

A cikk írója: Dr. Littner Zsolt (megejelent: Veterán)

Léteznek emberek, akiket örökre rabul ejt egy karosszériaforma, hatalmába kerít egy belső tér. Az adott autótípus szakavatott ismerői ők, hiszen a kocsi minden csavarját legalább egyszer már kezükbe vették. Dr. Littner Zsolt is ilyen, s most kedvenc modelljét, az állólámpás Mercedest mutatja be, tanácsokat adva a vásárláshoz.

A legtöbb óvodás számára a nap csúcspontjának az számít, amikor végre hazamehet. Én is így voltam ezzel, ám szüleim sokáig dolgoztak, ezért mindig sokáig maradtam, és az ablakon át lestem, mikor tűnik fel végre a család szürke Trabantja. Egy dolog miatt azonban nem bántam a várakozást. Egyik kis kollégámat ugyanis néha a nagypapája vitte haza, aki rendre fehér színű, állólámpás Mercedesszel érkezett. A kocsi odagördült az óvoda bejárata elé, a kisember bekászálódott a hátsó ülésre, majd az ajtó tompa puffanása után tovagördült a hatalmas jármű. Mindig azzal a meggyőződéssel szemléltem a jelenetet, hogy állólámpás Mercedesben utazni különösen nagy élvezet lehet, és már akkor elhatároztam, egyszer nekem is ilyen autóm lesz.

Sok embert megfoghatott a kocsi stílusa, és minden bizonnyal ez is hozzájárult ahhoz, hogy az állólámpás - nyolc évig gyártották - a Mercedes-Benz történetének addigi legsikeresebb modelljévé vált. A kocsi sikerében szerepet játszott konszolidált visszafogottságot és szolid eleganciát sugárzó megjelenése, átgondolt belső tere. A Paul Brac francia formatervező által tervezett kiegyensúlyozott, kompakt forma kifejezésre is juttatta, hogy az állólámpás már nem a jómódú nagypapák országúti cirkálója, hanem a középosztály igényesebb rétegeinek készült családi jármű. De eredményességének oka a széles motorválasztékban és a korabeli konkurenciát szemlélve egyedülállóan sok feláras extrafelszerelésben is kereshető. Az extrafelszerelések listája több, sűrűn teleírt oldalra rúgott, köztük szinte a kor technikai színvonalának megfelelő valamennyi, autóba beépíthető szerkezet helyet kapott, s kínáltak olyan lehetőségeket is, melyek közül felár fizetése nélkül választhatott a vásárló. Így például a különálló első ülések helyett egybeépített üléspadot lehetett rendelni, vagy a padlóváltó helyett a konzervatívnak számító kormányváltót is lehetett kérni. A kocsi népszerűségének további oka az autó korát megelőző biztonságtechnikai megoldásaiban és robusztus felépítésében rejlik. A biztonsági felszerelések, többek között a minden állólámpásban megtalálható négy tárcsafék, a korábbiaknál stabilabb útfekvést biztosító újfajta futómű, a gyűrődő zónák kialakítása, illetve a jó minőségű anyagok felhasználásával végzett precíz kidolgozás biztonságos és megbízható járművet eredményezett.

Fejlesztés, tervezés

A kocsi tervezése során a cél a Mercedes-modellek önálló középosztályának létrehozása volt, ezért az autó külső megjelenését a korábban bemutatott 600-ashoz (W100) és W108/109-eshez igazították. A legjelentősebb előrelépések a biztonságtechnikai újítások voltak, melyek nagy része a magyar származású mérnök, Barényi Béla nevéhez fűződik. Kiemelkedő jelentőségű volt az ütközésbiztonság növelése, amit az utastér merevítésével és a gyűrődő zónák kialakításával értek el. Bár ezt a megoldást nem az állólámpásnál alkalmazták először, a korábbi modellekhez képest jelentősen tökéletesítették, és a siker érdekében 26 darab állólámpást áldoztak fel a töréskereszteken.

A gyár a részletekre is ügyelt. Az utastér puhán kárpitozott felületei, a baleset esetén rögzítésétől elváló belső visszapillantó tükör, a teleszkópszerűen összecsukódó kormányoszlop, illetve a süllyesztett belső ajtókilincsek mind hozzájárultak ahhoz, hogy az állólámpást még ma is biztonságos autónak tarthatjuk. Itt kell megemlíteni, hogy már a blokkolásgátló és a légzsák tesztelését is megkezdték az állólámpásokon, azonban ekkor ezek az egységek még nem érték el a szériagyártás megkezdéséhez szükséges technikai színvonalat. Talán a mindennapos használat során leginkább érzékelhető műszaki újítás az új futómű volt, amely a függőcsapszeges megoldással szakítva teljesen új, rendszeres zsírozást nem igénylő, jobb menettulajdonságokat eredményező, kettős keresztlengőkaros felfüggesztést jelentett.

Modelltörténet

Az állólámpást 1968 márciusában mutatták be a nagyközönségnek a genfi autószalonon, de egy előszéria keretében már 1967-ben legyártottak néhány ezer darabot. Kezdetben csak négyajtós karosszériával és hatféle motorral lehetett a kocsit rendelni: két dízel (200D, 220D), két négyhengeres benzines (200, 220) és két hathengeres benzines (230, 250) szerepelt a választékban. A dízelek, illetve a négyhengeres benzinesek a kisfecskéből (W110) már ismert motorok továbbfejlesztett változatai, sőt a kisebbik hathengeres motorral is szerelték a kisfecskét, míg a csúcsmodell 250-es motorját a W 108/109-esek szintén 1968-ban bemutatott 2,8 literes motorjából (280S, 280SE) a hengerűrtartalom csökkentésével alakították ki. Az állólámpás nyolcéves története során folyamatosan módosították az autót, ám három olyan átfogó változtatása volt, melyeknek megfelelően feles, valódi egyes, másfeles, és kettes szériát lehet megkülönböztetni. Az elnevezés furcsaságát megmagyarázhatja, hogy a legjelentősebb módosítás, - melyet 1973 augusztusában hajtottak végre - az autó külső megjelenésében is komoly változást eredményezett (bordás hátsó lámpa, elefántfül oldalablak eltűnése) ezért ezt a szériát kettesnek nevezték el. Az egyes széria kétszer esett át kevésbé látványos, de jelentős módosításra, ezért használják a feles, egyes, és másfeles széria megnevezést. A különböző négyhengeres dízel- és benzinmotoros állólámpások kívülről jelentősen nem különböztek egymástól. A hathengeresek a négyhengeresekénél ritkább rácsozatú hűtőmaszkot kaptak, amely egészen 1971 augusztusáig különböztette meg a normál modelleket a sokhengeresektől. Ezután minden állólámpást ugyanazzal a műanyag hűtőrácscsal szereltek.

Kívülről a széria zászlóshajóját, a 250-est lehet még elsőre beazonosítani, annak ugyanis dupla első lökhárítója, polírozott ablaktörlőrácsa, az oldalsó üvegeket teljesen körbeölelő króm díszlécei vannak. Az állólámpás kedvező sajtófogadtatása mellett sok kritika érte a belső teret, amelyet a márka presztízséhez képest méltatlanul egyszerűen alakítottak ki. Ezért 1969 augusztusában átdolgozták az utasteret, és szériafelszerelés lett néhány felaras extra is, például a szőnyeg vagy a vésvillogó. Ezzel ért véget az ősmodell, a feles széria, és kezdetét vette a valódi egyes széria gyártása. 1969 más szempontból is fontos év volt. Ekkor kezdtek ugyanis gyártani a kétajtós kupét, amelynek többek között alacsonyabb tetővonala, keret nélküli ajtaja, rövidebb utastere és hosszabb csomagtartója kölcsönzött exkluzivitást. A kupékat a 250-esből már ismert duplakarburátoros, hathengeres motor (250C), illetve ugyanennek az erőforrásnak az elektronikus benzinbefecskendezéses (250CE) változata hajtotta. Eredetileg ezt a motort (M114) a négyajtós modellbe is be akarták építeni - ennek 250E lett volna a típusjele, - de ez annyira elhúzódott, hogy a dupla vezérműtengelyes, 2,8 literes (M110-es) erőforrások - és ezzel a másfeles széria - 1972 áprilisi megjelenése miatt feleslegessé is vált. Ezeknek az új fejlesztésű motoroknak a bevezetése alkalmából a gyár számos külső, illetve belső változtatást hajtott végre a modellen, mintegy előkészítve az utolsó és legnagyobb ráncfelvarrást, a kettes széria bevezetését. A hathengeres motorok közül megszüntették az M 114 gyártását (250, 250C, 250CE). Érdekes módon azonban csak a 250CE jelzés tűnt el az állólámpások csomagtartójáról, mert a 250 (limuzin) és a 250C (kupé) jelzés alatt világszerte megkezdődött az 1970 óta az USA-ba szánt autókba már környezetvédelmi normák miatt beépített, a W108/109-es modellekből ismert, 2,8 literes, duplakarburátoros motorok (280S) beszerelése. Ennek a modellnek az alkalmazott elnevezési szabályok szerint 280 (limuzin) és 280C (kupé) lett volna a logikus neve, azonban ezek a jelzések már foglaltak voltak a szintén 2,8 literes, dupla vezérműtengelyes M110-es gépek számára. Ezekkel a porlasztós kivitelben 160 (280, 280C), illetve a befecskendezéssel (280E, 280CE) 185 lóerős erőforrásokkal érte el az állólámpás motorizáltsága csúcsát. Azonban nemcsak a motorválasztékot alakították át a másfeles széria bevezetésével, hanem az autók belsejét is. A másfeles szériával az állólámpás majdnem teljes egészében megkapta a végleges belső terét, azon ugyanis már - a W116-os S osztály biztonsági kormányának 1973 februárjától történő beépítésétől, illetve az elefántfül nyitógombjának a kettes széria megjelenésével történő megszüntetésétől eltekintve - lényegében nem változtattak. A kocsi leglátványosabb módosítását 1973 augusztusában hajtották végre. Ekkor jelent meg az állólámpáson a bordás és krómszegély nélküli hátsó lámpa, tűnt el - az új, belülről állítható külső visszapillantó tükör miatt - az elefántfül, valamint lett alacsonyabb és szélesebb a hűtőmaszk, és szintén szélesebb a csomagtartó fogantyúja, kapott újfajta, krómozott esővető idomot az A oszlop. A kettes széria bevezetésével egy új benzines (230.4) és egy új dízel (240D) motort is bemutatnak. A benzinst a korábbi négyhengeres, 2,2 literes erőforrásból (220) a hengerűrtartalom növelésével fejlesztették ki, és ezzel egyidejűleg megszüntették a kiegyensúlyozatlan járásúnak ítélt 220-as gyártását. Tekintettel arra, hogy a csak négy helyen csapágyazott, immár ősrégi konstrukciónak számító hathengeres motorokat (230) is beépítették a kettes széria autóiba, ezért a közel ugyanolyan hengerűrtartalmú négyhengeres motorral szerelt autókat már nem lehetett 230-asnak nevezni. Megszületett a 230.4-es és 230.6-os jelölés. A hetvenes években kitört olajválság miatt egyre nagyobb érdeklődés mutatkozott a dízelmotorok iránt, különösen igaz volt ez a Mercedes-Benznél, ahol az eladott állólámpásoknak közel felét tették ki a dízelüzemű

autók. Érthető tehát, ha a gyár nagy súlyt fektetett a dízelmotorok fejlesztésére, s ennek eredményeképpen elkészült az addigi dízelmotorok legerősebbike, a 2,4 literes, OM 616 jelű, 65 lóerőt teljesítő erőforrás (240D). Dízelfronton azonban a legjelentősebb változást az öthengeres, OM 617 jelzésű motor 1974 júliusi bevezetése jelentette. Ez az erőforrás a négyhengeres, 2,4 literes dízel egy hengerrel felhízalt változata volt, és 80 lóerős teljesítményével a világ akkori leggyorsabb dízelautóját hajtotta. Ez a motor nemcsak öthengeressége, hanem jelölése, a 240D 3.0 miatt is kurióznak számít, ugyanis a hengerűrtartalom alapján 300D lett volna a megfelelő jelzése. Az USA-ban egyébként 300D névvel forgalmazták a legerősebb dízeleket. A 240D 3.0 a menetteljesítmények tekintetében még ma is felveszi a versenyt a modern autókkal, azonban a korabeli dízelekre jellemző erőteljes zaj- és vibráció-kibocsátásban semmivel sem marad el kisebb testvérei mellett.

Ha kedvet kapunk egy állólámpához

Az állólámpást nem forgalmazták hivatalosan Magyarországon, a hazai állomány nagy része a külszolgálatosok által behozott, valamint a 90-es évek elején magánimport keretében az országba bekerült darabokból áll. Az előbbieket kincsként őrzik gazdáik, és ha esetleg szóba kerül az eladásuk, csillagászati összegeket kérnek értük. Az utóbbiak nagy része pedig a mindennapi használat és a karbantartás hiánya miatt menthetetlen állapotban várja sorsa beteljesedését. A hazai választék tehát szűk, de nem reménytelen. Első feladat annak eldöntése, hogy benzinst vagy dízelt, első, illetve második szériás autót szeretnénk-e. A benzinesekről általában elmondható, hogy nem takarékoskodnak az üzemanyaggal (ez a gyakorlatban, városi körülmények között típustól függően 12-18 liter benzint jelent 100 km-enként), cserébe viszont kulturáltak és ma is megfelelő menettulajdonságokat várhatunk tőlük. A dízelek ezzel szemben kis fogyasztásukkal és hosszú élettartamukkal tűnnek ki, viszont lassúak és zajosak. Az igazsághoz tartozik azonban, hogy egy korabeli teszt szerint a dízelmotorral szerelt állólámpások zajkibocsátása tartósan nagy sebességnél csak minimálisan haladta meg a benzinesekét, jelentős különbség főleg alacsony fordulaton mutatkozott. El kell döntenünk azt is, lehet-e automatikus váltóval szerelt a jármű. Sokan idegenkednek tőle, de a Mercedes-Benz mindig nagy hangsúlyt fektetett az automatikus váltók fejlesztésére, és a szerződéses kereskedői hálózat is támogatta elterjedésüket, például a taxisofőrök jelentős engedménnyel rendelhettek automatikus váltót, ha cserébe egy külön erre a célra készült népszerűsítő szöveget is elhelyeztek kocsijukon. Az automatikus váltókat a kettes széria bevezetésével teljesen átdolgozták, így jelentősen puhábbá vált a kapcsolási folyamat, bár ezzel a korábbi automaták meglepő takarékosága is elveszett. A kereskedők tehát méltán ajánlották az automata váltót, és ma sem szabad megijedni tőlük, mert igen ritkán hibásodnak meg és - a normál váltók hosszú szinkronizációs idejéhez képest különösen a benzines modelleknél - magas fokú vezetési komfortot nyújtanak.

Ha felbukkan a várva-várt zsákmányjelölt, célszerű betájolni a kocsi gyártási idejét, mert a

hazai állólámpások jó részét egyszerű alvázszámcserevel, vagy egyéb szalonképtelen módszerrel hozták be az országba. Az alvázszámok ellenőrzése után kezdődhet az alapos szemrevételezés. Nézzük meg, nincsenek-e barkácsolások és házi megoldások a kocsin - gyakori eset, hogy a négyhengeresekre felerőltetik a kupékról származó lökhárítót, amihez még a karosszériát is át kell fűzni. De elterjedt az is, hogy első szériás autóra a második széria elefántfül nélküli ajtaját teszik, illetve hangszórólyukakat fűznek az oldalkárpitba. Folytassuk a karosszériával, mert az állólámpásnak - főleg a korai, alvázvédelem nélkül készített példányoknak - nagy ellensége a korrózió, és egy rozsdás karosszéria lakatolási és fényezési költségei - igényes munkavégzés estén - gyorsan megközelíthetik az egymillió forintot. A legjobb természetesen az eredeti fényezésű és hegesztésmentes karosszéria, de sajnos nálunk az ilyesmi ritkaság, inkább a többször és rendkívül rossz minőségű házimunkával újraélesztett, agyongittelt és hegesztett fémrészek a jellemzők. Nézzünk körbe a motortérben a doblemezek környékén, vizsgáljuk meg az akkumulátortálcát, valamint a motorteret az utastér lábterétől elválasztó torpedólemezt. Gyakori eset a torpedólemez átrozsdásodása, amit nehéz javítani, mert javítólemez nem kapható hozzá, és a precíz munkához még a motort is ki kell szerelni. Ez a lemez főleg az első szériához tartozó állólámpásokon szeret észrevétlenül kilyukadni, minek következtében a víz egyenesen az utastérbe, a szőnyegek alá folyik, ami a padlólemez átrozsdásodásához vezet. Természetesen, ha a felszedett szőnyegek alatt eleve nedvességet vagy korrodált lemezeket találunk, nagy valószínűséggel a torpedólemez a bűnös ebben. Az utastér beázását azonban okozhatja az ablakok tömítetlensége, ami főként az utángyártott és nem gyári méretpontosságú szélvédők beszerelésének következménye. Érdemes azt is tudni, hogy a gyárban a szélvédőt beleragasztották a gumiba, majd a gumit a karosszériába, ezért a beázáson hosszú távon nem segít, ha csak a tömítőgumit cseréljük ki. Ne mulasszuk el a csomagtartót sem felnyitni: hajtsuk fel a gumiszőnyeget, mivel még kimondottan jó állapotú autóknál is találhatunk rozsdás fenéklemezt. A második legdrágábban javítható rész a motor. A frissen mosott, meleg motor mindig gyanús, mert sem az esetleges olajfolyásokat, sem pedig a hidegindítási fogyatékokat nem tudjuk megállapítani. Az olajszivárgás normális jelenség, csöpögnie azonban nem szabad a kenőanyagnak. Akár benzin-, akár dízelmotoros a kocsi, mindenképpen megéri egy friss nyomásvesztés-tesztet (a kompressziómérés nem elég!) csináltatni, így képet nyerhetünk az erőforrás elhasználtságáról.

A harmadik ellenőrizendő rész a belső tér, mert a rendkívül sokféle színes rész utólagos beszerzése szinte a lehetetlenséggel határos feladat. Mindenekelőtt az autó üvegezését érdemes megnézni, ha színes üveg van a kocsi, akkor sokkal nagyobb az esélyünk arra, hogy jó állapotú belső teret találunk, mint fehér üveg esetében. Az állólámpások üléseit alapesetben szövetkárpit borítja és az ülések széle műbőrborítással van megerősítve. A szövetülések nagyon kényesek, ülésvédő huzat nélkül hamar tönkremennek. Jó jel tehát, ha ülés huzat van az autóban, vásárlás előtt azonban mindenképpen vegyük le a huzatot, és győződjünk meg az ülések épségéről, nehogy csak a szakadt kárpitot, vagy az utólag beszerelt teljesen eltérő színű ülést leplezze. Csekély felár ellenében műbőr üléskárpitot (gyári elnevezése: MB-TEX) is lehetett rendelni, mely talán kevésbé esztétikus, mint a szövet, de egyáltalán nem annyira izzasztó, mint gondolnánk, és szinte elnyúlhatatlan. Még egészen rossz általános állapotú autókban is gyakran teljesen ép a műbőr kárpit. Az eladó azon kijelentését, miszerint bőrlés van az autóban, kezeljük fenntartással, mert az esetek nagy többségében ez műbőr kárpitozást jelent csupán. Ha mégis valódi bőrkárpitról van

szó, akkor igen ritka példánnyal állunk szemben. Az ülések ellenőrzése után vizsgáljuk meg, hogy az ülések színe megegyezik-e az ajtókárpitok színével, mert az ülések kiszakadását gyakran hasonló színű bontott részek beszerelésével oldják meg. Vessünk egy pillantást a kalaptartóra is, nem éktelenkednek-e nem gyári kialakítású hangszórólyukak rajta. A műszerfal hajlamos a repedésre is, különösen a kék színűek veszélyeztetettek. A végleges döntés előtt érdemes az autó adatlapját (Datenkarte) ellenőrizni, hogy az adatlapon szereplő fényezés, kárpitozás és az extrafelszerelések egyeznek-e a megvásárolni kívánt autóéval. Az adatlap egy példányát a szervizkönyv második oldalára erősítették, ha azonban ez már nem volna meg - ritka eset, amikor megvan - a Kárpát utcában, a Mercedes-Benz vezérképviselőten kérhetünk másolatot a gyár archívumában őrzött példányról. Az állólámpásokhoz rendelhető rendkívül sokfajta szín, kárpitozás és bőséges extrafelszerelés miatt szinte kizárt, hogy két, mindenben egyforma kocsit találjunk, tehát ha a Datenkarte adatai megegyeznek a kiszemelt autó jellemzőivel, akkor szinte biztosak lehetünk abban, hogy nem hamisított, illetve barkácsolt állólámpással van dolgunk. Végezetül érdemes megjegyeznünk, hogy az állólámpások mai árai mellett (20-100 ezer forint az alkatrészdonorokért és kb. másfél millió forint egy jó állapotú kupéért) komoly restaurálási munkálatokba nem érdemes befognunk, mert igényes kivitelezés estén egészen biztos, hogy a költségek jelentősen meg fogják haladni az autó piaci árát, ezért a jobb állapotú autó mindig jobb vételt jelent.

Akit nagyon elrémítettek a fenti hibalehetőségek mindenképpen tudnia kell, hogy az állólámpás legfőbb ellensége a tulajdonosa, de egy gondosan karbantartott állólámpás még ma is biztonságos és teljesen megbízható autónak számít. Emellett az állólámpás nagyon szerethető jármű, egy újságíró szerint a vezetésével együtt járó boldogságérzés az, ami a legjobban megragadja az embert. Németországban nem egy példány hátsó szélvédőjén olvashatjuk: "Strichachter-der letzte echte Benz" azaz Állólámpás - az utolsó igazi Benz.

Árulkodó számok

Az alvázszám sok mindent elárul az autóról, és ha látszólag gyári beütésű és a forgalomban feltüntetetttel egyezik, akkor is érdemes ellenőrizni, hogy megfelel-e az adott autó típusjelzésének és az alvázszámból megállapítható egyéb jellemzőknek. Az alvázszám első három számjegye meghatározza, hogy hathengeressel (W114), vagy négy, illetve öthengeressel (W115) van-e dolgunk (téves tehát az a széles körben elterjedt nézet, hogy a "114-esek" az első szériába tartozó kocsik, míg a "115-ösök" a kettes szériások). A második három szám az adott modellt (pl.: 110 - 220D) jelöli. Ha a hetedik szám helyén 1-et találunk, az balkormányos, ha 2-et, akkor jobbkormányos autót jelent. Amennyiben a nyolcadik szám 0, akkor a jelöltet normál váltóval szerelték, ha 1-es, akkor automatával. A következő számok az autó gyártási sorszámát jelölik. Hiába van tehát minden látszólag rendben a kiszemelt normál váltós 220D-vel, ha az alvázszáma 114.010.12-el (250 Automatic) kezdődik.

Az állólámpás

Írta: Dr. Littner Zsolt

2011. augusztus 19. péntek, 10:17
