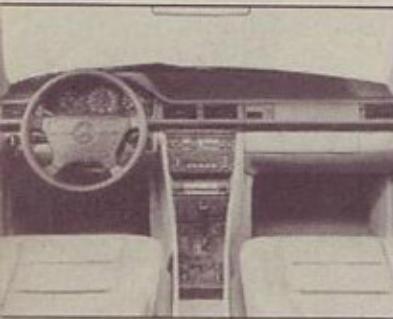


Vozili smo: »MERCEDES-BENZ 500 E«

Ne verjamem, da je dr. Ferdinand Porsche kdajkoli hrepenel po tem, da bi delal mercedese, in kolikor vem, tudi pri Mercedes Benz vsa minula desetletja niso razmišljali o tem, da bi pod limuzinski frak obuli športne copate. Zdaj se je zgodilo oboje hkrati.

Pa se svet vseeno ni podrl. Le zakaj neki bi se, ko pa je obogatel za nov, čudovit avtomobil. Volk v ovčji koži bi rekli zanj pred leti. Ampak mercedes 500



E ni volk in njegova koža ni ovčja. Zdajšnji časi so drugačni, zdajšnji avto prav tako. Kar bi nekoč veljalo za čudež, je danes le povsem razumem plod razvojnega sodelovanja dveh uglednih tovarn iz Stuttgarta: Mercedes-Benz in Porschea.

Že dokončani projekt se zdi silno preprečen: v nos mercedesa 124, torej modela, ki je bil doslej na voljo z najmanj 75 KM v različici 200 D ter z največjo 220 KM v različici 300 E-24, so namestili motor, kakršen že poldrugo leto poganja roadster 500 SL. To pomeni osem valjev, pet tisoč kubikov, dve odmični gredi in dvainštredeset ventilov. Pa tudi največjo moč 240 KW/326 KM pri 5700 vrtljajih v minutri ter največji navor 480 Nm pri 5700 vrtljajih v minutri. Navor je celo večji (za 30 Nm) kot pri SL, saj so za novo karoserijo modernizirali elektronsko nadzorovanje vbrizgalne naprave za gorivo, hkrati pa poskrbeli za stalno in logično povezavo vseh mikroprocesorjev v spremjevalni elektroniki. Na primer: če tipala za kolesne vrtljaje zaznajo zdravjanje enega o pogonskih (torej zadnjih) koles, se sistem ASR (Antriebs-Schlupf-Regelung) ne odzove le s popravki v sesalnem sistemu motorja, hkrati pa se vžigalni časi in količine vbrizgalnega goriva v tolkišni meri prilagodijo kataliziranju izpušnih plinov, da imajo ti pred čistim okoljem čisto vest.

Seveda so morali zaradi večjih mer sveže vdelanega osemvaljnika preurediti nos vozila, poskrbeti za pravilne ojačanje motornega prostora in razširiti kardanski tunel, da so pridobili prostor za zajetnejša izpušna katalizatorja, ki zmorača zdaj 5,8-litrsko prostornino.

Nazven je 500 E še vedno predvsem limuzina, povsem takšen kot dosedanje različice pa vseeno ni. Blatniki so za 28 milimetrov bolj izbočeni (kar je terjalo nova orodja v stiskalnicah zanje), karoserija pa je zaradi nižjih (in hkrati trših) vzmeti za 30 milimetrov bliže tlem. Toda ker so šestnajstcolska kolesa večja kot pri drugih marcedesih 124, znača dejanska razlika v odmaknjnosti vozila od tal le 23 milimetrov. Razdalja ostaja praktično ves čas enaka, ne glede na obtežbo, saj je zadnja prema uravnavana s samodejno regulacijo karoserijske višine od tal, geometrija podvozja pa ostaja nespremenjena, ne glede na vzmetne gibe in karoserijske nagibe. Podvozja niso oplemenili le z večjimi ter s širšimi nizkopresečnimi gumami, temveč tudi z dodatnimi vzmetmi v blažilnikih, pri čemer je treba upoštevati že od prej natančno vodenje koles. Takšna temeljitočnost tudi za volanom presega vsa pričakovovanja: mercedes 500 E je praktično povsem neutralen avtomobil, ne glede na zahtevnost voznika v njem in ovinkov. K temu pripomore tudi razdelitev teže med obe kolesni premi, saj so jo izračunali tako, da prevzame vsaka od njiju – ob dveh osebah v avtu in 80 kilogramih pritilje v zadku (neupoštevaje tja presegjeni akumulator) – natanko polovico vseh kilogramov. Mercedes 500 E ima zaradi razširjene karoserije in širših gum malce slabši količnik zračnega upora ($C_w = 0,31$) kot na primer različica 300 E-24 (0,30), a ker je obenem nižji, zmožek količnika s presečno površino ni opazno skvarjen. To je moč tudi slišati: limuzinska notranjost ostaja (tudi zvočno) uglašena, kvečemu



FERDINAND BENZ



Tehnični podatki

Motor: osemvaljni – V 90° – štiritaktni – nameščen spredaj vzdolžno – vrtina in gib 96,5 x 85,0 mm – gibno prostornina 4973 kubikov – kompresija 10,0:1 – največja moč 240 kW (326 KM) pri 5700/min – največji navor 480 Nm pri 3900/min – ročična gred v 5 letajih – po odmični gred v vsaki glavi – glavi in blok iz latke kovine – po 4 ventili za vsak valj – mikroprocesorsko nadzirana naprava za vbrizgalovanje goriva (Bosch LH-tronic) – vodo hlajenje – akumulator

12 V, 92 Ah – alternator 1540 W – uravnavani izpušni katalizator

Prenos moći: motor spredaj pogonja zadnji kolesi – štiristopenjski samodejni menjalnik, ročica na rlegi – plastična 8 J x 16 – gume 225/55 ZR 16

Voz in obese: limuzina – 4 vrata, 4 osebe – samonosna karoserija – vsa štiri kolesa na posamičnih obesah – spredaj vzmetni nogi, trikotna prečna vodila, stabilizator – zadaj z prostorskima premesa, vijačne vzmeti, (plinski) teleskopski blažilniki, stabilizator, samodejno uravnavanje višine vozila od tal – dvokražne zavore, kolutne za vsa štiri kolesa,

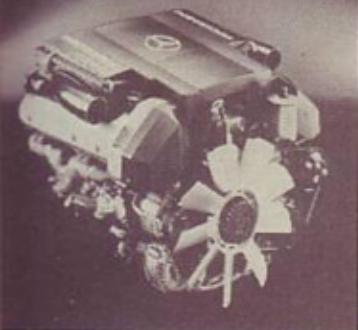
posebej hlajenje, servo, ABS – volan s kroglicami, servo, prestava 15,67:1

Mere in teže: dolžina 4,750 m – širina 1,796 m – višina 1,408 cm – medosna razdalja 2,800 m – kolotek spredaj 1,538 m, zadaj 1,529 m – rajdn krog 11,7 m – teža praznega vozila 1700 kg – dovoljena skupna teža 2150 kg – prtižnik 520 litrov – posoda za gorivo 90 litrov

Zmogljivosti: (tovarna): največja hitrost 250 km na uro – pospešek 0–100 km na uro: 6,1 s – poraba goriva (ECE): 10,7/12,3/17,5 litra neosvinčenega benzina na 100 km.



500 E



športnejši zvok motorja in izpušne cevi voznika in sopotnike vladno opozarja, s čim se vozijo.

Vozijo pa se lahko zelo odločno in hitro, čeprav je ta avtomobil – za zdaj – opremljen le s štiristopenjskim samodejnim menjalnikom (saj tovarna še nima pri roki običajnega petstopenjskega menjalnika take velikosti, da bi bil kos tolikšnemu motornemu navoru). Avtomatika pretika briljantno, v zahtevnejših voznih okoliščinah ji je, poleg »kick-downov«, moč dovolj hitro streči tudi z ročnim pretikanjem. Ampak presoja o tem je popolnoma prepričena vozniku. Največja hitrost je elektronsko omejena na 250 km na uro (ob bolj prilagojeni prestavi v diferencialu pa

celo 284 kilometrov na uro). Pošpelek z mesta do hitrosti 100 km na uro je (tovarniško zapisano) dirkaški, 6,1 sekunde, navkljub 1700-kilogramske teži praznega vozila. Ta je tolikšna tudi zaradi temeljite serijske opreme, ki obsega poleg že omenjenih dodatkov in zavornega ABS še radijsko stereo napravo, električno vodene šipe, ključavnico in vrata, električno nastavljiva prednja sedeža in volanski obroč, z leseno roleto prekrit predal med zadnjima sedežema, žarometne brisalnice, tempomat in tako dalje. Na sedežih je na voljo blago ali usnje, klima uravnavna avtomatika, cena za vse skupaj pa znaša v Nemčiji natančno 134.520 mark.

Pri Porscheju v Zuffenhausnu, tam, kjer so včasih izdelovali

porscheje 959, ročno sestavljajo posamične sklope novega mercedesa. Posebej izšolano osebje, ki dela po strogih Mercedesovih merilih, bo vsak dan dokončalo dvanašt takšnih vozil. Prodajati pa jih bodo začeli januarja prihodnje leto:

Mercedes-Benz in Porsche torej, rezultat pa je na dlani: mercedes 500 E je verjetno najtemeljitejša, najzmoogljevejša in najbolje opremljena športna limuzina ta hip. Žoga je spretno odbita: zdaj je na vrsti spet BMW z M 5.

Martin Česenj