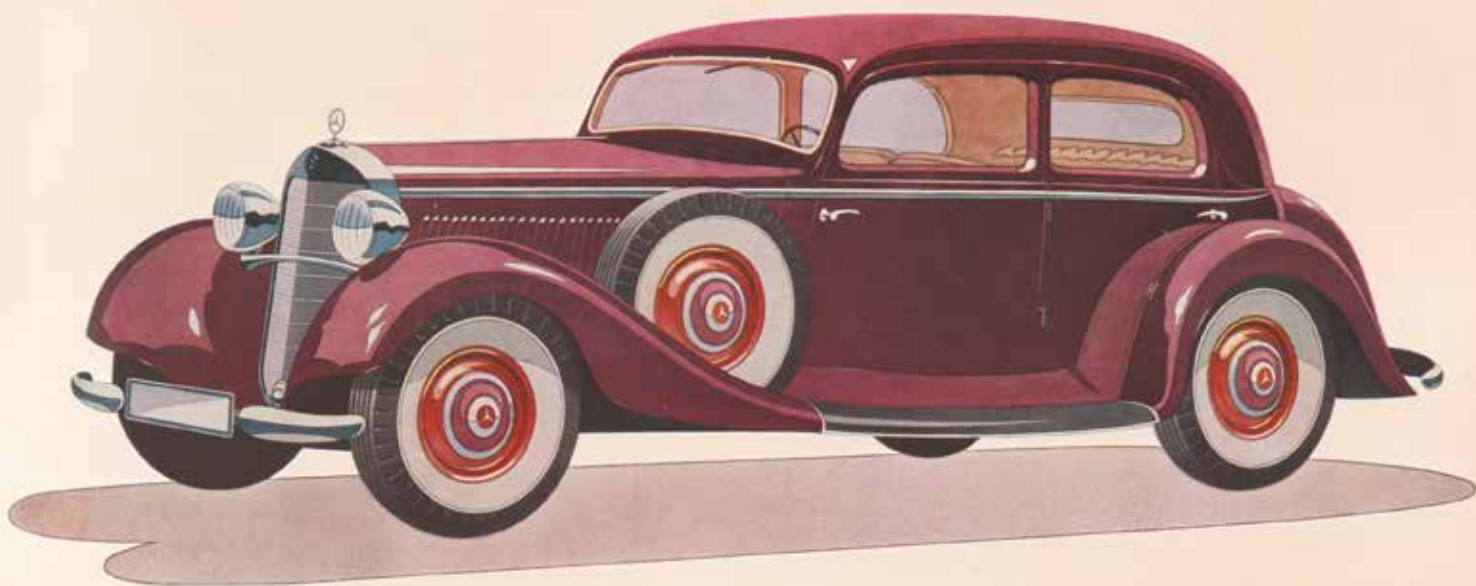


MERCEDES-BENZ TYP 260-D

der leistungsstarke Personenwagen mit Dieselmotor — ein Triumph der Wirtschaftlichkeit!



Az első dízel-Merci

MERCEDES-BENZ TYP 260-D (NULLSERIE, 1936–1937)

A Mercedes 1933-ban kezdett dízelmotort személygépjárműben való felhasználásra fejleszteni. Egy nem túl sikeres soros, 6 hengerű változat után döntöttek a 2,6 literes, 4 hengerű változat mellett, melyet 1936 februárjában a berlini autókiállításon mutattak be. Rivális is megjelent a kiállításon: a Hanomag Rekord is dízelmotoros személyautóval jelentkezett. Ez a két modell volt a világ első dízelmotoros személyautója.

DR. NAGYSZOKOLYAI IVÁN

A Mercedes-Benz dízel előbb került sorozatgyártásba, az őket követő Peugeot 402 pedig 1938-ban.

A Mercedes-Benz Typ 260-D a Typ W21 karosszérián 5 üléses Innenlen-

ker, 7 üléses Pullman-Limousine, 7 üléses Landulet, Cabriolet „B” és „D” változatok készültek, mintegy 170 autót építettek. Az „Innenlenker”, tehát az utastérből vezethető autó megnevezés magyarázata az automobil kezdeti korszakára vezethető vissza.

Akkor a sofőr legtöbbször szabadon ült az utastér előtt, attól elválasztva, hogy az uraságok beszélgetését ne hallja. Azt a karosszériaépítési formát, amikor a gépkocsivezető bekerült az utastérbe, nevezték Innenlenkernek.

A motor 2545 cm³-es, 45 LE teljesítményű volt, típusjele Typ OM 138. Az OM az „Oel-Motor” motor rövidítése, amely azóta is megmaradt a Mercedesnél.

Az első dízelmotoros Mercedes, a 260-D sokszor előkerül a veterán autók világában, szakirodalmában, az Autótechnika is megemlékezett róla a nevezetes dízel évfordulók alkalmából. Idén 80. születésnapját ünnepeljük. Nem lett volna ez téma most lapunkban, ha nem kerül hozzánk dr. Emőd István gyűjteményéből az autó egykori, eredeti prospektusa. Ennek lapjai elvarázsolják az öreg autók szerelmeseit, igazi relikviát tart az ember a kezében. A szép kiállítású prospektus nagy teret szentel a technika leírásának, hiszen a dízelmotor jobbra teljesen ismeretlen volt az autósárlók előtt. Igaz, mint írják, Mercedes-Benz csillag alatt a dízelmotorral hajtott teherautók már az egész világon minden nap megteszik kötelességüket, nagy terhek szállításában, különösen gazdaságos módon. 1935-öt írunk, amikor a Mercedes a 10 000. dízelmotoros teherautót legyártotta. Személyautóba számtalan műszaki nehézség miatt dízelmotort még nem építettek. Ehhez szükség van a Mercedes-Benz mérnökeinek úttörő fejlesztési munkájára. A 260-D előkísérletei már 1934-ben megkezdődtek. 1935-ben taxi üzembe kiadták tapasztalatszerzésre és a gyáriak arra az eredményre jutottak, hogy az 1936-os berlini autószalonon már bemutatható civil vásárlóknak is.

AMIRŐL A PROSPEKTUS REGÉL

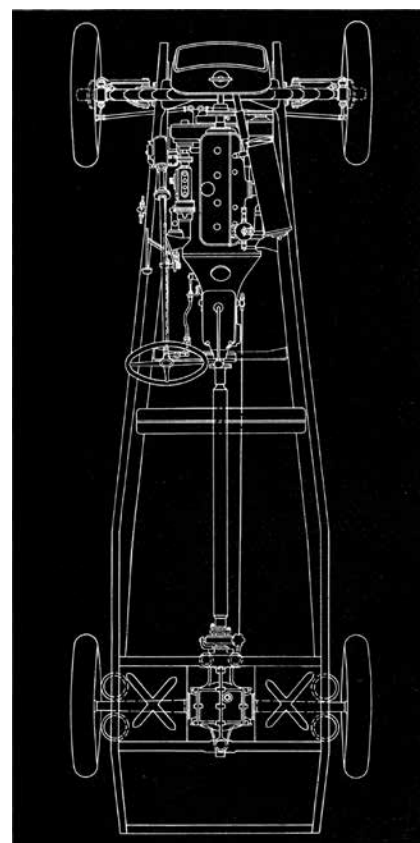
A prospektus az autóbemutatást „iskolás” ismeretekkel, a dízelmotor működésének leírásával kezdi. Kiemeli, hogy a gazdaságosság, ami a motor működéséből, a gázolaj (Treiböl) kedvező árából fakad, és a megbízhatóság indokolja ennek a motorfajtának az alkalmazását.

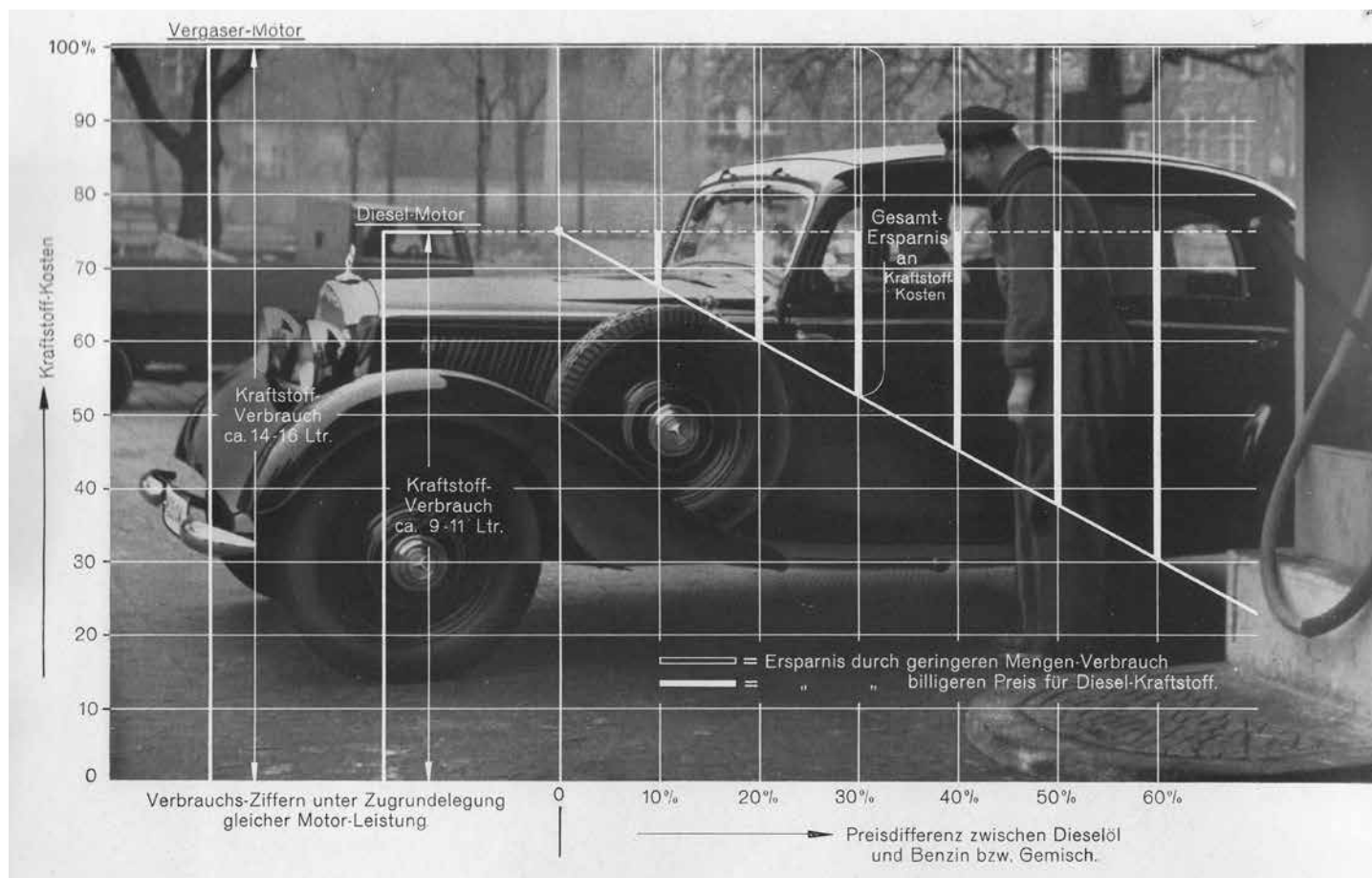


Természetesen, amit elmond, mind a mai napig helytálló. Részletesen elemzi az előkamra „áldásos” hatását, miszerint ezzel lágyabbá, tökéletesebbé válik az égés. A történelmi hűség kedvéért jegyezzük meg, hogy a modern dízelmotor, például a kamrás dízelek megalkotója Prosper L'Orange (1876–1939) volt, aki a Benz & Cie.-nél egy ideig a motorfejlesztés vezetőjeként dolgozott. Kellott még a motorhoz a befecskendező szivattyú és a porlasztó, melyet a Bosch fejlesztett és gyártott.

Visszatérve a 260-D motorjához, kiemeli a szöveg, hogy más, pl. közvetlen, illetve más típusú osztott befecskendezésű rendszerhez képest, ahol a gázolajnyomásnak 150–200 atü-nek is kell lennie, itt a nyomás csak 70–85 atü, mely az élettartamra kedvező hatású. Ennél a rendszernél a kipufogógáz alajáraton és részterhelésnél láthatatlan. És az a veszély sem áll fenn, hogy az elégetlen gázolaj a karterterbe jutva felhígítja a motorolajat. A motor erejét továbbra is a gázpedál (Beschleunigungsfusshebel) helyzetével állítja be a vezető mint a benzinesknél, ugyanúgy a szívócsőben fojtószelep nyitását állítjuk. A depressziós szabályzó a dőzist a szívócsőnyomás értéke alapján állítja be, az adagoló fogasléc állítóműve pneumatikus. Ezt a Bosch 1934-ben fejlesztette, miközben ugyanebben az időben már a 100 000. adagolószivattyú hagyta el a gyárat.

A motor gyors indíthatóságát is kiemelik, valószínű, hogy a szívócsőbe juttatott gázolajláng fátylós megoldása lehetett, a prospektusban csak ennyit olvashatunk: Eine Spezial-Anlassvorrichtung. A prospektusban található motorfénykép még nem mutatja a talán 2 évvel később alkalmazott, hengerenkénti, az előkamrába benyúló izzódrótos (izzóspirál) megoldást.





Amit az autó javára írnak, az a motorrugalmasság és a dinamika. A 4 fokozatú váltó 4. fokozata gyorsító áttételű (1:0,73), hogy a motor fordulatszámát csökkentsék. Végsebességnél, 95 km/h-nál, 4. fokozatban a motor fordulatszáma 3000 min⁻¹. A váltó 3. és 4. fokozata ún. félszinkronizált, kis gázpedál-ügyeskedéssel a váltáshoz nem kell kuplungolni. Hangsúlyozzák, hogy az autó minden más szerkezetében a legkorszerűbb Mercedes-technikát kapta meg a fékek, a felfüggesztésen át a kényelmi berendezésekig. A vibrációt gumibakos motor és váltó-felfüggesztéssel csökkentették. A motor nyugodt járásáról majdnem olyan lelkesen írnak, mintha egy modern CR-dízel lenne. A tüzelőanyag-fogyasztás 9–11 liter/100 km, a benzineseké akkoriban

14–16 liter volt. Az 50 literes tank miatt attól nem kell félni, hogy kifogyott tankkal kényszerülünk megállni, azért sem, mert ma már szinte minden benzinkúton árusítanak gázolajat is... A prospektus külön oldalt szentel – ezt bemutatjuk – a megtakarítás kiszámításához. Ennek mértéke természetesen függ a motorbenzin és a gázolaj árának különbségétől is. A gázolaj javára a 30%-os különbség közel 50%-os megtakarítást jelent. Nem csoda, hogy az autók jelentős részét a taxisok használták szerte a világon. A kenőolaj-fogyasztás 100 km-re vetítve 0,25 liter olaj, de ebbe be kell tudni a központi kenőrendszert, mely például a futóműperselyekhez is eljuttatja az olajat. Az 1936–37-es nullszériát továbbfejlesztették, az 1938-as modellévtől kezdve a Mercedes-Benz W143 kocsi-

szekrényébe került a dízelmotor és a 260-D-t 1940-ig gyártották. Sajnos a 260-D a náci terroruralomban a Gestapo zsidóüldözésének rettegett jelképévé vált, úgy, mint nálunk, a Rákosi-időkben az embereket elhurcoló fekete, lefüggönyözött Pobjedák, ZIM-ek. A II. világháború után, 1949-ben jelent meg a következő dízel személyautó, a 170D. A 170D volt a világ harmadik dízelmodellje és a háború után az első. Azt, hogy a fentiek tükrében mennyit fejlődött a dízelmotor, nem kell ecsetelnünk. A személyautók világában napjaink „dízelválsága”, ha ez egyáltalán válság, ki tudja, hová vezet. Várjuk a fejleményeket, a mérnökök fejlesztőmunkáját, a politika és a nagyhatalmú média erős befolyásának hatására az autót vásárlási döntések alakulását. ■