

Der Dom hat seine Schuldigkeit getan, der Dom kann gehen. Der „Dom“, das ist jener Daimler-Dieselmotor mit der Konstruktionsnummer 0M 615, der seit Jahr und Tag unter den Motorhauben der Mercedes D-Modelle seine Arbeit verrichtet – fast immer zur vollsten Zufriedenheit seiner Besitzer.

Groß, hoch und massig füllt er den Motorraum, und seine Laufzeiten sind Legende. In gut behandelten Taxis sind 400 000 Kilometer die Regel, und nicht selten wird sogar die halbe Million ohne Triebwerk-Tausch vollendet.

Trotz solcher Qualitäten war eine Ablösung des in seiner Grundkonzeption über 30 Jahre alten Diesel-Motors überfällig. Zu groß, zu schwer und zu

Auf leisen Sohlen

Fahrbericht Mercedes 190 D Neues Dieselmodell mit schalldämmender Motorkapselung.

schlapp waren die Hauptvorwürfe, die sich der verdiente und stets weiterentwickelte Veteran schon lange gefallen lassen mußte. Daß der Generationswechsel jetzt aber tatsächlich wahr wurde, ist dem neuen kleinen Mercedes (W 201) zu verdanken, in dessen kompaktem Motorraum der Dom gewiß keinen Platz gefunden hätte.

Da paßt sein Nachfolger mit der Nummer 0M 601 schon besser hinein. Vergleichsweise zierlich gebaut, wiegt er mit 157 kg Trockengewicht exakt so

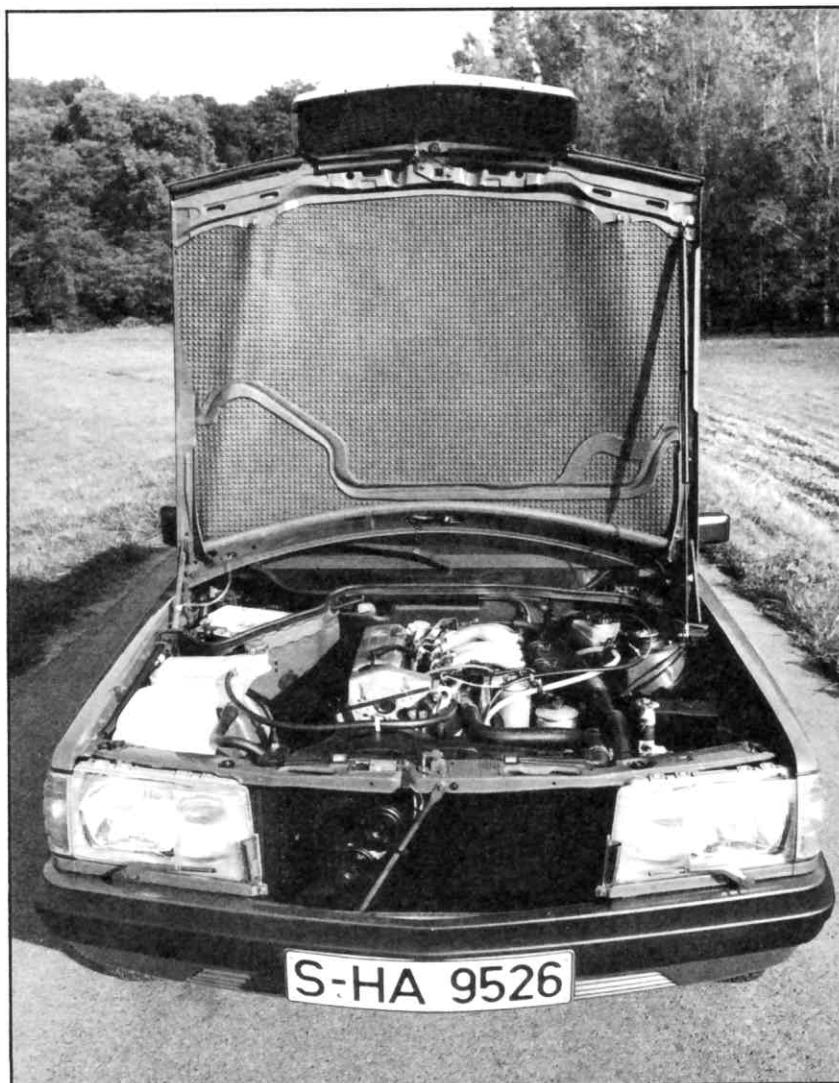
viel wie der Vergasermotor des 190 und nimmt auch mit 15 Grad Neigung dessen Einbaulage ein.

Das Mindergewicht von fast 50 Kilogramm gegenüber dem alten Zweiliter-Diesel geht in erster Linie auf das Konto des leichteren Motorblocks (minus 13 kg) und des Aluminium-Zylinderkopfes (minus 15 kg); der Rest steckt in zahlreichen gewichtsoptimierten Details. So bringt beispielsweise der neue Vorgelege-Anlasser eine Gewichtsersparnis von vier Kilogramm. Einen ähnlichen Effekt

hat die auf nur 2,9 Liter reduzierte Kühlwassermenge im Block, die gleichzeitig für eine raschere Erwärmung des Motors nach dem Kaltstart sorgt.

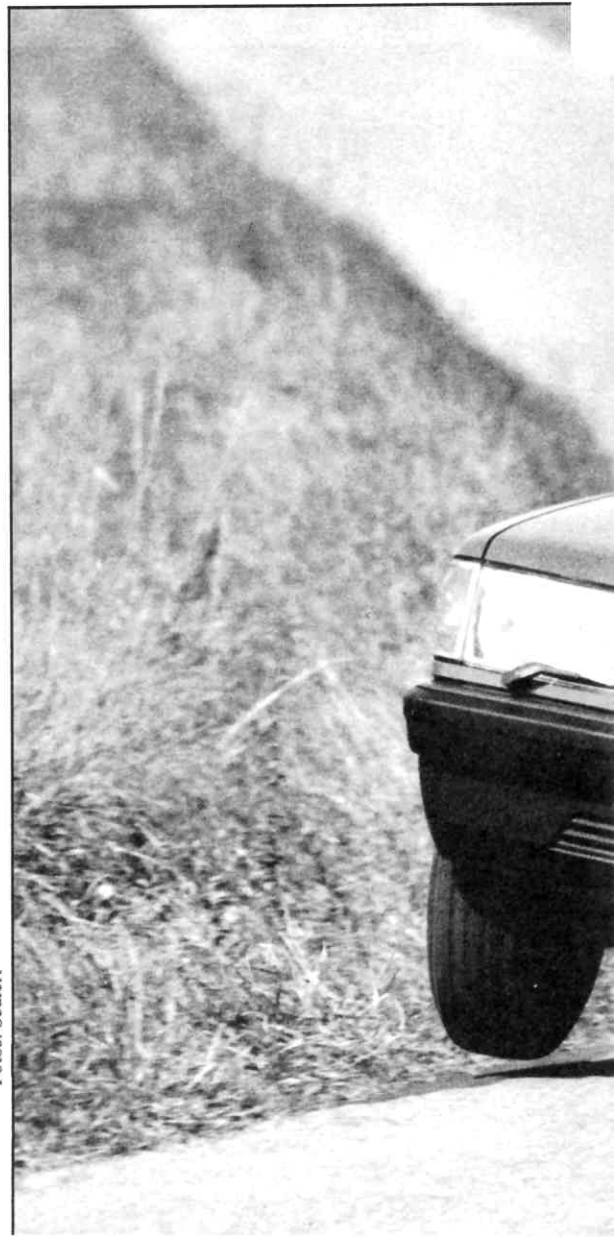
Letzterer ist ähnlich unproblematisch wie bei einem guten Ottomotor. Allerdings wurde dafür auch Aufwand getrieben: Eine spezielle, auf maximale Startleistung ausgelegte Batterie, eine pneumatische Leerlaufanhebung, Schnell-Glühkernen und der schon erwähnte Vorgelege-Anlasser sorgen für rasches und sicheres Anspringen auch bei größter Kälte. „Bis minus 30 Grad Celsius gibt es keine Probleme“, versichert Dr. Manfred Fortnagel, Chef der Diesel-Entwicklung bei Daimler-Benz.

Damit es auch nach gelungenem Kaltstart keine Probleme



Fotos: Seufert

Die Kühlerhaube ist Bestandteil der schalldämmenden Motorkapsel



gibt, ist eine thermostatisch gesteuerte Kraftstoff-Vorwärmung in der Leitung vor dem Filter vorgesehen. Sie verhindert die Paraffin-Ausscheidung und als Folge davon die Verstopfung des Kraftstoff-Filters, die nach kurzer Zeit zum Motorstillstand führt.

Wichtigste Neuerung beim 190 D ist freilich die sogenannte motorferne Kapselung. Der gesamte Motorraum ist, bis auf den Kühlluft-Eintritt, von schalldämmenden Materialien umgeben. Für den Austritt der Kühlluft sorgt eine thermostatisch gesteuerte Klappe, die erst bei 60 Grad öffnet. Das Ergebnis dieser Schallschutz-Maßnahme ist ein um rund fünf Dezibel abgesenkter Außengeräuschpegel, was in der Praxis eine Halbierung der Lärmbelästigung bedeutet.

So warten denn nach dem Start Außenstehende vergebens auf das dieseltypische Nageln. Der 190 D zeigt auch in diesem Punkt keine nennenswerten Unterschiede zum Benzinern. Nicht die Stärke, sondern die Art des deutlich rauher wirkenden Laufgeräusches deutet letztendlich auf das Verbrennungsverfahren hin.

Jenes ist nach wie vor durch eine Vorkammer geprägt, die beim Diesel-Personenwagen nach Ansicht leitender Daimler-Motortechniker noch immer der beste Kompromiß hinsichtlich Geräusch, Haltbarkeit, Leistung und Verbrauch darstellt.

Man ist geneigt, ihnen Glauben zu schenken. Denn die Leistungs- und Verbrauchsdaten des neuen Mercedes Diesel lie-

gen an der Spitze dieser Klasse. Mit 72 PS (53 kW) wird der neue 190 D zu einem recht lebendigen Auto, das auch im oberen Geschwindigkeitsbereich dank geringem Luftwiderstand noch ordentlich zulegen kann.

160 km/h nennt das Werk als Höchstgeschwindigkeit, und erste Fahreindrücke bestätigen, daß dieser Wert keineswegs zu hoch gegriffen ist. Erst einmal warm und in Schwung, klettert die Tachonadel des 190 D unter günstigen Bedingungen auch bis zum Ende der Skala (180 km/h), und bergab werden es noch ein paar km/h mehr.

Für solchen Speed ist allerdings das Fünfganggetriebe unentbehrlich (Aufpreis 725,- DM), mit dem serienmäßigen Vier-

gang oder der Automatik (Aufpreis 2337,- Mark) wird bei etwa 165 km/h die Drehzahlgrenze erreicht, bei der die Pumpe sanft abregelt. Aber auch aus anderen Gründen ist die fünfte Fahrstufe empfehlenswert: Das Geräuschniveau wird dank der Drehzahlreduzierung deutlich abgesenkt, was vor allem auf Langstrecken von Vorteil ist.

Im Verbrauch sind fünf Gänge natürlich ebenfalls ein Gewinn, wenngleich der 190 D auch in der Serien-Ausstattung konkurrenzlos günstige Werte (DIN-Drittelmix 6,6 Liter/100 km) vorweisen kann. In der Praxis dürfte der Durchschnitt zwischen sieben und acht Liter pro 100 Kilometer liegen – zügige Fahrweise vorausgesetzt.

Und zügig fahren läßt sich der 190 D. Der Drehmoment-Ver-

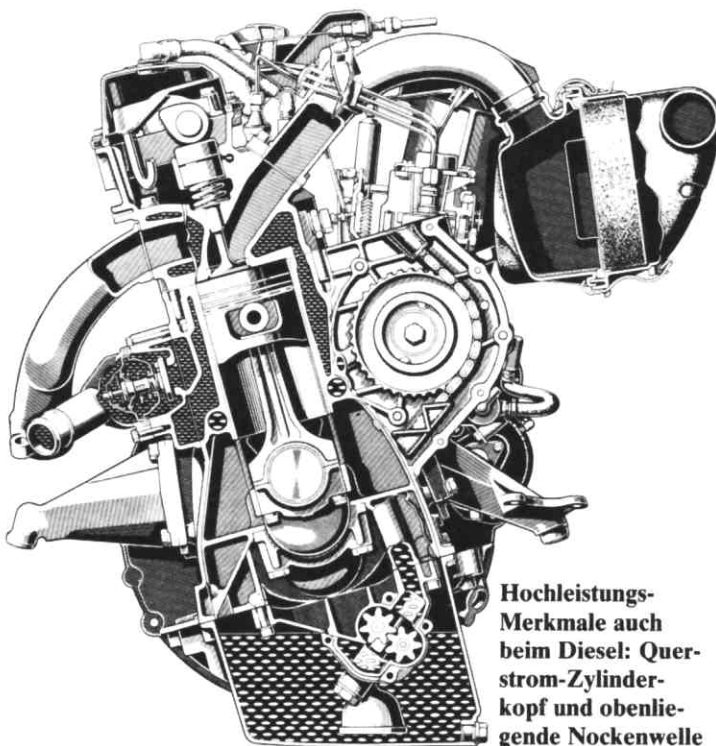


Fahrbericht Mercedes 190 D

lauf des Motors ist nicht nur auf dem Papier vorteilhaft, auch beim Fahren macht sich bemerkbar, daß zwischen 1250/min und 4500/min 90 Prozent oder mehr des maximalen Drehmoments (123 Newtonmeter bei 2800/min) zur Verfügung stehen. Um auch niedrigste Drehzahl ohne lästiges Ruckeln im Antriebsstrang nutzen zu können, verfügt die Kardanwelle über einen doppelt wirkenden Schwingungsdämpfer. Aber der neue Mercedes-Diesel scheut auch höhere Drehzahlen nicht (Grenze ca. 5000/min), wenngleich sie aus Verbrauchs- und Geräuschgründen nicht erstrebenswert sind.

Doch nicht die Fahrleistungen, die Wirtschaftlichkeit ist das Haupt-Kaufmotiv für einen Diesel. Abgesehen vom Verbrauch, spielen hier Anschaffungspreis, Haltbarkeit, Wartungsaufwand und Wiederverkaufswert eine ganz wesentliche Rolle. Gerade bei Mercedes ging aus den letztgenannten Gründen die Diesel-Rechnung in der Regel auf, was Konkurrenzmodelle nicht immer von sich behaupten können.

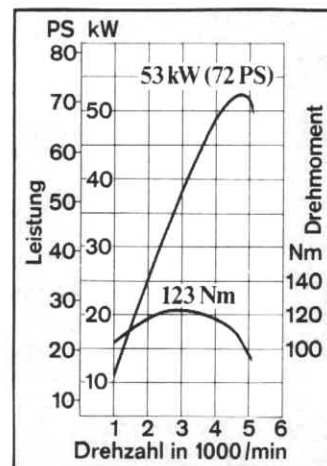
Der neue 190 D soll da natürlich keine Ausnahme machen. Mit einem Mehrpreis von rund



Hochleistungs-Merkmale auch beim Diesel: Querstrom-Zylinderkopf und obenliegende Nockenwelle



900 Mark gegenüber dem Vergasermotoren hält sich das Aufgeld für den Dieselmotor in erfreulich niedrigen Grenzen. Erfreulich ist auch der geringe Wartungsaufwand für den Motor: Dank hydraulischer Stößel ist nur noch alle 10 000 km ein Öl- und Filterwechsel fällig, was zudem von oben an jeder Tankstelle geschehen kann. Dazu gibt sich der Motor mit preiswerten Ölsorten (Spezifikation S 1) zufrieden. Und in der Dauer-Haltbarkeit schließlich – so viel versichern jedenfalls jene Mercedes-Techniker,



Günstiger Drehmomentverlauf

die den neuen Motor seit 1979 in dreistelliger Stückzahl erproben – werden die Standzeiten des Vorgängers erreicht.

Was gibt es dann gegen den neuen 190 D zu sagen? Die Vorderachse stuckert beim Überfahren von Quertufen, die Türen schließen schlecht, das Raumangebot auf den Rücksitzen ist bekanntlich nicht üppig, und wer Servolenkung, Fünfgang oder gar Automatik haben will, muß zusätzlich tief in den Beutel greifen.

Ansonsten ist der 190 D qualitativ gut und voll ausreichend ausgestattet. Scheinwerfer-Höhenregulierung, Nebelleuchten, heizbare Scheibenwaschdüse, für Fahrer und Beifahrer separat regelbare Heizung und eine gut funktionierende Sitzhöhenverstellung sind mehr, als die Konkurrenz üblicherweise an sinnvoller Ausstattung offeriert.

Gert Hack

Der Mercedes 190 D und seine Konkurrenten

Fahrzeugtyp	Mercedes* 190 D	Mercedes 190	Audi 100 Diesel	Citroen CX 25 D	Peugeot 505 GL Diesel
Hubraum cm ³	1997	1997	1986	2495	2498
Leistung kW(PS) bei 1/min	53(72) 4600	66(90) 5000	51(70) 4800	55(75) 4250	55(75) 4500
Max.Drehmoment Nm bei 1/min	123 bei 2800	165 bei 2500	123 bei 2800	150 bei 2000	153 bei 2000
Leergewicht kg	1110	1165	1265	1430	1297
0-100 km/h s	18,1	12,8	21,0	18,7	16,5
1 km mit steh. Start s	–	34,2	40,1	38,7	37,4
Höchstgeschwindigkeit km/h	160	183	156	159	157
Verbrauch nach DIN 70030 L/100 km	Diesel	Super	Diesel	Diesel	Diesel
Bei 90 km/h	5,3	6,5	5,0	6,1	5,9
Bei 120 km/h	6,9	8,4	7,1	8,1	8,2
Stadtverkehr	7,5	10,7	9,0	8,9	8,7
Preis DM	26 938,-	26 026,-	27 725,-	25 990,-	21 600,-

*Werksangaben