

# Um jeden Preis

Vier getunte Mercedes 190 E von AMG, D&W, Lorinser und Turbo Motors.

**K**osmetische Operationen, beim Menschen meist erst nach Erreichen einer gewissen Reife üblich, müssen Autos oft schon im zarten Kindesalter über sich ergehen lassen. Der Mercedes 190 ist dafür das beste Beispiel: Kaum war er Anfang dieses Jahres auf den Markt gekommen, stürzten sich die zahlreichen Tuner und Veredler auf das neue Objekt, verpaßten ihm

breite Reifen und Leichtmetallfelgen, auffällige Frontspoiler und angeblich aerodynamische Schwellerverkleidungen. Die meisten Firmen, deren Kunden sich haben überzeugen lassen, daß serienmäßig nicht

individuell ist, begnügen sich im Fall des Mercedes mit optischen Korrekturen. Der Motor, früher bevorzugtes Objekt der Tuner-Zunft, bleibt unangetastet. Dazu gehören beispielsweise die Daimler-Benz-Vertretung

Lorinser im schwäbischen Waiblingen oder D&W, Spezialist für Autozubehör in Bochum. Den Möglichkeiten, einen Mercedes mit Extras zu versehen, sind bei ihnen nur durch den Inhalt des Portemonnaies Grenzen gesetzt – wenn es beispielsweise zu dürftig erscheint, nur das äußere Erscheinungsbild auf sportlich zu trimmen, können die Veredelungsarbeiten

Fotos: Seufert



vdh Archiv



auch auf den Innenraum ausgedehnt werden.

Ein kleines Lederlenkrad etwa bietet sich an, handlich und griffgünstig, aber leider mit dem Nachteil behaftet, daß sein Kranz den Blick auf die Rundinstrumente teilweise behindert. Was gibt es noch? Schallsitze natürlich, teures Lederfutter statt Plastikverkleidung oder auch Stereoanlagen



stand erhöhen, sind also gute Voraussetzungen geschaffen, um die Fahrleistungen zu beeinträchtigen. Die Unterschiede (siehe Tabelle) sind zwar in der Praxis kaum von Bedeutung, aber ein Mehrscheinen-

tig durchkommen, damit muß man sich eben abfinden; bei der Lorinser-Version, die auf besonders breiten 225er-Reifen rollt, zeugen zudem schabende Geräusche bei schneller Kurvenfahrt davon, daß es den dicken Gummiwalzen bisweilen etwas zu eng im Radhaus wird.

Die Firma Turbo Motors in Urbach vermeidet diesen Schönheitsfehler durch die Montage

von 0,9 bar arbeitet und deshalb eine Verringerung der Verdichtung von 9,1:1 auf 8,0:1 notwendig macht. Im Turbo-Kit enthalten sind überdies ein Ladeluftkühler, ein Ölkühler sowie eine in Abhängigkeit von der Abgastemperatur gesteuerte Wassereinspritzung.

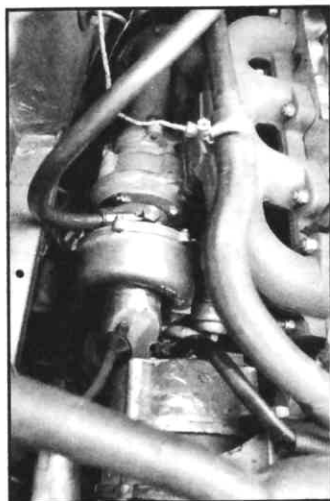
173 PS (127 kW) soll ein so präparierter Motor nach Angabe der Firma Turbo Motors leisten, die im übrigen darauf hinweist, daß der Lader unbedingt in Verbindung mit Fünfganggetriebe geordert werden sollte. Da ist zweifellos etwas daran: Der mit Vierganggetriebe ausgerüstete Testwagen ist bei Erreichen der Drehzahlgrenze gerade 203 km/h schnell und übertrifft damit die Serienversion nur geringfügig.

Deutlicher sind die Unterschiede im Beschleunigungsvermögen. So ist der Turbo rund zehn Sekunden schneller auf 160 km/h als ein regulärer 190 E; schon bis 100 km/h beträgt die Differenz fast zwei Sekunden. Noch nicht ganz gelungen erscheint die Abstimmung der Turboanlage. Im unteren Drehzahlbereich wirkt der Motor schlapp, um dann beim Einsetzen des vollen Ladedrucks um so kräftiger zur Sache zu kommen. In der Elastizität zeigen die Messungen klar die Überlegenheit der Serienausführung; der Turbovorteil läßt sich nur ausspielen, wenn das Triebwerk durch häufiges Schalten bei Laune gehalten wird.

Daß noch Entwicklungsarbeiten zu leisten sind, bestätigt



**Auffällige Kotflügelverbreiterung beim 190 E der Firma Turbo Motors**



**Japanischer IHI-Lader**

alssein-Effekt läßt sich bei derart aufgemöbelten 190-Modellen doch nicht leugnen.

Immerhin wird aber mit Nachdruck auf die Verbesserung der Fahreigenschaften hingewiesen, wobei jedoch in den bunten Prospekten niemals die Rede davon ist, daß die Fahr-sicherheit nicht proportional mit der möglichen Querbeschleunigung zunimmt. Problemloser und besser beherrschbar als das ohnehin schon gut liegende Serienmodell erwies sich denn auch keiner der Getunten – man ist, wenn es sein muß, in Kurven einfach noch eine Spur schneller, bevor sich spürbare Reaktionen zeigen.

Das Tieferlegen des Aufbaus und die härtere Abstimmung von Federung und Dämpfung bleiben allerdings auch in negativer Hinsicht nicht ohne Folgen. Daß Fahrbahnstöße kräf-

stilistisch nicht sonderlich glücklicher Kotflügelverbreiterungen. Sie sorgt auf Wunsch außerdem dafür, daß der Zweiliter-Vierzylinder des 190 E gehörig unter Druck gesetzt wird. Für 9006 Mark inklusive Mehrwertsteuer wird ein Abgasurholader des japanischen Herstellers IHI installiert, der mit einem maximalen Ladedruck

in allen Preislagen, die sich durch Klangfülle ebenso auszeichnen wie durch komplizierte Bedienung.

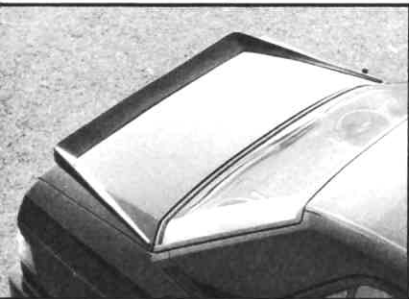
Das alles kostet nicht nur viel Geld, es macht das Auto auch schwerer – im Verein mit breiten Reifen, die den Luftwider-



**Relativ dezente Optik beim 190 E von Lorinser**



D&W-Frontspoiler



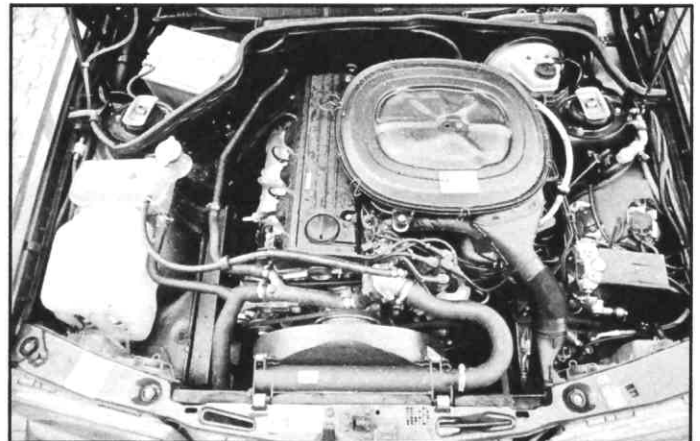
D&W-Heckspoiler

überdies eine unangenehme Ruckelneigung beim Gaswegnehmen, und schließlich gilt es zu vermerken, daß die zusätzlichen Pferde reichlich Nahrung brauchen: Der 190 E von Turbo Motors verbrauchte im Testbetrieb immerhin 15,9 L/100 km, von der lobenswerten Sparsamkeit des Serienmodells ist also nicht viel übriggeblieben.

Mit konventionellem Tuning, wie es die Firma AMG in Affalterbach, ältester Mercedes-Tuner in der Bundesrepublik, bevorzugt, sind die Ergebnisse insgesamt überzeugender. Denn hier wird zunächst durch den Einbau des 2,3 Liter-Motors aus dem 230 E für mehr Hubraum gesorgt; höhere Verdichtung, eine Nockenwelle mit geändert-

ten Steuerzeiten und Feinarbeit am Zylinderkopf steigern die Leistung von ursprünglich 136 PS auf 160 PS (118 kW). Damit sind in Beschleunigung und Höchstgeschwindigkeit tat-

sächlich respektable Werte zu erzielen – zudem müssen in puncto Laufkultur, abgesehen vom etwas kernigen Ton der Spezial-Auspuffanlage, keine Abstriche gemacht werden.



Getunter 2,3 Liter-Vierzylinder von AMG

## Technische Daten und Meßwerte

| Fahrzeugtyp                     | Mercedes<br>190 E  | Mercedes<br>190 E<br>AMG 2.3                                                           | Mercedes<br>190 E<br>D+W                                                                          | Mercedes<br>190 E<br>Lorinser                                                         | Mercedes<br>190 E<br>Turbo Motors                                              |
|---------------------------------|--------------------|----------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------|
| Hubraum cm <sup>3</sup>         | 1979               | 2299                                                                                   | 1979                                                                                              | 1979                                                                                  | 1979                                                                           |
| Bohrung × Hub mm                | 89,00 × 80,25      | 95,50 × 80,25                                                                          | 89,00 × 80,25                                                                                     | 89,00 × 80,25                                                                         | 89,00 × 80,25                                                                  |
| Leistung kW (PS)<br>bei 1/min   | 90(122)<br>5100    | 118(160)<br>5750                                                                       | 90(122)<br>5100                                                                                   | 90(122)<br>5100                                                                       | 127(173)<br>4800                                                               |
| Verdichtungsverhältnis          | 9,1:1              | 9,4:1                                                                                  | 9,1:1                                                                                             | 9,1:1                                                                                 | 8,0:1                                                                          |
| Max. Drehmoment<br>Nm bei 1/min | 178 bei 3500       | 215 bei 4750                                                                           | 178 bei 3500                                                                                      | 178 bei 3500                                                                          | — <sup>1)</sup>                                                                |
| Leergewicht kg                  | 1170               | 1220                                                                                   | 1229                                                                                              | 1222                                                                                  | 1206                                                                           |
| Getriebe                        | Fünfgang           | Fünfgang                                                                               | Viergang                                                                                          | Automatik                                                                             | Viergang                                                                       |
| Felgengröße                     | 5 J × 14           | 6½ J × 16                                                                              | 7 J × 15                                                                                          | 7 J × 15                                                                              | 7 J × 15                                                                       |
| Reifengröße                     | 175/70 HR 14       | 205/55 VR 16                                                                           | 205/50 VR 15                                                                                      | 225/50 VR 15                                                                          | 225/50 VR 15                                                                   |
| Beschleunigung in s             |                    |                                                                                        |                                                                                                   |                                                                                       |                                                                                |
| 0– 60 km/h                      | 4,6                | 4,0                                                                                    | 4,7                                                                                               | 4,8                                                                                   | 3,8                                                                            |
| 0– 80 km/h                      | 7,1                | 6,0                                                                                    | 7,2                                                                                               | 7,6                                                                                   | 5,6                                                                            |
| 0–100 km/h                      | 10,8               | 8,5                                                                                    | 11,1                                                                                              | 11,5                                                                                  | 8,5                                                                            |
| 0–120 km/h                      | 15,6               | 12,1                                                                                   | 16,0                                                                                              | 16,5                                                                                  | 11,8                                                                           |
| 0–140 km/h                      | 22,4               | 16,4                                                                                   | 22,7                                                                                              | 24,4                                                                                  | 16,5                                                                           |
| 0–160 km/h                      | 34,6               | 22,3                                                                                   | 34,5                                                                                              | 39,6                                                                                  | 24,3                                                                           |
| 0–180 km/h                      | —                  | 32,7                                                                                   | —                                                                                                 | —                                                                                     | —                                                                              |
| 1 km mit stehendem Start        | 32,3               | 29,6                                                                                   | 32,5                                                                                              | 33,0                                                                                  | 29,7                                                                           |
| Elastizität in s                |                    |                                                                                        |                                                                                                   |                                                                                       |                                                                                |
| 40–100 km/h                     | 20,9<br>(IV. Gang) | 20,8<br>(IV. Gang)                                                                     | 13,7<br>(III. Gang)                                                                               | 8,7 <sup>2)</sup>                                                                     | 10,6<br>(III. Gang)                                                            |
| 60–120 km/h                     | 37,2<br>( V. Gang) | 31,8<br>( V. Gang)                                                                     | 21,6<br>(IV. Gang)                                                                                | 11,7 <sup>2)</sup>                                                                    | 24,5<br>(IV. Gang)                                                             |
| Höchstgeschwindigkeit<br>km/h   | (V. Gang) 197      | (IV. Gang) 221                                                                         | (IV. Gang) 195                                                                                    | (IV. Gang) 193                                                                        | (IV. Gang) 203                                                                 |
| Testverbrauch L/100 km          | 10,2 S             | 12,2 S                                                                                 | 11,3 S                                                                                            | 12,1 S                                                                                | 15,9 S                                                                         |
| Anschrift des Tuners            |                    | AMG<br>Motorenbau<br>GmbH<br>Mercedesstr.1<br>7151 Affalter-<br>bach<br>Tel.07144/3119 | D+W<br>Auto-Sport+<br>Zubehör<br>GmbH<br>Fritz-Reuter-<br>Str.64<br>4630 Bochum<br>Tel.02327/3943 | Sport-Service<br>Lorinser<br>Kleine Röte 2<br>7050 Waibling-<br>gen<br>Tel.07151/1360 | Turbo-Motors<br>GmbH<br>Puder-<br>bacherstr.8<br>5419 Urbach<br>Tel.02684/4248 |
| Preis DM                        | 30 415,—           | 55 049,—                                                                               | 54 380,—                                                                                          | 43 459,—                                                                              | 52 184,—                                                                       |

<sup>1)</sup>Herstellerangaben nicht erhältlich; <sup>2)</sup>Beschleunigung mit Kickdown.



Edelholz im AMG-190 E

Das AMG-Triebwerk tritt schon im unteren Drehzahlbereich kräftig an und legt eine verblüffende Drehfreudigkeit an den Tag. Erfreulicherweise steigt der Verbrauch nicht unangemessen an: Im Durchschnitt sind es zwei L/100 km mehr als beim Serien-190 E.

Daß AMG auf die längste Erfahrung beim Tunen von Mercedes-Modellen zurückgreifen kann, beweist schließlich auch die Abstimmung des Fahrwerks. Trotz breiter Reifen guter Geradeauslauf bei hohen Geschwindigkeiten und ein akzeptabler Federungskomfort lassen den AMG harmonischer erscheinen als die Konkurrenz. Wer das Tunen nicht lassen kann, ist hier wohl an der richtigen Adresse – wenn er nicht warten kann, bis der Daimler-eigene Vierventiler auf die Straße kommt.

G.L.