

Seit dem Sommer ist es offiziell: Der VDH betreut von Mercedes anerkannt den W 201. „Huch?“, werden da manche fragen, „Ist der Hundertneunziger denn jetzt schon ein Klassiker, wird das überhaupt mal ein Liebhaberwagen, war der Hundertneunziger nicht der Anbeginn des Plastikzeitalters bei Mercedes Benz? Und überhaupt, sieht man die Dinger nicht noch überall im Straßenbild?“ Welche Rolle spielt also der W 201 in der Firmengeschichte von Mercedes Benz?

Willkommen im Club BABY



Ein dornenreicher Weg

„Überlegungen, ein kleines Auto zu bauen, gab es bei uns eigentlich schon immer“, so der ehemalige Entwicklungsvorstand Werner Breitschwerdt. Der Weg in dieses Segment war für den Konzern jedoch dornenreich. Der heckmotorisierte Typ 130, der dank abenteuerlichem Fahrverhalten eine Art Elchtest-Desaster der 30er Jahre erlebte, verschwand nach kurzem Intermezzo aus dem Verkaufsprogramm. Dreißig Jahre später war die Entwicklung des M 122 schon recht weit gediehen, als durch die Übernahme der Auto Union das Projekt gestoppt wurde. Immerhin schaffte der Motor M 118 es in die Serienproduktion, da er als „Mitteldruckmotor“ im DKW F 103 den Zweitakter des F 102 ablösen und kommende Audigenerationen bis hin zum Audi 100 antreiben sollte.

Die Erwartungen waren also hoch, als ruchbar wurde, dass sich Mercedes der Entwicklung einer kompakten Baureihe unterhalb des W 123 annahm.

Amerikanische Steuer macht Mercedes teuer

Ausgelöst wurde das Projekt durch ein Dilemma: Das "Corporate Average Fuel Economy (CAFE)"-Flottenverbrauchsgesetz sah vor, das von Jahr zu Jahr der Durchschnittsverbrauch der Fahrzeugflotte eines Herstellers zu senken sei, da sonst heftige Strafen drohten. Mercedes traf dies, als Luxuswagenhersteller, beson-

ders hart, da die S-Klasse, der SL und selbst der kurzfristig angebotene W 123 280 E mit ihren doch ausgeprägten Trinksitten dem Erreichen dieser Ziele nicht gerade förderlich waren. Es war natürlich nur eine vorläufige Lösung, den W 116 und später W 126 für den amerikanischen Markt als Diesel anzubieten und sich beim W 123 komplett auf Dieselmotoren zu beschränken. Problem dabei war, dass ein 240 D oder auch 300 CD nicht wirklich den Erwartungen der Kunden an einen komfortablen, dynamischen Luxuswagen erfüllten. Neben CAFE trafen Mercedes zwei weitere Steuerkeulen auf dem amerikanischen Markt. Nicht nur der Flottenverbrauch war Ziel der Besteuerung, auch der Verbrauch jedes einzelnen Modells wurde bewertet und unterlag der zusätzlichen „Gas Guzzler Tax“. Und damit die Importe nicht zu preiswert wurden, hatte man sich darüber hinaus noch eine „Luxury Car Tax“ für Fahrzeuge einfallen lassen, die wiederum die Fahrzeuge von Mercedes zusätzlich verteuerten.

Drei Wege gab es für Mercedes und die anderen Automobilhersteller aus dieser Situation: Erstens der Import von sparsamen Kompaktwagen aus eigener Konzernproduktion (so hat es der Ford Fiesta über den Ozean geschafft) oder Zukauf aus



dem fernen Osten (auch wenn die Kunden durch Mitsubishi's mit Dodge-Emblemen sich eher verstört zeigten), zweitens die Verlagerung des Angebots in Richtung großer Geländewagen und Pickup, da diese steuerlich bevorzugt wurden und drittens die Entwicklung eines eigenen, kompakten und sparsamen Autos. Da Weg eins und zwei sich mit der Unternehmensphilosophie von Mercedes nicht in Deckung bringen ließen, blieb nur der dritte Weg.

Mehr Dynamik für die Mitte

Die Sorge um das USA-Geschäft war jedoch nicht der einzige Grund für die Entwicklung des W 201. Einerseits war sichtbar, das Mercedes nur durch Wachstum als eigenständige Marke überleben konnte, andererseits begann der heimische Wettbewerb durch attraktive kompakte Fahrzeuge am Marktanteil zu knappern. Ein prächtig motorisierter 3er BMW war durchaus eine Verlockung für Kunden, denen ein W 123 vielleicht eine Spur zu altmodisch und behäbig daher kam. Auch Audi mit seinen kräftigen Fünfzylindern

Willkommen im Club BABY



führte die Kunden in Versuchung und zunehmend bearbeiteten ausländische Hersteller wie Volvo, Saab, Peugeot und Citroen das Segment der oberen Mittelklasse. „Wir wollten mehr junge Leute ansprechen und sie für unsere Marke begeistern. Dafür brauchten wir ein kompaktes, wendiges und zugleich wirtschaftliches Auto“, so Professor Breitschwerdt.



Ein Kleiner ganz so wie die Großen

Um jeden Verdacht aus dem Weg zu räumen, der kompakte Mercedes würde eine billige Konstruktion, ging man die Entwicklung sehr gründlich an. Der Wagen sollte Top-Technik verbergen, höchstmögliche Zuverlässigkeit bieten, bei der Sicherheit Maßstäbe setzen und sich trotz 280 kg geringerem Gewicht, 30 cm weniger Länge gegenüber der damaligen Mercedes-Mittelklasse in jeder Hinsicht anfühlen wie ein richtiger Mercedes. Einen gewissen Wagemut kann man dem damaligen Vorstand und der Entwicklungsmannschaft nicht absprechen: Bis auf den Benzinmotor M 102, der immerhin schon zwei Jahre vorher im W 123 auf den Markt eingeführt wurde und die seit Ewigkeiten bewährte Automatik Typ 722, war praktisch alles neu:

Der Diesel OM 601 trat an, in die Fußstapfen von OM 621 und OM 615 zu treten (was ihm im Übrigen fabulös gelang!), die Vorderachse war eine komplette Neukonstruktion und die berühmte Raumlener-Hinterachse sollte für kommende Generationen, bis hin zum ersten CLK, Maßstäbe setzen. Sie konnte, bei ca. 25 % weniger Gewicht und weniger Platzbedarf, gegenüber der bisherigen Schräglenerachse eigentlich alles besser. Sie bot mehr Abrollkomfort, gewährleistete ein neutrales Fahrverhalten in allen Situationen, bot eine Anfahr- und

Bremsmomentabstützung und machte den Baby-Benz zum ungemein agilen Fahrzeug.

Auch in anderen Bereichen setzte der W 201 Maßstäbe: Mit Hilfe der modernen „Finite-Elemente-Methode“ zur Berechnung der Bauteile, der Verwendung von Kunststoff beispielsweise bei den Stoßfängern sowie dem Einsatz von hochfesten Stählen wurde das Leichtbaupotenzial voll ausgeschöpft, ohne bei der Sicherheit Abstriche zu machen. Der cW-Wert von 0,33 sowie die kleine Stirnfläche führten zu einem niedrigen Verbrauch, der selbst heute noch wettbewerbsfähig ist.





Einfach ein guter Gebraucher

Auch ohne die automobilhistorische Brille betrachtet ist der W 201 ein sehr interessantes Fahrzeug. Egal, ob man selbst einen sparsamen Reisewagen braucht oder ob man seinen Nachwuchs (viele von uns sind ja in dem Alter...) vor Frontantrieb bewahren möchte, der W 201 ist derzeit wohl der preiswerteste Weg, Mercedes zu fahren. Er bewegt sich auf die Preis-Baisse zu, die bisher noch jede Mercedesbaureihe erlebt hat, bevor der Export den Markt leer fegte und die Liebhaberpreise wieder anziehen. Wer das Markgeschehen um W 116 und W 123 beobachtet, weiß, was gemeint ist. Auch die Bedenken, der W 201 sei Massenware und könne per se deshalb kein Liebhaberfahrzeug werden, verfängt nicht. Mit 1,88 Millionen Stück ist er genau genommen seltener als der /8!

Generell kann man die Hundertneunziger drei unterschiedlichen Serien zuordnen. Serie 0,5, gebaut von 1982 bis Ende 1984, ist mehr in Details von der ersten Serie von 1984 bis 1988 zu unterscheiden. Beiden gemeinsam sind die dünnen,

schwarzen Zierleisten auf der Fahrzeugseite und die Stoßfänger aus schwarzem Kunststoff. Die Serie 0,5 unterscheidet sich äußerlich am deutlichsten am Scheibenwischer. Bei den „Rechtsträgern“ liegt dieser rechts in der Ruhestellung und hat ein kleines Zusatzwischerchen in der Mitte. Serie 1 hat den Wischer links liegen und hat durch die hinzugekommene Hubfunktion ein größeres Wischfeld, das den Zusatzwischer überflüssig macht. Unaufälliger ist der Wechsel bei den Rädern. Während die ersten 190-er auf 175/70 R14 rollten, steht die erste Serie auf 185/65 R 15. Unter der Haube fällt auf, dass zur ersten Serie der Mehrriemen-einem Einriementrieb wich und dass das Ventilspiel nun durch Hydrostößel ausgeglichen wird.

Die große Modellpflege fand 1988 statt. Äußerlich fallen die großflächigen Kunststoffplatten, im Volksmund liebevoll Sacco-Bretter genannt, auf, die die schmalen Zierleisten ersetzen. Der Innenraum wurde deutlich aufgewertet. Neue Sitze schaffen objektiv (dünnere

Sitzlehnen der Vordersitze) und subjektiv mehr Platz (kürzere Sitztiefe der Rückbank) und sind stabiler und bequemer. Die Materialien im Innenraum wirken nun hochwertiger. Es kommt die Ausstattungsvariante „Sportline“ hinzu, die neben einem eher unkomfortablen Sportfahrwerk, einer direkteren Lenkung und 205/55 R15 Breitreifen auf den Felgen der Sechzehnventiler, auch bequeme Sportsitze mit so etwas wie Seitenhalt anbietet.

Der 190er unterlag einem ständigen Optimierungsprozess. Jedes Jahr wurde die Ausstattung aufgewertet und Detailverbesserungen an den Triebwerken vorgenommen. Die wirkliche Konstante waren die Leuchten. Als einer der wenigen Modelle trägt der 190er vom ersten Produktionsstag 1982 bis zum letzten 1993 die gleichen Scheinwerfer, die gleichen orangen Blinker und Rückleuchten.

Doch worauf ist zu achten, wenn wir uns heute für einen gebrauchten Baby-Benz interessieren? Schauen wir uns den Kleinen einfach mal genauer an.

Kaufberatung Teil 1: Das Blech

Zwei Dinge haben uns die 80er Jahre gebracht: Der Wegfall des Chroms und endlich ein halbwegs vernünftiger Korrosionsschutz. In der Tat war der Anblick der ersten W 201 für die Interessenten eher ernüchternd. Bis auf den Kühlergrill und die inneren Türöffner war der Chrom gänzlich ausgerottet, stattdessen fanden sich großflächige Kunststoffstoßfänger und eine konsequent für die Aerodynamik geglättete Karosserie. Mit seinem hohen Heck traf er auch nicht sofort das Schönheitsideal der Käufer, heftige Diskussionen in den Leserbriefspalten der Fachpresse waren die Folge.

Auf der Habenseite steht jedoch ein konsequent verbesserter Korrosionsschutz. Nicht nur wurde der Auftrag des Hohlraumwachses verbessert, man hatte auch konstruktiv einige Vorkehrungen getroffen. So gelang es erstmals, den Schwellerkopf hinter dem vorderen Innenradhaus so auszuführen, das sich nicht mehr zwangsweise der Dreck auf ihm sammelte und für derbe, aber von außen nicht sichtbare Durchrostungen sorgte. Auch die hinteren Radläufe zeigen sich erstaunlich beständig, dem Wegfall der seitlichen Zierleisten mit ihren Karosserielöchern sei es gedankt. Es ist dennoch nicht verkehrt, die Bereiche zu kontrollieren.

Weitere Sorgenstellen sind, hier steht der W 201 ganz in der Tradition seiner Vorgänger, die vier Wagenheberaufnah-



Markenzeichen des W 201: Eine konsequent, nach aerodynamischen Gesichtspunkten, geglättete Karosserie.

men. Auch bei ansonsten properen Autos finden wir hier sehr häufig Durchrostungen, ebenso häufig finden wir hier dilettantisch durchgeführte Reparaturen. Das Problem betrifft übrigens die Erstserie genauso wie die Fahrzeuge mit Sacco-Brettern. Hier tobt hinter der Verkleidung gerne das ganze Inferno.



Bild links und oben: Nicht schön, nicht original, nicht selten anzutreffen: Durchgerostete oder schon geflickte Wagenheberaufnahmen

Auch der Hintern des Baby-Benz hat seine Problemzone. Bei den Wagen ohne Sacco-Brettern ist es die Zierleiste zwischen Seitenteil und Seitenmulde des Kofferraums, bei Wagen mit Sacco-Brettern der Punktfalz zwischen den Blechen hinter dem Stoßfänger, die den Rost gerne anziehen. Nicht selten finden wir in dem Bereich verstopfte Abläufe der Mulden und somit böse Durchrostungen nach unten.

Ein großes Problem waren und sind undichte Heckscheiben. Das eintretende Wasser lässt den Falz im Übergang zwischen Radhaus und dem hinteren Seitenteil erblühen. Wenn möglich sollte man die seitlichen Kofferraumverkleidungen herausnehmen und diese Stelle kontrollieren. Rostansätze finden sich auch gerne an den Kabeldurchführungen von A- und B-Säule Richtung Tür. Unter dem Rand der Gummitüllen findet man i.d.R. oberflächlichen Rost, dem man mit dem Dremel zu Leibe rücken sollte.

Während das noch alles eher kosmetische Probleme darstellen, entscheiden



die folgenden zwei Stellen, ob man sich auf ein gemeinsames Leben mit dem Objekt der Begierde einlassen kann oder ob man schnell das Weite suchen sollte: Die vier Konsolen, an denen der Fahrschemel der Hinterachse an den Rahmenboden angeschraubt ist sowie die Aufnahmen der unteren Querlenker vorne können, speziell bei hochkilometrigen Wagen mit viel Winterbetrieb und/oder beherzter Fahrweise, letal geschädigt sein. Wenn es hier im PVC-Unterbodenschutz zu Rissen kam, zieht dieser das Wasser kapillar an und zerrostet das Blech papierdünn. Auch wenn es optisch noch perfekt aussieht, es hilft nur, die Konsole vom Radhaus aus zu umgreifen und mit festem Finger zusammendrücken. Da darf nichts bröseln und knirschen oder sonst wie nachgeben! Auch die Aufnahme der vorderen Querlenker darf keine Korrosion zeigen. Wenn möglich, sollte man bei Dieseln die Motorkapselung unten abschrauben, dann sieht man auch gleich, ob es den Querträgern unter dem Motor noch gut geht. Schäden an den genannten Ecken sind eigentlich das Todesurteil für den Wagen, da die Instandsetzung nicht nur den Zeitwert eines Fahrzeugs deutlich übersteigt.

Wenn im Untergeschoss noch alles in Ordnung ist, schadet ein Blick auf die Türböden und die Anschraubstellen der Zierleiste bzw. Sacco-Bretter nicht. Auch

hier zeigen Alter und/oder nicht fachmännisch reparierte Unfallschäden gerne ihr rostiges Gesicht.

Insgesamt gesehen gehören die W 201 jedoch zu den rostresistentesten Personewagen, die Mercedes je gebaut hat. Wenn wir heute morsche Exemplare sehen, ist das sehr häufig das Ergebnis nicht fachgerecht durchgeführter Reparaturen mit billigen Nachbauteilen. Wir sollten auch nicht vergessen, dass die ältesten W 201 inzwischen schon mehr als 20 Jahre auf der Straße unterwegs sind. Bei dem Alter hatte der durchschnittliche Flossenfahrer bereits den dritten Überzieher auf den Schweller gebraten.

Kaufberatung Teil 2: Die Motoren

Es gibt eigentlich keinen Motor im W 201, vor dem man dringend abraten muss. Sicher, die 90 PS des frühen Vergaser M 102 bzw. die 109 PS des 190 E 1.8 reichen nur, um relativ kleine Bäume auszureißen, für eine Höchstgeschwindigkeit von 175 km/h reicht es trotzdem. Bei den Vierzylindern sind die 2.0- und 2.3 Liter Einspritzer am häufigsten verbreitet. Auch wenn der Leistungsabstand zwischen den beiden mit 14 PS

(118 zu 132) gering ist, bewegt der größere Vierzylinder den Hundertneuziger deutlich souveräner. Dieser kann dann auch die lange Gesamtübersetzung nutzen und genehmigt sich in der Regel eher weniger Treibstoff, als das 2.0 bzw. 1.8 Liter Aggregat. Der Sechszylinder im 2.6 ist natürlich besonders lafruhig und leistungsstark, nimmt sich aber seinen Spritzschlag. Er ist die Wahl, wenn man für zwei Personen einen kompakten Reisewagen mit Oberklassekomfort sucht. Auf die Sechzehnventiler mit Cosworth-Zylinderkopf wollen wir an dieser Stelle nicht näher eingehen, das ist ein später zu schreibendes Kapitel.

Schwachpunkt ist beim Sechszylinder die Kopfdichtung, die gerne Öl schwitzt bzw. durchbrennt. Bei den Benzinern, besonders der frühen Baujahre, schadet es nicht, den Ventildeckel abzunehmen und die Nockenwelle auf Verschleiß zu untersuchen. Das trifft übrigens besonders auf die Rentnerschätzchen zu, die zwischen Küche, Kirche und Karstadt ständig im Kaltlauf sich ihre wenigen Kilometer mühsam bei verschlepten Wartungsintervallen erarbeiten mussten.

Die Dieseln sind alle ziemlich ohne Fehl und Tadel. Laufleistungen jenseits der halben Million sind nicht selten. Auch hier bringt der größere Motor mit fünf Zylindern oder sogar Turbolader mehr Leistung, mehr Fahrleistung und auch mehr Verbrauch, aber selbst der Vierzylinder



Bilder rechts:
Oben: Rost unterhalb des Blinkers kommt vor.
Unten: Spät kommt er, doch er kommt: Rost am Radlauf brauchen wir am W 201 noch nicht akzeptieren.



Bild oben: Machen beim Anfahren deutlich "klong": Die Lager des Achsträgers.

Bild re. oben: Untere Querlenkerlager vorne kann man wechseln, gerissene Konsole nicht.
Bild rechts: Domlager. Gelegentlich eingegrissen, aber leicht und preiswert zu wechseln.



im 190 D lässt mit seinen 72 bzw. 75 PS ein flottes Vorankommen mit einer auch dauerhaft nutzbaren Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h zu. Der 190 D 2.5 Turbo bringt für damalige Dieselverhältnisse atemberaubende 200 km/h! Auch die Diesel sollten frei von mechanischen Geräuschen sein, gelegentlich klappern die Hydorstößel, die sich aber austauschen lassen. Die Fünfzylinder müssen vom Start an sauber und rund laufen, sonst droht teurer Pumpenschaden! Wie die Benziner kämpfen die Diesel gerne mit Ölundichtigkeit an der Zylinderkopfdichtung und am Kurbelwellensimmerring. Ganz gerne werden die Druckventilhalter an den Pumpenelementen der Einspritzpumpe undicht, einerseits natürlich durch das Alter, andererseits durch das Betanken mit Rapsmethylester im Biodiesel. Sie lassen sich zum Glück mit relativ wenig Aufwand wechseln und kosten zusammen einen einstelligen Eurobetrag.

Im Gegensatz zu Biodiesel, der Probleme bereitet, kommen die Vorkammerdiesel mit Pflanzenöl bzw. Salatöl recht gut zurecht.

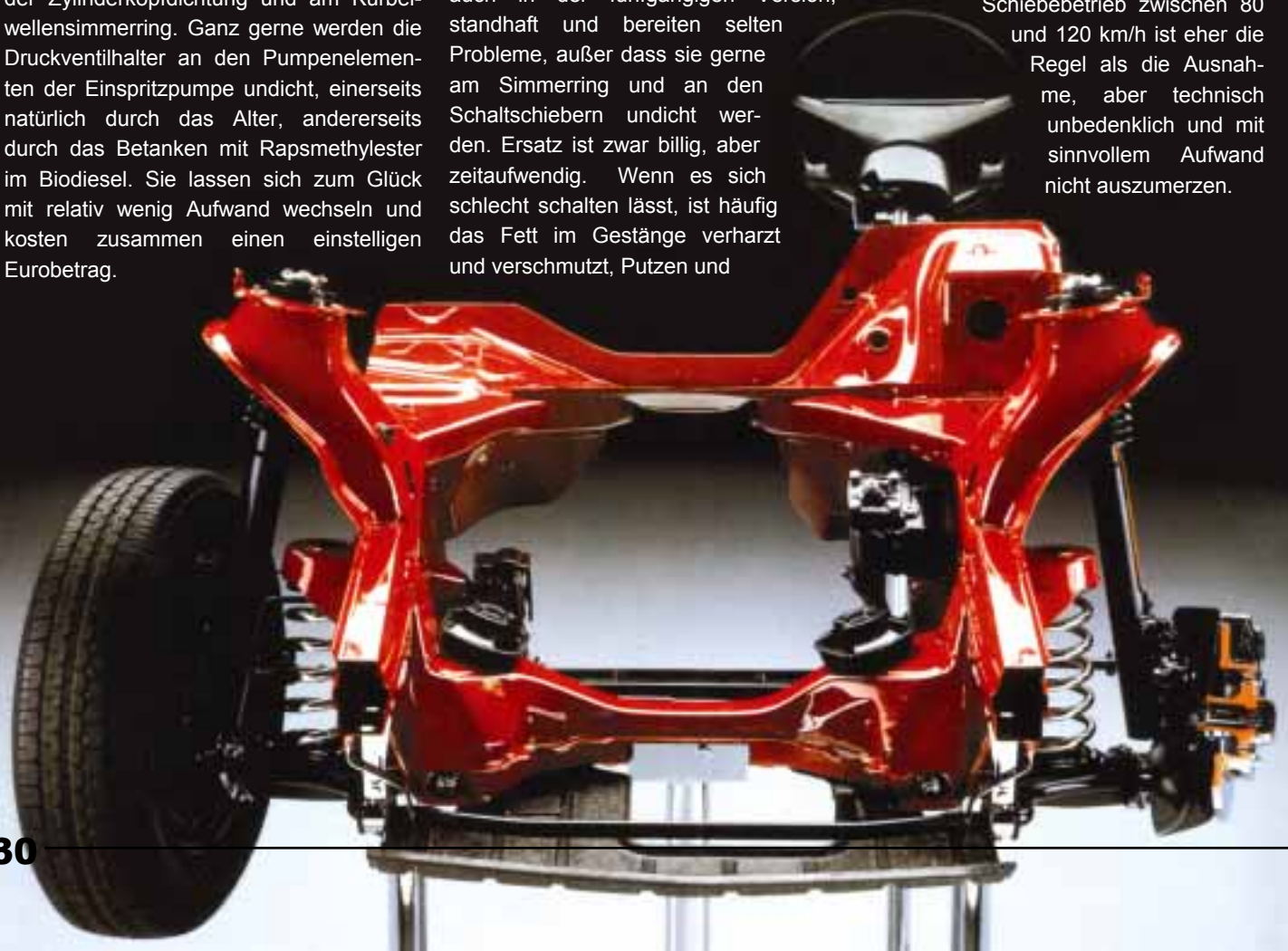
Kaufberatung Teil 3: Die Kraftübertragung, das Fahrwerk

Die mechanischen Schaltgetriebe sind, auch in der fünfgängigen Version, standhaft und bereiten selten Probleme, außer dass sie gerne am Simmerring und an den Schaltschiebern undicht werden. Ersatz ist zwar billig, aber zeitaufwendig. Wenn es sich schlecht schalten lässt, ist häufig das Fett im Gestänge verharzt und verschmutzt, Putzen und

neu fetten wirkt hier Wunder. Das automatische Getriebe kennen wir aus dem W 123 und W 126 und lebt, bei regelmäßigem Ölwechsel alle 60 Tkm, ewig. Es sollte bei der Probefahrt sauber schalten, ohne dass der Motor beim Gangwechsel aufheult.

Erhöhte Aufmerksamkeit erfordert die Raumlagerachse hinten. Alle 250 – 300 Tkm lädt sie ein zu einer Runde Strebenmikado, bei der man am besten alle Lenker und Streben in einem Aufwasch austauscht. Eine Werkstatt ist mit der Arbeit etwa einen Tag beschäftigt, inklusive Material wird für die Arbeit etwa 1000 Euro aufgerufen. Indiz für die anstehende Wartungsarbeit ist eine gesteigerte Seitenwindanfälligkeit, ein schnell ausbrechendes Heck und Poltergeräusche auf unebener Straße.

Das Hinterachsmittelstück steht in einer alten Mercedestradition und macht gerne Geräusche, vor allem, wenn nicht regelmäßig der Stand des Hypoidöls kontrolliert wurde. Eine Überholung ist hier angesagt, da das Taxigewerbe und die Exporteure den Gebrauchtteilemarkt leer kaufen. Ein gewisses Singen im Schiebetrieb zwischen 80 und 120 km/h ist eher die Regel als die Ausnahme, aber technisch unbedenklich und mit sinnvollem Aufwand nicht auszumerzen.





Links: Konsolenprüfgriff. Wenn die Hinterachse rumpelt oder schwammig wirkt, sind die Gummis der Streben defekt.

Unten: Sieht ein bisschen aus wie Fiat Uno, ist aber Mercedes: Der Rechtsträgerscheibenwischer.



An der Vorderachse erfordern die Spurstangen, die Lager der unteren Querlenker sowie die Domlager der Stoßdämpfer unsere Aufmerksamkeit. Während diese Teile noch verhältnismäßig leicht zu wechseln sind, ist ein Lenkgetriebe mit Spiel nicht erwünscht. Im Gegensatz zum W 123 sind die Lenkgetriebe aber nicht wirklich auffällig. Bedenklich und eine echte Gefahrenquelle sind verschlissene Traggelenke. Ist hier Spiel zu erkennen, ist Gefahr im Verzug, da sonst das Vorderrad gerne plötzlich unmotiviert und führunglos im Radhaus rumhängt. Der TÜV hat eine spezielle Lehre dafür, kontrolliert aber nicht flächendeckend. Knarrt es beim Einfedern mit Lenkeinschlag, warnt entweder der Lenkansschlag, dass er kein Fett mehr hat, oder das Traggelenk, dass es sich seinen Aufgaben nicht mehr gewachsen fühlt.

Generell ein Problem, vor allem bei den kleinen Modellen, sind die etwas sehr zurückhaltend dimensionierten Bremsen vorne. Im Alltag, beim Rumtrödeln im Ballungsgebiet, fällt es noch nicht so auf, wer aber vehement über einen Pass räubert, sieht recht früh die weiße Fahne. Im Gegensatz dazu sind die hinteren Bremsen gnadenlos überdimensioniert, weshalb die Scheiben gerne vorschnell zerrosten. Die Originalteile sollen mit einer speziellen Zinkstaubfarbe vorbehandelt sein und deshalb ein klein wenig länger leben.

Kaufberatung Teil 4: Innenausstattung und Elektrisches

Die Elektrik ist, wie es sich für einen Mercedes gehört, ohne Fehl und Tadel. Natürlich ist die Funktion von elektrischen Fensterhebern und anderen



Gimmicks zu kontrollieren. Wirkliche Vorsicht ist angebracht, wenn nachträglich ein Vorbesitzer eine mächtige Steeranlage reingewürgt oder sich mit ei-

ner Nachrüstaranlage, Fernsteuerung für die Zentralverriegelung oder ähnlichem Unfug am Kabelbaum vergangen hat. Diese Klientel von Vorbesitzern hat auch gerne die Innenausstattung mit der Stichsäge verwüstet, aber mal ehrlich, diese Autos sind eh nicht die erste Wahl. Für Aussetzer der Motor-elektronik, ABS und ASD sorgt das Überspannungsschutzrelais beim Benziner. Dieses kleine unscheinbare Teil sitzt hinter der Batterie und lässt regelmäßig unbeholfene Mechaniker verrückt werden. Ersatz ist zwar nicht teuer, aber meistens hilft auch eine Bohrmaschine und ein Lötkolben, schon schnurrt der Motor wieder.

Beim Diesel macht sich ein defektes ÜSR nur durch Ausfall des eventuell vorhandenen Drehzahlmessers bemerkbar. Wild blinkende Vorglühanzeigen deuten auf einen baldigen Ausfall des Steuergerätes hin. Wenn dagegen nach dem Starten die Vorglühanzeige permanent für 30 Sekunden leuchtet, ist nur eine Glühkerze kaputt.

Häufig sind Probleme mit dem Hubmechanismus des Scheibenwischers. Wer Spiritus aus falscher Sparsamkeit verwendet, wäscht den Schmierstoff aus dem Mechanismus, der Wischer bleibt hängen. Wenn der Motor noch keinen Schaden genommen hat, lässt sich das mit hellem Schmierfett wieder reparieren. Es gibt, um dieses Problem zu vermeiden, sogar eine eigene Betriebsstoffvorschrift Blatt 371.0 für die Scheibenwaschflüssigkeit, an der Teiletheke der Vertragswerkstatt sind die Flaschen mit dem Konzentrat normalerweise vorrätig!





Bei der Innenausstattung wurden zwar hochwertige Materialien verwendet, dennoch ist die Kargheit, insbesondere der frühen Basismodelle, erst mal ernüchternd. Wenn man über die Ernüchterung hinweg ist, sollte man sich die Flanken der Vordersitze genau ansehen. Auch und besonders, wenn beim Besichtigungstermin Schonbezüge oder Felle übergezogen sind. Entweder sieht man darunter auf jungfräulichen Sitzbezug oder durch durchgescheuerten Sitzbezug auf das Gummihaarpolster. Die Federkerne der Sitze leben auch kein ewiges Leben und sollten dem Probesitzen standhalten. Ab 1989 sind verbesserte Sitze, erkennbar an der Sitzneigungsverstellung, zum Einsatz gekommen. Diese sind nur noch bei wirklich sehr schweren Vorbesitzern durchgesehen.

Der dritte Feind für die Innenausstattung neben rüden oder übergewichtigen Vorbesitzern ist die Sonne. Problematisch ist das vor allen bei den Fahrzeugen, bei denen der Käufer die getönten Scheiben eingespart hat. Von der Sonne aufgelöste Türverkleidungen, Armaturenbretter und Rückbanklehnen, besonders in blau und grau, sind aber kaum zu übersehen.

Kaufberatung Teil 5: Wo finden, was bezahlen

190er findet man im Internet, beim Fähnchenhändler und vorzugsweise in den Kleinanzeigen. Das Angebot ist groß und die Preise sind niedrig. Einen mäßigen 190er mit einer Laufleistung über 200.000 km loszuwerden ist schwer. Mehr als 1000 € sollte man hier nicht anlegen. Gute Exemplare werden auch nicht teurer als 2000 € gehandelt. Topexemplare können allerdings teurer werden. Gesucht, und schon jetzt fast nicht mehr zu bekommen, sind wegen ihrer passablen Leistung und Unverwüstlichkeit, die 2.5 D und 2.5 Turbo D Modelle unter 200.000 km.



190 / 190 E

Mit ein paar Feinheiten wie EFH, SSD und Automatic sowie vernünftigen Kilometern schafft es

ein gepflegter 2.5 D schon jetzt auf 5000 €.. Sportline-Modelle sowie, weil sehr, sehr selten, die Avantgarde-Modelle „rosso“, „azzurro“, „verde“ und den „Berlin 2000“. Größere Maschinen kosten nicht zwangsläufig Aufpreis. Größere Maschinen kosten nicht zwangsläufig Aufpreis, besonders der Sechszylinder schreckt viele durch vermeintlich hohe Steuern.

Viele 190er haben in ihrem mittlerweile schon recht langen Leben diverse Modifikationen erfahren. Ein recht hoher Prozentsatz wurde tiefergelegt, was dem Fahrkomfort abträglich und der Fahrdynamik nicht notwendigerweise zuträglich ist. Dass der mechanische Verschleiß der Fahrwerkteile und selbst

der Karosserie dadurch ansteigt, zeigt die Praxis. „Faustregel“: Passt die geballte Faust vorne nicht hochkant zwischen Rad und Kotflügel, wurde tiefergelegt.

Wie bei jedem anderen Mercedes gilt: Je mehr und je jugendlicher die Liste der Vorbesitzer ist, umso größer ist die Wahrscheinlichkeit, dass das Fahrzeug durch nicht sachgemäße Wartung oder Reparaturversuche Schädigungen aufweist. Thema Wartung: Neben dem Mercedes-Kundendienst finden sich eine ganze Reihe freie, auf Mercedes spezialisierte Werkstätten, die meistens sehr gute Arbeit zu fairen Preisen anbieten. Hier hilft die höfliche Frage beim nächsten Taxiunternehmer, wo er seinen Wagen für welche Arbeiten hinbringt. Probleme an der Einspritzanlage, sowohl beim Benzin, als auch beim Diesel, löst der Boschdienst meist sehr kompetent.

Aber auch den Selberschrauber stellt der W 201 selten vor große Rätsel, da alles noch sehr übersichtlich und hochwertig konstruiert wurde. Eine atemberaubende Teileversorgung zu teils sehr geringen Preisen erleichtert den Unterhalt ungemein. Wer beim Teiletresen von Mercedes nach dem „W 201 Sparbuch“ fragt, kriegt beispielsweise für Auspuffteile Preise genannt, welche die billigsten Internethändler nicht unterbieten.

Die Sechzehnventiler fallen aus dieser Betrachtung heraus. Sie wurden schon in der Entwicklung ohne Rücksicht auf die Kosten auf Fahrdynamik getrimmt. Die Unterschiede beginnen beim Motor, Fahrwerkabstimmung, Anbauteile, Inneneinrichtung unterscheiden sich von den restlichen 190ern deutlich. Die damals hohen Neupreise auf S-Klasse-Niveau schlagen sich auch heute noch in deutlich höheren Unterhaltskosten nieder. Während der Kauf der normalen Versionen recht unproblematisch ist, sollte vor dem Kauf eines Sechzehnventilers ein Fachmann z.B. vom Mercedes W 201 16 Ventiler-Club, siehe Homepage: www.mb-w201-16.de/, zu Rate gezogen werden.

Wer sich generell für die Einzelheiten des W 201 interessiert, dem sei im Internet die Lektüre der umfangreichen Seite www.baureihe201.de anempfohlen. Es gibt kaum eine Frage, die dort unbeantwortet bleibt.

Am Text mitgewirkt haben:
eberhard weilke, erik deier, martin allar ■