



## 2.3 - Braucht der Mercedes



Wer sich einen Mercedes 190 zulegen möchte, kann mittlerweile zwischen sieben Modellen wählen. Neu im Programm ist der 190 E 2.3 (vorne). Der Baby-Benz mit Vierzylindermotor und etwas mehr Hubraum kostet 2337 Mark mehr als der 190 E (hinten). Dafür ist das Fünfganggetriebe serienmäßig, das beim 190 E 798 Mark Aufpreis kostet

**E**r ist ein Renner – bei den Käufern und auf der Autobahn. Dennoch hat Mercedes den 190 E jetzt noch weiter aufgewertet: mit einem stärkeren Motor (14 PS) und im Preis (2337 Mark). Was bringt's?

Würde man mir die Augen verbinden, mich in einem Mercedes 190 E 2.3 mitfahren lassen und nach einer Weile fragen: Sitzt du in einem Zweiliter-190er oder einem Zwei-Punkt-Drei-190er? Ich könnte die Frage auf Anhieb nicht beantworten. Nur mit Meßinstrumenten, einem feinen Gehör und einem gut funktionierendem „Popometer“ (will sagen: Testergefühl) lassen sich Unterschiede ausmachen.

Selten hat mich und das Testteam ein Testwagen so in Zweifel gestürzt. Alle dachten: 14 PS und 232 Kubik

Von Peter J. Glodschey

mehr Hubraum müssen sich doch bemerkbar machen! 60 Kilo Mehrgewicht für den größeren Motor und minimale Änderungen am Fahrwerk – eine einen Hauch straffere Abstimmung von Federung und Dämpfung – sollten schon ein Leistungsplus spüren lassen. Und da sind dann noch die amtlichen Papierwerte von Werk und TÜV. Höchstgeschwindigkeit laut Kfz-Schein: 190 km/h für den 190 E (Kat) und 197 km/h für den 190 E 2.3 (Kat), beide haben ein Fünfganggetriebe.

Im ersten Durchlauf war der kleinere schneller als der hubraumstärkere (192 zu 190 km/h).

Marsch! Zurück in die Mercedes-Werkstatt zur peinlich genauen Überprüfung. Fazit: Alle vom Werk vorgegebenen Werte für Motor, Getriebe und Hinterachse sind in Ordnung. Um sicherzugehen und um alle Zweifel auszuräumen, rollt ein zweiter 2.3

an den Start. Und sofort ist das Vorurteil wieder da: Der geht kaum besser. Er schafft auch nicht die angegebene Höchstgeschwindigkeit. Nach langem Anlauf – und auch das nur im vierten Gang – schafft er schließlich 195 km/h.

Nach zweitausend Kilometern zwischen Bodensee und dänischer Grenze kann ich Ihnen die Unterschiede zwischen „kleinem“ und „etwas größerem“ 190er erklären.

Der 2.3 beflügelt automatisch die Phantasie, weil jeder meint, nach dem 190 E (der unstrittig eines der besten Autos von heute ist) müssen 232 ccm mehr Hubraum gleich ein noch tolleres Auto entstehen lassen. Pustekuchen!

Sicher, in der Stadt macht der 2.3 vieles besser. Schon bei niedrigen Drehzahlen tritt der Motor an und läßt den Baby-Benz mit turbinenhafter Leichtigkeit abziehen. Der größte Mercedes-Vierzylindermotor ist dabei kraftvoll genug, um sogar bei leicht angehobener Drehzahl im zweiten Gang anzufahren.

Doch die Kraft ist leider nicht gleichmäßig verteilt. Auf freier Strecke und vor allem auf der Autobahn wird rasch klar, daß dann der erwartete Biß fehlt.

Ein typisches Beispiel: Ich rolle mit Tempo 130 (Drehzahl ca. 2700 / min), fünfter Gang eingelegt. Ich setze zum Überholen an, schalte in den vierten Gang. Der Motor zottelt temperamentallos weiter. Die Drehzahl-erhöhung reicht nicht aus. Ich gehe in den dritten (zwei Gangsprünge!) zurück. Nimmerstieherlos.

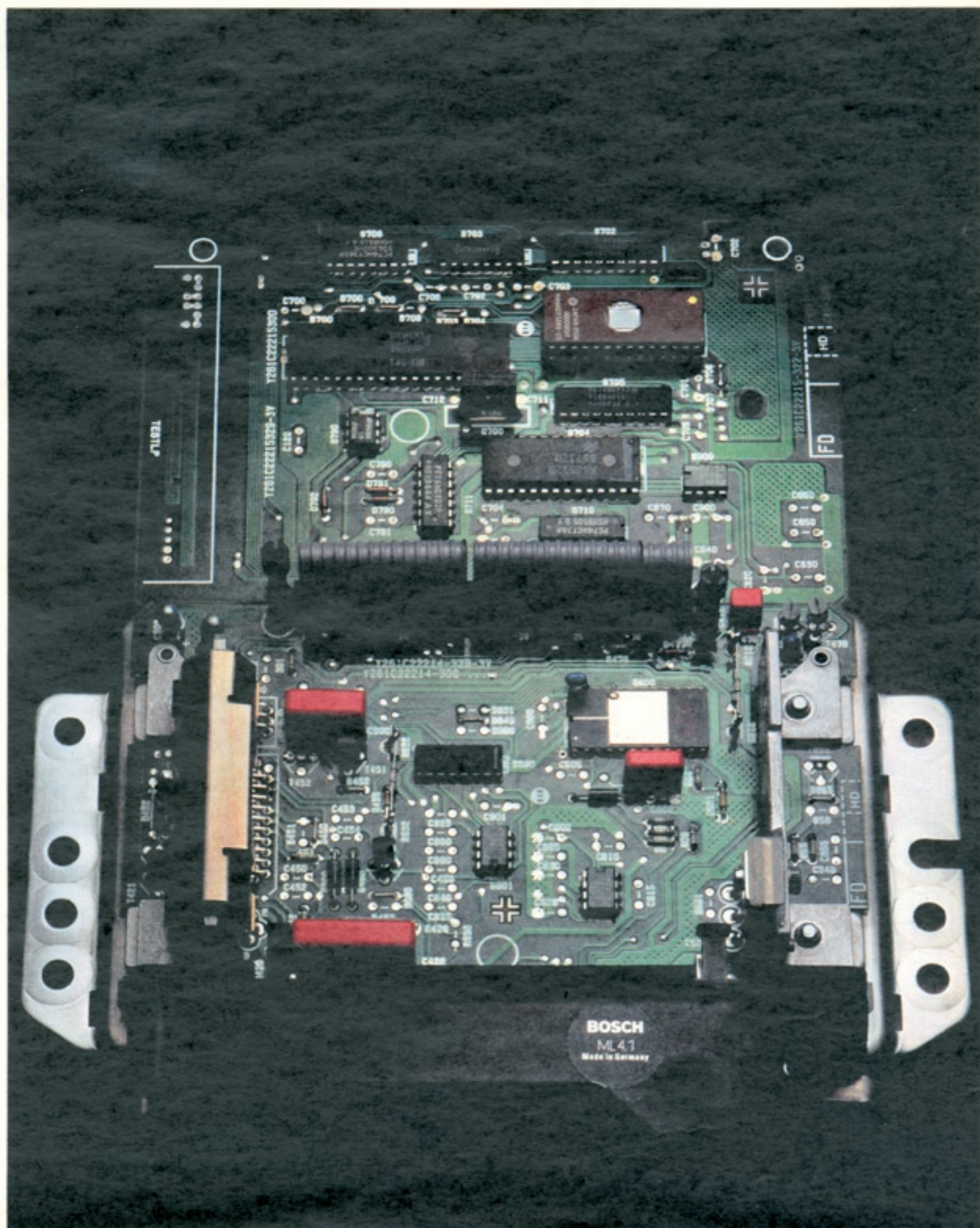
Der fünfte Gang, als Spargang ausgelegt, ist ein fauler Geselle. Er drückt das Drehzahlniveau um rund 1000 Umdrehungen und läßt damit den Motor fast immer in den schlaffen Bereich zurückfallen.

Daß Motor und Schaltung nicht recht harmonieren, muß an der Tankstelle bezahlt werden. Engagiertes Fahren mit häufigem Zurückschalten, um genug Schub beim Überholen zu bekommen, ließ den Testverbrauch bei hohem Autobahn-Tempo

Lesen Sie bitte weiter auf der Seite 10

# 190 E den neuen Motor?

NUR DAS BESTE WAR UNS GUT GENUG.



Im zweiten Kapitel der Omega-Story haben wir uns den Omega von unten angesehen und dabei sein berühmtes DSA-Fahrwerk kennengelernt. Heute wollen wir uns mit seinem Kopf befassen.

Den trägt der Omega nun keinesfalls oben, wie man bei all seinen Talenten annehmen könnte, sondern gut versteckt unter der Motorhaube unserer 2.0 i-Modelle.

Mit der Wahl haben wir es uns da übrigens ziemlich einfach gemacht: Wir haben schlicht das Beste genommen, was Bosch an elektronischen Einspritzanlagen zu bieten hat: Die Motronic ML 4.1.

(Weniger einfach war, was wir da drum herum gebaut haben: Eine neue, vibrations- und schadstoffarme Motorengeneration, von der in einem der nächsten Kapitel die Rede sein wird.)

WER DENKT DA PAUSENLOS AN IHRE TANKRECHNUNG? Das ist der Mikro-Computer im neuen Omega 2.0 i, das Kernstück der Motronic. Er kann bis zu 500 000 Steuerbefehle pro Sekunde verkraften. Und ein weitverzweigtes Nervensystem sagt ihm in Millisekunden, wie fett oder mager das Gemisch z. B. gerade ist. Oder ob der Motor auch die optimale Betriebstemperatur hat.

So kann er Zündzeitpunkt und Gemischdosierung jederzeit den gegebenen Umständen anpassen. Läuft irgendetwas nicht so, wie er es für richtig hält, greift er sofort korrigierend ein.

Geht es beispielsweise mit Vollgas bergab und der Motor dreht höher, als es Ihnen lieb sein kann, ruft er ihn umgehend zur Ordnung. Und im sogenannten Schubetrieb, also immer dann, wenn Sie gar kein Gas geben, dreht er ihm einfach den Hahn zu. Oben erwähnter Tankrechnung zuliebe.

UNSER SUPERHIRN IST EIN VERRÄTER. Und das ist der größte Vorteil dieses Motronic-Systems: Wenn ihm ein Fehler auffällt, forscht es zunächst nach der Ursache. Und erzählt's bei der nächsten Inspektion dem Opel-Mechaniker brühwarm weiter. Damit Sie kein Geld für aufwendige Fehlersuche bezahlen müssen.

Auch wenn unterwegs ein konstanter Fehler im System auftaucht, den unser Maschinengehirn nicht selbst ausschalten kann, weiß es Rat: Es schaltet einfach um. Und zwar auf „Notlauf“, so daß Sie auf alle Fälle weiterfahren können.

Wir fahren ebenfalls fort: Im nächsten Kapitel der Omega-Story.



OMEGA. NEU VON OPEL.  
WAS FÜR EIN AUTO.

# Vergleichstest



Der Vierzylinder mit 2,3 Liter Hubraum stammt aus dem Mercedes 230 E. Er besticht durch Laufruhe und Kraft aus dem Drehzahlkeller. Im Verbrauch zählt er nicht zu den Sparsamen

## Mercedes 190 E 2.3

Vierzylinder-Reihenmotor, vorne längs eingebaut, eine obenliegende Nockenwelle, 2299 ccm, Bohrung x Hub 95,5 x 80,25 mm, Verdichtung 9,0:1, Leistung 97 kW (132 PS) bei 5100/min., max. Drehmoment 198 Nm bei 3500/min., Drei-Wege-Abgaskatalysator mit Lambdasonde, mechanisch/elektronische Benzineinspritzung (Bosch KE-Jetronic), Fünfganggetriebe, Heckantrieb, Einzelradaufhängung, vorne Dämpferbeine, Querlenker, Schraubenfedern, Stabilisator, hinten Raumlagerachse mit Zug- und Schubstreben, Spurstangen, Schraubenfedern, Stabilisator, Scheibenbremsen rundum, servounterstützte Kugelumlauf Lenkung, Reifen 185/65 R 15 H, Tank 55 Liter, Anhängelast 1200 kg.



Mit Katalysator leistet der Vierzylinder im 190 E 118 PS. Im unteren Drehzahlbereich wirkt er längst nicht so spritzig wie der 2.3. Beim Beschleunigen muß fleißig geschaltet werden

## Mercedes 190 E

Vierzylinder-Reihenmotor, vorne längs eingeb., eine obenl. Nockenwelle, 1992 ccm, Bohrung x Hub 89 x 80,25 mm, Verdichtung 9,1:1, Leistung 87 kW (118 PS) bei 5100/min., max. Drehmoment 172 Nm bei 3500/min., Drei-Wege-Abgaskatalysator mit Lambdasonde, mechan./elektronische Benzineinspritzung (Bosch KE-Jetronic), Vierganggetr. (Fünfgang 798 Mark Aufpreis), Heckantr., Einzelradaufhängung, vorne Dämpferbeine, Querl., Schraubenfedern, Stabilisator, hinten Raumlagerachse m. Zug- und Schubstreben, Spurstangen Schraubenfedern, Stabilisator, Scheibenbremsen rundum, servounterstützte Kugelumlauf Lenkung, Reifen 185/65 R 15 H, Tank 55 l, Anhängelast 1200 kg.

Fortsetzung von Seite 7

über 13 Liter/100 km steigen. Kein erfreulicher Wert; denn ein fleißig geschalteter kleiner 190er ist gute zwei Liter sparsamer.

Mercedes hat sich dennoch etwas mit dem 190 E 2.3 gedacht. Bei ihm nämlich wächst trotz Katalysator die Leistung um 10 PS, gemessen am „schnellen“, nichtentgifteten 190 E.

Der Elastizität-Zuwachs beim 2.3 ist ein angenehmes Zubrot für alle diejenigen, die einen 190 nicht nur als verkapptes Rennauto zum Schnellfahren benutzen wollen. Im Kurzstreckenverkehr läßt er sich schaltfaul- und sparsam-bewegen.

Es gibt aber noch andere Gründe, die für den etwas größeren Motor und den Mehrpreis von 2337 Mark sprechen: Fünfganggetriebe serienmäßig (beim 190 E kostet es 798 Mark Aufpreis); wer entspannt und mit Automatik reisen will, hat von jedem Kubikzentimeter mehr Hubraum Vorteile. Das gleiche gilt für die, die einen Caravan oder Boots- oder Pferdeanhänger schleppen wollen. Die Geräuschkulissee des 2.3 fällt positiver aus als beim 190 E, der bei sportiver Gangart nicht mehr ganz leise ist. Mercedes hat extra Schallschluckmatten spendiert.

Ein paar ererbte Ärgernisse der 190er-Serie stören auch am 2.3. Der

technisch elegant gelöste Einarmscheibenwischer macht die Windschutzscheibe selten ganz sauber. Am besten wischt er in der Mitte, wo es der Fahrer nicht braucht. Bei Schmutzwetter wird die Windschutzscheibe von Schmutzwasser-Sturzbächen, die ungehemmt übers Dach laufen, rasch undurchsichtig. Ebenso nehmen häßliche Schmutzkeile die Sicht auf die Außenspiegel. Mercedes-Entwickler testen wohl nur bei Sonnenschein...

Im 190 E und im 190 E 2.3 sieht der Arbeitsplatz gleich aus: Die Armaturen sind funktionell und übersichtlich arrangiert. Der Drehzahlmesser fiel etwas zu klein aus. Endlich kam Daimler-Benz den Wünschen vieler 190er-Fahrer nach und verkleinerte das Lenkrad um einige Zentimeter



## Testwerte

- 1 Listenpreis (Grundaussstattg.) ab Werk inkl. MwSt. Je nach Fahrzeughersteller kommen zusätzl. noch rd. 500 Mark Überführungskosten dazu.
- 2 Verbrauchs-Werksangabe nach ECE-Norm, auf die sich die europäischen Automobilhersteller geeinigt haben. Wird ermittelt bei konstant 90 km/h, konstant 120 km/h und im Stadtverkehr.
- 3 Kosten für den großen Regelservice ohne eventuell zusätzlich anfallende Reparaturarbeiten.
- 4 Bei jährlicher Zahlungsweise.
- 5 100 Prozent Beitragssatz bei jährlicher Zahlungsweise in der Regionalklassedrei.

	Mercedes 190 E	Mercedes 190 E 2.3
<b>Preis: 1</b>	34656 Mark	36993 Mark
<b>Benzinverbrauch: 2</b>	6,2 l/8,0 l/10,7 l/100 km	6,5 l/8,2 l/11,4 l/100 km
<b>Testverbrauch:</b>	10,9 l/100 km (Super bleifr.)	11,9 l/100 km (Super bleifr.)
<b>Höchstgeschwindigkeit:</b>	192 km/h	195 km/h
<b>Beschleunigung:</b>	0-100 km/h in 9,9 Sek.	0-100 km/h in 9,5 Sek.
<b>60-120 km/h im 4./5. Gang:</b>	20,4/34,1 Sek.	17,0/27,3 Sek.
<b>1 km mit steh. Start:</b>	31,5 Sek.	31 Sek.
<b>Maximale Zuladung:</b>	500 kg	500 kg
<b>Wartungsintervalle:</b>	alle 20000 km	alle 20000 km
<b>Inspektionskosten: 3</b>	300 bis 350 Mark	300 bis 400 Mark
<b>Kraftfahrzeugsteuer: 4</b>	46 Monate steuerbefreit	53 Monate steuerbefreit
<b>Haftpfl.vers. 5</b>	1136,10 Mark	1282,10 Mark