

UNSER BABY



Natürlich ist der 190er ein Meilenstein der Mercedes-Geschichte, doch die tiefsten Reifenspuren hat er nicht im Schwäbischen hinterlassen. Für viele Mercedes-Werker aus Bremen-Sebaldsbrück war er das wichtigste Auto ihres Berufslebens. Und manche von ihnen lässt der W 201 bis heute nicht los

Warum ausgerechnet dieser hier? Warum ein brillantsilberner 190 Diesel mit mausgrauen Karopols-tern, Viergangschaltung und Becker-Grand-Prix-Radio ohne Casset-ten-Teil? Das Kassengestell haben sie aufgehoben im Bremer Mercedes-Benz-Werk, keinen 2.5-16V oder wenigstens 190E 2.6, es wären ja genug dagewesen bis 1993. „Man



hat damals noch keine Neuwagen aufbewahrt“, sagt Lars Brüns, der Mann, der um die Technik der Werks-Klassiker kümmert. Stattdessen pickten sie den kleinen Diesel aus dem internen Werksverkehr, ein Auto, das bis heute keine schwarzen Kennzeichen getragen hat. Das Zählwerk zeigt 24.000 Kurzstrecken-Kilometer, er riecht sogar noch neu, ein bisschen wie eine Mischung aus Aftershave und Möbelhaus.

Vor allem aber zeigt er in seinem Jahreswagen-Zustand, wie es vor 40 Jahren zum Erfolg der Baureihe kam. Und daneben zu einem zweiten Wirtschaftswunder im kleinen, aber chronisch klammen Stadtstaat Bremen. Es waren ja nicht die Evos und die Sechszylind-

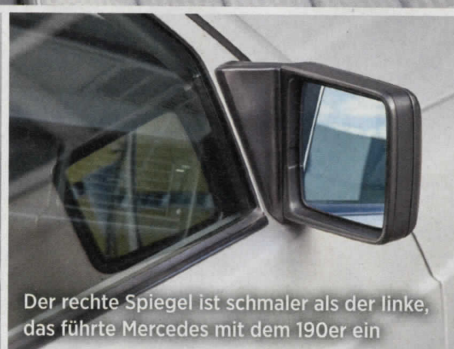
der, die damals vor den Reihenhäuser-Garagen standen, sondern die Vierzylinder mit fünf Extras, über deren Notwendigkeit der Familienrat entschieden hatte. Auch bei Lars Brüns war es so. Der gelernte Kfz-Mechaniker erinnert sich genau daran, wie er mit seinem Vater den ersten Jahreswagen zusammenstellte. Der modische Lilaton *Bornit metallic* kostete zwar stolze 1080



Die reine Leere: Für viele Baby-Brenz-Käufer brauchte es nicht viele Extras, ein echter Mercedes war der 190er auch mit Viergang-Schaltung und Becker-Radio ohne Cassettenschacht



Die Klimaanlage der Achtziger war das elektrische Schiebe-Hebedach. Mit 1955 Mark gehörte es 1991 zu den teuren Extras



Der rechte Spiegel ist schmaler als der linke, das führte Mercedes mit dem 190er ein



Selbst Stoff an den Türen hatten sie nicht alle, das Sparmodell 190 E 1.8 kam ohne aus



Auf den Spuren der Vergangenheit: Die Platanenallee führt die beiden Flüsterdiesel vorbei an Halle 1 und 2, wo Borgward von 1954 bis 1961 die Isabella baute

Mark Aufpreis, war aber notwendig, um den Jahreswagen mit Gewinn verkaufen zu können. Dazu das mechanische Schiebedach und eine Anhängerkupplung, „das war's schon“. An der knochigen Viergangschaltung störte sich keiner, schließlich hatte auch die Automatik nur vier Stufen. So bescheiden waren Mercedes-Käufer noch, als gerade die Mauer gefallen war.

Lars Brüns hat es als junger Kfz-Mechaniker erlebt, er kam 1990 zu Mercedes nach Bremen-Sebalds-

brück, als die Baureihe W201 das Werk schon groß gemacht hatte. Damals baute er am DTM-Homologationsmodell 190 E 2.5-16 Evo 2 mit, „das war ziemlich anspruchsvoll“. Heute, mit 50, fährt er privat einen Strichacht, kümmert sich um Weiterbildungsmaßnahmen und nebenbei um die Automobilen Meilensteine des Werks. Da steht der nackte 190er neben der Isabella, die Borgward in Sebaldsbrück baute, neben den Hanomag-Kleinlastern, die danach kamen, dem „Bremer Transporter“ von Mercedes und dem

T-Modell. Den Autos also, ohne die es das heutige Werk nicht geben würde, doch dazu kommen wir gleich.

Erst einmal einsteigen in den silbernen 190er der Vernunft, den Lars Brüns gerade vorgefahren hat. Der kleine Diesel war es nämlich, mit dem der wahre Durchbruch der Baureihe begann. Zuerst waren im Herbst 1982 die Zweiliter-Benziner da, die so viel kosteten wie der größere W123, ohne viel mehr zu bieten. Doch der kleine Diesel mit seinen 72 PS war es, der den großen Fortschritt mit jeder Selbstzündung spürbar machte. Er ging besser als der große 300 D, verbrauchte aber deutlich weniger. Und zum ersten Mal in seiner Geschichte war der Ölmotor kein Kakophoniker mehr, sondern ein sorgfältig gekapselter Flüsterer, dessen Belfern die Entwickler so gut gedämmt hatten wie nie zuvor.



„KEINER HIER IM WERK HAT ANFANGS DARAN GEGLAUBT, DASS MAL MEHR ALS

100 AUTOS PRO SCHICHT GEBAUT WERDEN

KÖNNTEN. UND HEUTE SIND ES 300.“ Lars Brüns



**„VIELE ÄLTERE KOLLEGEN
ERINNERN SICH NOCH DARAN,
WIE SIE AN DIESEN AUTOS
GESCHRAUBT HABEN. DA
STELL' ICH MIR IMMER VOR, ICH WÄRE
DABEI GEWESEN.“** Lennard Schmidtke



TECHNISCHE DATEN

MERCEDES 190D

Motor

Vierzylinder-Vorkammer-Dieselmotor OM 601, obenliegende Nockenwelle, Antrieb über Duplex-Kette, Bosch-Vierstempel-Einspritzpumpe

Hubraum

1997 ccm

PS bei U/min

75 bei 4600

Antrieb

Hinterradantrieb, Viergang-Schaltgetriebe

Vmax 160 km/h

Baujahr

1991

„Wenn nach einer Winternacht der Zündschlüssel gedreht wird, geht ein kurzes Schütteln durch den Wagen, der Rest ist fast Schweigen“, schrieb ein erstaunter Klaus Westrup damals in *auto motor und sport*. Ganz so groß ist die Verblüffung heute nicht mehr, doch das Murmeln des Vorkammer-Diesels bleibt immer noch unaufdringlich-dezent, wenn sich der silberne 190D wieder wie damals über das Werksgelände von Sebaldsbrück bewegt. Und wie damals sitzt es sich hinter dem Vierspeichen-Lenkrad so komfortabel wie in den großen Benzen, was damals zu den zentralen Forderungen des Lastenhefts zählte. Schon im Januar 1974 hatte Entwicklungschef Hans Scherenberg für „einen typischen Mercedes-Benz“ plädiert und vor einem Abstieg in die Preisklasse von Opel und Ford gewarnt.

Genau so gediegen fährt er sich, der 190D, auch wenn er niemals die vier Airbags an Bord hatte, die sich Scherenberg anfangs wünschte. Aber es sind die markentypischen Stoffe und Materialien, die seine Passagiere umgeben, selbst ein Zierdeckelchen aus glanzlackiertem Zebranoholz haben die Gestalter auf der Mittelkonsole untergebracht. Und obwohl der 190er kein schwerer Wagen ist, vermittelt er das Gefühl mit dem Plopp-Ton seiner Türen, der Steifigkeit seiner Karosserie und dem satten Abrollen seines Fahrwerks.

Natürlich ist er für heutige Begriffe ein Schwächling, aber das zeigt sich erst, als er kurz auf die Kontrollstrecke des Bremer Werks darf. Dafür hält so ein 190D beim Verbrauch noch locker mit, viel mehr als sechs Liter Diesel nimmt er nicht zu sich. Das war nicht nur für deutsche Normalverdiener ein Wort, denn mit seiner Genügsamkeit musste der W201 das einträgliche US-Geschäft der ganzen schwäbischen Sippe retten. Der *Clean Air Act* der Amis hatte einen Flottenverbrauch von 8,3 Litern gefordert, den Mercedes auch mit dem neuen

Die On-Off-Entwicklungsgeschichte des kleinen Mercedes

Erst beim dritten Anlauf und nach beinahe 30 Jahren bekamen sie beim Daimler ihre kleine Baureihe in den Griff. Den Bau eines kompakten Einstiegers hatte der Vorstand bereits am 2. Februar 1953 beschlossen, der neue W122 sollte wieder 170 heißen, jedoch mindestens 15 Prozent günstiger herzustellen sein als der alte 170V. Mit dem Kauf der Auto Union war der Plan 1958 vom Tisch, ein kleiner Mercedes hätte die Existenz des Auto Union 1000 bedroht. Statt dessen sollte der neue W118 mit Frontantrieb und Boxermotor zum

„Scharniermodell“ zwischen beiden Marken werden – bis die Schwaben die Auto Union 1965 mitsamt dem W118 und dessen diversen Motoren an Volkswagen verkauften. Zwar forderte Mercedes-Chefentwickler Fritz Nallinger die Entwicklung eines kompakten Nachfolgers, doch erst sein Nachfolger Hans Scherenberg belebte die Idee im November 1973, auf dem Höhepunkt der Ölkrise. Spät, aber nicht zu spät: Mit mehr als 1,8 Millionen Exemplaren gehört der Baby-Benz zu den erfolgreichsten Modellen, die je einen Stern trugen.



Mit SL-Grill und Frontantrieb sollte der W118 die Mittelklasse der Sechziger aufmischen



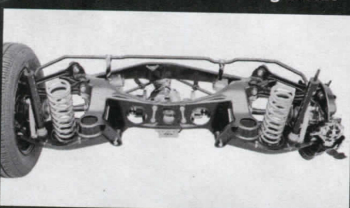
Der W201 sollte sich deutlich vom W123 und W116 unterscheiden, der Traditionsgrill war 1978 aber gesetzt



Polarkreis-Erprobung mit Ushido-Schriftzug und Ford-Granada-Raddeckeln



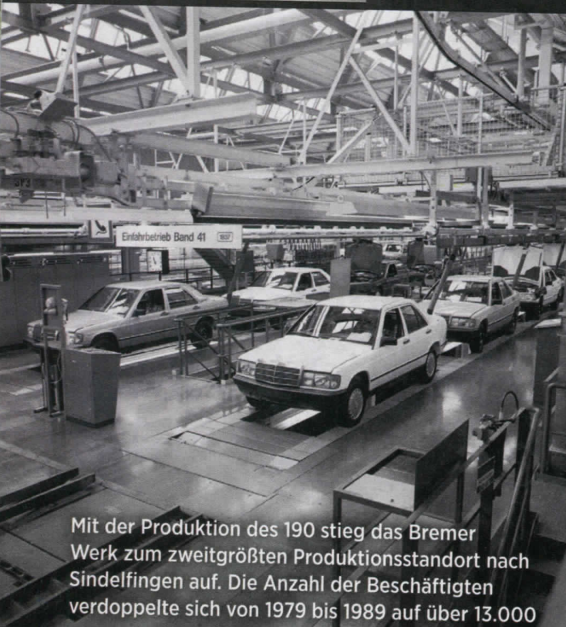
Trotz seines geringen Gewichts sollte der W201 so crashtester sein wie die größeren Modelle



Achse des Guten: Mit dem Raumlänker-Konzept setzte der 190er nicht nur in seiner Klasse neue Maßstäbe



22 Jahre nach Borgwards Ende lief in Bremen der erste neue W201 vom Band



Mit der Produktion des 190 stieg das Bremer Werk zum zweitgrößten Produktionsstandort nach Sindelfingen auf. Die Anzahl der Beschäftigten verdoppelte sich von 1979 bis 1989 auf über 13.000



Wir sind die Neuen: Ayrton Senna saß 1984 auf dem Nürburgring im neuen 190 E 2.3-16...



...und siegte beim Eröffnungsrennen der GP-Strecke gegen die Altstars der Formel 1



Schnell bis zum Schluss: Noch 1992 räumte der 370 PS starke 190 E 2.5-16 bei der DTM ab



Tiefe, breite 190er gehörten zum Straßenbild der Achtziger. Diesen machte 1985 Zender scharf



Chance verpasst: Den schönen Cabrio-Prototyp verwarf Mercedes zugunsten des offenen W124

Turbodiesel der Mittel- und Oberklassemodelle gerissen hätte. Der Wunsch der Amerikaner nach einem kompakten Zweitwagen spielte ebenfalls eine Rolle, als sich Mercedes im Oktober 1977 für das neue Kompakmodell entschied.

„Wenn ich das Geld hätte, würde ich ihn zum US-Modell machen“, sagt Lennard Schmidtke und meint seinen signalroten 190D 2.5 von 1991. Der 21-jährige Auszubildende zum Kfz-Mechatroniker liebt die amerikanischen Doppelscheinwerfer für den markanten Blick und den Meilentacho für seine etwas verspieltere Skala. Als Baby-Benz-Fahrer der zweiten Generation ist Lennard tief eingetaucht in die Geschichte des Erfolgsmodells. „Anfangs wusste ich nur, dass er hier gebaut wurde und ein großer Erfolg war“, sagt der junge Mann, „dann merkte ich, wie viele ältere Kollegen sich noch an diesen Mercedes erinnern“. Heute geht er in Gedanken manchmal durchs Werk und stellt sich vor, an der Montagelinie zu stehen, während die neuen 190er an ihm vorbeiziehen.

Ein 190D 2.5 in Signalrot 568 war schon zu Beginn der Neunziger eine Rarität, der Farbton galt als Wiederverkaufs-Killer. Die Sacco-Bretter verraten den modellgepflegten W201 ab Oktober 1988, doch kurioserweise hatte sie Designer Peter Pfeiffer schon auf seinem Ur-Entwurf vom Juni 1978 vorgesehen



TECHNISCHE DATEN

MERCEDES 190 D 2.5

Motor

Fünfzylinder-Vorkammer-Diesel OM 602, obenliegende Nockenwelle, Antrieb über Duplex-Kette, Bosch-Fünfstempel-Einspritzpumpe, Oxydations-Katalysator

Hubraum 2497 ccm

PS bei U/min 90 bei 4600

Antrieb

Hinterradantrieb, Vierstufen-Automatik

Vmax 170 km/h

Baujahr 1991



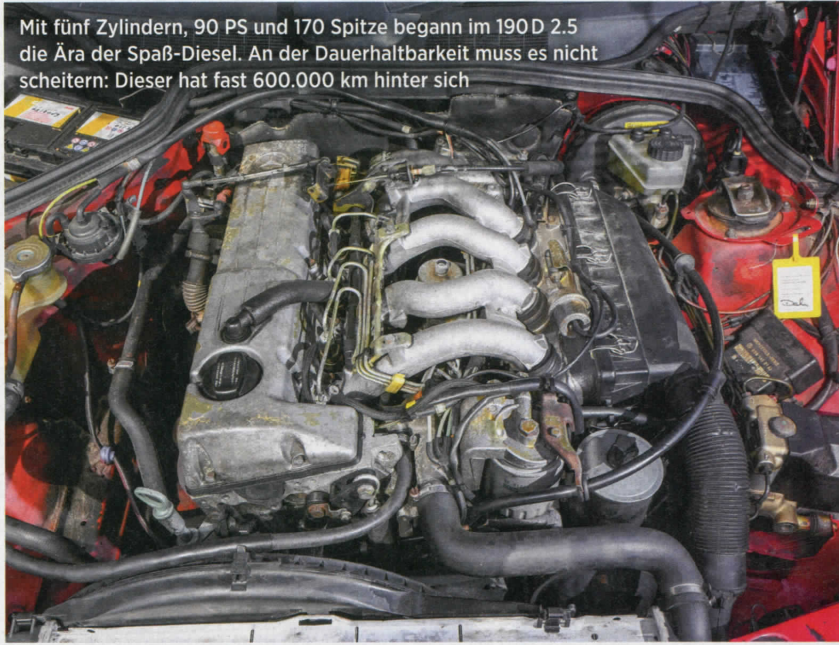
Seine Kollegen kennen den W201 noch als Jahreswagen mit lukrativen 21,5 Prozent Mitarbeiter-Nachlass, Lennard liebt ihn als Langzeit-Auto, das fast 600.000 Kilometer abgerissen hat, ohne müde zu werden. „Der Unterboden ist immer noch rostfrei und das Automatikgetriebe das erste. Der Motor hat keinen messbaren Ölverbrauch“. Nicht einmal das H-Kennzeichen war ein Hindernis, die Verbesserungen des signalroten Lacks winkte der Prüfer als Patina durch.

Als er den roten 190er im Frühjahr 2021 für 3500 Euro kaufte, wunderte sich Lennard über die Tanknadel, die sich nicht bewegte. „Ist da was kaputt?“, fragte er seinen Vater. „Die sind so sparsam“, antwortete der. Und so cruist Lennard Schmidtke mit seinem 190D 2.5 über die Landstraßen um Bremen, spürt den Luftzug durchs Schiebedach, hört Jazz im Radio und dazu das asymmetrische Knurren des Fünfzylinders. „Ich möchte nach der Ausbildung gerne bei Mercedes bleiben“, sagt er, „und gerne hier im Werk“. Dort, wo der kleine Mercedes nie aufgehört hat, ein wichtiges Auto zu sein.

Lennard Schmidtke lenkt seinen 190er vom Nord- in den Südteil des Werks Sebaldsbrück, wo die Gelbklinker-Hallen stehen, in denen Carl F. W. Borgward die Isabella bauen ließ. Auch die Platanenallee, die zur früheren Hauptverwaltung führte, stammt von damals, ebenso wie der alte Fest-

saal, in denen die Borgward-Arbeiter ihre Familienfeiern abhalten durften. Nach der Pleite von 1961 kam Hanomag und acht Jahre später Mercedes. „Ein Schrotthaufen“, urteilten die Experten aus Untertürkheim, doch in Bremen gab es die Facharbeiter, die in Sindelfingen fehlten. Vor allem gab

Mit fünf Zylindern, 90 PS und 170 Spitze begann im 190D 2.5 die Ära der Spaß-Diesel. An der Dauerhaltbarkeit muss es nicht scheitern: Dieser hat fast 600.000 km hinter sich



„DU FÄHRST EIN ALTES AUTO UND SPÜRST DOCH, DASS SEIN FAHRWERK RESERVEN HAT. UND BESONDERS MAG ICH DEN SONOREN SOUND DES FÜNFZYLINDERS.“ Lennard Schmidtke





**„NICHT JEDER GLAUBTE AN DEN
ERFOLG DES W 201. UND MANCHE
ZWEIFLER STAUNTEN SEHR, DASS WIR
DIESES AUTO IN DIESER QUALITÄT
BAUEN KONNTEN.“** Thorsten Meissner



Zurück zu den Anfängen: Detlev Meyer (links) und Thorsten Meissner vor dem Eingang der Halle 9, hier wurden ab 1982 alle 190er aus Bremen endmontiert

es Hans Koschnick, den Senatspräsidenten, den in den Siebzigern die Krise der Bremer Werften drückte. Und in Stuttgart saß Werner Niefer, der handfeste Mercedes-Produktionschef, der nach einer Fabrik für das neue Kompaktmodell suchte. Kooperationen mit Honda, Lancia und Peugeot hatten sie beim Daimler ebenso verworfen wie den Kauf des früheren NSU-Werks in Neckarsulm. Koschnick warb mit dem Können der früheren Borgward-Arbeiter und legte 700.000 Quadratmeter Bauland zum Nice-Price-Tarif drauf.

„Das alte Südwerk war eine groß gewordene Manufaktur“, sagt Lars Brüns heute. „Und mit dem neuen Nordwerk begann die Großserie“. Nicht nur komplette 190er bauten sie hier, sondern auch die Bodengruppen, Türen, Motorhauben und Tanks

für alle W201. Der „Geischt von Sindelfinge“, den Niefer gerne beschwor, hatte sich in der norddeutschen Tiefebene niedergelassen, nur mit dem Unterschied, dass ein Bremer nicht beim Daimler schafft, sondern stets bei Mercedes arbeitet.

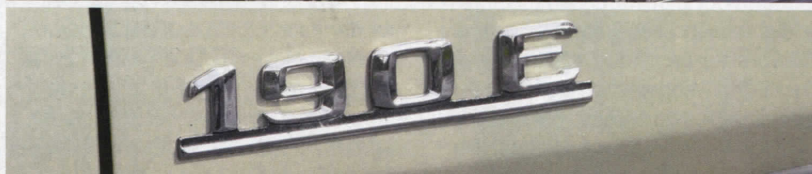
Es waren Jahre des Aufstiegs, die das Bremer Werk mit dem Baby-Benz erlebte, oder auch „ein Sechser im Lotto“, so sagt es Thorsten Meissner und meint den Ausbildungsplatz, den er 1983 im Bremer Werk ergatterte. „Irre, jetzt gehör' ich dazu!“, dachte er beim Bearbeiten der Kotflügel und Motorhauben im Karosserie-Rohbau der W201-Produktion. Und natürlich erinnert sich der 56-jährige an seinen ersten neuen 190E 1.8, das damals populäre Sparmodell mit 109 PS, darüber hinaus aber auch an die Farben, die ein Jahreswagen haben musste: „Rot war toxisch. Weiß war riskant.



Das markentypische Zebrano-Brettchen lockert die Nüchternheit des Cockpits auf



Genug ist besser als zu viel, nach diesem Motto waren die meisten Käufer des Baby-Benz mit dem Zweiliter-Vierzylinder zufrieden



Die spinatgrüne Innenausstattung ist so typisch für frühe W201 wie das Sportlenkrad. Der Erstbesitzer ließ es schon in den Achtzigern einbauen



„ER IST BAUJAHR 1985, EIN JAHR SPÄTER HABE ICH IM WERK ANGEFANGEN. AM 13. OKTOBER, EINEM FREITAG. UND ES WAR EIN GLÜCKSTAG.“ Detlev Meyer

TECHNISCHE DATEN

MERCEDES 190 E

Motor

Vierzylinder-Reihenmotor, eine obenliegende Nockenwelle, Antrieb über Einfachkette, elektronische Bosch-KE-Jetronic

Hubraum

1996 ccm

PS bei U/min
122 bei 5300

Antrieb

Hinterradantrieb, Vierstufen-Automatikgetriebe

Vmax

194 km/h

Baujahr

1985

Silber ging immer. Aber *Blauschwarz metallic* 199 war die unschlagbare Modelfarbe, weil es auch viele 190 E 2.3-16 trugen“.

Der 190 E 2.0 von 1989, den der heutige Qualitätsingenieur als Freizeit-Entschleuniger fährt, trägt den Lackton *Diamantblau Metallic*, aber er war ja auch nicht für den freien Weiterverkauf gedacht. Ein Bremer Werker bestellte ihn nach den Wünschen seines besten Freundes, der ihn nach einem Jahr und 1500 Kilometern übernahm. Das war damals nicht unüblich und sparte dem Kumpel fast 10.000 Mark. Danach hat der Zweitbesitzer nie mehr ein anderes Auto als diesen 190er gebraucht, der nach 116.000 Kilometern immer noch wie ein Jahreswagen dasteht. „Bei der Übergabe flossen Tränen“, sagt Meissner, aber das müsse man verstehen:

Es sei der erste und einzige Mercedes im Leben des alten Herrn gewesen.

Bis heute stellt so ein 190er mit dem Vierzylinder-Benziner der Baureihe M102 die Vertrauensfrage, wie viel Auto der Mensch zum Leben braucht. Beim Fototermin im Bremer Werk stellt er sie doppelt, denn auch Mercedes-Messtechniker Detlef Meyer (61) hat einen 190 E 2.0 aus erster Altherren-Hand mitgebracht. Es ist das frühe Modell ohne die Schutzplanken, die nach dem Designchef als

„Sacco-Bretter“ in die Mercedes-Geschichte eingingen, dafür aber in einem Grünmetallic-Ton namens *Silberdistel*, der den Baby-Benz seltsam altertümlich aussehen lässt. Aber fährt sich nicht so, weshalb schon der Erstbesitzer das originale Vierspeichen-Lenkrad gegen ein Momo-Sportlenkrad tauschte. Meyer, der als junger Mann auf Fiat und Lancia gelernt hatte, gönnte dem 1985 gebauten Ersthand-190er noch eine dezente Tieferlegung, wie sie schon damals üblich war.

Kein Mercedes wurde häufiger getunt als der 190er, auch das gehört zur Erfolgsgeschichte des Baby-Benz. Tatsächlich ist der W201 mit seinem 122-PS-Motor noch immer ein vergnügliches Auto, das sich mit seiner berühmten Raumlänker-Hinterachse freudig in enge Kurven wirft. Auch der 3er BMW konnte das nicht besser, weshalb ihn der 190er auch im ersten Vergleichstest von *auto motor und sport* abhängte. Und als Chevrolet kurz nach dem Debüt des 190ers die neue Corvette C4 vorstellte, ähnelte deren wegweisende Mehrlänker-Achse nicht ohne Grund der neuen Konstruktion der Schwaben.

Die hatten alles getestet, was die Reißbretter hergaben, selbst die altmodische Pendelachse und eine aufwendige De-Dion-Konstruktion, doch keine Spielart ergab so viel Fahrstabilität und Komfort wie die „Stängeles-

Achse“, wie sie die Mercedes-Entwickler wegen ihrer fünf dünnen Länker nannten. Mehr noch: „Kein anderes Auto kann in diesem Punkt dem kleinen Mercedes das Wasser reichen“, schrieb Gert Hack in *ams*. Später bekamen alle Modelle der Marke die Raumlänker-Achse, doch vor 40 Jahren ließ das schwerelose Handling des 190ers sogar S-Klasse-Fahrer mit Vergnügen absteigen.

Selbst ein früher 190 E in Silberdüstel war *Classic*, *Avantarde* und *Elégance*, ohne dass es Aufpreis kostete oder auf der Karosserie stand. „Anfangs war mir die Form zu bieder“, gibt der italienisch sozialisierte Mercedes-Mann Meyer zu. Doch das änderte sich 1983 mit dem 190 E 2.3-16, dem ersten Serien-Vierventiler der Marke, und dem ersten Mercedes mit serienmäßiger Rundum-Verspoilerung.

TECHNISCHE DATEN

MERCEDES 190 E 2.5-16

Motor

Vierzylinder-Reihenmotor, vier Ventile pro Zylinder, zwei obenliegende Nockenwellen, Antrieb über Duplexkette, elektronische Benzineinspritzung

Hubraum

2498 ccm

PS bei U/min

195 bei 6750

Antrieb

Hinterradantrieb, Fünfgang-Schaltgetriebe

Vmax 230 km/h

Baujahr 1990

Für die Fans ist das Sportmodell „mit den sauber angepassten Aerodynamik-Teilen“ (*auto motor und sport*) bis heute das Auto, das in Nordò 50.000 Vollgas-Kilometer mit einem Schnitt von 247 km/h abriss, alternativ trägt es die Nummer 11 wie jenes Exemplar, mit dem Ayrton Senna am 12. Mai 1984 das Eröffnungsrennen des neuen Nürburgrings gewann. Der Mercedes-Qualitätskontrollleur Michael Gartelmann (62) fährt den 16-Ventiler heute noch, einen schwarzen 190 E 2.5-16 von 1990. Doch für ihn ist er vor allem ein Alltagsauto, in dem er aus der Vorort-Gemeinde Lilienthal ins Mercedes-Werk nach Sebaldsbrück pendelt.

„Ein Neuwagen wird das nicht mehr werden“, lacht Gartelmann, aber das Sammlerexemplar hat an diesem Tag sein Arbeitskollege Holger Kusche (60) dabei, einen schwar-



„ICH HABE DIE ERSTEN UND LETZTEN 190ER MITGEBAUT. DIE WERTIGKEIT, DIE DER W201 VERMITTELT, BEEINDRUCKT MICH BIS HEUTE.“ Holger Kusche



zen Japan-Heimkehrer im Jahreswagenzustand. Beide haben als junge Männer die ersten Bremer 190er mitgebaut. Kutsche montierte Kardanwellen, Gartemann schraubte Heckleuchten und Griffleisten an. Beide erinnern sich noch an den Tag, an dem sie zum ersten Mal mehr als 150 Autos produzierten. Doch beim Umgang mit dem Sportmodell verfolgen sie unterschiedliche Philosophien.

Es riecht nach kaltem Rauch in Michael Gartemanns Alltags-Mercedes, der Karostoff des Fahrersitzes ist fadenscheinig geworden und der Kilo-

meterzähler nähert sich der 300.000, aber den trockenen Tritt ins Kreuz beherrscht die patinöse Sportlimousine bis heute. „Lass' ihn drehen!“, sagt Gartemann dem schreibenden Gast am Steuer. Und dann schießt der schwarze 16-Ventiler so entfesselt los, als müsste er den *auto motor und sport*-Grandseigneur Gert Hack noch einmal davon überzeugen, schlicht und ergreifend „Das Superding“ über seinen Testbericht zu schreiben.

„Das soll genau so weitergehen mit mir und dem 190er“, sagt Michael Gartemann. Nur ins Werk nach Se-

baldsbrück wird er bald nicht mehr fahren, denn in ein paar Wochen geht der Mann aus der Analysewerkstatt in Rente. Auch vor-Holger Kusches geistigem Auge zeichnet sich nach 39 Mercedes-Jahren allmählich die Zielinie ab.

Doch öfter begegnet er im Werk einem jungen Kollegen, der sich sehr für den Baby-Benz begeistern kann. „Der 190er begleitet mich seit meiner Geburt“, sagt der junge Industriemeister, „er war das Auto meiner Eltern, auch die Großeltern hatten einen. Und er war mein erstes eigenes Auto.“ Dennis Kusche, so ist es bereits ausgemacht, wird eines Tages den schwarzen 190 E 2.5-16 seines Vaters erben.

TEXT **Christian Steiger**

FOTOS **Andreas Beyer**

redaktion@oldtimer-markt.de



„SEIT 16 JAHREN FAHRE ICH MEINEN 190 E 2.5-16 IM ALLTAG. EINE GARAGE HATTE ICH NIE. AUCH WENN ALLMÄHLICH DIE TEILE KNAPP WERDEN: ICH HABE NICHT VOR, EINEN NEUEN ZU KAUFEN.“ Michael Gartemann



Zuletzt war der 2.5-16 kein Schnelldreher mehr, Holger Kusches Exemplar wurde 1992 gebaut und erst 1994 in Yokohama zum ersten Mal zugelassen



„Auf einen 190er als Vierventiler war ich schon immer scharf“, sagt Michael Gartemann. Seit 2007 fährt er ihn im Alltag – auch im Winter



Auf der Mittelkonsole ist der Lack ab, der Besitzer wird sich drum kümmern: In wenigen Wochen ist er Rentner



Der Vierventil-Kopf war eine Cosworth-Entwicklung. Die Briten machten den Schwaben angeblich einen Preis, den sie nicht ausschlagen konnten



Bis 150 kann der Dritte drinbleiben, manchmal macht Michael Gartemann davon Gebrauch. Der Motor ist der erste

Eiliger Werkverkehr: Michael Gartemanns 2.5-16 hat sein DIN-Nummernschild nie abgelegt, Holger Kusches Japan-Reimport nähert sich dem H-Kennzeichen. Nur 5743 der Sportlimousinen entstanden von 1988 bis 1993, der 2.3-16 hatte sich fast 20.000 mal verkauft

OLDTIMER

MARKT

EUROPAS GRÖSSTE
ZEITSCHRIFT FÜR
KLASSISCHE AUTOS
UND MOTORRÄDER



BULLI-EUROPA-TOUR
Lissabon - Nordkap

**KINDER
KREBS
HILFE**

6 Klassiker zu **+ viele weitere**
gewinnen **attraktive Preise!**



40 Jahre

BABY-BENZ

Kaufberatung

**FORD
PROBE**

Front- oder Heckantrieb?

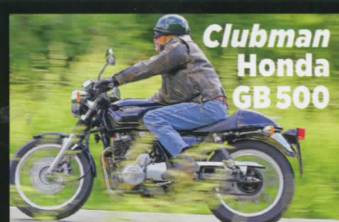
**KRAFT-
ZWERGE**



**FIAT
GEGEN
MINI**



Opas Fluchtmoped restauriert
Russen-DKW IZH-49



Clubman
Honda
GB 500



Klacks zum 100sten

MAIKÄFER



Alles nur geklaut? Josef Ganz' Maikäfer-Prototyp soll die Vorlage für den Volkswagen gewesen sein

Das schlechteste Auto Englands?

Austin Allegro

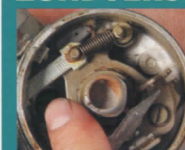


R16-Restaurierung

Charlotte muss leben!



ZÜNDVERSTELLUNG:



Was tun, wenn dem Motor die Puste ausgeht?

NOCH GANZ DICHT?

Ein Handwerksbetrieb fertigt Zylinderkopfdichtungen nach Maß und Muster

