

# IZPOLNJENA ŽELJA



Avtorica: Ana Pia Debeljak

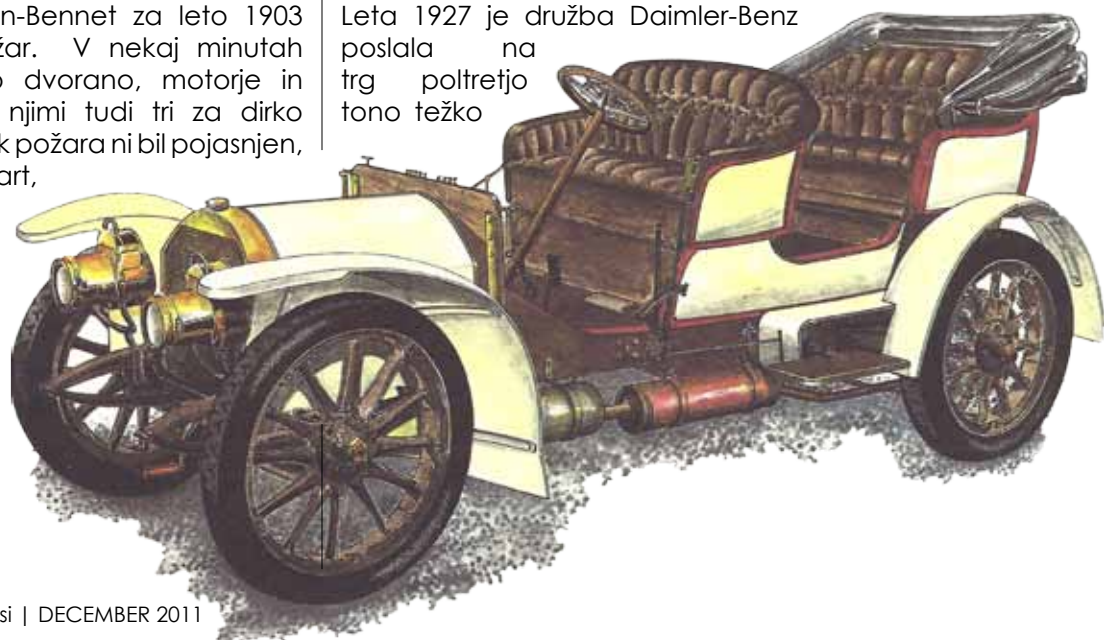
Gottlieb Daimler je bil rojen 1834 v Schorndorfu, trideset kilometrov od Stuttgarta, kot drugi otrok pekovskega mojstra. Po študiju strojništva je bil dve leti v Angliji, v letu 1882 pa je v Nemčiji izdelal prvi hitro delujoči bencinski motor in zanj dobil nemški patent. Tri leta pozneje je izdelal prvi štirikolesni avtomobil, šasijo in karoserijo mu je dobavil kraljevi dvorni izdelovalec kočij. Novo usmeritev Daimlerjevih modelov je predstavljalo vozilo z imenom Mercedes, ki se je pojavilo na dirkalni stezi že leta 1901. Nastanek Mercedesov je vzpodbudil Emil Jelinek, ataše na avstrogrškem generalnem konzulatu v Nici. Z Daimlerjevim avtom je zmagal na dirki Nica-Castellane-Puget-Thermiers-Nica. Po zmagi je vozilo imenoval po svoji enajstletni hčeri Mercedes in naročil 36 vozil novega tipa za francosko tržišče. Po nadaljnjih zmagah na dirkah se je ime Mercedes uveljavilo in od leta 1902 ga nosijo vsa Daimlerjeva vozila.

Tri tedne pred dirko Gordon-Bennet za leto 1903 je v tovarni izbruhnil požar. V nekaj minutah je uničil celotno montažno dvorano, motorje in 60 izgotovljenih vozil, med njimi tudi tri za dirko pripravljene Mercedese. Vzrok požara ni bil pojasnjen, tovarno so preselili v Stuttgart, njeno vodstvo je prevzel Gottliebov sin Paul Daimler. Novo ustanovljene avtomobilske družbe so se v Nemčiji ukvarjale z izdelavo manjših avtomobilov, pionirska družba Daimler pa je nadaljevala z izdelavo močnejših večvaljnih vozil. Uspešno je bilo vozilo Mercedes simplex. Namesto drsnih ležajev so uporabili

kroglične. Vozilo je dobilo pedal za plin, kije nadomestil ročno kontrolo pospeševanja. Nov je bil tudi način mazanja z oljem, menjalnik je imel štiri prestave za vožnjo naprej in vzvratno prestavo. Pogonska moč se je prenašala na zadnji kolesi z verigo. Novo ime Mercedes je imelo zaradi svoje blagozvočnosti in lahke izgovorjave najboljše možnosti, da zaslovi v mednarodnem avtomobilističnem svetu. Znamki je k takemu slovesu bistveno pomagalo to, da se je vozilo v prvih letih 20. stoletja udeležilo številnih znamenitih mednarodnih dirk. To so bila leta lova za zlatimi medaljami, dirkaškimi trofeji in rekordi.

Prvi stiki med družbama Daimler in Benz & Co so se začeli že leta 1919, toda Daimlerjeva zvezda in Benzov lovorov venec sta se uradno združila v družbo Daimler-Benz AG v juniju 1926. Dve leti pred združitvijo se je pojavil prednik slovitega kompresorskega vozila Mercedes, model 630, ki ga je zasnoval dr. ing. Ferdinand Porsche.

Leta 1927 je družba Daimler-Benz poslala na trg poltretjo tono težko





vozilo z velikimi kolesi, model 630K – pri tem K ni pomenil kompresorja, temveč skrajšan skrajšana medosna razdalja. Tekmovalni uspehi takega motorja so se pokazali že na prvem startu na Nürburgringu, ko so vozila Mercedes SS zasedla prvo, tretje in peto mesto. Leta 1930 je Hans Nibel, načrtovalec uspešnih modelov SSK, še enkrat povečal zmogljivost motorja s kompresorjem na 220 kilovatov pri 3400 vrtljajih. Samo nekaterim voznikom se je posrečilo obvladati ta strašljivi avtomobil z direktnim upravljanjem brez ojačevalnika, s težko prestavljivimi prestavami in povprečnimi zavorami. Med te mojstre je treba šteti Rudolfa Caracciolo, Manfreda von Brauchitscha in Hansa Stucka.



#### MERCEDES BENZ SL RAZRED

Razred SL je Mercedesov roadster, ki ga proizvajajo od leta 1954. Poimenovanje SL izhaja iz nemščine kot »Sport Leicht« oz. lahkotna športnost. Ta oznaka je bila najprej dodeljena modelu 300 SL »Gulwing«. Izraz SL se nanaša na tržne spremembe vozila, vključujoč številne motorne konfiguracije, ki obsega pet oblikovnih različic med leti 1954 -1963, 1963 -1971, 1972-1989, 1989-2002 in od 2003 do danes.

Mercedes 450 SL se je proizvajal v letih 1973 do 1980 v Nemčiji. To je osemvaljnik z 224 KM, štiristopenjskim ročnim ali tristopenjskim avtomatskim menjalnikom. Največja hitrost je 215 km/h. Večina ljudi verjame, da je 450 SL najboljši v razredu R107 (ki vključuje 350 SL, 380 SL, 560 SL in 280 SL) zaradi dolgoživosti in preprostosti litoželeznega bloka motorja. Glavni razlog za proizvodnjo Mercedes 450 SL je bil, da





se omogoči Mercedesovim inženirjem spodad s strožjimi ameriškimi predpisi glede onesnaževanja okolja. Deli za vozilo Mercedes 450 SL so takoj dobavljivi iz Nemčije in Amerike, cene pa so astronomske. Za primerjavo, prvi odbijač tega vozila stane 6 tisoč EUR.

Danes se po cesti vozijo bodisi restavrirana vozila oziroma vozila, ki čakajo na restravriranje, stara nad 25 let. Vrednost takih vozil lahko variira v širokem razponu, dobra novica je, da ta model hitro postaja cenjena zbirateljska klasika. Mercedes 450 SL je vozilo, ki ga je dobro imeti v lasti in se z njim voziti v današnjem prometu.

V zimskem času leta 2009 se je naš France začel zanimati za internet. Večer za večerom je bil reden gost pri hčeri Kristini in njenem možu Tomažu. Kaj si je ogledoval, me ni niti zanimalo, rad pa se je pogovarjal o Mercedesih. O dobrem starodobnem vozilu znamke Mercedes je sanjal že nekaj časa, a da bi ga kupil, si nisem predstavljala, saj imamo pri hiši že lepo število starodobnikov znamke Opel in Fiat. Spomladi 2010 je postajal nervozen. Želela sem, da bi šla v maju s prijatelji na tedenski izlet v Lurd, pa se nikakor ni mogel odločiti. Ostala sva doma, bilo mi je zelo žal, saj sem bila v Lurdu leta 2000 s Kristino in po desetih letih bi šla rada tja tudi s Francetom.

5. maja 2010 sem po dobrem kosilu rekla, da bi mi prijalo pivo radler. Kristina se nasmehne in pravi: »Saj imaš razlog, da piješ, dedo bo danes dobil Mercedesa.« Pojma nisem imela, kaj mi pripoveduje. Potem je France le povedal, da je iz Amerike naročil avto in da ga dobi danes. Rekla nisem nobene, pograbila sem motiko in šla okopavat maline. France je kmalu dobil telefonski klic, šel je do ceste, kjer so avto razložili. Ko ga je pripeljal domov, ga nisem šla takoj pogledat, nekaj sem godrnjala, France pa je



šel kosit travo okoli grede in tako se je ta dan končal. Spraševati o Mercedesu nisem hotela. Ker pa Franceta skoraj vedno spremljam, kamor gre, sem sčasoma iz pogovorov zvedela skoraj vse. Nobenemu ni odgovoril na vprašanje, koliko je plačal za avto. Odgovor je bil vedno o ugodnem razmerju dolar – evro, cene pa nikoli. Mercedes 450 SL je zasledil na borzi. Cena je bila 13.500 dolarjev, kar se mu je zdelo preveč. Potem je ta avto izginil z borze, kakor da je prodan. Njegov prijatelj iz Ribnice je telefoniral v Ameriko in izvedel, da avto ni prodan in France je ponudil svojo ceno, na katero pa je lastnik Mercedes 450 SL pristal. Avto je bilo potrebno vplačati. Kmalu potem pa je Franceta bolela glava, ali bo avto prišel, ali bo v Ameriki ostal samo denar. Toda pri poslu so bili zelo korektni, odvijalo se je vse točno po dogovoru in avto je bil pripeljan takorekoč na hišni prag. Iz Amerike je ladja z Mercedesom priplula v pristanišče Rotterdam na Nizozemskem. Tam je bil avto ocarinjen in plačana

carina, nato prevoz s tovornjakom do Malih Lašč, kjer je bil pri Sv. Trojici razložen ob navzočnosti precej občudovalcev, kar je bilo Francetu v ponos.

Mercedes je bil registriran v Arizoni, ki je ena od jugozahodnih zveznih držav, znana po Velikem kanjonu reke Kolorado. To je pretežno puščavska dežela z mililimi zimami in vročimi poletji, saj temperature dosežejo tudi do 53 °C. Ko je France razstavljaval avto, je bilo pod blatniki precej puščavskega prahu. Mercedes je bil v odličnem stanju, večjih kleparskih opravil ni bilo. Že v Ameriki so bili zamenjani vsi štirje diski, volanski končniki in prvi amortizerji, zamenjati pa bo



potrebno še zadnje amortizerje. Pri restavriranju je zamenjal vsa gumi tesnila vrat in prtljažnika, Mercedes je dobil tudi nove pnevmatike 205/70x14. Zamenjal je kompletno vsa olja od menjalnika, motorja in diferenciala. V motor gre 8 litrov olja, ravno toliko tudi v avtomatski menjalnik. Vsa olja so visoko kvalitetna po predpisih Mercedesa. Zaradi zastaranja materiala je zamenjal tudi vse gibljive gumjaste dele pri motorju, saj morajo biti novi in elastični. Na Mercedesu je opravil tudi vsa avtoličarska dela. Razmišljal je, ali ga naj v celoti restavrira ali odpravi samo manjše napake. Končna odločitev je bila za celotno obnovo, saj ga morda čez nekaj let ne bi mogel več.

Veliko težav je povzročal vžig, kadar je bil motor vroč. Mercedes je vozil okrog mehanikov, napake niso mogli odpraviti, vsi so krivili motor. Tudi po internetu je ugotovil, da imata dva lastnika enake težave z vročim vžigom. Prvo nedeljo v aprilu letošnjega leta sva se v sončnem popoldnevu zapeljala v Osredok k Francetovemu bratu Antonu na kavo. In kaj drugega naj bi se pogovorjali kot o Mercedesu in o tem, da vroč ne vžge. Ob računalniku pa je sedel njegov sin Dušan, nič se ni vključeval v pogovor, čez dobrih 15 minut pa je Francetu podal list papirja in rekel » France, a tole ti rabiš«. Bilo je tisto pravo – štakdeker. Od tu do pravega vžiga je bilo samo še naročilo v Nemčijo in plačilo 185,00 EUR in zdaj kresne kot je treba.

Mercedes je bil registriran kot dvosed. France je iz Nemčije naročil dodatna zadnja sedeža in varnostne pasove. Delno je bilo treba popraviti tudi prve sedeže. Ta dela je opravil tapetnik Krmavner. Ko sva šla po sedeže, sva se spotoma ustavila pri Obiju. Po opravljenem nakupu sva ugotovila, da je pri Merivi poškodovana ključavnica zaradi poskusa vloma. France se ni bal za Merivo, temveč za Mercedesove sedeže.

Homologacija je bila opravljena pri RTI - znanstveno raziskovalne tehnične poslovne storitve Maribor.

Davek na motorno vozilo ni bil plačan, ker je Mercedes glede na Zakon o DMV starodobnik.

Mercedes 450 SL ima dve strehi – trdno odstranljivo in platneno. Za mene je najlepši, kadar je brez strehe. Lepoto pa mu dajejo tudi kromirane okrasne letve in odbijači, ki so v originalnem stanju.

K Francetu, ki dela v trgovini, občasno prihaja stranka-gospod, ki čez poletje živi na Junčjem, drugače pa je doma iz Arizone. Če bi France prej pomislil nanj, bi ga zaprosil za pomoč pri nakupu in odločil bi se za veliko boljši avto Mercedes 560. Nakup preko znanca bi bil veliko bolj zanesljiv. Večjega nakupa preko interneta si ni upal privoščiti.

Ko sem nekaj dni pred pisanjem tega članka spraševala Franceta, kaj bi lahko rekel o Mercedesu, je dejal, da je v zadnjih letih pogosto sanjal o njem, ker se s takim starodobnikom lahko vključiš tudi v sodobni promet, ne da bi oviral ostale. Mercedes je za umirjenega človeka, sicer mu lahko hitro pobegne, po drugi strani pa je za mladega, saj je avto nizek, starejši pa težje vstopajo in izstopajo iz njega. Avto je za užitek, saj se na cesti obnaša kot vsak sodoben avto, vozne lastnosti so odlične, poraba goriva pa je glede na njegove lastnosti skromna.

Za konec pa še tole. Leta 2010 je minilo 35 let, odkar s Francetom živiva pod skupno streho. Razmišljala sem, da se za obletnico pri Čotu na Pijavi gorici dobimo vsi, ki smo bili takrat na poročni večerji. To naj bi bilo presenečenje za Franceta. Ravno sem pripravljala vabila, ko je domov pripeljal Mercedes in je on presenetil mene. Od skupnega srečanja potem ni bilo nič. Na dan obletnice, 17. maja, sva se napotila do predsednika kluba Francija Grudna z evidenčnim listom in prijavo za pridobitev izkaznice za starodobno vozilo. Lepo darilo si je privoščil naš France, ampak tega sigurno ne ve.

Minilo je leto in danes se skupaj voziva v Mercedesu 450 SL brez strehe z vetrom v laseh ....

