

30 Jahre Produktionsende

DER LETZTE 190 E 2.5-16 ROLLT VOM BAND.

Text BJÖRN RETTERATH, ERIK DEIER | Fotos MERCEDES-BENZ CLASSIC

➤ IM JUNI 1993 ENDETE MIT DEM LETZTEN PRODUZIERTEN 190E 2.5-16 IM WERK BREMEN DIE 10-JÄHRIGE ERFOLGSGESCHICHTE DES SECHZEHNVENTILERS IM HAUSE MERCEDES-BENZ. 30 JAHRE NACH SEINEM BANDABLAUF DARF SICH NUN AUCH DER LETZTE SPORTLICHE BABY-BENZ OFFIZIELL ALS OLDTIMER BEZEICHNEN LASSEN. EIN ANLASS EINMAL ZURÜCKZUBLICKEN UND UNS DIE PRODUKTIONSGESCHICHTE MIT EIN PAAR DETAILS NOCH EINMAL VOR AUGEN ZU FÜHREN.

Begonnen hatte alles 1983. Mercedes hatte innerhalb der neuen Baureihe W201 noch ein weiteres Ass im Ärmel. Den 190E 2.3-16. Rund herum mit Schürzen, Schwellern, Verbreiterungen und einem Spoiler auf dem Heckdeckel ver-

sehen, stach Mercedes-Benz mitten rein in die bestehende Tuning-Szene der 70er und 80er Jahre. Neben seinen braven W201 Brüdern wirkte das Fahrzeug mit seinen Spoilerschürzen, Schwellerverkleidungen und Saccobrettern deutlich moderner, aber natürlich auch extrovertierter.

Das Herzstück, der Motor mit Vierventiltechnik, wusste mit Drehfreude und Leistung zu überzeugen. 185 PS und eine erhöhte Verdichtung trieben den Sportler vorwärts. Verglichen mit dem damals stärksten W201, dem 190E mit 122 PS, eine gewaltige Steigerung. Doch damit war noch nicht Schluss. Die Rekordfahrten auf der Pista di Nardò sollten alle Skeptiker von Beginn an von der Dauerhaltbarkeit der für Mercedes-Benz neuen Technik überzeugen und sicherlich auch den Verkaufsstart des neuen Modells im Jahr 1984





»»» SPORTLICHKEIT TRIFFT AUF ELEGANZ. DEN ANFANG MACHTE NATÜRLICH DER 2.3-16.

beflügeln. Dieser wurde im April mit einem Schaurennen zur Eröffnung der Grand Prix Strecke des Nürburgrings mit zu der Zeit aktuellen und ehemaligen Größen des Motorsports feierlich begleitet. Das Interesse an der neuen Sportlichkeit musste sehr groß gewesen sein. So wurden von September bis Jahresende 1984 bereits 2.445 Fahrzeuge der Ausführung 2.3-16 ausgeliefert. Und die Lieferzeit war lang. Das Jahr darauf sollte direkt das beste Produktionsjahr des Sechzehnventilers werden. 8.656 Fahrzeuge rollten aus den Werkshallen. Die für den Motorsport benötigte Homologationsstückzahl von 5000 Einheiten, wurde somit schnellstmöglich erreicht und übertroffen. Dem sportlichen Wettkampf stand nichts mehr im Wege. Wenn auch nicht ab Start mit Werksunterstützung. Den Anfang sollte ein Privatier machen. Leopold Gallina war ab Mitte 1985 der erste Starter im Sechzehnventiler.

Offensichtlich genug Gründe, um beim Wettbewerber in München aktiv zu werden. Der Gegenentwurf ließ nicht lange auf sich warten. Und so sollte ab Februar 1986 mit dem

M3 ein Wettbewerber aus dem Hause BMW auf den Markt rollen. Der M3 adressierte zwar eine ähnliche Zielgruppe, sein Kompromiss im Straßenfahrzeug war jedoch deutlich weiter in Richtung Sport verschoben als beim Sechzehnventiler. Ausgestattet mit einer Einzeldrosselanlage und elektronisch gesteuerter Einspritzanlage entwickelte der Motor bei identischen 2,3 Liter Hubraum trotz Abgasnachbehandlung 195 PS. Damit war er dem 2.3-16, der in der vergleichbaren KAT Variante schmale 170 PS entwickelte, leistungstechnisch weit überlegen.

Der parallel beginnende Schlagabtausch in der rasant wachsenden Rennserie Deutsche Tourenwagen Meisterschaft, kurz DTM, befeuerte den Wettbewerb der beiden Modelle zusätzlich. Nach einem starken Produktionsjahr 1985 und einem mit 5.473 Einheiten immer noch recht beachtlichen Jahr 1986, folgte ein spürbarer Rückgang der Verkaufs- und auch damit verbunden der Produktionszahlen, und Mercedes-Benz sah sich zum Handeln gezwungen. Denn auch intern war der



Leistungsunterschied zum 160 PS starken 190E 2.6 zu gering, wenn man bedenkt, dass ab 1989 die Sportline-Option für alle 190er angeboten werden sollte und gleichzeitig die Abgasgesetze die Zukunft für die KAT-lose 185 PS Version beendete. Mit einer Hubraumerweiterung auf 2.498 cm³ und einer Leistung von 195 PS mit geregelter Kat wurde mit dem M3 zum zweiten Halbjahr 1988 gleichgezogen. Die neue Bezeichnung: 190E 2.5-16. Der Motor wurde der Haltbarkeit halber zusätzlich mit einer Duplex Steuerkette ausgestattet, der Ventiltrieb mit Tassenstößel ohne hydraulischen Ausgleich blieb aber gleich.

Wurde der 190E 2.3-16 ausschließlich in den Metallic-Farbtönen Rauchsilber und Blauschwarz angeboten, konnten die Käufer des 190E 2.5-16 zusätzlich Astralsilber und Almandinrot Metallic ordern. Äußerlich blieb ansonsten alles beim Alten. Innen wurde im Detail optimiert. So wurde die Sitzkonstruktion überarbeitet und der Ausschlag im Innenraum gefühlt etwas wertiger.

O bwohl die Fahrleistungen zu überzeugen wussten – Kritikern fehlte ein wenig die Bissigkeit der frühen 2.3-16 ECE Modelle – kämpfte der 2.5-16 aber mit einer Erwartungshaltung, die er nie erfüllen konnte. Nominell 25 PS stärker als die KAT-Version des 190E 2.3-16 erwarteten die Kunden ein deutliches Mehr vom 190E 2.5-16. Einen Teil der Mehrleistung wurde aber schon durch das um 50 kg auf 1400 kg gestiegene Leergewicht aufgefressen. Ein großer Teil der Mehrleistung resultierte darüber hinaus auch nicht aus der Hubraumvergrößerung, sondern aus der strömungsoptimierten Ansaug- und Abgasanlage, sowie größeren Querschnitten im Zylinderkopf. Dadurch war die Mehrleistung hauptsächlich im höchsten Drehzahlbereich spürbar, der im Alltagsbetrieb weniger praxisrelevant ist.

Vor allem aber konnte der 190E 2.5-16 nicht mehr den Kick vermitteln, den der 190E 2.3-16 1984 darstellte. War der Maßstab 1984 ein 190E mit 122 PS wurde der Zweifünfer ja mit dem ersten Sechzehnventiler verglichen. Eine Bürde unter



der auch die darauf folgenden Evo-Modelle zu leiden hatten. Anders als der Vorgänger 2.3-16 wurde der 2.5-16 zudem nicht mehr für den Motorsport homologiert. Die eingangs erwähnte Stückzahl von 5.000 zugelassenen Fahrzeugen für eine Basis-Homologation nach Gruppe A hätte in einem Kalenderjahr erreicht werden müssen. In seiner gesamten Bauzeit von Oktober 1988 bis Juni 1993 konnte Mercedes jedoch lediglich 5.743 Fahrzeuge absetzen, auch nach heutigen Maßstäben eine Kleinserie. Die Aufgaben in der Gruppe A übernahmen ab 1989 bzw. 1990 die Sonderserien 190E 2.5-16 Evolution I und II. Für die auf der 2.3-16 basierenden Homologation bedurfte es nur jeweils einer Stückzahl von 500 Fahrzeugen, was deutlich einfacher zu erreichen war. Trotz der gleichen Bezeichnung hatten selbst die Motoren der beiden Modelle nicht mehr Vieles mit dem Serien-2.5-16 gemein.

Während im Motorsport der Sechzehnventiler insbesondere durch die beiden genannten Evolutionsmodelle endlich auf

die Erfolgsstraße einbog – 1991 und 1992 gewann man die Herstellerwertung – konnte man 1992 auch endlich den lang erhofften Fahrertitel mit Klaus Ludwig in der DTM einfahren. Doch abseits der Rennstrecke sah es ganz anders aus. Die Neuwagenverkäufer waren bzw. wurden erneut dem Wettbewerb aus dem Hause BMW ausgeliefert. Ab 1990 brachte BMW die neue Baureihe E36 auf den Markt. Optisch deutlich schnittiger gezeichnet und als Top Motorisierung im 325i mit einem drehfreudigen 6 Zylinder und 193 PS ausgestattet, offerierte dieser BMW vergleichbare Fahrleistungen wie der 190E 2.5-16. Gut, der BMW kam komplett ohne Spoiler daher, die Achtziger Jahre waren aber vorbei und so passte das dezentere Auftreten womöglich besser in die 90er Jahre. Das Ganze gab es zudem zu einem deutlich niedrigeren Preis. Dieser wurde nämlich über den Produktionszeitraum des Sechzehnventilers spürbar angezogen. Konnte man im Jahr 1984 einen 2.3-16 für 49.590,- DM im Grundpreis ordern, so wurden 1993 stattliche 80.672,- DM für einen 2.5-16 fällig.



Den 325i gab es schon für etwa 20.000 DM weniger. Und so ist nicht verwunderlich, dass der Sechzehnventiler seine letzten Produktionsjahre mit dreistelligen Verkaufszahlen beenden musste. Schon ab Baujahr 1990 gab es erstaunlich viele Sechzehnventiler, die ihre Erstzulassungen auf Daimler-Benz Niederlassungen hatten. Einige wurden vermutlich erst einmal einige Monate stillgelegt, bevor sie dann mit ordentlichen Preisnachlässen verkauft werden konnten.

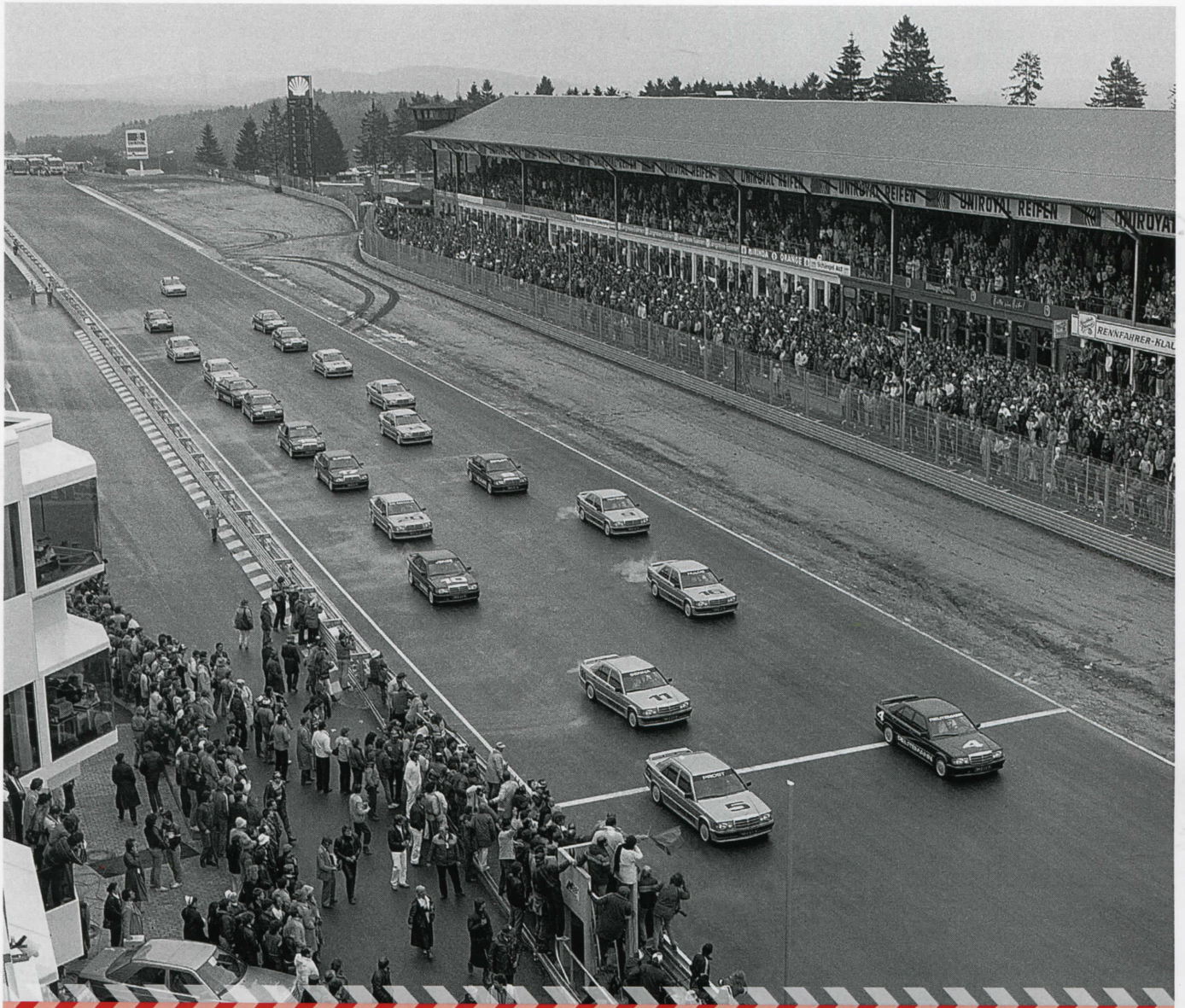
Und so endete die Produktion des 2.5-16 nach nur 5.743 Einheiten im speziellen und 26.234 Einheiten in Summe aller Sechzehnventiler Modelle im Juni 1993 mit nur 106 gebauten Einheiten des letzten Produktionsjahres. Zum Dank und Ehren für die erfolgreichen und wilden gemeinsamen Jahre im Motorsport und seinen DTM Titel 1992 zog Klaus Ludwig symbolisch die letzten Radschrauben am Montageband im Werk Bremen an.

Die Nachfolgerbaureihe W202 stand da bereits im Windschatten dahinter. Und mit ihr der C36 als erstes

Kooperationsfahrzeug der neuen sportlichen Daimler-Tochter AMG. Mit Sechszylinder und Automatik eher GT als Racer, war der C36 anders ausgerichtet als der Sechzehnventiler und daher auch nicht wirklich ein direkter Nachfolger.

Heute erfreuen sich trotz des damals mäßigen Verkaufserfolges, gerade die 2.5-16 Modelle großer Beliebtheit. Aufgrund des jüngeren Alters und der oft auch niedrigeren Kilometerstände wird gezielt nach der »top« Motorisierung gesucht. Die breitere Farbauswahl und oftmals bessere Ausstattung der 2.5er erzeugen im Oldtimermarkt zudem eine hohe Begehrlichkeit.

Folgend die Ausstattung des zuletzt gebauten 2.5-16 und die Produktionszahlen der verschiedenen Baujahre. Und damit endet die Geschichte, welche vor 40 Jahren begann und vor 30 Jahren ihr Ende fand. Der Sechzehnventiler – ein waschechter Sportler ohne Vorgänger und bis heute auch ohne tatsächlichem Nachfolger.



AUSSTATTUNG DES LETZTEN 190E 2.5-16

Lieferdatum:	22.06.1993
Farbe:	199 Blauschwarzmetalllic
Innenausstattung:	271 Leder Schwarz
SA-Code:	240 Außentemperatur Anzeige
	412 Schiebe-Hebe-Dach, Elektrisch in Stahlausführung
	420 Getriebe Automatisch 4-Gang
	531 Antenne Automatisch
	551 Einbruch- und Diebstahlwarnanlage
	580 Klimaanlage
	583 Elektrische Fensterheber, Fahrertüren
	593 Wärmedämmendes grünes Glas rundum, Heizbare Heckscheibe, Bandfilter
	620 Abgasreinigungsanlage
	652 Leichtmetallräder 8-Loch
	750 Radio Becker Europa 2000 VK
	876 Türkontakte Fondtüren und Leuchte über Heckscheibe