

Baby Boom

Vor 25 Jahren begann bei Mercedes der Boom des „Baby-Benz“. 15 Jahre nach Produktionsende steht fest: Äußerlich mag der 190er klein sein, in puncto Qualität ist er ganz groß

Als wir beschlossen haben, das Eintrittsalter für 07er-Fahrzeuge auf 30 Jahre anzuheben, hatten wir vor allem den 190er Mercedes vor Augen“, erklärte kürzlich ein Ministerialbeamter rückblickend.

Tatsächlich wurden in der Dekade ab etwa Anfang der achtziger Jahre die wahrscheinlich langlebigsten Autos überhaupt gebaut. Rost war kaum mehr ein Thema, die Mechanik ohnehin ausgereift, und sensible Elektronik hatte noch nicht in großem Umfang Einzug gehalten. Ob Golf II, 3er-

per Zulassungsverordnung vorgeschrieben war. Während beim Konkurrenten BMW das Vierganggetriebe beispielsweise 1984 endgültig in Rente geschickt wurde, blieb die fünfte Fahrstufe beim 190 E bis zum Schluss 1993 ein aufpreispflichtiges Extra.

Bald jedoch sprach sich herum, dass auch der Baby- ein echter Benz ist, der bei normaler Pflege und Behandlung 300.000 Kilometer wie nichts abspult. Auf Langstrecke bewegte Diesel brachten es auch gern auf eine halbe Million und mehr – und



vdh-Archiv
Markt 2007

Ein echter
Bruno Sacco:
Der 190er entstand
unter der Ägide des
Mercedes-Top-
Designers

BMW der E30-Baureihe oder eben der 190er Mercedes: Sie alle sind bis heute im Straßenbild präsent. Dabei erschienen diese drei Baureihen vor etwa 25 Jahren, und selbst die jüngsten Autos sind mittlerweile seit rund 15 Jahre auf der Straße.

Innerhalb dieses Vierteljahrhunderts hat sich der „Baby-Benz“ einen Ruf wie Donnerhall erworben. Dabei war sein Start eher zäh, denn den sehr hohen Einstandspreisen des 190ers standen mönchisch karge Ausstattung gegenüber, in denen nur enthalten war, was zum Fahren unerlässlich oder

wurden dann verkauft, nicht etwa verschrottet! Erst der Kfz-Steuer gelang es, die phlegmatischen Selbstzünder in den Exodus zu treiben. Dabei ist ein 190 D bis heute trotz der hohen Steuerlast ein echter Geheimtipp für preisbewusste Vielfahrer mit stoischem Naturell.

Wenig interessant, weil steuerlich und technisch abgehängt, sind die Vergaserversionen des 190ers. Mit Einführung des geregelten Kats war der altgediente Vergaser totgeweiht, elektronische Regelungen verlängerten sein Sterben nur. Heute nerven



Front- und vor allem Heckscheibenrahmen: Hier kommt es zu Rostbildung



Nach 20 Wintern mitunter porös: die vorderen Federbeinaufnahmen



Batterieboden: Bei undichten Akkus wird das beste Blech sauer



Milchige Streuscheiben: Sie sind ein guter Indikator für hohe Laufleistungen



Einzig echte Karosserieschwachstelle:
verrottete Wagenheberaufnahmen



Tauschen, wenn sie knacken und knarren: die etwas unterdimensionierten Türfangbänder



Kofferraum: Bei undichter Heckscheibe sammelt sich in den Seitentaschen und...



Offener Verfall: Sichtbare Roststellen sind die Ausnahme beim W201, vom Schiebedach...



...der Reserveradwanne Wasser – und verursacht dort Rostfraß!



...und den typischen Steinschlagschäden an der Front einmal abgesehen



Die vorderen Querlenkeraufnahmen: An ihnen nagt bisweilen die Korrosion



Nicht üblich, aber möglich: Kofferraum- und Motorhaube können Kantenrost ansetzen



Klarglasblinker: Sind sie korrekt eingetragen?



Gullideckel: Sie fallen oft Tunern zum Opfer



Oft defekt: die beheizten Außenspiegel



Perfekt: Karosserieteile sind allesamt verfügbar



Unschön: verwittertes Eloxal der Aluleisten



... immer aktuell

Aktuelles ●

Termine ●

Marktpreise ●

Auktions-News ●

Marktplatz ●

Gewinnspiel ●

Helfen Sie anderen oder sagen Sie Ihre Meinung!

Diskussionsforum ●



Newsletter ●

Bildergalerie ●

Videogalerie ●

Rat und Tat ●

Wo gibt's was ●

Versicherungen ●

Museen ●

Clubs ●

Archiv ●

Links ●

Downloads ●

Kontakt/FAQ ●

Info über Oldtimer =
www.oldtimer-info.de

Ein Service der:
oldtimer-info GmbH & CO. KG
Wittener Str. 105
44575 Castrop-Rauxel
Tel. 02305 923520
Fax 02305 42602

Fahrwerk/Antrieb



Differential: Erst heult es, dann knirscht es



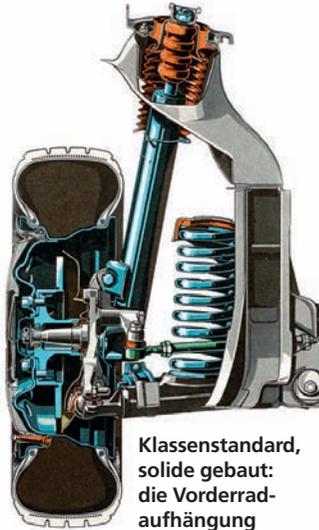
Kardanwelle: Rumpelt es, und vibriert das Auto?



Bremsen: Sie sind standfest, langlebig, leicht zu warten



Defekte Traggelenke: Es droht Vorderradverlust!



Klassenstandard, solide gebaut: die Vorderradaufhängung



Flattern in der Lenkung? Die Spurstangenköpfe sind fällig



Fahrwerksgummis: Hier zeigt sich Benz-Niveau



Stoßdämpfer: Sie haben oftmals ihr Limit erreicht



High-Tech: Die neu konstruierte...



...„Raumlenker-Hinterachse“ ist sehr haltbar, nur das...



...untere Radgelenk schlägt gern (unerkannt) aus

elektronische Vergaser durch oft mäßige Zuverlässigkeit und die Tatsache, dass sie eine qualifizierte Kat-Nach- oder Aufrüstung unnötig erschweren. Alle Benzineinspritzer der Baureihe sind hingegen Euro-2-fähig und kosten dann nur noch 7,36 Euro je 100 Kubik.

Somit ergibt sich folgende Rangliste innerhalb der Baureihe: Die zuvor erwähnten Vielfahrer greifen zum 190 D, liebevolle Alltagsnutzer zu einem der Vierzylinder-Benziner mit Einspritzung, jedoch eher nicht zum ab 1990 gebauten 1,8-Liter, der bei schlechteren Fahrleistungen soviel verbraucht wie ein Zweiliter.

Dieser und der leicht brummige 2,3-Liter stellen auch ansonsten Idealbesetzungen dar. Sie sind im Schnitt ein bis zwei Liter sparsamer als der Sechszylinder, stehen ihm leistungsmäßig aber kaum nach, behaupten Kenner wie der Alt-Mercedes-Spezialist Markus Pusch aus Klein-Wintern-

heim bei Mainz (Tel. 06136/850770), der selber einen 190 E fährt. Für den Reihensechser spricht die tolle Laufkultur und aus Sammlersicht seine relative Seltenheit: nur 74.000 Stück wurden gebaut.

Längst von Enthusiasten entdeckt und entsprechend teuer sind die Sechzehnventiler, von denen 25.000 Autos vom Band liefen. Besonders gesucht hier: die beiden, jeweils nur 502 Stück starken Evolution-Rennsport-Homologationsserien.

Ein echtes Schmankerl ist der 190 D 2,5 Turbo. Der über 120 PS starke Fünfzylinder war lange vor der TDI-Ära der erste „Heiz-Öler“ für die linke Spur. Das macht ihn historisch interessant, rar ist er ohnehin: nur 12.328 Stück wurden gebaut, der Großteil davon ist längst steuerflüchtig.

Worauf es beim Kauf eines 190er Mercedes ankommt, fragten wir Clubspezialist Frank Klingeleers vom W201 e.V. sowie Christoph Rieger vom Mercedes W201

16-Ventiler



Achillesferse: hydropneumatisches Fahrwerk mit Federspeichern



Ist der Verteiler der Hydro-Pneumatik (vorn rechts) okay?



Schaltbox: Das Fünfgang-Getrag ist als solide bekannt



Volles Rohr: Der Auspuff hält lang, aber wehe, er ist fällig...



16V: Rasselt die Steuerkette, sind die Ventile auffällig leise?



Schmutzfänger: Unter den Verbreiterungen gammelt es gern



Vorsicht Falle: Spezielle 16V- und Evo-Teile sind gesucht und teuer



Interieur: Ist das Leder original (Perforierung) und intakt?

16V Club e.V., dem Fach-Verein für die Sechzehnventiler.

Karosserie

Sofern nicht unfallgeschädigt und dann lieber instandgesetzt, gilt die 190er-Karosserie als sehr widerstandsfähig. Dennoch sollten zuerst die Spaltmaße kontrolliert werden, die im Werkszustand sehr gleichmäßig sind. Die eigentliche Rostsuche setzt zuerst an den (leicht schweißba-

ren) Wagenheberaufnahmen an. „Kritischer ist Rost am Heckscheibenrahmen, bei dem drei überlappende Bleche verlötet wurden“, erklärt Frank Klingeleers und ergänzt: „Ein starkes Indiz dafür ist Feuchtigkeit im Kofferraum. Auch am Frontscheibenrahmen kann sich Rost bilden und bis zu den A-Säulen durchfressen, die leider von den Kotflügeln verdeckt werden.“

Weitere Rostherde können sich an der Schiebedacheinfassung bilden, an den

Übergängen zwischen Heckschürze und Kotflügeln, an den Lampenfassungen vorn und den Kanten der Hauben. Ungepflegte Autos zeigen zudem oft verrottete Batterie-fächer und Wasserkästen, faulende Federbeindome vorn sowie Gammel unter Wisch- und Kühlwasserbehältern. „Nach den Werksferien 1988 hat Mercedes auf Wasserlack umgestellt. Diese späten Modelle rosten verstärkt an Türgriffen und Antennenlöchern. Beim Sechzehnventiler

Sechszylinder

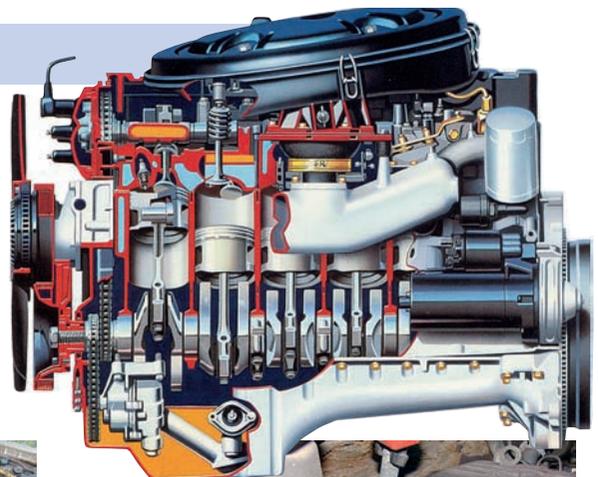


Ölverlust am Steuerdeckel? Ein typisches Problem



Kurzlebiger als der Rest: Wasserpumpe, Thermostat

Reihensechser: Er ist lauffähig, kräftig und langlebig – und braucht im Schnitt fast zwei Liter mehr als der Vierzylinder



Kopfdichtung: Am hinteren Ende geht's los

Schlimmer Finger: anfälliger Verteiler



Kopfdichtung: Die Ölquelle bildet sich immer am hinteren Ende, zur Spritzwand hin



kommen als Besonderheit noch unter den Verbreiterungen im Verborgenen rostende Radläufe hinzu sowie Blasenbildung an der Befestigung des Heckspoilers“, berichtet Christoph Rieger. Letzter Checkpunkt sind am Unterboden die Aufnahmen der vorderen Dreieckslenker.

Technik

Alle Motoren eint eine hervorragende Standfestigkeit, 300.000 Kilometer dürfen bei normaler Wartung und Fahrweise erwartet werden. Mit wenigen Ausnahmen...

Die bis 1988 gebauten Vierzylinder (inklusive 16 V) weisen eine Simplexkette zur Nockenwelle auf, die nach gut 200.000 Kilometern gelängt ist und ausgetauscht werden sollte. Bei allen anderen Modellen wird die Nockenwelle von einer nahezu unbegrenzt haltbaren Duplexkette angetrieben.

Die zwischen 1987 und 1988 gebauten 2,3-Liter laborieren an unzureichend gehärteten Nockenwellen, was sich in unrundem Standgas äußert.

Bei seltsamen Laufgeräuschen könnte der Krümmer gerissen sein, ein typischer Defekt des Insiders als M102 bekannten Vierzylinders.

Bei den Sechszylindern ist die Kopfdichtung aufgrund der Länge des Motors und dem damit verbundenen Verzug höher belastet und verabschiedet sich irgendwann, vorzugsweise am hinteren Ende zur Spritzwand hin, da dort die Ölsteigleitung sitzt. Hinter der übrigen mechanischen Qualität zurück bleiben auch die Wasserpumpen und Thermostate.

Frühe Sechzehnventiler bläuen gern im Schubtrieb, was ein Indiz für verhärtete Ventilschaftdichtungen ist. Rieger: „Mit dem 190 E 2,5-16 kam ein anderer, haltbarer Werkstoff zum Einsatz.“

Alle weiteren Probleme gehen aufs Konto der Motorperipherie, und hier ist als erstes die KE-Jetronic zu nennen. Eigentlich haltbar und zuverlässig (sofern keine langen Standzeiten den Mengenteiler zerstören), bildet sie im Alter ein paar Marotten aus, die „leider nur wenige Werkstätten richtig identifizieren und beheben“, hat Christoph Rieger festgestellt.

Der am einfachsten zu behobende Defekt: Die Einspritzdüsen sind nur gesteckt und werden von O-Ringen im Saugrohr gehalten. Diese Gummiringe versprechen den Jahren. Dann zieht der Motor Nebenluft, was sich durch Ruckeln und Leistungsmangel bemerkbar macht.

Vierzylinder-Einspritzer



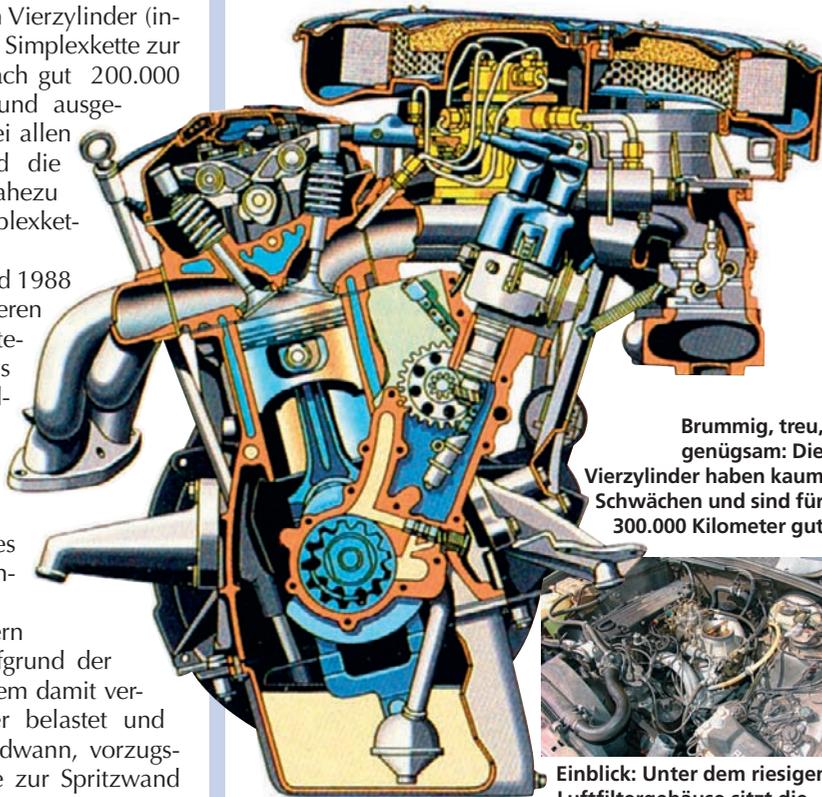
Gasgestänge: Sind Federn und Bolzen vollständig?



Krümmer: Sie neigen zur Rissbildung



Motorlager: Mit dem Öl geht die Dämpfung verloren



Brummig, treu, genügsam: Die Vierzylinder haben kaum Schwächen und sind für 300.000 Kilometer gut



Kontrolle ist besser: der Verteiler und -finger



Sparmaßnahme: Euro 2 geht bei jedem Einspritzer



Einblick: Unter dem riesigen Luftfiltergehäuse sitzt die...



...KE-Jetronic. Fehlerquellen hier: der Benzindruckregler...



...verbogene Stauscheiben des Luftmengenmessers...



...defekte Drucksteller am Mengenteiler...



...Probleme am Leerlaufsteller und...



...am versteckt sitzenden Drosselklappenschalter



Versteckt: das Benzinpumpen- und KE-Schutz-Relais



Spinnen bisweilen: Öldruck- (Bild) und Ölstandgeber

Durch Fehlzündungen in den Ansaugtrakt verbiegt sich die Stauscheibe, unrunder Motorlauf ist die Folge. Arbeitet der

Benzindruckregler nicht richtig, führt das zu Startproblemen oder einem zu hohen CO-Wert.

Aus dem OLDTIMER-MARKT-Clubadressen-Verzeichnis*

vdh - www.mercedesclubs.de

Weidenbacherstr. 11
D-91737 Ornbau
Fax: 09826/9104
e-mail: vdh@mercedesclubs.de
www.mercedesclubs.de

W201 e.V.

Andreas Terner, Hauptstr. 14
D-56206 Kammerforst
Tel.: 0176/26590036, Fax: 01212/
544967426
e-mail: andreas-terner@gmx.de
www.w201-ev.de

Mercedes W201 16V Club e.V.

Christoph Rieger, Bostonring 2
D-71686 Remseck a.N.
Tel.: 0171/8743554, Fax: 0721/151363285
e-mail: info@mb-w201-16.de
www.mb-w201-16.de

*Das umfangreichste Clubadressen-Verzeichnis des deutschsprachigen Raums (über 1000 Eintragungen) erscheint jährlich als herausnehmbare Sonderbeilage in der Januar-Ausgabe und kann jederzeit auf unserer Homepage (www.oldtimer-markt.de) eingesehen werden.

Zeigen sich Symptome wie sägender, unrunder Leerlauf oder schlechte Gasannahme, sollten Steuerungsteile wie der Druck- und Leerlaufsteller und der Drosselklappenschalter überprüft werden.

Das Problem an der Sache: Jegliche Reparaturen an der KE-Jetronic gehen böse ins Geld. So kostet ein neuer Mengenteiler rund 1140 Euro, ein Drosselklappenschalter ab 260 Euro, ein Druckregler 327 und ein Leerlaufsteller 217 Euro. „Bei einer KE-Komplettüberholung kommen bis zu 3000 Euro zusammen“, rechnet Oldie-Experte Andreas Mann von den Einspritzungsspezialisten Koller & Schwemmer (Tel. 0911/36103-159) vor, schränkt aber ein: „Meistens liegen die Reparaturen im Bereich 800 bis etwa 1800 Euro.“

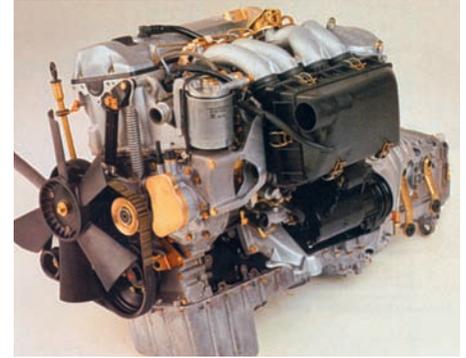
Ganz anders die Diesel. Sie verschleifen die ölhydraulischen Motorlager schneller als die sanfter laufenden Benziner. Ansonsten können bei den Selbstzündern gelegentlich die Glühkerzen ausfallen, die Unterdruckstopdosen oder die Vakuumpumpen. Weitere mechanische Schwächen sind nicht bekannt, dafür reihenweise Motoren, die lässig 500.000 und mehr Kilometer abgepult haben.

Mit solcher Standfestigkeit kann der Antrieb nicht glänzen. Während die Schaltgetriebe durchweg als solide und langlebig, wenn auch bisweilen etwas hakelig gelten, reagieren die Automatikgetriebe auf Wartungsstau sensibel. Die Alarmglocken schrillen, wenn einzelne Gänge ruckend schalten, da dies ein Hinweis auf verschlissene Bremsbänder ist. Ruckt die Viergang-

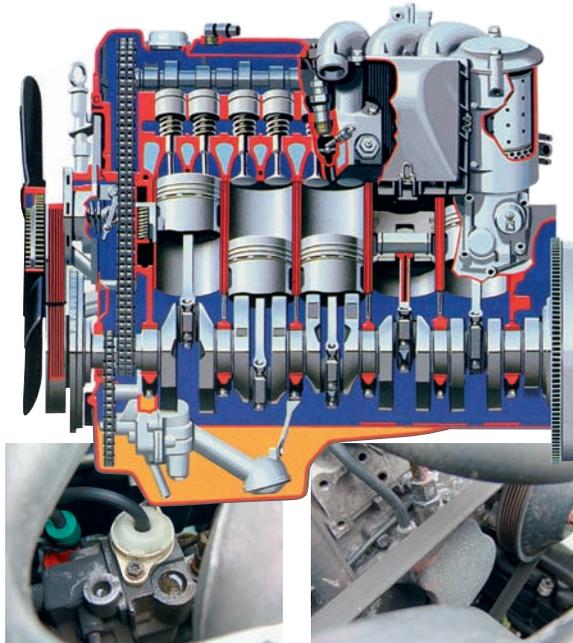
Diesel



Beeindruckend sauber: Die Zweiliter-Vorkammer-Diesel erreichen eine halbe...



...Million und mehr Langstrecken-Kilometer. Konstruktive Schwachstellen gibt es nicht



Heiz-Öler: Den 2,5-Liter-Fünfzylinder gab es auch als Turbo. Eigentlich so solide wie der Vierzylinder, führt achtloses Abstellen nach Vollgasfahrten bei ihm zu Zylinderkopfproblemen

Kinderkram: Lediglich die Unterdruckstopdose, die...

...Vakuumpumpe zur Bremskraftverstärkung...

...und die Befestigung des Gaszugs versagen mitunter



Besonders sicher.
Der Oldtimer-Schutzbrief.

*9 Cent je angefangene Minute aus dem deutschen Festnetz, ggf. abw. Mobilfunktarif.

Classic Police

Moderne Versicherungslösungen für Oldtimer

Ob Motorrad, Auto oder ganze Sammlung: Die Classic Police von AXA bietet maßgeschneiderte Sicherheit und umfangreichen Service – zu einem günstigen Preis. Jetzt auch für viele Youngtimer abschließbar.

Fordern Sie gleich Ihr individuelles Angebot an! Unter Tel. 0 180 3 - 55 66 22* oder direkt bei unserem Betreuer in Ihrer Nähe.



FÜR IHRE SICHERHEIT
FÜR IHR VERMÖGEN

www.AXA.de

Für Vertrauen im Leben

Interieur



Von der Sonne verwöhnt: Die Türverkleidungen reißen an den Kanten



Bleiche Nadeln, schlappe Tachos: Besonders die Kilometerzähler kapitulieren öfter



Testen: Keine Probleme mit der Heizung, aber funktioniert auch die Klimaanlage?



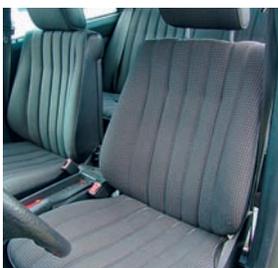
Schloss mit lustig: Gewichtige Hausmeister-Schlüsselbunde nimmt das Zündschloss übel



Lenkstockhebel: Er verschmort, wenn das Scheibenwischergestänge schwergängig ist



UV-verstrahlt: Bei Sonnenparkern schlägt das Armaturenbrett Wellen oder reißt



Sitzstreik: Das Gestühl ist meist durchgessen und...



...der Stoff verschlissen, wobei es für viele Bezüge...



...immer noch Ersatz gibt. Leder zeigt sich oft narbig



Solide: Die Schalter verschleiben nur optisch



Volle Dröhnung: HiFi-Exzesse kommen öfter vor



Fensterheber: Oft dürstet die Mechanik nach Fett

box hingegen in allen Stufen oder schaltet sie zögerlich-weich, ist das eine reine Einstellungsache und schnell behoben.

Verschlossene Hardyscheiben der Kardanwelle äußern sich durch Vibrationen bei höheren Tempi und Lastwechselschlägen aus dem Souterrain. Der Austausch sollte zügig vorgenommen werden, da sonst das Hinterachsdifferential gefährdet ist, das ohnehin meistens heult (Halslager defekt?), immer ölt und bei scharf gefahrenen Wagen zu vorzeitigem Ableben neigt. Die Antriebswellen wiederum werden kaum auffällig, wie auch die komplexe Raumlener-Hinterachse, die im 190er eingeführt wurde. Sie zeigt jenseits der 200.000 Kilometer üblichen Verschleiß, was auf Kosten von Fahrstabilität und Komfort geht. Komplett-Lenksets gibt es bereits für unter 200 Euro.

Vorn sind es die Spurstangenköpfe, die sich durch Zittern in der Lenkung mitteilen, und vor allem verschleißende Traggelenke, die bisweilen erst bemerkt werden, wenn sich das Rad komplett verabschiedet – mit entsprechenden Folgen! „Insgesamt sind die Autos nun in einem Alter, in dem Lagerbuchsen und -gummis, Gelenke und Stoßdämpfer ruhig mal getauscht werden können“, gibt Frank Klingeleers zu bedenken. Und Christoph Rieger erklärt zum nur in den Sechzehnventilern verbauten, hydro-pneumatischen Fahrwerk: „Die von Citroën bekannten Federspeicher sind im Schnitt alle zehn Jahre fällig und müssen zusammen mit den Dämpfern getauscht werden. Bisweilen wird auch der Verteiler des Fahrwerks vorne rechts im Motorraum undicht.“ Die Bremsen schließlich sind gut, günstig zu warten und haltbar.

Interieur/Zierteile/Elektrik

Die Elektrik des 190 neigt auch nach all den Jahren nicht zu Ausfallerscheinungen, wenn man mal vom Kraftstoffpumpenrelais und dem Überspannungsschutzrelais der Einspritzanlage absieht; sie sitzen hinter der Batterie unter dem Windleitblech.

Dem Interieur sieht man das Fahrzeugalter meistens als erstes an. „Leider sind auch nicht mehr alle Stoffe und Ausstattungsvarianten lieferbar“, sagt W201-Fan Klingeleers. War der Vorbesitzer kein Schattenparker, reißen die Armaturenbretter und Türverkleidung auf den Oberseiten, vor allem die blauen. Zerfallen die Bezüge an den Flanken, sind die Sitze auch durchgessen und warten im Innern mit gebrochenen Federn auf. Am haltbarsten ist noch das perforierte Echtleder, das sich oft in Sechzehnventilern findet. Fest steht: Angesichts der niedrigen Marktwerte kann der Zustand des Interieurs kaufentscheidend sein.

VDO hatte offenbar auch nicht mit solchen Laufleistungen gerechnet, jedenfalls sind bei vielen 190ern die Tachos bereits

getauscht worden. Meistens sieht man das der Einfassung des Kombiinstrumentes an. Dass die einst orangefarbenen Zeiger gelb ausbleichen, gibt den Instrumenten den Charme eines Landmaschinen-Betriebsstundenzählers. Lästig, aber nicht wirklich schlimm sind spinnende Öldruck- und Ölstandgeber, Ölkontrolle per Peilstab heißt die Lösung.

Sensibel gibt sich das Zündschloss, dem keine gewichtigen Hausmeister-Schlüsselbunde zugemutet werden dürfen. Beginnt es zu haken, sollte der Austausch zügig erfolgen, denn geht der Schlüssel nicht mehr rein oder raus, bleibt nur noch das aufwendige Ausbohren.

Kleine Ursache, große Wirkung: „Ist das Wischergestänge schwergängig, überhitzt und verschmort der Lenkstockhebel, und es kann zum Kabelbrand kommen“, warnt Frank Klingeleers, der den übrigen (Kipp-)Schaltern Solidität attestiert.

Fazit

Die Preise zeigen es: Außer dem 16V ist der 190er eher noch kein Mercedes der Herzen – das Kindchen-Schema versagt beim Säuglings-Benz.

Tatsächlich war der 190er nie der stürmische Eroberer, er überzeugt eher subtil und im Stillen: mit unerschütterlicher Zuverlässigkeit



Der heutige Marktwert*

Mercedes 190	Baujahr	Note 1	Note 2	Note 3	Note 4	Note 5	Neupreis
190	1982 bis 1988	–	2.800 €	1.700 €	500 €	100 €	25.600 DM
190 E	1982 bis 1988	–	3.200 €	1.900 €	500 €	100 €	27.700 DM
190 E 2,3-16V	1983 bis 1988	–	10.900 €	6.300 €	3.500 €	1.000 €	52.200 DM
190 E 2,3	1986 bis 1988	–	3.400 €	2.000 €	600 €	100 €	34.800 DM
190 E 2,6	1988 bis 1988	–	3.800 €	2.200 €	700 €	100 €	39.100 DM
190	1988 bis 1990	–	2.900 €	1.800 €	500 €	100 €	34.540 DM
190 E 2,3	1988 bis 1990	–	3.800 €	2.200 €	700 €	100 €	39.610 DM
190 E 2,5-16V	1988 bis 1993	–	12.700 €	7.000 €	3.800 €	1.000 €	67.940 DM
190 E 2,6	1988 bis 1993	–	4.000 €	2.400 €	800 €	100 €	47.200 DM
190 E 2,5-16 Evolution	1989	–	17.100 €	11.900 €	5.000 €	–	87.200 DM
190 E 2,5-16 Evolution 2	1990	–	35.800 €	20.300 €	9.800 €	–	104.440 DM
190 E 1,8	1990 bis 1993	–	3.400 €	2.000 €	600 €	100 €	34.140 DM
190 E 2,0	1991 bis 1993	–	3.600 €	2.200 €	700 €	100 €	41.500 DM
190 D	1983 bis 1988	–	2.700 €	1.600 €	500 €	100 €	26.900 DM
190 D 2,5	1984 bis 1988	–	2.800 €	1.600 €	500 €	100 €	33.900 DM
190 D	1988 bis 1993	–	2.900 €	1.800 €	500 €	100 €	33.570 DM
190 D 2,5	1988 bis 1993	–	2.900 €	1.800 €	500 €	100 €	37.960 DM
190 D 2,5 Turbo	1988 bis 1993	–	3.200 €	1.900 €	500 €	100 €	41.630 DM

* Ermittelt von Classic Data GmbH, Wittener Str. 105, 44575 Castrop-Rauxel, Tel. 02305/29011

und dem Gefühl von Solidität, das einen glauben macht, in einer Schrumpf-S-Klasse zu sitzen. Deshalb ist es auch im fortgeschrittenen Alter nicht zu spät für den Baby-Boom – wer ein gutes, günstiges und schrauberfreundliches Auto sucht, findet

im Baby-Benz einen Partner mit besten Anlagen für eine dauerhafte Beziehung!

Text: Dirk Ramackers

Fotos: dr/Archiv

d.ramackers@oldtimer-markt.de