

Wertvorstellung

Kompakte Youngtimer-Limousinen mit ein wenig Pfeffer unter der Motorhaube sind beliebt. Das belegen die von Classic-Analytics erstellten Wertentwicklungskurven für den Mercedes-Benz 190 E 2.3-16, den Opel Ascona B 2.0 E Sport und den Ford Escort RS Turbo.

TEXT Bernd Woytal // FOTOS Archiv

Mit dem 190 E 2.3-16 präsentierte Mercedes auf der IAA 1983 eine damals für die Marke ungewohnt sportliche Limousine. Ein großer Werbeaufwand begleitete die Einführung des ab 1984 gebauten Wagens. So schickte man im August 1983 drei leicht modifizierte Exemplare in Nardo auf Rekordfahrt, die nach 50 000 Kilometern mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 247 km/h endete. Und im Mai 1984 traten am Nürburgring zur Eröffnung der neuen GP-Strecke 20 Grand-Prix-Piloten in identischen 190 E 2.3-16 zum Kräftemessen gegeneinander an.

Um der bereits 1982 eingeführten kleinen Stufenhecklimousine der Baureihe W 201 zu einem sportlichen Charakter zu verhelfen, ließ sich Mercedes einiges einfallen. Allein das Fahrwerk kam in den Genuss von 30 Änderungen. Dazu gehören eine Tieferlegung um 15 Millimeter, dickere Querstabis, straffere Federn und Dämpfer sowie eine direktere Lenkung.

Ein Paket aerodynamischer Hilfsmittel, bestehend aus Front- und Heckspoiler, Tür- und Schwellerverkleidungen sowie einer Heckschürze mit nach hinten verlängerter Abrisskante und einer Diffusorfläche zur Reserveradmulde, sorgt für eine Verringerung des Auftriebs an den Achsen und reduziert den Luftwiderstand.

Damit der auf geschmiedeten Leichtmetallrädern des Formats 7J x 15 rollende Mercedes zügig in Fahrt kommt, krönt den 2,3 Liter großen Reihenvierzylinder ein Zylinderkopf von Cosworth, sodass nun zwei kettengetriebene obenliegende Nockenwellen über Tassenstößel vier Ventile pro Zylinder betätigen. Im Verbund mit einer KE-Jetronic und einer vollelektronischen Kennfeldzündung ergeben sich stramme 185 PS bei 6200/min.

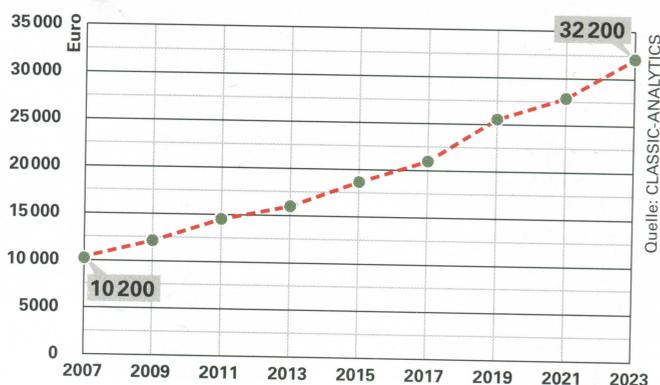
Im Test von *auto motor und sport* überzeugte der 231 km/h schnelle Mercedes in allen Belangen. Er gefiel mit sehr guten Fahrleistungen, hervorragenden Fahreigenschaften und bot darüber hinaus auch noch einen ausgewogenen Komfort.

Der Marktwert dieses Wagens, den es ab 1986 auch mit G-Kat und auf 170 PS redu-



MERCEDES-BENZ 190 E 2.3-16

Weniger hoch gehandelt als etwa ein BMW M3



Eckdaten: Reihenvierzylinder, DOHC, 2299 cm³, 185 PS, 1294 kg, 231 km/h, 1984 bis 1988

Preis: 32 200 Euro (guter Zustand)

Charakter: Eine kompakte, rundum gelungene sportliche Limousine, die sich mühelos schnell bewegen lässt und beachtlichen Komfort bietet, selbst das Schalten macht Spaß

zierter Leistung gab, ist stetig gestiegen. Dennoch wird der 190 E 2.3-16 heutzutage deutlich niedriger gehandelt als etwa ein BMW M3. „An die Summen, die dafür gezahlt werden, kommt der 190 nicht heran“, so Frank Wilke vom Marktbeobachter Classic-Analytics in Bochum.

Opel Ascona 2.0 E Sport

Bei der Suche nach einem temperamentvollen Auto Ende der 70er-Jahre gehörte der Opel Ascona B nicht gerade zur ersten Wahl. Um das zu ändern, boten die Rüsselsheimer Anfang 1980 das Modell 2.0 E an, mit Frontspoiler und jenem 110 PS starken Zweilitermotor, den es bereits im Rekord und im Manta gab. Das mit Bosch L-Jetronic ausgestattete Aggregat schob den Ascona dann immerhin in 10,2 Sekunden aus dem Stand auf 100 km/h, und als Spitze ermittelte auto motor und sport 182 km/h.

Dennoch blieb der Ascona eine brave Limousine, und so gesellte sich eine Sportausführung dazu. Dieses in den Farben Schwarz, Silber, Weiß und Rot erhältliche Sondermodell wartete unter anderem mit Heckspoiler, sportlichem Dekor, Sechszoll-Alufelgen und Recaro-Sitzen auf.

Heutzutage zu prüfen, ob ein Ascona B als Sport ausgeliefert wurde, ist nicht einfach, der Weg führt über die Ausstattungscodes. „Aber auf den Wert hat das eh keinen Einfluss“, sagt Frank Wilke, „denn wenn ein Ascona über alle Merkmale des Sport verfügt, dann gibt es hierfür auch den Sportpreis, das Thema Matching Numbers sehen Opel-Fans gelassen.“

Ford Escort RS Turbo

Eines vorweg, wer es lieber wilder mag, greife besser zum Escort RS Turbo der Jahre 1984 bis 1985. Die ab 1986 gebaute, überarbeitete Version mit Entlüftungsschlitzen in der Motorhaube gibt sich in Sachen Fahreigenschaften nicht mehr so fordernd, stürmt dafür aber bei gleicher Motorleistung wegen des höheren Fahrzeuggewichts nicht mehr so vehement voran.

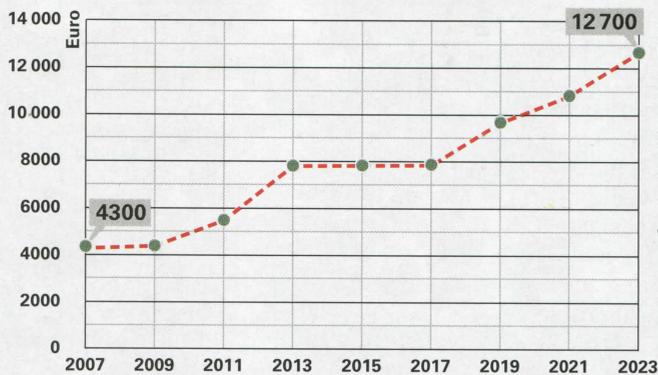
Dem 1,6 Liter großen Vierzylinder werden dank eines Garrett-AiResearch-T3-Turboladers 132 PS entlockt, die zu den Vorderrädern geschickt werden. Damit diese die Kraft, etwa beim Herausbeschleunigen aus engen Kurven, besser auf den Boden bringen, gibt es ein Visco-Sperrdifferential, das gegenüber dem Vorgängermodell verbessert wurde. Fahrkomfort und ausgewogene Fahreigenschaften zählen nicht zu den Stärken des reichhaltig ausgestatteten Modells.

Für interessant hält Wilke den Wagen wegen der geringen Stückzahl, „aber unverbastelte Exemplare sind mittlerweile selten“. Eventuell lohnt ein Ausflug nach England. „Wer mit dem Lenkrad auf der falschen Seite leben kann, findet dort ein breiteres Angebot, allerdings ist dort das Preisniveau höher“, so Wilke. ■



OPHEL ASCONA B 2.0 E SPORT

Die sportlichen Accessoires kosten Aufpreis



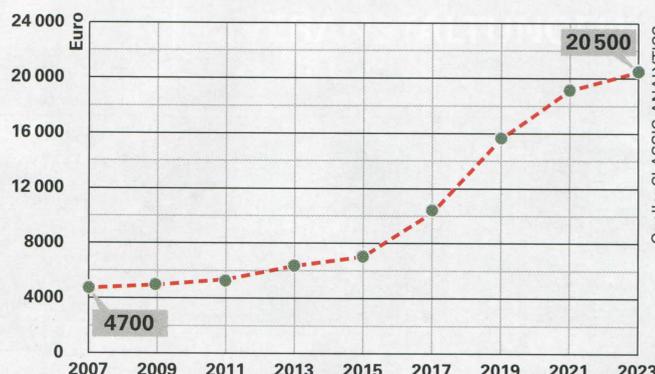
Quelle: CLASSIC-ANALYTICS

Eckdaten: Reihenvierzylinder, CIH, 1979 cm³, 110 PS, 1040 kg, 182 km/h, 1980 bis 1981
Preis: 12 700 Euro (guter Zustand)
Charakter: Optisch auf sportlich getrimmte Limousine, gute Fahrleistungen, elastischer und kultivierter Motor, sichere Fahreigenschaften, nicht so kultig wie ein Golf GTI



FORD ESCORT RS TURBO

Höheres Preisniveau in England



Quelle: CLASSIC-ANALYTICS

Eckdaten: Reihenvierzylinder, OHC, 1597 cm³, 132 PS, 1021 kg, 213 km/h, 1986 bis 1989
Preis: 20 500 Euro (guter Zustand)
Charakter: Ein sportlicher Geselle mit Ecken und Kanten, unkomfortabel, neigt zu Lastwechselreaktionen, reichhaltig ausgestattet, schwergängige Lenkung und Schaltung