

Vozili smo: MERCEDES-BENZ 190E 1.8

1.8

# NOVA ŠTEVILKA



*Stopnjevanja – majhen, manjši, najmanjši – pri Mercedesu-Benzu ne marajo. Vseeno: mercedes 190 je že od 1982. leta najmanjši model pri tej hiši, v nosu različice 1.8 pa je od letošnjega aprila najmanjši motor modernih Mercedesovih časov.*

Z njim so začetek ponujene avtomobilske palete prestavili v dokaj razširjeni 1,8-litrski avtomobilski razred, seveda s trdnim

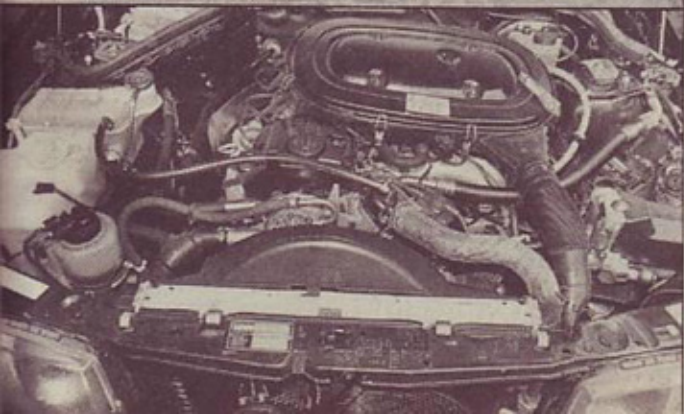
prepričanjem, da se trikraka zvezda na nosu zaradi tega nič manj ne blešči.

Spremembe navsezadnje niso tragične: avtomobil je obdržal temeljno oznako 190 E; od različic se na zunaj razlikuje le po dodatni številki 1.8 na zadku; motor je že dolgo znani agregat M 102, tokrat z manjšo gibno prostornino; in tudi zaradi enoj-

ne troblje, manjšega akumulatorja (46 Ah), tanjšega hladilnika, spremenjenih prestav v diferencialu, bolj skromnih tapet v notranjosti in brez ogrevanja zunanjih ogledal se svet ne bo podrl.

Motor je po zasnovi natanko takšen kot dvolitrski izdelek: tudi s po eno odlično gredjo ter s po dvema ventiloma za vsak





valj v lahki glavi. Vrtin valjev niso spreminjali, povsem nova pa je ročična gred, v prid krajšim batnim gibom. Tudi bati so drugače oblikovani, ojnice, spojevine pri motorju za 190 E 2.5-16, pa so daljše. Vse to prispeva k manjšim prostim težem ter k manjšim stranskim silam batov in jamči mirnejši tek pa tudi daljšo življenjsko dobo motorja. Hkrati so zmanjšali težo vztrajnika, vzporedno z njo pa tudi število blažilnikov na prednjem koncu ročične gredi.

Uplinjačev pri »Mercedesovih motorjih ni več in tudi 1.8-litrska različica pri tem ni izjema. Polnjenje goriva opravlja zanjo mehansko/elektronski Bosch KE-jetronic III, opremljen s samodejnim zapiranjem dotoka goriva ob odvzetem plinu, hkrati pa z dovolj mikroprocesorske tehnike, da se zmore odzivati na različne delovne okoliščine; na primer med ogrevanjem motorja ali ko gre za spomin optimalnih razmer pred izključitvijo vžiga ter seveda v zvezi z ukazi sonde lambda, če je izpuh kataliziran.

Ne glede na to, ali je motor opremljen z uravnavanim katalizatorjem ali ne (našim kupcem sta na voljo obe možnosti), so njegove zmogljivosti vselej enake. Hkrati pa je moč izbirati med štiristopenjskim, šestopenjskim in samodejnim menjalnikom. Kombinacije naštetih možnosti so vzrok za razmeroma majhne razlike v končnih zmogljivostih (hitrost, pospeški) vozila in v njegovi normi ter hkrati povprečni porabi goriva.

Ampak, gledano izza volana, voznik še ne ve, da je v nosu najmanjši Mercedesov motor. Ta namreč steče na enako uglajen način kot vsi motorji te znamke, s skrbno pridušenim zvokom in mirno, kot sodi k imenitnosti te avtomobilске hiše. Z motorjem je potemtakem vse v redu. Neugodno je kvečjemu razmerje med njegovimi zmogljivostmi in 1160 kilogrami teže praznega (ali še slabše: 1660 kilogrami teže polno obteženega) vozila. Zato so pospeški zelo zmerni, tudi če voznik čisto v vsaki prestavi sproži samodejni omejevalnik motornih vrtljajev (pri 6400 vrtljajih v minuti). Ta ga utegne celo presenetiti, saj merilnik vrtljajev ne sodi k serijski opremi. Pa tudi ekonometra v mercedesih 190 E ni več.

So pa druge imenitosti: na primer ABS pri zavorah, nastavljivi prijemališči prednjih varnostnih pasov, po višini nastavljiv voznikov sedež, pa stikalo za sprotno prilagajanje žarometnih snopov obtežbi vozila in tako naprej.

## Tehnični podatki

**Motor:** štirivaljni – štiristaktni – vrstni – nameščen spredaj vzdolžno – vrtina in gib 89,0 x 72,2 mm – gibna prostornina 1797 kubikov – kompresija 9,0:1 – največja moč 80 kW (109 KM) pri 5500/min – največji navor 150 Nm pri 3700/min – ročična gred v 5 letjih – odmična gred v glavi (veriga) – glava iz lahke kovine – mehansko/elektronsko vzbujanje goriva (bosch KE-jetronic III) – vodna hlajenje – akumulator 12 V, 46 Ah – alternator 770 W – brez ali z uravnavanim izpušnim katalizatorjem

**Prenos moči:** motor spredaj poganja zadnji kolesi – enokolutna suha sklopka – štiristopenjski (petstopenjski ali avtomatika) sinhronizirani menjalnik, prestavna ročica na tleh – platišča 6J x 15 gume 185/65 HR 15.

**Voz in obese:** limuzina – 4 vrata, 5 oseb – samonosna karoserija – vsa štiri kolesa na posamičnih obesih – spredaj vzmetni nogi, trikotna prečna vodila, stabilizator – zadaj »prostorska« prema (prečna in poševna vodila, kolotečni drog, vijolčne vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator) – dvokrožne zavore, servo, kolutne za vsa štiri kolesa, omejevalnik moči zadaj, ABS; mehanska ročna zavora na zadnji kolesi, ročica med sedežema – valan s kroglicami, servo, 3,5 zavrtljajo od ene do druge skrajne točke.

**Mere in teže:** dolžina 4,448 m – širina, 1,690 m – višina 1,375 m – medosna razdalja 2,665 m – kolotek spredaj 1,441 m, zadaj 1,421 m – rojdní krog 10,6 m – teža praznega vozila 1160 kg – dovoljena skupna teža 1660 kg – dovoljena teža prikolice z zavoro 1500 kg, brez zavore 615 kg – priplaznik 410 litrov – posoda za gorivo 55 litrov

**Zmogljivosti (tovarna):** največja hitrost 185 km na uro (avtomatika: 180 km na uro) – pospešek 0-100 km na uro: 12,7 s (avtomatika: 13,3 s) – poraba goriva (ECE): štiristopenjski menjalnik – 6,8/8,5/10,8; petstopenjski menjalnik – 6,3/8,1/11,0; samodejni menjalnik – 7,4/9,0/10,9 litra bencina super na 100 km (našete porabe goriva veljajo za različice brez katalizatorja)

Mercedes-Benz ostaja pač mercedes-benz: s komolčnim opornikom med prednjima sedežema, z vrhunsko končno obdelavo in – seveda – z zvezdo na nosu.

*Nova številka na zadku ga prav nič ne ponižuje. Je le dodatna možnost za tiste kupce, ki se jim ne mudi pretirano. Ali reče-no drugače: ta avtomobil je namenjen ljudem, ki jim za življenjsko lagodnost manjka samo še – mercedes-benz! Pa čeprav le 190 E 1.8.*

*Tekst: Martin Česenj  
Foto: Srdjan Živulović*