



Im Rampenlicht

Premiere für Daimlers Sportmodell:
20 Grand Prix-Piloten
fahren in identischen 2.3-16 um die Wette.

Von Norbert Haug und Wolfgang Wilhelm (Fotos)



Große Premieren erfordern große Aktionen. Das Beste war dem Hause Daimler-Benz deshalb gerade gut genug, als es darum ging, den würdigen Rahmen für eine Weltpremiere zu stecken. Man heuerte die Großen der jüngeren Formel 1-Geschichte an, um das neue Sportmodell mit dem langatmigen Namen Mercedes 190 E 2.3-16 kurzweilig in Szene zu setzen. Ehemalige



Wichtigste optische Erkennungszeichen des sportlichen 190: die Spoiler an Front- und Heckpartie. Unter der Motorhaube – selbstverständlich zusammengebaut – der 185 PS starke 2,3 Liter-Viertventil-Motor, der dieses Auto zum schnellsten Serien-Mercedes machen soll. Zugeständnis an die Sportlichkeit: Lederlenkrad mit 380 Millimeter Durchmesser



Mercedes 190 Sport

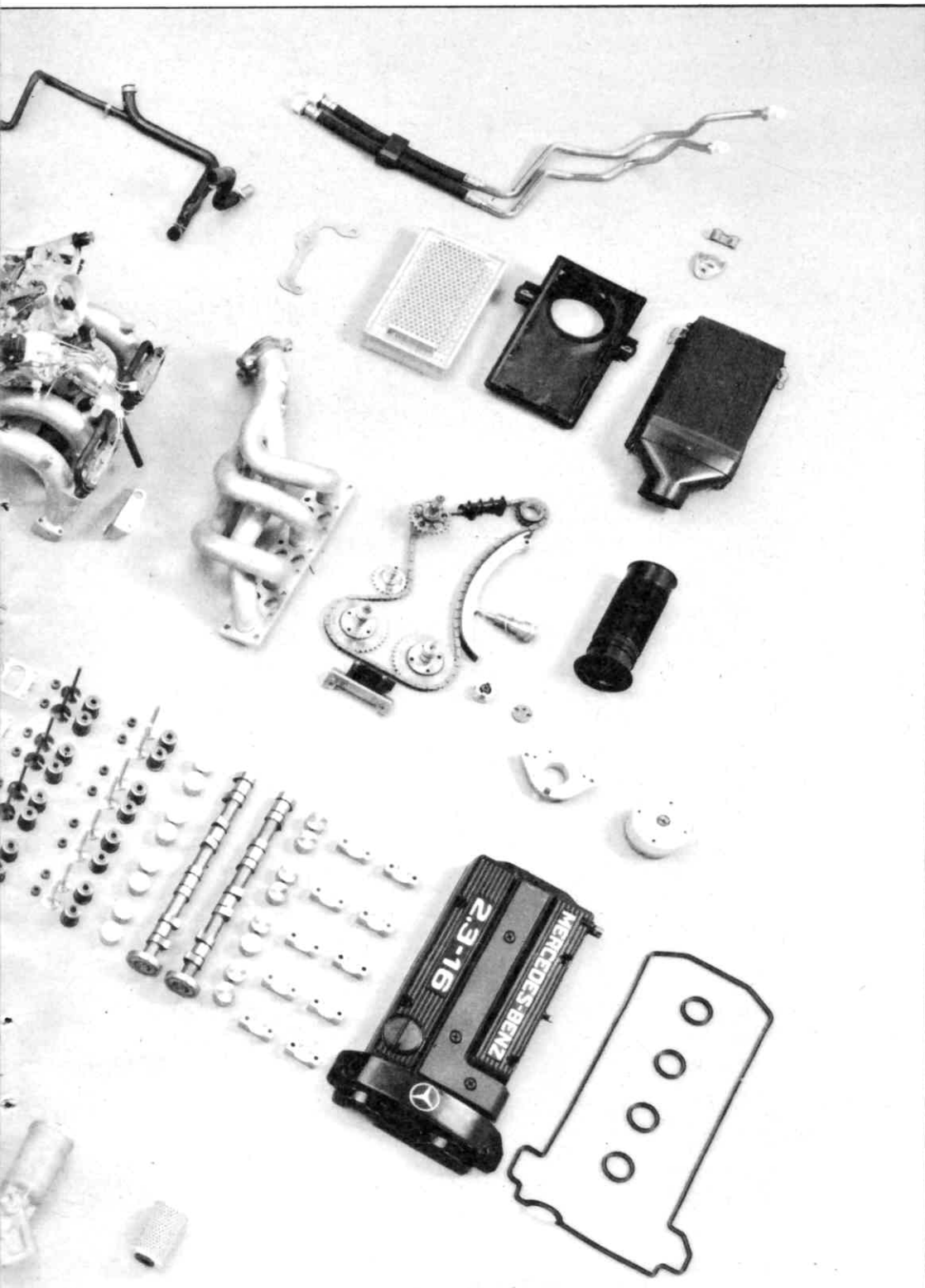
und aktuelle Formel 1-Weltmeister von John Surtees bis Keke Rosberg wurden verpflichtet, Daimlers sportlichen 190er bei der Nürburgring-Neueröffnung am 12. Mai vor großem Publikum zu bewegen – bei einem Show-Rennen mit ernstzunehmendem Hintergrund.

Wer dabei die besten Siegchancen haben wird, steht wahrhaftig in den Sternen. Ob mit oder ohne Gewinnchancen, den im Renn-Alltag vom ground effect gebeutelten und vom Ladedruck gesteuerten Rennfahrern wird jedenfalls bei der Jagd über zwölf Runden im Sport-Daimler ein Erlebnis besonderer Art vergönnt sein.

Die Version für die Ring-Premiere unterscheidet sich nur unwesentlich von jenem Automobil, auf das mittlerweile bereits 3500 Fest-Besteller warten und dessen Jahresproduktion 1985 schon zu zwei Dritteln vergeben ist.

Die Daimler-Benz AG wird jährlich 7000 Exemplare des neuen sportlichen Modells mit dem in der Branche einmalig umständlichen Namen 190 E 2.3-16 produzieren. Verglichen mit der Produktionszahl des Basis-Modells 190 ist das wenig. Im Premierenjahr 1983 wurden 110 000 Mercedes W 123, wie der 190 intern heißt, gebaut und verkauft.

Die Zielgruppe für das wohlproportionierte Stuttgarter Automobil, das in der Limousinen-Klasse neue Maßstäbe der Sportlichkeit setzen soll, ist vergleichsweise klein. Immerhin wird der Viertürer mit dem optischen Erkennungszeichen Luftleitwerk an Front und Heck in seiner Basis-Version nur ein paar schamhafte Mark unterhalb von 50 000 angesiedelt sein. Mit einigen Zutaten versehen, die Daimlers Zusatz-Ausrüster verlockend feilbieten, erreicht der neue Star im Daimler-Sortiment dann leicht die 60 000 Mark-Grenze. ▷



Mercedes 190 Sport

Dafür werden allerdings auch Sportwagen-Fahrleistungen und Limousinen-Annehmlichkeiten unter einem Dach geboten. Denn man gibt bei Mercedes, ganz entgegen bisherigen Gepflogenheiten, dem Nachwuchs eine Chance: Der Kleinste im Hause soll nach erfolgreicher Body-Building-Kur die Rolle des Schnellsten im Stern-Imperium spielen. Der 190 E 2.3-16 erreicht nach Werksangabe über 230 km/h, er beschleunigt in weniger als acht Sekunden auf Tempo 100. Die Ring-Exemplare treten im Renn-Design auf, mit großflächiger Startnummer, mit Fahrer-Namen in unübersehbaren Versal-Lettern, und sie lärmen sogar ganz Daimler-untypisch. Als Zugeständnis ans rennhungrige Volk hat man sich in Stuttgart zu einem Okay für 100 Dezibel durchgerungen.

Die Autos sind für den Ring-Einsatz so übersetzt, daß sie an der schnellsten Passage des neuen Kurses eine Höchstgeschwindigkeit von 190 km/h erreichen (Hinterachs-Übersetzung 4,08:1). Die Serien-Version ist 3,08:1 übersetzt, die drei Weltrekord-Autos von



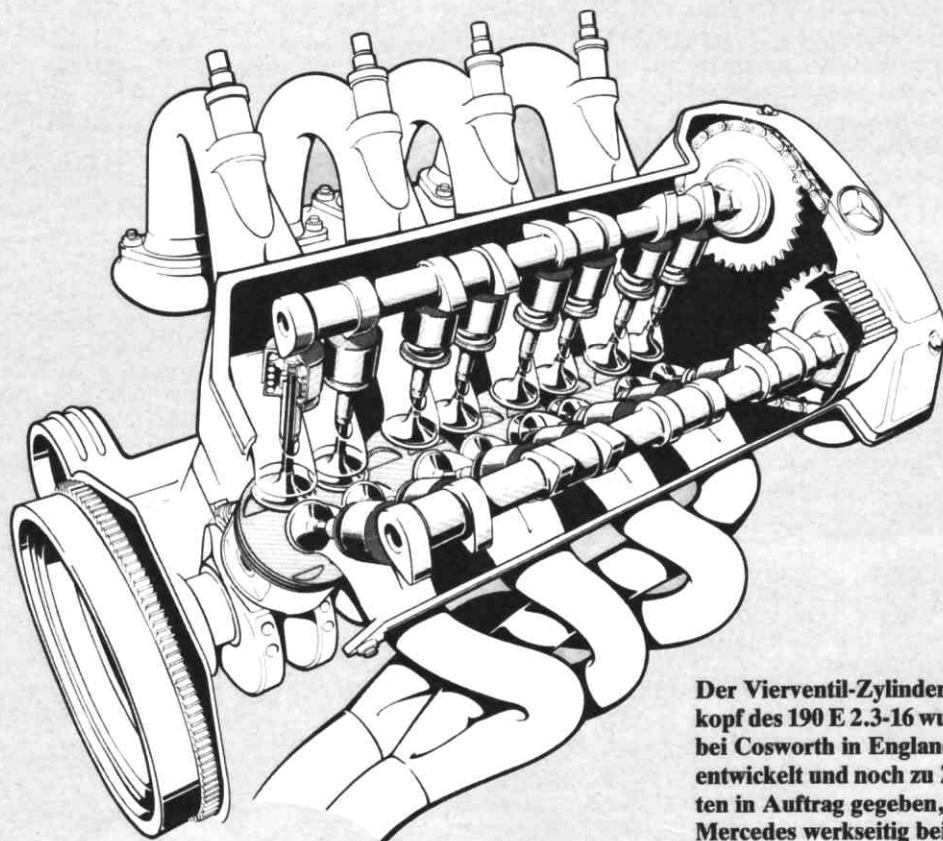
Sport-Putz für die Premiere am Nürburgring: Startnummern und Fahrer-Namen für jedes der 20 Wettbewerbs-Autos, die sich ansonsten optisch und technisch nicht von der Serien-Version unterscheiden. Ein Novum bei einem Mercedes-Motor ist der Zylinderkopf-Deckel mit Firmenschriftzug und der Typenbezeichnung – auch unter der Haube wird also auf sportliche Optik geachtet



Nardo im letzten August (siehe Heft 18/83) schafften, aerodynamisch verbessert, mit der 2,65:1-Übersetzung Spitzengeschwindigkeiten von knapp 260 km/h.

Die 20 Autos für die Premiere in der Eifel sind speziell auf den neuen 4,5 Kilometer langen

Mercedes 190 Sport



Der Vierventil-Zylinderkopf des 190 E 2.3-16 wurde bei Cosworth in England entwickelt und noch zu Zeiten in Auftrag gegeben, als Mercedes werkseitig bei Rallies vertreten war

Technische Daten und Fahrleistungen

Mercedes 190 E 2.3-16 (Nürburgring-Version)

MOTOR
Wassergekühlter Vierzylinder-Reihenmotor vorn längs, fünf-fach gelagerte Kurbelwelle, zwei obenliegende Nockenwellen (Kettenantrieb), Ventile über Tassenstößel betätigt (vier Ventile pro Zylinder), thermostatisch gesteuerter elektrischer Kühlerventilator, mechanisch/elektr. Kraftstoffeinspritzung (Bosch KE-Jetronic), kontaktlos gesteuerte Transistor-Zündung.

Leistung 136 kW (185 PS) bei 6200/min, spezifische Leistung 59,2 kW/L (80,5 PS/L), Hubraum 2299 cm³, Bohrung × Hub 95,5 × 80,25 mm, Verdichtungsverhältnis 10,5:1, maximales Drehmoment 235 Nm bei 4500/min, Ölinhalt Motor 5,0 L, Kühlsystem-Inhalt 8,0 L, Batterie 12 V 55 Ah, Drehstromlichtmaschine 770 Watt.

KRAFTÜBERTRAGUNG
Hinterradantrieb, vollsynchronisiertes Fünfganggetriebe, Einscheiben-Trockenkupplung.

Übersetzungen: I. 4,08, II. 2,52, III. 1,77, IV. 1,26, V. 1,00, R. 4,40, Achsantrieb 4,08:1, (Serie 3,07:1).

KAROSSERIE UND FAHRWERK
Einsitzige Limousine mit vier Türen, selbsttragende Karosserie.

Vorn Einzelradaufhängung mit Querlenkern, Schraubenfedern und niveauregulierten Dämpferbeinen, hinten Einzelradaufhängung mit Querlenkern, Zug- und Schubstreben, Spurstange, Schraubenfedern, niveauregulierten Stoßdämpfern, vorn und hinten Stabilisator, Kugelumlauflenkung, hydraulische Zweikreisbremse mit Unterdruckverstärker, vorn und hinten Scheibenbremsen (vorn innenbelüftet, Festsattel mit vier Kolben).

Felgengröße 7 J × 15 (mit veränderter Einpreß-Tiefe, Serie 44 mm/Sportversion 25 mm), Reifengröße (Slicks) 205/55 VR 15.

ABMESSUNGEN UND GEWICHTE

Radstand 2665 mm, Spur vorn/hinten 1484/1468 mm (Serie 1444/1428 mm), Außenmaße 4430 × 1706 × 1310 mm (Serie 1335 mm), Tankinhalt 70 Liter, Leergewicht vollgetankt 1243 kg.

FAHRLEISTUNGEN

Höchstgeschwindigkeit (V. Gang) 192 km/h (Serie 230 km/h)

Beschleunigung

0– 60 km/h	3,6 s
0– 80 km/h	5,2 s
0–100 km/h	7,3 s
0–120 km/h	10,4 s
0–140 km/h	13,8 s
0–160 km/h	18,1 s
0–180 km/h	24,1 s
400 m mit steh. Start	15,1 s
1 km mit steh. Start	27,9 s

PREIS

Serienversion DM 49 590,-
Sportversion nicht kalkuliert

Kurs abgestimmt. Was die Autos von der späteren Straßen-Version außer der kürzeren Hinterachsübersetzung unterscheidet, ist rasch aufgezählt:

- um 15 Millimeter tiefergelegtes Fahrwerk
- um 15 Millimeter kürzere Federn mit härterer Kennung, härtere Einstellung der Gasdruck-Stoßdämpfer, minimal dickere Drehstäbe vorn und hinten
- Serien-Felgen 7J × 15 mit Einpreßtiefe 44 Millimeter statt 25 Millimeter, was eine um knapp zwei Zentimeter breitere Spur ergibt
- Pirelli-Rennreifen der Dimension 205/55 VR 15 P7 statt Serie 205/55 VR 15 P6
- an der Vorderachse mit innenbelüfteten Brems scheiben Vierkolben-Festsattel-Bremse statt Zweikolben-Schwimm-sattel-Bremse
- Lenkrad-Durchmesser 380 Millimeter statt 400 Millimeter
- Auspuff-Anlage ohne Vor- und Mittelschalldämpfer
- Sicherheits-Accessoires, wie Überroll-Käfig, Hauben-Schnell-Verschlüsse, zentraler Stromkreis-Unterbrecher, Halon-Feuerlöscher und der Einbau von zwei (aus optischen Gründen) Renn-Schalensitzen mit Sechspunktgurten.

Beim Fahrersitz fiel Projektleiter Gerhard Lepler vom Personenwagen-Versuch eine besondere Komfort-Zutat ein: Lepler verzichtete nicht auf die elektrische Sitzverstellung. Der Fahrer kann sich in hinterster Sitzposition bequem die Gurte anlegen und anschließend per Knopfdruck in Richtung Lenkrad fahren. Die Feinjustierung von Sitzhöhe und Lehnen-Neigung erfolgt ebenfalls elektrisch.

Das Auto ist das, was Rennfahrer „forgiving“ nennen. Es verzeiht viel und ist so ausgelegt, daß sich im Grenzbereich eine deutliche Übersteuerungs-Tendenz breitmacht.

Bei feuchter Bahn kann diese Neigung dann in jene Form der

Mercedes 190 Sport

Fortbewegung ausarten, die man sonst nur von den Wildesten im Rallye-Gewerbe kennt – es geht dann nur mehr breitseits um die Ecken.

Gesitteter benimmt sich der Mercedes natürlich auf trockener Piste, wo das immerhin 1220 Kilogramm schwere Auto zunächst durch ungeahnte Spurt-Qualitäten beeindruckt:

hat nicht die Charakteristik eines Renntriebwerks, sondern eher die Eigenschaften, wie man sie von einem großvolumigen Touren-Aggregat erwartet.

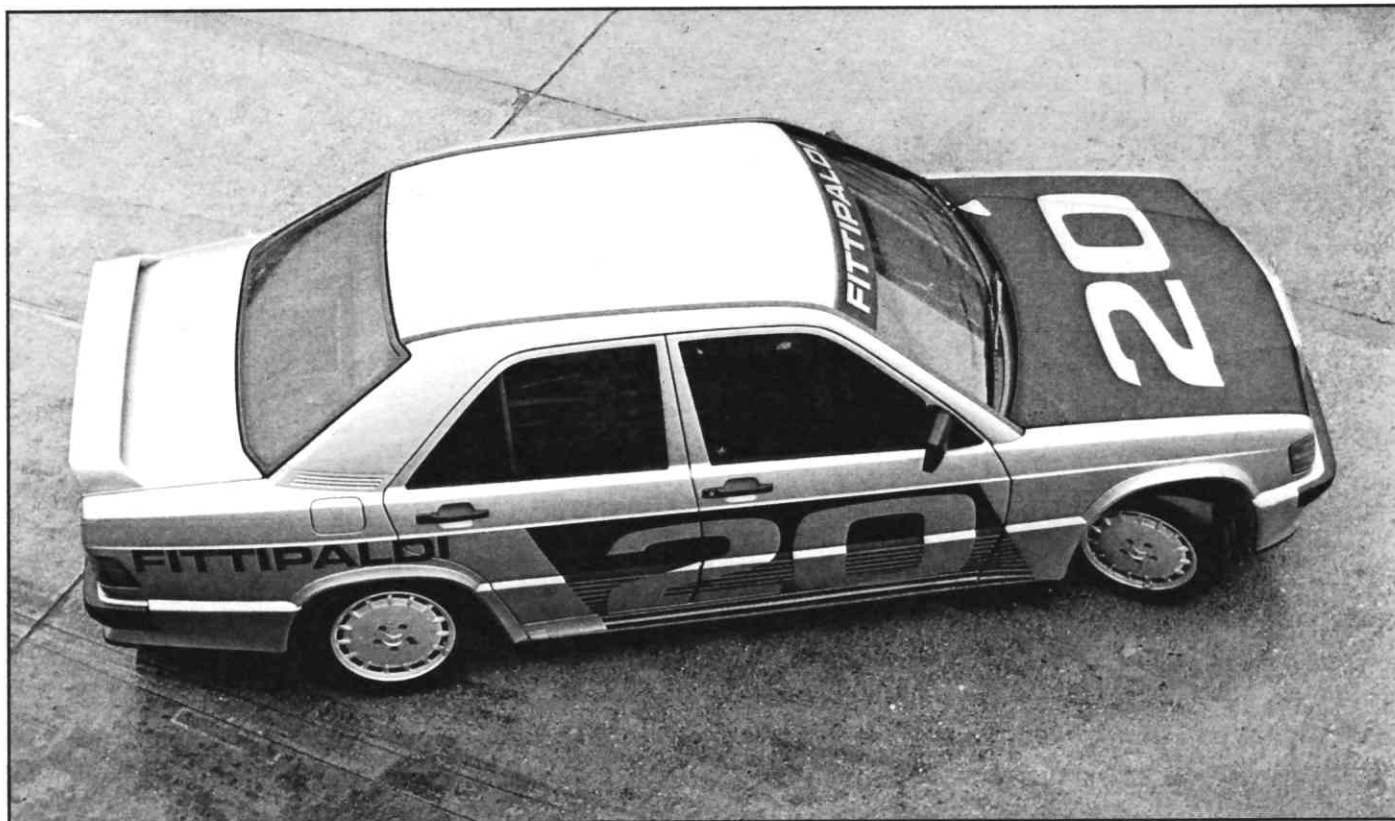
Zum sportlichen Hintergrund dieses Modells: Als Mercedes noch für die Rallye-Front ausrüstete und Rallye-Weltmeister Walter Röhrl verpflichtet wurde, hatte man bei Cosworth in England einen Vierventil-Kopf für den 2,3 Liter-Vierzylinder bauen lassen.

Was dann nach Art des Hauses auch gelang. Die Straßen-Version, von der die ersten Exemplare im August ausgeliefert werden, erreicht $c_w = 0,31$.

Die rundum gebauten Plastik-Waren namens Polyurethan sind bei dem sportlichen Daimler dafür verantwortlich, daß er nur in zwei Farben angeboten wird: in Rauchsilbermetallic und Blauschwarzmetallic. Alle Kunststoffteile kommen lackiert von Zulieferern.

Scheibenbremsen montiert, und auch die Servo-Lenkung wird zur Grund-Ausstattung gehören.

Etwas Neues findet der Kunde in der Mittelkonsole. Neben konventionellem Öldruckmesser und Voltmeter gibt es eine Stop-Uhr mit Digital-Anzeige. Fast 100 Jahre nach der Erfindung des ersten Benz gibt es nun einen Mercedes mit Digital-Anzeige. „Eine Konzession an den Zeitgeschmack“, wie



Anzug für die Nürburgring-Uraufführung: Wettbewerbs-Design à la Daimler-Benz

Nach 7,3 Sekunden werden bereits 100 km/h erreicht, einen Kilometer mit stehendem Start absolviert der Ring-Daimler in 27,9 Sekunden. Ein reinrassiger Sportwagen vom Schlage eines Porsche 911 Carrera schafft diese Übung in exakt 25,6 Sekunden.

So beeindruckend wie die Spurkraft ist die Elastizität des Vierventil-Motors. Er entwickelt Kraft in allen Lebenslagen zwischen 1500/min und 6000/min. Hohe Drehzahlen um die 7000/min mag der bei Cosworth gebaute Vierventiler dagegen nicht sonderlich; er

Daimler verabschiedete sich noch 1980 mit einem Sieg bei der Rallye Côte d'Ivoire von der Sportbühne und war anschließend um ein Betätigungsfeld ärmer und um einen Vierventil-Zylinderkopf reicher.

Der Bau einer Sport-Variante des Typs 190 wurde, unterstützt durch den Trend der Zeit, beschlossen. Im Gegensatz zu den Spoiler-bewehrten Kreationen der Veredler sollte das Kleid des Sport-Daimlers aber im Windkanal reifen und statt einer c_w -Verschlechterung eine c_w -Verbesserung mit sich bringen.

Die schalenförmig ausgebauten Sitze besitzen in Leder gefaßte Seitenteile und werden gegen Aufpreis ganz mit Leder überzogen. Um auch auf den hinteren Rängen genügend Halt zu finden, wurden die beiden Sitze im Fond ähnlich ausgebildet wie jene in der Front – ein Daimler-Novum, das einen eventuellen fünften Passagier an Bord wie zwischen zwei Stühlen sitzen läßt.

Serienmäßig wird der 185 PS starke Mercedes mit einem Sperr-Differential (35 Prozent Sperrwirkung) ausgerüstet, vorne werden innenbelüftete

man in Stuttgart-Untertürkheim erklärt.

Mercedes startete die Karriere des sportlichen 190 im August 1983, per 50 000 Kilometer-Rekordfahrt und Durchschnittstempo 247 km/h.

Jetzt also Auftritt Nummer zwei, am 12. Mai am Nürburgring, wenn sich 20 ehemalige und aktuelle Grand Prix-Piloten mit diesen Autos in den Haaren liegen. Ein aufwendigerer Einstand wurde einem Mercedes nie zuvor bereitet.

