MERCEDES-BENZ

Det bästa som kunde hända Daimler-Benz var Bayerische Motoren Werken AG, eller med andra ord – det behövdes en BMW för att förändra de mindre Mercedesvagnarna till intressanta bilar!

Troligen förnekas detta av folket i Stuttgart-Untertürkheim, men jag anser att det finns en direkt förbindelse mellan BMW:s ökade slagkraft på »direktörsnivå» och den nya prestandabilen under 3 liter från Mercedes.

De två företagen var långt ifrån varandra i mitten på 60-talet. Mercedes var den formellt eleganta, kvalitetsfyllda och avancerat säkerhetsbetonade bilen; BMW symboliserade kvalitet med prestanda och körglädje. Båda företagen har sökt vidga sin marknad, båda har säkert lärt mycket av varandra. Nu har de funnit lösningar, som i båda fallen ligger någonstans mitt emellan.

280E KONKURRENT TILL BMW

Mercedes-Benz 280E och dess tvådörrarssyster 280CE är direkta resultat av detta tänkande. De förser D-B med två verkligt allvarliga konkurrenter till BMW-topparna. Allt som behövdes var en verkligt effektiv topp med dubbla överliggande kamaxlar till 2,8-liters sexan. Man satte »lilla» karossen som redan varit i tjänst för de prislägre Mercedesvagnarna sedan fem år. Lägg därtill de vanliga justeringarna för att få ökade prestanda från motorn att matcha resten av bilen och man har en bil med alla de traditionella Mercedes-Benz-fördelarna plus en toppfart kring 200 km/h och 0-100 km/h på en bit under 10 sekunder med automatlåda. Dessutom avgasrening, som möter alla nuvarande bestämmelser och några av de kommande.

Modellens slagkraft har också blivit avsevärd på direktörsmarknaden. Hur det blir i framtiden beror på hur fabriken tänker sej fortsättningen på de ganska alarmerande prishöjningarna. När 280E kom till England i juli 1972 kostade den drygt 42.000 kronor. Åtta månader senare hade priset stigit till över 51.000 kr – en ökning med över 20 procent! Automatväxel och servostyrning kostar ungefär 5.000 kronor extra.

NY TOPP – NY MOTOR

Den nya toppen och ändringar i samband med den har helt förändrat 2,8-litersmotorn. Den har alltid varit stark, men aldrig speciellt mjuk, särskilt inte när den kördes hårt. Det blev den ofta, eftersom bilen på intet sätt var urstark. Men i twin-cam-form har motorn fått mera temperament (mycket mer än den 25 hk effektökningen till 185 hk kan få en att tro). Dessutom har kraftkällan blivit mycket mjukare och följsammare, vilket betyder ökat nyttigt varvtalsregister.

Bosch elektroniska bränsleinsprutning gör uppenbarligen en hel del för att förbättra prestanda. Vår testbil hade ett mycket fint svar på gaspedalen, var anmärkningsvärt lättstartad och snabb att värma upp efter en kall utenatt.

Maxeffekt nås vid 6.000 v/min, rekommenderat toppvarv på de lägre växlarna är 6.500 v/min. Trots att det mycket sällan är nödvändigt att hålla en växel så länge, känns det skönt att veta att extra varv finns vid behov. Toppmoment ligger fortfarande ganska högt (vid 4.500 v/min), vilket märks vid motorvägskörning, där man t.ex. tar sig från 110 till 160 km/h på bara ca 18 sekunder.

M-B:s fyrväxlade automattransmission med vätskekoppling ger mycket mjuka växlingar vid höga varvtal, trots ganska stora steg mellan växlarna. Detta märks eftersom man kan vinna i acceleration genom att sätta automatiken ur spel och välja de lägre växlarna manuellt. Litar man på kick-down, rycker det till ganska ordentligt och ibland händer det att automatiken helt vägrar att växla ned. Växelhjälparen är av ty

Växelväljaren är av typen »små sidospår» för att förhindra felval. När man lärt sej mönstret, manövrerar man spaken ganska snabbt. Spaken rör sej lätt och utan glapp.

Den mekaniska bullernivån blir aldrig irriterande, men ökar markant över 130 km/h. Det faktum att man gärna tror att man kör ungefär 30 km/h saktare än man i själva verket gör är kanske det bästa mätetalet på ljudisoleringens kvalitet. Det är också en fingervisning om stabiliteten i hög fart, som verkligen är imponerande. Servostyrningen fungerar bra, inte minst vid parkering, och min enda kritik här är den stora ratten (det verkar som de allra senaste exemplaren kommer med mindre ratt), och en tendens mot »överlätthet» vid stora styrutslag i relativt låg fart (50-60 km/h).

Bromsarna, som är av dubbelkretstyp, har servo och fungerar som väntat alldeles utmärkt: flera hårda inbromsningar från 160 km/h och högre rubbade inte alls balansen i bromssystemet. Om möjligt hade bromsarna en tendens att ta allt för bra i stadstrafik vid låg fart. Beroende på servosystemets uppbyggnad bör man lägga på pedaltrycket mot slutet för att slippa ryckiga stopp.

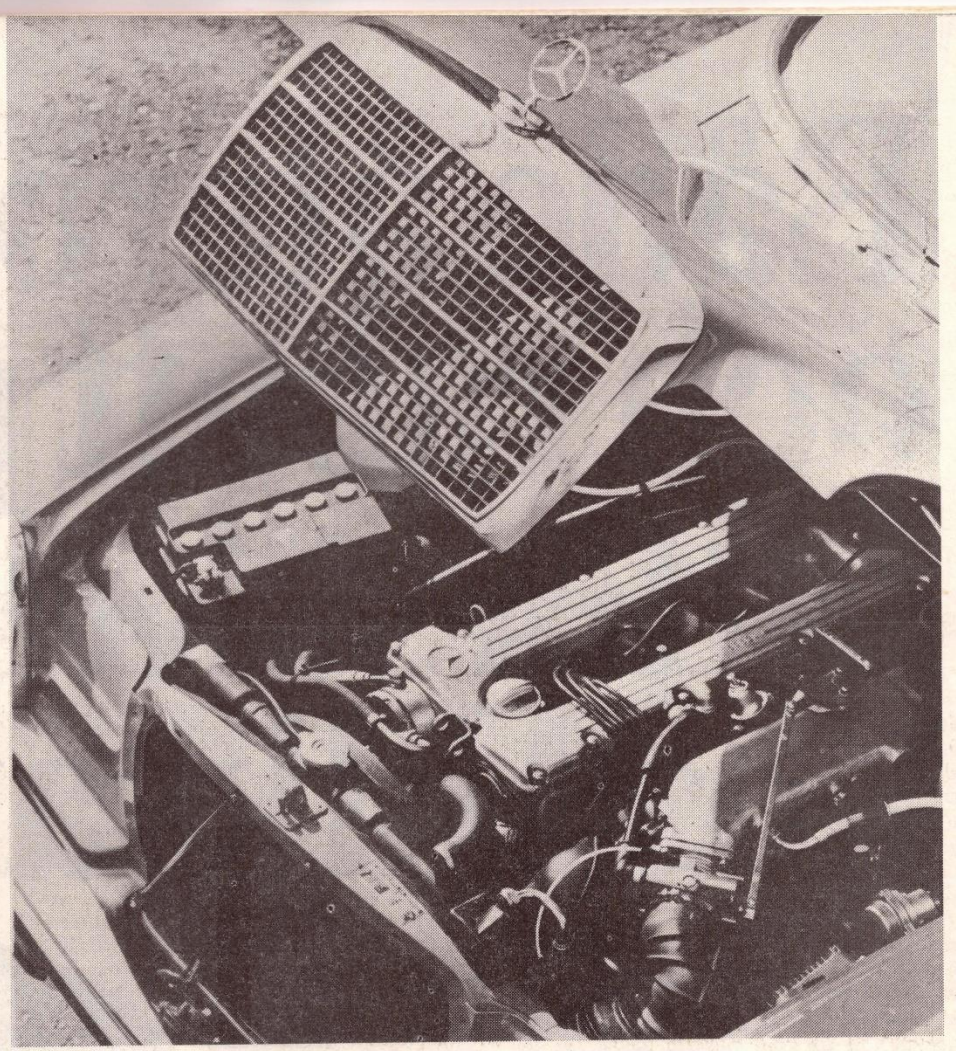
TRYGG UNDERSTYRNING

Vagnens vägegenskaper är klart inriktade mot moderat och nästan konstant understyrning. Det känns mycket tryggt. Trots att extremt hård kurvtagning kan få inre bakhjulet att lätta och spinna loss, har man aldrig någon känsla av att bakvagnen vill bära sig ofint åt, inte ens på våt väg. Bilen provades inte på snö eller is.

Åk-komforten, som är si-så-där i lägre fart, förbättras snabbt när farten ökar, och blir alldeles utmärkt under de flesta körförhållanden. Detta trots relativt fast sätesstoppning av den

T.v.: Nya M-B 280 E har fått samma skal som tidigare småmodeller, men under den 5 år gamla karossen gömmer sig många nyheter.

T.h.: Det är främst den nya motorn med dubbla överliggande kamaxlar som förvandlar 280E till en BMW-konkurrent i direktörsklassen.



BLUNSDEN TEST

280 E

typ Mercedes så länge omhuldat. De helt justerbara sätena fram har nackstöd. Det ger gott vertikalt och normalt längsstöd. Baksäteskomforten är förträfflig.

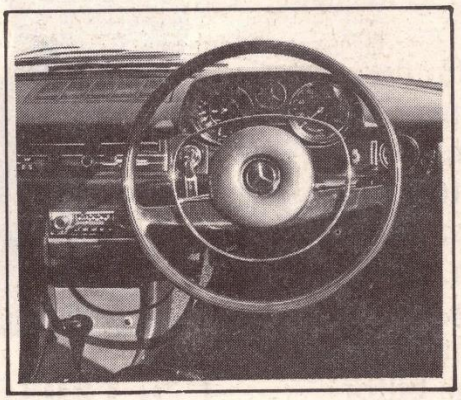
Det effektiva och sofistikerade värme- och ventilationssystemet måste vara ett av marknadens bästa. Det finns separata utsläpp på vänster och höger sida i kupén, vart och ett med sitt eget kontrollsystem.

Layouten på instrument och kontroller är väl övertänkt. En stor rund hastighetsmätare matchas av kombinerade mätare för oljetryck, vattenpump och bränsle med en rund klocka emellan dem. Den mycket bekväma kontrollspaken till höger på rattstången innehåller vindrutetorkare (tre lägen), parkeringsljus, hel- och halvljus. Huvudströmbrytaren sitter däremot olämpligt till på instrumentbrädan, eftersom den göms bakom ratten. Handbromsen är pedalstyrd och här finns det alltså alla skäl i världen att kalla den parkeringsbroms.

Åtkomligheten i motorrummet är mycket god. Baktill finns ett stort bagagerum med ganska hal golvglädsel. 280E har liksom flera andra M-B-modeller centralstyrt vakuumlås – vrid nyckeln i förarens dörr och alla dörrar öppnas respektive låses samtidigt, tillsammans med bagageluckan. Med en inre tryckknapp kan man utföra samm under.

Finishen på vår trevliga testvagn finns det ingen anledning att kritisera, och trots att materialet verkar mera valt på praktiska än estetiska grunder är detalljfinish och passning av en standard som många andra strävar efter, men få uppnår.

I korthet: En elegant, rymlig, förfinad, långhent och livlig bil, som erbjuder mycket hög standard i primär och sekundär säkerhet och skänker stor körglädje. Men verkar bli alldeles för dyrbar.



T.v.: Ren, snygg instrumentlayout. Alltför stor ratt och en tendens mot »överlätthet» vid stora styrutslag i låg fart, är Blunsdens kritik.

ACCELERATION GENOM VÄXLARNA:

0- 50 km/h	3,6 sek
0- 65 km/h	5,0 sek
0- 80 km/h	7,0 sek
0-100 km/h	9,2 sek
0-110 km/h	12,3 sek
0-130 km/h	15,7 sek
0-145 km/h	20,6 sek
0-160 km/h	29,0 sek

Bränsleförbrukning: medelvärde 1,56 l/mil

DATA MERCEDES-BENZ 280E

Motor: Sex cylindrar i rad. Slagvolym 2746 cc. Borrning 86 mm, slag 78,8 mm. Dubbla överliggande kamaxlar, topp i lättmetall. Kompr.förh. 9:1. Bosch elektronisk bränsleinsprutning. Max effekt 185 hk DIN vid 6.000 v/min. Max vridmoment 24,4 kpm vid 4.500 v/min.

Kraftöverföring: Fyrväxlad automatik med vätskekoppling. Utväxlingar 1,00: 1,46: 2,30 och 3,98 till 1. Slutväxel, hypoid, 3,69:1.

Hjulupphängningar: Fram: individuell med dubbla triangelstag, spiralfjädrar, teleskopstötdämpare och krängningshämmare. Bak: individuell, diagonal pendelaxel, spiralfjädrar, teleskopstötdämpare och krängningshämmare.

Styrning: Återcirkulerande kula med servohjälp. 3,6 varv mellan ytterlägena. Vändcirkel 11,2 meter.

Bromsar: Hydrauliska, vakuumservo, dubbla kretsar. 11" skivbromsar runt om. Inre trumma baktill för parkeringsbromsen.

Hjul och däck: 6J x 14H2 stålfälgar med 185 HR 14 radialdäck.

Prestanda: Max fart på växlarna:

1	39 km/h
2	84 km/h
3	141 km/h
4	193 km/h