

TFA prøvekjører

MERCEDES BENZ 180

Ved rattet:
Bertil Björkman.



Til venstre
Mercedes Benz 180.

En bilfabrikk som bygger racerbiler og kjører i konkurranser med dem, vinner mange erfaringer som blir av direkte eller indirekte verdi for standardvognene fra samme fabrikk. Mange vil kanskje protestere mot denne påstanden, men f. eks. styringen og stabiliteten, fjæringen og den alminnelige komforten hos Mercedes-Benz 180 ligger så tydelig over gjennomsnittet blant moderne personbiler at det må ha en spesiell årsak. Og det

ligger da nær å gjette på konkurranseerfaringene.

La oss med en gang konstatere at 180 har passe motorstørrelse. Daimler-Benz har satt lavt brenselforbruk som et hovedmål, og det har de også oppnådd. Til gjengjeld er akselerasjonsnivåen på høygear begrenset. Med et par personer ombord er vognen absolutt ikke treg, men med full last gjør fysikkens lover seg tydelig merkbare: rask hastighetsøkning krever at en må

geare ned. Men motoren er smidig, og en er ikke nødt til stadig å geare hvis en ikke ønsker det.

På den annen side har vognen en ypperlig gearkasse — perfekt synkronisert på samtlige fire gear, praktisk talt lydløs og dertil lett å betjene; kjøreren kan vinne tid i hver sving og gjøre hurtige forbikjøringer. På annet gear kan en gå i 60 km/t., på tredje i 90 km/t., og på fjerde i mer enn 120 km/t. Motorens omdreiningstall er passe på



180 har lavt brenselforbruk og en smidig motor.



De separate forsetene er noen av de beste i denne prisklassen.



Bagasjerommet og indre bredde i bilen er meget rommelig.

Prøveresultater:									
Akselerasjon gjennom gearene: 0—50 km/t. 8 sek., 0—80 km/t. 20,5 sek., 0—100 km/t. 37½ sek.									
Akselerasjon på de enkelte gear:									
Gear	20—50 km/t.	35—65 km/t.	50—80 km/t.	65—95 km/t.	Antall motoromdr. pr. drivhjulsomdr.	Fart ved 1000 omdr./m, km/t.			
Første	—	—	—	—	15,75	7,2			
Annet	5 sek.	—	—	—	9,25	12,2			
Tredje	8½ sek.	8½ sek.	12 sek.	—	5,95	19			
Fjerde	—	14 sek.	15½ sek.	20 sek.	3,89	29			
Fartsmåleren viste	20	35	50	65	80	95	110 km/t.		
ved en virkelig fart av	17	30	44	58	71	86	100 km/t.		
Veimåleren viste ca. 3½ prosent for lang kjørestrekning.									
Bremskraften ble målt med pendelinstrument på asfaltvei og var ca. 35 % av vognvekten ved 15 kg pedaltrykk, ca. 50 % ved 20 kg, ca. 70 % ved 25 kg og ca. 78 % ved 30 kg pedaltrykk.									
Lyskasterne ga tilstrekkelig lys for en hastighet av ca. 80 km/t. ved middels gode vei- og siktforhold.									

KARAKTERER

Utmerket:

- Kjøreegenskaper og stabilitet er av første klasse, like bra på asfalt som på grusvei, med føreren alene i vognen og med full last.
- Fjæringen gir god komfort på dårlig vei.
- Fullstendig og bra utstyr, bekvemme forseter.
- Bilen går stille og er uvanlig fri for forstyrrende vindbrus.

Ikke så bra:

- Motorstyrken medfører begrenset akselerasjon; med fullt lass er vognen rask bare i den utstrækning en bruker de laveste gearene — det er baksiden av den medaljen som på forsidene bærer inskripsjonen: lavt benselsforbruk.
- På varme sommerdager er det vanskelig å få tilstrekkelig ventilasjon uten trekk; ved vanlige temperaturer rekker ventilasjonen fint til og er helt trekkfri.

høygear, så den går stille også på de høyeste hastighetene. Ved 110 km/t. er f. eks. motorens omdreiningsstall bare 3200 pr. minutt og hastigheten ca. 10½ m/sek. Det er tall som tyder på god slitestyrke. Og når en time eller time kjører helt stille og behagelig med 100 km/t. får en respekt for de nesten 60 hestene under motorpanseret. De må åpenbart være av edel avstamning. Og enda viktigere er sikkerhetsmarginen: vognens veiegenskaper rekker mer enn godt nok til for den hastighet motoren kan prestere.

Styringen har slik presisjon at føreren etter noen timers bekjentskap med vognen ikke lenger styrer den etter bevisstheten; han tenker ut kjørelinjen gjennom kurvene og bilen synes nesten å tenke selv. Høy fart i kurvene merkes nesten ikke — tar en en typisk 60-km-sving med 80 km/t., vil likevel passasjerens rolige samtale i baksetet fortsette uten avbrudd. Bremsene er også bra. Bremsvirkningen øker proporsjonalt med pedaltrykket på en måte som gir mulighet til nøyaktig å avpasse fartsminskningen etter omstendighetene (se opplysningene under «Prøveresultatet»). Disse bremsene vil passe fint på vinterveier.

Akselerasjons- og bremseprøven i + 25° C temperatur besto både motor og brems, uten minste tegn til overheting eller matthet. Samme uberørt het viste vognen ved et par timers hard landeveiskjøring med fem personer og weekendbagasje, til tross for at gasspedalen stadig ble holdt i bunn og gjennomsnittsfarten var ca. 90 km/t. på riksvei og ca. 70 på vanlig grusvei. (Disse hastighetene ble naturligvis ikke holdt på norske veier, prøvekjøringen ble foretatt i Sverige.)

Rommelig og stille.

Mercedes-Benz 180 er ingen billig bil. Men at den teknisk sett er av høy

klasse, betyr ikke at det er en luksurvogn. Et sted må grensen trekkes for at den bestemte prisen skal kunne holdes. Daimler-Benz har valgt å gi 180 en rikholdig og gedigen utrustning samt en funksjonelt utmerket innredning — men så stanser det.

De separate forsetene hører til de mest bekvemme som finnes i denne prisklassen. De har den uvurderlige egenskapen å støtte føreren og sidekameraten også effektivt til siden — en sikkerhetsfaktor av betydning. Også i baksetet sitter en helt bekvemt. Trekket i seter, tak og på dørene kommer derimot ikke helt til topps hva fargevalg og kvalitet angår; det samme kan en si om vinduskarmene og andre lakerte innerflater. Interiøret er diskret, men neppe vakkert.

Varmesystemet av ventilerende type er dobbelt — et komplett system på venstre side og et på høyre. Det fungerer utmerket i vinterhalvåret, men ventilasjonen rekker ikke til ved passende kjørehastigheter på varme sommerdager. Da åpner en ett eller flere vinduer — og så blir det trekk i vognen. Ventilasjonsruter savnes. Slike er alltid en kilde til forstyrrende vindbrus og plystrelid ved høy fart, så fra det synspunktet savner en dem ikke — men en trenger en slags beskyttelse for trekken de dagene temperaturen er over 20 grader og vinduene må holdes åpne.

Karosseriet er meget rommelig, særlig når det gjelder indre bredde og bagasjerom. Og bilen går stille. Motoren høres meget lite, fartvinden forårsaker ingen lyd og veilyden er godt dempet, selv om en hører at hjulene arbeider på dårlig vei.

Som byvogn er 180 utmerket — utsikten er god i alle retninger, bakspeilet godt plassert og bakvinduet stort. En kjører i trafikken mest på tredje gear, og når en trenger det, får en fin akselerasjon ved å gå ned på annet. Til tross for fjæringens utmerkede egenskaper ved høy hastighet og med full last, er ikke vognen ubehagelig over trikkeskinner eller på brotegning selv om sjåføren kjører alene. Rattet går ganske lett når en manøvrerer for å parkere, til tross for at det bare krever tre omdreininger fra fullt utslag i den ene retningen til fullt utslag i den andre. En så «direkte» styring er uvurderlig på glatte veier.

Mercedes-Benz 180 har en rekke utmerkede egenskaper, som vil bli satt

pris på både av den kresne sjåfør og av passasjerene. Den er ikke pralende å se på, heller ikke er den luksuriøs når det gjelder innredningen. Men denne bilen er solid og effektiv, og det vil glede eierne mer. Den er rask hvis den kjøres riktig — og hvordan den enn kjøres er det en uvanlig kjøresikker bil.

Vogubeskrivelse.

Type: Mercedes-Benz 180, firedørs sedan.

Produsent: Daimler-Benz AG, Stuttgart-Untertürkheim, Tyskland.

Pris: Kr. 22 150,—.

Skatt: Kr. 450,— første år.

Byggemåte: Selvhørende karosseri av presset stålplate med sveisede sammenføyninger. Fire dører, fem sitteplasser, de forreste med separate stoler. Motoren plassert foran, bilen bakhjulsdriven.

Mål: Akselavstand 265 cm, sporvidde foran 142 cm, bak 145 cm, fri høyde fra bakken 20,5 cm. Lengde 446 cm, bredde 174 cm, høyde 156 cm.

Vekt: Tjenestevekt 1 220 kg (kjøreklar med fører), tilsvarer effektallet 48,3 HK/tonn. Lastet vekt 1 575 kg (kjøreklar med 5 personer + 5 × 15 kg bagasje), tilsvarende effektallet 37,4 HK/tonn.

Motor: Firesylindret firetakts vannavkjølt sideventilmotor. Sylinderdiameter 75 mm, slaglengde 100 mm. Slagvolum 1 767 cm³, kompresjonsforhold 6,7 : 1. Effekt 59 HK (SAE) ved 4 000 omdr./min. tilsvarer 33,4 HK pr. liter slagvolum. Maks. vridningsmoment 11,7 mkp ved 1 800 omdr./min. Middelstempelhastighet 3,3 m/sek. ved 1 000 omdr./min.

Kraftoverføring: Plateclutch, fire gear fremover, alle synkronisert og lydløse, gearstang på rattet. Åpen kardangaksel, kronhjul og pinjong av hypoidtype.

Hjulene: Foran uavhengig fjæring med spiralfjærer og støtdempere av «flasketyper». Bak separatfjæring med krengningsstabilisator, spiralfjærer og «flaske»-støtdempere.

Styreinnretning: Styresnekke med skrue og sirkulerende kuler, ratt på venstre side, 3 rattomdreininger mellom fulle forhjulsutslag. Vendesirkelens diameter 11,2 m målt ved ytre forrings utside.

Brems: Hydraulisk fotbrems på alle hjul. Sammenlagt friksjonsareal 816 cm² tilsvarende 6,7 dm² pr. tonn tjenestevekt. Håndbremsen påvirker bakhjulsbremsene mekanisk.

Ringdimensjon: 6,40 — 13 tommer.