največjemu od trojice pa pripada le štiristopenjski samodejni menjalnik. Predvidevajo, da bodo tudi mercedes 500 SL že jeseni ponudili z običajnim petstopenjskim, morebiti pa celo s šeststopenjskim menjalnikom. Ne gre pa prezreti posebnosti, ki velja za oba večventilska motorja (300-24 in 500). Njima so inženirji namenili sprotno nastavljanje odmičnih gredi za sesalne ventile. Gre za konstrukcijo vrtljivega stika med pogonskim zobnikom odmične gredi in gredjo samo ter za dodatni bat, ki je preko poševnega ozobljenja povezan s pogonskim zobnikom odmične gredi. Lega trenutne nastavitve gredi je odvisna od trenutne lege tega bata, nastavljanje bata pa krmili elektronska naprava za vbrzganje goriva, ki premika poseben magnetni ventil. Skozenj priteka motorno olje, ki suče bat in tako je krog delovanja tega izuma sklenjen. Rezultat je brezkompromisno krmiljenje sesalnih ventilov v vseh območjih motorne delovanja – od prostega teka do območja največje moči.



Enkrat za trikrat: od čvrste strehe do prepiha

Nova za mercedes SL je tudi Boscheva naprava za vbrzganje goriva. Njena oznaka je KE-5, njeno delovanje pa mehansko-elektronsko. Zmore celo vrsto dodatnih opravil: ogrevanje sonde lambda (ki je odločilna za delovanje tristeznega uravnavanega katalizatorja; ta je za vse tri različice dvojen, z dvema keramičnima enotama v enojnem kovinskem ohišju), kar jamči večjo zanesljivost delovanja in daljšo življenjsko dobo sonde; skrbno nadziranje hladnega vžiga motorja; sproten nadzor izpuha in sekundarnega zraka; zasilen tek motorja tudi v primeru okvare najpomembnejših elektronskih tipal; nadzirano skladiščenje plinov, ki nastanejo pri zračenju posode za gorivo ter njihovo izgorevanje v natančno določenih časovnih presledkih; beleženje in shranjevanje za motor potrebnih podatkov, na primer zunanega zračnega tlaka (če vo-

zilo parkirate v višjih gorskih legah in podobno); ter odpravljanje klenkanja za vsak motorni valj posebej.

Podvozja za osnovno izvedbo novega roadsterja niso posebej snovali. Takšno je kot pri že znanih novejših Mercedesovih limuzinah, torej z vzmetnima nogama spredaj in s »prostorsko« vodeno zadnjo premo, pri čemer so mere obes seveda prilagodili novemu vozilu. Za vse ostalo pa je potrebno doplačati: na primer za ASR, kar je kratica za preprečevanje zdrsanja gnanih koles; ali pa za ADS, ki je popolnoma novo, spredaj tristopenjsko, zadaj pa štiristopenjsko samodejno (elektronsko vodeno, brez voznikovega vpliva) nastavljanje vzmetnega blaženja. Tipala upoštevajo kolesne pospeške, pospeške karoserije, volanske kote in obtežbo vozila; prilagajanje blaženja je sprotno in namenjeno predvsem nenehnemu

udobju potnika. Če si lastnik roadsterja želi več športne trdote v podvozju, obstaja tudi trša izvedba tega blažilnega sistema – naravnajo pa jo le pooblašeni servisni mojstri. In tudi nanjo potem ni več mogoče vplivati.

Hkrati pa gre z roko v roki s tem sistemom tudi samodejno nastavljanje višine vozila pri obeh premah. Pri hitrostih na 120 kilometrov na uro se karoserija približa tlem za 15 milimetrov. Vozniku pa preostaja stikalo, s katerim lahko pri hitrostih pod 52 kilometrov na uro privzdigne karoserijo za 30 milimetrov in se tako izogne morebitnim udarcem od slabo vozišče.

Oba sistema (ADS, ki je izdelek firme Boge in nastavljanje nivoja, ki je izdelek firme Fichtel & Sachs) je mogoče kupiti le v skupnem paketu, torej oba hkrati.

Tako so od vseh novosti, ki jih novi mercedes prinaša, »obvisele v zraku« le nove, posebej zanj zasnovane Continentalove gume (katerih odlike so: prednost pri acquaplaningu, natančnost vodenja, udobje in »reševalne« lastnosti v primeru padca zračnega tlaka v njih). Novi mercedes so predstavili brez te, novatorske obutve (pač pa z običajnimi, doslej že znanimi gumami), tiskovno konferenco v zvezi z njo pa so zadnji trenutek odpovedali.

•••

Pa krstno slavlje zaradi tega ni bilo prav nič skaženo. Novi mercedes SL je postal nova zvezda na avtomobilističnem nebu. In ena od najlepših lastnosti tega avtomobila z zvezdo na nosu je tale: da zložite streho, zleknete sedež in – v topli noči, pa morebiti v prijetni družbi – gledate zvezde na nebu.

Saj, malce romantike ob vsej tej vrhunski tehniki ne more škoditi!



Za hladne dni: čvrsta streha