



Strammer Bursche

Test Mercedes 190 E/2.3 AMG

Getunte Version mit 160 PS und straffem Fahrwerk.

Was für Daimler-Benz bis zur Internationalen Automobilausstellung (IAA) im September dieses Jahres noch Zukunftsmusik bleibt, gibt es bei der Firma AMG* in Affalterbach nahe Stuttgart bereits zu kaufen: stärkere und sportlichere Versionen des kleinen Mercedes.

Kernstück der neuen AMG-Modelle ist der aus dem Mercedes 230 E bekannte Vierzylinder-Einspritzmotor mit 136 PS (100 kW), der auch für ein Mercedes-Serienauto der kleinsten Baureihe als Antriebsquelle vorgesehen ist – für den im Herbst erwarteten 220 E. Mit konventionellen Tuning-Maßnahmen steigert AMG die Nennleistung auf 160 PS (118 kW). Der Vollständigkeit halber und zum Vergleich das künftige Daimler-Benz-Angebot sportlicher Kleiner neben dem angekündigten 220 E (siehe auch auto motor und sport-

Mannschaft hat in Windeseile zwei Kreationen geschaffen: Von Anfang Dezember letzten Jahres bis zur Eröffnung des Genfer Autosalons in den ersten Märztagen entstand neben einer schmalen Version mit Heckschürze, Frontspoiler und seitlichen Schwellern auch eine breite Ausführung (der Testwagen), die optisch harmonisch und eindrucksvoll geriet.

Ansehnliche Kotflügelverbreiterungen – vorne werden die Teile komplett ausgewechselt, hinten wird Blech geschnitten, gedengelt und genietet –, Frontspoiler und Heckschürze mit integrierter Stoßstange, Heckspoiler und Seitenschweller verfehlen ihre Wirkung nicht. Der AMG-Mercedes kommt auf acht Zoll breiten Leichtmetallfelgen und üppigen Niederquerschnittsreifen daher. Passanten im Rentenalter wie Bewunderung gewöhnte Porsche Turbo-Fahrer ver-



Auffällige Erscheinung: 190 mit modifizierter Karosserie

Titelgeschichte 6/1983): zwei 220-Versionen mit vier Ventilen pro Zylinder und 150 beziehungsweise 188 PS.

Zum täglichen Brot fast aller Tuner zählen heutzutage auch tiefgreifende Karosserieänderungen, die nicht immer ausschließlich funktionell begründet sind, sondern das Objekt auch auffälliger und origineller machen sollen. Die AMG-

drehen gleichermaßen die Köpfe nach ihm.

Die Karosserieveränderungen erwecken jedoch nicht nur Neugier, sie bringen auch eine geringfügige Verschlechterung des c_w -Wertes mit sich. Von AMG durchgeführte Messungen im BMW-Windkanal ergaben bei der mit zwei Außenspiegeln bestückten Ausführung einen Luftwiderstandsbeiwert von 0,35 (Serie 0,34), die Stirnfläche erhöht sich ebenfalls, von 1,89 auf 1,97

*AMG steht für die Firmengründer Aufrecht und Melcher sowie den Gründungsort Großaspach.

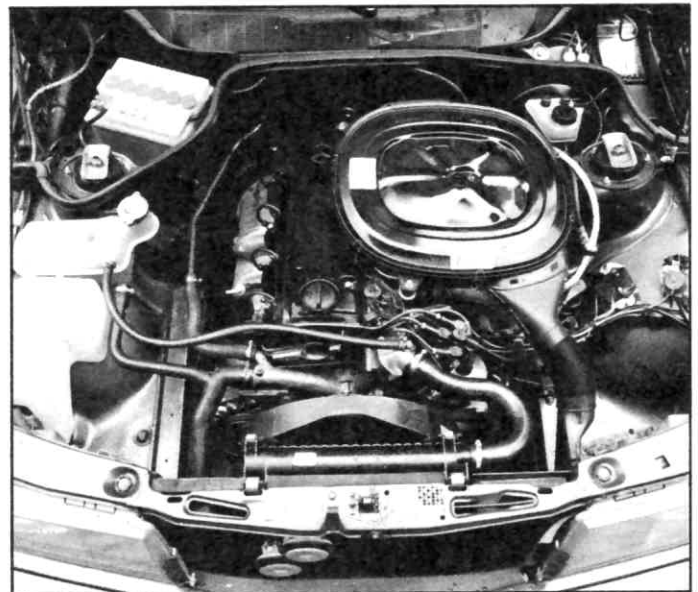
Mercedes 190 E AMG

Quadratmeter. Verbesserungen lassen sich dagegen bezüglich des Auftriebs bei hohen Geschwindigkeiten nachweisen. Er wird um insgesamt 45 Prozent reduziert, was in erster Linie auf das Konto der ausladenden Spoiler geht.

Kaum teurer als der Karosserieumbau einschließlich Lackierung (11 662 Mark; siehe Kasten „Ausstattung und Preise“), aber wesentlich effizienter ist das Motortuning. Die 38 PS Mehrleistung gegenüber der 190 E-Maschine resultieren nicht allein aus der Hubraumaufstockung (14 PS), sondern

die Nennleistung von 160 PS (118 kW).

Das maximale Drehmoment des keinesfalls durchzugschwachen 190 E-Motors (178 Nm bei 3500/min) übertrifft der AMG-Vierzylinder (Bestwert: 215 Nm bei 4750/min) in dem weiten Bereich von etwa 2000 bis 6300 Kurbelwellenumdrehungen. Diese Stärke prägt wesentlich das Fahrvergnügen. Man wird nicht – wie in manch anderen frisierten Autos – zu einer hochtourigen Fahrweise animiert, sondern begnügt sich gerne mit niedrigen Drehzahlen, in dem guten Gefühl, für einen kurzen Spurt nicht mehr tun zu müssen als das Gaspedal durchzutreten.



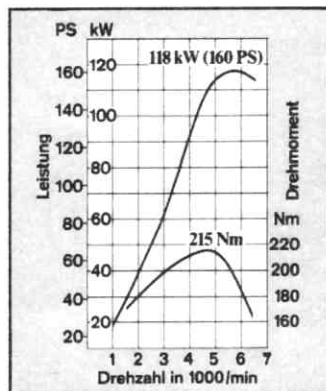
Äußerlich unverändert: 2,3 Liter-Motor mit 160 PS

Vorzüge

- Sehr elastischer Motor
- Gute Fahrleistungen
- Günstiger Verbrauch
- Gute Handlichkeit

Nachteile

- Kein langer fünfter Gang
- Ungenügender Federungskomfort
- Mangelnde Traktion in Kurven
- Hoher Preis



auch aus der Bearbeitung des Zylinderkopfes nach bewährtem Schema. Erweiterte und geglättete Ansaugkanäle, modifizierte Brennräume im Ventiltbereich, weiter und schneller öffnende Ventile sowie eine auf höheren Durchsatz getrimmte Auspuffanlage bewirken eine bessere Atmung des Motors. Zusammen mit der auf 9,4:1 erhöhten Verdichtung ergibt sich bei um 650 Touren erhöhtem Drehzahlniveau von 5750/min

Technische Daten und Meßwerte

Mercedes 190 E/2.3 AMG

MOTOR

Wassergekühlter Vierzylinder-Reihenmotor vorn längs, fünffach gelagerte Kurbelwelle, obenliegende Nockenwelle (Kettenantrieb), Ventile über Kipphebel betätigt, thermostatisch gesteuerter Kühlerventilator, mechanisch-elektronisch gesteuerte Kraftstoffeinspritzung Bosch KE-Jetronic. Leistung 118 kW (160 PS) bei 5750/min, spezifische Leistung 51,3 kW/L (69,6 PS/L), Hubraum 2299 cm³, Bohrung x Hub 95,50 x 80,25 mm, Verdichtungsverhältnis 9,4:1, maximales Drehmoment 215 Nm bei 4750/min, mittlere Kolbengeschwindigkeit bei Nenndrehzahl 15,4 m/s, Ölinhalt Motor 5,0 L, Kühlsystem-Inhalt 8,5 L, Batterie 12 V 55 Ah, Drehstromlichtmaschine 770 Watt.

KRAFTÜBERTRAGUNG

Hinterradantrieb, vollsynchronisiertes Vierganggetriebe, mechanisch betätigte Einscheiben-Trockenkupplung. Übersetzungen: I. 3,91, II. 2,32, III. 1,42, IV. 1,0, R. 3,78, Achsantrieb 3,23:1, Geschwindigkeit bei 1000/min im IV. Gang 35,9 km/h.

KAROSSERIE UND FAHRWERK

Fünfsitzige Limousine mit vier Türen, selbsttragende Karosserie, Luftwiderstandsindex ($c_w \times A$) 0,70. Vorn Einzelradaufhängung mit Dämpferbeinen (Gasdruck-Einsätze), Querlenkern, Schraubenfedern, Stabilisator, hinten Einzelradaufhängung mit Querlenkern, Zug- und Schubstreben, Spurstangen, Schraubenfedern, Stabilisator,

hydraulische Teleskopstoßdämpfer, servounterstützte Kugelumlauf Lenkung, hydraulische Zweikreisbremse mit Unterdruck-Verstärker, vorn und hinten Scheibenbremsen, hydraulische Feststellbremse auf die Hinterräder wirkend.

Felgenreife vorn, hinten 8 J x 16, 8 J x 16, Reifengröße vorn, hinten 205/55 VR 16, 225/50 VR 16.

ABMESSUNGEN UND GEWICHTE

Radstand 2665 mm, Spur vorn/hinten 1506/1493 mm, Außenmaße 4420 x 1720 x 1365 mm, Innenbreite vorn/hinten 1410/1400 mm, Innenhöhe vorn/hinten 920/860 mm, Sitztiefe vorn/hinten 480/480 mm, Knickmaß 970-1200 mm, Normknieaum 170 mm, Sitzraum 500-750 mm, Wendekreis rechts/links 10,8/10,8 m, 3/2 Lenkradumdrehungen, Lenkraddurchmesser 360 mm, Kofferraumvolumen nach VDA-Norm 410 L, Tankinhalt 55 L, Leergewicht 1170 kg, Gewichtsverteilung vorn/hinten 53,4/46,6%, zulässiges Gesamtgewicht 1600 kg, Zuladung 430 kg, Personenindexzahl 5,1.

FAHRLEISTUNGEN

Höchstgeschwindigkeit (Drehzahl 6000/min) 215 km/h
Beschleunigung
0–60 km/h 3,9 s
0–80 km/h 5,9 s
0–100 km/h 8,4 s
0–120 km/h 12,0 s
0–140 km/h 16,4 s
0–160 km/h 23,0 s
0–180 km/h 35,1 s
400 m mit steh. Start 16,0 s
1 km mit steh. Start 29,6 s

Elastizität
40–100 km/h (III. Gang) 11,3 s
60–120 km/h (IV. Gang) 18,4 s

Tachometerabweichung

Anzeige	effektiv
50 km/h	47 km/h
100 km/h	99 km/h
130 km/h	130 km/h
160 km/h	158 km/h
200 km/h	196 km/h
Kilometerzählerabweichung	4,8%

INNENGERÄUSCH

Bei 50 km/h	66 dB(A)
Bei 100 km/h	72 dB(A)
Bei 130 km/h	75 dB(A)
Bei 140 km/h	78 dB(A)
Bei 160 km/h	79 dB(A)
Bei 180 km/h	80 dB(A)
Bei 200 km/h	81 dB(A)

KRAFTSTOFFVERBRAUCH

Normverbrauch nach DIN 70030 (Liter/100 km)
Bei 90 km/h im IV. Gang 8,5
Bei 120 km/h im IV. Gang 9,8
Stadtverkehr 12,2
Verbrauchswerte im Test (Liter/100 km)
Minimalverbrauch 11,2
Maximalverbrauch 14,6
Landstraße ca. 80 km/h $\varnothing$ 11,8
Autobahn ca. 145 km/h $\varnothing$ 13,6
Testverbrauch 12,5
Kraftstoffart Super

WARTUNG

Inspektion alle 20 000 km
Ölwechsel alle 10 000 km

LENK- UND PEDALKRÄFTE

Lenkung im Stand	33 N
Lenkung bei Fahrt	33 N
Kupplungspedal	100 N
Gaspedal	20 N
Bremspedal bei 80%	
Verzögerung	160 N

Wenn es noch schneller gehen soll, muß auch im 190 von AMG der Schaltknäuf betätigt werden, um den Einspritzmotor in seinem optimalen Leistungsbereich zwischen 4000 und 6500 Touren zu halten. Dann werden Beschleunigungswerte erreicht, die ein serienmäßiger 190 E (0 bis 100 km/h 10,8 s; 0 bis 160 km/h 34,6 s) naturgemäß nicht bieten kann und die etwa denen eines gut gehenden BMW 528i entsprechen: Null bis 100 km/h 8,4 s, bis 160 km/h 23,0 s. In der Höchstgeschwindigkeit übertrifft der getunte 190 sein Serienpendant deutlich. Mit 215 km/h läuft der AMG fast 20 km/h schneller. Dabei dreht der mit vier Gängen und den se-

rienmäßigen Übersetzungen kombinierte Motor genau 6000/min. Das ist genug, um den Wunsch nach einem zeitgemäßen Getriebe mit langem fünften Gang hervorzurufen, das Daimler-Benz für 1 040 Mark offeriert und das deshalb nicht eingebaut war, weil es sich bei dem Testwagen um das erste Exemplar handelt, dessen die Firma AMG habhaft werden konnte.

Das ist aber auch der einzige Mangel der Antriebseinheit. Ansonsten benimmt sich der frisierte Motor wie eine ausgereifte Serienmaschine: Er läuft nach dem Kaltstart sofort rund, nimmt in jedem Betriebszustand spontan Gas an, dreht

leichtfüßig und erfreut durch einen kernigen, aber noch ausreichend dezenten Auspuffton. Das Innengeräusch bleibt in gut erträglichem Rahmen, ähnliches gilt für den Verbrauch. Mit durchschnittlich 12,5 Liter Superbenzin fällt die AMG-Maschine auch in diesem Punkt nicht aus dem Rahmen.

Im Fahrwerkskapitel ist von guten Manieren dagegen kaum die Rede. Der 190 überzeugt trotz extrem breiter Reifen (vorne 205/55, hinten 225/50 VR 16) und kleinerem Lenkrad durch sehr gute Handlichkeit, ansonsten fehlt es aber an vielem. An Federungskomfort etwa, und zwar in einem Maß, das völlig vergessen läßt, daß

man in einem Mercedes sitzt. Die Federwege sind minimal und die Dämpfer so hart, daß Mitfahrer, ganz besonders die auf der Rücksitzbank, auf unebener Fahrbahn bis an die Erträglichkeitsgrenze durchgerüttelt werden. In langgezogenen Kurven erlaubt das Fahrwerk hohe Geschwindigkeiten, in engeren Biegungen mangelt es schlicht an der Traktion des kurveninneren Hinterrades. In diesem Zusammenhang muß fairerweise erwähnt werden, daß auch AMG-Chef Hans-Werner Aufrecht mit dem Fahrwerk des Prototypen noch unzufrieden ist. Eine weichere Feder/Dämpfer-Abstimmung wie auch kleinere Retuschen an der Karosserie sind in Arbeit.



Ohne Heckspoiler ist der c_w -Wert des breiten 190 geringfügig schlechter



Frontspoiler mit integriertem Stoßfänger



Heck mit Schürze und aufgesetztem Spoiler



Kotflügelverbreiterungen und Seitenschweller



Sitze und Lenkrad mit Leder bezogen

Ausstattung und Preise

Mercedes 190 E/2.3 AMG

Grundpreis¹⁾: DM 31 103,-

Zusatzausstattung von AMG: DM

- Motor 160 PS (118 kW) inklusive Einbau 11 990,-
- Fahrwerksumbau 2 023,-
- Räder inklusive Lackierung 5 257,-
- Karosserieumbau inklusive Lackierung 11 662,-
- Chromteile in Wagenfarbe lackieren 1 978,-
- Lederlenkrad inklusive Montage 493,-
- Lederausstattung (Sitze und Türverkleidungen) 8 475,-

Testwagen-Preis²⁾: DM 72 981,-

¹⁾inklusive Servolenkung, Zentralverriegelung, wärmedämmendes Glas, Außenspiegel rechts, elektr. Schiebedach

²⁾inklusive ABE

Einen kleinen Mercedes mit leistungsfähigem 2,3 Liter-Motor zu fahren, macht Spaß. Ihn zu bezahlen, zumal einschließlich aufwendiger Karosserieveränderungen, Acht-Zoll-Bereifung und Lederausstattung, läßt sicher weniger Begeisterung aufkommen. Der Preis des AMG-Autos beträgt stattliche 72 981 Mark. Eines hat der Testwagen aber deutlich gemacht – auf die starken Kleinen von Mercedes darf man sich freuen. *Werner Schrupf*