

## 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 Mercedesu Benzu 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 razumen plod razvojnega sodelovanja dveh uglednih tovarn iz Stuttgarta: Mercedes-Benz in Porscheja.

Že dokončani projekt se zdi silno preprost: 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 dvaintrideset ventilov. Pa tudi največjo moč 240 KW/326 KM pri 5700 vrtljajih v minuti ter največji navor 480 Nm pri 5700 vrtljajih v minuti. Navor je celo večji (za 30 Nm) kot pri SL, saj so za novo karoserijo modernizirali elektronsko nadzorovanje vbrizgovalne naprave za gorivo, hkrati pa poskrbeli za stalno in logično povezavo vseh mikroprocesorjev v spremljevalni elektronički. Na primer: če tipala za kolesne vrtljaje zaznajo zdrsanje enega o pogonskih (torej zadnjih) koles, se sistem ASR (Antriebs-Schlupf-Regelung) ne odzove le s popravki v sesalnem sistemu motorja, hkrati pa se vžgalni časi in količine vbrizganega goriva v tolikšni 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 pravilno ojačanje motornega prostora in razširiti kardanski tunnel, da so pridobili prostor za zajetnejša izpušna katalizatorja, ki zmoreta zdaj 5,8-litrsko prostornino.

Navzven 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 šestnajstocilska kolesa večja kot pri drugih mercedeseh 124, znaša dejanska razlika v odmaknjenosti 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 oplemenitili 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 temeljitost tudi za volanom presega vsa pričakovanja: mercedes 500 E je praktično povsem nevtralen 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 prtljage v zadku (neupoštevaje tja preseljeni 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 obnem nižji, zmnožek količnika s presečno površino na opazno skvarjen. To je moč tudi slišati: limuzinska notranjost ostaja (tudi zvočno) uglajena, kvečjemu



# FERDINAND BENZ



## Tehnični podatki

**Motor:** osemvaljni – V 90° – štiritaktni – nameščen spredaj vzdolžno – vrtno in gib 96,5 x 85,0 mm – gibna prostornina 4973 kubikov – kompresija 10,0:1 – največja moč 240 kW (326 KM) pri 5700/min – največji navor 480 Nm pri 3900/min – ročni gred v 5 ležajih – po odmični gredi v vsaki glavi – glavi in blok iz lahke kovine – po 4 ventili za vsak valj – mikroprocesorsko nadzirana naprava za vbrizgovanje goriva (bosch LH-jetronic) – vodno hlajenje – akumulator

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

**Prenos moči:** motor spredaj poganja zadnji kolesi – štiristopenjski samodejni menjalnik, ročica na tleh – platišča 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 »prostorska prema«, vijačne vzmeti, (plinski) teleskopski blažilniki, stabilizator, samodejno uravnavanje višine vozila od tal – dvo-krožne zavore, kalutne za vsa štiri kolesa,

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

**Mere in teže:** dolžina 4,750 m – širina 1,796 m – višina 1,408 m – medosna razdalja 2,800 m – kolotek spredaj 1,538 m, zadaj 1,529 m – rajdni krog 11,7 m – teža praznega vozila 1700 kg – dovoljena skupna teža 2150 kg – prtljažnik 520 litrov – posada za goriva 90 litrov

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



## 500 E



športnejši zvok motorja in izpušne cevi voznika in sopotnike vljudno opozarja, s čim se vozi.

Vozijo pa se lahko zelo odločno in hitro, čeprav je ta avtomobil – za zdaj – opremljen le s štiristopenjskim samodejnim menjalnikom (saj tovarna še hima 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-downa«, moč dovolj hitro streči tudi z ročnim pretikanjem. Ampak presoja o tem je popolnoma prepuščena vozniku. Največja hitrost je elektronsko omejena na 250 km na uro (ob bolj prilagojeni prestavi v diferencialu pa

celo 284 kilometrov na uro). Pospesek z mesta do hitrosti 100 km na uro je (tovarniško zapisano) dirkaški, 6,1 sekunde, navkljub 1700-kilogramski 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 roletu prekrit predal med zadnjima sedežema, žarometne brisalnice, tempomat in tako dalje. Na sedežih je na voljo blago ali usnje, klimo uravnava 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 dvanajst 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, najzmogljivejša in najbolj opremljena športna limuzina ta hip. Žoga je spretno odbita: zdaj je na vrsti spet BMW z M 5.*

Martin Česenj