



Mercedes 190 E 2.3-16: eden izmed sk

Mercedes-benz 190 E
2.5-16

Športni dan

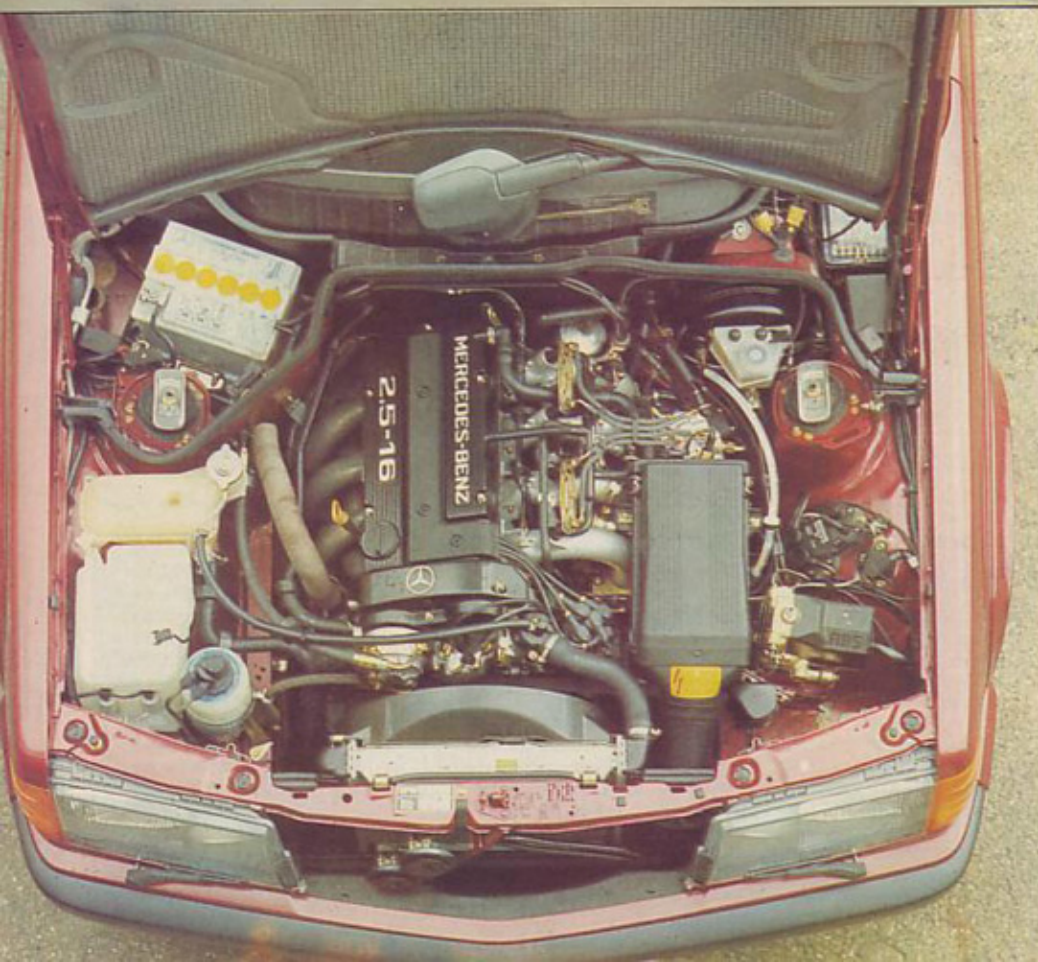
Večji šestnajstventilnik in druge novosti najmanjših mercedesov

Koncern Daimler-Benz se je močno razrasel: združuje letalsko, elektronsko oborožitveno in avtomobilsko tehniko. Srebrna zvezda ostaja privilegij avtomobilskega dela te hiše. Prav zdaj jo spet na novo loščijo: hkrati z vozili, na katerih nosovih čepi.

Šesttisoč zaposlenih (za trideset odstotkov več kot pred dvema leti) v razvojnem oddelku je le eno od začetnih jamstev, da bo loščenje zvezde vnovič uspelo. Sicer pa bo že prihodnjo pomlad zapeljal na cesto novi mercedes SL, nekakšen čudež večventilske tehnike in dvosedežne športnosti hkrati. In potem v enakem, toda limuzinskem smislu dalje.

Torej so nedavni kozmetični posegi pri mercedesih 190D-190E 2.5-16 le drobec od tistega, kar šele pride. Ampak za tokrat, o tem!

Oblika in mere najmanjših mercedesov ostajajo nespre-





line A

menjene. Nova pa sta zavihka spojlerjev pod prednjim in zadnjim odbijačem (zadnji je za 35 milimetrov nižji kot doslej), kar pomeni za približno petino manjši vzgon pri prednji premi ter ugodnejše drsenje zraka ob vozilu v celem. V isti sapi so dobili ti avtomobili tudi nove, seveda plastične obrobe pragov ter – po zgledu kupejev 230 CE in 300 CE ter mercedesov razreda S – široke, barvno skladne stekloplastične oplate na bokih. Pločevina je po novem na voljo v 24, pravkar omenjene oplate pa v 12 barvah.

Potem, ko je iz tovarn v Sindelfingnu in Bremnu prišlo v petih letih že več kot milijon avtomobilov te Daimlerjeve vrste, bo moč – po novem – v njih tudi bolje sedeti. Prednjima sedežema so namenili nov obris, mehkejšo oblogo, novo vzmetenje, voznikovega pa še posebej možnost štiritrentimetrovskega nagiba (tako kot v večjih in dražjih mercedesih). Obenem sta nastavljeni (tristopenjsko ter v celem za 8,4 centimetra) tudi obe zgornji oprjemališki prednjih varnostnih pasov. Zaklopi zadnjih varnostnih pasov se po novem – kadar niso uporabljani – vgreznejo v sedalno površino zadnje klopi. Hkrati so na račun boljšega sedenja zadaj temeljito spremenili podnožje zadnje klopi: prečna nosila, zadnjo steno potniškega prostora, pod vozila in obliko posode za gorivo. Tako so pridobili nekaj dragocenih milimetrov v prid prostoru za kolena in glave potnikov.

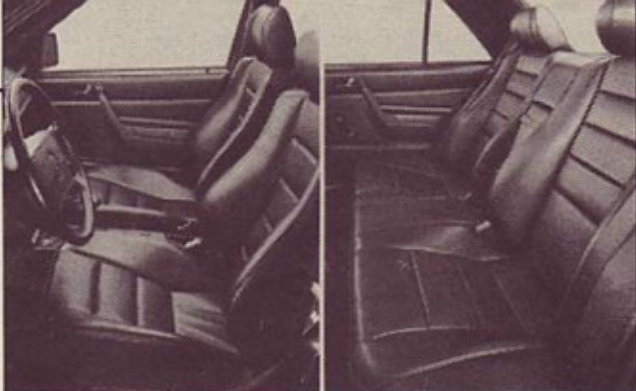
Čisto tehniški posegi so bili tili: mercedesa 190 in 190 E s petstopenjskima menjalnika imata odslej za 7 odstotkov krajše prestavno razmerje v diferencialu (3,46 : 1 namesto 3,23 : 1) To prispeva k prožnejšim reakcijam med vožnjo v višjih prestavah.

Hkrati so vsem različicam, z izjemo 190 D, povišali dovoljeno težo prikolice z zavoro: od 1200 na 1500 kilogramov. Popotniško usmerjena pa je tudi doplačilna možnost: za 70 litrsko posodo za gorivo.

Tako velika posoda je pri najzmogljivejšem mercedesu te vrste – 190 E 2.5–16 všteta že v osnovno ceno. Ta, sicer le štirisedežna limuzina, se hvali tudi z največ športnega prestiža, skrbno povezanega z dobršno mero limuzinskega udobja. Ostajajo seveda štiri vrata, po telesu bolj prilagojena in trdneje oblažena prednja sedeža, v dva očitno ločena sedežna prostora obdelana zadnja klop, hidropnevmatsko nastavljanje višine zadnjega dela vozila od tal (po želji pa tudi višina celotnega vozila od tal – za 15 mm bliže k tlom ali do 30 milimetrov višje od tal), serijsko vgrajeni dodatki ABS za štiri kolutne zavore, lahka platišča za široke in nizkopresečne petnajstcolske gume, samodejna zapora diferenciala (ASD) zoper zdrsanje pogonskih koles (in s kontrolno lučjo pred voznikovimi očmi), na novo obdelani servoosajevalnik volana in tako dalje.

V marsičem nov je tudi 2,5-litrski štiritrajnik, zato se ta najbolj športni izmed najmanjših mercedesov ne imenuje več 190 E 2,3–16, ampak 190 E 2,5–16. Povečanje gibne prostornine gre na račun večjega giba batov iz 2,3-litrškega motorja (87,20 namesto 80,25 mm). Hkrati so modificirali motorni blok, vležanje ročične gredi, podaljšali ojnice, olajšali bate, spremenili oljno kad in na novo obdelali obe odmični gredi. Že od prej ostajajo v motorju po štirje ventili za vsak valj, zavoljo ugodnejšega mehanskega ropota motorja pa so zmanjšali težo vztrajnika, dodelali sesalni sistem in napravo za vbrizgavanje goriva, optimirali prezračevalni sistem s filtrom vred ter poskrbeli za temeljitejšo zvočno izolacijo. Rezultat je slišen: motor teče uglajeneje, a še vedno dovolj »dirkaško«, da je šprotnim ušesom po volji.

Sicer pa vemo že od prej: Za polnjenje z gorivom skrbi mehansko-elektronska naprava bosch KE-jetronic III, povezana s mikroprocesorjem, ki bdi nad motornimi vrtljaji, zami-



Mercedes 190 E 2.5–16: športna limuzina, športna notranjost

kom ročične gredi, sesalnim podtlakom, temperaturo motorja, količino sesanega zraka in tako dalje.

Serijsko vpet je petstopenjski menjalnik s športni vožnji prilagojenimi prestavnimi razmerji, moč pa si je zaželeli tudi avtomatiko. Večja gibna prostornina z vsemi posegi vred omogoča največjo moč 143 kW (195 KM) pri 6750 vrtljajih v minuti in največji navor 235 Nm pri 5000 do 5500 vrtljajih v minuti, upošteva pri tem serijsko vgrajeni tristezni uravnavani katalizator.

Tovarniško napovedanih končnih zmogljivosti vozila sicer nismo mogli natanko preveriti, so pa naslednje: največja hitrost 230 kilometrov na uro, pospešek 0-100 km na uro v 7,7 sekunde.

Športni dan, ko smo te mercedese preskušali, je namreč močno skazil dež. Pa ni bilo moč povsem do konca pritisniti na plin niti na navadnih in na avtomobilski cesti tam, blizu Stuttgarta, niti pozneje na hockenheimski dirkališni progi. Ostal je pa splošno veljaven občutek: da je mercedes 190 E 2,5-16 zelo dobro uravnotežena športna limuzi-

na. Posebej poudčrtano »športna« in posebej poudčrtano »limuzina«. S tem hočem reči,

da ni niti cestni dirkalnik (tudi šef razvoja dr. Peter je posebej poudaril: »Nočemo dirkalnih motorjev za vsakdanjo uporabo!«), pa tudi tako običajna limuzina ne, da bi jo mogli voziti tja nekam v tri dni

Hoče pač nekaj voznškega predznanja, pravcato mero veselja do zahtevnejše in ostre vožnje, pa seveda nič hitrostnih omejitev. Potemtakem je moč ta mercedes voziti odločno in ob vseh pogojih zelo hitro. Tudi na mokrih in ostrih ovinkih, najsi bo na običajni cesti ali dirkališču.

Navsezadnje: že njegov prednik 2,3-16 je doživel prisrčen sprejem med pravimi dirkači. Kar petnajst hitrih moštev je to vozilo predelalo v dirkalniške skupine A (kar znese v celem po 200.000 zahodnonemških mark na vsako dirkalno vozilo), da se zdaj ženejo za osvojitve mednarodnega nemškega prvenstva turističnih avtomobilov.

In, ko smo bili že ravno na dirkališču, je bila priložnost na dlani: tamkaj so bili dirkalniki



Mercedes 190: novi sedeži, več prostora na zadnji klopi





in dirkači v njih. Izvolite prostim, na desni sedež, če hočete!

Seveda smo hoteli. Sam sem na primer sedel k Francozu Snobecku (Snobeck racing team) in za začetek sva teme-

ljito zletela s proge. Kolega v drugem enako prirejenem vozilu je doživel, da je videl drveti (zadnje levo) kolo izpod avta, v katerem je sedel.

Bilo je hitro, razburljivo in poučno. A smo vsi ostali celi.

Ko smo vrnili čelade, je bilo športnega dne konec. Tudi dež je pojenjal. Svet pa je ostal bogatejši za še temeljitejše (majhne) mercedese in za še zmogljivejši šestnajstventilnik med njimi. To je zgodba o razvoju, ki se nikoli ne konča.

MARTIN ČESENJ

Tehnični podatki

Motor: štirivaljni – štirilitrski – vrstni – nameščen spredaj, vzdolžno – vrtina in gib 95,50 x 87,25 mm – gibna prostornina 2500 kubikov – kompresija 9,7:1 – največja moč 143kW (195 KM) pri 6750/min – največji navor 235 Nm pri 5250 min – ročni gred v 5 ležajih – 2 odmični gredi v glavi (veriga) – po 4 ventili za vsak valj – mehansko/elektronsko vbrizgavanje goriva (bosch KE-jetronic) – vodno hlajenje – akumulator 12V, 55Ah – alternator 770W – tristezni uravnavani katalizator

Prenos moči: motor spredaj poganja zadnji kolesi – enokolturna suha sklopka – petstopenjski sinhronizirani menjalnik – prestavna ročica na tleh – platišča 7J x 15 H2 – gume 205/55 ZR 15 TL

Voz in obese: limuzina s 4 vrati in 4 sedeži – samo-

nosna karoserija – vsa štiri kolesa na posamičnih obesah – spredaj vzmetni nogi, trikotna prečna vodila, stabilizator – zadaj prostorska prema s hidropnevmatskim nastavljanjem višine vozila od tal, stabilizator – dvokrožne zavore, kolturne ob vseh štirih kolesih, servo, ABS – volan s kroglicami, servo, 3 zavrtljaji od ene do druge skrajne točke

Mere in teže: dolžina 4,430 m – širina 1,706 m – višina 1,361 m – medosna razdalja 2,665 m – kolotek spredaj 1,446 m, zadaj 1,429 m – rajdni krog 10,6 m – teža praznega vozila 1300 kg – posoda za gorivo 70 litrov

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 230 km na uro – pospešek 0-100 km na uro: 7,7 s – poraba goriva (ECE): 7,8/9,0/13,0 litra neosvinčene-ga super bencina na 100 km.

Mercedes 190: lepša zunanost, boljša aerodinamika



Volkswagen corrado

V vrtincu

Najhitrejši volkswagen doslej

Če bi bil kakorkoli zadolžen za določanje novih modelov pri Alfa Romeo, oziroma pri Lancii, oziroma pri Fiatu, bi že nekaj dni slabo spal. Kupe, kakršen je novi VW corrado, bi moral, upošteva nekdanj slovitito italijansko avtomobilsko športnost, nastati – v Italiji. Pa ni. In k sreči, to ni moj problem. Tudi Vollswagnov ne. Oni so ta avtomobil že naredili. In ga imajo.

Pri vsem tem se Italijani ne morejo tolažiti niti z domnevo, da je ime »corrado« z njihovega zeljnika, kar bi pomenilo prav neromantični »konrad«. Corrado so Wolfsburgani povzeli iz španščine kot sinonim za dirkaško poskočnost. S tem so »hurrikan« in »taifun«, ki sta bili razvojni oznaki tega

novinca, odrinili v tovarniške arhive.

Nikakršnega dvoma ni: volkswagen corrado je prvi resnični športni avtomobil te znamke. Zato, pravijo njegovi snovalci, ni mogoče reči, da je corrado zamenjal dozdašnji scirocco; presegel ga je!

Dokazov za to trditev je veliko, začnem pa z obliko. Corrado je dolg malce čez štiri metre (pravzaprav natanko toliko kot scirocco), a so njegovo dolžino izredno skladno izkoristili. Tako je nastal kupe z dvema vrati ob straneh in s tretjimi na zadku, z zelo kompaktnim videzom v celem, s klinasto obliko, kar pomeni proti tlem upognjen, a v isti sapi precej čez prednji kolesi štrleč nos, ter privzdignjen zadek nad izrazito razmaknjenima zadnjima kolesoma. Rahlo upognjena in za bočni izgled poglavitna linija, ki so jo povlekli od žarometa do vrat in pod obema bočnima stekloma

Zadnja klop: športna utesnjenost

