

Erfolg kommt nicht von ungefähr. Die ebenso unpräzise wie universell einsetzbare Trivialerkenntnis läßt sich natürlich auch für Daimler-Benz anwenden – genauer gesagt für die Modellziffer 201, unter der bekanntlich alle sogenannten kleinen Mercedes vereint sind.

Inzwischen sind es vier eigenständige Modelle geworden. Seit dem Debüt vor zwei Jahren, das mit den Typen 190 und 190 E gestartet wurde, kamen noch der wirtschaftliche 190 D und der sportliche Vierventiler 190 E 2.3-16 hinzu. Damit schaffte Daimler-Benz eine wichtige Voraussetzung für den Dauererfolg dieser Modellreihe: Typenvielfalt.

Aber auch ohne diese breite Palette hat Daimler-Benz in den beiden ersten Modelljahren gut verkauft. Trotz hoher Preise und harter Konkurrenz wurden über 200 000 kleine

Reifezeit

Test Mercedes 190 Jahrgang 85 Mit vielen Verbesserungen ins neue Modelljahr.

Mercedes abgesetzt. Der einfache Grund: Auch der kleine Mercedes ist ein überdurchschnittlich gutes Auto und, wie man inzwischen weiß, zuverlässig und wertbeständig. Damit wäre zugleich die wichtigste Grundvoraussetzung für Erfolg im Automobilbau erwähnt.

Doch ist eben nichts so gut, daß es nicht noch verbessert werden könnte. Auto-Entwickler leiden unter diesem unseligen Faktum ganz besonders, denn sie werden praktisch nie fertig. Während ein neues Modell in Serie geht, sind sie bereits mit den Verbesserungen der kommenden Jahrgänge beschäftigt.

Beim kleinen Mercedes war es nach rund zwei Jahren soweit. Die Motoren der beiden Debütanten (190, 190 E) wurden überarbeitet. So macht ein hydraulischer Ventilspielausgleich – wie schon beim Diesel seit Serienbeginn – künftig das Einstellen der Ventile überflüssig. Auch Keilriemenräger gehört bei den neuen Modellen der Vergangenheit an: Alle Vierzylindermotoren des 201 treiben ihre Nebenaggregate mit einem einzigen Keilrippenriemen an, der automatisch auf Spannung gehalten wird. Die Lebensdauer dieses breiten Antriebselementes wird mit über 100 000 Kilometern beziffert. Zudem ist er dank einer

Schnellspannvorrichtung leicht zu wechseln. Hydraulisch gedämpfte Motorlager schließlich sollen vierzylindertypische Schwingungen besser vom Innenraum fernhalten.

Wichtigste Motoränderung freilich ist die Entdrosselung des Zweiliter-Vergasermotors im 190. Zwar war der schwächste Benziner in der Hierarchie mit 90 PS nicht gerade untermotorisiert, doch verstand niemand so recht den künstlichen Leistungsbeschnitt des im größeren Modell (Mercedes 200) mit 109 PS (80 kW) operierenden Vierzylinders. Motorseitige Kosten können es nicht gewesen sein. Aber bei der Bereifung ließen sich ein paar Mark sparen, da der nur 90 PS starke 190 bisher auf teure H-Reifen (bis 210 km/h) verzichten konnte.

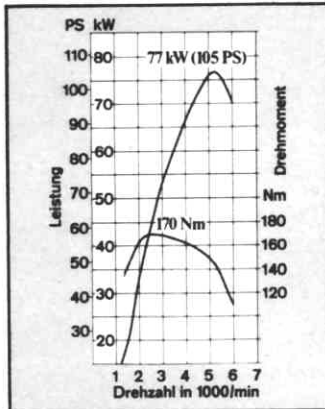
Nun hat er H-Reifen, der Mercedes 190 des Jahrgangs 1985,



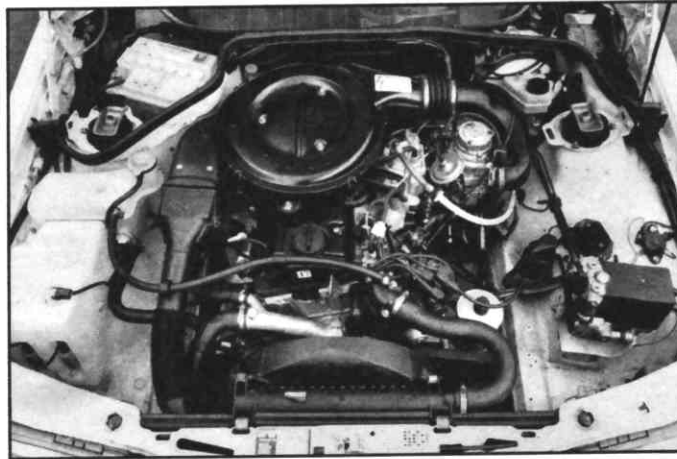
Fotos: Seufert

Test Mercedes 190/85

und eine um 15 PS auf 105 PS (77 kW) gestiegene Leistung. Das Manko von vier Pferdestärken gegenüber dem Typ 200 blieb als „Opfer der Geräuschkämpfung“, so DB-Motorenhelf Dr. Kurt Obländer, in den Schalldämpfern hängen.



Was übrigbleibt, ist immer noch genug. Dank freier Atmung mit neuer Nockenwelle dreht der Vergasermotor nicht nur besser, sondern zieht auch kräftiger. Subjektiv ist kein nennenswerter Leistungs-Unterschied zum Einspritzer spürbar.

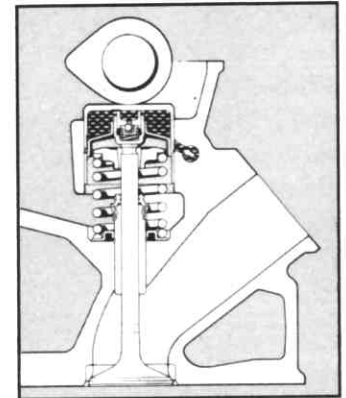


Mehr Leistung und Drehmoment für den Vergasermotor. Hydraulischen Ventilspielausgleich besitzen alle Motoren, auch der Diesel

Die Meßwerte bestätigen das: Der neue Vergaser-190 liegt in seinen Fahrleistungen viel näher beim 190 E als beim alten 190. Wem es also auf die letzten Zehntel-Sekunden an Beschleunigung und einige wenige km/h in der Höchstgeschwin-

digkeit nicht ankommt, der ist mit dem immerhin fast dreitausend Mark billigeren Vergasermodell gut bedient.

Funktionelle Nachteile drohen kaum. Kaltstart und Kaltlauf sind vorbildlich, ebenso die Übergänge. Lediglich im Verbrauch müssen gegenüber dem Einspritzer einige Prozent mehr einkalkuliert werden. ▶



Der Mercedes 190 im Vergleich

Fahrzeugtyp	Mercedes 190 (105 PS)	Mercedes 190 (105 PS) Autom.	Mercedes 190 (90 PS)	Mercedes 190 E Autom.	Mercedes 190 E	Mercedes 190 D Autom.
Motorbauart/Zylinderzahl	R/4 ¹⁾	R/4	R/4	R/4	R/4	R/4
Hubraum cm ³	1997	1997	1997	1997	1997	1997
Bohrung × Hub mm	89,0 × 80,25	89,0 × 80,25	89,0 × 80,25	89,0 × 80,25	89,0 × 80,25	87,0 × 84,0
Leistung kW (PS) bei 1/min	77 (105) bei 5200	77 (105) bei 5200	66 (90) bei 5000	90 (122) bei 5100	90 (122) bei 5100	53 (72) bei 4600
Verdichtungsverhältnis	9,1:1	9,1:1	9,0:1	9,1:1	9,1:1	22,0:1
Max. Drehm. Nm bei 1/min	170 bei 2500	170 bei 2500	165 bei 2500	178 bei 3500	178 bei 3500	123 bei 2800
Art der Ventilsteuerung	ohc ²⁾	ohc	ohc	ohc	ohc	ohc
Gemischaubereitung	Flachstromvergasers Stromberg	Flachstromvergasers Stromberg	Flachstromvergasers Stromberg	mechanische Kraftstoffeinspritzung (Bosch KE-Jetronic)		Stempel-einspritzpumpe Bosch
Leergewicht kg	1160	1179	1165	1197	1170	1195
Zul. Gesamtgewicht kg	1580	1580	1580	1600	1600	1610
Beschleunigung in s						
0–60 km/h	4,8	5,4	5,2	5,1	4,6	8,4
0–80 km/h	7,8	8,3	8,3	7,9	7,1	13,8
0–100 km/h	11,6	12,7	12,8	11,8	10,8	21,1
0–120 km/h	17,5	18,3	19,1	16,6	15,6	35,3
0–140 km/h	24,4	27,2	28,0	24,4	22,4	59,6
0–160 km/h	37,9	48,0	50,9	37,9	34,6	–
1 km mit stehendem Start	33,2	34,2	34,2	33,2	32,3	40,8
Elastizität in s						
40–100 km/h	21,1 (IV. Gang)	9,4 ³⁾	14,2 (III. Gang)	8,7 ³⁾	20,9 (IV. Gang)	16,2 ³⁾
60–120 km/h	36,4 (V. Gang)	12,9 ³⁾	21,5 (IV. Gang)	11,5 ³⁾	37,2 (V. Gang)	26,9 ³⁾
Höchstgeschwindigkeit km/h	193	192	183	193	197	157
DIN-Verbrauch in l/100 km						
Bei 90 km/h	Super 5,9	Super 6,9	Super 6,5	Super 6,9	Super 5,8	Diesel 5,6
Bei 120 km/h	7,7	8,7	8,4	8,7	7,8	7,3
Stadtverkehr	10,6	10,4	10,7	10,3	10,3	7,5
Testverbrauch l/100 km	11,1	11,8	11,2	11,0	10,2	8,4
Innengeräusch in dB(A)						
Bei 50 km/h	64	64	63	63	61	63
Bei 100 km/h	67	68	69	69	67	70
Bei 130 km/h	72	73	74	74	73	74
Bei 160 km/h	75	77	77	77	78	–
Grundpreis DM	27 417,–	29 682,–	26 471,– ⁴⁾	32 689,–	30 244,–	30 609,–

¹⁾R=Reihenmotor, ²⁾overhead camshaft=obenliegende Nockenwelle, ³⁾Beschleunigung mit Kickdown, ⁴⁾ab Oktober 1984 nicht mehr im Programm

Test Mercedes 190/85

In der Geräuscentwicklung ist der neue Jahrgang ebenfalls gereift. Dies gilt vor allem für den unteren und oberen Drehzahlbereich. In der Mitte freilich können selbst die neuen Hydraulik-Lager nicht verheimlichen, daß Reihenvierzylinder eben unerwünschte Massenkkräfte produzieren, und seien sie auch nur zweiter Ordnung. Speziell zwischen 3500 und 4000/min macht der Motor deutlich, daß ihm zur vollkommenen Laufruhe mindestens zwei Zylinder oder zwei Ausgleichswellen fehlen.

In diesem Zusammenhang muß auch die Getriebeauslegung kritisiert werden. Wer es bei den serienmäßigen vier Gängen beläßt, hält sich speziell bei Autobahnfahrt sehr häufig in jenem Drehzahlbereich auf (3500 bis 4000/min entsprechen 120 bis 140 km/h im vierten Gang), der den Motor akustisch lästig werden läßt. Auch

Für die beiden Benzinmodelle kann die Automatik neuerdings mit einem sogenannten Programm-Wählschalter aufwarten. In der Schalterstellung „S“, die nicht etwa „Sport“ sondern „Standard“ bedeutet, schaltet und waltet das Getriebe wie gewohnt. In der Economy-Stellung („E“) wird selbst zum Anfahren nicht mehr in den ersten Gang zurück geschaltet. Zudem schaltet die

Programmtaste gehört zum Serienumfang des automatischen Getriebes.

Ansonsten wird das Votum für die Automatik, so sehr man sie auch als Bedienungserleichterung schätzen mag, nach wie vor von wirtschaftlichen Gesichtspunkten beeinträchtigt. Rund 2 500 Mark verlangt Daimler-Benz für diese bequeme Methode der Drehmoment-

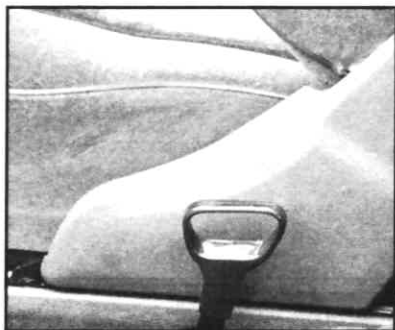
Dem Credo von Daimler-Benz folgend, daß jedes Zubehör für jede Modellreihe lieferbar sein muß, gibt es inzwischen auch eine Klimaanlage und elektrische Sitzverstellung für die kleinen Modelle – gegen entsprechende Aufpreise versteht sich.

Ganz ohne Mehrpreis können jetzt der Motorölstand, das Kühlmittelniveau und der Vorrat an Scheibenwaschwasser durch Kontrolleuchten vom Fahrersitz aus überwacht werden. Und für den nie ganz auszuschließenden Fall des Zusammenstoßes schützen die Gurte dank serienmäßigem Gurtstrammer (siehe auch Seite 57) jetzt noch besser als früher – vorausgesetzt sie sind angelegt.

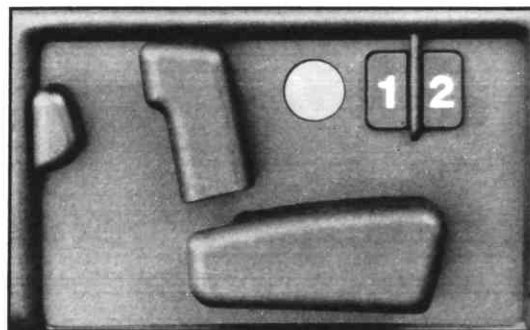
Bei so viel werkseitiger Großzügigkeit genügt zur Ernüchterung ein Blick auf die neueste Preisliste, die ab dem 3.9. 1984 für den neuen Jahrgang gilt. Da muß man sich schon sehr Mühe geben, auch mit dem billigsten Modell bei etwas



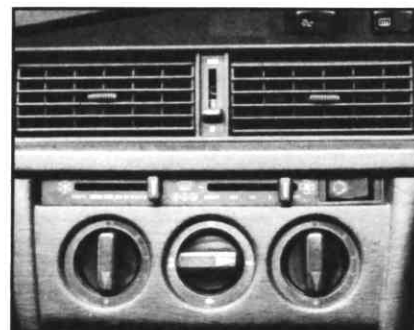
Automatik mit Standard- und Economy-Programm



Neuer Griff für Sitzhöhe in Serie



Elektrische Sitzverstellung auf Wunsch



Klimaanlage auf Wunsch

aus einem anderen Grund ist die Getriebeübersetzung nicht befriedigend, da bei Höchstgeschwindigkeit ganz unzeitgemäß hohe Drehzahlen (5500 bis 5800/min) erreicht werden. An Gefallen kann man diese sogar überschreiten: Der rote Bereich des Drehzahlmessers läßt grüßen.

Dies gilt natürlich sinngemäß für die ansonsten vorzügliche Viergang-Automatik, die analog zum vergängigen Schaltgetriebe die gleiche Gesamtübersetzung im obersten Gang aufweist, zuzüglich etwa zwei Prozent Wandler-Schlupf.

Automatik früher hoch und sehr viel später zurück als in der Standard-Stellung, es sei denn, man gibt Kick-down.

Das E-Programm erlaubt, und in diesem Punkt muß man der Betriebsanleitung recht geben, eine noch ruhigere und komfortbetonte Fahrweise und erleichtert das Fahren auf glatter Fahrbahn. Nur die theoretisch mögliche Kraftstoffeinsparung läßt sich im praktischen Fahrbetrieb kaum nachweisen: Sie liegt im Bereich der Meßgenauigkeit und anderer Toleranzen. Eine Wahl bleibt dem Kunden jedenfalls erspart: Die

Anpassung. Wer dann noch den etwa fünf Prozent höheren Verbrauch einkalkuliert, kann sich leicht ausrechnen, was eine solche Bequemlichkeit in einem Autoleben kostet.

Billiger, aber nicht billig zu haben ist da eine andere Bedienungserleichterung: die Zentralverriegelung. Man versteht nicht recht, warum sie ausgerechnet beim kleinsten Mercedes am teuersten bezahlt werden muß, selbst wenn sie neuerdings auch vom Kofferraum oder von der Beifahrertür aus bedient werden kann.

Ausstattung unter 30 000 Mark zu bleiben.

Dies ist auch kein Wunder. Seit seiner Vorstellung sind die Preise für den kleinsten Mercedes dreimal erhöht worden – in zwei Jahren um bis zu neun Prozent (190 E). Das liegt weit über der Erhöhung der durchschnittlichen deutschen Lebenshaltungskosten für diesen Zeitraum. Doch darf füglich bezweifelt werden, daß ein Mercedes zur Ermittlung dieses Durchschnitts herangezogen wird – schließlich ist er auch sonst alles andere als durchschnittlich. *Gert Hack*