



Mercedes 190 (Bj. 1989)
+ 250-CDI-Motor (C-Klasse 2009)
+ 2,1 l Hubraum
+ 204 PS
+ 500 Nm
+ 1175 kg
= Porsche-Jäger

Die spinnen, die Schwaben ...



Passt, saugt und hat keine Luft mehr: So eng, wie der Wunderdiesel im 190er steckt, wurde es auch für die Entwickler beim Lösen aller Probleme dieses Umbaus. Hanspeter Brömmer (u. l.), Dieter Braun, Peter Lehmann und Hartmut Götzen (im Uhrzeigersinn) investierten reichlich Zeit, Geld und Gehirnschmalz in ihr einmaliges Baby



Tacho 240, davon konnte der 190er als Diesel nur träumen. Heute geht der Umbau mit seinen 204 PS auf die linke Spur, um schnelle Porsche zu erschrecken

... und bauen ihren modernsten, starken und sparsamen 250-CDI-Motor in den 190. In einen 20 Jahre alten Baby-Benz, der mit 204 PS von heute zu nie gekanntem Leben erwacht. Und der zeigt, dass der Fortschritt mit sieben Meilen marschiert



So sieht Weihnachten für den Youngtimer-Freund aus: das Auto von damals, der Schmalz von heute - das macht leuchtende Augen

Wovon tagträumt ein Old- oder Youngtimer-Freund? Dass sein Klassiker mit derselben arroganten Perfektion fährt wie ein Neuwagen, aber so charmant aussieht wie zuvor. Ich durfte so einen ausprobieren und flehte sofort, ihn in Serie zu bauen. Aber auf mich hört ja mal wieder keiner.

Peter Lehmann, bei Mercedes verantwortlich für den Bau von Konzept- und Showcars, kam auf die grandiose Idee, einen betagten 190er (W201) mit dem neuesten, dem sogenannten Wunderdiesel namens OM 651 zu bespaßen, einem 250 CDI mit 204 PS und 500 Newtonmetern.

Der Kraftmotor besitzt entgegen der Typenbezeichnung nur 2,1 Liter Hubraum und passte messerscharf in den für 4200 Euro gebraucht gekauften 190. Lehmann: „Da gibt's nirgends mehr Luft. Die Ölwanne mussten wir vom Sprinter nehmen, denn die ist etwas kleiner.

Nur so passte die Lenkung. Und oben mussten wir die Motorelektronik wegnehmen und auf die Seite verpflanzen, dafür wanderte die Batterie in den Kofferraum.“ Auch der übliche Zierdeckel auf dem Motor ging nicht mehr drauf. Wie schön.

Als ich die Haube öffnete, denke ich: Oje, die krieg' ich ja nie wieder zu. Hervor quillt ein Hightech-Motor in all seiner Nacktheit, sozusagen wie Rudolf Diesel ihn erschuf. Aber der hätte sich gewundert, was er da zu sehen bekommt. Ein Gewirr an Schläuchen, Rohren, Kabeln in all seiner technoiden Schönheit. Ohne Plastikdeckel sieht man endlich, welche komplexe Systeme hinter den modernen Motoren stecken und weshalb sie letztlich so teuer sind.

Daneben steht ein serienmäßiger 190 D zum Vergleich bereit, mit einem Zweiliter-Vorkammer-Saugdiesel namens OM 601 und 72 PS. OM heißt in der Mercedes-No-

menklatur Oel-Motor. Der 601 war 1983, als er auf den Markt kam, der letzte Schrei der Dieseltechnik. Das Triebwerk wurde hochgelobt, war der Vorgänger doch der „Dom“ genannte OM 615, ein museales, gusseisernes Diesel-Ungetüm aus den Fünzigern mit dem Charme eines Schmiedehammers. Der praktisch unzerstörbare Methusalem passte aber nicht in den Baby-Benz. Eine Neuentwicklung hatte den Vorteil, auch mehr Leistung zu bieten. 72 PS waren eine starke Ansage und damals der Gipfel der Selbstzunder-Herrlichkeiten.

Darüber hinaus wurde der Neue wegen seines leisen Laufs von der Fachpresse als „Flüsterdiesel“ gepriesen. Das lag an seiner Vollkapselung. Es muss eine laute Zeit damals gewesen sein. Als ich ihn anlasse, hört sich das jedenfalls so an, als würde Bauer Martens mit seinem Traktor zum Rübenacker aufbrechen.

Das Temperament des OM 01 mit seinen 123 Newtonmetern erinnert an Gastroschnecken. So heißen auf Lateinisch Schnecken, weshalb er 190 D heute hauptsächlich von klugen Pensionären erfahren wird, denn die wissen nach langjährigen Beobachtungen der Welt nicht nur, was solide ist, sie haben auch die nötige Muße.

Der Unterschied im Habitus der beiden Kandidaten ist eklatant. Der Ur-190 jagelt behäbig in seiner eigenen Schnecken-Welt. Das Fahren in ihm wird zu einem humorlosen, kraftlosen, chancenlosen, hoffnungslosen Akt der Dickfelligkeit. Er braucht 18,1 Sekunden auf 100 km/h, schafft 160 und verbraucht gut sieben Liter auf 100 Kilometer.

Der per Motor-Hopping beflügelte 190er dagegen stupst sich mit seinen 500 Nm schwerelos durch den Verkehr. Auch er verschweigt nicht seine nagelnde Diesel-Herkunft, denn es fehlt ihm die Flüster-Motorkapsel (kein Platz). Phänomenal ist der Verbrauch: Der im Vergleich zur heutigen C-Klasse rund 470 Kilo leichtere 190er lässt sich mit 4,9 Litern auf 100 Kilometer bewegen. Jedoch beschleunigt er in 6,2 Sekunden auf 100, und die Spitze? 240! Mit diesen Werten wäre der Transplantierte dem damaligen Porsche 911 ein kaum abzuschüttelndes Ärgernis gewesen. Ein Diesel! Seinerzeit taugten Selbstzündler üblicherweise als rolende Schikanen.

25 Jahre Nachdenken über die Möglichkeiten des Dieselpinzips haben zu einem



190 D
Verbrauch
7,3 Liter
0-100 km/h
18,1 s

190 CDI
Verbrauch
4,9 Liter
0-100 km/h
6,2 s

C 250 CDI
Verbrauch
5,1 Liter
0-100 km/h
7,0 s

Der starke 190: sparsam und schnell

TECHNISCHE DATEN	190 D 1989	190 CDI	C 250 CDI
Motor	Vierzylinder, vorn längs	Vierzylinder, Biturbo, vorn längs	
Hubraum	1997 cm ³	2143 cm ³	
kW (PS) bei U/min	53 (72)/4600	150 (204)/4200	
Nm bei U/min	121/2800	500/1600	
Höchstgeschwindigkeit	160 km/h	240 km/h	
0-100 km/h	18,1 s	6,2 s	7,0 s
Verbrauch (EU-Mix)	7,3 l Diesel	4,9 l Diesel	5,1 l Diesel
Maße L/B/H	4420/1678/1383 mm		4581/1770/1447 mm
Gewicht	1150/1175 kg		1645 kg

FOTOS: B. HANSEL/OLYMPIA

unfassbaren Dynamikschub geführt. Was ist im neuen OM 651 anders als im OM 601? Statt Vorkammer-natürlich die Direkteinspritzung, Common-Rail der vierten Generation mit 2000 Bar Druck, Piezo-Injektoren, vier Ventile pro Zylinder, Ausgleichswellen, Motorelektronik statt Mechanik und natürlich die Aufladung mit Ladeluftkühlung und gleich zwei Turboladern, einem kleinen und einem

großen in Reihe geschaltet. Damit ist er nicht nur um 30 Prozent sparsamer, sondern dank Kat und Partikelfilter auch viel sauberer als der Alte. Euro 5 statt Euro 1.

Das aktuelle Sechsganggetriebe war ebenfalls zur Operation vorgesehen, denn die 500 Newtons hätten die alte Viergangschaltung vermutlich zu Krümeln geschrotet. Es passte aber nicht in den Tunnel des Baby-Benz, Lehmann und seine Leute mussten ihn aufweiten. Das Differenzial stammt aus der C-Klasse, die Antriebswellen sind original. Noch wurden sie vom neuen Bums nicht massakriert. Lehmann: „Bislang kein Problem.“

Ein Problem war aber, den Motor überhaupt zum Laufen zu bekommen. Moderne Triebwerke sind abhängig von einem Netzwerk von Daten, die von außen in sie einfließen: ABS, ESP, Precrash-Sensoren, Diebstahl-Code, all das besaß der 190 ja nicht, weshalb der neue Motor den Dienst glatt verweigerte. Daher hat Lehmann eine Elektronikbox im Kofferraum des Oldies installiert, die die notwendigen Daten simuliert.

Das ganze Projekt war mit deutlich größerem Aufwand verbunden als anfangs geschätzt, daher macht mir Lehmann auch keine Hoff-



Mit diesem schweren Rechner muss der moderne Motor Daten austauschen - sonst springt er gar nicht erst an

nungen auf eine Kleinserie, zum Beispiel bei einem Tuner oder einem Klassik-Spezialisten: „Zwar gibt es genügend alte 190er, die man für einen Umbau nutzen könnte,

aber wir haben rund 1600 Arbeitsstunden investiert. So ein Auto müsste dann mindestens 60 000 Euro kosten.“ Ich träume weiter.

Bernhard Schmidt

Zentnerweise Fortschritt

■ Was macht den umgebauten 190er zum Porsche-Jäger? Sein Gewicht! Mit 1175 Kilogramm wiegt er satte 470 Kilo weniger als die moderne C-Klasse. So muss jedes PS im modernen Mercedes 8,1 kg bewegen, der Umbau senkt das Leistungsgewicht auf 5,8 kg/PS. Allein die alte Karosserie mit ihren 264 kg ist 174 kg leichter als die aktuelle C-Klasse. Bevor wir jetzt vom sportlichen Leichtbau träumen, sei an die Sicherheit erinnert: ABS, sechs Airbags, Gurtstraffer, Seitenaufprallschutz fehlten anfangs im 190er. Auch Servolenkung, Klimaanlage oder Autoradio sind heute selbstverständlich und bringen Gewicht. Zudem ist das neue Auto vielfach steifer als der Baby-Benz.

Die neue C-Klasse bietet mehr Luxus, mehr Leistung, mehr Sicherheit - und alles kostet Gewicht und damit Sprit



FAZIT: Dreht endlich die Gewichtsspirale herum

■ Her mit dem neuen Motor im alten Auto? Geht nicht, das wäre sinnlose Träumerei. Vielmehr zeigt dieses Einzelstück, dass der Fortschritt im Detail steckt: Denn die neue C-Klasse ist kaum langsamer und kaum durstiger als der Mix-Mercedes. Von Sicherheit und Komfort ganz zu schweigen. Trotzdem weckt das Auto den Wunsch, endlich die Gewichtsspirale umzudrehen. Das sollte Entwickler anspornen - nicht nur bei Daimler.



Bernhard Schmidt