

Vor 30 Jahren: Mercedes-Benz 190 E auf Rekordfahrt

Der Mercedes-Benz 190 E 2.3-16 ist ein Star des Jahres 1983 – und stellt vom 11. bis 21. August auf der Hochgeschwindigkeitsstrecke in Nardò gleich mehrere Weltrekorde auf. In nur 201 Stunden, 39 Minuten und 43 Sekunden legt er eine Distanz von 50 000 Kilometern zurück. Neben dieser Leistung werden noch zwei weitere Weltrekorde über 25 000 Kilometer und neun Klassenrekorde erreicht. Für das Fahrzeug und vor allem für den damals neuen Vierventil-Motor ist das der eindrucksvolle Zuverlässigkeitsbeweis über eine extreme Langstrecke.

Insgesamt kommen in Nardò drei identische Fahrzeuge der sportlichen Variante des Mercedes-Benz 190 (W 201) zum Einsatz, die vier Wochen später auf der Internationalen Automobil-Ausstellung 1983 dann erstmals der Öffentlichkeit präsentiert wird. Die technischen und optischen Spezifikationen der Nardò-Version entsprechen weitgehend der geplanten Serienausführung, die somit einen eindrucksvollen Beweis von der Leistungsfähigkeit und Zuverlässigkeit des damaligen Spitzenmodells der Kompaktklasse geliefert hat.

Die drei absoluten Rekorde über 25 000 Kilometer, 25 000 Meilen und 50 000 Kilometer sowie die neun weiteren internationalen Klassenrekorde in der Kategorie A (Automobile) Gruppe I (Otto-Motoren) in der Klasse 2000 bis 3000 Kubikzentimeter werden auf der 12,6 Kilometer langen, kreisrunden Erprobungsbahn in Italien, aufgestellt, wo Temperaturen von tagsüber 40 Grad Celsius außen und mehr als 50 Grad Celsius im Fahrzeuginnenraum eine zusätzliche Belastung für Fahrer und Fahrzeug bedeuten.

Der 2,3-Liter-Vierzylindermotor läuft während der fast neun Tage dauernden Vollastfahrt wie das sprichwörtliche Uhrwerk. Die serienmäßigen 185 PS (136 kW) genügen zusammen mit den aerodynamisch optimierten Karosserieänderungen für Spitzengeschwindigkeiten von rund 250 km/h. Der Treibstoffverbrauch liegt bei nahezu permanent gefahrener Höchstgeschwindigkeit bei Motorendrehzahlen um 6000 U/min bei wenig mehr als 22 Liter auf 100 Kilometer.

Der 2,3-Liter-Vierzylindermotor M 102 mit zwei obenliegenden Nockenwellen und 16 Ventilen hat zwar die auch für die Serie vorgesehene Leistung, jedoch sind

Einspritzanlage und Zündung den besonderen Betriebsbedingungen – dem Fahren bei konstant hoher Last und Drehzahl – angepasst. Auch der Kühler entspricht der Serienausführung, doch hat man auf den Lüfter verzichtet, da bei den hohen Fahrgeschwindigkeiten der normale Fahrtwind für die Durchströmung des Kühlers ausreicht. Kupplung und das manuelle Fünfgang-Getriebe entsprechen der geplanten Serienausführung, hingegen ist nur eine mechanische Lenkung installiert. Da auf der überhöhten Kreisbahn nahezu seitenkraftfrei – also praktisch immer „geradeaus“ – gefahren wird, ist die vorgesehene Servomotorunterstützung ebenfalls nicht erforderlich.
(ampnet/nic)