

## Welcher kleine Mercedes ist

Mercedes 190 E 2.3-16 und 190 E 2.6 – die beiden Top-Modelle der 190er-Baureihe. Zwei Autos, an denen sich eine alte Frage neu entzündet. Was ist besser? Mehrventil-Technik oder mehr Hubraum und mehr Zylinder? Der direkte Vergleich mußte die Antwort bringen

**M**ercedes baut endlich auch einen Kleinen, hießen die Meldungen, als seinerzeit in Stuttgart der 190er heranreife. Doch aus dem Kleinen wurde schnell wieder ein Großer – wenn auch nicht nach Zentimetern. Allein der Preis (Basispreis 190: 31 692 Mark) stellte ihn von Anfang an über Fahrzeuge gleichen Maßes. Inzwischen schafft er es auch mit Leistung. Denn für den kleinsten Daimler stehen mehr und mehr Motoren mit richtig Kraft zur Verfügung. Welcher ist nun der Größte? Diese Frage beantwortet der direkte Vergleich zwischen 190 E 2.3-16 und 190 E 2.6.

Wer nur Kraft sucht, findet schnell eine Antwort: Der 16-Ventiler bietet 10 PS mehr als der 2.6 mit 160 PS. Dafür ist er mit 60 990 Mark aber auch um 16 701 Mark teurer. 1670,10 Mark für jede Pferdestärke also? Nicht ganz, der 2.3-16 bietet nämlich für rund 5000 Mark mehr Zubehör. Automatisches Sperrdifferential (1573 Mark), Leichtmetallräder (1123 Mark), Metalllackierung (1169 Mark), Niveauregulierung an der Hinterachse (ebenfalls 1169 Mark), Armlehne hinten (194 Mark), Lederlenkrad und -schaltheber (308 Mark) und Sportsitze (im 2.6 nicht lieferbar) bringt der sportliche 190er serienmäßig mit (ABS haben beide). Dazu kommt ein Karosseriekleid mit vielen Spoilern, das den 2.6 im Vergleich unscheinbar aussehen läßt.

Der Sechszylinder ist im Vergleich nicht nur übersehbar. Er ist auch überhörbar. Eine dezente Aussprache erwartet den, der den 2.6er anläßt. So spricht ein Gentleman: leise, aber mit vornehmem Stil. Dagegen erwacht der Vierzylinder wahrlich kernig aggressiv zum Leben. Die 16 Ventile melden sich mit leichtem metallischem Klackern bereit, das Kraftstoff-Luft-Gemisch bis ins letzte Tröpfchen in Kraft umzusetzen. So wird schon auf den ersten Metern klar, daß die beiden kräftigen Brüder Welten trennen. Der 2.3-16 röhrt wie ein Alfa Romeo.

Die deutliche Sprache bleibt keine leere Versprechung. Kraftvoll beißt der 16-Ventil-Motor zu, egal, bei welcher Drehzahl. Das Fünfgangsportgetriebe stellt immer den passenden Gang zur Verfügung, wenn es gilt, im kräftigsten Leistungsbereich zu beschleunigen. Diese Kombination ist der entscheidende Pluspunkt des Sechzehventilers, dessen Kopf bei Cosworth in England entstand, der Firma, deren Motoren die meisten Formel-1-Rennsieger errangen. Obwohl der 2.6 mehr Hubraum und zwei Zylinder mehr hat, ist der Sechzehventiler elastischer, wenn aus niedrigen Drehzahlen schnell hochbeschleunigt werden soll. Den Sprint von 60 auf 100 km/h im vierten Gang schafft er in 8,7 Sekunden. Da bleibt der Sechszylinder mit 11,1 Sekunden deutlich zurück. Ihn hemmt das lang übersetzte Getriebe, dessen fünfter Gang als drehzahlsenkender Schongang ausgelegt ist. Das bedeutet, daß für zügige Überholmanöver in den vierten geschaltet werden muß.

Die Höchstgeschwindigkeiten kann man bei beiden ohne Übertreibung mit „mehr als genug“ bewerten. Der 2.3-16 ist mit 222 gerade sieben Stundenkilometer schneller als sein unauffälliger Stallgefährte. Die Beschleunigung aus dem Stand

Weiter auf Seite 26



### Technische Daten 190 E 2.3-16

Vierzylinder-Reihenmotor, vorne längs eingebaut, zwei obenliegende Nockenwellen, vier Ventile pro Zylinder, geregelter Drei-Wege-Katalysator mit Lambda-Sonde, Hubraum 2299 ccm, Bohrung x Hub 95,5 x 80,3 mm, Verdichtung 9,7:1, 125 kW (170 PS) bei 5600/min, maximales Drehmoment 220 Nm bei 4750/min, Gemischaufbereitung mechanisch-elektronische Benzineinspritzung (Bosch-KE-Jetronic), Fünfganggetriebe, Heckantrieb, Einzelradaufhängung, vorne Dämpferbeine, Schraubfedern, Querlenker, Stabi, hinten Schraubfedern, Stabi, Niveauregulierung an der Hinterachse, automatisches Sperrdifferential (ASD), Innenbelüftete Scheibenbremse vorn, Scheibenbremsen hinten mit Antiblockiersystem (ABS), Reifen 205/55 VR15, Tankinhalt 70 Liter, Schadstoffarm Stufe A. Grundpreis 60 990 Mark



Auch bei geöffneter Motorhaube demonstriert der Sechzehventiler Sportlichkeit. Ein verrippter Ventildeckel in schwarzem Schrupplack mit polierter Aufschrift zeigt dem Liebhaberauge, daß darunter moderne Mehrventil-technik steckt. Alle wichtigen Aggregate sind für Mechanikerhände gut erreichbar

Der Sechszylinder des 190 E 2.6 setzt keine optischen Glanzpunkte. Drangvolle Enge herrscht im ursprünglich nur für Vierzylindermotoren bemessenen Motorraum. Das 2,6-Liter-Triebwerk stammt aus den großen Mercedes-Modellen 260 E/SE. Damit es unter die Haube paßt, mußte der Kühler näher zum Grillrücken

# der Größte?

2.6

**Erste Wahl auf  
langen Strecken**



## Technische Daten 190 E 2.6

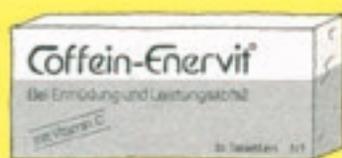
Sechszylinder-Reihenmotor, vorne längs eingebaut, eine obenliegende Nockenwelle, zwei Ventile pro Zylinder, geregelter Drei-Wege-Katalysator mit Lambda-Sonde, Hubraum 2599 ccm, Bohrung x Hub 82,9 x 80,3 mm, Verdichtung 9,2:1, 118 kW (160 PS) bei 5800/min, maximales Drehmoment 220 Nm bei 4600/min, Gemischaufbereitung mechanisch-elektronische Benzineinspritzung (Bosch-KE-Jetronic), Fünfganggetriebe, Antrieb auf die Hinterräder, Einzelradaufhängung, vorne Dämpferbeine, Schraubenfedern, Querlenker, Stabilisator, hinten Raumlenker, Schraubenfedern, Stabilisator, innenbelüftete Scheibenbremsen vorn, Scheibenbremsen hinten, Antiblockiersystem (ABS), Reifen 185/65 VR15, Tankinhalt 55 Liter, Schadstoffarm Stufe A, Grundpreis 44 289 Mark.

Fotos: Andreas Lindner, Matthias Nyary



## Coffein-Enervit®

hält wach  
und fit



In Ihrer Apotheke



Anwendungsgebiete: Ermüdungszustände und Leistungsminderung, leichte Herz- und Kreislaufschwäche.  
Dr. R. Pfeifer, Bamberg

Postfach 3580  
6200 Wiesbaden  
0 61 21 / 14 01-0

**KAMEI**

## Aerodynamik in schönster Form

Mit KAMEI X1-Einzelteilen wie Frontspoiler, Seiten- und Heckschürzen, Heckspoiler oder mit kompletten X1-Grundbausätzen für Audi, BMW, Ford, Mercedes, Opel und VW. Leichte Montage; absolut paßgenau aus stofffestem DUROKAM.®



Katalog (DM 5,-) oder  
Prospekt anfordern.



## Kurbeln Sie immer noch?

... dann wird es Zeit für perfekte elektrische Fensterheber. Denn jetzt können Sie jedes Auto mit ELECTRIC-LIFE nachträglich ausrüsten. Die für jeden Wagentyp speziell entwickelten Montagesätze werden völlig unsichtbar in die Tür eingebaut. Natürlich sind sie mit Original-Bedienungstasten und Bosch-Antriebsmotoren ausgerüstet. Es gibt sie für 2 oder 4 Türen, kombinierbar mit Zentralverriegelung und Fernbedienung.

WAECO - Wähning & Co. GmbH  
Sinninger Straße 36, Postfach 1144  
4407 Emsdetten, Tel.: 0 25 72-30 46  
ab Mai '87: 0 25 72 / 879-0

Fensterheber ab DM 425,-

Bitte senden Sie mir die  
ausführlichen Informationen  
zu "Fensterheber und  
Komfort im Auto".

Name

Straße

PLZ/Ort

Fahrzeug-Typ

**WAECO**  
Komfort im Auto



JEDES MITGLIED  
DER FAMILIE HAT EIN  
RECHT AUF SEINE  
EIGENE TÜR.



Dieses Recht gewährt in dieser Klasse allerdings noch lange nicht jedes Auto.

Da müssen sich die Fondpassagiere immer noch an den Vordersitzen vorbeidrücken. Und wenn unterwegs hinten mal einer raus muß, muß der Vordermann gleich mit.

Familien, die bei diesen Autos auf fünf Türen nicht verzichten wollen, müssen sich eine Wagenklasse höher orientieren.

BITTE EINSTEIGEN UND 5 TÜREN SCHLIESSEN. Kurz: Beim Opel Corsa haben Sie dieses Problem nicht. Womit wir das Thema Türen auch gleich beschließen können, um uns den anderen familienfreundlichen Qualitäten zu widmen, die im Corsa stecken.

Zum Beispiel unter der Motorhaube.

Serienmäßig finden Sie dort einen 1-Liter-Motor mit 33 kW (45 PS), der auf erstaunliche Verbrauchswerte kommt: 4,9 l/100 km bei 90 km/h, 6,6 l bei 120 km/h und 7,2 l im Stadtverkehr (DIN 70030) Super.

Der Umwelt Ihrer Familie aber können wir noch etwas Besonderes anbieten.

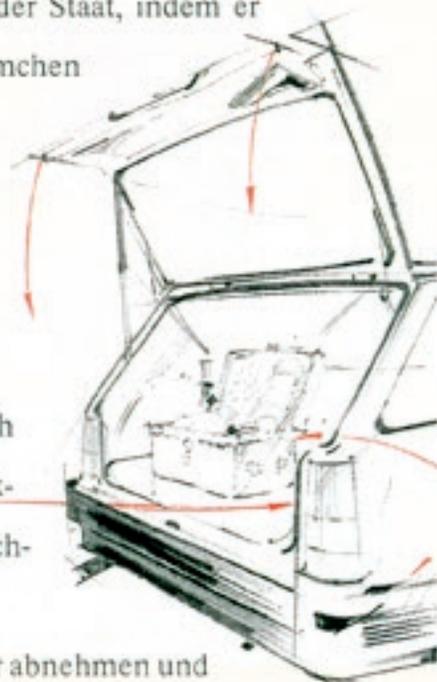
Opel's kleinsten Einspritzer: den 1.3i-Motor mit Multec-Zentraleinspritzung und geregelterm 3-Wege-Katalysator. Der sorgt für gute Luft. Und das honoriert der Staat, indem er Ihnen ein stattliches Sümmchen Steuern erläßt.

EINBLICK DURCH DIE HINTERTÜR. Was sehen Sie da? Normalerweise nichts, denn Ihre kostbare Fracht ist durch eine Gepäckraumabdeckung sicher vor unerwünschten Blicken.

Wenn Sie diese aber abnehmen und die Rücksitzbank nach vorn klappen, öffnen sich Ihnen stolze 845 Liter Laderaum (nach VDA). Ausgelegt mit Teppichboden und gut zugänglich über die extrem niedrige Ladekante.

Was selbst Waldi (fünftes Bild) Respekt abringt. Und der weiß, was Platz heißt.

Ihr freundlicher Opel-Händler aber, das möchten wir abschließend noch bemerken, hat für Sie stets eine offene Tür.



DER OPEL CORSA. FRECH UND SPRITZIG.

# Vergleich Die stärksten 190er



Die Heckpartien sind die Visitenkarten der beiden Kraft-190er. Dem 2.6 genügt zur Unterscheidung ein Schriftzug, der 2.3-16 protzt mit Spoilern

auf hundert absolviert der Sporttyp eine bedeutungslose Zehntelsekunde flatter.

Der 2.6 ist also kaum langsamer als sein Kollege von der Sportschau, obwohl er weniger spontan aufs Gas reagiert. Er reizt aber dadurch nicht dazu, sein Leistungsvermögen ständig auszuschöpfen.

Dagegen spricht auch das auf Komfort abgestimmte Fahrwerk. Lange und kurze Fahrbahnwellen werden so gut geschluckt, daß es schwerfällt, Unterschiede selbst zu den großen Mercedes-Typen auszumachen. In zügig gefahrenen Kurven brems er sich leicht über die Vorderräder ab, bricht erst mit dem Heck aus, wenn der Fahrer die 160 PS auf die Hinterräder losläßt. Im 2.3-16 liegen die Akzente ganz anders. Mit ihm sind noch höhere Kurvengeschwindigkeiten möglich. Die straffe Federung und die zielgenaue Servolenkung sorgen fast für ein Zwiesgespräch mit der Fahrbahn. Dazu kommen erstklassige Bremsen. Diese Sicherheitsreserven, kombiniert mit dem kraftstrotzenden 170-PS-Motor, bieten ein Fahrgefühl, das seinesgleichen sucht, und lassen Komfortschwächen vergessen.

Fazit: Der 190 E 2.6 ist vornehmer und billiger. Ideal wäre er aber erst, wenn er einen guten Schuß der Faszination besäße, mit der der 2.3-16 begeistert. Träumen wir also von einem sanften 190 E 2.6-24. Ohne Spoiler, so für knapp 50.000 Mark. Das müßte dann wirklich der größte 190er sein.

Werner P. Röser



Unauffällig: Im Profil unterscheidet sich der 190 E 2.6 in keinem Detail von seinen schwächeren Brüdern

## Testwerte 190 E 2.6

Höchstgeschw.	215 km/h
0-100 km/h	8,4 Sekunden
60-100 km/h ①	11,1 Sekunden
0-1000 m	29,8 Sekunden
Testverbrauch	13,4 l/100 km S bleifr.
Gewicht	1200 Kilogramm
Zuladung	500 Kilogramm
Anhängelast ②	1200 Kilogramm
Innenegeräusch ③	67 dB (A)
Steuer 35 Mon. fr.	343 Mark
Versicherung	1519 Mark
Preis	44 289 Mark

① Beschleunigung im 4. Gang, ② Anhängelast gebremst, ③ Bei 100 km/h im 4. Gang



In allen 190ern haben hinten drei Mitfahrer (knappen) Platz. Veloursbezüge kosten 2075, Kopfstützen hinten 228 Mark Aufpreis



Nur der 2.3-16 bietet auf der Rückbank lediglich zwei Personen Platz – auf Sportsitzen. Der Lederbezug kostet hier 2576 Mark Aufpreis



Unübersehbar: Der 190 E 2.3-16 trägt seine Kraft zur Schau. Er ist tiefer gelegt und hat rundum Windleitflächen

## Testwerte 190 E 2.3-16

Höchstgeschw.	222 km/h
0-100 km/h	8,3 Sekunden
60-100 km/h ①	8,7 Sekunden
0-1000 m	29,1 Sekunden
Testverbrauch	13 l/100 km S bleifr.
Gewicht	1260 Kilogramm
Zuladung	500 Kilogramm
Anhängelast ②	1200 Kilogramm
Innenegeräusch ③	71 dB (A)
Steuer 40 Mon. fr.	304 Mark
Versicherung	1519 Mark
Preis	60 990 Mark

① Beschleunigung im 4. Gang, ② Anhängelast gebremst, ③ Bei 100 km/h im 4. Gang



Die sachliche Linie des Armaturenbretts im 190 E 2.6 ist aus den bisherigen 190ern bekannt. Es bietet keine Luxusdetails, wenn der Käufer nicht kräftig in Extras investiert



Im 2.3-16 fährt die Versuchung mit, die Grenzen auszuloten. Man sollte ihr aber nur auf abgelegenen und übersichtlichen Straßen nachgeben



Für den gewissen Unterschied zwischen dem Sechzehventiler und den bürgerlichen kleinen 190-Typen sorgt die Mittelkonsole mit Othermometer, Stoppuhr und Voltmeter