

Das Superding

Test Mercedes 190 E 2.3-16
Sportliche Limousine mit
Vierventil-Motor.

Von Gert Hack

Daß der neue Kleine aus dem Hause Daimler-Benz mit Vierventil-Motor ein außergewöhnlich schnelles und auch zuverlässiges Auto werden würde, weiß man nun schon seit über einem Jahr. 50 000 Kilometer mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 247 km/h auf der sonendurchglühten Nardo-Piste sind schließlich kein Pappenstil.

Doch der seit dem seligen 300 SL mit Abstand sportlichste Mercedes sollte mehr können, als nur Geschwindigkeits-Weltrekorde aufzustellen. Darum hat es auch noch eine ganze Weile gedauert, bis der Serienanlauf mit jenem hohen Qualitätsstandard

**Problemloses
Fahrverhalten und
gute Traktion**



beginnen konnte, der die Marke mit dem Stern weltweit berühmt gemacht hat.

Nun ist er also da, der Sport-Mercedes, und hört auf die zungenbrecherische Modell-Bezeichnung 190 E 2.3-16. Damit man diese nicht mit einer Rechnungsnummer der Neckarwerke verwechselt, ist sie auf dem Kofferraumdeckel räumlich getrennt untergebracht. 190 E als Basis steht links, der sportliche Zusatz 2.3-16 ist rechts auf dem Heck zu finden.

Auf ihn kommt es ungeachtet dessen an. Denn er erinnert sogleich an den Kern der Sache, der das neueste Untertürkheimer Produkt ganz wesentlich von allen übrigen Mercedes-Automobilen unterscheidet:

Fotos: Wilhelm

**auto
motor
sport**

TEST & TECHNIK



Mercedes 190 E 2.3-16

der leistungsstarke Vierventilmotor mit 2,3 Liter Hubraum. Die technische Beschreibung dieses modernsten Daimler-Benz-Triebwerks kann hier unterbleiben. Sie fand schon mehrmals in auto motor und sport statt, zuletzt in Heft 16/1984.

Was der Motor in der Praxis kann, ist freilich mindestens ebenso bedeutend wie seine von der Norm üblichen Motorenbaus abweichenden konstruktiven Details. Dies beginnt beim Start. Kalt und heiß – letzteres ist heutzutage wegen

Ausstattung und Preise

Mercedes 190 E 2.3-16

Grundpreis: DM 52 212,-

Serienausstattung:

- Drehzahlmesser mit Zeituhr
- Fahrersitz höhenverstellbar
- Fünfganggetriebe
- Gurtstraffer links und rechts
- Kraftstofftank 70 Liter
- Lederlenkrad
- Leichtmetallräder
- Metallic-Lackierung
- Motoröl-Temperaturanzeige
- Niveauregulierung
- Öldruckmesser
- Scheinwerfer-Höhenregulierung
- Servolenkung
- Sperrdifferential

- Sportsitze
- Stoppuhr

Zusatzausstattung: DM

- Airbag 2 120,-
- Antiblockier-System 2 947,-
- Fensterheber vorn und hinten elektr. betätigt 1 488,-
- Klimaanlage 3 796,-
- Lederpolsterung 2 371,-
- Schiebedach elektr. betätigt 1 471,-
- Vordersitze elektr. beheizbar 684,-
- Wärmedämmendes Glas 371,-
- Zentralverriegelung 536,-



Perfektion im Detail: sauber angepasste Aerodynamik-Teile

der Dampfblasenbildung fast das größere Problem – nimmt er nach kurzer Anlasser-Tätigkeit den Betrieb auf. Die mittels Stellmotor elektronisch geregelte Leerlaufdrehzahl bleibt dabei erfreulich niedrig und stabil. Dies ist keineswegs eine Selbstverständlichkeit für ein Kraftpaket mit einer spezifischen Leistung von knapp über 80 PS pro Liter. Von dieser Seite her sind also keine Einschränkungen der Gebrauchstüchtigkeit zu befürchten.

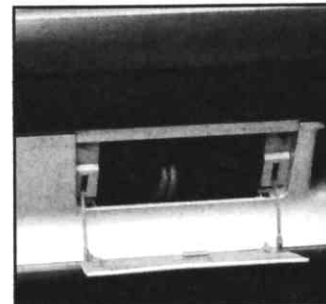
Wesentlich spontaner als nach üblicher Daimler-Art reagiert der drehmomentstarke Vierventiler auf Bewegungen des Gasfußes. Mit wenig Gas läßt sich aus der Leerlaufdrehzahl heraus (900/min) ruckfrei beschleunigen. Bei Vollgas, was

man dem Motor vorteilhafterweise erst ab 1500 Kurbelwellen-Umdrehungen zumuten sollte, gibt es dann in der Tat einen Ruck, jedoch nicht auf Grund mangelhafter Gemischbildung, sondern wegen der vehement einsetzenden Leistungsentfaltung. 5500 Umdrehungen stehen dann als nutzbares Drehzahlband zur Verfügung, bis der Abregler bei knapp über 7000/min zum Schalten zwingt.

Vollast bis zur Drehzahlgrenze ist freilich nur dann notwendig, wenn es darum geht, Beschleunigungs-Bestwerte zu realisieren. Im Falle des Testwagens lagen sie mit 7,9 Sekunden aus dem Stand auf 100 km/h und 28,8 Sekunden nach Ablauf des Kilometers etwas über den



Zusatzinstrumente statt Ablage



Abschleppöse hinter Spoiler

Werksangaben – wahrscheinlich eine Folge der in Hockenheim unmittelbar nach dem Grand Prix stets etwas schmierigen Fahrbahn. Daß der Motor seine Nennleistung auch wirklich hatte, dafür bürgt die gemessene Höchstgeschwindigkeit von 231 km/h.

Im normalen Verkehr sind beide Übungen – maximale Be-

schleunigung und Höchstgeschwindigkeit – eher von akademischer Bedeutung. Sie spielen nur insofern eine Rolle, als sie ein Fahrleistungspotential offerieren, das, wie es die Daimler-Benz Pressemappe nüchtern und emotionslos formuliert „dem Fahrzeug mühe-lose Fortbewegung erlaubt“.

In der Tat ist das Fahren im 190 E 2.3-16 von einer beispiellosen Mühelosigkeit geprägt. Sie resultiert einmal aus dem überdurchschnittlich drehmomentstarken Motor, der bei nahezu jeder Drehzahl ausreichend Kraft zur Verfügung stellt, so daß Schaltvorgänge nur bei forcierter Fahrweise häufiger notwendig werden. Aber auch diese sind mühelos. Das engstufige Fünfganggetriebe schaltet sich wie Butter. Einziger Mangel: An das Schaltschema mit links hintenliegender erster Fahrstufe muß man sich erst gewöhnen.

Mindestens ebenso beeindruckend ist aber auch die Mühelosigkeit, mit der sich dieser Mer-

Vorzüge

- Hervorragende Fahreigenschaften
- Sehr gute Fahrleistungen
- Ausgewogener Komfort
- Günstiger Verbrauch

Nachteile

- Begrenztes Raumangebot
- Schwer schließende Türen
- Zu wenig Ablagen

cedes in allen Fahrsituationen dirigieren und beherrschen läßt. Die direkt übersetzte, präzise Servolenkung (15,77:1 statt 16,66:1) und die doppelt servounterstützten Bremsen sind da nur ein unverzichtbarer Teil des ganzen Konzepts. Genauso wesentlich für überdurchschnittliches Handling ist die kompakte und übersichtliche Karosserie, für die ausgezeichneten Fahreigenschaften das aufwendige und wohlabgestimmte Fahrwerk.

Letzteres vermittelt denn auch automobilen Fortschritt live. Kein anderes Serienauto kann in dem Punkt diesem kleinen

Mercedes 190 E 2.3-16

Mercedes das Wasser reichen. Und selbst Allradantrieb macht nicht wett, was ingenieures Denken und perfekte Versuchsarbeit an Fahrverhalten und Fahrsicherheit in dieses konventionell getriebene Auto gepackt haben.

Dabei ist es weniger die um etwa zehn Prozent höhere Querschleunigung, die den Viertakter gegenüber der Basis auszeichnet. Es ist ein bis weit in den gut kontrollierten Grenzbereich hinein absolut harmloses Eigenlenkverhalten, das lediglich bei Nässe mit zu starkem Schlupf der Hinterräder nach höherer Fahrkunst

verlangt. Ansonsten ist die Traktion für diese Antriebsart überraschend gut. Sie wird außer von der breiten Bereifung vor allem durch das serienmäßige Lamellen-Sperrdifferential wirksam unterstützt. Natürlich stimmt auch der Geradeauslauf, die Windempfindlichkeit ist gering, und beim vollen Bremsen bleibt das Auto

ungerührt in der Spur. Auch bei sehr hohen Geschwindigkeiten gibt es keine Unruhe zu spüren, ganz gleich, ob die Straße eben, uneben, kurvig oder grade gerade ist.

Die Karosseriebauer von Daimler-Benz legen Wert darauf, dieses vorbildliche Verhalten auch jenen aerodynami-



Komplettes Instrumentarium, Lederlenkrad und Sportsitze



Ausgeformte Rücksitzbank für nur zwei Personen



Verbesserte Aerodynamik des 190 E 2.3-16 als Legitimation für Spoiler und Flügel



Leistungsstarker Vierventiler unter der Haube vorn



Vollwertiges Ersatzrad hinten

schen Hilfsmitteln gutzuschreiben, die das Aussehen des jüngsten Mercedes-Sprosses so signifikant von seinen Markenkollegen unterscheidet. So soll der durch Bugschürze und Heckflügel stark reduzierte Auftrieb das Fahrverhalten bei hohen Geschwindigkeiten deutlich verbessern. auto motor und sport hat auf die Gegenprobe verzichtet. Schließlich sind die Aerodynamik-Elemente Bestandteil der Allgemeinen Betriebserlaubnis (ABE).

Zu allem Überfluß, man traut es sich kaum zu schreiben, besitzt dieses Auto auch noch einen ausgewogenen Federungskomfort. Das Innengeräusch hält sich trotz dominanter Motortöne in Grenzen, und die konturierten Sportsitze bieten Seitenführung und guten Langstreckenkomfort zugleich. Auch hinten sitzt es sich auf der ausgeformten Rückbank zu zweit bequem, sofern die Vordersitzstellung genügend Knie-raum übrig läßt.

Mehr als vier Personen dürfen ohnehin nicht transportiert werden. So ist der 190 E 2.3-16

die ideale Sportlimousine für die auch körperlich nicht zu groß geratene Familie. Dies gilt sogar für den Urlaub. Mit dem Kofferraum-Inhalt von 385 Litern läßt sich schließlich leben.

Leben läßt sich auch mit dem Verbrauch des Vierventilers. Bei moderater Fahrweise, die durchaus den Geschwindig-

55 auf 70 Liter gewachsene Tankvolumen.

Auch sonst hat der Sport-Mercedes einiges zu bieten, was den normalen Limousinen der W 201 Baureihe vorenthalten bleibt oder nach Aufpreis verlangt. Neben der schon erwähnten Servolenkung, dem Fünfganggetriebe und der Dif-

bedienende Stoppuhr den hohen Einstandspreis von 52 212,- Mark. Gerade diese reichhaltige Serien-Ausstattung reduziert den normalerweise rund 20 000,- Mark ausmachenden Preisabstand zum 190 E um etwa die Hälfte. Keine Frage auch, daß sich der Kaufpreis durch einen beherzten Griff in die Ausstattungs-

geben. Die Planzahl des kommenden Modelljahres (ca. 7000 Stück) ist praktisch verkauft. Und es besteht kein Zweifel: Die Münchner und Ingolstädter Konkurrenz wird es schwer haben, diesem Super-Auto adäquates entgegenzusetzen.

Aber auch auto motor und sport wird es schwer haben.

Technische Daten und Meßwerte

Mercedes 190 E 2.3-16

MOTOR

Wassergekühlter Vierzylinder-Reihenmotor, fünffach gelagerte Pleuellwelle, zwei obenliegende Pleuellwellen (Kettenantrieb), vier Ventile pro Zylinder, Tassenstößel, thermostatisch gesteuerter Kühler, Kraftstoffeinspritzung (Bosch KE-Jetronic). Leistung 136 kW (185 PS) bei 6200/min, spezifische Leistung 59,2 kW/L (80,5 PS/L), Hubraum 2299 cm³, Bohrung x Hub 95,50 x 80,25 mm, Verdichtungsverhältnis 10,5:1, maximales Drehmoment 235 Nm bei 4500/min, mittlere Pleuellgeschwindigkeit bei Nenndrehzahl 16,6 m/s, Ölinhalt Motor 5,0 L, Kühlsystem-Inhalt 8,0 L, Batterie 12 V 55 Ah, Drehstromlichtmaschine 770 Watt.

KRAFTÜBERTRAGUNG

Hinterradantrieb, Fünfganggetriebe, Einscheiben-Trockenkupplung, Lamellen-Sperrdifferential, Übersetzungen: I. 4,08, II. 2,52, III. 1,77, IV. 1,26, V. 1,0, R. 4,0, Achs-

antrieb 3,07:1, Geschwindigkeit bei 1000/min im V. Gang 36,2 km/h.

KAROSSERIE UND FAHRWERK

Viersitzige Limousine, selbsttragende Karosserie, Luftwiderstandsindex ($c_w \times A$) 0,61. Vorn Einzelradaufhängung mit Dämpferbeinen und Querlenkern, Schraubenfedern, Stabilisator, hinten Einzelradaufhängung mit Querlenkern, Zug- und Schubstreben, Spurstangen, Schraubenfedern, Stabilisator, hydraulische Teleskopstoßdämpfer, servounterstützte Kugelgelenkführung, hydr. Zweikreisbremse mit Unterdruckverstärker, vorn und hinten Scheibenbremsen (vorn belüftet), Feststellbremse auf die Hinterräder wirkend. Felgenreife 7 J x 15, Reifengröße 205/55 VR 15.

ABMESSUNGEN UND GEWICHTE

Innenbreite vorn/hinten 1400/1390 mm, Sitztiefe vorn/hinten 480/480

mm, Normknieaum 170 mm, Wendekreis rechts/links 10,7/10,7 m, 3/4 Lenkradumdrehungen, Lenkraddurchmesser 375 mm, Kofferraumvolumen nach VDA-Norm 385 L, Tankinhalt 70 L, Leergewicht 1294 kg, Gewichtsverteilung vorn/hinten 53,0/47,0%, zulässiges Gesamtgewicht 1720 kg, Zuladung 426 kg, Personenindexzahl 5,0, zulässige Anhängelast gebremst 1200 kg, ungebremst 640 kg, Dachlast 100 kg.

FAHRLEISTUNGEN

Höchstgeschwindigkeit (Drehzahl 6400/min, V. Gang) 231 km/h
Beschleunigung
0-60 km/h 3,9 s
0-80 km/h 5,7 s
0-100 km/h 7,9 s
0-120 km/h 10,9 s
0-140 km/h 14,8 s
0-160 km/h 20,4 s
0-180 km/h 28,0 s
400 m mit steh. Start 15,7 s
1 km mit steh. Start 28,8 s

Elastizität

40-100 km/h (IV. Gang) 15,2 s
60-120 km/h (V. Gang) 20,6 s

INNENGERÄUSCH

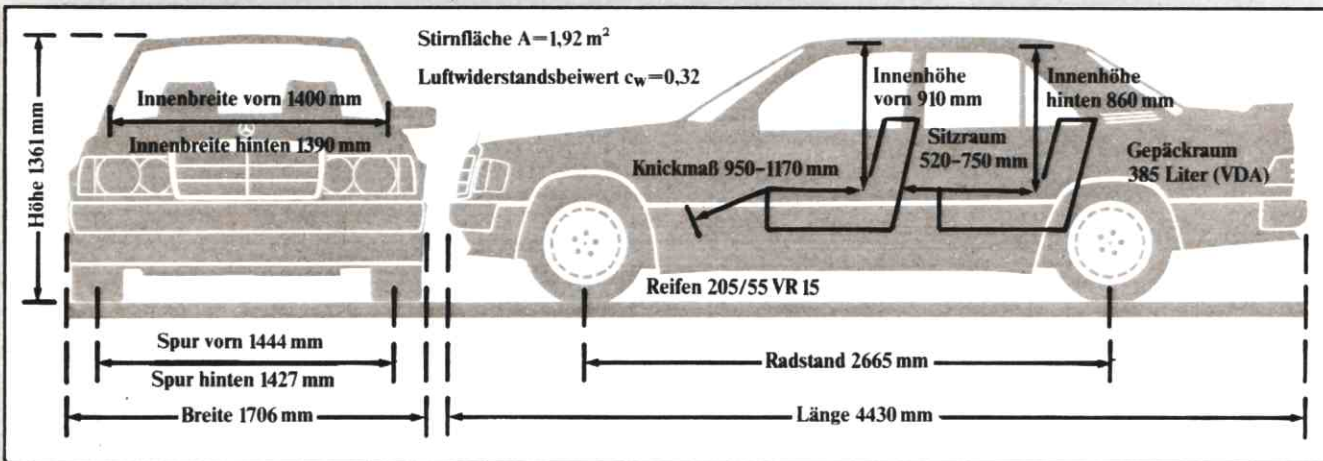
Bei 100 km/h 71 dB(A)
Bei 130 km/h 76 dB(A)
Bei 140 km/h 76 dB(A)
Bei 160 km/h 78 dB(A)
Bei 180 km/h 79 dB(A)
Bei 200 km/h 81 dB(A)

KRAFTSTOFFVERBRAUCH

Normverbrauch nach DIN 70030 (Liter/100 km)
Bei 90 km/h im V. Gang 6,2
Bei 120 km/h im V. Gang 7,9
Stadtverkehr 11,6

Verbrauchswerte im Test (Liter/100km)

Minimalverbrauch 9,7
Maximalverbrauch 17,9
Landstraße ca. 80 km/h $\varnothing$ 10,5
Autobahn ca. 130 km/h $\varnothing$ 11,3
Testverbrauch 12,3
Kraftstoffart Super



keitsbereich bis 160 km/h beinhaltet, reichen weniger als zehn Liter auf 100 Kilometer. Zügig gefahren bleibt man immer noch um die Zwölf-Litertgrenze und nur bei unvernünftig vollem Leistungseinsatz lassen sich deutlich höhere Werte produzieren. Dabei vermerkt man positiv das von

ferentialsperre werden serienmäßig Niveauregulierung, geschmiedete Leichtmetallräder, Breitreifen (205/55-15) und sogar Metallic-Lack offeriert. Im Inneren versüßen Lederlenkrad, Lederschaltknopf, Drehzahlmesser sowie Zusatzinstrumente (Ölthermometer, Voltmeter) und eine unpraktisch zu

liste weit über 60 000,- Mark treiben läßt. Allein Airbag, ABS, Klimaanlage und Lederpolster kosten schon über 10 000,- Mark zusammen.

Doch wie so oft bei Daimler-Benz, scheint es auch bei dem neuesten Mercedes weniger ein Preis- als ein Lieferproblem zu

Schließlich kann dieses Testurteil bei der begrenzten Stückzahl des Mercedes 190 E 2.3-16 nur ein Bruchteil der Leser nachprüfen. Für den Rest hat womöglich wieder „auto mercedes und sport“ geschrieben. That's live.

