

Spurten und Sparen

Daimler-Benz bringt zwei neue Versionen des 190.



Bruno Sacco, Chef-stylist bei Daimler-Benz in Sindelfingen, heckt immer neue Heckpartien aus. Schon bei der auf der IAA vor vier Jahren präsentierten S-Klasse setzte er neue stilistische und damit auch aerodynamische Akzente. Eine Weiterentwicklung dieser Form fand er

für den 190/190 E – sie ist optisch zunächst etwas gewöhnungsbedürftig, im Windkanal aber außerordentlich vorteilhaft.

Bei der vorläufig letzten Spielart der 190-Reihe, die erst Mitte nächsten Jahres in Produktion geht, hat Sacco seinem Werk einen Flügel aufgesetzt:



Der Heckspoiler verringert den Auftrieb an der Hinterachse

Hier zielt den Kofferraumdeckel, ganz Mercedes-untypisch, ein auffälliger Heckspoiler, der auch von einem der zahlreichen Mercedes-Tuner stammen könnte. Die Rede ist hier vom

neuen Sport-Mercedes mit der komplizierten Typenbezeichnung 190 E 2.3-16, mit dem sich Daimler-Benz offensichtlich vorgenommen hat, in Zukunft jenes Geld selbst einzustrei-



Sport-Mercedes mit Frontspoiler und Kotflügelverbreiterungen



Für das Styling der Mercedes-Modelle ist der gebürtige Italiener Bruno Sacco verantwortlich. Unter seiner Regie wurden die Heckpartien immer höher und wind-schlüpfiger – beim neuen 190 E 2.3-16 gibt es sogar einen Flügel



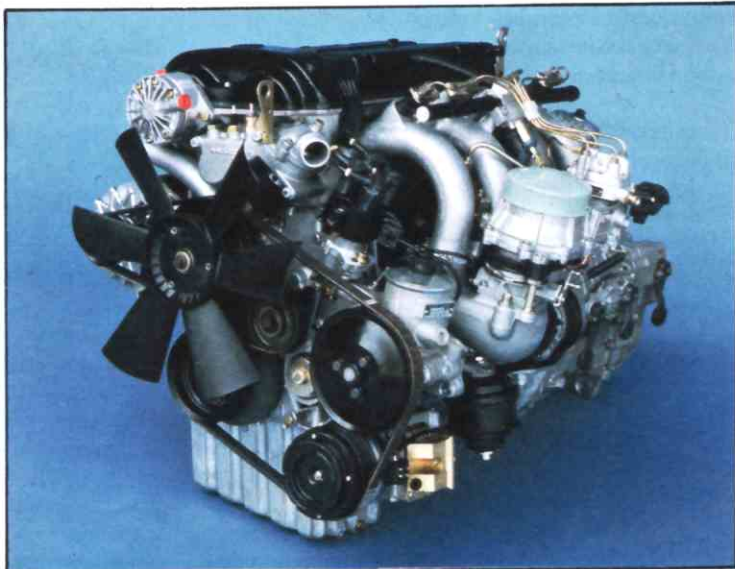
chen, das bisher die Veredler nachträglich ihrer Kundschaft abnahmen.

An kosmetischen Zutaten fehlt es jedenfalls nicht. Neben dem

hinteren Flügel gibt es noch einen großen Frontspoiler, Kotflügelverbreiterungen aus Kunststoff sowie angesetzte Türschweller. Ein ganz neues Erscheinungsbild für einen se-

rienmäßigen Mercedes also. Man sollte in diesem Zusammenhang aber nicht verschweigen, daß die Plastik-Accessoires zusammen mit dem um drei Zentimeter tiefer gelegten Aufbau einen positiven Einfluß auf die Aerodynamik haben. Obwohl der 190 E 2.3-16 auf sieben Zoll breiten Leichtmetallfelgen mit dicken 205/55 VR 15-Reifen rollt, beträgt der c_w -Wert nur 0,32, womit er sogar noch eine Spur günstiger ist als der des zivilen 190 E ($c_w = 0,33$).

Die eigentliche Attraktion des Sport-Mercedes allerdings steckt unter der Motorhaube. Dort findet sich der 2,3 Liter-Vierzylinder des größeren 230 E, den hier jedoch ein Zylinderkopf mit zwei Nockenwellen und vier Ventilen pro Zylinder krönt. Dieses selbstverständlich aus Leichtmetall bestehende Gußstück wurde – nach sehr genauen Vorgaben der Daimler-Benz-Techniker – bei der englischen Firma Cosworth entwickelt und wird dort auch hergestellt.



Der Vierventilkopf wird bei der Firma Cosworth gebaut



Klappe für Wagenheber

Weitere technische Besonderheiten des neuen Vierventilmotors sind die über einen Mikroprozessor gesteuerte elektronische Zündanlage, ein ebenfalls elektronischer Leerlaufregler innerhalb der mechanischen Einspritzung sowie ein sogenannter Keilrippenriemen, der anstelle mehrerer Keilriemen alleine sämtliche Nebenaggregate antreibt.

Die Leistungsausbeute dieses Motors, der zur Geräuschisolation in hydraulisch gedämpften Lagern ruht, kann sich sehen lassen. Was die reguläre Zweiventilversion in PS leistet, bringt er in Kilowatt zustande – 136 an der Zahl, was immerhin 185 Pferdestärken entspricht. Erreicht wird diese Höchstleistung bei 6000/min; auch das maximale Drehmoment von beachtlichen 240 Nm fällt bei einer für einen Motor mit derart hoher Literleistung noch bürgerlichen Drehzahl von 4500/min an.

Gekoppelt ist der Vierventiler mit einem ebenfalls neuentwickelten Fünfganggetriebe, bei dem die fünfte Fahrstufe direkt übersetzt ist, also nicht den Charakter eines Schongangs hat. Die Sportlichkeit wird auch durch das Schaltschema betont: Der erste Gang liegt links hinten gegenüber dem Rückwärtsgang.

Obwohl der 190 E 2.3-16 serienmäßig ausgerüstet mit Servolenkung, Niveauregulierung und Sperrdifferential, rund 100



Kilogramm schwerer geriet als der normale 190 E, sind Fahrleistungen garantiert, die ihn im Stern-Club mit an der Spitze rangieren lassen. Das Werk beziffert die Höchstgeschwindigkeit – bewußt zurückhaltend – mit 230 km/h, für die Beschleunigung von Null auf 100 km/h kann man mit rund acht Sekunden rechnen.

Der sportliche Trend, den der Vierventil-190 einleitet, setzt sich übrigens auch im Innenraum fort. Dort gibt es spezielle Sportsitze mit ausgeprägten Seitenwülsten, einzeln ausgeformte Sitzgelgenheiten im Fond sowie zusätzliche Instrumente (Analog-Voltmeter, Analog-Ölthermometer und Digital-Stopuhr) in der Mittelkonsole. Eine nützlichere Zutat sind da, im Falle eines Falles, sicher die ebenfalls vorhandenen Gurtstrammer für die vorderen Automatik-Gurte.



Die zweite IAA-Neuheit von Daimler-Benz stellt zwar ebenfalls eine Erweiterung der kleinen W 201-Reihe dar, ist aber von ganz anderem Charakter. Sparen statt Spurten heißt hier die Devise. Zu diesem Zweck wurde ein ganz neuer Dieselmotor entwickelt, der sich vor allem durch extrem niedrige Verbrauchswerte auszeichnen soll. Nach DIN kommt die Ausführung mit Vierganggetriebe auf einen durchschnittlichen

Verbrauch von nur 6,6 L/100 km (Drittelmix aus Stadtzyklus, konstant 90 und konstant 120 km/h), mit Fünfganggetriebe sollen es sogar nur 6,4 L/100 km sein. Selbst die auf Wunsch lieferbare Viergangautomatik treibt den Verbrauch nach Werksangabe nur unwesentlich in die Höhe: 6,8 L/100 km.

Dabei ist der 190 D alles andere als langsam. Mit Schaltgetriebe soll er in 18,1 Sekunden von

Null auf 100 km/h beschleunigen, mit Automatik nur eine halbe Sekunde länger brauchen. Die Höchstgeschwindigkeit: 160 km/h mit mechanischer Schaltung, 156 km/h mit Automatik.

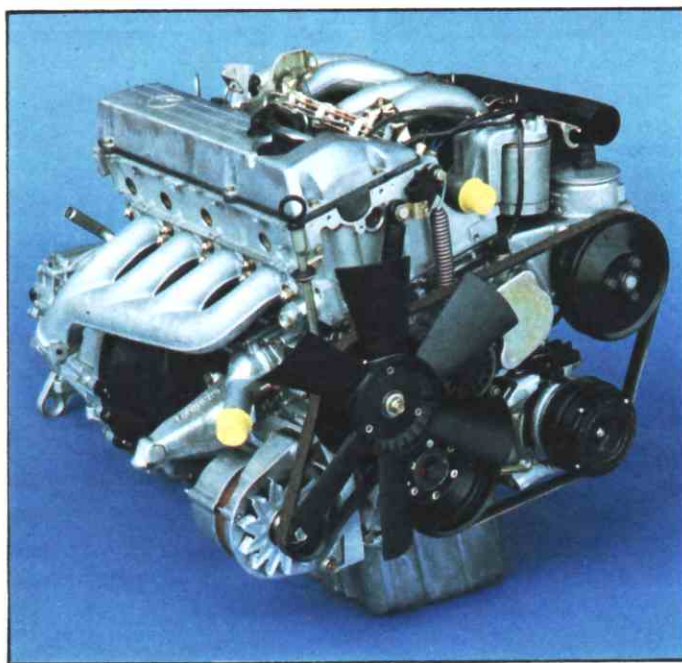
Besonderer Clou des 190 D ist allerdings die motorferne Kapselung des Dieselmotors, die hier erstmals bei einem serienmäßigen Personenwagen angewendet wird. Sie senkt speziell das Außengeräusch, schon im Hinblick auf zu erwartende neue Vorschriften, beträchtlich ab. Der Erfolg dieser Kapselung ist unüberhörbar: Der Schalldruckpegel ist damit um fünf dB(A) niedriger als ohne Dämmkapsel, was praktisch eine Halbierung der Geräuschemission bedeutet.

Für die Kapselung wurde der Motorraum mit Ausnahme weniger Öffnungen für Lufteintritt beziehungsweise deren Austritt vollständig nach außen abgeschlossen: Die vier Kapselteile bestehen aus glasfaserverstärktem Kunststoff, der innen mit Schaumstoff ausgekleidet ist. Motorhaube und Getriebetunnel sind mit dicken Dämmmatten versehen.

Damit es dem so gründlich von der Außenwelt abgeschirmten Motor unter extremen Bedingungen nicht zu heiß wird, gibt es zudem im linken Seitenteil der Verkleidung eine Entlüftungsklappe, die temperaturabhängig gesteuert wird.

Viel Neues von Daimler also – kein Wunder, daß die übrigen Modelle des Angebots unverändert bleiben. Schließlich erfuhren die W 123-Typen, nach dem SL die ältesten von Mercedes, erst 1982 eine Modellpflege im Detail. Ihr Nachfolger ist nahezu fertig und soll im Herbst 1984 vorgestellt werden. Dann gibt es auch ganz neue Sechszylindermotoren, die einiges erwarten lassen. Motorenentwickler Dr. Kurt Obländer meint jedenfalls: „Die werden Augen machen in München.“

G.L.



Der Dieselmotor des 190 D besitzt einen Querstromzylinderkopf

Kapsel gegen Lärm

Die Kapselung des 190 D besteht aus vier Teilen, die aus glasfaserverstärktem Kunststoff gefertigt und mit Schaumstoff ausgekleidet werden. Dazu kommen dicke Dämmmatten für die Motorhaube und den Getriebetunnel. Wie das Diagramm zeigt, ist der Erfolg beachtlich: Das Außengeräusch bei der gesetzlich vorgeschriebenen, beschleunigten Vorbeifahrt an einem Mikrophon überschreitet kaum 75 dB(A).

beschleunigte Vorbeifahrt

