



MERCEDES 190 E 2.3-16

Die Spoiler sind keineswegs dem Trend der Zeit geschuldet, versicherte Mercedes bei der Präsentation des 16V, um sich von der kunststoffbegeisterten Tuning-Szene zu distanzieren. Nein, Front- und Heckschürze, die seitliche Beplankung und der Heckflügel sollten aus dem Baby-Benz einen ernstzunehmenden Sportler machen. Ein besserer c_w -Wert mit weniger Auftrieb (im Vergleich zum Basis-W201) war das erklärte Ziel.

Zusätzlich bekam er einen neu konstruierten Vierventil-Zylinderkopf, der die 185 PS nach Drehzahl schreien lässt. Das optimierte Fahrwerk ging souverän mit der Leistung um, die Sportsitze boten ausreichend Halt. Trotz seiner Rennsport-Ambitionen gab sich der Power-190 angenehm alltagstauglich.

Die Evos liefen dem zahmeren 2.3-16 den Rang ab
Heute wissen wir mehr: Der kleine Flügel auf dem Heckdeckel

Mercedes 190 E 2.3-16

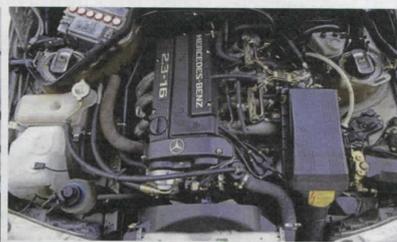
R4-Zylinder, 4-Ventiler, 2299 cm³,
136 kW/185 PS bei 6200/min,
235 Nm bei 4500/min, Fünfgang-Getriebe, Hinterradantrieb,
L/B/H: 4430/1706/1361 mm,
Radstand: 2665 mm, Leergewicht:
1220 kg, 0-100 km/h in 7,8 s,
231 km/h, Bauzeit: 1984 bis 1988,
Stückzahl: 19.487, Preis (1984):
52.212 Mark¹

¹ AZ Ausgabe 21/1984

des 2.3-16 war nur der Anfang. Dass er den preislichen Höhenflug der späteren Evo-Modelle nicht mitgemacht hat, lässt ihn umso interessanter werden. Er bietet echte Mercedes-Qualität, die auch nach 40 Jahren noch spürbar ist. Neben den 190-typischen Roststellen (Wagenheberaufnahmen, Heckscheibenrahmen) kann es unter den Anbauteilen blühen – das aber in weitaus geringerem Rahmen als bei seinen nachträglich verspoilerten Brüdern. **Thomas Pfahl**



Zusatzinstrumente in der Mittelkonsole werten das vom Basis-190 bekannte Cockpit auf, der erste Gang liegt unten links



Der Vierzylinder mit geschmiedeten Leichtmetallkolben und zwei oberliegenden Nockenwellen entstand in Kooperation mit Cosworth

