



### Von außen nichts zu sehen

Äußerlich unterscheidet sich der starke 190 E 2.6 von den übrigen 190ern nur durch das doppelte Auspuffrohr. Die Abstimmung des Fahrwerks ist eindeutig auf Komfort ausgerichtet. Ein geübter Fahrer bringt den Wagen im Kurvengrenzbereich erst mit einem beherzten Gasstoß zum Übersteuern.



### Mercedes mit Sportabzeichen

Mit Schwellern, mächtigen Spoilern und Niederquerschnittsreifen dokumentiert der 190 E 2.3-16 unverblümt sein sportliches Naturell. Die straffe Fahrwerksabstimmung bietet noch ordentlichen Komfort. In Kurven zeigt der 16-Ventiler kaum Seitenneigung und drängt erst im Grenzbereich mit dem Heck nach außen.



den Sechszylinder optisch ab.

Wie weit die beiden kleinen Mercedes technisch auseinander liegen, wird noch deutlicher, öffnet man die Fronthauben. Im 2.6 füllt dieselbe Maschine den Motorraum bis in den hintersten Winkel, die auch den 260 E

und den 260 SE antreibt. Der Sechszylinder mit 2599 cm<sup>3</sup> Hubraum ist somit der einzige Motor, den Daimler-Benz in allen Baureihen einsetzt.

Die Techniker mußten tief in die Trickkiste greifen, um das Aggregat im Motorraum des 190 unterzubringen. So

wanderte der Kühler um 85 mm näher zum Grill. Im Querstrom-Zylinderkopf aus Leichtmetall steuert eine siebenfach gelagerte Nockenwelle die Ventile. Für die Gemischaufbereitung ist eine Einspritzanlage (KE-Jetronic) von Bosch zuständig.

Die Aufschrift Mercedes-Benz 2.3-16 auf dem Ventildeckel des 16-Ventilers verschweigt zumindest teilweise, wes Geistes Kind der Vierzylindermotor ist, der den sportlichsten Mercedes antreibt. Als Hersteller des erfolgreichsten Formel-1-Mo-

tors aller Zeiten empfahl sich seinerzeit die englische Firma Cosworth, dem 190er mit reinrassiger Rennwagentechnik das sportliche Schnellaufen beizubringen.

Der 2.3-16-Motor hat ohne Zweifel allerhand im Kopf. Zwei obenliegende Nocken-

wellen steuern die jeweils acht Ein- und Auslaßventile im Leichtmetall-Zylinderkopf. Für die Einspritzung des bleifreien Superbenzins sorgt ebenfalls eine Bosch-KE-Jetronic.

Laufruhe gehört beim 2.6 zur Selbstverständlichkeit.

Die technischen Daten im Vergleich			
		Mercedes 190 E 2.6 Kat.	Mercedes 190 E 2.3-16 Kat.
Motor	Zylinderzahl	sechs	vier
	Einbaulage	Front, längs	Front, längs
	Motorblock/ Zylinderkopf	Grauguß/ Leichtmetall	Grauguß/ Leichtmetall
	Nockenwellenlage/-antrieb	eine obenliegende/ Kette	zwei obenliegende/ Kette
	Ventilbetätigung	Kipphebel	Tassenstößel
	Gemischaufbereit.	Bosch KE-Jetronic	Bosch KE-Jetronic
	Zündanlage	elektronisch	elektronisch
	Bohrung/Hub	82,90/80,25 mm	95,50/80,30 mm
	Hubr. eff./Steuer	2599/2581 cm <sup>3</sup>	2299/2276 cm <sup>3</sup>
	Verdichtung	9,2:1	9,7:1
	Max. Leistung bei	118 kW/160 PS 5800/min	125 kW/170 PS 5800/min
	Max. Drehmoment bei	220 Nm 4600/min	220 Nm 4750/min
	Literleistung	61,6 PS/Liter	73,9 PS/Liter
Kraftübertragung	Lichtmaschine/ Batterie	980 Watt/ 12 V/62 Ah	770 W/ 12 V/55 Ah
	Kühl-/Motorölmenge	8,0/6,0 Liter	8,0/4,8 Liter
	Ölwechsel/ Wartung	10000/20000 km	10000/20000 km
	Kupplungs-Betätigung	Einscheiben trocken/ hydraulisch	Einscheiben trocken/ hydraulisch
	Antrieb	Heck	Heck
Fahrwerk	Getriebeübers.: 1.-5. Gang	3,86/2,18/1,38/1,0/0,80:1	4,08/2,52/1,77/1,26/1,0:1
	R.-Gang	4,22:1	4,00:1
	Achsübersetzung	3,07:1	3,07:1
	Radaufhängung vorn	Einzel, Dämpferbein, Schraubenfedern, Querlenker	Einzel, Dämpferbein, Schraubenfedern, Querlenker
	Radaufhängung hinten	Einzel, Raumlänker, Stoßdämpfer, Schraubenfeder	Einzel, Raumlänker, Stoßdämpfer, Schraubenfeder
Karosserie/ Abmessungen/ Gewichte	Querstreben	vorne und hinten	vorne und hinten
	Lenkung	Kugelumlauf, servounterstützt	Zahnstangen, servounterstützt
	Bremssystem	Zweikreis, ABS	Zweikreis, ABS
	Bremse vorn/ hinten	Scheiben, innenbelüftet/ Scheiben	Scheiben, innenbelüftet/ Scheiben
	Handbremse	mech. auf die Hinterräder	mech. auf die Hinterräder
	Radgröße	6 J x 15	7 J x 15
	Reifengröße	185/65 VR 15	205/55 VR 15
	Türen/Sitzplätze	vier/fünf	vier/vier
	Länge/Breite/ Höhe	4420/1678/1390 mm	4430/1706/1361 mm
	Spurweite vorn/ hinten	1437/1418 mm	1444/1427 mm
Preis/ Hersteller	Radstand	2665 mm	2665 mm
	Wendekreis Ø	10,6 m	10,6 m
	Leergewicht	1200 kg	1220 kg
	zul. Gesamt-Gew.	1700 kg	1720 kg
	Zuladung	500 kg	500 kg
	Anhängelast gebr./ungebr.	1200/635 kg	1200/640 kg
	Dachlast	100 kg	100 kg
		44289,- DM	60990,- DM
		Daimler-Benz AG Mercedesstraße 136 7000 Stuttgart 60	

**Beim Kaufpreis trennen die beiden 190er genau 16701 Mark**

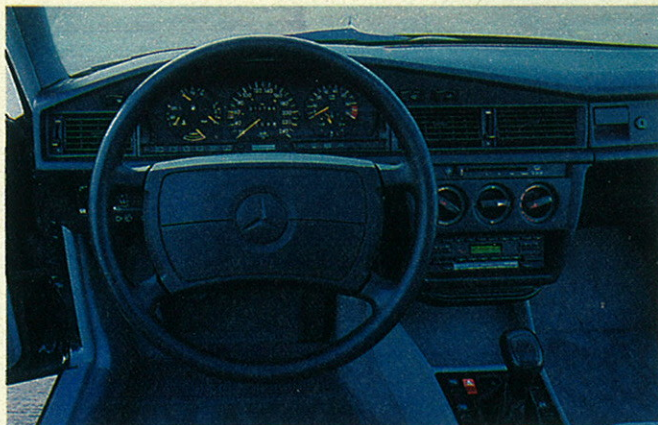
Der Sechszylinder läuft entschieden kultivierter als der 16-Ventiler. Übers gesamte Drehzahlband geht die 2,6-Liter-Maschine sanft wie zu Werke, ohne angestrengt zu wirken oder laut zu werden.

Drehfreude zeichnet zwar auch den 16-Ventiler aus,

doch kommt der Vierzylinder wesentlich kerniger zur Sache. Bei 6000/min brummt er rauh, aber herzlich.

Während im 2.3-16 die Kraftentfaltung gleichmäßig erfolgt, tut sich der Sechszylinder bei niedrigen Drehzahlen schwerer. Den richtigen

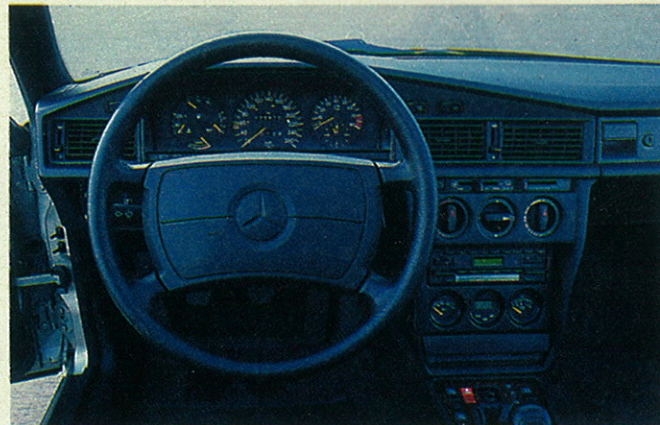




Das Cockpit des 190 E 2.6 ist übersichtlich. Für Lederlenkrad und Airbag muß der Käufer Aufpreise bezahlen.



Die Vordersitze gehören zu den Schwachpunkten im 190 E 2.6. Sie bieten praktisch keine Seitenführung.



Das Cockpit des 190 E 2.3-16 erhielt Zusatzinstrumente, die über Öltemperatur und Netzspannung informieren.



Guten Seitenhalt bieten die Sportsitze im 190 E 2.3-16. Mit Lederpolsterung sind sie allerdings zu rutschig.

Biß gibt's erst ab 4000/min.

Nicht sonderlich gut zu dieser Leistungscharakteristik passen Getriebeabstimmung und Hinterachsübersetzung, die eindeutig zu lang geriet. Der fünfte Gang ist als Schongang ausgelegt. Soll es zügig vorangehen, bleiben dem 2.6-Fahrer häufige Griffe zum Schaltknüppel nicht erspart. Nur im vierten Gang erreicht der Sechszylinder seine Höchstgeschwindigkeit von 212 km/h.

Das Getriebe läßt sich zwar sehr leicht schalten, doch sollten die Schaltwege kürzer und vor allem klarer definiert sein.

Die Schaltung im 2.3-16 ist der Leistungscharakteristik des Motors wesentlich besser angeglichen. Die fünfte Fahrstufe des Sportgetriebes (der erste Gang liegt unten links) ist als echter Fahrgang ausgelegt, in dem die Höchstgeschwindigkeit von 220 km/h erreicht wird. Insgesamt fühlt sich die Schaltung knochiger an, und sie könnte ebenfalls eine besser definierte Kulisse vertragen.

Fahrleistungen, die weit über dem automobilen Durchschnitt liegen, sind für

VON AUTO ZEITUNG		GEMESSEN	
190 E 2.6 Kat		190 E 2.3-16 Kat	
<i>Der Sechszylinder bringt Beschleunigungswerte fast wie der 2.3-16</i>	<b>Beschleunigung</b>		
	0- 40 km/h	2,2 s	2,2 s
	0- 60 km/h	3,8 s	3,8 s
	0- 80 km/h	5,7 s	5,5 s
	0-100 km/h	8,2 s	8,0 s
	0-120 km/h	12,1 s	11,1 s
	0-140 km/h	16,4 s	15,5 s
	0-1000 m	29,5 s	29,1 s
	<b>Höchstgeschw.</b>	<b>212 km/h</b>	<b>220 km/h</b>
	dabei Tachozanz.	219 km/h	220 km/h
	<b>Elastizität im 4./5. Gang</b>		
	60- 80 km/h	5,7/8,1 s	4,1/5,6 s
	60-100 km/h	11,2/16,2 s	8,3/11,5 s
	60-120 km/h	17,2/24,9 s	12,5/17,6 s
	60-140 km/h	23,6/35,3 s	16,9/23,7 s
	<b>Innengeräusche in dB(A)</b>		
	im Stand	47	50
	bei 80 km/h, 3. Gang	65	74
	100 km/h, 3./4. Gang	69/68	78/76
	130 km/h, 4./5. Gang	71/71	79/75
<i>Für eine Reise-limousine ist der Tank erheblich zu klein</i>	<b>bei Höchstgeschw.</b>	<b>81</b>	<b>86</b>
	<b>Kraftstoffverbrauch</b>		
	Kraftstoffsorte	bleifr. Super	bleifr. Super
	bei 90 km/h	8,2 l/100 km	7,5 l/100 km
	bei 120 km/h	10,2 l/100 km	9,2 l/100 km
	Stadtzyklus	12,4 l/100 km	12,4 l/100 km
	<b>Testverbrauch</b>	<b>11,3 l/100 km</b>	<b>13,1 l/100 km</b>
	Tankinhalt	55 Liter	70 Liter
	Theoret. Reichweite	486 km	534 km

Auf die Tachoanzeige des Sechzehnventilers ist Verlaß

Bei Höchstgeschwindigkeit ist der Sechzehnventiler erheblich lauter als der Sechszylinder



Auch bei Nässe kennt der 190 E 2.6 keine Probleme mit der Traktion.



Der 190 E 2.3-16 verlangt bei Nässe gefühlsvolles Gasgeben. Das Heck bricht schnell aus.

beide 190er kein Thema, wie der Blick auf die Tabelle mit den Meßwerten von AUTO ZEITUNG belegt. Die zehn zusätzlichen PS sichern dem Mercedes 190 E 2.3-16 nur einen spürbaren Vorsprung bei Elastizität und Endgeschwindigkeit.

Die Techniker hielten das Basisfahrwerk des 190ers für ausreichend bemessen, um auch mit der Leistung des Sechszylinders fertig zu werden. Wegen des höheren Motorgewichts bekam er an der Vorderachse allerdings stärkere Federn.

In Kurven bleibt der 2.6 lange neutral, bis er untersteuern zum Außenrand der Biegung drängt. Im Grenzbereich ist schon ein beherzter Gasstoß erforderlich, um das Heck zum Ausschwenken zu bewegen. Insgesamt wurde bei der Fahrwerksabstimmung das Augenmerk auf Komfort gelegt. Die Insassen bekommen kaum den jeweiligen Zustand der Fahrbahn zu spüren.

Seinen guten Geradeauslauf verliert der 190 E 2.6 spätestens, wenn die Tachonadel die 200-km/h-Marke überschritten hat. Je mehr

AUTO ZEUGNIS	
190 E 2.6 Kat	190 E 2.3-16 Kat
<b>SEHR GUT:</b> der laufruhige Sechszylindermotor, die Fahrleistungen.	<b>SEHR GUT:</b> die Fahrleistungen, die Abstimmung des sportlichen Fahrwerks.
<b>GUT:</b> die Abstimmung des Fahrwerks, die Handlichkeit, der Kraftstoffverbrauch.	<b>GUT:</b> die Abstimmung des Getriebes, die Handlichkeit, die Sportsitze vorn.
<b>BEFRIEDIGEND:</b> die Abstufung des Getriebes.	<b>BEFRIEDIGEND:</b> der Kraftstoffverbrauch.
<b>AUSREICHEND:</b> das eingeschränkte Platzangebot im Fond, die Seitenführung der Vordersitze.	<b>AUSREICHEND:</b> das eingeschränkte Platzangebot im Fond.
<b>MANGELHAFT:</b> der kleine Tank.	<b>MANGELHAFT:</b> -
<b>UNGENÜGEND:</b> -	<b>UNGENÜGEND:</b> -

## Der 16-Ventiler leistet mit Kat 10 PS mehr als der Sechszylinder

sich der Sechszylinder dem Bereich der Höchstgeschwindigkeit nähert, desto stärker wird eine Unruhe in der Vorderachse, die ständige Lenkkorrekturen erfordert.

Dagegen läßt sich am Fahrwerk des 2.3-16 kaum

der Hauch eines Makels entdecken. Mit stärkeren Stabilisatoren und härteren Dämpfern versehen, dazu um 15 mm tiefer gelegt, ermöglicht der 16-Ventiler beeindruckende Kurvengeschwindigkeiten. Eine ausgeprägte

Neigung zum Übersteuern wäre angesichts des sportlichen Modell-Charakters der letzte Schritt zur Perfektion. Der Geradeauslauf des 2.3-16 ist mustergültig, noch bei Höchstgeschwindigkeit läuft er wie auf Schienen.

Kritik verdienen im 2.6 die Vordersitze. Der Fahrer findet nur schwer eine bequeme Sitzposition. Zudem gewährt das Gestühl kaum Seitenhalt. Angesichts der ausgeprägten Handlichkeit, mit der der Sechszylinder zu zügiger Fahrt auf kurvigen Landstraßen einlädt, wird die fehlende Sitzführung zum Ärgernis.

In den Sportsitzen des 16-Ventilers sind Fahrer und Beifahrer wesentlich besser aufgehoben. Eine Lederpolsterung kann für den sportlichen Mercedes nur bedingt empfohlen werden. Sie schmeichelt zwar Augen und Nase, beschert jedoch dem Hosenboden eine Dauer-rutschpartie.

Beim Spritverbrauch beweist der Sechszylinder mehr Wirtschaftlichkeit. Er verbrauchte im Test 11,3 Liter bleifreies Superbenzin auf 100 Kilometer. Der 16-Ventiler mit Kat genehmigte sich da schon einen Nachschlag. Er konsumierte im Test 13,1 Liter bleifreies Super pro 100 Kilometer.

Trotzdem kommt der 2.3-16 mit einer Tankfüllung wesentlich weiter. Sein Reservoir faßt 70 Liter. Für einen Sechszylinder ist das Tankvolumen des 2.6 mit 55 Litern unbefriedigend klein. Das Verlangen nach einem 70-Liter-Tank wird nicht einmal als Sonderwunsch erfüllt.

Insgesamt fällt es schwer, die Stellung des Top-Modells innerhalb der 190er Reihe mit einem der beiden Bewerber eindeutig zu besetzen.

Der 190 E 2.6 ist eine Reise-Limousine, die alle Erwartungen erfüllen kann: hohe Leistung, guter Komfort und eine ausgezeichnete Handlichkeit.

Nicht nur der Verstand, sondern auch das Herz vermag dagegen der sportliche 190 E 2.3-16 anzuspochen. Er vermittelt viel mehr Fahrspaß. Zieht man zudem die umfangreiche Ausstattung bis hin zur verstärkten Bremsanlage in Betracht, relativiert sich sogar der Preisunterschied von 16701 Mark.

Thomas Lang