

Mercedes-benz 190/190 E

Tretji krak srebrne zvezde

Tudi najmanjši mercedes je pravi mercedes od vrha do tal!

Avstrijskega poklicnega znanca imam, ki je novemu mercedesu botroval nekaj dni pred menoj in je povedal:

»Boljšega avta v tem primeru ni moč pričakovati!«

Tako je presenečenje ob prvi vožnji na robu španske Seville odpadlo. Če je to, da je mercedes dober avtomobil, sploh lahko presenečenje!

Kajti novi mercedes 190/190 E je predvsem natančno premišljen avtomobil. Tvoгам in rečem, da znanjo kaj takšnega narediti je pri Daimlerju-Benzu. Navsezadnje tudi zato, ker imajo denar. Predvsem pa zato, ker do zadnje podrobnosti vedo, kaj hočejo. Tale novinec je nastajal šest let. In že pred tremi leti je bil skoraj takšen kot danes. Čakali so na pravi trenutek in dočakali: novi audi 100, novi BMW »3«, novi ford sierra, novi citroen BX, ...

Zdaj! Kralji prihajajo zadnji! Mercedesov oblikovalski šef Bruno Sacco pravi:

»Tudi če bi ga moral znova narisati, bi narisal enak avtomobil!«

Novi mercedes je nova hišna zvezda; je tudi novi hišni razred; in je MERCEDES. Z velikimi črkami!

In vem za zelo neudobno službo: delati avtomobile, ki naj bi mu odžirali kupce!

PO MERI ČASA

Pri Mercedesu vedo, do kam smajo. Zato je novi mercedes najmanjši mercedes, pa še zdaleč ni majhen. Je limuzina s štirimi vrati. Je tudi zelo podoben mercedesu razreda S. In je – od zunaj in od znotraj – skladno in do podrobnosti dodelano vozilo.

V Stuttgartu pravijo: Kdor hoče potovati daleč in po avtomobilskih cestah, temu ponujamo mercedes 500 SE. Kdor hoče udobno in hitro živeti, zanj imamo mercedes 380 SEC. Toda, kdor hoče živeti po marah današnjega časa, ta bo izbral mercedes 190. Resda bo vozil za debelega pol metra krajši in za več kot 100 KM šibkejši avtomobil, kot bi ga vozil, če bi si kupil limuzino 500, ali kupce 380, toda tudi najmanjši mercedes smo naredili po najboljših močeh. Zato pa ima zvezda na nosu!«

In to je pomembno: da kakovost ob manjših merah ne popusti!

Značilna za novi mercedes je klinasta oblika: sploščen nos z oglatima žarometoma in s še nižjo masko kot smo je bila vajeni doslej, proti zadku višajača se boka, pa skorajda pretirano visok zadek, ki je oglato obrušen in ki enako dobro služi aerodinamiki (name-

sto običajnega spojlerja) in štiridesetletirskemu prtijažniku v njem.

Glede aerodinamike: mercedesovci niso segli čez Audijev svetovni rekord in so ostali pri ugodnem, a zmernem količniku zračnega upora Cw = 0,33. Je bilo

slišati, da ne nameravajo klatiti rekordnih števil za ceno umazanih stranskih šip, pa sta za novi mercedes še posebej značilna stranska robova prednje šipe, ki tako kot pri ostalih mercedesih vodita odvečno vodo z nje čez streho vozila, da ne ogroža stranske vidljivosti. In so tudi desno vzvratno ogledalo (za doplačilo) naredili večje od levega, ker je vidljivost varnejša od videza. So se pa odrekli običajnim strešnim robovoma nad vrati in bo moral tisti, ki bo hotel imeti strešni prtijažnik, dokupiti originalni, da se bo prilagel očajtvama na strehi. So tudi prednji pokrov zavihali čez en sam brisalnik, da je zračni tok bolj tekoč, platiko pod prednjim odbijačem pa so zaoblili rezanju zraka na lju-bo. In plastični kolesni pokrovi so



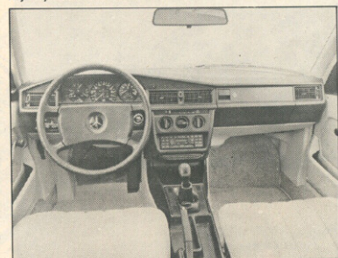
splošeni kar se le da, a obenem vseeno tako oblikovani, da zrak, ki se vrtinči skozi, blagodejno pihna na zavore. Zadnje luči so obem že znane, torej rebaste, tako kot je mercedesovskih še mnogo podrobnosti na in v avtu. Pri tem velja reči, da se prednji in zadnji pokrov odpirata skoraj navpično, vsa štiri vrata pa skoraj povsem pravokotno na vzdolžnico vozila.

A je vse to le uvod v udobje, ki ga najmanjši mercedes ponuja, pa najsi gre za počute v potniškem prostoru, za dostop k motorju, ali za zlaganje prtljage v zadek vozila. Da, celo rezervno kolo, na dnu, je pravo, ne tisto zaslino, s katerim po novem varčujejo teži in prostor. A te obenem zapeljejo v zadreg, če ena od gum na kolesih le popusti. Saj so tudi mercedesovci skrbno preračunavali teži in jo zmanjševali kjerkoli je bilo mogoče, a pretiravali niso. »saj mercedes ni plastična igračka« pa zato pod 1080 kilogramov tudi niso prišli.

Je pa zato v tem avtu vse tako, kot si želite, da bi bilo: od armaturne plošče, ki je asimetrično oblikovana in pregledno sestavljena, do natančnih ročic za zračenje in gretje, do odprtih in zaprtih predalov in celo do ročne zavore, ki je pred vsem mercedesu med sedežema – tako kot smo vajeni pri večini vozil – in ne na tleh ob levi nogi – tako kot smo bili vajeni pri mercedesih doslej. A je zato ploščata opora za levo nogo večja in za vožnjo nedvomno udobnejša. Od večjih mercedesov smo v tem avtu spoznali obliko merilnih instrumentov, stikalo za luči, kombinirano ročico ob volanu, volanski obroček (pri katerem je moč doplačati za varnostno vrečo), številna druga stikala in prestavno ročico. Prednja sedeža z zglativnikoma vred sta oblikovana tako, da sta telesoma tudi na najostrejših ovinkih skorajda v športno oporo, vznikovega pa je povrh tega moč nastavljati po višini in ga odinčiti tako daleč, da nogi ne dosežeta pedal. Resda je tisti hip med naslonjalom in zadnjo klopio le za centimeterek praznine, da tam zadaj zagotovo ni več moč sedeti. Toda: ravno s takšnim pomikom zmore mercedes ustreči tudi izrazito visokim ljudem, kar je zanesljivo boljša ponudba od tistih, pri katerih s skrajšanim pomikom prednjih sedežev dokazujejo prostornost zadnje klopi. Seveda je tudi v tem avtu dovolj notranje dolžine za pet običajno raščenih potnikov, je pa res, da prostora zadaj ni toliko, da bi bilo tudi ta mercedes moč uporabljati v namene, kjer sedi voznik spredaj, uradna gospodja pa zadaj. Novi



Najmanjši mercedes: družinsko udobje



Armaturna plošča: poglavje o temeljitosti

mercedes je ustvarjen pač za družinske prevoze, kjer ni važno, če se otrokom hlače malce pomečkajo.

Ampak ravno zato, ker je na tem vozniskem sedežu moč najti povsem pravišnji položaj telesa, je že sam začetek vožnje sračen. Pa bo o tistem, kar so postorili za udobno, varno in v celem dobro vožnjo, šele govora. Lahko pa takoj zapišem, da med nekajstokilometrsko preskušnjo nisem našel niti ene napake, vredne nergastih pripomb. Z izjemo brisalnika, ki ne seže dovolj daleč, da bi obrisal tudi leví zgornji vogal šipe, pa je zaradi tega potrebno včasih skloniti glavo. Kadar dežuje, seveda!

KAJ SVET ŠE NI VIDEL?

Obstajajo kilometrski filmi v tovarniškem arhivu in kopice slik na moji mizi – za dokaz, kako temeljiti so bili Mercedesovi ljudje, ko je ta avtomobil nastajal. Žal ni prostora za te slike, zato verjemite na besedo: milijoni delovnih ur so pretekli, preden je avtomobil postal takšen, kot je. V mislih imam dolge vrste zaletavanj v svinčene stene, v druga vozila in v umetne pešce, vse to zato, da se ploščena zdaj – ob morebitnem trčenju – stlačí tako, da ostanejo potniki v njej čimbolj celi in zdravi. Ali pa preskusi z vrečo v volanskem obroču. To je zdaj moč dokupiti, pa se samodejno napihne vsakič, ko zagrozi nevarnost, da bi udarec pri trčenju lahko ogrozil voznikovo telo. Ne le za takšno vrečo, tudi





za dosti druge dragoceneopreme je pri tem avtomobilu moč doplačati: na primer za osrednjo kľučavnicco; za servoovlađevnik volana; za električno vodenje šip; za ogrevanje prednjih sedežev; in seveda za zavore ABS, ki preprečujejo blokiranje koles med naglim ustavljanjem vozila. Pa še za usnje na sedežih, za pomično streho, za dragoceno stereo napravo, za umetno klimo, za lahka platišča in tako dalje.

Dokaz temeljitosti je tudi tale podatek: že leta 1971, torej precej prej, kot je začel nastajati »mali« mercedes, so v tovarni zadolžili skupino inženirjev za razvoj nove zadnje preme. V vseh teh letih so zasnovali natanko sedemdeset zadnjih prem, približno tretjino od teh pa so – s pomočjo posebnega, odprtega, kartinga podobnega vozila – tudi praktično preskusili. In zadnje preme, kakršna podpira novi mercedes, svet še ni videl. Pravijo ji »prostorsko vodena« preme, gre pa za posamične obose, zasnovane tako, da je vsako od zadnjih (torej pogonskih) koles vodeno s po petimi vodili. Koti med njimi so natanko izračunani in ustrezajo vsakršnim pogojem med vožnjo: najsi gre za vzmetne obremenitve, za prečne sile, za nagla zaviranja, ali za ostre pospeške. Poglejte skico zadnje prame in spoznali boste: da niti v avtomobil ni treba sedeti, pa človek že verjame, kako popolno podvoze ima! Nič manj dognana ni prednja

prema z vzmetnima nogama in z ločenima vijačnima vzmetema, s trikotnimi prečnimi vodili in – prvič pri mercedesu – z negativnim polimerom vodenja. Zavore so štirikrat kolutne in zasnovane tudi onostavnemu in sprotnemu vzdrževanju na ljubo.

ENKRAT ZA DVAKRAT

Motor je en sam, a v dveh različicah. Sposodili so si ga pri mercedesu 200, kako zmogljiv je v novem vozilu, pa je odvisno od tega, kaj piše na zadku. Mercedes 190 poganja s prečnotočnim uplinjačem opremljen dvolitrični štiriinjlnik, pri katerem glavnih tehniških lastnosti – v primerjavi z motorjem v mercedesu 200 – niso spremi-

njali, zmanjšali so pa sesalne in izpušne kanale ter ventile in na novo »izračunali« odmično gred. Motor mercedesa 190 zmore zato le 66 kW, oziroma 90 KM (mercedes 200: 80 kW, oziroma 109 KM), pa je to moč zaznati tudi tisti hip, ko ga poženeš na vožnjo. Moč pač ni tolikšna, da bi voznika pritislo ob sedež.

Enak motor v mercedesu 190 E pa je opremljen z na novo zasnovano Boschevo mehansko-elektronsko napravo za vbrizgavanje goriva (KE-Jetronic), ki omogoča prepričljivih 90 kW oziroma 122 KM. Elektronika pri tej napravi skrbi za samodejno zapiranje goriva pri odvzetem plinu, za tek motorja pri polni obremenitvi in za njegovo ogrevanje. Če elektronika zataji, je mehanski del vbrizgoval-

ne naprave skoraj v celem sposoben prevzeti potnjanje motorja, pa je vožnja nemotena. Le poraba goriva zavoljo tega malenkostno naraste.

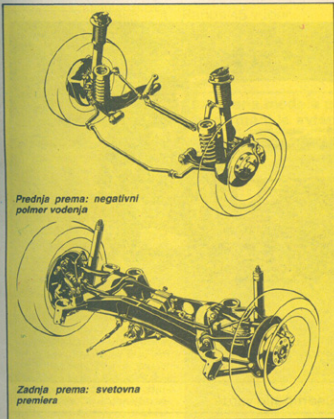
Oba motorja se svalita z največjima navoroma pri ugodno nizkih vrtljajih (190: 165 Nm pri 2500/min; 190 E: 178 Nm pri 3500/min), kar zagotavlja prijetno prožnost motorjev in omogoča hitro pretikanje navzgor. No, in če je motor mercedesa 190 razmeroma lenoben, pa je njegova močnejša različica odločno prepričljivejša: mercedes 190 E zmore največjo hitrost skoraj 200 kilometrov na uro, z mesta do hitrosti 100 kilometrov na uro pa pospeši v debelih desetih sekundah. Obavovarniška rezultata smo le z uro v roki in na običajni cesti tudi preverili. Ob tem je potrebno reči, da sta oba nova mercedesa tudi dovolj varčna, da pa postaneta še varčnejša, če sta opremljena s petstopenjskim manjalnikoma. Pri tem je četrta prestava direktna, peta pa z razmerjem 0,78:1 ravno prav blagodejna za vrtljaje in željo motorja. Ne da bi bile zmogljivosti vozila zaradi tega kaj prizadete, uplahnje tudi trušč, ki ga oba motorja zgajata v višjih območjih vrtljajev. Torej je takoj moč reči, da je doplačilo za takšen menjalnik dobro naložen denar.

Sta pa oba mercedesa na voljo tudi s štirikopenjsko avtomatiko, ki je opremljena s posebno varčevalno napravo. Če stikalo pretaknete v položaj »E«, je samodejno pretikanje v višje prestave zgodnejše, pretikanje navzdol poznejše, v najvišje vrtljaje pa je motor moč prisiliti le s »kick-downom«. Tako se tudi splošno veljavno pravilo o zvezi med samodejnimi menjalniki in večjo porabo goriva, precej skazi.

ŠPORTNO UDOBJE

Vse, od voznikovega delovnega prostora, do sedežev in opreme za





Prednja prema: negativni polmer vodenja

Zadnja prema: svetovna premiera

sopotnike ter do brezhibno uglajenega podvozja in uglajeno tekočih motorjev je pri novincu preračunano na dvojni občutek: da je novi mercedes zrela in prepričljiva limuzina, pa tudi, da je to avtomobil, s katerim je moč na zahtevnih cestah povsem z lahkoto dohajati dosti bolj športna vozila. Proga v

Španiji je seveda prekratek dokaz za vse, kar to vozilo zmore, toda ker sem jo prevozil večkrat zapored, so vtisi vseeno dovolj trdni.

Saj je jasno: izmed obsega je močnejša različica tista, ki te napolni z veseljem. Medtem ko bodo mercedesi 190 vsč predvsem mirnejšim voznikom, je mercedes

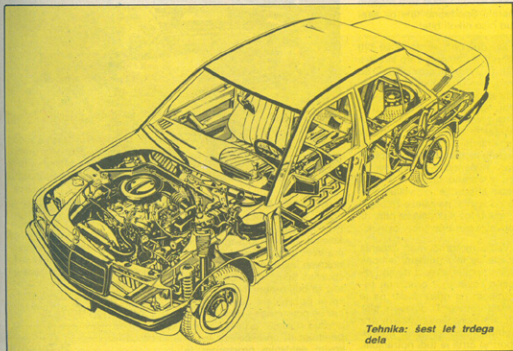
190 E ponudba tudi za izbirčne okuse. Kajti: novi mercedes, in to velja za obe različici, je na cesti – ne glede na kakovost in vrsto cestišča – tako zelo zanesljiv in lahkon avtomobil, da se želja po močnejšem motorju prebudi sama od sebe. Podvozje, ki je odličen kompromis med udobjem in športnostjo, je vsem voznikom željam preprosto kos. Novi mercedes je skoraj nevtralnno vozilo in le na skrajni hitrostni meji ovinki prilisijo voznika v rahlo odzemanje volana. Toda ti popravki so tako malenkostni, da jih je moč igrave opraviti. Pri tem je najbolj zanimivo to, da je mercedes 190/190 E proti pretiranemu nagibanju ali poklivanju karoserije povsem imuno vozilo.

In ker ga nameravajo že letos (v celem bodo to leto izdelali 100 000 teh avtomobilov) ponuditi z dizelskim in z 2,3-litrskim bencinskim motorjem, bodo tako započeli tudi obe skrajni želji: po že tradicionalnem mercedosovskem naftnem pogonu in po še hitrejših »dirkaških« užitkih.

Mercedes 190 stane v ZR Nemčiji 25.500 zahodnonemških mark, mercedes 190 E pa je za 2000 mark dražji. Torej skačeta s cenami in zelje srednjevelikim hišnim bratom, to pa pomeni, da bo potrebno srednje Mercedesovo vrsto kmalu pomladiti in jo v celotni ponudbi rahlo »privzgodniti«. O tem, kako bodo to naredili, si ni vredno delati skrbi. Pri »Srebrni zvezdi« znajo svoj posel!

MARTIN ČEŠENJ

foto: TOM PLETERSKI



Tehnika: šest let trdega dela

Tehnični podatki

Motor: štirivaljni – nameščen vzdolžno nad prednjo premo

MB 190: vrtna in gib 88,0 x 80,25 mm – gibna prostornina 1997 kubikov – kompresija 9,0:1 – največja moč 66 kW (90 KM) pri največji moč 66 kW (90 KM) pri 5000/min – največji navor 165 Nm pri 2500/min – ročna gred v 5 ležajih – odmična gred v glavi (veriga) – glava iz lahke litine – prečnotočni uplinjač stromberg 175 CDT – mehanska črpalka za gorivo – vodno hlajenje – akumulator 12V, 55 Ah – alternator 770 W – brezkontaktni tranzistorški vžig MB 190 E: vrtna in gib 89,0 x 80,25 mm – gibna prostornina 1997 kubikov – kompresija 9,0:1 – največja moč 90 kW (122 KM) pri 5100/min – največji navor 178 Nm pri 3500/min – ročna gred v 5 ležajih – odmična gred v glavi (veriga) – glava iz lahke litine – mehansko-elektronsko vzbiranje goriva – elektronična črpalka za gorivo – vodno hlajenje – akumulator 12 V, 55 Ah – alternator 770 W – brezkontaktni tranzistorški vžig

Prenos moči: motor spredaj poganja zadnji kolesi – enokoliurna suha sklopka – štirištopenski sinhronizirani menjalnik (za doplačilo petštopenski ročni, ali štirištopenski samodejni menjalnik), prestava ročica na fleh – platišča 5 J x 14 – gurne 175/70 MB 14

Voz in obese: limuzina za 5 oseb – 4 vrata – samonosna karoserija – spredaj posamične obese, vzmetne noge, vijajčne vzmeti, trikotna prečna vodila, stabilizator – zadaj posamične večkrat vodene obese (»prostorska« prema), vijajčne vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator – dvokrožni zavorni sistem, štirikrat kolne zavore, servo, omejevalnik moči (za doplačilo: ABS), ročna zavora na zadnji kolesi, ključ med sedežema – volan s krogljicami (za doplačilo: servo), 5 zavrtnjev od ene do druge skrajne točke.

Mere in teže: dolžina 4,420 m – širina 1,678 m – višina 1,383 m – medosna razdalja 2,665 m – koloček spredaj 1,428 m, zadaj 1,415 m – najdlji krog 106 m – teža praznega vozila 1080/1100 kg – dovoljena skupna teža 1580/1600 kg – prtljažnik 410 litrov – posoda za gorivo 55 litrov

Zmogljivosti (tovarna):

MB 190: največja hitrost 175 km na uro – 0 – 100 km na uro: 13,2 s – poraba goriva (ECE): 6,5/8,4/10,7 litra na 100 km MB 190 E: največja hitrost: 195 km na uro – 0 – 100 km na uro: 10,5 s – poraba goriva (ECE): 6,4/8,3/10,3 litra na 100 km