

Der bessere Kauf

Ratgeber Mercedes 190 D und 240 D: Welcher bietet mehr?



Bis vor wenigen Monaten war es noch ein klarer Fall – nicht nur für die Taxifahrer: Wer von Daimler-Benz einen Diesel wollte, hatte bei der Wahl nur wenig Qual. Denn Dieselmot-

delle gab es bis dahin nur in der werksintern als W 123 bezeichneten Baureihe. Und ob man sich nun für einen 200 D, 240 D oder 300 D entschied, war letzt-

endlich nur eine Frage des persönlichen Leistungsbedarfs – die übrigen Mercedes-Tugenden wie Zuverlässigkeit und Langlebigkeit sind ohnehin al-

len Dieselmotoren aus Stuttgart-Untertürkheim eigen.

Seit einem halben Jahr aber stehen die Interessenten für einen Mercedes-Diesel in einem Interessenskonflikt. Denn seit



Der Mercedes 190 D (im Vordergrund) ist rund 2000 Mark billiger als sein gleichstarker Konkurrent 240 D

Dezember letzten Jahres gibt es auch den Typ 190 aus der neuen W 201-Serie als Dieselmotoren zu kaufen, ein kleineres, kompakteres und vor allem erheblich leichteres Auto als die schwerfälligen Diesel der W 123-Modellreihe.

Der mit einem vollkommen neu entwickelten Vierzylinder-Selbstzünder bestückte 190 D konkurriert in Sachen Leistung direkt mit dem 240 D. Beide bringen es auf exakt 72 PS (53 kW), nur ist der 240er mit einem um 400 cm³ voluminöseren Hubraum ausgestattet. Preislich ist der 240 D ebenfalls über seinem Konkurrenten angesiedelt: 31 031 Mark kostet der 240 D, sofern man ihn mit dem aufpreispflichtigen Fünf-

Vorzüge

190 D gegenüber 240 D:

- Niedrigerer Kraftstoffverbrauch
- Bessere Fahrleistungen
- Besserer Federungskomfort
- Bessere Handlichkeit
- Niedrigerer Anschaffungspreis

240 D gegenüber 190 D:

- Größeres Raumangebot
- Leiserer Motor
- Etwas bessere Verarbeitung

ganggetriebe (1 106 Mark) bestellt; der 190 D kommt inklusive Fünfgangschaltung (781 Mark) und Servolenkung (878 Mark) dagegen auf 29 156 Mark.

Ein Preisunterschied von knapp 2 000 Mark also, der die Frage aufwirft, ob man mit dem größeren und teureren 240 D auch besser fährt als mit dem optisch wie technisch wesentlich moderneren 190 D. Die Antwort ist ein klares Nein, sofern man einen Gesichtspunkt außer acht läßt: das Raumangebot.

Wer sich nicht an technischen oder wirtschaftlichen Aspekten orientiert, sondern schlicht und einfach nur viel Platz für Passagiere und Gepäck benötigt, ist mit dem altmodischen 240 D sicherlich besser bedient. Der im

Die Karosserien: Raumvorteile für den 240 D

Vergleich mit dem aerodynamisch geglätteten 190er ziemlich barock wirkende 240 D ist noch eine Familienlimousine von altem Schrot und Korn: außen reichlich mit Chrom ver-

ziert und im Innenraum mit viel Bein-, Kopf- und Ellenbogenfreiheit für die Insassen gesegnet. Und auch an einem standesgemäß großen Kofferraum mangelt es nicht – Raumvorteile, die den 240 D speziell in Taxifahrerkreisen sehr beliebt machen.

Der 190 ist eindeutig enger geschnitten. Zwar ist das Kofferraumvolumen von 410 Liter (nach VDA-Norm) gegenüber dem Fassungsvermögen des 240-Gepäckraums (500 Liter) noch ausreichend, doch den Fondpassagieren fehlen einige Zentimeter Beinfreiheit und Innenbreite, um sich wirklich behaglich niederlassen zu können. Auf Kurzstrecken läßt sich dieser Nachteil noch in Kauf

Zum Vergleich

Fahrzeugtyp		Mercedes 190 D	Mercedes 240 D
Hubraum	cm ³	1997	2399
Bohrung × Hub	mm	87,0 × 84,0	90,9 × 92,4
Leistung	kW (PS) bei 1/min	53 (72) bei 4600	53 (72) bei 4400
Max. Drehmoment	Nm bei 1/min	123 bei 2800	137 bei 2400
Verdichtungsverhältnis		22,0 : 1	21,0 : 1
Gemischaufbereitung		Vierstempel-Einspritzpumpe Bosch	Vierstempel-Einspritzpumpe Bosch
Radstand	mm	2665	2795
Spur vorn/hinten	mm	1428/1415	1488/1446
Länge × Breite × Höhe	mm	4420 × 1678 × 1383	4725 × 1786 × 1438
Innenbreite	vorn hinten	mm mm	1410 1400
Sitztiefe	vorn hinten	mm mm	480 460
Normknieraum	mm	170	220
Kofferraumvolumen	L	410	500
Leergewicht	kg	1175	1431
Zul. Gesamtgewicht	kg	1610	1905
Beschleunigung	in s		
0–60 km/h		6,7	7,7
0–80 km/h		11,5	13,3
0–100 km/h		17,9	20,7
0–120 km/h		29,3	35,0
0–140 km/h		52,8	–
1 km mit stehendem Start		38,4	40,2
Elastizität	in s		
40–100 km/h (IV. Gang)		31,6	29,4
60–120 km/h (V. Gang)		55,2	51,3
Höchstgeschwindigkeit	km/h	163	147
Innengeräusch	in dB(A)		
Leerlauf im Stand		51	49
Bei 50 km/h		64	64
Bei 100 km/h		69	71
Bei 130 km/h		73	74
Bei 140 km/h		74	75
Normverbrauch	in L/100 km nach DIN 70030	Diesel	Diesel
Bei 90 km/h im V. Gang		5,0	6,3
Bei 120 km/h im V. Gang		6,6	8,7
Stadtverkehr		7,5	9,5
Verbrauchswerte im Test	in L/100 km		
Minimalverbrauch		6,7	7,9
Maximalverbrauch		9,5	11,4
Landstraße ca. 65 km/h	Ø	7,2	9,8
Autobahn ca. 125 km/h	Ø	7,9	11,1
Durchschnittsverbrauch		8,0	10,5
Tankinhalt	L	55	65
Aktionsradius	km	687	619
Preis*	DM	29 156,–	31 031,–

*inklusive Fünfganggetriebe und Servolenkung



Besonders solide: Zapfen-Türschloß am Mercedes 240 D

nehmen, auf Langstrecken aber stellt er eine empfindliche Komforteinbuße dar.

Abgesehen davon fühlt man sich im 190 D insgesamt aber doch besser aufgehoben, allein schon wegen der Qualität der Sitze. Sie sind körpergerechter geformt als die im 240 D, vermitteln mehr Seitenhalt und sind auch nicht ganz so straff gepolstert.

Das Armaturenbrett wirkt weniger wuchtig als im 240 D, ohne daß dabei die vorbildliche Funktionalität zu kurz gekommen wäre. Nur an dem Kombinationsschalter für Fernlicht und Scheibenwischer scheiden sich im 190 wie im 240 nach wie vor die Geister: Die einen finden ihn umständlich zu bedienen, die anderen möchten ihn nicht mehr missen. ➤

Der bessere Kauf

Unbestreitbar ist jedoch die exzellente Verarbeitungsqualität beider Autos, wobei der 240 D ein besonders gutes Stück schwäbischer Wertarbeit darstellt. Jedes einzelne Gramm Material der insgesamt stattlichen 1431 kg Leergewicht trägt seinen Teil zu der vorbildlichen Solidität der Karosserie bei, die für die Ewigkeit gebaut zu sein scheint. Jedes Detail ist paßgenau eingesetzt. Da gibt es keine klaffenden Fugen und keine scharfen Kanten, und die vier Türen fallen mit sattem Ton ins Zapfenschloß.

Der 240 D steht aber auch wegen seines dauerhaften Motors hoch in der Gunst des Publikums. Manche Taxifahrer legen 400 000 Kilometer mit dem 2,4 Liter-Diesel zurück, der wegen seiner enormen Bau-

halb Tonnen wiegenden Koloß schwer zu schleppen, das merkt man bei jedem Beschleunigungsvorgang, besonders kraß natürlich am Berg, wo der 240 D ungeduldige Fahrer fast zur Verzweiflung bringt.

Die Motoren: 190 D wesentlich sparsamer

höhe auch „der Dom“ genannt wird. Die Langlebigkeit des Doms ist schon Legende, ebenso wie seine Lahmheit. Die 72 PS (53 kW) leistende Dieselmachine hat an dem andert-

Der 190 D ist bei gleicher Nennleistung meß- und spürbar spritziger. Ihm kommen natürlich sein geringeres Gewicht und seine bessere Aerodynamik zugute. Allerdings ist auch der 190 D absolut gesehen kein Ausbund an Temperament, in puncto Motorelastizität ist er dem 240 D sogar leicht unterlegen (siehe Vergleichstabelle auf Seite 41) – mit ein Resultat

der insgesamt längeren Übersetzung und des Mangels an Hubraum und damit Durchzugskraft im unteren Drehzahlbereich. Der 190 D bringt es auf ein relativ bescheidenes maximales Drehmoment von 123 Nm bei 2800/min, der hubraumstärkere 240 D hat immerhin 137 Nm zu bieten, die schon bei 2400/min parat sind.

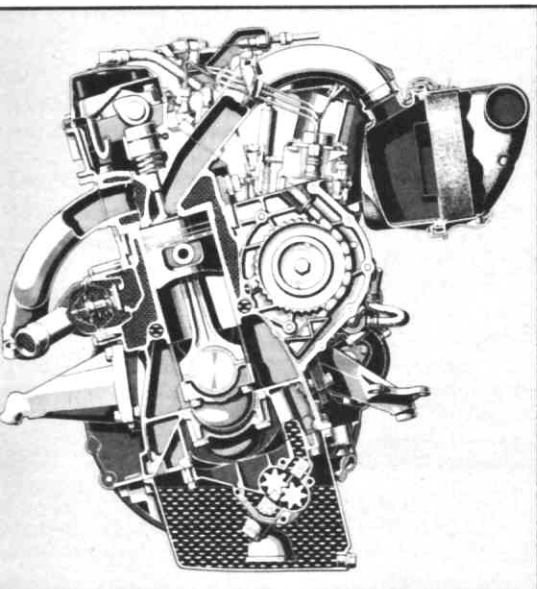
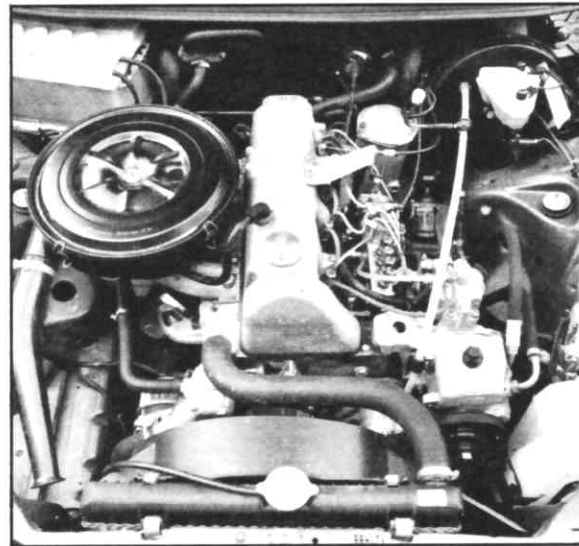
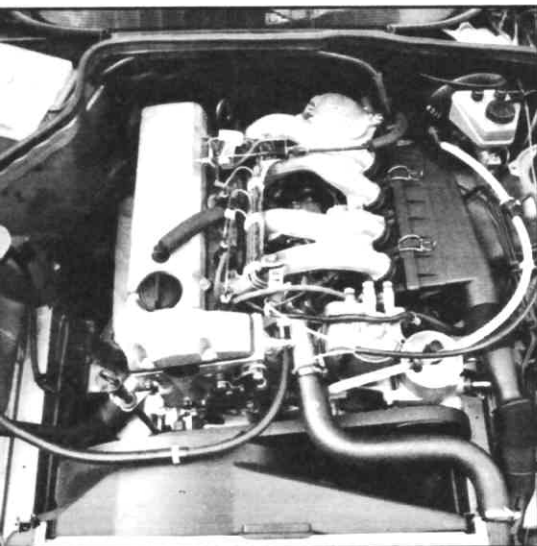
Für 190 D wie für 240 D trifft jedoch die Feststellung zu, daß sie den dieseltypischen kräftigen Antritt aus niederen Drehzahlen vermissen lassen und eher sportlich bewegt werden müssen. Volles Ausdrehen der einzelnen Gänge und fleißiges Schalten sind gefordert, um die beiden nach dem Vorkammer-Prinzip arbeitenden Diesel bei Laune zu halten. Sind sie dann mal richtig auf Touren gekommen, laufen sie ganz wacker.

Selbst der schwermütige 240 D schwingt sich zu einer respektablen Höchstgeschwindigkeit von 147 km/h auf, der wesentlich windschlüpfigere und länger übersetzte 190 D rennt sogar 163 km/h. Und ist ein fünfter Gang vorhanden und dieser eingelegt, stürmen die beiden zu Tal, als gelte es, einen neuen Geschwindigkeits-Re-

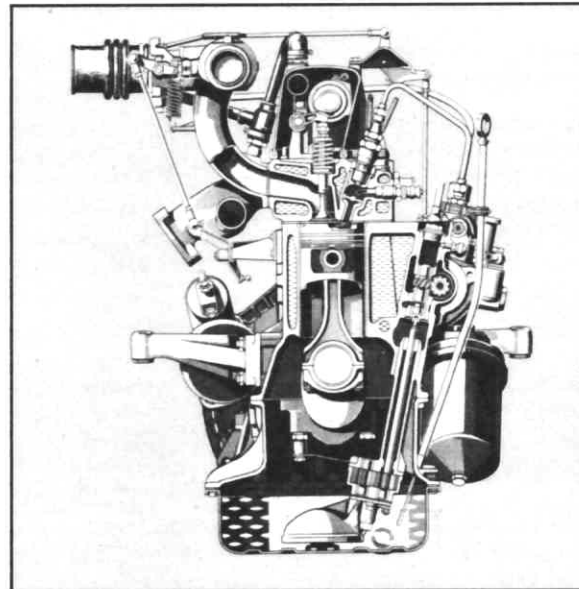
Die Fahrleistungen: 190 D viel dynamischer

kord für Diesel-Fahrzeuge aufzustellen.

Erforderlich ist der aufpreispflichtige Fünfte aber nicht unbedingt. Im 240 D ist er sogar noch entbehrlicher als im 190 D, weil er in dem großen Diesel-Mercedes eigentlich nur zu einer Verbrauchssenkung beiträgt, auf das Motorengeräusch aber wenig Einfluß ausübt. Der Geräuschpegel bleibt im 240 D auch ohne drehzahlensenkenden Fünften immer erträglich. Bei schneller Fahrt stören nur die relativ lauten Windgeräusche – und gegen die kann auch ein fünfter Gang nichts ausrichten. ▸



**Kerniger Ton, aber sehr sparsam:
Zweiliter-Diesel im 190 D**



**Temperamentlos, aber sehr robust:
2,4 Liter-Diesel im 240 D**

Der bessere Kauf

Wer hauptsächlich im Kurzstreckenverkehr unterwegs ist, kann auch beim 190 D auf die zusätzliche Schaltstufe verzichten, wer aber häufig längere Autobahnfahrten unternimmt, ist gut beraten, den Mehrpreis von 781 Mark für das Fünfganggetriebe zu investieren.

Denn leise ist der gekapselte 190 D-Motor nur nach außen, nach innen dringen seine harten Verbrennungsgeräusche unverblümt durch und sorgen für eine gehörige Belästigung.

de umgekehrt. Wie man den 240 D auch bewegt, er verbraucht immer um die zehn Liter pro 100 Kilometer, bei gemächlicher Gangart etwas weniger, im gestreckten Galopp einiges mehr.

Die Fahrwerke: mehr Komfort im 190 D

Beim 190 D bedarf es schon eines sehr hartnäckigen Gasfußes, um überhaupt einmal die Zehnliter-Marke zu berühren. Normalerweise liegt der Ver-

brauch zwischen acht und neun Liter Dieselöl pro 100 Kilometer, wer es nicht eilig hat, darf sogar mit einer Sieben vor dem Komma rechnen.

Es sind aber nicht nur die wirtschaftlichen Aspekte, die für den kleinen Mercedes sprechen, sondern auch seine überzeugenden Fahrwerksqualitäten. Auch wenn die Fahreigenschaften bei vergleichsweise schwach motorisierten Dieselautos eine eher untergeordnete Rolle spielen, so ist es doch beruhigend zu wissen, wieviel Reserven in dem für viel höhere Leistung ausgelegten Fahrwerk mit der neuentwickelten

tenneigung und der ausgeprägten Tendenz zum Untersteuern weniger kurvenwillig erscheint. Schließlich ist der 190 D dem 240 D auch im Federungskomfort überlegen. Bis auf Querfugen, welche die Vorderachse zum Stuckern anregen, bügelt die Federung des 190 alle Bodenunebenheiten aus, ohne die Insassen zu behelligen. Der Federungskomfort im 240er ist auch nicht schlecht, nur neigt die Vorderachse hier auf Querfugen noch stärker zum Stuckern, und auch der Abrollkomfort reicht nicht an den des kleineren Modells heran. *Thomas Fischer*



Sachlich und funktionell: 190 D-Cockpit



Etwas klobiger: Armaturenbrett im 240 D



190 D-Fond: wenig Beinfreiheit



240 D-Fond: Hier gibt's Platz genug

Mit Hilfe des fünften Ganges kann der Geräuschpegel auf ein akzeptables Maß reduziert werden, zumal Windgeräusche im strömungsgünstigen 190 kaum zu vernehmen sind.

Von der Geräuscentwicklung her ist also der alte Motor dem neuen überlegen, beim Kraftstoffverbrauch aber ist es gera-

brauch zwischen acht und neun Liter Dieselöl pro 100 Kilometer, wer es nicht eilig hat, darf sogar mit einer Sieben vor dem Komma rechnen.

Im Test ergab sich für den 190 D ein Minderverbrauch von zweieinhalb Litern gegenüber dem 240 D. Trotz des kleineren Tanks (55 Liter) kann man des-

Raumlenker-Hinterachse stecken.

Der 190 hat eine sehr neutrale Straßenlage, einen guten Geradeauslauf und wirkt im Handling ungemein agil, ganz anders als der schwerfälligere 240 D, der sich in Kurven zwar ebenfalls lammfromm benimmt, aber wegen der stärkeren Sei-

Der Mercedes 190 D ist der bessere Kauf

Wer nicht in erster Linie auf viel Platz im Innenraum angewiesen ist, fährt mit dem 190 D zweifellos besser. Er ist temperamentvoller, sparsamer, komfortabler, handlicher und nicht zuletzt rund 2 000 Mark billiger als sein direkter Konkurrent 240 D, dem man in fast allen Kriterien anmerkt, daß er in die Jahre gekommen ist. Wer jedoch das solide Langzeit-Auto 240 D bevorzugt, sollte rasch zugreifen. Sein Nachfolger ist schon herangereift – der Modellwechsel steht Ende des Jahres ins Haus. Dem alten Modell jedoch wird das voraussichtlich einen erheblichen Wertverlust bringen, während die Käufer des eben erst eingeführten 190 D auf einen höheren Wiederverkaufswert spekulieren dürfen.