

Easy Rider

vdh Archiv

Test Mercedes 190 E Automatik Kompakte Limousine mit automatischem Getriebe.

Finsterstes Mittelalter“ ist für Friedrich van Winsen, Chef der Personenwagen-Entwicklung bei Daimler-Benz, das manuelle Wechseln der Gänge. Folgerichtig wurde auch der Mercedes 190/190 E von Anfang an alternativ zum Viergang-Seriengetriebe mit Automatik angeboten – noch bevor das vielgewünschte Fünfganggetriebe lieferbar war.

Denn auch beim kleinsten Mercedes sollten die Kunden nicht auf eine Bedienungserleichterung verzichten, die bei den größeren Modellen weite Verbreitung gefunden hat: Trotz teilweise schon fast prohibitiver Aufpreise werden rund 26 Prozent des Typs W 123 (200 bis 280 E, inklusive Diesel) mit Automatik geliefert, bei der komfortablen S-Klasse, deren Spitzenmodelle 380 und 500 SE

ausschließlich damit ausgerüstet sind, liegt der Anteil mit 72,4 Prozent auf einsamer Höhe (Inland: 90,8 Prozent).

Damit nimmt Daimler-Benz in Europa eine absolute Sonderstellung ein. Denn bei anderen Herstellern – DAF und Rolls-Royce einmal ausgenommen – schaffen die Automatik-Modelle kaum die Zehn-Prozent-Hürde. Und der hinterlistige

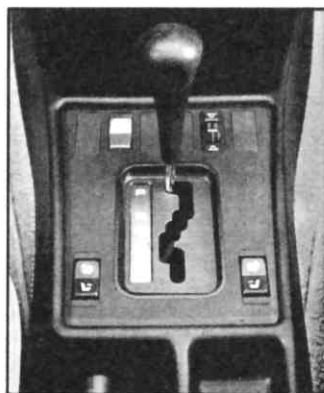
Einwand der Konkurrenz, bei Daimler-Benz würden nur deswegen so viele Automaten verkauft, weil das Schaltgetriebe so schlecht zu bedienen sei, kann heute nur noch als unbewiesene Schutzbehauptung gewertet werden.

Da ist schon eher der Umkehrschluß erlaubt, daß womöglich deshalb so viele Mercedes ohne Zutun des Fahrers die Gänge





Durch die Automatik werden die Fahrleistungen des Mercedes 190 E kaum beeinträchtigt



Funktionelles Wählhebelschema

wechseln, weil dies bei Daimler-Benz eben gut funktioniert. Zweifellos ist hier etwas Wahres dran. Und auch das eigens für den kleinen Mercedes entwickelte Viergang-Wandlergetriebe (Konstruktions-Nummer W 4 A 020) bringt alle Voraussetzungen für eine erwägenswerte Alternative zum konventionellen Schaltapparat mit. Die vier Fahrstufen seines Planetenradsatzes weisen die folgenden Übersetzungsverhältnisse auf: 1. Gang 4,25:1; 2. Gang 2,41:1; 3. Gang 1,49:1; 4. Gang 1,0:1.

In Verbindung mit dem ziemlich steif ausgelegten hydrodynamischen Wandler, der – vor allem in der Anfahrphase – eine Drehmomenterhöhung bis 1,8:1 ermöglicht, wurde dennoch eine weit gespreizte Übersetzungsbandbreite (7,65:1 bis 1:1) erzielt. Dies ist eine wichtige Voraussetzung für den Einsatz einer verbrauchsgünstig ausgelegten Achsantriebsüber-

setzung, wenn die Steigfähigkeit und das Beschleunigungspotential in den unteren Gängen nicht eingeschränkt werden sollen.

Außerdem verhindert eine zusätzliche Maßnahme schlappen Antritt in der Startphase: Auch in der D-Stellung des Wählhebels wird beim Beschleunigen aus dem Stand grundsätzlich der 1. Gang benutzt. Im Leerlauf hingegen, beim Warten an der Ampel beispielsweise, verharrt die Automatik in der zweiten Fahrstufe, um lästiges Kriechen zu vermeiden.

In der Praxis führt die gewählte Auslegung zu einem äußerst agilen Fahrverhalten. Der 190 E beschleunigt mit Automatik annähernd so gut wie die manuell geschaltete Version, so daß am Ende eines Kilometers die bedeutungslose Zeitdifferenz von einer halben Sekunde übrigbleibt. Auch in der Höchstgeschwindigkeit sind die Unterschiede minimal: 193 km/h bringt der Einspritzer mit Automatik – rund vier km/h bleiben als Schlupf und Leistungsverlust im Wandler stecken.

Der steife Wandler und die optimierte Steuerung des Automaten bringen es mit sich, daß bei forcierter Fahrweise mit hohem Leistungseinsatz sehr viel und deutlich spürbar geschaltet wird. Dabei lassen sich die Schaltvorgänge sehr gut mit dem Gaspedal auch ohne Kick-down steuern, so daß der im übrigen ausgezeichnet bedienbare Wählhebel kaum zur Unterstützung herangezogen werden muß. Immerhin: Für Sonderfälle bietet sich die Möglichkeit, den zweiten oder dritten Gang zu arretieren.

Sehr komfortbetont freilich, das muß auf der anderen Seite festgestellt werden, ist die Automatik im 190 E nicht. Da sind einmal die kräftigen Schaltrücke, die sich nur bei sensibler

Test Mercedes 190 E Automatik

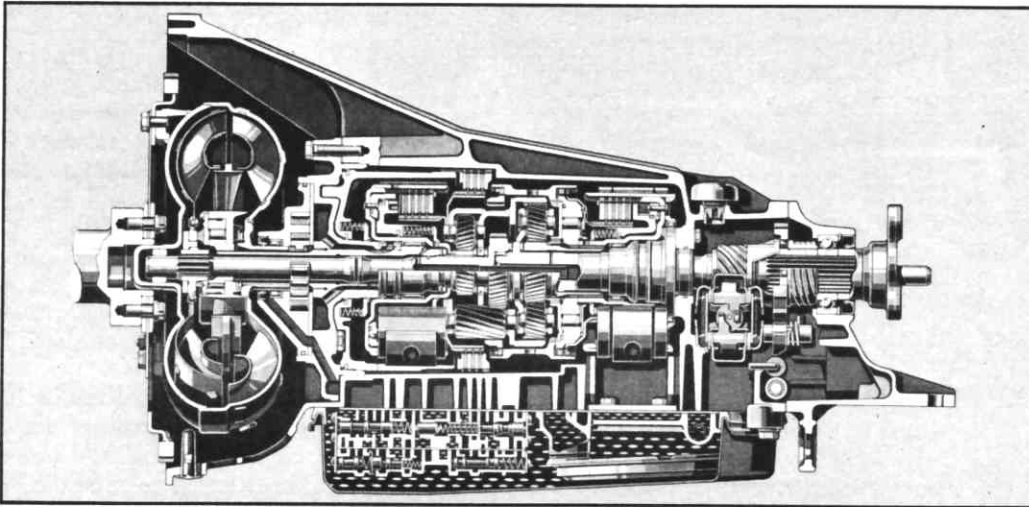
Behandlung des Gaspedals vermeiden lassen, zum anderen ist da die Achsantriebsüberset-

zung, die wie bei allen kleinen Mercedes-Modellen mit 3,25:1 einheitlich ist. Obwohl dieses Übersetzungsverhältnis beileibe nicht als kurz bezeichnet werden kann, führt es zu einem relativ hohen Drehzahlniveau.

Bei Höchstgeschwindigkeit liegen rund 6000 Kurbelwellenumdrehungen pro Minute an, bergab können es noch einige mehr werden. Zwar arbeitet der Vierzylinder in diesen Regionen erstaunlich leise, doch

zeitgemäß erscheint eine solche Drehzahlorgie, vor allem in Verbindung mit Automatik, nicht.

Dies zeigt sich schließlich auch im Verbrauch. Er lag im Test-



Der Drehmomentwandler mit Viergang-Planetenrad-Getriebe ist ein sehr kompaktes Aggregat

Technische Daten und Meßwerte

Fahrzeugtyp	Mercedes 190 E Automatik	Mercedes 190 E	Mercedes 190
Motorbauart/Zylinderzahl	R/4 ¹⁾	R/4	R/4
Hubraum	cm ³ 1997	1997	1997
Bohrung × Hub	mm 89,0 × 80,25	89,0 × 80,25	89,0 × 80,25
Leistung	kW (PS) bei 1/min 90(122) bei 5100	90(122) bei 5100	66(90) bei 5000
Max. Drehmoment	Nm bei 1/min 178 bei 3500	178 bei 3500	165 bei 2500
Verdichtungsverhältnis	9,1:1	9,1:1	9,0:1
Art der Ventilsteuerung	ohc ²⁾	ohc	ohc
Gemischaubereitung	Einspritzung Bosch LE-Jetronic	Einspritzung Bosch LE-Jetronic	Flachstromvergaser Stromberg 175 CDT
Kraftübertragung	Viergang-Automatik	Fünfganggetriebe	Vierganggetriebe
Leergewicht	kg 1197	1170	1165
Zul. Gesamtgewicht	kg 1600	1600	1580
Radstand	mm 2665	2665	2665
Außenmaße Länge × Breite × Höhe	mm 4420 × 1678 × 1383	4420 × 1678 × 1383	4420 × 1678 × 1383
Beschleunigung	in s		
0- 60 km/h	4,8	4,6	5,2
0- 80 km/h	7,4	7,1	8,3
0-100 km/h	11,1	10,8	12,8
0-120 km/h	15,9	15,6	19,1
0-140 km/h	23,5	22,4	28,0
0-160 km/h	36,5	34,6	50,9
0-180 km/h	-	-	-
1 km mit stehendem Start	32,8	32,3	34,2
Elastizität	in s		
40-100 km/h	8,1 ³⁾	(IV. Gang) 20,9	(III. Gang) 14,2
60-120 km/h	11,1 ³⁾	(V. Gang) 37,2	(IV. Gang) 21,5
Höchstgeschwindigkeit	km/h höchste Fahrstufe 193	(IV. Gang) 197	(IV. Gang) 183
Normverbrauch nach DIN 70 030	in L/100 km		
Bei 90 km/h	Super 6,9	Super 5,8	Super 6,5
Bei 120 km/h	8,7	7,8	8,4
Stadtverkehr	10,3	10,3	10,7
Testverbrauch	L/100 km 12,0	10,2	10,3
Preis	DM 30 668,- ⁴⁾	29 600,- ⁵⁾	26 357,- ⁶⁾

¹⁾R = Reihomotor, ²⁾overhead camshaft = obenliegende Nockenwelle, ³⁾Beschleunigung mit Kickdown, ⁴⁾inklusive Automatikgetriebe und Servolenkung, ⁵⁾inklusive Fünfganggetriebe und Servolenkung, ⁶⁾inklusive Servolenkung

Ausstattung und Preise

Mercedes 190 E Automatik

Grundpreis: DM 29 849,-

Serienausstattung:

- Automatikgürte
- Fahrersitz höhenverstellbar
- Halogen-Scheinwerfer
- Halogen-Nebelscheinwerfer
- Heizbare Heckscheibe
- Kofferraumbeleuchtung
- Leuchtweitenregulierung
- Nebelschlußleuchte
- Rückfahrscheinwerfer
- Tankdeckel abschließbar
- Verbundglas-Frontscheibe
- Zeituhr

Zusatzausstattung: DM

- Airbag 1 763,-
- ABS 2 712,-
- Drehzahlmesser 226,-
- Klimaanlage 3 480,-
- Leichtmetallräder 1 362,-
- Metallic-Lackierung 1 034,-
- Schiebedach mechanisch 1 017,-
- elektrisch 1 356,-
- Servolenkung 819,-
- Sitzheizung 622,-
- Tempomat 525,-
- Wärmedämmendes Glas 333,-
- Zentralverriegelung 412,-

durchschnitt bei zwölf Liter pro 100 Kilometer und damit deutlich höher als bei den handgeschalteten Modellen. Dennoch scheinen auch höherer Verbrauch und höherer Anschaffungspreis (Aufpreis 2 107,- Mark) bei Daimler-Benz kein Hinderungsgrund für die Verbreitung der Automatik zu sein. Mit bisher 27 Prozent liegt ihr Anteil auch beim kleinen Mercedes im gewohnten Rahmen. Die Kunden honorieren offenbar das, was die Betriebsanleitung lapidar feststellt: „Das automatische Getriebe erleichtert und vereinfacht die Handhabung des Fahrzeuges.“ Stimmt.

Gert Hack