

MERCEDES-BENZ 190 E 2.3-16

Eckdaten: Vierzylinder, DOHC, 16V, 2299 cm³,
185 PS, 1270 kg, 231 km/h, 1984 bis 1988

Preis: 25 000 Euro (guter Zustand)

Charakter: Effiziente, leistungsfähige Sportlimousine mit Motorsport-Historie. Nebenbei voll alltagstauglich dank langlebiger Technik

Gut zu wissen



Der DTM-Star

Sechzehn Lorbeerkränze hängte man ihm um. Seine Erfolgsserie bei den 24 Rennen der DTM-Saison 1992 als Evo II war beispiellos. Ein kleines Stück vom Sieg gibt es auch mit einem zivilen 16-Ventiler, denn er verbindet Fahrspaß mit Luxus.

TEXT Alf Cremers // FOTOS Rossen Gargolov

Es gibt eine ganz persönliche Erinnerung an den Mercedes 190 E 2.3-16, die viel über seinen differenzierten Charakter aussagt. Denn er verbindet, anders als etwa ein BMW M3, Sportlichkeit mit Luxus und stoischer Langlebigkeit. Vor ein paar Jahren wählte ich ein liebenswert nostalgisches Hotel in Rüdesheim als Fotokulisse für zwei Opel Rekord aus den 50er-Jahren. Als ich um Erlaubnis fragen wollte, kam gerade die Inhaberin, eine elegant gekleidete Dame um die 60, in ihrem rauchsilbernen Mercedes 190 E 2.3-16 vorgefahren. Das mit der Erlaubnis war schnell geklärt. Danach unterhielten wir uns sehr angeregt über ihren Wagen, den ich in diesem Ambiente ziemlich bizarr fand und den ich spontan begehrte: Automatik und schwarzes Leder.

Ich druckste herum, so in dem üblichen Tenor: „Wenn Sie den irgendwann einmal verkaufen wollen, ich gebe Ihnen meine Karte.“ Streng wies sie mich ab: „Nein, den habe ich Ende 1985 neu gekauft und fahre ihn schon 232 000 Kilometer, seit Langem mit Katalysator. Er gefällt mir noch wie am ersten Tag und macht mir sehr viel Freude. So ein Sport-Mercedes ist eben etwas ganz Besonderes.“ Ja, sie hat recht, das denke ich heute mehr denn je. Aktuelle 2.3-16 aus Internet-Inseraten haben nicht selten 300 000 Kilometer ohne Motorüberholung auf dem Zählwerk. Als ganz besonders gilt, dass man mit einem dieser exklusiven 16-Ventiler über die Nordschleife driften und stilvoll an der Mailänder Scala vorfahren kann.

Sportlichkeit und Eleganz

Stets gut angezogen ist man mit ihm, dem 16-Ventiler, bevorzugt im dezenten Rauchsilber oder im lieblichen Almandinrot 512 des späteren Zweieinhalbliters ab 1988. Das Blauschwarz-Metallic des auf diesen Seiten



Ayrton Senna im rauchsilbernen 190 E 2.3-16 1984 beim **Race of Champions** zur Eröffnung der neuen Nürburgring-Grand-Prix-Strecke

Foto: Daimler

Der 190 E 2.3-16 strahlt die Aura des besonderen Mercedes aus. Viele Details besitzt er exklusiv

gezeigten Exemplars von Jörg Reuter aus Reutlingen wirkt gewöhnlicher. Es betont stärker Spoilerzier und Schwellerverkleidungen. Die fand ich bei der Präsentation des Wagens auf der IAA 1983, wie viele Mercedes-Fans, eher peinlich, so als stammten sie von D&W. Bruno Sacco bezeichnete das Design des 2.3-16 damals feinfühlig als „ästhetischen Ausdruck sanfter Sportlichkeit“.

Heute schätze ich sie als dezente sportliche Applikationen des verkappten Homologationsmodells, die technisch voll legitimiert sind: Der sportive Vierventiler, Viertürer und Viersitzer wird damit um noch 0,2 Punkte strömungsgünstiger als sein talentierter Allerweltsbruder aus Bremen-Sebaldsbrück, der Anpressdruck verstärkt sich bei hohem Tempo, gleichzeitig wird der Auftrieb vermindert. Kurzum, der obendrein 22 Millimeter tiefergelegte Pokal-190er zeigt mit seinen Gasdruck-Stoßdämpfern eine deutlich verbesserte Straßenlage und erlaubt wesentlich höhere Kurvengeschwindigkeiten auch dank geschmiedeter Leichtmetallräder im breiteren und größeren Format von 7 x 15 Zoll.

Schließlich gilt es, der gut 50-prozentigen Mehrleistung von 63 PS gegenüber einem handelsüblichen 190 E mit 122 PS gerecht zu werden, kostengünstig erzielt über den Motorblock vom M 102 aus dem 123er-230-E und durch einen kostspieligen, von Cosworth in Northampton/England konstruierten Doppelnockenwellen-Zylinderkopf mit 16 Ventilen und einem durchsatzfreudigen Fächerkrümmer. Der Lohn dieses umfangreichen Tunings sind eine Beschleunigung von 7,8 Sekunden von null auf hundert und eine Spitzengeschwindigkeit von 231 km/h, damit überflügelt der Vierzylinder in den Fahrleistungswerten den 450 SEL 6.9 und den 500 SLC. Die Niveauregulierung an der Raumlenker-Hinter-



Heckschriftzug mit Hinweis auf den S-Klasse-teuren Edel-190er. Cockpit mit lederbezogenem, kleinerem Lenkrad. Straff konturierte Sitze mit Sportkaro-Stoff aus dem C 111

Blauschwarz-Metallic vor Raps-gelb. Elegante Silhouette mit dezentem Spoiler



Ölthermometer, Amperemeter und Stoppuhr vereint, direktes Fünfgang-Sportgetriebe

Heckspoiler und Breitreifen. Vierzylinder mit Cosworth-Kopf und Fächerkrümmer



achse gehört samt Sperrdifferenzial zu den weiteren hochleistungsflankierenden Maßnahmen. Sie garantiert ein sturzkonstantes Einfedern, unabhängig vom Belastungszustand. Selbst bei Parforce-Ritten, die die gesamten Federwege in Anspruch nehmen. Und weil eben die Daimler-Benz-Ingenieure unter Werner Breitschwerdt so gründlich waren, gaben sie ihrem talentiertesten Sportler noch den großen 70-Liter-Tank mit auf den Weg.

Ein solch elaboriertes Sportpaket konnte nicht billig sein. Die Hotel-Inhaberin bezahlte 1985 für ihren kompakten Traumwagen, bei dem es „Liebe auf den ersten Blick“ war, inklusive des bunten Reigens wertvoller Extras, darunter ein elektrisches Schiebedach und natürlich wärmedämmendes Grün Glas, 65370 Mark. Dafür hätte es auch einen passabel ausgestatteten Mercedes 300 SE der 126er-Baureihe gegeben. Noblesse oblige, aber die ist heute eindeutig auf der Seite der sportlichen Kostbarkeit mit den vielen Zahlen am Heck.

Wie fährt sich denn der DTM-Star von einst in der zivilen Version mit bissigen 185 statt gezähmten 177 Katalysator-PS, die 1986 in den sanfter verdichteten Brenn-



DATEN
UND
FAKTEN

Mercedes-Benz 190 E 2.3-16 (W 201), Baujahr 1984

MOTOR Typ M 102, wassergekühlter Vierzylindermotor, vorn längs, Bohrung x Hub 95,5 x 80,25 mm, Hubraum 2299 cm³, Leistung 185 PS bei 6200/min, max. Drehm. 235 Nm bei 4500/min, Verd. 10,5:1, vier Ventile je Brennraum, betätigt über zwei kettengetr. obenlieg. Nockenwellen u. Tassenstößel, Motorbl. aus Grauguss, Kopf Leichtm., fünf

Kurbelwellenl., mechan./elektron. Saugrohreinspr. Bosch KE-Jetronic, Elektronikzünd., Ölinh. 5 Liter

KRAFTÜBERTRAGUNG Fünfgang-Sportgetriebe (Getrag) mit dir. fünftem Gang, a. W. Viergangautomatik ASD, Hinterradantrieb

KAROSSERIE UND FAHRWERK Selbsttragende Stahlblechkarosserie, c_w 0,32, Dämpferbein-Vor-

derachse mit Dreiecksquerlenkern, Schraubenfedern, hinten Raumlenerachse mit doppelten Querlenkern, Längslenkern, Schub- und Zugstreben, hydro-pneum. Niveauregulierung hinten, Gasdruckstoßdämpfer, Servo-Kugelumlauf lenkung, Scheibenbremsen, a. W. ABS, geschmied. Leichtmetallräder 7 J x 15, Reifen 205/55 VR 15

MASSE UND GEWICHTE

Radstand 2665 mm, Länge x Breite x Höhe 4430 x 1706 x 1361 mm, Gew. 1270 kg, Tank 70 Liter

FAHRLEISTUNGEN UND

VERBRAUCH V_{max} 231 km/h, 0-100 km/h 7,8 s, 11 l/100 km

BAUZEIT UND STÜCKZAHL

2.3-16, 1984-88: 19487, alle 16V mit 2.5-16, 1987-1993: 26234 St.

raum einzogen? Bevor ich das mit allen Sinnen spüren möchte, werfe ich erst noch einen Blick unter die Motorhaube. In Fahrtrichtung leicht nach rechts geneigt und so schön anzusehen, als hätte ein Bildhauer Schraffuren und Schrift in den Aluguss der breiten Zylinderkopfhaube gemeißelt, füllt das Cosworth-Kraftpaket den Raum voll aus. Die angedeuteten Einzeldrosselklappen unterstreichen die sportliche Attitüde des attraktiven Vierzylinders. Er fand sein sechszylindriges, ebenfalls 185 PS starkes DOHC-Pendant einst im M 110 des 280 E, allerdings nur mit zwei Ventilen.

Fünfgang-Sportgetriebe

Ich setze mich hinters lederbezogene, auffallend kleinere Lenkrad, starte den Motor, der mit deutlich sonorem Klang erwacht. Verstärkt werden die herrlichen Geräusche des optimierten Gaswechsels durch die Doppelrohr-Auspuffanlage. Kurz blicke ich mich beim Ausparken nach hinten um, dort wohnt die attraktive, figurbetonte doppelte Einzelsitzausformung im serienmäßigen Sportkaro-Stoffbezug. Typisch ist das Schaltschema des Fünfgang-Sportgetriebes mit dem ersten Gang links hinten und dem zweiten und dritten in einer Ebene, aber die Umstellung fällt mir nicht schwer. Ich kenne die Wege, die zum roten 7000er-Limit des Drehzahlmessers führen, auch vom ledernen Schalthebelknopf meines Mercedes 300 E 24, auch wenn ich sie noch nie bis zu Ende gegangen bin. Begeistert ist beim 190 E 2.3-16 das Ansprechverhalten des optimierten Motors, er reagiert sofort auf Gaspedalbewegungen, unterschwellig höre ich das Ansaugergeräusch des drehzahlgerigen 16-Enders mit seinen großflächigen Ventiltellern und seinen hemisphärischen Brennräumen.

Es dauert nicht lange, dann sind auf kurviger Landstraße 100 km/h erreicht, als vertretbares Limit gelten für mich 120 km/h, das entspricht 3500/min im vierten Gang. Ich spüre an der schieren Kraft unter meinem Gasfuß, dass ich mich dem Drehmomentgipfel stürmend nähere, aber ich gebiete Einhalt, konzentriere mich weniger aufs Beschleunigen, sondern vielmehr aufs zügige Kurvenfahren auch enger Radien hier auf der Schwäbischen Alb mit häufigem Wechsel zwischen dem Zweiten und dem Dritten. Es ist die schiere Lust an der Freude, wie der Wagen sich mir andient, wie straff und neutral er liegt, ohne auch nur einen Hauch unkomfortabel zu sein. Aber der 190 E 2.3-16 kann auch anders. Als es mir nach anderthalb Stunden mit dem Herumräubern zu viel wird, switche ich schaltfaul um auf den Gelassenheitsmodus. Hundert im Fünften gehen auch, der Motor zeigt sich ausgesprochen elastisch.

Da fällt mir die Dame vom Hotel wieder ein, die ihren 16-Ventiler im Slow-Motion-Modus eines T-Modells bewegt. Warum nicht? Aber das mit der Automatik muss ich mir noch einmal überlegen. ■

Fazit



Nach dem Motorsport-Engagement mit dem starken, aber schweren SLC war es an der Zeit, eine agile Kompaktlimousine zu homologieren. Der W 201 spendete rasch die ideale Basis. Ich schätze die zivilen 16-Ventiler vor allem für ihren feinen, hochrangigen Status. Am liebsten wäre mir mit meinem Hang zum leicht Absurden ein Mercedes 2.3-16 in Rauchsilber-Metallik mit Leder und Automatik. **Alf Cremers**

Mercedes 190 E 2.3-16, 2.5-16 (W 201)

Die in Kleinserie gebauten Sport-190er sind langlebige Autos. Nachlässige Wartung, latente Unfallschäden und Rostprobleme mindern die Freude.

KAROSSERIE-CHECK

■ Die Rostbilanz der 16-Ventiler ist nach 30 Jahren erfreulicher als die der normalen 190er. Das spricht für eine bessere Konservierung und Pflege dieser Liebhaberstücke. Doch es gibt typische Korrosionsherde wie die **Dämpferbeinaufnahmen und den Vorderachsträger** unter dem Kunststoff-Unterfahrschutz. Auch die Türkanten und Radläufe sind gefährdet. Wichtig ist es, im Motorraum, im Kofferraum, an den Stehblechen und um die Reserveradmulde nach Spuren **reparierter Unfallschäden**, etwa nach dick aufgetragener Dichtmasse, zu suchen.

TECHNIK-CHECK

■ Die mit Cosworth entwickelten DOHC-Triebwerke 2.3 und 2.5 erreichen bei guter Wartung Laufleistungen bis zu 300 000 km. Als Achillesferse gilt die vom Basismotor M 102 E 23 aus dem 230 E geerbte **Einfach-Steuerkette samt Gleitschienen und Spanner**. Diese Bauteile sollten vorbeugend alle 100 000 km erneuert werden. Sonstige Technikschwachstellen sind **Kardangelenke und Antriebswellen** sowie die Federspeicher der Niveauregulierung, die bei Verschleiß verhärtet und jeden Fahrkomfort vereiteln. Die komplexe Raumenkerachse verfügt über 24 Silentbuchsen, die im Alter verspröden und erneuert werden müssen. Vorn sorgen gebrochene Schraubenfedern, marode Traggelenke und ausgeschlagene Spurstangenköpfe für Verdruss.

PREISE

Bei Einführung 1/1984 (Mercedes 190 E 2.3-16) **52 212 DM**
Classic-Analytics-Preis 2021 (Zustand 2/4) **25 000 / 8100 Euro**
Versicherung (Haftpflicht/Vollkasko)* **104,11 / 235,62 Euro**

ERSATZTEILE

■ Vieles ist verfügbar, aber längst nicht alles. Durch die **Bestandsanpassung** von Mercedes-Benz Classic wurden die Teilevorräte dezimiert. Für die Technik ist noch alles Wichtige lieferbar, bei der Ausstattung sieht es nicht so rosig aus. 16V-Spezifisches für den Antrieb ist sehr teuer. Sonst helfen viele Gleichteile mit anderen W-201-Typen sparen.

CLUBS UND SPEZIALISTEN

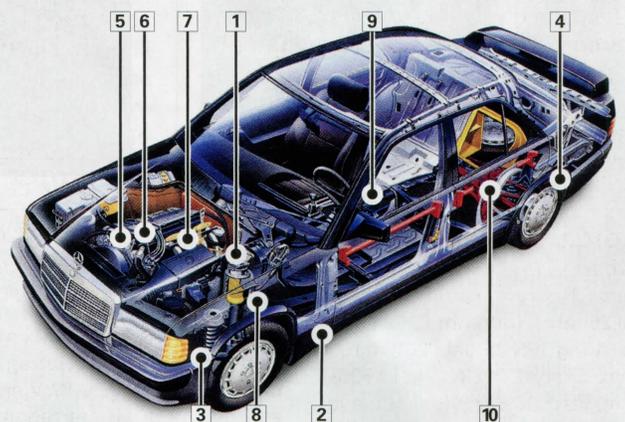
Mercedes-Benz W 201 16V Club e.V., Christoph Rieger, Graf-Eberhard-Weg 2, 71706 Markgröningen, www.mb-w201-16.de

Kienle Automobiltechnik GmbH, Max-Planck-Straße 4, 71254 Ditzingen-Heimerdingen, Telefon 071 52/90 16 30, www.kienle.com

Mechatronik GmbH, Stufenstraße 54, 74385 Pleidelsheim, Telefon 071 44/998 20, www.mechatronik.de

SCHWACHPUNKTE

- | | |
|----------------------------------|-----------------------------------|
| 1 Dämpferbeinaufnahme | 6 Nockenwellen-Zahnräder |
| 2 Wagenheberaufnahmen | 7 KE-Jetronic (Mengenteiler etc.) |
| 3 Vorderachsträger | 8 Lenkgetriebe (zu großes Spiel) |
| 4 hintere Radläufe | 9 Kardangelenke, Antriebswellen |
| 5 Steuerketten und Kettenspanner | 10 Fahrwerksbuchsen, Niveaureg. |



Alltagstauglichkeit	★★★★★	Unterhaltskosten	★★★★★
Ersatzteillage	★★★★★	Verfügbarkeit	★★★☆☆
Reparaturfreundlichkeit	★★★★★	Nachfrage	★★★★★