

NOWY MERCEDES SLK DIESEL

Wpisany przez Małgorzata Frank
niedziela, 06 listopada 2011 21:09



SLK 250 CDI: roadster z mocnym sercem. I to wysokoprężnym!

Nowy roadster SLK 250 CDI nie tylko kontynuuje unikalną tradycję zasilanych wysokoprężnymi silnikami Mercedesów, ale i zadaje kłam

NOWY MERCEDES SLK DIESEL

Wpisany przez Małgorzata Frank
niedziela, 06 listopada 2011 21:09

powszechnej opinii, że Diesel w sportowym samochodzie nie ma racji bytu. Podobną misję miał w latach 70. prototypowy model [Mercedes C111](#).

Czterocylindrowy turbodiesel z pojemności 2,1 litra generuje moc 150 kW (204 KM). Tyle wystarczy, by dwuosobowego Roadstera rozpędzić od 0 do 100 km/h

w zaledwie 6,7 s. Sportowe osiągi SLK 250 CDI idą w parze z najniższym w klasie apetytem na paliwo - na każde 100 km wystarczy mu zaledwie 4,9 l

oleju napędowego (cykl NEDC).



Diesel pod maską SLK to kolejny krok strategii **Mercedes-Benz**, rozpoczętej w 1936 roku. Wtedy na drogi wyjechał model 260 D - pierwszy samochód napędzany silnikiem wysokoprężnym. Rozwijana od tamtej pory konstrukcja doczekała się w latach 70. iscie sportowej oprawy. Niemieccy inżynierowie wykorzystali jej potencjał i stworzyli prototypy C111-II D oraz C111-III.

C111-II D wprawiał w ruch 5-cylindrowy Diesel o pojemności 3 litrów, znany z modeli 240 D 3.0 i 300 D. Dzięki zastosowaniu turbodoładowania, jego moc wzrosła z 80 do niebotycznych 190 koni mechanicznych. Wkrótce mocarne (i oszczędne) serce zapracowało na kilka sensacyjnych rekordów. W 1976 roku C111-II D po godzinie jazdy na włoskim torze Nardo uzyskał średnią prędkość 253,77 km/h. I nie zatrzymał się, bijąc następnie rekordy prędkości na dystansie od 10 do 10 tys. km. Nikomu wcześniej nie śniło się, że może tego dokonać auto zasilane motorem wysokoprężnym.

W kwietniu 1978 roku na drogi wyjechał eksperymentalny model **C111-III** z jeszcze bardziej opływowym nadwoziem, które skrywało silnik Diesla zaopatrzony w turbosprężarkę oraz chłodnicę powietrza doładowującego. Wynik? 230 koni mechanicznych i kolejne rekordy. Średnia prędkość po godzinie jazdy wyniosła 320 km/h, a na pozostałych dystansach nigdy nie spadła poniżej 314 km/h. C111-III dowiódł nie tylko imponujących możliwości silników wysokoprężnych, ale i ich wyjątkowej sprawności oraz niezawodności.

Gdy prototypowe Mercedesy biły rekordy prędkości, kończono właśnie prace nad pierwszym samochodem napędzanym turbodoładowanym Dieslem. Model 300 SD, bo o nim mowa, wyjechał na drogi w 1978 roku. Niespełna 20 lat później, w roku 1997, Mercedes-Benz świętował rozpoczęcie kolejnej epoki - bramy fabryki opuścił model C 220 CDI. Pod jego maską po raz pierwszy w historii pracował turbodiesel z zasilaniem common rail i bezpośrednim wtryskiem paliwa. Rozwiązania te pozwoliły w dalszym stopniu ograniczyć emisję spalin i zużycie paliwa.



Dzisiaj tradycję zasilanych wysokoprężnymi silnikami Mercedesów kontynuuje nowy roadster SLK 250 CDI. Uzbrojony w system start-stop oraz 7-stopniową przekładnię automatyczną **7G-TRONIC PLUS**

(przekładnia mechaniczna dołączy do oferty w drugim kwartale przyszłego roku), łączy sportowe osiągi z apetytem godnym samochodu kompaktowego. Z zewnątrz niczym nie różni się od swoich pojonych oktanami braci - zachował nawet podwójną końcówkę układu wydechowego.

Roadster SLK 250 CDI udowadnia, jak wiele osiągnął Mercedes-Benz w dziedzinie dopracowania konstrukcji silnika wysokoprężnego. Podczas gdy model 260 D z 1936 roku potrzebował 0,3 litra paliwa na każdy kilowat, SLK 250 CDI wystarczy zaledwie... 0,03 litra. Ta sama różnica dotyczy mocy osiąganey z jednego litra pojemności - w 260 D to 17,7 KM, zaś w 250 CDI aż 95,1 KM. Wniosek? Silniki wysokoprężne nie powiedziały jeszcze ostatniego słowa - nadal tkwi w nich ogromny potencjał.

NOWY MERCEDES SLK DIESEL

Wpisany przez Małgorzata Frank
niedziela, 06 listopada 2011 21:09

Zdjęcia; **Mercedes**

Zobacz także;

[W MUZEUM MERCEDESA](#)

[ZŁOT MERCEDESA W MILICZU](#)