

Deutschland 5,00 € Österreich 5,60 € Schweiz 9,60 sfr BeNeLux 6,00 € Italien 6,70 € Slowenien 6,70 € Spanien 6,70 € Dänemark 54,95 DKK Slowakei 7,20 €

YOUNGTIMER

DIE KULT-KLASSIKER DER 70ER, 80ER UND 90ER

AUGUST/SEPTEMBER 2022



Britische Business-Alternative
Jaguar S-Type im Kauf-Check



Hightech oder Hubraum?
Nissan 300ZX & Pontiac Firebird



Große Reise mit kleiner Kiste
Deutschland-Tour im Twingo

DER BABY-BENZ WIRD 40! MERCEDES 190



**VERGLEICH BASIS-190,
190 E 2.6 UND 2.5-16 MIT KAUFBERATUNG**



Hochdrehzahl-Autos für Kenner
Das Leben beginnt bei 6000/min!



Viel Sonne für wenig Geld
Kiesplatz-Cabrios ab 2500 Euro



Seltener Pickup für die Sammlung
Restaurierung Subaru Brat

AUF DER SONNE



Mercedes-Benz 190 E 2.6

Eckdaten Sechszylinder, OHC, 2597 cm³,
160 PS, 1310 kg, 212 km/h, 1986 bis 1992

Preis 9300 Euro (guter Zustand)

Charakter Kultivierter Reisewagen mit leistungs-
fähigem Sechszylindermotor. Oft mit teuren Extras
geordert, verkörpert er eine subtile Eleganz

N SEITE

TEXT Alf Cremers FOTOS Dino Eisele



Zeitlos gelang es dem zum Baby-Benz verniedlichten 190er, 40 Jahre alt zu werden. An einem übermütigen Sommertag treffen sich ein Vergaser-Urtyp, ein nobler Sechszylinder und ein viertüriger Sportwagen, um die ewige Jugend des Sacco-Designs zu feiern.



Mercedes-Benz 190

Eckdaten Vierzylinder, OHC, 1997 cm³, 105 PS, 1140 kg, 182 km/h, 1982 bis 1993

Preis 4900 Euro (guter Zustand)

Charakter Der Schriftzug demonstriert Askese. Mit 105 PS kämpft sich der Vergaser-190er der frühen Tage endlich frei. Mit ihm lebt es sich gut



Mercedes-Benz 190 E 2.5-16

Eckdaten Vierzylinder, DOHC-16V, 2498 cm³, 195 PS, 1390 kg, 235 km/h, 1988 bis 1993

Preis 27 600 Euro (guter Zustand)

Charakter Der besondere Mercedes nicht nur unter den 190ern: Nardo, Senna, DTM und für den Alltag der glanzvolle Auftritt für 70 000 Euro



Der Vergasermotor mit dem Stromberg 175 CDT war schon 1982 ein wenig anachronistisch. Der nackte **Schriftzug 190 ohne E** wirkt ärmlich und befremdend. Plastikradkappe nach dem Vorbild der S-Klasse, **kleine Holzfurnier-Insel** im Meer blauen Stoffs. Stolzster Stern auch für den damals sehr teuren Kompaktwagen

Nur zwei Mercedes 190 schmücken die Liste meiner vielen Auto-Eroberungen. Zum Vergleich erwarb ich allein zwölf Limousinen des Typs W 124 plus drei Coupés. Ein klares Bekenntnis zum größeren, schwereren Wagen, der traditionell selbst als 200 D eher Mercedes-Sehnsüchte bedient als der kompakte, von den Amerikanern liebevoll Baby-Benz getaufte Typ.

Bei seinem Debüt im November 1982 nannten ihn alle nur den „kleinen Mercedes“. Ein Etikett der Sympathie, das 1968 bereits der Strich-Acht verliehen bekam, weil sein Vorgänger, der 190, gar so ausladend geriet. Doch der W 201 begründete auch mit Blick auf BMW eine völlig neue Wagenklasse: kompakt und von femininem Schick, aerodynamischer Finesse sowie dank neuartiger Raumenkerachse technisch hochkarätiger als selbst die amtierende S-Klasse. Damals stiegen Porsche-924-Fahrer auf einen 190 E um, dessen hochverdichtete, effiziente Technik mit Scheibenbremsen hinten, auf Wunsch sogar ABS-unterstützt, keinerlei Golf-Regalteile und einen Zweiliter-Einspritzmotor mit Kette enthielt.

Heute, zum 40. Festtag des Typs W 201, den wir mit drei Modellen im verkehrtsarmen Abseits der Großstadtperipherie begehen, holt mich meine persönliche 190er-Vergangenheit zufällig wie-

der ein. Ich legte mir eine Auswahl zurecht, die mit nur drei Modellen das große Benzinmotoren-Spektrum der Baureihe so überspannt wie eine tragfähige Brücke: ein 190-Vergaser-Urtyp, der famose Sechszylinder 190 E 2.6 und das ultrasportive Homologationsmodell 190 E 2.5-16.

Alle drei werden nachher erwartet, ich lenke anfangs den Schmucklosen. Der 190 mit Ottomotor umfasst insgesamt zehn verschiedene Leistungsstufen – RÜF-Ausführungen und solche ohne Katalysator ab 1986 nicht mitgezählt. Um die drei Dieselsonnen 190 D mit 72 PS, 190 D 2.5 mit 90 PS und 190 D 2.5 Turbodiesel mit 122 PS, die letztgenannten sind Fünfzylinder, kümmern wir uns im Anschluss an diese Geschichte.

Ein doppeltes Déjà-vu-Erlebnis

Meine Vergangenheit begann gestern. Beim Autohaus Kainzlsperger im niederbayerischen Eggenfelden stieg ich in den schlichten 190 mit „Vierzylinder-Querstrommotor und bewährtem Stromberg-Vergaser“, so steht es im Prospekt, und fuhr eine lange Strecke über Land, bis ich zur Autobahn kam. Es machte Freude, das für sein spartanisches Wesen überraschende Fünfganggetriebe unterstützte meine Fahrambitionen in der agilen Limousine. Mit Vergnügen lenkte ich den asketischen Urtyp von 1984, der damals soeben in den Genuss des 105-PS-Motors kam. Nur 90 PS für 25 600 Mark waren 1982 eine ge-



Der **Asket** bietet doch Tourenzähler und fünf Gänge. Handbremshebel als Symbol des W 201



Grün getönte Scheiben sind Luxus. **Zierliche 14-Zoll-Räder** bestimmten die ersten 190er-Jahre

DATEN & FAKTEN Mercedes-Benz 190, W 201 V20/1, Baujahr 10/1984

Motor Typ M 102.924, wassergekühlter Vierzylinder-Reihenmotor, vorn längs, Bohrung x Hub 89 x 80,25 mm, Hubraum 1997 cm³, 105 PS b. 5500/min, max. Drehm. 167 Nm bei 3000/min, Verdichtung 9,1:1, zwei Ventile (v-förmig) pro Brennraum, betätigt über eine kettengetriebene oberliegende Nockenwelle und Kipphebel, hydraulischer

Ventilspielausgleich, Querstrom-Zylinderkopf aus Leichtmetall, Motorblock aus Grauguss, fünf Kurbelwellenlager, ein Fallstrom-Gleichdruckvergaser Stromberg 175 CDT, Transistorzündung, Ölinhalt 5 Liter
Kraftübertragung Viergang- oder a. W. Fünftang-Schaltgetriebe, a. W. Vierstufenautomatik mit Drehmomentwandler, Hinterradantrieb

Karosserie und Fahrwerk Selbststr. Stahlblechkarosserie, c_w Wert 0,33, vorn Doppelquerlenker, Dämpferbeine, Schraubenfedern, hinten Raumlenerachse mit je zwei Quer- u. einem Längslenker, Zug- u. Schubstreben, Schraubenfedern, Kugelumlauf lenkung (Servo), vier Scheibenbremsen a. W. m. ABS, Felgen 5 J x 14, Reifen 175/70 R 14

Maße und Gewicht Radstand 2665 mm, L x B x H 4420 x 1678 x 1383 mm, Spur 1428/1415 mm, Gewicht 1140 kg, Tankinh. 55 Liter
Fahrleistungen und Verbrauch Vmax 182 km/h, 0-100 km/h in 12,6 s, Verbrauch 9,5 l/100 km
Bauzeit und Stückzahl 82-93, alle: 1 879 629, 190: 1 185 61 St.



Mittelkonsole mit LCD-Stoppuhr, **roter Bereich erst bei 7000/min**, stark konturierte Sportsitze



Edles Rauchsilbermetalllic dämpft die optisch ausgeprägte **Tuning-Note** des 16-Ventilers

DATEN & FAKTEN Mercedes-Benz 190 E 2.5-16, W 201 E25/2, Baujahr 9/1989

Motor Typ M 102.990, wassergekühlter Vierzylinder-Reihenmotor, vorn längs, Bohrung x Hub 95,5 x 87,2 mm, Hubraum 2498 cm³, 195 PS bei 6750/min, max. Drehm. 238 Nm bei 5000/min, Verdichtung 9,7:1, vier Ventile pro Brennraum, betätigt über zwei kettengetriebene obenliegende Nockenwellen u. hydraulische Tassen-

stöße, Zylinderkopf von Cosworth aus Leichtmetall, Block aus Grauguss, fünf Kurbelwellenlager, mechanisch-elektron. Saugrohreinstr. Bosch KE-Jetronic, kennfeldgesteuerte Elektronikzündung, geregelter Katalysator, Ölinhalt Motor 5 Liter

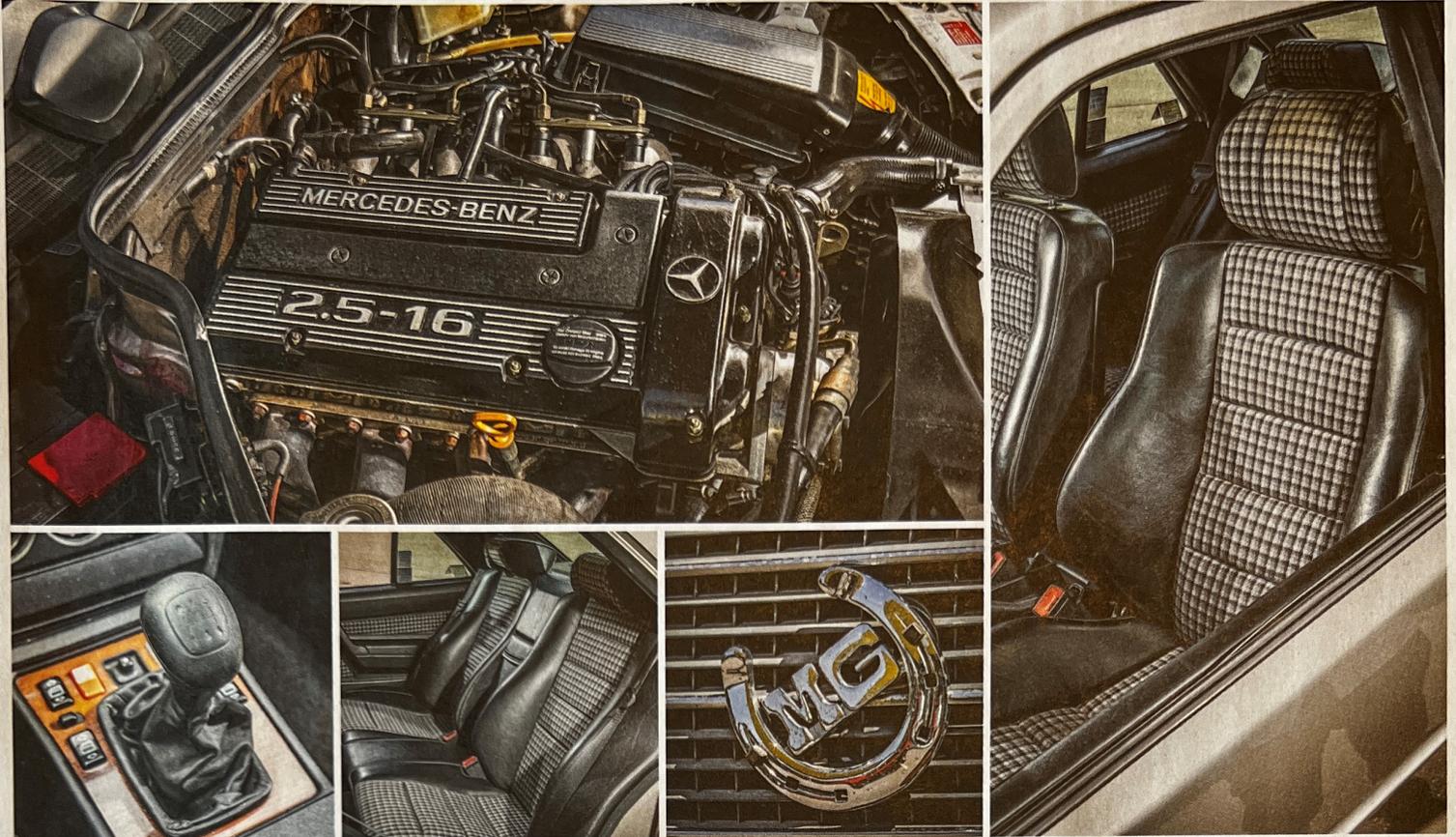
Kraftübertragung Getrag-Fünfganggetriebe (Sportcharakteristik), Viergangautom., ASD, Heckantrieb

Karosserie und Fahrwerk Selbststr. Stahlblechkarosserie, c_w Wert 0,32, vorn Doppelquerlenker, Dämpferbeine, Schraubenfedern, hinten Raumlagerachse mit je zwei Quer-, einem Längslenker, Zug- u. Schubstreben, Schraubenfedern, hydropneum. Niveaugreg., Servo-Kugelumlaufenk., Scheibenbr., ABS, Räd. 7 J x 15, Reif. 205/55 ZR 15

Maße und Gewicht Radstand 2690 mm, L x B x H 4430 x 1706 x 1361 mm, Spur 1446/1429 mm, Gewicht 1390 kg, Tankinh. 62 Liter

Fahrleistungen und Verbrauch v_{max} 235 km/h, 0-100 km/h in 7,3 s, Verbrauch 12,8 l/100 km

Bauzeit und Stückzahl Alle 16V: 1988-93: 23 234, 2.5: 6747 Expl.



Das Prunkstück im 190er ist der geneigt eingebaute, breite und schrumpflackierte **DOHC-Vierzylinder** mit 16-ventiligem Kopf. Das Getrag-Getriebe ist im Fünften direkt übersetzt und besitzt ein **Sport-Schaltschema**. Profilierte Einzelsitze auch im Fond, Sport-Karo vom C 111. Hufeisen mit Monogramm als Glücksbringer

radezu dreiste Forderung, für so viel Geld bekam man schon einen Ford Granada 2.8i GLS mit 150 PS. Fast den gleichen 190er wie den von Johann Kainzlsperger besaß ich vor neun Jahren auch einmal. Genauso wie ich 2007 fast den gleichen 190 E 2.6 mein Eigen nannte: Diamantblau-metallic 355, Automatik und ein Bonvivant mit getöntem Glas, Alurädern und ganz vielen Extras obendrein, aber Stoff Blau 052 statt Grau 078. Als Gegenentwurf folgte 2013 der Spartaner, bei dem die „Ushido“ genannten, glanzlosen 190er-Erklkönige aus dem Fahrversuch mit den Granada-II-Radkappen noch durchscheinen: Classicweiß, innen Stoff Blau, die Instrumententafel oben wie immer gerissen wie nach der Sahara-Erprobung, die Fahrersitzwange aufgescheuert. Schaltgetriebe, wenige Extras, keine Seitenbeplankung. Nur mit dem Unterschied, dass bei meinem 86er „190 E“ auf dem stets blechern klingenden Kofferraumdeckel prangte, was mit Katalysator für 13 Mehr-PS bürgte.

Nur der Einspritzer mit anfangs 122 PS passte zum hohen Anspruch, den der Werbeslogan „Mercedes-Spitzentechnik in kompakter Form“ vermittelte. Für nur 2700 Mark mehr. Bereinigt um den für mich unverzichtbaren Drehzahlmesser, den sich mein sportives Sparbrötchen noch zum drehzahlschonenden Fünfganggetriebe leistete, waren es 288 Mark weniger. Aber immer noch viel zu viel im Vergleich zum Vollwert-Mer-

cedes vom Typ 200. Der 123er war auch ohne E glaubwürdig und kostete nur 26 900 Mark mit selbstverständlich ungedrosseltem 109-PS-Vierzylinder und einer spürbar besseren Qualität, vor allem im Innenraum. Der im Vergleich zum Repräsentationswert überteuerte W 201 war kein spontaner Verkaufserfolg. Für manche galt er sogar als Ausweichmodell für Lieferfristen. Er musste erst als technisch hochwertiges, ungemein fahraktives Ingenieurs-Auto verstanden werden. Drei Jahre brauchte der 190, um durchzustarten, dabei half ihm ab 1985 der wesensgleiche W 124.

Auch er huldigte den neuen automobilen Idealen der 80er, Aerodynamik, Chromverzicht und Leichtbau, mit denen die neue S-Klasse 1979 begann. Vielleicht sieht der 190er deshalb so elegant aus wie ein kleiner 126er. Mercedes-Chefdesigner Bruno Sacco formte die Zäsur der Zeitenwende unter dem Stern und gab einer Modellgeneration von vier Archetypen, einst umstritten, heute verehrt, ein neues, zeitloses Gesicht.

Zu Unrecht unterschätzt

Während ich nun zum Fototermin strebe, im kargen W 201 fahre und ständig über ihn nachdenke, fällt mir auf, wie ungerecht ich doch war. 12:1 steht es zugunsten des W 124 in meiner Auto-Biografie, eine beschämende Bilanz. Es wird dem 201er nicht gerecht. Und es ist daher Zeit, Versäumtes nachzuholen. Der 190er ist hübscher

als der 124er, seine lang gezogenen Rückleuchten finde ich schöner, da ist auch kein Platz mehr für eine alberne Reflektorblende dazwischen. Die geschlitzte Spange an der C-Säule gefällt als individuelles Detail. Sie gilt zusammen mit dem in der Sternenlehre unorthodox mittig angeordneten Handbremshebel als Symbol des W 201.

Seine Fahreigenschaften sind überaus angenehm, selbst der erstaunlich drehfreudige Vierzylinder-Motor, als M 102 bereits 1980 im 200 und im 230 E erschienen, macht Freude. Sogar das Schaltgetriebe ist mit fünf Gängen trotz seiner indifferenten Wege kein lästiges Übel. Der Fahrkomfort überzeugt auch auf schlechten Straßen, selbst das Raumgefühl im gar nicht so kleinen Wagen mit dem klassenlängsten Radstand von 2665 Millimetern wird vom nachhaltigen und umweltbewussten Gewissen plötzlich als großzügig empfunden. Und die mäßige Qualität bei Polstern und Türverkleidungen? Na ja, an die habe ich mich längst gewöhnt, sie ist im 124er bis 1989 nicht besser, den 190 erteilte die Qualitätsoffensive dringender Modellpflege bereits ein Jahr früher, erkennbar an den Sacco-Brettern.

Aber die Haptik, dieses Gefühl der Wertigkeit beim Anfassen, das wird gerade beim Zweihunderteins scheinbar maßgeblich vom Ausstattungsumfang geprägt. Es liegt jedenfalls nicht am Produktionsstandort, daran, ob Sindelfingen (A) oder Bremen (F) in der Fahrgestellnummer erscheinen. Beide, der classicweiße 190 und der

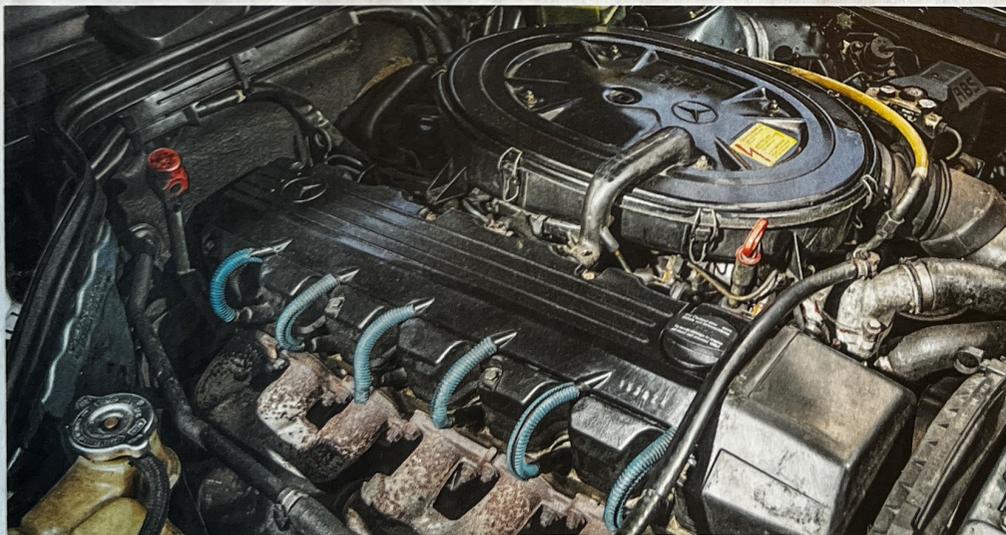
diamantblaue 190 E 2.6, wurden im schwäbischen Gäu gefertigt. Doch der tadellos erhaltene Sechszylinder mit nur 116 348 Kilometern von Bernd Kühnel aus Memmingen wirkt deutlich solider als der Vergaser mit seinen auch gar nicht so astronomischen 164 978 km. Es sind wohl die Verbesserungen der Jahre am Fließband.

Weil ich Extreme mag und Askese auch mal nach krasser Vollastanreicherung verlangt, zieht es mich magisch hinter das Lederlenkrad des trotz vollen Spoiler-Ornats salonfähig wirkenden 190 E 2.5-16 in Rauchsilbermetall 702. Kaum zu glauben, dass der Cosworth-Gekrönte das im Wesentlichen gleiche Auto ist, mit dem gleichen Basismotor und dem gleichen Fahrwerk.

Der Mythos der 16-Ventiler

Doch ich spüre jedes Mal das ewig Mystische im 2.3-16 und nun im 2.5-16: die 83er-Weltrekordfahrten von Nardo, das Race of Champions 1984 zur Eröffnung des neuen Nürburgrings mit Ayrton Senna und Niki Lauda, beide auf Rauchsilber, und die DTM-Erfolge des AMG Evolution II. Den bis auf das Hufeisensignet im Kühlergrill originalen Sechzehnventiler kaufte Manfred Gruel 1990 schockverliebt als Jahreswagen: „Der oder keiner musste es sein. Im Laufe von drei Jahrzehnten fanden wir noch inniger zueinander“, schwärmt Gruel in der Juli-Hitze der schattenlosen Betonstraße. Pannen gab es mit dem in Bremen Gebauten nie. Eine Motorüberholung ist

Der Sechszylinder aus dem 260 E gehorcht inwendig den gleichen Konstruktionsprinzipien wie der gute **Basis-Vierzylinder** im schlichten Vergasertyp. Die **Viergangautomatik** steigert den hohen Antriebskomfort. Doppelrohr-Auspuff und 2.6-Emblem gehören klar zusammen. Geschmiedete Fuchs-Räder, schmaler als beim 2.5-16



DATEN & FAKTEN Mercedes-Benz 190 E 2.6, W 201 E26, Baujahr 3/1987

Motor Typ M 103.942, wassergekühlter Sechszylinder-Reihenmotor, vorn längs, Bohrung x Hub 82,9 x 80,25 mm, Hubraum 2597 cm³, 160 PS bei 5800/min, maximales Drehm. 220 Nm bei 4600/min, Verdichtung 9,2:1, zwei Ventile pro Brennraum, betätigt über eine kettengetriebene oberliegende Nockenwelle und Kipphebel, hydraulischer Ventilspielausgl., Querstrom-

Zylinderkopf aus Leichtmetall, Block aus Grauguss, sieben Kurbelwellenlager, mechan.-elektronische Saugrohreinspr. Bosch KE-Jetronic, kennfeldgest. Elektronikzündung, geregelter Katalysator, Ölinh. Motor 6 Liter

Kraftübertragung Fünfganggetriebe, a. W. Vieregangautomatik, Hinterradantrieb, a. W. ASD

Karosserie und Fahrwerk

Selbststr. Stahlblechkarosserie, vorn Doppelquerlenker, Dämpferbeine, Schraubenfedern, hinten Raumlagerachse mit je zwei Quer- u. einem Längslenker, Zug- u. Schubstreben, Schraubenfedern, a. W. Niveauregulierung, Servo-Kugelumlauf lenkung, Scheibenbr., a. W. ABS, Räder 6 J x 15, Reifen 185/65 R 15

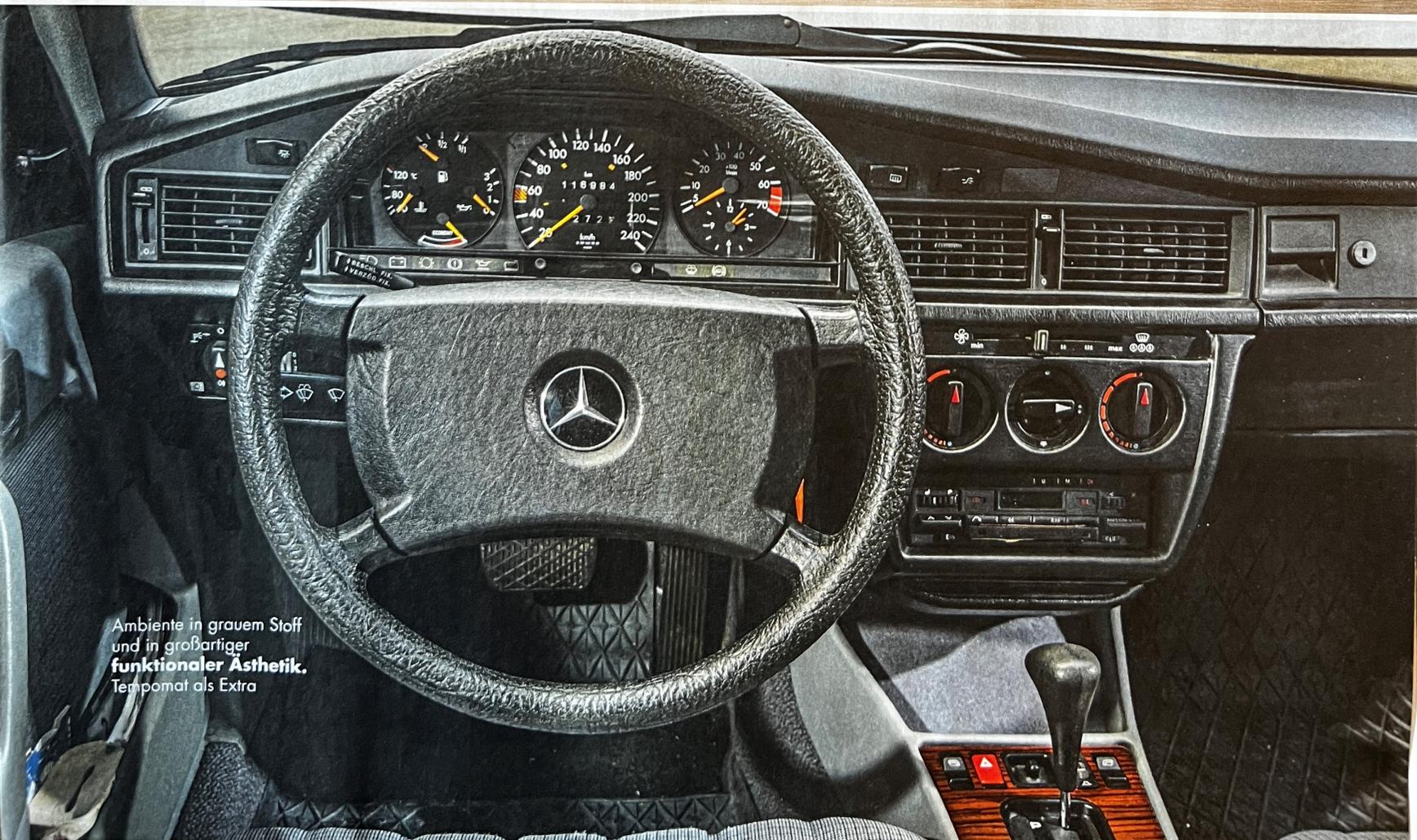
Maße und Gewicht Radstand 2665 mm, L x B x H 4427 x 1678 x 1383 mm, Spur 1437/1418 mm, Gewicht 1310 kg, Tankinh. 62 Liter

Fahrleistungen und Verbrauch Vmax 212 km/h, 0-100 km/h in 9,5 s, Verbrauch 11,2 l/100 km

Bauzeit und Stückzahl 190 E 2.6: 1986-1992: 104907 Expl.



Seine Eleganz im Profil erinnert an die **S-Klasse W 126**. Pralle Radhäuser dank 15-Zoll-Alurädern



Ambiente in grauem Stoff und in großartiger **funktionaler Ästhetik**. Tempomat als Extra



Der schlichte 190 bleibt stets bescheiden im Hintergrund. **16-Ventiler und 2.6** sind klare Rivalen beim Wettbewerb um Leistung, Drehmoment und Klangfülle

DIE SONDERMODELLE mit drei exklusiven Farben für Lack und Polster

Das Avantgarde-Trio von Sacco

Am Ende des Modellzyklus wollte Chefdesigner Bruno Sacco den 190 jünger und mutiger machen. Die limitierte Avantgarde-Sonderserie mit den Farbnamen Rosso, Azzurro und Verde erschien 1992 und war sehr erfolgreich. Es wurden 2300 Exemplare vom 190 E 1.8 in Avantgarde-Rot 569, 950 Stück vom 2.3 in Avantgarde-Blau 343, veredelt mit den exklusiven Sport-Ledersitzen des 2.5-16, und 750 Exemplare vom 2.5 D Verde in Turmalingrün 269 aufgelegt. Für die Schweiz gab es noch eine Edition „Primavera“, Frühling, mit je 750 1.8 und 2.3 in Turmalingrün. Alle sind Metallic-Lacke.



Avantgarde Rosso 190 E 1.8 oben vor dem Muster seiner bunten Stoffbezüge. **Avantgarde Azzurro** 190 E 2.3 und Avantgarde Verde, ein 190 E 2.5 D in Turmalingrün



auch nach 191 525 Kilometern nicht erforderlich. Außer Lederpolsterung, Tempomat und Viergangautomatik listet sein laminiertes Datenblatt nicht weniger als 15 Sonderausstattungen wie elektrisches Schiebedach, Klimaanlage, Standheizung und Scheinwerferwischer auf. Macht zusammen immense 85 340,40 Mark, der weiße 190 kostete kraft seiner sieben Extras, zu denen eine kostspielige Servolenkung gehört, 1984 bescheidene 30 027,60 Mark. Vieles ist sowieso serienmäßig beim elitären 16-Ventiler, der 1989 im Basispreis so teuer kam wie ein Mercedes 300 SEL, vor allem die fahraktiven Komponenten wie geschmiedete Aluräder, Niveauregulierung, Sperrdifferenzial, Ölthermometer und Stoppuhr auf der Mittelkonsole, Fünfgang-Sportgetriebe sowie straffe Sportsitze auch im Fond.

Reserven bis zu 373 Evo-II-PS

Fahrerisch verlangt der 190 E 2.5-16 nach viel mehr Engagement. Vorbei ist es mit der Hängetmatte, die ich noch von meinem souveränen 190 E 2.6 in Erinnerung habe, dem Double des Wagens von Bernd Kühnel. Der Rauchsilberpfeil der Moderne will eine deutlich höhere Anfahrtdrehzahl. Das Getriebe mit dem Ersten links hinten erwartet beherzten Zugriff samt Zutritt der Kupplung, dankt es artig mit präzisiertem Gangwechsel. Dennoch empfinde ich den 2.5-16 wegen seiner Exklusivität und Ausstattungsfülle unbedingt auch als Luxuswagen.

Fast könnte man meinen, der 190 sei überqualifiziert für den normalen Autofahrer-Alltag und er hätte sich all sein Talent für seine ursprünglich geplante Karriere als Gruppe-B-Rallyeauto aufgespart. Oder, als die Träume mit Walter Röhrl platzten, für sein glanzvolles Finale in der DTM als Evolution II mit 373 PS.



Doch selbst der serienmäßig limitierte 190-Vergaser profitiert von der ab 1977 unter Entwicklungschef Werner Breitschwerdt enorm forcierten Konstruktion eines „kleinen“ Mercedes zur Senkung des US-Flottenverbrauchs und zur Herausforderung des Dreier-BMW.

Die harmonische Mitte: 2.6

Schon der 190 mit 105 PS ist ein anspruchsvoller Wagen, mit dem es sich auch unter dem Aspekt der Nachhaltigkeit vortrefflich fahren lässt. Dem W 201 lässt sich die fahrdynamische Pioniertat der Fünflenker- alias Raumlenerachse zuschreiben. Sie wurde von den Fahrwerks-Ingenieuren Kurt Enk und Manfred von der Ohe aus der Doppelquerlenker-Konstruktion des C 111 erdacht und geschaffen. „Eine Hinterachse, wie sie es in dieser Form noch nie gab“, glorifizierte der erste Prospekt von 1982.

Den aerodynamischen Designwandel bei Mercedes löste allerdings Bruno Sacco vorher mit der S-Klasse W 126 aus. Und der moderne, schlanke Vierzylinder, erstmals mit Querstromkopf, kippebelgesteuerten Ventilen und Einfach-Steuerkette, wird ihm oft zugeschrieben, aber er diente schon zwei Jahre vorher im W 123. Motoren-Entwickler Rolf Zeller konstruierte ihn unter der Ägide von Kurt Obländer und erweiterte das verbrauchsgünstige und ungenügend effiziente Triebwerk zum Sechszylinder mit 2,6 und 3,0 Litern Hubraum.

Bernd Kühnells Luxus-190er mit leisem 160-PS-Motor, sanft schaltender Automatik und ruckfreiem Tempomat fehlen nur noch die schmucken Velourspolster und das ABS aus Gründen einer imageträchtigen Vorreiterschaft:

Beim Fahren stellt sich in mir sofort das souveräne Gefühl eines kultivierten und leistungsstarken Triebwerks ein, das ich schon im Ford Taunus 2.3 Ghia und später im BMW 320/6 genoss. Es geht einher mit einer äußerst gepflegten Erscheinung, die von getönten Scheiben, anmutigem Metallic-Lack und elegant geformten Leichtmetallrädern im Fuchs-Design lebt.

Racer-Ambitionen wie dem gaswechsel-optimierten 2.5-16, der es sich leisten kann, auf einen Turbolader zu verzichten, sind dem Sechszylinder fremd. Er hätte allenfalls mit Fünfganggetriebe und gnadenlos gedreht den Hauch einer Chance. Nicht eben billig war einst so ein gut ausgestatteter 190er mit Sechszylinder. Ich werde später am Abend den gespitzten Bleistift nehmen und rechne samt 14 Extras einen Neupreis von 54 628,80 Mark aus, das Basismodell des 2,6-Liters kostete nur 44 289 Mark. Charme und Schick lässt sich über die Sonderausstattungen nun einmal effektiv dazukaufen, die Erscheinung des diamantblauen liegt derart aufgehübscht um Längen über der frugalen Aura des weißen Vierzylinders.

Es ist aber nur gerecht, dass sich das Fahrverhalten nicht so sehr unterscheidet wie das Äußere. Die Servolenkung arbeitet auch im Standardmodell präzise, die Federung ist so komfortabel wie die des größeren W 124, und das Fahrverhalten zeigt sich auch bei forciertem Kurvenfahren von geringer Untersteuerneigung, die in nahezu stoische Neutralität mündet. Am Ende ist es diese selbstverständliche Funktionalität, die jeden Mercedes 190 so sympathisch macht und die es mich bereuen lässt, dass ich nur zwei von ihnen besaß. ■

Das D&W-Flair ist beim 16V längst passé. Die **Spoiler-garnitur** verleiht ihm heute eine eher distinguierte Note. Das leicht eingezogene „Kamm-Heck“ optimiert die Aerodynamik



YOUNGTIMER-Redakteur Alf Cremers

Fazit

Lange schaute ich sehnsüchtig dem 2.3-16 in Rauchsilber nach. Ich wollte ihn mit Automatik, das war Kassengift. Heute sind auch die teuer. Mein Favorit ist deshalb der vornehme **190 E 2.6**, ich hatte mal einen, auch mit vielen Extras. Der unüberlegte Verkauf seinerzeit schmerzt immer noch.

KAUFBERATUNG

MERCEDES-BENZ 190, 190 E, 190 D (W 201), 1982–1993

Die kompakte Baureihe von Mercedes zeigte sich anfangs so korrosionsanfällig wie der Mittelklassetyp W 123. Doch ab dem 1988er-Facelift stellte sich eine lobenswerte Rostvorsorge ein. Technisch spannt der W 201 einen weiten und überaus langlebigen Bogen von 72 PS beim 190 D bis 235 beim Evo II.

★★★★★ **Alltagstauglichkeit***
★★★★★ **Ersatzteillage**

★★★★★ **Reparaturfreundlichkeit**
★★★★★ **Unterhaltskosten**

★★★★★ **Verfügbarkeit**
★★★★★ **Nachfrage**

* Diese Einstufung gilt nicht für 190 E 2.3-16 und 2.5-16

KAROSSERIE-CHECK

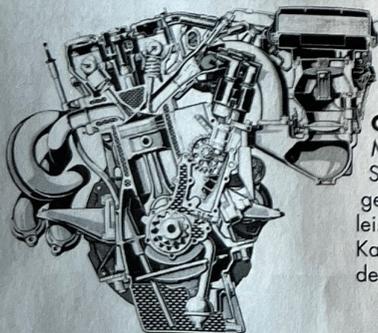
Die Karosserie des W 201 wurde in den Werken Sindelfingen und Bremen solide und sorgfältig gefertigt. Allerdings ließ bis zur ersten Modellpflege von 1988 der Korrosionsschutz Wünsche offen. Allen voran die Modelle ohne seitliche Saccobretter leiden an Durchrostungen an den **Vorderkotflügeln und den Domen von Dämpferbeinen und Schraubenfedern**. Auch die **Verstärkungsbleche um die Wagenheberaufnahmen** sind fast immer vom Rost befallen. Dem 190er blieb die Einführung des Wasserbasislacks knapp erspart, Rostblasen gibt es nur selten über der Kunststoffbeplankung. Das Stoff-Interieur ist verschleißanfällig.

TECHNIK-CHECK

Fünf verschiedene Motorkonstruktionen kommen in, sinnvoll gerechnet, 14 Leistungsstufen beim 190er zum Einsatz: M-102-Vierzylinder, M-102-DOHC-Vierzylinder, M-103-Sechszylinder und die Diesel OM-601-Vierzylinder und OM-602-Fünfzylinder mit 90, aufgeladen 122 PS. Die Schwachpunkte der Benziner liegen bei **eingelaufenen Nockenwellen, defekten Hydrostößeln, schadhaften Zylinderkopfdichtungen und gerissenen Steuerketten**. Bei den 16-Ventilern, die in der Regel sehr hohe Laufleistungen erreichen, kommt es selten zu Pleuellagerschäden. Die Selbstzünder imponieren mit noch mehr Robustheit, der 190 D 2.5 mit 90/94 PS imponiert durch enorme Langlebigkeit. Allerdings sind im hohen Alter defekte **Zylinderkopfdichtungen** häufig. Benziner laborieren oft an Problemen der Zündanlage (Verteiler, Zündkabelbaum).

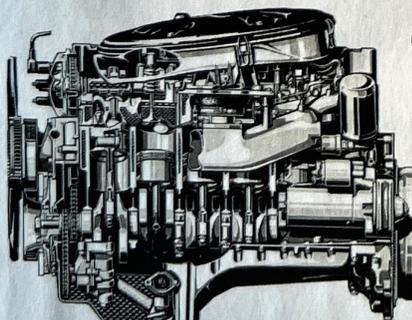
ERSATZTEILE

Viele 190er sind auch ohne H-Kennzeichen noch täglich im Einsatz. Die Ersatzteillage ist gut. Das meiste an Technik, Blech und Zierrat gibt es beim **Mercedes-Benz-Ersatzteilservice**. Deutlich günstiger wird es jedoch, auch in Erstausrüsterqualität, im freien, überregionalen Auto-Teilehandel wie Stahlgruber, Trost oder Klostermann.



Mit sehr stolzem Nockenwellen-Geweh von **Cosworth** wird der M-102-Block bei den Sechzehnventilern gekrönt. 185 PS leistet der 2.3-16 ohne Kat, das entspricht dem M 110 im 280 E

Der Sechszylinder-OHC-Motor M 103 im 190 E 2.6 stammt aus dem **260 E und 260 SE**, konstruktiv ist er ein um zwei Einheiten verlängerter Vierzylinder M 102, der bereits 1980 im W 123 debütierte



PREISE

Bei Einführung 12/1982 (Mercedes 190, 90 PS) 25 600 DM
Classic-Analytics-Preis 2022 (Zustand 2/4) 4300 / 1800 Euro
Versicherung (Haftpflicht/Vollkasko)** 58,92 / 156,78 Euro

Bei Einführung 9/1985 (Mercedes 190 E 2.6, 166 PS) 39 110 DM
Classic-Analytics-Preis 2022 (Zustand 2/4) 9300 / 2700 Euro
Versicherung (Haftpflicht/Vollkasko)** 67,89 / 198,79 Euro

Bei Einführung 9/1988 (Mercedes 190 E 2.5-16) 67 950 DM
Classic-Analytics-Preis 2022 (Zustand 2/4) 27 600 / 8600 Euro
Versicherung (Haftpflicht/Vollkasko)** 108,23 / 376,56 Euro

CLUBS & SPEZIALISTEN

Mercedes 190er Freunde Deutschland e.V., Daniel Knetsch, Stephanstraße 60, 01129 Dresden, www.190er-freunde-deutschland.de

Mercedes-Benz W 201 16V Club, C. Rieger, Graf-Eberhard-Weg 2, Tel. 0173/3943862, 71706 Markgröningen, www.mb-w201.de

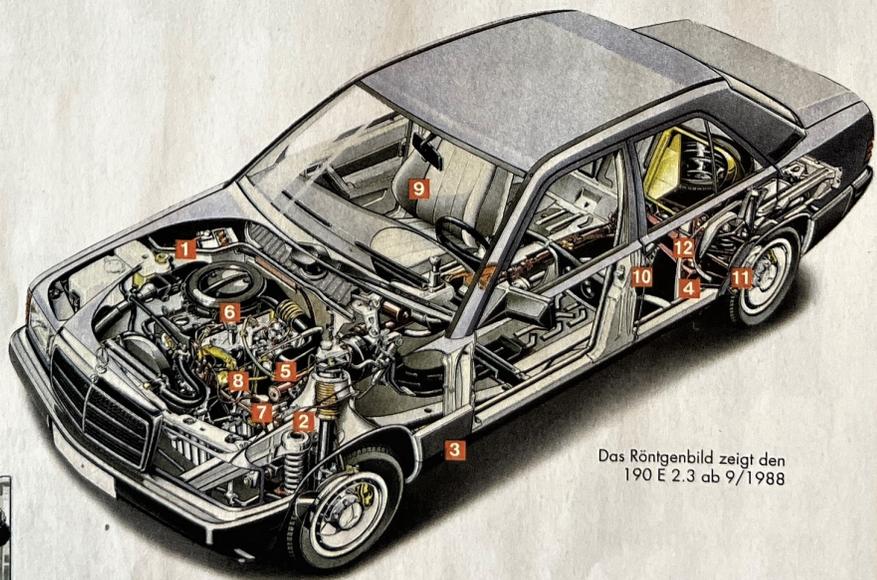
Mercedes-Benz W 201/C-Klasse Club e.V., W 201 bis W 203, Gildenweg 14, 52428 Jülich, c-klasse.club

Mechatronik Classic GmbH, Dipl.-Ing. Frank Rickert, Stufenstraße 54, 74385 Pleidelsheim, Telefon 07144/99820, www.mechatronik.de

Väth Motorentechnik GmbH, J. Ehret-Väth, Aschaffener Straße 76, 63785 Hösbach, Tel. 06021/454740, www.vaeth-motoren.com

SCHWACHPUNKTE

- | | |
|-------------------------------------|---------------------------------------|
| 1 Kotflügel und Stehbleche | 7 Pleuellagerschäden (16-Ventiler) |
| 2 Dämpferbein- und Federdome | 8 Turbolader (2.5 D Turbo) |
| 3 Schweller u. Wagenheberaufnahmen | 9 Alterung und Verschleiß (Interieur) |
| 4 Hinterachsbefestigungen (4 Holme) | 10 Türfangbänder defekt |
| 5 Nockenwellen und Hydrostößel | 11 Bremsmittel an der Hinterachse |
| 6 Stromberg-Vergaser, KE-Jetronic | 12 Lager der Raumlenerachse |



Das Röntgenbild zeigt den 190 E 2.3 ab 9/1988

** Quelle: Herzessache. Der Assekuradeur, Jahresprämie, Auto in Zustand 2, mit Garage, jährliche Fahrleistung 2500 km



1983 war die Diesel-Hochphase zwar noch nicht gekommen, doch manche Zeitgenossen erkannten schon die unbestreitbaren Vorteile: Langlebigkeit und Sparsamkeit

Tatsächlich machen die Ausmaße des seit 1958 gebauten Oelmotors OM 615 eine Neuentwicklung nötig. Wo der Strich-Acht (W 115) und auch der W 123 unter ihren hohen Motorhauben noch genügend Platz boten, muss für den Neuen mit Bruno Saccos zeitloser Linie ein kompakteres Aggregat her. Die Mercedes-Ingenieure konzipieren den OM 601 als modulares Konzept mit einheitlichem Einzylinderhubraum von 500 cm³ – Vier-, Fünf-, Sechszylinder lassen sich somit kostengünstig fertigen.

Im November 1983 ist es so weit, die Diesel-190er werden ausgeliefert. Als aber die ersten Testergebnisse in *auto motor und sport* herauskommen, dürfte die Aufregung in Sindelfingen groß sein; der neue Selbstzünder kommt nicht besonders gut weg. Die Fachpresse hat mehr erwartet. Mehr als die deutliche Gewichtsersparnis von 48,5 Kilogramm im Vergleich zum Vorgänger-Triebwerk, mehr als die hochgelobte akustische Kapselung, die zumindest Außenstehenden das Arbeitsprinzip des Motors nicht sofort offenbart. Mehr als den günstigen Minimalverbrauch von 6,7 und den Schnittverbrauch von 8,0 Litern auf 100 Kilometer. Das alles passt, doch die Charakteristik des 72-PS-Selbstzünders wird als phlegmatisch, elastizitätsarm und im Innenraum bei hohen Drehzahlen als laut beschrieben.

Dauerlauf statt Dynamik

Heute stellt sich die Sache etwas anders dar: Einen 190 D zu fahren, ist ein Angebot der Entschleunigung, das man nicht ausschlagen sollte. Sicher, der 190 D ist wie seine Vorgänger eine Wanderdüne, zeigt selbst im warmen Zustand eine ausgeprägte Widerspenstigkeit, wenn es darum geht, auf Gaspedal-Impulse zu reagieren. Und ja, ein 190 D kann mit seinen 72 PS und 123 Nm selbst den nominell gleich starken und sechs Zentner schwereren 240 D der Baureihe W 123 nicht abhängen – im Gegenteil. In den Elastizitätswerten hinkt der 190 D deutlich hinterher, bei 60 bis 120 km/h

KENNZEICHEN **D**

Die kleinste Baureihe beschert Mercedes die modernsten Dieselmotoren – notgedrungen, denn die alten Oelmotoren vom Typ OM 615 passen nicht mehr unter die Motorhaube der aerodynamisch optimierten, flachen Front der Baureihe W 201. Der neue OM 601 weist in die Zukunft.

TEXT Kai Klauer FOTOS Archiv

gleich um vier Sekunden. Doch damals wie heute sind das nur Zahlen. Jenseits von Quartettspielen, also im Alltag, kaum erwähnenswert. Ein Kuriosum überrascht aus heutiger Sicht: Der Zweiliter-Benziner M 102 mit 90 Vergaser-PS deklassiert kräftemäßig den Diesel. Er stemmt 165 Nm – stolze 42 mehr als der Selbstzünder.

Wer sich 1983 für einen Diesel entscheidet, möchte in erster Linie niedrigen Verbrauch und Haltbarkeit. Sucht ein Arbeitstier, kauft ein Auto fürs Leben. Und genau da trifft der 190 D ins Schwarze. Seine solide Konstruktion als Vorkammerdiesel mit mechanischer Stempel-Einspritzpumpe definiert einen nachhaltigen Motor. Sechs Liter Motoröl sorgen für thermische Gesundheit in jeder Lage – auch unter Extrembedingungen wie Wüste und Arktis. Der Käufer folgt der Überzeugung, dass ein Benz-Diesel qualitativ unerreicht sei – und legt dafür einen ordentlichen Stapel Geldscheine auf den Tresen. Denn wir dürfen nicht vergessen, dass der Preis des 190 D damals stolze 26 938,20 Mark beträgt – exakt 912 Mark mehr als für den günstigsten 190er, den angesprochenen 190 mit Zweiliter-Vergasermotor.

Die 190er-Bestellungen kommen trotzdem so schnell rein (Platz drei der Zulassungsstatistik), dass sich Mercedes bis Juni 1985 Zeit lässt, den Reihenfünfzylinder zu bringen. Gut 4000 Mark Aufpreis sind für den 154 Nm und 90 PS starken Zweieinhalbliter fällig. Ein Betrag, der sich lohnt, denn neben der guten Schippe Mehrleistung offenbart der 2.5 D ein ungleich höheres Maß an Komfort, Elastizität und Manieren, benötigt dabei aber kaum mehr Diesel – und klingt auch noch fast schön.

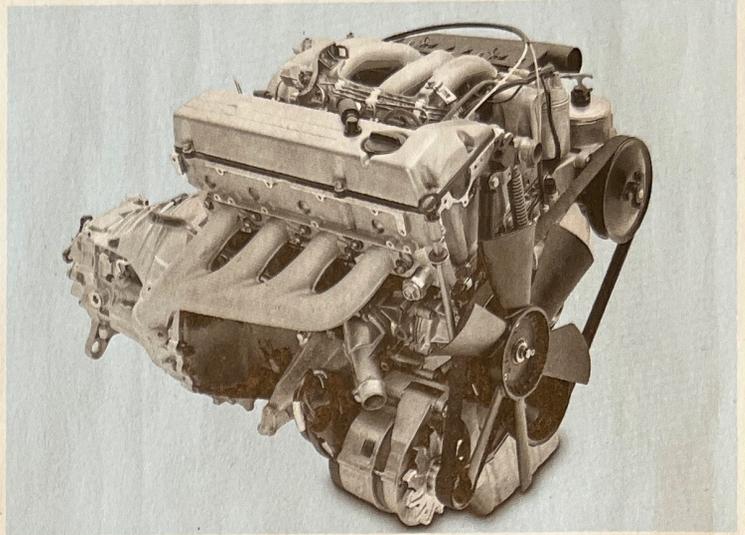
Ordentlicher Turbo-Zuschlag

Geradezu sportlich wird's ab Februar 1986 mit dem aufgeladenen Fünfzylinder. Stramme 122 PS und eine Drehmomentwelle bis zu 225 Nm machen den 190 D 2.5 Turbo zum D-Zug für Fernpendler. Er knackt fast die 200-km/h-Grenze. Dabei bleibt er meist unter neun Litern Verbrauch, lässt sich auch mit einer Sechs vor dem Komma bewegen. Wegen des „Bonanza-Effekts“* bietet Mercedes das Diesel-Topmodell zunächst nur mit Viergangautomatik an. Erst zur Modellpflege 1989 gibt's ihn mit Fünfgang-Schaltgetriebe. Doch für den Turbo ist ein saftiger Aufschlag fällig, die Preise beginnen bei 43 719 Mark – ein W 124 als 300 D mit Dreiliter-Sechszylinder kostet nur 399 Mark mehr.

Baby-Benz-Topseller bleibt über die gesamte Bauzeit bis 1993 mit 638 180 Exemplaren der 190 E, doch schon danach folgt der 190 D (452 806). Der 190 D 2.5 wird 147 502-, der 190 D 2.5 Turbo 20 915-mal gefertigt. Vom 2,2-Liter, nur in Nordamerika angeboten, laufen 10 560 Einheiten vom Band – nur die 16V- und die Evo-Modelle sind seltener. ■

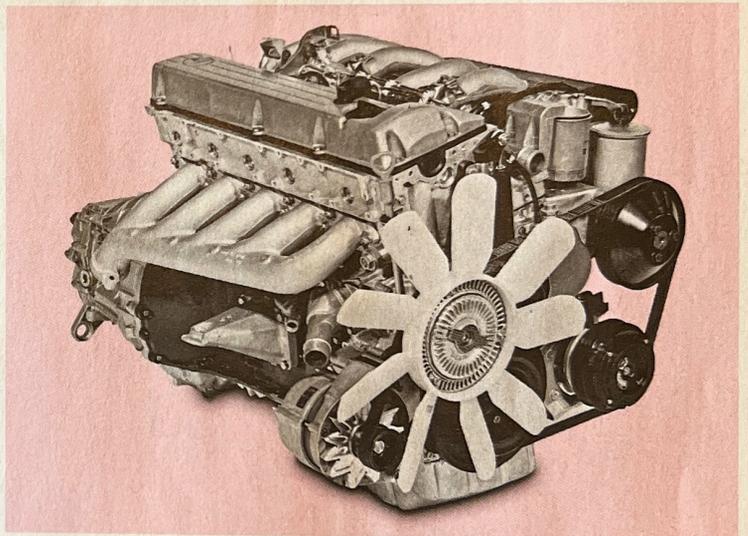
OM 601 Ab 9/1983, 1997 cm³, Bohrung x Hub 87 x 84 mm, 72 PS, 123 Nm

Der kompakt bauende OM 601 D 20 mit **Graugussblock** und **Leichtmetall-Zylinderkopf** leistet ab 1989 75 PS (und 126 Nm). Für Nordamerika als D 22 mit längerem Hub (92,4 mm) und 2197 cm³, 73 PS und 130 Nm



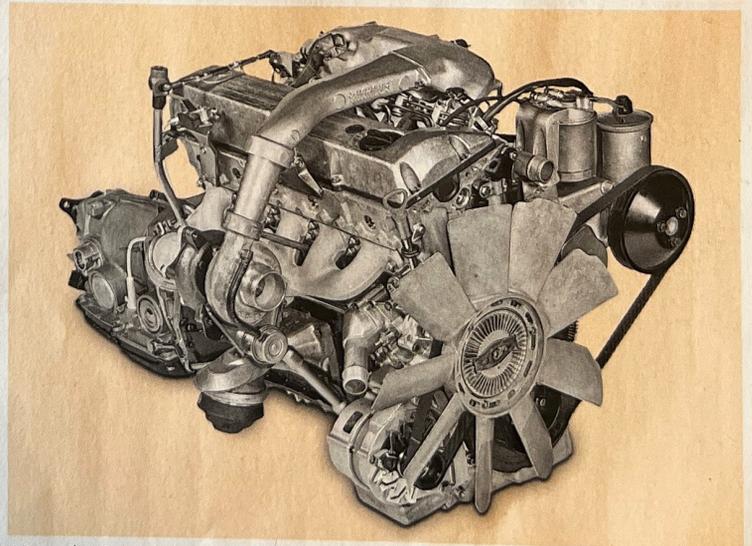
OM 602 Ab 6/1985, 2497 cm³, Bohrung x Hub 87 x 84 mm, 90 PS, 154 Nm

Um einen Zylinder verlängert, bietet der OM 602 von allem mehr: **Leistung, Drehmoment, Laufruhe** – und eine gewisse Souveränität. Kam zuerst im W 124. Gut erkennbar: Ein Keilrippenriemen treibt alle Nebenaggregate an



OM 602 TURBO Ab 2/1986, 2497 cm³, B x H 87 x 84 mm, 122 PS, 225 Nm

Der angeflanschte Abgasturbolader erhöht das Drehmoment um **71 Nm – eine echte Ansage**. Die Leistung steigt um 32 PS. Mercedes koppelt den Turbo erst zwangsweise an die Automatik – wegen des „Bonanza-Effekts“*



* Bei starken Dieselmotoren mit Schaltgetriebe und Hinterradantrieb kann sich die Antriebseinheit in den weichen Lagern verdrehen, was zu Aufschaukeln führen kann. Bei Wandlerautomatik nicht existent, da keine starre Verbindung.