



Ist der Kleinste der Größte?

Mercedes 190 E im Vergleich mit 230 E und
280 SE: sieben Antworten auf sieben Fragen.

Von Klaus Westrup

Die Premiere des neuen kleinen Mercedes hat Unruhe in die Autowelt gebracht. Doch mehr noch als die Wertung seiner sachlichen Vorzüge und Nachteile versetzte die Preisgestaltung bei diesem Automobil die Menschen in Zweifel. Wichtigste und auch am häufigsten gestellte Frage in diesem

Fotos: Seufert

Mercedes-Vergleich: 190 E, 230 E, 280 SE

Zusammenhang: Ist ein 190 E die rund 30 000 Mark, die er mit Servolenkung und Fünfganggetriebe kostet, auch wert? *auto motor und sport* gab schon im ersten Test des 190 E (Heft 1/1983) eine Antwort, die auf der Einsicht beruhte, daß sich der Wert eines Automobils nicht in Längenmetern, Zylinderzahlen und Kilos auf der Waage ausdrückt. Doch diese Aussage, damals in erster Linie auf Konkurrenzprodukte abzielend, hat auch für die hausgemachte Konkurrenz Gültigkeit. Hier sieht sich der 190 in erster Linie dem alten, schon 1976 debütierenden W 123 (200 bis 280 E) gegenüber, dessen teilweise Substitution von Mercedes-Chef Gerhard Prinz rechtzeitig vorausgesagt worden ist. In diesem Bereich herrscht hausintern die größte Rivalität vor, zumal die Modelle 200 und 190 beziehungsweise 230 E und 190 E praktisch preisgleich sind. Aber sogar der eine oder andere S-Klasse-Interessent überlegt, ob es nicht –

in eben diesem ganz speziellen Falle – der Kleine, der 190 E, tut. Überraschende Perspektive bei dieser letzten Überlegung: Das üblicherweise als so teuer empfundene Automobil erscheint auf einmal ganz billig.

Frage 1:

Das Raumangebot im Mercedes 190 wird oft kritisiert. Ist es wirklich so knapp bemessen?

Die Antwort auf diese Frage ist leicht, wenn man die Emotionen, die sich gerade bei diesem Kritikpunkt entzündeten, zur Seite schiebt. Es ist natürlich übertrieben, daß man im 190 E

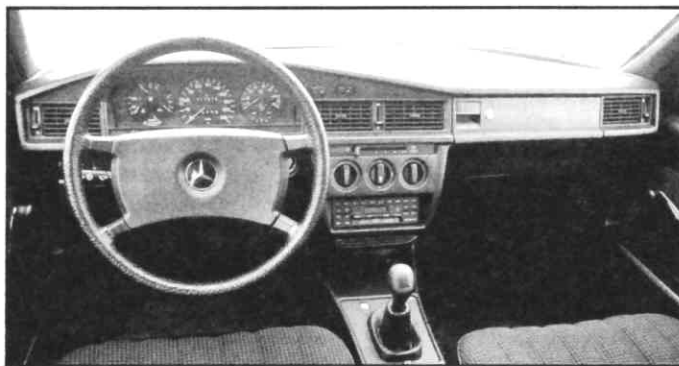
„hinten nicht sitzen kann“. Es ist ebenfalls übertrieben, daß „die B-Säule seitlich dauernd drückt“. Richtig ist, daß der Knieraum im Fond eher knapp bemessen ist, und richtig ist auch, daß sowohl 230 E als auch 280 SE mehr Innenraumbreite offerieren. Aber die Frage ist erlaubt, was man von dieser Breite hat, wenn sie nicht durch das häufige Vorhandensein von fünf Personen genutzt wird. Solo gefahren oder zu zweit oder dritt, kurz mit den vorherrschenden Zuladungen versehen, erfüllt der Innenraum des 190 E einschließlich des Kofferraum-Volumens alle Anforderungen, die man an ein zeitge-

mäßes Automobil stellt. Bleibt noch ein Wort zum Raumgefühl zu sagen: Es ist im 190 E, ungeachtet seiner vergleichsweise bescheidenen Längen- und Breitenabmessungen, zumindest auf den vorderen Sitzplätzen sehr gut. Was in der Tat zu monieren bleibt, sind der deutlich knappere Knieraum und die ebenfalls eingeschränkte Kopffreiheit auf den hinteren Sitzplätzen.

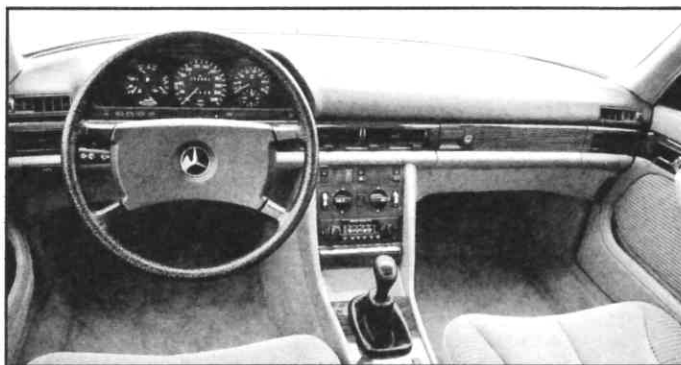
Frage 2:

In Sachen Handlichkeit soll der 190 E Maßstäbe setzen. Ist er den beiden anderen Mercedes-Modellen hier wirklich überlegen?

Um die Antwort auf diese Frage ins rechte Licht zu rücken, muß man wissen, daß sowohl 230 E als auch 280 SE handliche Automobile darstellen. Der neue Kleine übertrifft sie jedoch klar; das geradezu spielerische Handling der jüngsten Mercedes-Kreation läßt den 190 E zumal im Stadtverkehr als den klaren Meister in diesem Vergleich erscheinen. Meisterhaft ist ebenfalls seine Fä-



190 E: Im jüngsten Mercedes findet sich jene Funktionalität...



...mit der im W 123 (Foto: 230 E) begonnen wurde. Auch im Falle der S-Klasse war hier nichts mehr zu verbessern



Sitzen hinten: Der 190 E (oben) bietet eindeutig den knappsten Knieraum, es folgen mit besserem Raumangebot 230 E und 280 SE

Mercedes-Vergleich: 190 E, 230 E, 280 SE

Zusammenhang: Ist ein 190 E die rund 30 000 Mark, die er mit Servolenkung und Fünfganggetriebe kostet, auch wert? *auto motor und sport* gab schon im ersten Test des 190 E (Heft 1/1983) eine Antwort, die auf der Einsicht beruhte, daß sich der Wert eines Automobils nicht in Längenmetern, Zylinderzahlen und Kilos auf der Waage ausdrückt. Doch diese Aussage, damals in erster Linie auf Konkurrenzprodukte abzielend, hat auch für die hausgemachte Konkurrenz Gültigkeit. Hier sieht sich der 190 in erster Linie dem alten, schon 1976 debütierenden W 123 (200 bis 280 E) gegenüber, dessen teilweise Substitution von Mercedes-Chef Gerhard Prinz rechtzeitig vorausgesagt worden ist. In diesem Bereich herrscht hausintern die größte Rivalität vor, zumal die Modelle 200 und 190 beziehungsweise 230 E und 190 E praktisch preisgleich sind. Aber sogar der eine oder andere S-Klasse-Interessent überlegt, ob es nicht –

in eben diesem ganz speziellen Falle – der Kleine, der 190 E, tut. Überraschende Perspektive bei dieser letzten Überlegung: Das üblicherweise als so teuer empfundene Automobil erscheint auf einmal ganz billig.

Frage 1:

Das Raumangebot im Mercedes 190 wird oft kritisiert. Ist es wirklich so knapp bemessen?

Die Antwort auf diese Frage ist leicht, wenn man die Emotionen, die sich gerade bei diesem Kritikpunkt entzündeten, zur Seite schiebt. Es ist natürlich übertrieben, daß man im 190 E

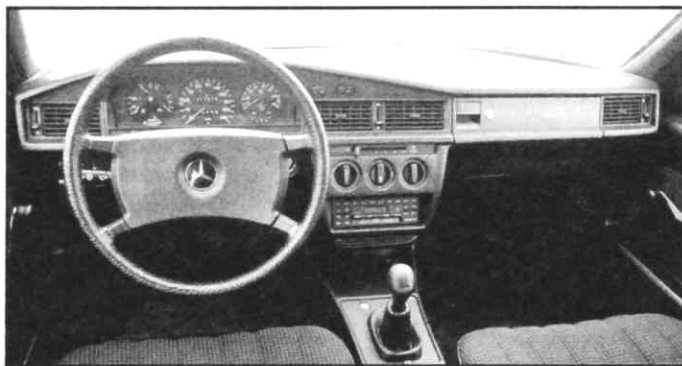
„hinten nicht sitzen kann“. Es ist ebenfalls übertrieben, daß „die B-Säule seitlich dauernd drückt“. Richtig ist, daß der Knieraum im Fond eher knapp bemessen ist, und richtig ist auch, daß sowohl 230 E als auch 280 SE mehr Innenraumbreite offerieren. Aber die Frage ist erlaubt, was man von dieser Breite hat, wenn sie nicht durch das häufige Vorhandensein von fünf Personen genutzt wird. Solo gefahren oder zu zweit oder dritt, kurz mit den vorherrschenden Zuladungen versehen, erfüllt der Innenraum des 190 E einschließlich des Kofferraum-Volumens alle Anforderungen, die man an ein zeitge-

mäßes Automobil stellt. Bleibt noch ein Wort zum Raumgefühl zu sagen: Es ist im 190 E, ungeachtet seiner vergleichsweise bescheidenen Längen- und Breitenabmessungen, zumindest auf den vorderen Sitzplätzen sehr gut. Was in der Tat zu monieren bleibt, sind der deutlich knappere Knieraum und die ebenfalls eingeschränkte Kopffreiheit auf den hinteren Sitzplätzen.

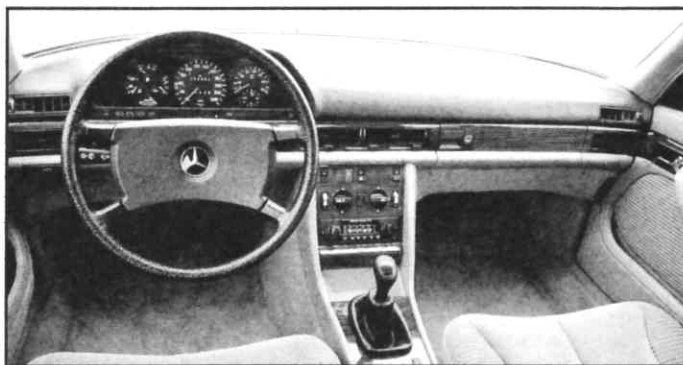
Frage 2:

In Sachen Handlichkeit soll der 190 E Maßstäbe setzen. Ist er den beiden anderen Mercedes-Modellen hier wirklich überlegen?

Um die Antwort auf diese Frage ins rechte Licht zu rücken, muß man wissen, daß sowohl 230 E als auch 280 SE handliche Automobile darstellen. Der neue Kleine übertrifft sie jedoch klar; das geradezu spielerische Handling der jüngsten Mercedes-Kreation läßt den 190 E zumal im Stadtverkehr als den klaren Meister in diesem Vergleich erscheinen. Meisterhaft ist ebenfalls seine Fä-



190 E: Im jüngsten Mercedes findet sich jene Funktionalität...



...mit der im W 123 (Foto: 230 E) begonnen wurde. Auch im Falle der S-Klasse war hier nichts mehr zu verbessern



Sitzen hinten: Der 190 E (oben) bietet eindeutig den knappsten Knieraum, es folgen mit besserem Raumangebot 230 E und 280 SE

Mercedes-Vergleich: 190 E, 230 E, 280 SE

higkeit, sich leichtfüßig in Parklücken dirigieren zu lassen; auf Platz zwei, im wahrsten Sinne des Wortes, folgt der Oldie im Mercedes-Programm, der seit 1976 gebaute W 123. Den S-Klasse-Daimler in der Stadt abzustellen, ist nun wirklich kein reines Vergnügen. Das fast fünf Meter lange Automobil sollte tunlichst reservierte und ausreichend große Parkplätze ansteuern.

Frage 3:

Wie sieht es mit den Fahrleistungen aus? Ist ein 280 SE deutlich überlegen?

Wenn die automobile Welt aus Meßstrecken bestehen würde, hätte der 280 SE mit seiner Höchstgeschwindigkeit von 212 km/h eindeutig die Nase vor den anderen (230 E: 184 km/h; 190 E: 197 km/h), zumal er auch eindeutig am besten beschleunigt (siehe „zum Vergleich“ auf Seite 22). Doch die Praxis mit ihrem durchweg gemischten Verkehr läßt die Differenzen nahezu zu Marginalien werden. Eine leere Autobahn vielleicht ausgenommen: Da zieht die sechszylindrige S-Klasse sanft davon. Dennoch gilt, zumal auf Landstraßen,

daß alle drei verglichenen Mercedes-Autos in etwa dem gleichen Geschwindigkeits-Niveau angehören. Keiner fährt dem anderen weg – selbst wenn er es wollte. Folglich sind die Durchschnittsgeschwindigkeiten, die man mit ihnen erreichen kann, nahezu identisch, falls dies überhaupt eine Bedeutung hat. Für sich betrachtet verdienen die Fahrleistungen des 190 E mit Fünfganggetriebe die meiste Anerkennung. Er läuft mit seinen 122 Pferdestärken nahezu 200 km/h, während es der nominell 14 PS stärkere 230 E mit 184 km/h gut sein läßt. Beim 190 E zählt sich hier der sehr gute c_w -Wert aus (0,33), der eindeutig besser ist als jener des 230 E (0,44) und auch noch ein bißchen besser als bei der S-Klasse (0,36).

Frage 4:

Wie steht es mit der Laufkultur? Der 190 E soll nicht der Leiseste sein.

Er ist es auch nicht. Bei voller Last schlägt der Einspritz-Vierzylinder, der mit dem 230 E-Triebwerk konstruktiv eng verwandt ist, kräftige Töne an, die man im schwereren und größeren W 123 nicht so aufdringlich mitgeteilt bekommt. In diesem Punkt setzt ohnehin der 2,8 Liter große Sechszylinder des 280 SE die Maßstäbe. Auch bei hö-

heren Drehzahlen wird das Laufgeräusch niemals störend, während vor allem im 190 E Abstriche gemacht werden müssen. Doch jenseits der akustischen Wahrnehmungen spielen auch mögliche Vibrationen eine Rolle, wenn es um das Wohlbefinden der Passagiere geht. Die beiden Vierzylinder von 190 E und 230 E sind auch in diesem Bereich vorbildliche Verbrennungsmaschinen mit großer Laufkultur. Der Sechszylinder der S-Klasse kann es allerdings noch besser; seine Samtigkeit und Geschmeidigkeit werden auch von sehr guten Vierzylindern nicht erreicht.

Frage 5:

Wie groß sind die Differenzen im Fahrkomfort? Kann der 190 E hier mithalten?

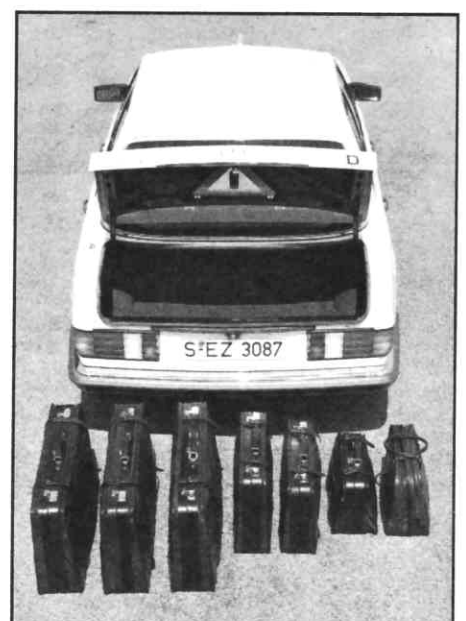
Er kann. Wie auto motor und sport schon im Einzeltest über den Mercedes 190 E feststellte, liegt der Kleine im Fahrkomfort insgesamt nur knapp unter der S-Klasse, womit über seine Güte schon das meiste gesagt ist. Der alte 230 E, der – wie sich nicht nur an dieser Stelle zeigt – im direkten Vergleich mit den jüngeren und progressiveren Geschwistern voll konkurrenzfähig ist, beweist auch hier seine Qualitäten. Er ist, wenn man von den insgesamt größeren Windgeräuschen ein-

mal absieht, nicht schlechter als der 190 E und rangiert darum ebenfalls nur knapp unter der S-Klasse. Speziell auf der Autobahn kann der 280 SE seinen knappen Komfort-Vorsprung freilich recht anschaulich unter Beweis stellen; der Sechszylinder gleitet, nicht zuletzt auch durch sein höheres Gewicht, souverän über Unebenheiten, auf denen der 190 E schon einmal leicht ins Stuckern geraten kann. Insgesamt, so läßt sich diese Frage unter dem Strich beantworten, gibt es bei diesen drei Autos ungeachtet ihrer unterschiedlichen Klassen keine Klassenunterschiede im Fahrkomfort. Der 280 SE markiert die Spitze und bleibt das Auto, mit dem sich, auch wegen des geschmeidigeren Motors, lange Autobahn-Etappen am mühe-losesten absolvieren lassen. Dennoch gilt: 190 E und 230 E machen dies kaum schlechter.

Frage 6:

In den Fahreigenschaften markiert der 190 E neue Bestwerte. Ist er auch besser als 230 E und 280 SE?

Keine kompetente Automobilzeitschrift kam in der Vergangenheit umhin, dem 190 E gerade in diesem Punkt Lob zu zollen. Er hat es verdient: Er fährt sich auch in diesem Vergleich am präzisesten, begeistert



Werks-Koffersätze vor den Kofferräumen: Nach VDA-Norm liegt der 190 E (links) rund 100 Liter unter 230 E und 280 SE

Mercedes-Vergleich: 190 E, 230 E, 280 SE

durch eine unerhörte Handlichkeit und zeigt Gutmütigkeit im Grenzbereich, der so hoch liegt, daß man ihn auf öffentlichen Straßen links oder auch rechts liegen lassen sollte. Erstaunlich wacker schlägt sich auch hier der Veteran im Verbund, der 230 E; sein Geradeauslauf ist zwar nicht ganz so sauber wie beim neuen Kleinen, und im Grenzbereich schiebt er breitseitig zum Kurvenaußenrand, aber zumindest letzteres bezieht sich auf einen Fahrzustand, der selbst bei schnellem Fahren nicht vorherrschend ist. Der 280 SE zeigt unerschütterlichen Geradeauslauf, Gutmütigkeit im Grenzbereich und ein für das Wagenformat erstaunliches Handling. Dennoch ist die Mühelosigkeit, mit der der 190 E die Kolonne auf kurvenreichen Straßen anführt, aller Ehren Wert. Fazit: Der 190 E besitzt einen Vorsprung in Sachen Fahreigenschaften.

Frage 7:

Wie sieht es mit dem Benzinverbrauch aus? Ist der 190 E wirklich sparsamer?

Die Antwort läßt sich mit einem schlichten Ja geben. Wie auch immer man mit einem fünfgängigen 190 E fährt – über zehn Liter pro 100 Kilometer werden es ganz selten. Dies ist, gemessen an den Fahrleistungen, ein sehr guter Wert, der auch von der Konkurrenz aus dem Hause Daimler-Benz nicht unterboten wird. Die Verbrauchsdifferenz zu einem gleich schnell bewegten 230 E ist recht hoch; zweieinhalb Liter pro 100 Kilometer sind einzukalkulieren (Testverbrauch 12,9 Liter). Die abermals schwerere S-Klasse schlägt sich im Verhältnis, obwohl absolut an der Verbrauchsspitze liegend, wiederum recht wacker. Denn wer rund einen weiteren Liter Superbezin investiert, bewegt dafür einen gepflegten Sechszylinder (Testverbrauch 13,8 Liter). Dennoch: Zwischen 190 E und 280 SE liegen

im Durchschnitt fast vier Liter pro 100 Kilometer bei vergleichbaren Fahrleistungen.

Unter dem Strich zeigt sich, daß der kleinste Mercedes in sehr vielen Disziplinen tatsächlich der Größte ist. In der Hier-

archie allerdings steht er ungeachtet seiner Qualitäten da, wo ihn seine Väter plazierten: ganz brav noch unter dem alten 200. So sind nicht nur für jene Interessenten, die schon aufgrund ihrer Position gezwungen sind, im automobilen Fond zu sitzen,

die Weichen für die Rangfolge klar gestellt: 280 SE, 230 E, 190 E. Die Unvoreingenommenen dürfen anders entscheiden; für sie kann der letzte die Nummer eins sein.



Zum Vergleich

Fahrzeugtyp	Mercedes 190 E	Mercedes 230 E	Mercedes 280 SE
Motorbauart/Zylinderzahl	R/4 ¹⁾	R/4	R/6
Hubraum cm ³	1997	2299	2746
Bohrung × Hub mm	89,0 × 80,25	95,5 × 80,25	86,0 × 78,8
Leistung kW (PS) bei 1/min	90(122) bei 5100	100(136) bei 5100	136(185) bei 5800
Max. Drehmoment Nm bei 1/min	178 bei 3500	205 bei 3500	240 bei 4500
Verdichtungsverhältnis	9,1:1	9,0:1	9,0:1
Art der Ventilsteuerung	ohc ²⁾	ohc	2 ohc
Gemischaubereitung	mech. elektr. Einspritzung Bosch KE-Jetronic	mech. Einspritzung Bosch K-Jetronic	mech. Einspritzung Bosch K-Jetronic
Kraftübertragung	Fünfganggetriebe	Fünfganggetriebe	Fünfganggetriebe
Vorderradaufhängung	Dämpferbeine, Querlenker, Schraubenfedern, Stabilisator	doppelte Querlenker, Schraubenfedern, Stabilisator	doppelte Querlenker, Schraubenfedern, Stabilisator
Hinterradaufhängung	Querlenker, Zug- und Schubstreben, Spurstangen, Schraubenfedern, Stabilisator	Schräglenker, Schraubenfedern, Stabilisator	Schräglenker, Schraubenfedern, Stabilisator
Bremsen vorne	Scheiben	Scheiben	Scheiben
Bremsen hinten	Scheiben	Scheiben	Scheiben
Reifengröße	175/70 HR 14	175 HR 14	195/70 VR 14
Leergewicht kg	1170	1385	1627
Radstand mm	2665	2795	2935
Außenmaße Länge × Breite × Höhe mm	4420 × 1678 × 1383	4725 × 1786 × 1438	4995 × 1820 × 1430
Beschleunigung in s			
0–60 km/h	4,6	4,5	4,4
0–80 km/h	7,1	7,3	6,4
0–100 km/h	10,8	11,3	9,4
0–120 km/h	15,6	16,0	13,5
0–140 km/h	22,4	23,8	18,4
0–160 km/h	34,6	37,0	26,7
0–180 km/h	–	–	39,5
1 km mit stehendem Start	32,3	32,7	30,6
Elastizität in s			
40–100 km/h (IV. Gang)	20,9	19,6	21,0
60–120 km/h (V. Gang)	37,2	30,7	31,9
Höchstgeschwindigkeit km/h	(IV. Gang) 197	(V. Gang) 184	(V. Gang) 212
Normverbrauch nach DIN 70 030 in L/100 km	Super	Super	Super
Bei 90 km/h	5,8	7,7	8,0
Bei 120 km/h	7,8	9,6	10,3
Stadtverkehr	10,3	12,7	14,6
Testverbrauch L/100 km	10,2	12,9	13,8
Innengeräusch in dB(A)			
Bei 50 km/h	61	63	59
Bei 100 km/h	67	69	65
Bei 130 km/h	73	74	69
Bei 140 km/h	76	76	70
Preis ³⁾ DM	29 600,–	29 985,–	46 895,–

¹⁾R = Reihomotor, ²⁾overhead camshaft = obenliegende Nockenwelle, ³⁾inklusive Servolenkung und Fünfganggetriebe