



SPORTLER DER 80ER: MERCEDES 190 E 2.3-16



KAUFBERATUNG: DIE NEUESTEN ARTIKEL

- Auto-Hits der 80er-Jahre - Die coolsten Autos der 80er
- Ranking: Preisentwicklung bei Oldtimern - Gewinner und Verlierer
- Vergleich: BMW E21, E30 und E36 - Welcher 3er ist der beste?
- Günstig Oldie fahren - Oldiefahren für Sparfüchse
- Klassiker mit schlechter Alltagstauglichkeit - Achtung, Alltags-Luschen!
- Kaufberatung: Alle Beiträge im Überblick

KLASSIK

Sportler der Achtziger: Mercedes 190 E 2.3-16 — 23.01.2013

Böser kleiner Benz

Eine Limousine mit Stern und Spoilern. Darf das sein? In Form und Ausführung überforderte der Mercedes 190 E 2.3-16 so manches Weltbild.

Der Mercedes 190 E 2.3-16 ist so ein Typ von Auto, der das Gewissen des Reporters auf die Probe stellt. Lieber selbst kaufen und leise freuen oder hier und jetzt als Insider-Tipp weiterempfehlen? Beim optisch auffälligen, aber technisch soliden W 201 stellen sich noch mehr Fragen. Warum jagt die Youngtimer-Szene in Hysterie voll ausgestatteten 124er Coupés und Cabrios hinterher, warum zahlen hippe Großstadt-Familienväter aus Altbauvierteln dankbar Fantasiepreise für abgenudelte T-Modelle, während der schnellste, schrillste und seltenste Baby-Benz unbemerkt am Rande steht? Wie kann es sein, dass eine exotische, in geringer Stückzahl gefertigte Sport-Limousine voller Hightech und Aufbruchstimmung nur eine kleine Zahl von Sammlern elektrisiert? Warum ist das Ding so billig?

Sportliche 80er			
BMW 850i	BMW M3 E30	Ferrari F40	Golf GTI 16V
Honda Civic CRX	Peugeot 205 GTI	Porsche 959	

Rund 10.000 Euro kostet heute ein sehr ordentlicher 190 E 2.3-16, das H-Kennzeichen in Sichtweite. Das ist, gemessen an seiner historischen Bedeutung, nämlich der erste Kompakt-Sportler mit Stern zu sein, nicht viel. Ein BMW M3 als des Mercedes größter Nahrungskonkurrent kostet weit mehr als das Doppelte – obwohl er wie ein Nachahmerprodukt erst drei Jahre nach dem 2.3-16 kam. 1983, schon ein Jahr nach dem Debüt des pummeligen 190er-Mercedes, hatte Mercedes-Benz den mit Cosworth-Hilfe entwickelten 190 E 2.3-16 nachgeschoben. Geschmiedete Leichtmetallkolben, ausgeklügelte Gaswege, zwei oben liegende Nockenwellen und natürlich topmoderne Vierventiltechnik machten am Ende fast 50 PS aus: aus den 136 PS des 190 E 2.3 wurden beim 16-Ventiler stramme 185 PS. Die liegen bei 6200 Umdrehungen an. Einen Vierzylinder an den roten Bereich zu drehen, wäre der Daimler-Kundschaft vor 1983 wohl nie in den Sinn gekommen. Die fand ja auch den Eistanz von Jayne Torvill und Christopher Dean ("Bolero") gewagt. So frech wie die Breakdance-Pirouetten von Norbert Schramm muss dieser Klientel der Spoiler vorgekommen sein – der 2.3-16 trug ihn als erster Mercedes serienmäßig.



Feuer und Eis: Der Mercedes 190 E 2.3-16 kleidete sich wild und extrovertiert, er brach mit Konventionen.

©S. Krieger

Mercedes-Benz 190 E 2.3-16: Baby-Benz ganz groß



Rauchsilber und Gullydeckel-Alus trugen in den 80ern viele Mercedes, aber Spoiler und Schweller traute sich nur der 16-Ventiler.

©S. Krieger

Er sah aus, als hätten Frisierer Hand an den 190er gelegt. Tuner wie AMG, Brabus, Oettinger, Lonnemann, Lorinser oder Lotec (unglaublich, wer und wie viele sich auf einmal an das Tuning eines Mercedes-Benz trauten) gingen viel weniger feinfühlig mit Form und Selbstverständnis des W 201 um. Heute hat das bisschen Spoiler- und Schwellerwerk in Wagenfarbe seinen Schrecken verloren. Stetig gewinnt der Baby-Benz an Achtung und Gunst unter Youngtimer-Freunden; und wenn die Karriere von Nena einen zweiten Frühling erlebt, warum dann nicht auch der 190 E 2.3-16? So sahen sie eben aus, die ersten Fingerübungen der Hersteller, die vom Tuning-Boom rund um ihre Produkte selbst profitieren wollten. Ganz so wild wie bei den freien Anbietern sollte es natürlich nicht zugehen, trotz serienmäßigen Sperrdifferenzials, Sportsitzen auf allen vier Plätzen und drei Zusatzinstrumenten in der Mittelkonsole. Mercedes wollte den Bogen nicht überspannen, brachte die Sportlimousine nur in den beruhigenden Farben Rauchsilber (Code 702) und Blauschwarzmetallic (199) in den Verkauf – vermutlich um der Stammklientel nicht noch mehr Exaltiertheit abzuverlangen. Parallel dazu verlief auch die Preisgestaltung ganz nach Art des Hauses: Fast 50.000 Mark kostete der erste 16-Ventiler, das lag auf dem Niveau einer S-Klasse für Einsteiger.

Rassiger Renner: Mercedes 190 E 2.5-16 Evo II

Vereinzelte Fahrer großer Mercedes bestellten einen der sportlichen 190er für die Ehefrau oder die Flucht aus dem Alltag, andere stiegen sogar komplett um, so wie Ferdi Weischenberg, Besitzer dieses mit zahllosen Extras geschmückten 190 E 2.3-16 von 1985. Seinem Jugendtraum von der Rennfahrer-Karriere fühlte sich Weischenberg im schnellsten kleinen Mercedes deutlich näher als im schweren Komfort der großen S-Klasse. Bis heute redet er den unverfälschten Urversionen der 16V-Familie das Wort. Die wahre Bissigkeit und Drehfreude, bis zu 7000 Touren sind drin, könnten nur die 185 PS der frühen Jahre liefern. Das Fünfganggetriebe von Getrag müsste es sein, Automatik käme gar nicht infrage. Mit den nur etwas über 1200 Kilogramm des Fahrzeugs hat der 16V-Motor leichtes Spiel. Dabei ist das Triebwerk ebenso wenig laut und nervös wie das Fahrwerk hart oder bockig. Geräuschkulisse und Komfort überraschen angenehm, der 2.3-16 ist nicht der harte Hund, der nur am Wochenende rausgelassen werden darf. Auch im vorliegenden Extremfall bleibt der 190er ein verbindlicher Mercedes. Diese gelungene Kombination aus Sportmotor und Kompakt-Limousine blieb zehn Jahre aktuell, selbst in Form der Rennwagen: Erst in der Saison 1992 gelang es Mercedes, in der DTM zu siegen. Ein Jahr später lief der letzte 2.5-16 vom Band, einen Nachfolger gab es nie. Womit wir bei der letzten Frage sind: Wieso haben Sie noch keinen 16-Ventiler?



Mit Leder, Klima, Fahrer-Airbag und anderen Nettigkeiten wurde dieser 2.3-16 üppig ausgestattet. Die Basis war nackt.

©S. Krieger

Technische Daten



Fächerkrümmer und Ventilzahl verraten: Im sonst so gemütlichen 190 E 2.3 steckt jetzt ordentlich Leistung.

©S. Krieger

Mercedes 190 E 2.3-16 Motor: Reihenvierzylinder, vorn längs • zwei oben liegende Nockenwellen, über Kette angetrieben, vier Ventile pro Zylinder • elektronische Einspritzung Bosch KE-Jetronic • Hubraum 2299 ccm • Leistung 136 kW (185 PS) bei 6200/min; mit Katalysator: 125 kW (170 PS) bei 5800/min • max. Drehmoment 235 Nm bei 4500/min; mit Katalysator: 220 Nm bei 4750/min • Antrieb/Fahrwerk: Fünfgang-Schaltgetriebe (ab 3/1986: auf Wunsch Vierstufenautomatik) • Hinterradantrieb • Einzelradaufhängung, vorn an McPherson-Federbeinen und Querlenkern, hinten an Querlenkern, Zug- und Schubstreben • Räder/Reifen 7 J x 15 mit 205/55 VR 15 • Maße: Radstand 2665 mm • L/B/H 4430/1706/1361 mm • Leergewicht 1260 kg Fahrleistungen/Verbrauch: 0-100 km/h in 7,5 s; mit Kat 8,2 s • Spitze 230 km/h; mit Kat 220 km/h • Verbrauch 13,5 l/s pro 100 km Neupreis: 49.590 Mark (1984).

Historie

Dezember 1982: Debüt des Mercedes 190 (Typ W 201), der ersten Kompakt-Limousine mit Stern seit 1939. September 1983: Präsentation des 190 E 2.3-16 mit Vierventil-Zylinderkopf, entwickelt mit Cosworth. Preis: 49.590 Mark. Mai 1984: Eröffnung des renovierten Nürburgrings. Zur Einweihung des neuen GP-Kurses wird ein 190-E-2.3-16-Rennen der Formel-1-Fahrer ausgetragen – Ayrton Senna gewinnt. September 1985: Leistung sinkt von 185 auf 177 PS, Katalysator-Version mit 170 PS. März 1986: Vierstufenautomatik auf Wunsch erhältlich. Juli 1988: 190 E 2.5-16 (Stückzahl: 5743) ersetzt den Vorgänger 190 E 2.3-16 (Stückzahl: 19.487). Preis: 67.944 Mark. Februar 1989: Produktionsbeginn des DTM-Homologationsmodells 190 E 2.5-16 Evolution (Stückzahl: 502), Preis: 87.204 Mark. Die Leistung – 204 PS bzw. 195 PS mit Katalysator – ist mit dem Serienmodell identisch. Januar 1990: Die Fertigung des neuen Homologationsmodells 190 E 2.5-16 Evolution II (Stückzahl: 502) mit 235 PS läuft an, Preis: 115.259 Mark. Kotflügel-Verbreiterungen, 17-Zoll-Räder, großer Frontspoiler und Heckflügel unterscheiden den EVO I vom EVO II. 1993: Produktionsende.

Plus/Minus

Der 16-Ventiler verdient Lob: Sein sportlicher Anspruch ist ernst gemeint, aber er hält klassischen Mercedes-Tugenden wie Qualität, Alltagstauglichkeit und Komfort die Treue. Als Familien-Limousine hat er zu wenig Platz auf den Rücksitzen, aber ehrgeizige Fahrer und Sammler werden glücklich mit ihm. Angesichts des gebotenen Fahrspaßes, der begrenzten Stückzahl und der herausgehobenen Stellung innerhalb der jüngeren Mercedes-Geschichte dürfen die zivilen 16V-Versionen sogar als ausgesprochene Sonderangebote gelten, deren Preise in naher Zukunft nach oben gehen werden. Also jetzt kaufen! Minus? Zurückhaltenden Menschen stößt die wilde Optik auf, zumal sich unter den breiten Anbauteilen nicht selten Rost verbirgt. Gerade die modellspezifischen Ersatzteile werden knapp – als kommod-dezente und einfacher zu handhabende Alternative empfiehlt sich daher der 190 E 2.6 mit Sechszylinder.



Wer 1985 einen Baby-Benz als Sportmodell kaufte, hatte meist schon einen großen Stern im Stall. Als Modeartikel verlor der 2.3-16 schnell an Status.

©S. Krieger

Ersatzteile

Was an Teilen auch beim normalen 190 E passt – Blinker, Rücklichter, Türen oder Teppiche –, ist problemlos und meist günstig zu bekommen. Geht es um 16-Ventiler-Teile, wird es kostspielig und/oder kompliziert. Radläufe, Planken und Schürzen sind teuer, Ersatz für an den Fenstern aufplatzende Türverkleidungen oder die LCD-Uhr in der Mittelkonsole ist derzeit gar nicht zu bekommen. "Originale Ersatzteile für den Auspuff musste ich im Internet zusammensuchen", sagt 16V-Fan Ferdi Weischenberg.

Marktlage

Hoppla, wer hätte das gedacht? Das Angebot an 16-Ventilern ist trotz der geringen Stückzahl gar nicht mal so klein! Ordentliche 2.3-16 beginnen bei rund 9000 Euro, spätere 2.5-16-Typen notieren meist ein paar Tausender höher. Vorsicht vor jenen Typen, die mit opulenten Rädern und wilden Flügeln den EVO-Versionen nacheifern.

Empfehlung

Genießer greifen zum ausgereiften Zweieinhalbliter, Freunde des Ursprünglichen wählen die frühe 2.3-16-Variante, und Sammler stellen sich einen der seltenen und teuren EVOs in die Garage. Hauptsache, es handelt sich um ein unverbasteltes Exemplar, das keine großflächige Sanierung benötigt. Lieber etwas Zeit und Geld bei Suche und Anschaffung investieren, als auf das Glück im schnellen Billig-Kauf hoffen.

Autor: Jan-Henrik Muche

Fotos: S. Krieger

Sie suchen weitere Artikel?

Suchbegriff oder Inserats-ID eingeben

SUCHEN

Auto Bild.de

VIP-LOUNGE | ABO | IPAD | SUCHBEGRIFF ODER INSERATS-ID EINGEBEN | SUCHEN

AUTO-KATALOG | TEST | NEWS | AKTIONEN | AUTOBILD.TV

STARTSEITE

TEST | CES 2016 | VOLVO V90 | **GENF** | LIMOS | E-KLASSE | NEUEN

Die Stars von Genf

Autosalon Genf 2016: Messe-Vorschau

Pagani Huayra BC, das Seat-SUV und der Bugatti Chiron: Das sind die Stars vom Genfer Autosalon!

Video: Porsche 928 (2016)
Ein Porsche GranTurismo

Video: Dragrace BMW (2015)
BMW M4 vs. BMW M6

Video: VW Golf Facelift (2016)
Make-Up für den Golf

Video: Dragrace BMW (2015)
BMW M235i vs. BMW M4

VW-Abgasskandal: Überblick
USA zerren VW vor Gericht