

Modellpolitik zu verstehen, ist für Außenstehende nicht immer ganz einfach. Ein typischer Fall ist der Mercedes 190, zumindest was seine Bezeichnung und Leistung angeht. Denn er heißt 190, obwohl er über rund zwei Liter Hubvolumen verfügt, und er hat nur 90 PS (66 kW), obwohl die Basisversion seines Triebwerks im Mercedes 200 gut 109 PS zur Verfügung stellt.

Sachzwänge, wie es im besten Managerdeutsch heißt, führen häufig zu derart vertrackten Situationen. Denn traditionell operiert die Mercedes-Personenwagen-Typologie mit hubraumbezogenen, dreistelligen Zahlen und dem dezenten Zusatz S für die große Modell-

Guter Einstieg

Test Mercedes 190 Einstiegs-Modell von Daimler-Benz mit 90 PS-Vergasermotor.

reihe, die ob dieser Auszeichnung als S-Klasse ins deutsche Sprachgut einging.

Wegen einer neuen Modellreihe die ganze Typologie über den Haufen zu werfen, kam nicht in Frage. Gleichwohl schielten die Schwaben ein wenig neidisch auf das variationsreichere System der Münchner Konkurrenz. Und die kleinste Modellreihe mit einem schlichten K zu kennzeichnen? Da

schüttelten die Marketing-Strategen sehr heftig die Köpfe, denn so klein kann ein Mercedes gar nicht werden, daß er diesen Buchstaben verdient – es sei denn, er hätte einen Kompressor.

Als kleineres Übel wurde schließlich beschlossen, den Hubraumbezug der Typenbezeichnung nicht ganz so eng zu sehen. Und so werden auch etwaige künftige Modelle des

kleinen Mercedes rund 100 Kubikzentimeter mehr in den Zylindern haben, als ihre Bezeichnung vermuten läßt.

Nun hätte es ja auch die Möglichkeit gegeben, den neuen Kleinen tatsächlich hubraumschwächer zu motorisieren und echte 1,9 Liter-Motoren zu verwenden. Voreilige Fachjournalisten ließen sogar den alten 170 wieder auferstehen. Doch es war nicht schierer Rationalisierungstrieb, der schließlich die Entscheidung zugunsten des Zweiliter-Triebwerks brachte. „Wir haben solche Varianten probiert“, bekennt Motorenchef Dr. Kurt Obländer, „und uns aus guten Gründen für den Zweiliter-Motor als Basismotorisierung entschieden.“



Der guten Gründe sind vor allem zwei:

● Bei vergleichbarer Leistung ist der Verlauf des Drehmoments besser und sein Maximalwert höher.

● Das große Hubvolumen gestattet eine drehzahlensenkende Getriebeauslegung mit entsprechend günstigem Verbrauch.

Vorzüge

- Sehr gute Handlichkeit
- Sichere Fahreigenschaften
- Guter Federungskomfort
- Hohe Verarbeitungsqualität
- Komfortabler Motor

Nachteile

- Knapper Knieraum
- Eingeschränktes Wischerfeld
- Hoher Preis

Wenn schon, denn schon, werden nun einige einwenden und die 109 PS (80 kW) des Mercedes 200 auch im kleinen 190 reklamieren. „Das wäre mir auch lieber gewesen“, gesteht Techniker Obländer freimütig, aber marketingstrategische Gesichtspunkte schrieben die Leistung für das Einstiegsmodell in den Star-Club bei 90 PS fest.

Freilich gibt es für diese Zahl auch sachliche Argumente, wengleich die schwache Basis-motorisierung in erster Linie einer besseren Abgrenzung gegenüber der nächsthöheren Modellreihe diene. Die bei 90 PS günstigere Versicherungs-prämie wird hier genannt und die Tatsache, daß der sehr windschlüpfige 190 (c_w -Wert =

0,33) mit mehr Leistung locker die 180 km/h überschritten hätte. Dann aber wären HR-Reifen notwendig, die teurer, und im Betrieb nicht so universell einsetzbar sind.

Dabei war es nach Aussage der Techniker echte Knochenarbeit, den von einem Stromberg-Gleichdruckvergaser gespeisten Vierzylinder auf die geforderte Leistung zu drosseln. „Wir dürfen die Ventile kaum noch öffnen“, murrte ein Motorenentwickler verdrossen, „und müssen ihm auch sonst die Luft abschnüren, wo es geht.“

Wo es ging, zeigen die folgenden Zahlen: die Ventildurchmesser wurden um drei Millimeter kleiner (Einlaß 40 mm

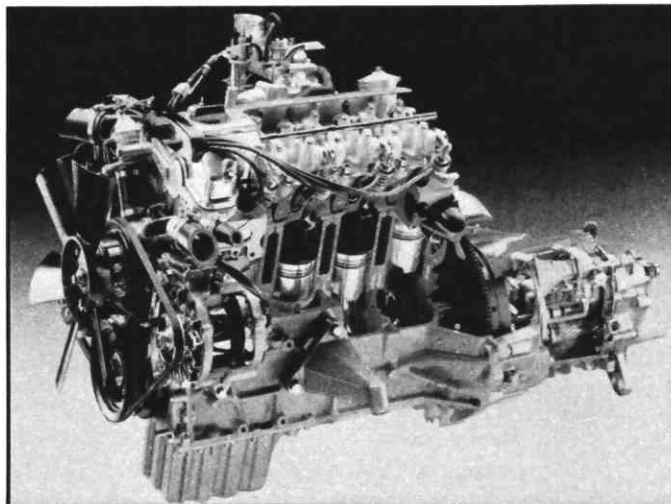
statt 43 mm, Auslaß 36 mm statt 39 mm), der Ventilhub der Einlaßventile um 0,6 mm und ihr Öffnungswinkel um 15 Grad geringer. Obendrein tragen engere Ansaug- und Auslaßwege dem bei hohen Drehzahlen reduzierten Gasdurchsatz Rechnung.

Das Ergebnis ist eine Motor-Charakteristik, die von den Leistungsdaten her durch ein sehr hohes Drehmoment bei niedriger Drehzahl (165 Nm bei 2500/min) auffällt. Noch mehr überzeugt diese Auslegung im Fahrbetrieb: Der Vierzylinder zieht knapp über der Leerlauf-drehzahl kräftig an und erlaubt dank seiner hohen Elastizität eine schaltfaule und drehzahl-schonende Fahrweise, ohne jede Hektik.

Wer also einen schlappen und kraftlosen Drosselmotor erwartet, wird angenehm enttäuscht. Auch sonst hat das Vergaser-Triebwerk Angenehmes zu bieten: Es springt spontan an, hat eine gut funktionierende Warmlaufautomatik, einen stabilen und niedrigen Leerlauf und ist in der Geräusch-Entwicklung nicht so aufdringlich wie der gleich große Einspritzer.

Spontane Drehwilligkeit ist freilich nicht die Stärke dieses Motors. Aber hohe Drehzahlen sind auch nicht notwendig. Um zügig zu beschleunigen, reicht es, bis knapp über 4000/min zu drehen, und auch bei der mit rund 180 km/h respektablen Höchstgeschwindigkeit dreht sich die Kurbelwelle nur 5200mal pro Minute.

Wer aus dem Stand optimal beschleunigt (Drehzahlgrenze 5800/min), erreicht im Mercedes 190 immerhin nach 12,8 Sekunden 100 km/h und legt den Kilometer in 34,2 Sekunden zurück. Damit ist der leistungsschwächste Mercedes gewiß kein Ausbund an Temperament, aber auch kein langsames Auto. Die gute Elastizität und die hohe Endgeschwindigkeit gestatten es, dem üblichen Verkehrsfluß mühelos zu folgen oder gar davonzufahren. ▷



Der Zweiliter-Vergasermotor wurde auf 90 PS gedrosselt

Ausstattung und Preise

Mercedes 190

Grundpreis: DM 25 538,-

Serienausstattung:

- Automatikgürte
- Fahrersitz höhenverstellbar
- Halogen-Nebelscheinwerfer
- Heckscheibe beheizbar
- Kofferraumbeleuchtung
- Leuchtweitenregulierung
- Nebelschlußleuchte
- Rückfahrscheinwerfer
- Scheibenwascherdüse elektrisch beheizt
- Tankdeckel abschließbar
- Verbundglas-Frontscheibe
- Zeituhr

Zusatzausstattung: DM

- Airbag 1763,-
- Antiblockiersystem 2712,-
- Außenspiegel rechts 153,-

- Automatikgetriebe 2107,-
- Drehzahlmesser 226,-
- Fensterheber elektrisch betätigt vorn 774,-
- vorn und hinten 1373,-
- Fünfganggetriebe 1040,-
- Geschwindigkeitsregelanlage 525,-
- Klimaanlage 3480,-
- Leichtmetallräder* 1362,-
- Metallic-Lackierung 1034,-
- Scheinwerfer-Reinigungsanlage 424,-
- Schiebedach mechanisch 1017,-
- elektrisch 1356,-
- Servolenkung 819,-
- Sitzheizung rechts und links 622,-
- Wärmedämmendes Glas 333,-
- Zentralverriegelung 412,-
- Zusatzheizung 1932,-

Foto: Seufert

* ab Frühjahr 1983 lieferbar

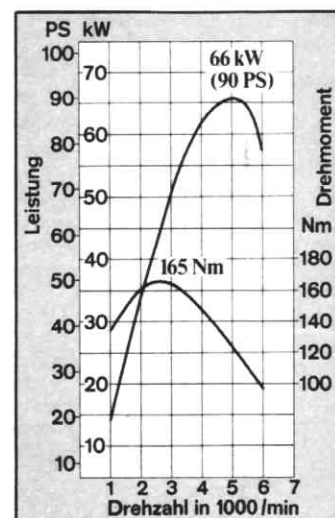
Der Mercedes 190 und seine Konkurrenten

Fahrzeugtyp	Mercedes 190	Mercedes 190 E	BMW 518	Citroen CX 20	Peugeot 505 SR
Motorbauart/Zylinderzahl	R/4 ¹⁾	R/4	R/4	R/4	R/4
Hubraum cm ³	1997	1997	1766	1981	1971
Bohrung x Hub mm	89,0 x 80,25	89,0 x 80,25	71,0 x 89,0	88,0 x 82,0	88,0 x 81,0
Leistung kW (PS) bei 1/min	66 (90) bei 5000	90 (122) bei 5100	66 (90) bei 5500	78 (106) bei 5500	71 (96) bei 5200
Max. Drehmoment Nm bei 1/min	165 bei 2500	178 bei 3500	140 bei 4000	165 bei 3000	164 bei 3000
Verdichtungsverhältnis	9,0:1	9,1:1	9,5:1	9,2:1	8,8:1
Art der Ventilsteuerung	ohc ²⁾	ohc	ohc	ohc	ohv ³⁾
Gemischaubereitung	Vergaser	Einspritzung	Vergaser	Vergaser	Vergaser
Kraftübertragung	Viergang- getriebe	Fünfgang- getriebe	Fünfgang- getriebe	Fünfgang- getriebe	Viergang- getriebe
I. Gang	3,91	3,91	3,82	3,17	3,59
II. Gang	2,32	2,17	2,20	1,83	2,10
III. Gang	1,42	1,37	1,40	1,25	1,37
IV. Gang	1,00	1,00	1,00	0,94	1,00
V. Gang	–	0,78	0,81	0,60	–
Rückwärtsgang	3,78	4,27	3,71	3,15	3,63
Achsantrieb	3,23	3,23	4,27	4,54	3,89
Vorderradaufhängung	Querlenker, Dämpferbeine, Schraubenfedern, Stabilisator	Querlenker, McPherson- Federbeine, Stabilisator	Querlenker, hydropneu- matische Federung, Stabilisator	Querlenker, hydropneu- matische Federung, Stabilisator	Querlenker, Federbeine, Stabilisator
Hinterradaufhängung	Einzelradaufhängung mit Querlenkern, Zug- und Schubstreben, Spurstangen, Schraubenfedern, Stabilisator	Einzelrad- aufhängung mit Schräg- lenkern, Federbeine	Einzelrad- aufhängung mit Längs- lenkern, hydropneu- matische Federung, Stabilisator	Einzelrad- aufhängung mit Schräg- lenkern, Schrauben- federn, Stabilisator	Einzelrad- aufhängung mit Schräg- lenkern, Schrauben- federn, Stabilisator
Bremsen vorn	Scheiben	Scheiben	Scheiben	Scheiben	Scheiben
Bremsen hinten	Scheiben	Trommeln	Scheiben	Trommeln	Trommeln
Felgenreiße	5 J x 14	5 1/2 J x 14	5 1/2 J x 14	5 J x 14	5 J x 14
Reifengröße	175/70 R 14 T	175/70 HR 14	175 SR 14	185 HR 14	175 SR 14
Leergewicht kg	1165	1170	1164	1285	1260
Zulässiges Gesamtgewicht kg	1580	1600	1670	1710	1760
Radstand mm	2665	2625	2845	2745	2745
Außenmaße Länge x Breite x Höhe mm	4420 x 1678 x 1383	4620 x 1700 x 1415	4659 x 1743 x 1360	4580 x 1720 x 1450	4580 x 1720 x 1450
Beschleunigung in s					
0 – 60 km/h	5,2	4,6	4,8	5,1	5,0
0 – 80 km/h	8,3	7,1	7,8	8,4	8,1
0 – 100 km/h	12,8	10,8	12,0	12,5	12,6
0 – 120 km/h	19,1	15,6	17,8	18,4	18,8
0 – 140 km/h	28,0	22,4	26,9	27,3	29,4
0 – 160 km/h	50,9	34,6	47,8	42,7	–
1 km mit stehendem Start	34,2	32,3	33,6	34,0	34,3
Elastizität in s					
40 – 100 km/h	(III. Gang) 14,2	(IV. Gang) 20,9	(IV. Gang) 18,9	(IV. Gang) 18,0	(III. Gang) 14,7
60 – 120 km/h	(IV. Gang) 21,5	(V. Gang) 37,2	(V. Gang) 30,6	(V. Gang) 27,2	(IV. Gang) 23,9
Höchstgeschwindigkeit km/h	183	197	171	182	171
Normverbrauch nach DIN 70030 Super in L/100 km					
Bei 90 km/h	6,5	5,8	6,4	7,2	7,1
Bei 120 km/h	8,4	7,8	8,7	9,2	9,1
Stadtverkehr	10,7	10,3	11,1	12,2	11,3
Testverbrauch Super L/100 km	10,3	10,2	12,2	11,4	13,1
Innengeräusch in dB(A)					
Bei 50 km/h	63	61	61	62	61
Bei 100 km/h	69	67	68	71	69
Bei 130 km/h	74	73	73	75	76
Bei 140 km/h	76	76	73	77	77
Bei 160 km/h	77	78	76	79	79
Preis DM	25 538,–	28 781,– ⁴⁾	23 200,–	22 690,–	23 590,–

¹⁾ R = Reihenmotor, ²⁾ overhead camshaft = obenliegende Nockenwelle, ³⁾ overhead valves = hängende Ventile, untenliegende Nockenwelle, ⁴⁾ inklusive Fünfganggetriebe

Test Mercedes 190

Hierzu sind fünf Gänge nicht notwendig. Denn das als Schonganggetriebe angebotene Aggregat (Aufpreis 1040 Mark) verfügt lediglich über eine lang übersetzte fünfte Fahrstufe – die unteren vier Gänge sind identisch mit dem Seriengetriebe. Für den 190 wäre dieser Gang nur selten einsetzbar und würde an den Fahrleistungen und am Verbrauch wenig ändern. Im Gegensatz zum 190 E ist also das Fünfganggetriebe beim Vergasermodell ein durchaus entbehrliches Extra.



Typisches Leistungsbild: viel Drehmoment, geringe Drehzahl

Entbehrlich sind die fünf Gänge vor allem deshalb, weil der 190 auch mit dem Vierganggetriebe ein relativ leises und sparsames Auto ist. Im Testdurchschnitt lag der Konsum an Super bei 10,3 Liter/100 km, doch muß hier berücksichtigt werden, daß dieser Wert unter ungünstigen Winter-Bedingungen zustande kam. Zehn Liter und weniger auf 100 Kilometer werden eher die Regel sein, ohne daß man sich dafür besonders anstrengen müßte.

Über die Radaufhängung des kleinen Mercedes, insbesondere über die hintere Raumlenkerachse, ist schon viel geschrieben worden (auto motor und sport 24/1982, 25/1982 und 1/1983). Sie macht sich im 190 ebenso positiv bemerkbar wie

im stärkeren 190 E. Fahreigenschaften und Federungskomfort sind eindeutig überdurchschnittlich, im Gegensatz zum Raumangebot, das vorne zwar vollkommen ausreicht, auf der Rücksitzbank jedoch Einschränkungen erfordert.

Da gerade Nachteile aufgezählt werden: Der Einarmwischer läßt einen häßlichen Keil auf der Fahrerseite übrig, die Heizung braucht etwas lange, bis sie anspricht, die Türen wollen

mit Nachdruck geschlossen werden, an den hinteren Türen fehlen die Kontakte für die Innenleuchte, und das für 1017 Mark lieferbare Stahlschiebedach läßt sich nur schieben, nicht aber aufstellen.

Ansonsten hinterläßt auch der kleinste und schwächste Mercedes den markentypischen Eindruck von ausgezeichneter Funktionalität, bester Verarbeitung und perfektem Automobilbau. Noch nicht einmal

an der Ausstattung läßt sich herummäkeln, denn alle wichtigen Dinge, die zum angenehmen Fahren nötig sind, werden serienmäßig mitgeliefert. Daß der kleine Mercedes andererseits über eine der längsten denkbaren Aufpreislisten verfügt, sollte man ihm nicht unbedingt als Nachteil anlasten. Immerhin bietet sie für gutes Geld doch Ausstattungsmöglichkeiten, die bei der Konkurrenz nicht zu haben sind. Aber auch ohne Zusatzausstat-

tung ist der 190 mit einem Grundpreis von 25 538 Mark kein billiges Auto. Die Frage, ob er preiswert ist, scheint indessen schon beantwortet zu sein, denn der Auftragseingang für den kleinen Mercedes übertrifft alle Erwartungen. Dazu noch ein hilfreicher Hinweis für jene, die trotzdem tiefe Verbitterung wegen der Hochpreisgestaltung von Daimler-Benz in sich spüren: Es herrscht kein Kaufzwang.

Gert Hack

ROXY

DIE CLEVERE ALTERNATIVE!

ORIGINAL HOLLANDIMPORT:
BESTE QUALITÄT UND
DENNOCH PREISWERT!

20 Stück nur
3,50
DM



Go · Düsseldorf

ROXY IN 3 SORTEN:
FÜR JEDEN GESCHMACK!