

0 bis 100 km/h auf weniger als acht Sekunden.

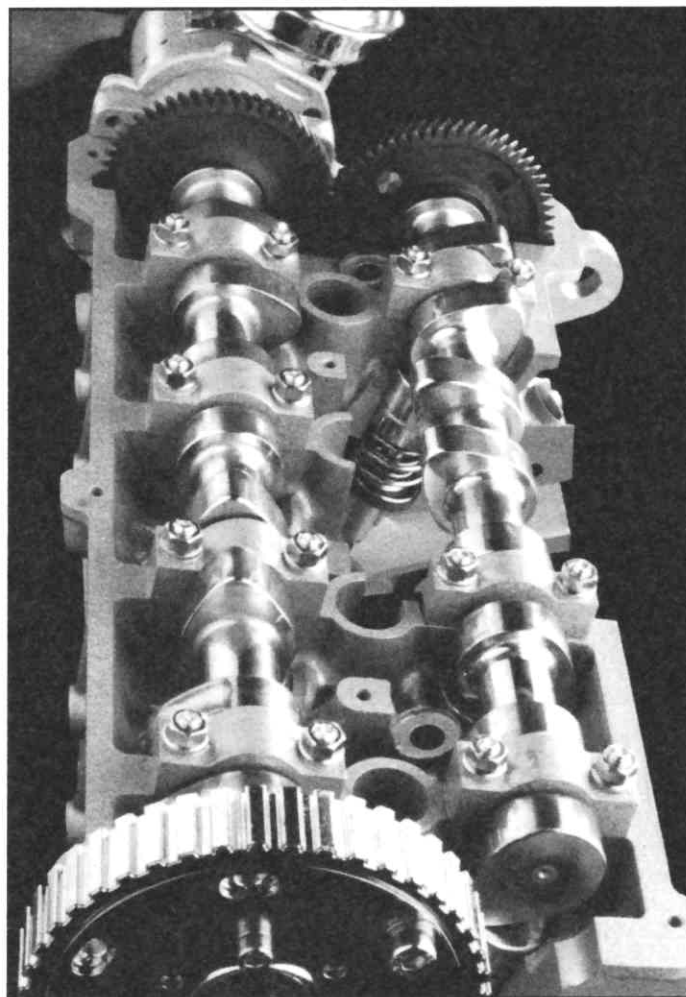
Auch Karosserie und Fahrwerk des bislang stärksten Volkswagens werden dem höheren Leistungspotential angepaßt. So wird der Neuling mit den folgenden Änderungen auf der IAA zu bewundern sein:

- Kotflügelverbreiterungen vorne und hinten,
- verbreiterte Türschweller,
- größere Front- und Heckspoiler,

DIE STARS DER IAA

(Zweiventiler) wie bisher und eine mit 136 PS.

Der Vierventiler wird dafür sorgen, daß der um rund 40 kg schwerer geratene GTI-Nachfolger im Kreise seiner Konkurrenten nach wie vor die Nase vorn behält. So beschleunigt er in etwa 8,5 Sekunden aus dem Stand auf 100 km/h und erreicht



Enge Ventilwinkel erlauben eine schmale Bauweise

- Breitreifen (185/60-14) auf 6-Zoll Alurädern,
- Scheibenbremsen hinten,
- zwei Scheibenwischer für die Frontscheibe.

Ob der neue Golf GTI ebenfalls schon als Vierventiler auf der IAA steht, ist noch ungewiß. Gewiß ist hingegen, daß es künftig zwei GTI-Versionen geben wird: eine mit 112 PS

bei identischem Luftwiderstandsindex wie der Scirocco ($c_w \times A = 0,65$) ebenfalls rund 210 km/h als Höchstgeschwindigkeit.

Eine Sechziger-Bereifung auf Leichtmetallrädern und hintere Scheibenbremsen dürfen als zusätzliche gemeinsame Merkmale unterstellt werden. Ebenfalls nicht falsch geht man in der

Annahme, daß beide Vierventilmodelle teurer werden: Rund 2 000 Mark Aufpreis dürfte der zusätzliche Konstruktionsaufwand wert sein – aber die Preise machen bekanntlich nicht die Konstrukteure.

Daimler-Benz: Der Kleinste wird der Schnellste

Daß der kleine Mercedes schneller werden muß, steht bei Daimler-Benz schon seit geraumer Zeit fest – Diskussionsthema ist beim Mercedes-Vorstand eigentlich nur noch, ob oberhalb des 190 E gleich noch zwei stärkere Versionen eingeordnet werden sollen.

Im Gespräch ist immer noch eine zusätzliche Ausführung mit dem auf gut 150 PS gebrachten Vierzylinder des 230 E, die aber voraussichtlich noch nicht bis zum Herbst serienbereit sein wird. Schließlich ist selbst bei einer Firma wie Daimler-Benz die Entwicklungskapazität begrenzt – nicht zuletzt deshalb kam es zu der Entscheidung, einen neuen Vierventil-Zylinderkopf für den 190 E bei der englischen Firma Cosworth entwickeln zu lassen.

Denn Deutschlands beste Adresse geht natürlich, wenn es nicht Untertürkheim selbst sein kann, in anderen Ländern ebenfalls zum besten Spezialisten. Und das ist, wenn es nicht gerade um Leistungssteigerung per Turbo geht, die von den Engländern Mike Costin und Keith Duckworth gegründete Firma Cosworth, die auch den bislang erfolgreichsten Formel 1-Motor entwickelt hat. Allerdings steht nicht zu befürchten, daß „British Engineering“ im Schwabenland Einzug halten wird. Die Engländer bekamen vielmehr aus Stuttgart genaue Konstruktionspläne für den Vierventil-Zylinderkopf.

Das Ergebnis ist, wie könnte es anders sein, von klassischer Natur: Es gibt zwei obenliegende

Nockenwellen, die ganz nach alter Väter Sitte von einer Kette angetrieben werden. Dazu kommt eine Benzin-Einspritzung. Die Leistung des Vierventil-Aggregates wurde von Technik-Vorstand Professor Werner Breitschwerdt bereits angekündigt: „185 PS“, meinte er, „sind ohne weiteres möglich.“ Und genauso viel wird der stärkste Vierzylinder aus dem Hause Daimler-Benz denn auch haben.

Bei der Serienausführung, die, sollte sich der Daimler-Vorstand nicht noch einmal anders entscheiden, die Bezeichnung 230 ES erhalten wird, reicht das für eine Spitzengeschwindigkeit von mindestens 230 km/h – obwohl der c_w -Wert des 230 ES schon wegen der üppigen Bereifung eher schlechter sein wird als bei den bisherigen Versionen. Groß dürfte in dieser Hinsicht der Unterschied zu den bekannten Versionen des kleinen Mercedes aber nicht sein, denn der 230 ES bekommt nicht nur einen großen Frontspoiler, sondern auch aerodynamisch gestylte Türschweller und – ganz dem Modetrend der Zeit folgend – einen Flügel auf dem Kofferraumdeckel.

Guter Geschmack steht angesichts der Tuningwelle auch bei Daimler-Benz nicht mehr auf Platz eins – aber immerhin hat sich schon gezeigt, daß Aerodynamik ähnlich erfolgreich sein kann wie Aerobic: Bei Weltrekord-Versuchen, die der Vierventiler derzeit auf der Nardo-Rennstrecke in Süditalien probt, erreichte der 230 ES auf besonders rollwiderstandsarmen Reifen der Firma Pirelli bereits bis zu 250 km/h. Geschwindigkeitsweltrekorde, beispielsweise über 50 000 km, sind damit schon so gut wie gesichert.

Eskapaden dieser Art allerdings werden auch in Zukunft die Ausnahme bleiben, denn schließlich machen nicht Sport-Versionen wie der 230 ES das Geschäft bei Daimler-Benz, sondern hauptsächlich Autos der seriösen S-Klasse und mit biedereren Dieselmotoren. Auch

dem kleinen Mercedes wird diese Antriebsart nicht erspart bleiben: Auf der IAA im September feiert der 190 D Premiere, der einen ganz neu entwickelten Vierzylinder-Diesel mit einer Leistung von 68 PS (50 kW) besitzt. Im Gegensatz zu den bisherigen Mercedes-Dieseln, die nach dem konven-

DIE STARS DER IAA

tionellen Vorkammerprinzip arbeiten, gibt es beim neuen Dieselmotor eine neuartige Kombination von Wirbel- und Vorkammer, die für ein beson-

ders kultiviertes Laufverhalten sorgen soll.

Tatsächlich, so wissen die Fahrer vom Daimler-Versuch, ist das Geräusch des Diesels von dem eines Benzinmotors akustisch kaum zu unterscheiden – zumal, erstmals bei Daimler-Benz, eine Kapselung des Mo-

tors vorgesehen wurde. Aber nicht nur in dieser Hinsicht bedeutet der 190 D eine neue Dimension des Dieselfahrens, auch die Fahrleistungen werden Maßstäbe setzen. Gut 170 km/h sind zu erwarten – da können ansonsten vorläufig nur noch Turbodiesel konkurrieren. ▷



Mit einer sportlichen Version des 190, genannt 230 ES, will Daimler-Benz dem Image des Kleinsten mehr Dynamik geben. Das Kernstück dieser Sportlimousine: ein Vierzylindermotor mit zwei obenliegenden Nockenwellen und 16 Ventilen

Ein Mercedes wie vom Tuner: Mit ausgeprägter Heckschürze, betonten Türschweller, aufgesetzten Kotflügelverbreiterungen und, als Krönung, einem auffallenden Heckflügel liegt der sportliche 230 ES voll im Modetrend. Der kleinste Mercedes soll künftig auch der schnellste Mercedes werden





Mit neuen Modellen will Jaguar den gegenwärtigen Aufwärtstrend stabilisieren. Zur IAA kommt zunächst eine Cabrio-Version des sportiven XJS, dessen Überrollbügel Puristen freilich eher abstoßen wird

