



Volle Kraft voraus

Test Mercedes 190 E 5.0 (Schulz-Tuning)
Kleiner Mercedes mit Fünfliter-V8-Motor.

Die Idee erscheint auf den ersten Blick wahrlich erregend: Man nehme den kleinen Mercedes 190 und pflanze ihm das stärkste Triebwerk unter die vordere Haube, das bei Daimler-Benz für den Einsatz in der S-Klasse gebaut wird. Zumindest der Papierform nach macht diese Operation, die von der auf Mercedes-Tuning spezialisierten Firma Schulz im rheinländischen Neuss vollzogen wird, aus dem unscheinbaren Daimler ein Auto der Superlative, denn die 240 PS (177 kW) des dem ehemaligen 450 SLC 5.0 entnommenen Achtzylinders sorgen für ein eindrucksvolles Leistungsgewicht von nur 5,5 kg/PS.

Daß die Kraftkur sich nicht der Methoden klassischen Tunings bedient, sondern unter der Verwendung durchweg serien-

mousinen alter Zeit, als noch Power über alles ging. Wenn man den Motor anläßt, stellt sich dieser Eindruck auch in akustischer Hinsicht ein. Denn in ganz serienmäßigem Zustand ließ sich der Fünfliter-Motor nicht in die kleine Karosserie einbauen; er erhielt vielmehr eine speziell entwickelte Auspuffanlage, die ihm das S-Klasse-gemäße Summgeräusch gründlich abgewöhnt hat. Bei niedrigen Drehzahlen brabbelt der V8 in bester Ami-Tonart, dreht man ihn bis zu den erlaubten 6000/min aus, verfällt er in zorniges Brüllen.

Es ist in der Tat kein Lärm um nichts, den es da zu hören gibt. Wenn die aus dem ehemaligen Mercedes 350 SE stammende Kupplung bei der Drehzahl des maximalen Drehmoments eingerückt wird, steigt an den Hinterrädern blauer Rauch auf; die breiten Reifen haben keine Chance, die Leistung ohne beträchtlichen Schlupf auf den Boden zu bringen. Und da es an Traktion mangelt, erscheinen die gemessenen Beschleunigungswerte noch eindrucksvoller, als sie es ohnehin schon sind: 100 km/h werden bereits nach 6,4 Sekunden erreicht, bis 160 km/h vergehen gerade 15,5 Sekunden. Erzielt wurden diese Ziffern mit einem Auto, das über ein mechanisches Vierganggetriebe verfügte; eine zusätzlich geprüfte Version mit Automatik kam immerhin auf 6,6 Sekunden.

**Leistung sichtbar gemacht:
Mercedes 190 mit V8-Motor**

mäßiger Mercedes-Teile gedeiht, macht die Sache noch verlockender; hier entstand ein Auto, das vordergründig Problemlosigkeit verspricht und das seine Kraft ganz einfach dort herholt, wo sie am leichtesten zu bekommen ist – aus dem riesigen Hubraum.

Die Übermotorisierung erinnert ein bißchen an die US-Li-

Dieser geringfügige Unterschied spricht ganz eindeutig für die automatische Kraftübertragung, denn die ist von vornherein auf das Drehmoment des Fünfliter-Motors ausgelegt, während das mechanische Vierganggetriebe, ebenso wie die auf Wunsch lieferbare Kraftübertragung mit fünf Gängen, auf die Dauer von der Urgewalt des V8-Motors über-



Fotos: Seufert

Test Mercedes 190

fordert ist. Die von Daimler-Benz gewohnten Ansprüche an die Dauerhaltbarkeit darf man hier also nicht stellen – schließlich ist es kein Zufall, daß bei Mercedes die Achtzylinder-Triebwerke grundsätzlich mit automatischem Getriebe kombiniert werden.

Davon einmal abgesehen, ist allerdings gerade das Fahrerlebnis mit dem handbetätigten Zahnradsetz von besonderem Reiz, zeigt es doch, daß es bei einem solchen Angebot an Hubraum und Drehmoment in einem kleinen Auto beinahe gleichgültig ist, welche Fahrstufe man gerade eingelegt hat. So ist es beispielsweise ohne weite-

keit, die, weil der vierte Gang nicht als drehzahlenkender Schongang ausgelegt ist, bei immerhin 5100/min erreicht wird. Eine schnelle Fahrweise bedeutet also ein insgesamt recht hohes Drehzahlniveau, was wiederum keine gute Voraussetzung für einen günstigen Verbrauch ist: Im Testdurchschnitt kamen stattliche 19,8 L/100 km heraus. Das bedeutet, daß der präparierte 190 E 5.0 trotz eines neu installierten 90 Liter-Gefäßes schon nach

rund 400 km gezwungen ist, einen Halt an der Tankstelle einzulegen.

Dieses Zugeständnis erscheint angesichts der überlegenen Fahrleistungen noch akzeptabel – eher jedenfalls als die zusätzlichen Änderungen an Karosserie und Fahrwerk, die notwendig wurden, um den großen Motor überhaupt unterbringen zu können. So fiel beispielsweise ein Gabelträger im Vorderbau der Operation zum Opfer,

weil er den Auspuffkrümmern des V8 im Weg stand. Beim Fahren ist davon zwar, etwa in Form erhöhter Verwindungsneigung der Karosserie, nichts zu spüren, aber seine wirkliche Aufgabe kann der gestutzte Träger eben auch nicht mehr erfüllen. Und die ist nicht ganz unwichtig – sorgt doch gerade dieses Bauteil dafür, daß sich die Karosserie bei einem Unfall in jener kontrollierten Weise verformt, die von den Mercedes-Konstrukteuren bei der

Vorzüge

- Sehr gute Fahrleistungen
- Gute Handlichkeit

Nachteile

- Hoher Verbrauch
- Eingeschränkter Federungskomfort
- Unbefriedigende Verarbeitungsqualität

Mängel am Testwagen

- Zylinderkopfdichtung durchgebrannt
- Antriebswellen-Manschetten durchgeschauert
- Auspuff undicht
- Tachometer ausgefallen

res möglich, im zweiten Gang anzufahren, um dann gleich, wenn ein einigermaßen zügiges Fußgängertempo erreicht ist, direkt in den vierten Gang zu schalten. Der Motor dreht dann zwar nur in der Gegend der bei 800/min liegenden Leerlaufdrehzahl, setzt aber einen Druck aufs Gaspedal ohne zu Ruckeln umgehend in Beschleunigung um – und zwar schon in eine, die sich sehen lassen kann.

Man kann so, ein ausreichend langes Stück freier Autobahn vorausgesetzt, in einem Gang weiterbeschleunigen bis zu der bei knapp über 240 km/h liegenden Höchstgeschwindig-



Motorhaube und Spoiler bestehen aus Kunststoff



Auf Wunsch: mit Leder bezogene



Cockpit mit Lederlenkrad und einem bis 300 km/h reichenden Tachometer

Entwicklung des 190 vorprogrammiert wurde.

Ein eher theoretischer Nachteil ist dagegen das Gewicht des V8-Motors, der, obwohl ganz aus Aluminium gefertigt, immerhin 85 kg mehr auf die Waage bringt als der normalerweise im 190 E installierte Zweiliter-Vierzylinder. Daraus ergibt sich eine erhöhte Kopflastigkeit, die für ein deutlich untersteuerndes Fahrverhalten sorgt, wenn Kurven mit geringer Last durchfahren

werden. Problematisch ist das allerdings nicht, denn in fast jeder Lebenslage steht genügend Leistung zur Verfügung, um das Eigenlenkverhalten gänzlich zu neutralisieren; bei weniger zurückhaltendem Umgang mit dem Gaspedal setzt Übersteuern ein, das mit schnellem Zurücknehmen des Lenkeinschlags kontrolliert werden muß.

Daß der Umgang mit einem so starken Auto Vorsicht und Er-

fahrung erfordert, ist allerdings keine neue Weisheit. Immerhin sollte man sich wenigstens darauf verlassen können, daß in technischer Hinsicht alles getan wurde, um die Ausnutzung der Leistung nicht zum Abenteuer werden zu lassen. Die schlechte Detailverarbeitung beim Testwagen und die geänderte Kinematik von Vorder- und Hinterachse, die sich in verschlechtertem Geradeauslauf bemerkbar macht, sprechen freilich nicht dafür, daß in dieser Beziehung

bei der Schulz-Version alle Register gezogen wurden – ebenso wenig wie die am Hinterachsträger anliegenden Gummimanschetten der Antriebswellen, die schon nach wenigen Kilometern durchgescheuert waren und die Gelenke trocken laufen ließen.

Ein Wort schließlich noch zu den Bremsen: Trotz seines Leistungspotential verfügt der Schulz-Mercedes nicht über innenbelüftete Scheiben an der Vorderachse, die Daimler-Benz schon bei der deutlich schwächeren Vierventil-Version des 190 E für dringend notwendig hält. Die Perfektion, die ein serienmäßiger Mercedes zu bieten hat, darf man also von dem kleinen Kraftprotz nicht erwarten, was besonders



ne Sportsitze



Kunststoff-Kofferraumdeckel mit Abrißkante

Technische Daten und Meßwerte

Mercedes 190 E 5.0

MOTOR

Wassergekühlter Achtzylinder-V-Motor vorn längs, fünf-fach gelagerte Kurbelwelle, eine obenliegende Nockenwelle pro Zylinderreihe (Kettenantrieb), hängende Ventile über Schleppebel betätigt, thermostatisch gesteuerter Kühler-ventilator, mechanische Kraftstoffeinspritzung (Bosch K-Jetronic).

Leistung 177 kW (240 PS) bei 5000/min, spezifische Leistung 35,6 kW/L (48,3 PS/L), Hubraum 4973 cm³, Bohrung × Hub 96,5 × 85,0 mm, Verdichtungsverhältnis 8,8:1, maximales Drehmoment 404 Nm bei 3200/min, mittlere Kolbengeschwindigkeit bei Nenndrehzahl 14,2 m/s, Ölinhalt Motor 9,0 L, Kühlsystem-Inhalt 13,0 L, Batterie 12 V 66 Ah, Drehstromlichtmaschine 980 Watt.

KRAFTÜBERTRAGUNG
Hinterradantrieb, vollsynchro-nisiertes Vierganggetriebe, Einscheiben-Trockenkupp-lung.

Übersetzungen: I. 3,98, II. 2,29, III. 1,45, IV. 1,0, R. 3,74, Achsantrieb 2,24:1, Geschwin-digkeit bei 1000/min im IV. Gang 47,1 km/h.

KAROSSERIE UND FAHRWERK

Viersitzige Limousine mit vier Türen, selbsttragende Karos-serie.

Vorn Einzelradaufhängung mit Dämpferbeinen und Querlen-kern, Schraubenfedern, Stabili-sator, hinten Einzelradaufhän-gung mit Querlenkern, Zug-und Schubstreben, Spurstan-gen, Schraubenfedern, Stabili-sator, hydraulische Tele-skopstoßdämpfer, servounter-stützte Kugelumlauf Lenkung, hydraulische Zweikreisbremse mit Unterdruckverstärker, Scheibenbremse vorn und hin-ten, hydraulisch betätigte Fest-stellbremse auf die Hinterräder wirkend.

Felgenreiße 7 J × 15, Reifen-größe 195/50 VR 15.

ABMESSUNGEN UND GEWICHTE

Radstand 2665 mm, Außen-maße 4420 × 1678 × 1353 mm,

Tankinhalt 90 L. Leergewicht 1324 kg, zulässiges Gesamtge-wicht 1630 kg, Zuladung 306 kg, Personenindexzahl 3,6, zu-lässige Anhängelast gebremst 1200 kg, ungebremst 585 kg.

FAHRLEISTUNGEN

Höchstgeschwindigkeit (Dreh-zahl 5100/min, IV. Gang)

241 km/h

Beschleunigung

0– 60 km/h	2,8 s
0– 80 km/h	4,4 s
0–100 km/h	6,4 s
0–120 km/h	9,1 s
0–140 km/h	12,0 s
0–160 km/h	15,5 s
0–180 km/h	20,8 s
400 m mit steh. Start	14,2 s
1 km mit steh. Start	26,4 s

Elastizität

40–100 km/h (III. Gang)	7,9 s
60–120 km/h (IV. Gang)	11,8 s

KRAFTSTOFFVERBRAUCH (Liter/100 km)

Testverbrauch	19,8
Kraftstoffart	Super

Preise

Mercedes 190 E 5.0

Mercedes 190 E* DM 30 256,–
Fünfliter-V8-Motor
DM 22 241,–

Mechanisches

Vierganggetriebe DM 1 961,–
Achswellen DM 1 186,–
Differential DM 1 436,–
Tank (90 L) DM 1 174,–
Motorhaube DM 2 964,–
Frontspoiler DM 1 767,–

Vier Leichtmetallräder

7 J × 15 mit Reifen 195/50
VR 15 DM 2 394,–
Fahrwerksumbau DM 13 349,–
Lederseize vorn DM 2 941,–
Lederlenkrad DM 450,–
Gesamtpreis DM 82 119,–

*inkl. Servolenkung

betrüblich angesichts der gesal-zenen Preise ist, die für den nachträglichen Umbau ver-langt werden.

Mit allen notwendigen Ände-rungen nämlich kommt ein sol-cher 190 E auf weit über 80 000 Mark, ist also wesentlich teurer als ein regulärer 500 SE. Emp-fehlenswerte Extras, wie bei-spielsweise ein Antiblockiersys-tem, sind in diesem Preis noch nicht enthalten – aber immer-hin sorgt die Firma Schulz für die Abnahme durch den Tech-nischen Überwachungsverein.

Götz Leyrer