

auto motor sport

Finnland fmk 16,-, Frankreich FF 21,-, Großbritannien £ 2.25, Italien Lit 5.000, Luxemburg lfr 123,-, Niederlande hfl 6,-, Österreich öS 41,- (inkl. MwSt.), Schweiz sfr 5,-, Spanien Ptas 360,- Printed in Germany
Heft 1 3. Januar 1987 DM 5,- E 1418 D

Was Parteien vorhaben Welche Verkehrspolitik wählen Sie?

Neue Ideen?

Audi/VW

Großraum-Limousinen

Neue Motoren-Generation

Porsche

probt in Indianapolis

Erstmals Zweifel an
Mercedes

- Leser klagen über 200 D/300 E-Qualität
- Produktions- und Konstruktionsfehler
- BMW-Konkurrenz zwingt zum Zwölfzylinder

Exklusiv in

auto
motor
sport

Mercedes 300 E 4matic

Vergleich mit Allradtechnik
von Audi/BMW/Honda/VW

Exklusiv in
Fahrbericht

auto
motor
sport

Ferrari GTO

Evoluzione ▶



Der Zweck heiligt die Mitte

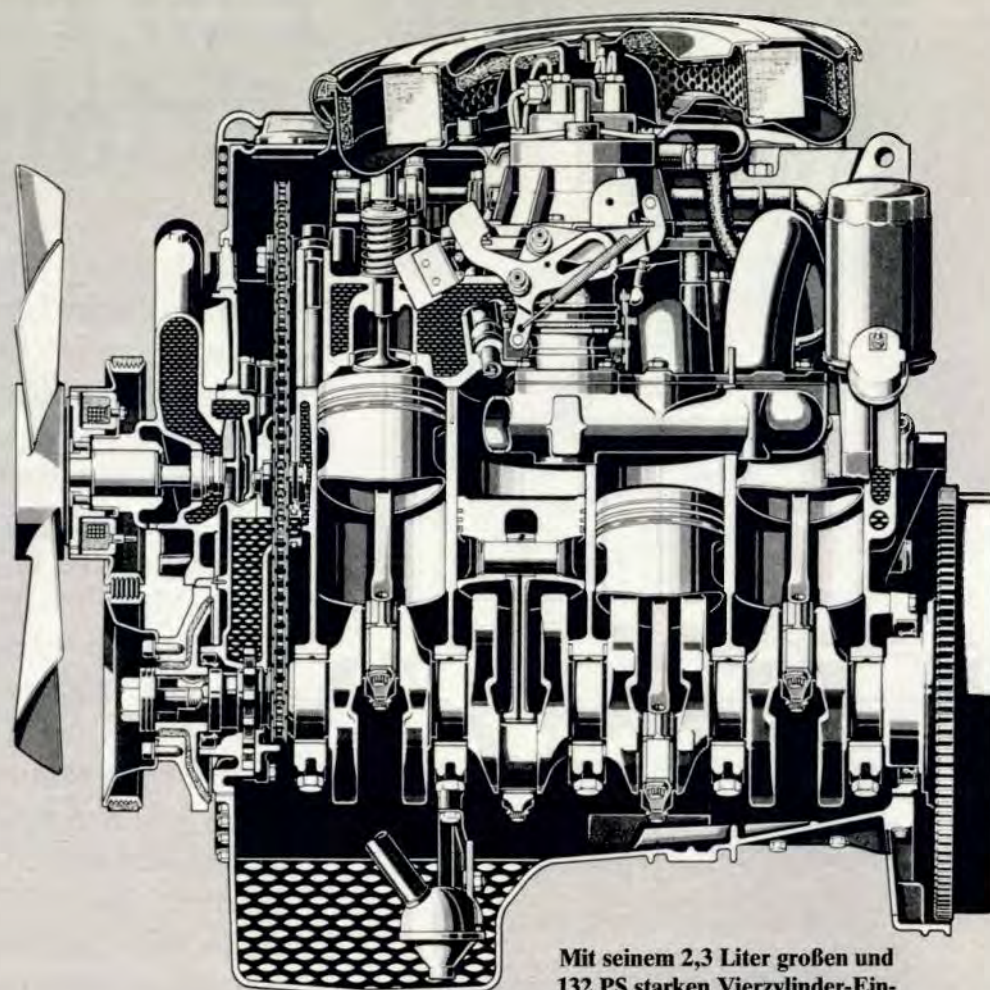
Test Mercedes 190 E 2.3 Neue Ausführung mit 2,3 Liter-Vierzylindermotor.

Was lange währt, wird jetzt noch besser. Unbestreitbar gut war der kleine Mercedes zwar schon zu Beginn seiner Einführung im November 1982, aber zur Vollendung der W 201-Baureihe fehlte bislang noch der krönende Abschluß in Form zweier lang erwarteter Modelle: 190 E 2.3 und 190 E 2.6.

Die Sechszylinderversion hat auto motor und sport in Heft 24/1986 bereits getestet; nun soll die Aufmerksamkeit dem hubraumgrößten Vierzylindermotor gelten, das gute Voraussetzungen mitbringt, um zum Bestseller im 190-Programm zu avancieren.

Da ist zunächst einmal sein Preis von 36 993 Mark, der das Fünfganggetriebe schon mit einschließt. Das Sechszylindermotormodell 190 E 2.6 kostet 7000 Mark mehr (ABS gehört hier allerdings zur Serienausstattung), der 190 E mit Zweilitermotor ist dagegen nur 1500 Mark billiger – insgesamt also ein relativ bescheidener finanzieller Mehraufwand für ein Plus von 300 cm³ Hubraum und 14 PS Leistung.

Doch die Mitte – das hat schon das Beispiel 420 SE gezeigt – ist nicht immer golden, sondern



Mit seinem 2,3 Liter großen und 132 PS starken Vierzylinder-Einspritzmotor stellt der Mercedes 190 E 2.3 die goldene Mitte der W 201-Baureihe dar



Fotos: H. P. Seufert

Alle Mercedes 190-Modelle im Vergleich

Fahrzeugtyp	190 D	190 D 2.5	190	190 E Kat	190 E 2.3 Kat	190 E 2.6 Kat	190 E 2.3-16
Motorbaubauart/Zylinderzahl	R/4 ¹⁾	R/5	R/4	R/4	R/4	R/6	R/4
Hubraum cm ³	1997	2497	1997	1997	2299	2599	2299
Bohrung x Hub mm	87,0 x 84,0	87,0 x 84,0	89,0 x 80,25	89,0 x 80,25	95,5 x 80,25	82,9 x 80,25	95,5 x 80,25
Leistung kW(PS) bei 1/min	53(72) 4600	66(90) 4600	77(105) 5500	87(118) 5100	97(132) 5100	118(160) 5800	136(185) 6200
Max. Drehmoment Nm bei 1/min	123 bei 2800	154 bei 2800	170 bei 2500	172 bei 3500	198 bei 3500	220 bei 4600	235 bei 4500
Verdichtungsverhältnis	22,0 : 1	22,0 : 1	9,1 : 1	9,1 : 1	9,0 : 1	9,2 : 1	10,5 : 1
Gemischaubereitung	Vierstempel-Einspritzpumpe Bosch	Fünfstempel-Einspritzpumpe Bosch	Flachstrom-Vergaser Stromberg	mech. elektr. Einspritzung (Bosch KE-Jetronic)	mech. elektr. Einspritzung (Bosch KE-Jetronic)	mech. elektr. Einspritzung (Bosch KE-Jetronic)	mech. elektr. Einspritzung (Bosch KE-Jetronic)
Kraftübertragung	Fünfganggetriebe	Fünfganggetriebe	Fünfganggetriebe	Fünfganggetriebe	Fünfganggetriebe	Fünfganggetriebe	Fünfganggetriebe
I. Gang	3,91	3,91	3,91	3,91	3,91	3,86	4,08
II. Gang	2,17	2,17	2,17	2,17	2,17	2,18	2,52
III. Gang	1,37	1,37	1,37	1,37	1,37	1,38	1,77
IV. Gang	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,26
V. Gang	0,78	0,78	0,78	0,78	0,78	0,80	1,00
Rückwärtsgang	4,27	4,27	4,27	4,27	4,27	4,22	4,60
Achsantrieb	3,91	3,64	3,23	3,23	3,27	3,27	3,27
Leergewicht kg	1175	1219	1165	1213	1283	1339	1294
Reifengröße ²⁾	185/65 R 15 T	185/65 R 15 T	185/65 R 15 H	185/65 R 15 H	185/65 R 15 H	185/65 VR 15	205/55 VR 15
Beschleunigung in s							
0-80 km/h	11,5	10,3	7,8	7,8	6,6	6,2	5,7
0-100 km/h	17,9	15,3	11,6	11,7	10,4	8,9	7,9
0-140 km/h	53,8	33,5	24,4	24,3	20,6	17,6	14,8
0-160 km/h	-	-	37,9	38,4	30,1	24,2	20,4
1 km mit stehendem Start	38,4	36,1	33,2	33,2	31,9	30,2	28,8
Elastizität in s							
40-100 km/h (IV. Gang)	31,6	20,8	21,1	23,2	17,7	17,8	15,2
60-120 km/h (V. Gang)	55,2	33,6	36,4	39,9	29,0	27,1	20,6
Höchstgeschwindigkeit km/h	163	174	193	196	196	213	231
DIN-Verbrauch in L/100 km							
Bei 90 km/h (V. Gang)	5,3	5,5	5,9	6,2	6,5	7,0	6,2
Bei 120 km/h (V. Gang)	6,9	7,1	7,7	8,0	8,2	8,9	7,9
Stadtverkehr	7,9	8,6	10,4	10,7	11,4	13,0	11,6
Testverbrauch L/100 km	8,0	8,2	11,1	10,4	11,0	11,5	12,3
Innengeräusch in dB(A)							
Bei 50 km/h	64	62	64	64	63	61	65
Bei 100 km/h	69	66	67	72	68	67	71
Bei 130 km/h	73	71	72	74	72	72	76
Bei 160 km/h	-	76	75	79	77	75	78
Preis DM	32 091,- ³⁾	35 397,-	31 581,- ³⁾	35 454,- ³⁾	36 993,-	44 289,-	58 964,-

¹⁾ R = Reihomotor, ²⁾ = Serienbereifung, ³⁾ inklusive Fünfganggetriebe

kann auch Mittelmaß bedeuten. Aber spätestens beim Starten des Motors wird dieser Verdacht entkräftet. Der großvolumige Vierzylinder, der schon den 230 E zum meistverkauften Modell seiner Baureihe aufsteigen ließ, paßt hervorragend in den Baby-Benz. Er hat zwar weder das sportliche Flair des Vierventilers, noch bietet er

den Antriebskomfort des Sechszylinders – aber in der Summe seiner Eigenschaften sorgt er beim Fahrer für einen Grad von Zufriedenheit, den kaum ein anderer Motor des Programms ermöglicht.

Beeindruckend ist vor allem die Durchzugskraft im unteren und mittleren Drehzahlbereich. Bei 3500/min hält die 2,3 Liter-Maschine ein maximales Drehmoment von 198 Nm bereit. In der Praxis bedeutet das: müheloses Dahingleiten im großen Gang, obwohl die Gänge vier und fünf ein bißchen zu lang geraten

sind. Eine etwas kürzere Übersetzung würde für noch bessere Elastizität sorgen, als ohnehin schon geboten wird. In dieser Disziplin liegt der 2.3 mit dem stärkeren 2.6 fast gleichauf, der hubraumschwächere 190 E wird klar distanziert (siehe Tabelle auf dieser Seite).

Die lange Übersetzung sorgt auch dafür, daß das kernige

Motorgeräusch jenseits von 4500/min nicht so häufig in die Ohren dringt. Denn die Nadel des Drehzahlmessers überschreitet bei eingelegtem fünften Gang auf der Autobahn kaum einmal die 4000 Touren-Marke. Die Höchstgeschwindigkeit von 196 km/h wird im Vierten erreicht. In der fünften Fahrstufe ist der 190 E 2.3 zwar nur unwesentlich langsamer, aber wer an Steigungen nicht zuviel Fahrt verlieren möchte, dem bleibt der Griff zur leichtgängigen, aber nicht besonders präzisen Schaltung kaum erspart. >

Test Mercedes 190 E 2.3

Die Auslegung des Fünfganggetriebes schon aber nicht nur Mensch und Material, sondern auch den Geldbeutel, wenn es ans Tanken geht. Denn der Kraftstoffzuschlag für deutlich bessere Beschleunigung und Elastizität als im 190 E fällt moderat aus. Im Test konsumierte der 190 E 2.3 durchschnittlich elf Liter unverbleites Superbenzin pro 100 Kilometer, das sind 0,6 L/100 km mehr als der 190 E mit Katalysator verbrauchte. Dabei muß man noch berücksichtigen, daß der mit zahlreichen Zusatzausstattungen vollgestopfte Testwagen



Die geschmiedeten Räder kosten 2334 Mark Aufpreis

stattliche 1283 Kilogramm Leergewicht auf die Waage brachte.

Das hohe Gewicht des Wagens, das trotz aller Handlichkeit jederzeit spürbar ist, beeinflusst auch den Qualitätseindruck. Nach anfänglichen Kinderkrankheiten hat der Mercedes 190 inzwischen ein hohes Maß an Solidität erreicht, das der größeren und jüngeren W 124-Reihe bislang noch fehlt (siehe auch Seite 105).

Dazu gesellt sich ein exzellenter Fahrkomfort, der von mehreren Faktoren geprägt wird: geringe Wind- und Motorgereusche sowie ein schluckfreudiges Fahrwerk, das selbst dann

Bitte hinsetzen: Vom Sitzen im Mercedes 190

Einen Fensterplatz hat im Mercedes 190 jeder Passagier. Aber Sitz ist nicht gleich Sitz, schon gar nicht bei Daimler-Benz. Hier läßt sich mit dem entsprechenden Kleingeld fast jedes Sitzproblem lösen. Mit den Standardsitzen (manuell einstellbar, ohne Höhenregulierung und mit normalem Textilbezug) – nach auto motor und sport-Erfahrung die beste Sitzgelegenheit – begnügen sich die wenigsten. Wer sein Sitzfleisch feiner betten will, kann auf Velourspolsterung (2075 Mark Aufpreis) oder Leder (2576 Mark) zurückgreifen. Wer der Handarbeit überdrüssig ist, dem sei die elektrische Sitzverstellung (1055 Mark

pro Sitz) empfohlen, für Vergeßliche mit Memory-Automatik (1875 Mark pro Sitz). Bandscheibengeschädigte bestellen meist die orthopädischen Sitze mit aufpumpbarer Lordosestütze. Kostenpunkt: 543 Mark pro Sitz. Und weil die orthopädischen Sitze nur in Verbindung mit Zentralverriegelung lieferbar sind, kommen

nochmal 570 Mark dazu. Wer sich dafür allein nicht erwärmen kann, kauft für 718 Mark eine Sitzheizung dazu. Dann fehlt zum First-Class-Komfort nur noch die Mittelarmlehne für 239 Mark. Alles in allem kostet so ein Sitz à la carte 6231 Mark extra. Da wird sich mancher Kunde erst mal hinsetzen.



Einstellmechanik für die orthopädischen Sitze

auto motor sport Test-Stenogramm Mercedes 190 E 2.3

++ = sehr gut, + = gut, ○ = durchschnittlich, – = ausreichend, -- = unbefriedigend

Karosserie: sehr gute Funktionalität, gute Übersichtlichkeit, sehr gute Verarbeitungsqualität

++

Raumangebot: wenig Platz im Fond, auf den Vordersitzen ausreichendes Platzangebot, ausreichend großer Kofferraum

–

Bedienung: übersichtliche Bedienungselemente, leichtgängige und präzise Lenkung

++

Motor: sehr durchzugskräftig, bei hohen Drehzahlen kerniges Geräusch

+

Getriebe: leichtgängig schaltbar, weit gespreizt, fünfter Gang nur Schongang

○

Fahrleistungen: gute Elastizität und Beschleunigung, hohe Endgeschwindigkeit

+

Fahreigenschaften: sehr gute Handlichkeit, guter Geraudeauslauf, neutrales Kurvenverhalten, gute Bremsen

++

Fahrkomfort: geringe Windgeräusche, Federung mit gutem Schluckvermögen, wirksame und gut dosierbare Heizung

+

Ausstattung: funktionell, aber für die Preisklasse nicht besonders reichhaltig

○

Wirtschaftlichkeit: relativ hoher Preis, günstiger Verbrauch, sehr gute Wiederverkaufschancen, hohe Unterhaltskosten

○

Mängel am Testwagen: Außentemperaturanzeige ungenau
Konkurrenten: BMW 320i, Ford Sierra 2.4 i, Rover 820 i, Alfa 75

nicht in die Knie geht, wenn der Mercedes voll beladen wird. Das Stuckern der Vorderachse auf Quertagen – früher ein typisches 190-Symptom – wurde durch den Einsatz modifizierter Motorlagerungen auf ein Minimum reduziert.

Mit einem gravierenden Nachteil ist freilich auch das neueste Mercedes-Modell behaftet. Beim Beschleunigen aus niedrigen Drehzahlen schaukelt sich der Wagen bisweilen auf und gibt sich bockig wie ein junges Pferd beim Zureiten. Fachleute haben diese Unart mit einem bildhaften Begriff umschrieben: Sie sprechen vom „Bonanza-Effekt“.

Trotz dieser unschönen Eigenart gehört der 190 E 2.3 ganz gewiß zu den besten Pferden im Stall von Daimler-Benz. Deshalb an alle 190-Interessenten, die auf ein gesundes Preis/Leistungsverhältnis spekulieren, die Empfehlung: ab durch die Mitte! *Thomas Fischer*