



Mercedes 190 D-2,5 je ob mercedesu 190 D že druga dizelska možnost z najmanjšo hišno karoserijo. Ponujajo jo v znamenju številke pet: s petico v oznaki na zadku, s petimi motornimi valji in s petimi prestavami v menjalniku. Obenem je bila to tudi peta zapored predstavljena različica te serije.

Mercedes-benz 190 D – 2.5

## Petičnež

V znamenju številke pet!

sov niso snovali za vzvišene prevoze; namenjeni pa so vsem tistim kupcem, ki se vozijo sami ali v dvoje, kvečjemu še v družbi otrok in, ki znajo bolj kot bohotne zunanje mere ceniti vpadljivo natančnost in

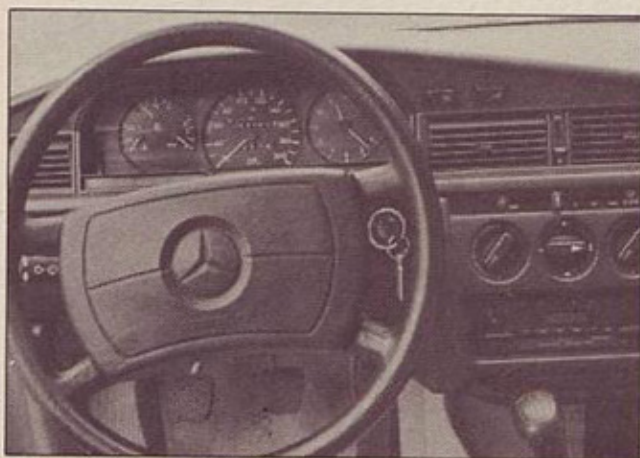
kakovost nasploh. Kdor ima dovolj cvenka za ti dve ugodni, dobi temeljit in kompakten avtomobil, možnost obširne doplačilne opreme ter bleščečo trikrako zvezdo na pokrovanem nosu. In kupcev, kot

pravim, je dovolj!

Mercedes 190 smo doslej preskušali že dvakrat. Različico E (bencinski motor, vbrzganje goriva) smo ocenili v številki 1/1984, različico D (dvolitrski dizelski štirivaljnik, 53 kW) pa v številki 4/1985. Prav ob tem dizlu je bilo mogoče zaslutiti, da se tovarna ne bo zadovoljila samo z njim. Premalo odločen je za okolje, v katerem čepi. Zato so maja lani pritaknili še dodatno možnost: mercedes 190 D-2,5, z 2497 kubičnim petvaljnikom in 66 kW (90 KM) v njem. Motor zanj so si sposodili pri večjem mercedesu 250 D, sodi pa v novo Daimlerjevo generacijo dizlov, s tovarniško oznako OM 600, ki nastopa z enakimi merami valjev v večih različicah, glede na njihovo število: kot dvolitrski štirivaljnik (OM 601), kot 2,5-litrski petvaljnik (OM 602) in kot trilitrski šestvaljnik (OM 603). Mercedes 190 D-2,5 poganja torej srednji motor iz pravkar naštetih trojice, ponaša pa se z vsemi lastnostmi, ki veljajo za vse tri dizle hkrati. V primerjavi s hišnimi dizli starejših letnikov so ti motorji v celem lažji, ne le zavoljo modernejših materialov, ampak tudi zaradi zmanjšanih hladilnih sistemov. So tudi skromnejših zunanjih mer –

Da je za tovarno Daimler-Benz mercedes 190 sekira v medu, ni težko uganiti. Njihova bremenska tovarna je komaj kos vsem kupcem v vrsti. Da so od krstnega novembra 1982 to svojo najmanjšo avtomobilsko serijo močno popestrili, tudi že veste. In, da pri tem niso prezrli dizelskega pogona, sodi k stari navadi te avtomobilske hiše.

Mercedes 190, najsi bo z bencinskim ali z dizelskim pogonom, je praktično vedno enak: moderna, klinasto oblikovana in varno zasnovana limuzina prestižno privzdignjenega srednjega razreda, s štirimi vrati, z udobno notranjo širino ter s skopo odmerjenim kolenskim prostorom pred zadnjo klopoljo. Teh mercede-



Za voznika: vse na svojem mestu

na račun merskih prihrankov pri celotni konstrukciji. Hvalijo se še s prečnatočnimi lahkimi glavami, z na novo zasnovanimi zaganjalniki, z večtračnimi klinastimi jermeni za pomožne agregate in tako dalje. Od prej so v motorjih ostali: dvojna veriga za pogon odmične gredi v glavi, vrstna batna visokotlačna črpalka za gorivo in nekaj ostalih elementov, ki že leta dolgo prispevajo k slavni vzdržljivosti Daimlerjevih dizlov. Niso namreč redki primeri, ko ti motorji vzdržijo – brez opaznejših okvar – po 400.000 prevoženih kilometrov in več.

Tudi tej različici mercedesa 190 so namenili kapsulasto zvočno izolacijo, ki temeljito objema ves motorni prostor, da je dizel komajda mogoče slišati – najsi bo od zunaj, ali iz potniškega prostora.

In, ker je ta motor nasploh vzorno uglajen, obenem pa so poskrbeli tudi za zelo uravnoteženo hlajenje (ob hladnem vžigu pravzaprav ogrevanje) motorja, je vozniku in potnikom prizaneseno tudi s tistim zoprnim klenkanjem, ki se mu pri večini naftnih motorjev vsaj v mrzlih zimskih jutrih po več minut dolgo ni mogoče ogniti.

Motor mercedesa 190 D-2,5 izredno ubogljivo vžiga, uglajen steče in se rad zavrti. Pri 4600 vrtljajih v minuti zmore največjo moč 66 kW, pri 2800 vrtljajih v minuti pa največji navor 154 Nm. Vseh pet valjev se pri tem



obnaša kot bi požiral bencin, ne pa nafto, s čimer hočem reči, da tudi odvečnih treslajev ni mogoče zaznati. Motor so staknili z ugodno izračunanim menjalnikom, pri katerem je četrta prestava direktna, peta pa yarčeval-

na za gorivo in motor. Obenem je namenjena tudi doseganju največje hitrosti. Ta je med našimi meritvami znašala 173 kilometrov na uro, izmerjeni pospeški vozila (z dvema osebama v njem in s polno posodo goriva)

pa so bili naslednji: z mesta do hitrosti 80 kilometrov na uro v 10,5 sekunde, do hitrosti 100 kilometrov na uro v 15,5 sekunde, do hitrosti 120 kilometrov na uro v 23,0 sekunde in do hitrosti 140 kilometrov na uro v 34,1 sekunde. Celotno preskušnjo tega vozila smo opravili na razmeroma hitrih poteh, brez kakršnegakoli usmiljenja do dizla v njem, pa vendar je štiritisočkilometrsko povprečje porabe goriva znašalo le 8,4 litra plinskega olja na 100 prevoženih kilometrov. Kdor bo torej zdajle segel po našem testu šibkejšega mercedesa 190 D, bo takoj spoznal: dizelski petvaljnik v prav takšnem karoserijskem okolju prispeva k opazno boljšim pospeškom, k odločno večji končni hitrosti, zahteva pa za vse to le skromnega 0,3 litra več goriva. Če ob tem upoštevamo suverenost večjega motorja v celem, na račun številnejših valjev pa tudi uglajeno mirnejši tek, je dobiček ob nakupu jasen. Seveda, če se vam nakup izide in če ste tudi po naravi mercedesovskodizelski voznik.

Ampak povem vam: slednja prepreka ni omembe vredna; človek se mercedesa v trenutku privadi, še posebej, če sede za volan tako temeljito dodatno opremljenega primerka kot je bil tokrat testni avtomobil. Stregel je z električno nastavljivima višinama žarometnih snopov, z električno vodenimi šipami v vratih ter pomično streho, pa tudi z električno vodenima prednjima sedežema ubogljivima na stikala znotraj prednjih vrat. Tako je moč ravnati vzdolžni pomik, višino in nagib sedeža pa tudi višino zglavnika na naslonjalu. Električno napihljiva je tudi štiristopenjska križna opora, vgrajena v vsakem od prednjih





naslonjal posebej. Pa še: ogrevane sedalne in naslonske površine, električno vodeno desno zunanje ogledalo, varnostna vreča, vtisnjena v sredinski del volanskega obroča in tako dalje. Jasno, v avtu je bilo tudi vse tisto, kar mercedesu 190 nasploh pripada: malce tradicionalna, a pregledna in dobro zasenčena armaturna plošča z merilniki goriva, temperature, oljnege pritiska ter hitrosti, s klasično uro in z merilnikom zunanje temperature ob spodnjem robu, tik nad volanskim stebлом; natančno nastavljava naprava za zračenje in gretje z zmogljivim štiristopenjskim ventilatorjem; en sam brisalnik s posebej prilagojenim gibom, da je vidljivost kar najboljša; in natančno obdelana karoserija v celem, najsi gre za potniški, motorni, ali prtlačni prostor.

Enako temeljit kot vsi mercedesi 190 je ta avtomobil tudi glede podvozja. Spredaj z vzmetnima nogama, zadaj pa s »prostorsko« premo, obenem pa s štirimi kolutnimi, pri testnem avtu z ABS opremljenimi zavora-

## Tehnični podatki

**Motor:** petvaljni – štiritaktni – vrstni – dizel – nameščen vzdolžno nad prednjo premo – vrtina in gib 87,0×84,0 mm – gibna prostornina 2497 kubikov – kompresija 22,0:1 – največja moč 66 kW (90 KM) pri 4600/min – največji navor 154 Nm pri 2800/min – ročična gred v 5 ležajih – odmična gred v glavi (veriga) – glava iz lahke litine – vbrizgavanje goriva z visokotlačno petbatno črpalko (bosch) – vodno hlajenje – akumulator 12 V, 72 Ah – alternator 770 W

**Prenos moči:** motor spredaj poganja zadnji kolesi – enokolutna suha sklopka – petstopenjski sinhronizirani menjalnik, prestavna ročica na tleh – prestavna razmerja: I. 3,91; II. 2,17; III. 1,37; IV. 1,00; V. 0,78; vzvratna 4,27; diferencial 3,64 – platišča 6 J×15 – gume 195/65 SR 15 (michelin MXL)

**Voz in obese:** limuzina za 5

oseb – 4 vrata – samonosna karoserija – vsa štiri kolesa na posamičnih obesah – spredaj vzmetni nogi, trikotna prečna vodila, vijajne vzmeti, stabilizator – zadaj »prostorska« prema, prečna vodila, natezne in potisne opore, kolotečniki, vijajne vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator – dvokrožne zavore, kolutne za vsa štiri kolesa, servo, testni avto: ABS – volan s kroglicami, servo, 3,4 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke

**Mere in teže:** dolžina 4,420 m – širina 1,678 m – višina 1,390 m – medosna razdalja 2,665 m – kolotek spredaj 1,437 m, zadaj 1,418 m – rajdni krog 10,6 m – teža praznega vozila 1175 kg – dovoljena skupna teža 1675 kg – dovoljena teža prikolice z zavoro 1200 kg, brez zavore 625 kg – prtlačnik (normno) 410 litrov – posoda za gorivo 55 litrov

**Zmogljivosti (tovarna):** največja hitrost: 174 km na uro – pospešek 0–100 km na uro: 15,1 s – poraba goriva (ECE): 5,5/7,1/8,6 litra plinskega olja na 100 km

mi, ponuja prepričljivo rezervo zmogljivosti, ko gre za dizel in za lego na cesti. Obnaša se praktično nevtravno, do zgornje hitrostne mere na ovinku, oziroma do tistega trenutka, ko je dizelska zmogljivost še kos voznikovim, morebitnim športnim željam. Potlej mu je volan potrebno odvzeti, ampak pri tem gre za rahle popravke in za povsem nenevarno in zlahka kontrolirano zdrsanje zadka navzven.

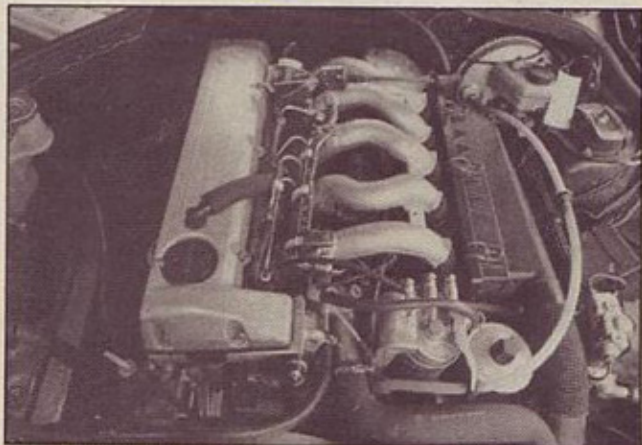


**Mercedes-benz 190 D-2,5 je torej petičnež. To je bogat avtomobil, ko gre za dolgo vrsto dobrih lastnosti, s tistimi na račun dizla vred. Seveda pa to ne pomeni, da je namenjen samo petičnim kupcem. Čeprav temeljit in ugleden je ta avtomobil še vedno le predstavnik višjega srednjega razreda in kot takšnega ga tudi prodajajo. Cenovne (avtomobilske in druge) razmere na naših tleh vam vsaj tega vtisa ne smejo skaziti!**

**MARTIN ČESENJ**  
foto: MARJAN ZAPLATIL



**Dodatna oprema:** električna sprožila ob prestavni ročici



**Motor:** vzornih pet valjev