



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 – štiritaljni – 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 zavrtiljaji 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 slovit 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.

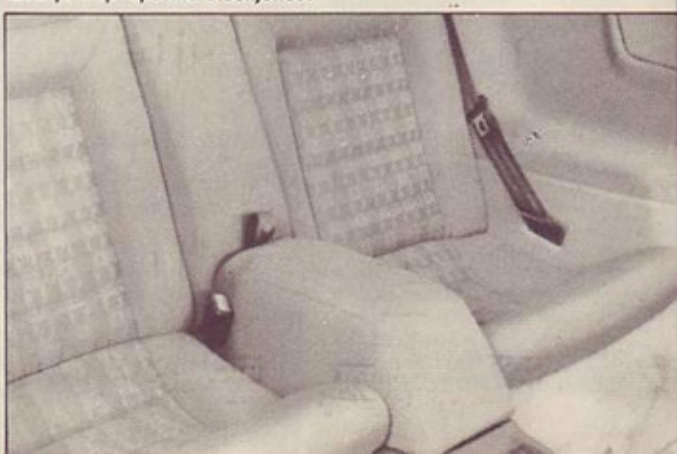
Pri vsem tem se Italijani ne morejo tolažiti niti z domnevo, da je ime »corrado« z njihovega željnika, kar bi pomenilo prav neromantični »konrad«. Corrado so Wolfsburgani povzeli iz španščine kot sinonim za dirkaško poskočnost. S tem so »hurrikan« in »taifun«, ki sta bili razvojni oznaki tega

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 dozdajšnji 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





obliki je potrebno reči tudi tole: da so jo, jasno, krojili v vetrovniku, kar je prispevalo tudi k ugodnemu količniku zračnega upora $C_w = 0,32$, da pa k sreči niso težili k rekordnim dosežkom na tem področju, pa je Corrado eleganten, športno »nabit« in po tej plati povsem svež avtomobil.

Enako skrbno obdelana, dognana in lična, predvsem pa športna je tudi njegova notranjost. Sedeži so štirje: prednja dva z izdatnim vzdolžnim pomikom, z nastavljanjem po višini, z dvignima zglavnikoma ter z obliko, ki je v celem kosu podpiranju teles. Pomik volanskega obroča sodi k doplačilom, a je moč tudi brez tega najti v Corradu praktično popoln, ergonomino pravilen in po počutju sproščen vozniški položaj telesa. Volanski obroč z dvema posamičnima in eno dvojno prečko je – tako kot izredno kratka in dosegu roke naklonjena prestavna ročica – odet v usnje. Pred voznikovi očmi so vsi poveljni merilniki (gorivo, temperatura, hitrost, vrtljaji), dva (za tlak in temperaturo motornega olja) pa so pritaknili na dno sredinske konzole. V osnovno ceno sodi tudi potovalni računalnik, ki streže s podatki na ukaz ročice ob volanu. Podobno priročna pa so tudi vsa druga stikala v avtu, bolj ali manj povzeta po precej podobnem okolju v VW Passatu.

Zadnja klop pravzaprav ni klop, ampak sta dva, daljšim nogam ne preveč naklonjena, sicer pa skrbno oblikovana sedeža, z zajetno vmesno pregrajo, ki je kromolčni opornik in skladišče za škatlo s prvo pomočjo ter varnostni trikot-



proti zadku, se konča pri nezajem, a kljub temu zajetnem spojlerju, ki so ga s posebnim mehanizmom vred vtisnili na prečni vogal zadnjih vrat. Mehanizem zagotavlja, da se spojler nad hitrostjo 120 kilometrov na uro samodejno privzdigne ter tako »pritisne« zadek vozila za 36 odstotka odločneje k tlu. V izhodiščni položaj se spojler pomakne prav tako samodejno, kot hitrost vozila splahni pod dvajset kilometrov na uro. Vozniku pa je na voljo tudi stikalo za levico: z njim je moč sprožiti

spojler kadarkoli, na primer zaradi čiščenja vozila.

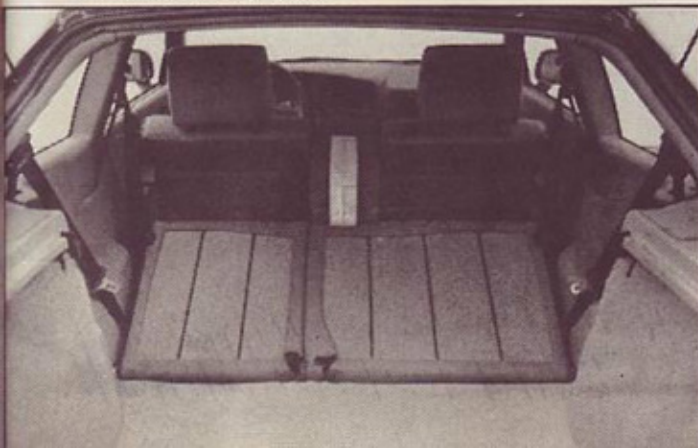
K skladnosti v celem prispevata tudi ovalni, električno pomicni in ogrevani zunanji ogledali, serijska pa so še lahka platišča za široke, nizko-presečne, petnajstocolske gume in kratka antena na zadnjem delu strehe (takšnih anten smo vajeni pri Audijskih avantih in VW Golfih s šestnajstventilskimi motorji), ki pomeni tudi v osnovno ceno všteti visokokakovostni stereoradiokasetofon v avtu.

Preveč vsakdanji in spomi-

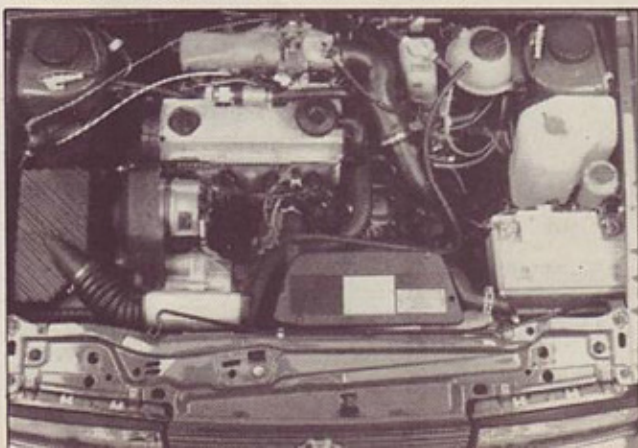
njačo na jetto je le nos tega novega Volkswagna. Resda so ga odeli v zajeten in spodaj v spojler zavihnen odbijaj z vtisnjenimi meglenkami in utripalkami, resda sta moderno nizka in oglata tudi oba žaromet, toda med njima so ostale klasične hladilne reže s VW znakom na sredini in že med krstno vožnjo se je izkazalo, da dohitevani vozniki na avtomobilski cesti niso sprevdeli hitrega športnega avtomobila in so se le neradi umikali njegovi hitrosti.

Ob karoseriji, oziroma njeni

V zadku: povečan prtljajnik



V nosu: velika moč, velik navor, zmerna poraba goriva





nik hkrati. Naslonjalo je deljivo po tretjini in ga je moč prekucniti naprej, kar omeni povečanje prtljažnega prostora od (normno) 300 na 838 litrov praznine. Dvižna polica pod zadnjim oknom je snemljiva.

Vnovič in na kratko rečeno: corrado je namenjen dobremu in športnemu počutju za dve odrasli osebi in dva otroka. Več pa od pravega športnega avtomobila tudi nihče ne pričakuje. Razen seveda športni motor.

Ta je v corradu tam, kamor sodi, torej v nosu, poganja pa – po Volkswagnovi tradiciji modernega časa – prednji kolesi. Motor sam po sebi je že znan 1,8-litrski poprek nameščeni štirivaljnik, z vsemi modernimi značilnostmi, vključno tristezni uravnavani katalizator izpušnih plinov. Toda: na nosu in zadku corrada piše G 60. Oznaka ni naključna in gre na račun motorja; pravzaprav na račun polnilnika ob njem.

Tudi takšen polnilnik (ozna-



ko »G« so mu nadeli zaradi tej črki podobnega notranjega ustroja) ni novost. Domislil se ga je že Francoz Creux, leta 1905, zares oživili pa so ga Volkswagnovi tehniki pred tre-

mi leti, s polom G 40. In spoznali: da je takšno tlačenje zraka v motor za približno 30 do 50 odstotkov odločneje naklonjeno motornemu navoru kot pri turbinskih polnilnikih na iz-

pušne pline, da je vsa reč precej uporabnejša tudi v primerjavi z ostalimi že znanimi mehanskimi kompresorji in da zna – do določene običajne zahtevnosti prav dobro nadomestiti tudi povečano število ventilov za vsak valj.

Polnilnik G je sestavljen iz ohišja z vtisnjenimi kanali spiralne oblike. V njej se suče tlačilni vložek s podobnimi utori, toda ekscentrično vlečjen ter preko kratkega zobatega jermena gnan vzporedno z glavne gredi polnilnika. Ta je s klinastim jermenom v neposredni zvezi z motorno gredjo, tudi upošteva jermenično razmerje se polnilnik G zasuče tudi do trinajsttisočkrat v minuti. Spiralni žlebovi so dvojni za vsako smer (številki 40 pri polu in 60 pri corradu pomenita njihovi milimetrski širini), kar pomeni, da poteka tlačenje zraka v štirih komorah. Nad morebitnim odvečnim zrakom skrbi »by-pass« ventil pred sesalnim sistemom motorja, od koder se ta zrak vrne v tlačilnik. In zoper odvečno temperaturo tlačenelega zraka je tam tudi hladilnik, ki poskrbi za pravišno temperaturo 55



ŠEST SVETOVNIH REKORDOV

Približno mesec dni pred uradno predstavitvijo, torej že sredi avgusta je pet voznikov in ena voznica s posebj, a po normah FIA prirejenim corradom G60 (162kW oziroma 220KM) na 20,835 kilometra dolgi Volkswag-novi preskusni progi dosegalo šest svetovnih rekordov, veljavnih za avtomobile z Ottovimi in kompresorsko polnjenimi motorji med 1500 in 2000 kubiki gibne prostornine. Rekordji so bile:

1 ura	262,865 km na uro
500 kilometrov	261,033 km na uro
500 milj	260,701 km na uro
1000 kilometrov	261,711 km na uro
6 ur	257,122 km na uro
1000 milj	257,165 km na uro

V zgornji tabeli so seveda mišljene povprečne hitrosti, ki jih je vozilo doseglo v določenih časih, oziroma na pripadajočih razdaljah, na sliki pa je rekordni corrado G 60.

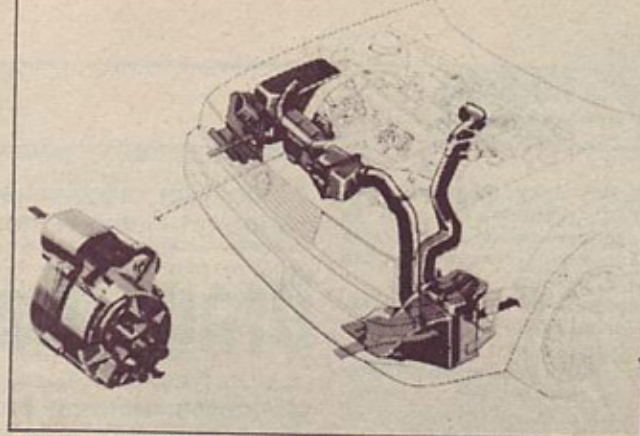
stopinj Celzija, s katerimi polnilni zrak nazadnje doseže motor.

Rezultat tega polnjenja je presenetljivo dober: motor corrada zmoro največjo moč 118 kW oziroma 160 KM pri 5600 vrtljajih v minuti, zavidljivo ugodna pa je tudi krivulja motornega navora. Ta se la-godno boči med 1500 in 6000 vrtljaji v minuti, kar pomeni, da se je na polnilnik G mogoče z vso gotovostjo zanesti ves čas motornega delovanja. Temu prmerne so tudi končne zmogljivosti vozila, kot jih ob-ljublja tovarna: največja hitrost 225 kilometrov na uro, pospešek z mesta do hitrosti 100 km na uro pa v 8,3 sekunde. Uspešnemu sožitju motorja in polnilnika so pritrinili spretno izračunani petstopenjski menjalnik, ki je s po-

močjo pletenic do prestavne ročice (tako kot pri passatu) prilagojen športno hitrim in kratkim gibom voznikove des-nice.

Povrh tega je motor, prav-zavprav njegova vžig in vbriz-gavanje goriva, pod elektronskim nadzorom naprave digi-fant, »made by Volkswagen«.

Glede podvozja so se zgle-dovali pri golfu in passatu. Prednji kolesi se opirata na vzmetni nogi s trikotnimi preč-nimi vodili in stabilizatorjem, zadnja poltoga prema pa je oplemenitena z elastičnim vpetjem vzdolžnih vodil, kar pomeni ustrezen prečni zamik obeh zadnjih koles – med ostro ovinkasto vožnjo. Konč-ni učinek precej spominja na štirikolesni volan in močno prispeva k praktično nevtralni legi corrada na cesti.



Polnilnik G: serijska uporaba na račun sodobnih lahkih materialov, modernega orodja in izredno natančne izdelave

Velika platišča omogočajo velike zavorne kolote in čeljusti, ABS (znamke Teves) pa so prišli k osnovni opreml.

Tako so za izbirčneže, nava-jene na doplačila, ostale le še tako imenitne reči kot sta klima-tska naprava ali usnje na sedežih.

Osnovna cena VW corrada kljub temu ni nizka: na doma-čih tleh stane 42.500 mark, ampak v isti sapi je potrebno upoštevati tudi ugodna tovar-niška jamstva: za vse napake v prvem letu vožnje, ne glede na prevožene kilometre; za vse napake na karoserijskem laku v prvih treh letih; in za prerjavaje karoserije v prvih šestih letih uporabe vozila. Če vozilo običi, postrežejo z brezplačno pomočjo cna ce-sti, z brezplačno vleko do prvega pooblaščenega servisa

in, če vozilo ni nared še isti dan, tudi z brezplačno preno-čitvijo za vse potnike in avtu ter z morebitnim dvodnevnim naj-emom drugega vozila.

Volkswagen corrado je to-rej kar dvakrat »v vrtincu«. Prvič zaradi vrtinčenja v nje-govem polnilniku, ki prispeva k polni in zelo odločni sapi pogonskega agregata v cel-em; in drugič zaradi vrtinče-nja prahu, ki ga ta avtomobil pravkar dviga na trgu zares-nih športnih kupejev. V novi Karmanovi tovarni v Emdnu nameravajo vsak dan izdelati 90 corradov. Nič jih ni strah, da jih ne bi prodali. Kajti, veli-ko poznavalcev postavlja corrado vžric s porscheji. Ta-ko dober avto je to!

MARTIN ČESENJ

Tehnični podatki

Motor: štirivaljni – štiritaljni – vrstni – nameščen spredaj prečno – vrtina in gib 81,0×86,4 mm – gibna pro-stornina 1781 kubikov – kom-presija 8,0: 1 – največja moč 118 kW (160 KM) pri 5600/min – največji navor 225 pri 4000/min – ročična gred v 5 ležajih – odmična gred v glavi (zobati jermen) – elektronsko vbriz-gavanje goriva in vžig (digi-fant) – polnilnik G (polnilni tlak 0,7 bara), s hladilnikom polnilnega zraka – vodno hla-jenje – uravnavan tristezni ka-lizator

Prenos moči: motor spredaj poganja prednji kolesi – eno-kolutna suha sklopka – pet-stopenjski sinhronizirani men-jalnik, prestavna ročica na tleh – platišča 6J×15 – gume 185/55 R 15 V

Voz in obese: kombi–kupe – 3 vrsta, 2+2 sedeža – sa-

monosna karoserija – prednji kolesi na posamičnih obesah, vzmetni nogi, trikotna prečna vodila, stabilizator – zadaj pol-toga prema, vzdolžna vodila, stabilizator – dvokrožne, štiri-krat kolutne in spredaj posebj hlajene zavore, servo, omeje-valnik moči zadaj, ABS – vo-lan z zobato letvijo, servo

Mere in teže: dolžina 4,048 m – širina 1,674 m – višina 1,318 m – medosna razdalja 2,470 m – kolotek spredaj 1,435 m, zadaj 1,428 m – rajd-ni krog 10,5 m – teža praznega vozila 1115 kg dovoljena skup-na teža 1505 kg – prtljažnik (normno) 300/838 litrov – po-soda za gorivo 55 litrov

Zmogljivosti (tovarna): naj-večja hitrost 225 km na uro – pospešek 0–100 km na uro: 8,3 s – poraba goriva (ECE): 6,0/7,5/11,8 litra neosvinčene-ga super bencina na 100 km