

auto reise

Heft 1 Jan. 1983 DM 2,— ISSN 0045-1010 J 4386 EX
Zeitschrift der Automobillubs KVDB und ARC

vdh-Archiv

**Peugeot 305
mit neuem Dieselmotor**

**Frost - und dennoch
gut gestartet**

**Gefährlicher
Sekundenschlaf**

**Winterurlaub in
Oberbayern**

**Im Salzburger Land:
Goldegg, Schwarzach
und St. Veit**

 **Mercedes
geht mit
dem 190
in eine
neue
Klasse**



auto + reise GmbH Verlag und Wirtschaftsdienst
Postfach 440
8532 Bad Windsheim
Postvertriebsstück
Gebühr bezahlt
064879

VEILCHENWEG 14 A

6200 WI-FREI

Kompakt · dynamisch · sparsam

Seit Jahren geistert er durch die Presse. Die Wettbewerber, allen voran BMW, blasen bereits zum Sturm gegen ihn. Die Käufer warten auf ihn — so sehr, daß Daimler-Benz bei seinen Modellen 200–280 E selbst darunter leidet. Jetzt ist er da, der kleine Mercedes — und bildet in der Mittelklasse technisch wie psychologisch zweifellos ein neues Glanzlicht.

Den Zeitpunkt hätten die Stuttgarter kaum besser treffen können. Ihr neuester Sproß, intern als Baureihe „201“ bezeichnet, offiziell als „190“ und „190 E“ verkauft, kommt exakt zu jenem Zeitpunkt, da selbst Käufer mit größeren Brieftaschen mehr und mehr Gefallen an äußerlich kleineren Automobilen finden — die mit ihren kompakten Abmessungen besser in die Zeit passen, die mit weniger Kraftstoff zufrieden sind, die vor allem so etwas wie automobiler Vernunft den Mitmenschen signalisieren sollen. Die dennoch in den Fahrleistungen, in der Ausstattung, im Komfort und nicht zuletzt im Image Ähnliches bieten, wie man es von größeren Modellen gewohnt ist.

100 000 „Kleine“ pro Jahr

Ausgangspunkt für den „Kleinen“ waren ursprünglich die Verbrauchsvorschriften in den USA, die bis 1985 ein Absenken des sogenannten Flottenverbrauchs auf maximal 8,55 l/100 km verlangten. Er ist der Durchschnitt aller in den USA von einer Marke verkauften Wagen. Wer große Modelle anbieten will, deren Verbrauch über dem Soll liegt, muß mit kleinen und sparsamen Modellen ausgleichen, bis die verlangte Zahl wieder erreicht wird — eine Aufgabe, die Daimler-Benz ungleich schwerer trifft als etwa VW oder die meisten Japaner und Franzosen.

Längst sieht man freilich auch in Europa hervorragende Chancen für den kleinen Mercedes — die Fertigungskapazität wird derzeit durch das neue Werk in Bremen beträchtlich ausgeweitet. 1983 sollen 100 000 „Kleine“ gebaut werden; 1982 waren es ohne das neue Modell ca. 450 000 Personenwagen — eine stolze Zahl.

Mit 442 cm Länge hat der neue Mercedes eine ähnliche Statur wie ein Audi 80 oder ein Ford Sierra. Mit 1080 kg (beim 190) ist er auch nur 35 kg schwerer als ein Sierra (mit 2-l-Motor). Gegenüber dem 200 ist der neue 190 gut 30 cm kürzer und nicht weniger als 270 kg leichter. Er ist dazu 11 cm schmaler und gut 5 cm niedriger.



Ein Bericht von
Stefan Woltereck



Der kleine

Eigene Linie

Die Linie erinnert natürlich an die übrigen Modelle – wobei der Kleine zierlicher und gleichzeitig dynamischer wirkt als die schon etwas angejahrten Modelle 200–280 E. Der Bug ist viel niedriger, das Heck vergleichsweise hoch und an der Hinterkante wie bei der S-Klasse oder den neuen 3ern von BMW leicht gerundet. Front- und Heckscheibe sind bündig mit der Karosserie – und haben, erstmals für Mercedes-Benz, keine Chromrahmen mehr. Stoßstangen und Radkappen bestehen aus Kunststoff, als einziges größeres Chromteil blieb die traditionelle Kühlermaske, die selbstverständlich auch wieder vom aufrecht stehenden Stern geziert wird. Die Motorhaube ist an der Hinterkante leicht hochgezogen und verdeckt so den einzigen Scheibenwischer – auch er bildet ein Novum für Mercedes-Benz. Einen besonderen Akzent setzt auch das flache Dach. Zwei Längsstreifen, die sich an den Windschutzscheibenpfosten fortsetzen, ersetzen die üblichen Regenrinnen – unter ihnen liegen die Schweißnähte, die Dach und Seitenteil zusammenhalten. Sie sind hier für Roboter viel leichter zugänglich – die Roh-Karosserie wird fast ganz automatisch von Robotern zusammengebaut.

Maße im Vergleich

Niedrige Front, hohes Heck und glatte Rundungen führen zu einem Luftwiderstand, der zu den niedrigsten überhaupt gehört. Der c_w -Wert beträgt 0,33 – er nähert sich dem „Weltmeister“ Audi 100, er ist besser als z. B. bei allen Porsche-Modellen. Innen bietet der neue Mercedes vorn exakt dieselben Maße wie der 123

in der Länge; die Innenbreite liegt mit 136 cm vorn und hinten allerdings nur auf Mittelklasse-Niveau. Trotz 266,5 cm Radstand, einem sehr großen Maß für die Mittelklasse, bietet der kleine Mercedes im Fond nur durchschnittlichen Raum – vergleichbar etwa den 3ern von BMW; in einem Audi 80, VW Passat oder Ford Sierra verfügen Rücksitz-Passagiere über mehr Bewegungsfreiheit. Der Kofferraum erreicht mit 410 Litern (nach VDA-Norm) stattdessen das Format. Die Zuladung beträgt stolze 500, die zulässige Anhängelast nicht minder stolze 1200 kg (gebremst). Den neuen Mercedes gibt es nur mit vier Türen. Trotz geringerer Abmessungen und trotz niedrigeren Gewichts erreicht die Karosserie bei einem Anprall dieselben Sicherheitswerte wie bei den großen Modellen. Ein besonders positiver Punkt ist auch, daß durch die ausgefeilte Aerodynamik die Seitenscheiben bei Schmutzwetter frei von Verschmutzung bleiben.

Ausstattung

Innen hat der kleine Mercedes ähnlichen Charakter wie die größeren Modelle: zweckmäßig, aber eher nüchtern. Ein besonderer Pfiff, wie er etwa in den neuen 3ern von BMW vor allem die Herzen jüngerer Käufer höher schlagen läßt, fehlt, auch geriet das Lenkrad mit 41 cm Durchmesser nach Mercedes-Art wieder sehr groß. Der Fahrersitz verfügt serienmäßig über Höhenverstellung (Beifahrerseite auf Wunsch), das Verstellrad für die Lehnenneigung befindet sich jetzt endlich auf der Innenseite. Auch die unpraktische Fuß-Feststellbremse wurde zugunsten eines normalen Handbremshebels zwischen den Vor-

(Bitte umblättern)

Mercedes

Der kleine Mercedes

dersitzen aufgegeben. Einzelheiten können hingegen gefallen: So sitzt das Warn-dreieck wieder griffbereit am Kofferraumdeckel, der Verbandskasten ist in der Hutablage ebenfalls griffbereit untergebracht. Die Scheinwerfer lassen sich verstellen, die Heizung ist auch in den Fond geführt, und ein Warnsummer erinnert beim Öffnen der Fahrertür an das Ausschalten der Scheinwerfer. Die Instrumente gleichen den großen Modellen: in der Mitte Tachometer, rechts Uhr (oder Drehzahlmesser), links ein Kombi-Instrument für Tankinhalt, Öldruck, Kühlwassertemperatur und Kraftstoffverbrauch. Für letzteren gibt es freilich nur ein simples Ökonometrier (= Unterdruckmesser); bei BMW z. B. hat längst eine exakte Verbrauchsanzeige Einzug gehalten.

Bewährter Motor

Angetrieben wird der kleine Mercedes von jenem 2-l-Vierzylindermotor, der seit 1980 im 200/230 E Dienst tut. Gegenüber dem 200 (mit

80 kW/109 PS) erhielt der 190 kleinere Ventile und eine neue Nockenwelle. Die Leistung beträgt 66 kW/90 PS, das höchste Drehmoment (165 Nm) wird bereits bei vorbildlich niedrigen 2500 U/min erreicht — die Maschine besitzt wahre Dampfmaschinen-Charakteristik. Der 190 E verfügt über 90 kW/122 PS — und über eine Benzineinspritzung neuer Art. Sie besteht aus einer Kombination der mechanischen Einspritzung, wie sie im 200 (und in vielen anderen Modellen) verwendet wird, mit einer Elektronik. Die Mechanik sichert die Grundfunktion, die Elektronik übernimmt die „intelligenten“ Aufgaben: Start-, Warmlauf- und Beschleunigungsanreicherung, Schubabschaltung. Daimler-Benz verspricht sich von dieser neuen Konstruktion den Vorteil, daß der Wagen bei einem Defekt an der Elektronik auf jeden Fall bewegungsfähig bleibt — im Gegensatz etwa zu BMW hat man in Stuttgart zur Elektronik noch ein durchaus begrenztes Vertrauen.

Ergonomisch-komfortable Sitzverhältnisse, eine übersichtliche, blendfreie Anordnung der Instrumente und Bedienungshebel sind charakteristisch für die Innenausstattung der Mercedes-Benz-Modellreihe 190/190 E.



Verbrauchs-Tief

Beide Wagen kommen serienmäßig mit Vier- und auf Wunsch mit Fünfganggetriebe. Bei letzterem hat der 5. Gang ausgeprägten Spar-Charakter, die Höchstgeschwindigkeit wird im 4. Gang erreicht. Die Fahrleistungen liegen hoch, die Verbrauchszahlen erreichen für Daimler-Benz bisher ungeahnte Tiefen. Der 190 beschleunigt aus dem Stand auf 100 km/h in 13,2 Sekunden und erreicht maximal 175 km/h. Beim 190 E sind die entsprechenden Werte 10,5 Sekunden und 195 km/h. Der 190 verbraucht mit Vierganggetriebe bei 90 km/h 6,5 l/100 km, bei 120 km/h sind es 8,4 und im Stadtverkehr 10,7 l/100 km. Der 190 E kann es mit 6,4/8,3/10,3 Litern sogar noch etwas sparsamer. Das Fünfganggetriebe senkt den Verbrauch bei 90 km/h auf 5,8 und bei 120 km/h auf 7,8 Liter — bei beiden Modellen. Beide Wagen gibt es auf Wunsch auch mit einer neuen Viergang-Automatik.

Neues Fahrwerk

Weitgehend neue Wege beschritt Daimler-Benz beim

Fahrwerk. Die Vorderachse ist eine sogenannte Dämpferbein-Achse — das ist die überall beliebte Federbein-Achse, bei der Feder und Dämpfer aber getrennt wurden. Sie besitzt, wie heute allgemein üblich in der Kompakt- und Mittelklasse, negativen Lenkrollradius für spurtreues Bremsen auch dann, wenn die Räder rechts und links unterschiedliche Haftbedingungen vorfinden (z. B. mit den einen Rädern auf Schnee, mit den anderen nicht). Die Bremse ist in einen vorderen und in einen hinteren Kreis aufgeteilt. Ganz neu ist die „Raumlenker“-Hinterachse — die Hinterräder werden unabhängig voneinander an jeweils fünf Lenkern exakt geführt. Beim Durchfedern ergeben sich nur sehr geringe Spur- und Sturzänderungen, die Hinterräder haben ständig leicht negativen Sturz, der die Seitenkräfte erhöht. Die neue Lenkung hat ein mit zunehmendem Einschlag zunehmendes Unterstellungsverhältnis, so daß die Kräfte auch beim Rangieren klein bleiben; fünf Umdrehungen von Anschlag zu Anschlag sind allerdings sehr viel. Viel handlicher wirkt der Wagen mit der auf Wunsch lieferbaren Servolenkung, die nur dreiein-drittel Umdrehungen verlangt.

Neue Dimension — auch beim Preis

Mit ungewöhnlich gutmütigen Fahreigenschaften, hohem Komfort, hervorragender Dämpfung von Motor- und Windgeräuschen, hohen Fahrleistungen und überraschend niedrigem Verbrauch auch in der Praxis steht der Name Mercedes-Benz beim „Kleinen“ tatsächlich für so etwas wie eine neue Dimension. Es dürfte keinen Zweifel geben, daß der 190/190 E neues Vorbild für die Mittelklasse wird. Schade nur, daß diese Mittelklasse mit Preisen, die ab ca. 25 000 DM beginnen, für die meisten unerreichbar bleibt.