



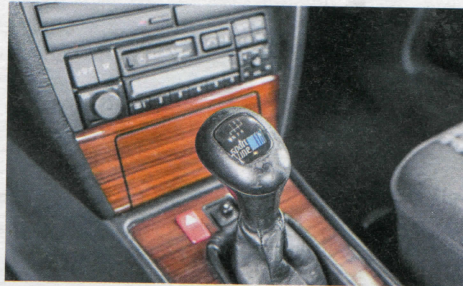
Der Baby-Benz hatte nach dem Facelift die „Sacco-Bretter“



Typisch Benz. Edelholz und stabile Schalter



Der Baby-Benz pflegt die Tugenden seiner Ahnen und das Warndreieck ist griffbereit



Der Schalter war üblich, ist aber nur die zweitbeste Wahl nach der Automatik



Jung und wild? Heute ist der W 201 die Einstiegsdroge der Daimler-Jünger

Nachwuchs aus Sindelfingen

Mercedes 190
(1982–1993)

Der Wunsch nach einem „Benz“ zieht sich durch alle Autofahrergenerationen. Zu Beginn der 1980er-Jahre war es der neue „Baby-Benz“, der den Traum vom Stern für den kleinen Mann erfüllbar machte und der heute noch die Werte der Marke widerspiegelt. Obwohl der Baby-Benz einst von den Anhängern als der drohende Untergang der Marke misstrauisch beäugt wurde, taugt er rund vierzig Jahre nach seinem Erscheinen sehr wohl zum geschätzten Mitglied der Mercedes-Oldtimer-Gemeinde.

Auf Treffen wie „Schöne Sterne“ stehen die meist vierzylindrigen 190er selbstbewusst neben allen anderen Sternenwagen. Von Arme-Leute-Auto keine Spur. Der W 201 ist vielmehr die Eintrittskarte in die Welt von Daimler für alle, denen die Faszination am

Verbrennungsmotorwagen noch nicht abhanden gekommen ist.

Neuer Sportsgeist

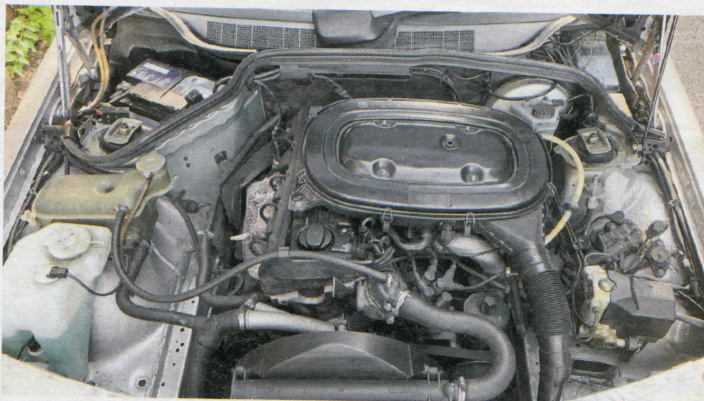
Zu seiner Zeit war der 190er die Antwort auf die sportliche Mittelklasse der Konkurrenz: BMW 323i oder Audi 90 hießen die Mitbewerber und der 190er-Käufer sollte, so das Daimler-Marketing, „jung, sportlich und erfolgreich“ sein. Dazu passte der Ausbau der Modellreihe mit den heute gesuchten Flügelmodellen 190 E 2,3-16 V und 2,5-16 V, den sportlich angehauchten Sondermodellen und der Ausstattungslinie „Sportline“. Die besaß ein tiefergelegtes Fahrwerk und Sportsitze.

Passend dazu feierte der 190er auf den Rennstrecken der Welt Erfolge: 1992 fuhr Klaus Ludwig auf dem 190 E 2,5-16 den

DTM-Fahrer- und Markentitel ein. Damit war jede Diskussion über die Fähigkeiten des von Altmeister Bruno Sacco entworfenen Modells überflüssig geworden. Der kleine Daimler war plötzlich ganz groß, und selbst als die Konkurrenz mit Cabriolet und Kombi-Derivaten lockte, reichte ihm die Limousine als einzige Version für beachtliche Stückzahlen. Die klassische Linie war damals noch gefragt.

Große Auswahl

Wer heute in das Mercedes-Universum der Oldtimer einsteigen will, dem bietet gerade der 190er jede Menge Auswahl. Die Diesel sind dabei eher außen vor, selbst wenn es seinen Reiz hat, im 190 D 2,5 Turbo mit 122 PS durch die Straßen zu bummeln. Doch es gibt bei den



Die Vierzylinder waren die typische Motorisierung für den 190er



Die „Sportline“-Sitze bringen zumindest etwas Dynamik ins Auto



Der 190er nahm stilistisch einiges vorweg, was später den 124er prägte

Der Baby-Benz täuscht Dynamik vor. Halten konnte das Versprechen nur die Topversion mit 16 Ventilen

Solide und bezahlbar

Businessmodelle in Vollausstattung und dem komfortablen 2,6-Liter-Sechszylinder mit 160 PS sind ebenfalls gesucht. Die kleinen Benz waren eben auch die Zeit des perfekten Understatements. Da durfte es statt Porsche 944 auch ein schicker 190er in Glanzschwarz mit E-Sitzen und Leder sein, wenn man sich auf den Weg nach Sylt machte.

Das Interesse am 190er wird auch nicht durch schlechte Qualität getrübt. Der kleine Mercedes gilt bis heute als sorgfältig gebautes Auto mit hoher Nehmerqualität. Rostärger ist überschaubar, die Technik langlebig und Ersatzteile kommen inzwischen größtenteils aus dem freien Netz – denn Mercedes ruft für den Mini-Benz gern Maxi-Preise auf.

Eigentlich schade, denn vermutlich ist der 190er der letzte Mercedes, der Menschen ab den 2000er-Geburtsjahren noch emotional erreicht. Frei nach der Erinnerung „so einen hatte Opa auch mal, damals, als es auf dem Rücksitz vom Heidepark nach Hause ging“. Und das zu bezahlbaren Preisen.

Fahreindruck

Ein Basis-190er ist nicht unbedingt Quell unbändiger Fahrfreude. Aber er erledigt die tägliche Routine auch ohne Leistung und Extras. Mit ist aber schöner, und das gilt auch für die Automatik statt des hakeligen Schalters. Bedenken sollte man auch, dass der W201 nur eine kleine Limousine ist, hinten wird es also eng. Doch wenn man das berücksichtigt und einen der stärkeren Motoren wählt, kommt schnell das typische Understatement-Fahrgefühl auf. Dann leuchtet auch dieser Stern hell.

Benziner ja reichlich Auswahl, wobei die Sportversionen wegen des deutlich höheren Preises ihre Runden weiterhin im Traumwagenzelt drehen müssen.

Doch mit einem 190 E 2,3 mit 136 PS, vielleicht in elegantem Bisonbraun (Farbcode 432) mit den Sacco-Brettern (so nennt der Mercedes-Fan die ab 1990 verbaute Beplankung der unteren Karosseriehälfte) in Chin-chilla (Farbcode 8477) und ein paar schicken Achtloch-Alufelgen (Bestellcode 652) ist man dem Gefühl des großen Benz schon ziemlich dicht auf den Fersen.

Überhaupt ist bei der Wahl des richtigen 190ers Geduld und Fachwissen gefragt. Wer da die schier endlose Liste der Sonderausstattungsnummern nicht sicher beherrscht, findet zum einen kaum ein Auto, zum anderen ist er bei der Daimler-Gemeinde schnell unten durch. Hier ist Fachwissen gefragt.

Dass sich in Daimlers Budget-Segment sogar spekulieren lässt, zeigen die begehrten Avantgarde-Sondermodelle. Offenbar nach dem Genuss bewusstseinsweiternder Substanzen legte man die Modelle Azurro (950), Rosso (2300) und Verde (750) auf, die vor allem im Innenraum mit einer psychedelischen Farbgestaltung überraschten. Statt Velours in Silbergrau gab es nun Pop-Art vom Feinsten.

TECHNISCHE DATEN

Hersteller	Daimler-Benz AG, Stuttgart
Modell	190 E (W 201)
Karosserie	4-türige Limousine, 5 Plätze, Stahl
Motor (Benzin)	R4, OHC, Bosch KE-Jetronic, vorn längs
Hubraum (ccm)	1.996
Leistung (PS)	118 bei 5.100/min (mit Kat, ohne 122)
Drehmoment (Nm)	172 bei 3.500/min
Getriebe	4-Gang manuell, Automatik optional
Antrieb	Hinterrad
Fahrwerk vorn	Einzelradaufhängung, Schraubenfeder, Stabilisator
Fahrwerk hinten	Einzelradaufhängung, Raumlagerachse, Schraubenfedern, Teleskopstoßdämpfer
Reifen / Felgen	185/65 R 15 / 6J x 15
Bremsen v/h	Scheibe (innenbelüftet) / Scheibe
0-100 km/h (s)	11,5
Vmax (km/h)	192
LxBxH (mm)	4.448 x 1.678 x 1.375
Gewicht leer (kg)	1.180
Verbr. (l/100 km)	10,5
Bauzeit (Baureihe)	1982 - 1993
Stückzahl (Baureihe)	1.879.629
Neupreis (DM)	31.130 (1985)
Marktwerte (Euro)	2: 7.300
Zustand	3: 3.400 4: 800

