1984 zählten sie zu den Stars ihres Jahrgangs: Mercedes-Benz 190 E 2.3-16, BMW M 635 CSi sowie der Ferrari Testarossa – und wir wollen es kaum glauben, dass diese drei Sportwagen im kommenden Jahr wirklich schon Anspruch auf ein H-Kennzeichen haben. Eine letzte Ausfahrt, bevor dieses Power-Trio offiziell in den Kreis historischer Kraftfahrzeuge aufgenommen wird.

D

Text Michael Schröder // **Fotos** Rossen Gargolov

Endlich reißig!

1 Typisch Sechser: schmale Dachpfosten, viel Glas und die markante Haifisch-Nase

2 Feinster Motorenbau: Reihensechser mit Vierventil-Technik und 286 PS

3 Steuerzentrale: M-Sportlenkrad und Fünfganggetriebe

4 Sportliche Eleganz: Heck mit dezenter Gummilippe

5 Begehrtes Detail: M-Logo. In diesem Fall gehört es wirklich ab Werk zum Auto

Nein, man sieht ihnen ihr Alter nicht an. Zumindest noch nicht. Kommendes Jahr jedoch werden uns die ersten Mercedes 190 E 2.3-16, BMW M 635 CSi oder Ferrari Testarossa mit einem H-Kennzeichen entgegenfahren. Und dann werden wir uns fragen: Sind dieses Autos wirklich schon 30 Jahre alt? Wo – bitte schön – ist denn die Zeit geblieben?

Rückblick ins (Automobil-)Jahr 1984. Renault präsentiert mit dem Espace die erste europäische Großraumlimousine, Ford stellt den Scorpio als Granada-Nachfolger vor, und der Fiat Uno wird zum Auto des Jahres gekürt. Auf den ersten Blick mag es spannendere Jahrgänge als den von 1984 gegeben haben – wobei es sich natürlich nur um die halbe Wahrheit handelt, wie unsere drei Titelhelden es bei dieser Ausfahrt beweisen. Denn dort, wo sie halten, zählen sie nach wie vor zu den Stars.

Der Ferrari – nun ja, weil er eben ein (roter) Ferrari ist und mit seinem V 12 im Heck automatisch in die Kategorie der besonders faszinierenden Supersportwagen fällt. Der BMW, weil er dieses geniale M-Kürzel trägt, Synonym für Leistung und Sportlichkeit. Und schließlich der 190er, vielleicht das auf den ersten Blick unscheinbarste Modell in diesem Trio. Fans erkennen dessen besonderes Wesen jedoch sofort. Am Front- und Heckspoiler, an der dezenten Tieferlegung und natürlich am Schriftzug auf der Kofferraumhaube: 2.3-16.

Starker Motor, eleganter Auftritt

Anders jedoch als der Ferrari, der im Herbst 1984 auf dem „Paris Salon d'Automobil" vorgestellt wurde, standen die sportliche Sechzehnventiler-Ausgabe des Baby-Benz sowie der M-Sechser bereits 1983 im Rampenlicht der IAA. In den Handel kommen die beiden Modelle dann aber doch erst 1984: Der Mercedes sogar erst im September, während sich BMW-Kunden schon im Januar über den starken M 635 CSi freuen dürfen.

Demnach wird ein Exemplar dieses Modells dann auch der erste Kandidat aus diesem Trio sein, der nach genau 30 Jahren im Januar 2014 ein H-Kennzeichen tragen darf (die Vergabe richtet sich nach dem Datum der Erstzulassung des individuellen Fahr-

DATEN UND FAKTEN BMW M 635 CSi

■ **Motor:** Typ M 88/3, wassergekühlter Sechszylinder-Reihenmotor, Block aus Grauguss, Zylinderkopf aus Aluminium, sieben Kurbelwellenlager, geschmiedete Kurbelwelle, zwei obenliegende Nockenwellen, Antrieb über Duplexkette, vier v-förmig hängende Ventile pro Zylinder, über Tassenstößel betätigt, Hubraum 3453 cm³, Bohrung x Hub 93,4 x 84,0 mm, Leistung 286 PS bei 6500/min, max. Drehmoment 340 Nm bei 4500/min, Verdichtung 10,5:1, elektr. Benzineinspritzung Bosch Motronic mit Einzel-Drosselklappen, Ölinhalt Motor 8,0 Liter

■ **Kraftübertragung:** Hinterradantrieb, verstärktes Fünfganggetriebe, Sperrdifferenzial (20%)

■ **Karosserie und Fahrwerk:** Selbsttragende Ganzstahlkarosserie, vorn McPherson-Federbeine, untere Querlenker, Stabilisator, hinten Schräglenkerachse an Federbeinen und Stabilisator, Gasdruck-Stoßdämpfer rundum, Scheibenbremsen rundum, Räder 8J x 15, Reifen 240/45 VR 15, ab Werk Räder 165 TR 390, mit Michelin 220/55 VR 390 TRX

■ **Maße und Gewicht:** Länge 4755 mm, Breite 1725 mm, Höhe 1365 mm, Radstand 2626 mm, Gewicht 1520 kg, Tank 70 Liter

■ **Fahrleistungen und Verbrauch:** Vmax 255 km/h, 0 bis 100 km/ in 6,9 s, Verbrauch 16 L/100 km

■ **Bauzeit und Stückzahl:** BMW M 635 CSi von 1984 bis 1989, insgesamt 5855 Exemplare

zeugs). Besitzer besonders früher Exemplare dürften diesen Zeitpunkt kaum mehr erwarten können, weil ihnen neben einem günstigen Einheitssteuersatz von 191,73 Euro pro Jahr damit endlich auch Zufahrt in die Umweltzonen gestattet wird – über eine Abgasreinigung verfügen erst die Modelle ab August 1986.

Doch eigentlich ist es vollkommen egal, aus welchem Jahr ein M 635 CSi stammt. So ein Sechser zeigt weder optisch noch technisch irgendwelche Alterserscheinungen, erst recht nicht, wenn es sich um ein so perfekt gepflegtes Exemplar wie das Auto von Helge Groß-Hardt handelt, Technik-Referent des BMW 6er Club e.V. Ein bis heute vollständig durchgestempeltes Wartungsheft belegt den Pflegezustand des Leistungssportlers. Dessen konstruktiv aufwändiger Sechszylinder stammt aus der längst heiliggesprochenen Mittelmotor-Rakete M 1. Und verlangt jedoch angesichts möglicher horrender Folgekosten auch beste Behandlung, damit die 286 PS selbst nach knapp drei Jahrzehnten bei Laune bleiben.

Kaum zu glauben, dass diese Autos fast 30 Jahre alt sind. Wo, bitte schön, ist denn die Zeit geblieben?

Feinster bajuwarischer Maschinenbau eben. Mit 24 Ventilen, mit zwei obenliegenden Nockenwellen und mit halbkugelförmigen Brennräumen, die von einem schrumpflackierten Zylinderkopf mit gefräster „M Power"-Signatur gekrönt werden. Ein Meisterstück mit 82,8 PS pro Liter. Stundenlang könnte man sich diesen Anblick bei geöffneter Motorhaube reinziehen.

Doch trotz Breitreifen, einer tief heruntergezogenen Frontschürze und einer Gummilippe auf der Kofferraumhaube wirkt das von Paul Bracq gezeichnete Sportcoupé mit der markanten Haifisch-Nase und dem luftigen Dachpavillon keinesfalls wie ein Krawallbruder. Kräftig, ja. Dabei jedoch betont unaufgeregt, fast schon schüchtern. Und gleichzeitig von großer Eleganz. Ganz offensichtlich wollte BMW weg vom Rowdy-Image eines 2002 turbo oder eines mit riesigen Heckflügeln versehenen 3.0 CSL.

An Dynamik mangelt es dem M-Sechser dennoch nicht. Vmax 255 und in 6,9 Sekun-

DATEN UND FAKTEN FERRARI TESTAROSSA

■ **Motor:** Wassergekühlter Zwölfzylinder-V-Motor (180°), längs vor der Hinterachse eingebaut, Block und Köpfe aus Leichtmetall, sieben Kurbelwellenlager, zwei obenliegende Nockenwellen pro Zylinderreihe, Antrieb über Zahnriemen, vier Ventile pro Zylinder, über Tassenstößel betätigt, Hubraum 4942 cm³, Bohrung x Hub 82 x 78 mm, Leistung 390 PS bei 6300/min, max. Drehmoment 490 Nm bei 4500/min, Verdichtung 9,2:1, mech. Kraftstoffeinspritzung Bosch K-Jetronic, Ölinhalt Motor 11,5 Liter

■ **Kraftübertragung:** Hinterradantrieb, Zweischeiben-Trockenkupplung, Fünfganggetriebe, Sperrdifferenzial (40%)

■ **Karosserie und Fahrwerk:** Gitterrohrrahmen, Karosserie aus Leichtmetall, vorn Einzelradaufhängung mit doppelten Querlenkern, Feder/Dämpfereinheit, Stabilisatoren, hinten Einzelradaufhängung, doppelte Querlenker und zwei Feder/Dämpfereinheiten pro Seite, Stabilisatoren, belüftete Scheibenbremsen rundum, Reifen vorn 240/45 hinten 280/45 VR

■ **Maße und Gewicht:** Länge 4485 mm, Breite 1976 mm, Höhe 1130 mm, Radstand 2550 mm, Gewicht 1632 kg, Tankinhalt 120 Liter

■ **Fahrleistungen und Verbrauch:** Vmax 291 km/h, 0 bis 100 km/h in 5,7 s, Verbrauch 18,4 Liter

■ **Bauzeit und Stückzahl:** Ferrari Testarossa von 1984 bis 1991, insgesamt 7177 Exemplare

1 Markantes Design: flache Schnauze, große Lufteinlässe und ein breites Heck

2 Geballte Technik: 390 PS starkes V12-Aggregat mit vier obenliegenden Nockenwellen – auch optisch ein Gedicht

3 Eindrucksvoll: Das Heck des Testarossa misst in der Breite fast zwei Meter

4 Insignien der Macht: Testarossa-Schriftzug und das Cavallino rampante

5 Klassisches Sportwagen-Ambiente: Cockpit mit offener Schaltkulisse

Das bevorzugte Terrain dieses Trios? Kurvige Landstraßen

den von null auf Tempo hundert – noch Fragen? Spielerisch nimmt der Power-BMW Kurven und Kehren, entpuppt sich dabei als leichter Übersteuerer, der wegen seiner Motorkraft gerne auch schon mal einen Drift produziert. Zu wahrer Größe wächst der M 635 CSi jedoch erst auf langen Strecken. Zügig und bequem von München nach Sylt oder zum Frühstück nach Venedig? Hier wäre in bester Gran-Turismo-Tradition das passende Auto dafür.

Ein Tacho, der bis 320 reicht

Fahrzeugwechsel. Raus aus dem bequemen BMW und rein in den – bequemen Ferrari. Ein mit englischem Leder ausgestattetes Cockpit, Klimaanlage sowie elektrisch betriebene Fensterheber bieten fast schon unerwarteten Luxus für die Besatzung, die sich erst einmal daran gewöhnen muss, dass man in einem nur 113 Zentimeter flachen Auto nicht aufrecht sitzen kann. Man liegt vielmehr in recht großzügig geschnittenen Ledersitzen und blickt als Testarossa-Novize angemessen beeindruckt in eine offene Schaltkulisse und auf einen Veglia-Tachometer. Dessen rot eingefärbte Ziffern verkünden stolz Tempo 320. Herzlich willkommen in der Welt der Supersportwagen.

Überhaupt entpuppt sich das von Sergio Pininfarina gezeichnete Auto mit den imposanten Lufteinlässen an den Flanken und der keilförmigen, nach hinten immer breiter werdenden Form aus jedem Blickwinkel auf pure Effizienz getrimmt, auf optimalen Anpressdruck bei schneller Fahrt – kein anderer Sportwagen seiner Zeit zeigt mehr Formel-1-Anklänge als dieser Ferrari.

Einzig die beiden Rückspiegel weisen den roten Testarossa aus dem Fuhrpark des Sportwagen-Vermieters Special Cars aus dem schwäbischen Kirchen-Hausen (www.special-cars.de, siehe auch Seite 121) als ein späteres Modell aus – der „Ur"-Testarossa begnügt sich bis Baujahr 1986 mit nur einem hoch montierten Rückspiegel. Und bis 1990 in Deutschland ohne serienmäßige Abgasreinigung – gut, dass die ersten Testarossa-Modelle ab Herbst kommenden Jahres ein H-Kennzeichen tragen dürfen.

Die Begeisterung für das Auto stellt sich jedoch ebenfalls vollkommen unabhängig vom Baujahr ein. Überraschend leicht lässt sich der 390 PS starke Bolide aus Maranello vom Hof rangieren, gleitet lammfromm und ohne zu stottern und zu ruckeln durch den Stadtverkehr, um bei Bedarf ab 4000 Touren wie ein Kampfjet zu beschleunigen. Und zwar in jeder Gangstufe.

Zwölf Zylinder in einer 180-Grad-V-Formation, vier obenliegende Nockenwellen und 48 Ventile – das mittig angeordnete und extrem kurzhubig ausgelegte Fünfliter-Aggregat unter der riesigen Haube galt bereits bei der Vorstellung des Autos als rot, silber und schwarz eingefärbtes Gesamtkunstwerk. Und: Wenn es denn wirklich einmal

darauf ankommen sollte, rennt dieser rote Flachmann echte 291 Sachen. Wie er dabei klingt? Laut, aggressiv und herausfordernd. Eben so, wie wir es von einem Ferrari erwarten. Wer sich im Cockpit bei schneller Fahrt unterhalten oder ganz einfach Musik hören will, sollte vielleicht doch besser den BMW ausprobieren. Oder eben den auf sportlich getrimmten Baby-Benz.

Also, her mit der Limousine, die eine auffällige Spoilergarnitur trägt und anfangs wahrlich nicht in das Programm der seriösen Daimler-Benz AG passen wollte. Nicht einmal der Motor entsteht – wie sonst bei den Schwaben üblich – in kompletter Eigenregie, sondern in Zusammenarbeit mit Cosworth. Die britischen Motorsport-Spezialisten sind für den aufwändig gegossenen und fein bearbeiteten Zylinderkopf des Sechzehnventilers verantwortlich.

Die Helden von 1984 begeistern noch heute mit ihren imposanten Fahrleistungen

Beim Block hingegen setzt Mercedes mit dem M 102 aus dem E 230 auf eine bereits bewährte Größe. Weitere Eckdaten des Großkolben-Vierzylinders: zwei obenliegende Nockenwellen, 16 Ventile und 185 PS. Genug Schmalz also, um auch bei engagierten Sportfahrern auf Gegenliebe zu stoßen. Ebenso dürfte ihnen das exakte Fünfgang-Sportgetriebe von Getrag mit dem Ersten links unten, das Lamellen-Differenzial mit 35 Prozent Sperrwirkung oder die hydropneumatische Niveauregulierung an der Hinterachse (ab 1987 auf Wunsch auch vorn) gefallen haben. So ausgestattet kostete dieses extravagante und 235 km/h schnelle Auto am Ende jedoch rund 52 000 Mark – dafür gab's im Herbst 1984 auch einen 280 SE.

Bei dem blauschwarzen 190 E 2.3-16 von Jürg Reuter aus Reutlingen handelt es sich um ein im Dezember 1984 ausgeliefertes Exemplar: „Wohl ein Weihnachtsgeschenk", vermutet der Mercedes-Fan, der das Auto bereits 1995 gekauft und vor einigen Jahren penibel restauriert hat. Weil sein 190er ebenfalls über keine Abgasreinigung verfügt (erst ab September 1986 erhältlich), freut sich auch Reuter darauf, dass sein

DATEN UND FAKTEN MERCEDES-BENZ 190 E 2.3-16

■ **Motor:** Typ M 102, wassergekühlter Vierzylinder-Reihenmotor, Block aus Grauguss, Zylinderkopf aus Leichtmetall, fünf Kurbelwellenlager, zwei obenliegende Nockenwellen, Antrieb über Einfachkette, vier Ventile pro Zylinder, über Tassenstößel betätigt, Hubraum 2298 cm³, Bohrung x Hub 95,5 x 80,3 mm, Leistung 185 PS bei 6200/min, max. Drehmoment 235 Nm bei 4500/min, Verdichtung 10,5 : 1, mech.-elektronische Einspritzung Bosch KE-Jetronic, Ölinhalt 5 Liter

■ **Kraftübertragung:** Hinterradantrieb, Getrag 5-Sportgetriebe, a.W. 4-Gang-Automatik, Lamellen-Sperrdifferenzial, ab 1987 ASD

■ **Karosserie und Fahrwerk:** Selbsttragende Ganzstahlkarosserie, Dämpferbein-Voderachse mit Dreieck-Querlenkern und Schraubenfedern, Stabilisator, hinten Raumlenkerachse mit Querlenkern und Schubstreben, Schraubenfedern, Stabilisator sowie hydropneumatischer Niveauregulierung, Gasdruckstoßdämpfer und Scheibenbremsen rundum, ABS, Räder 7J x 15, Reifen 205/55 VR 15

■ **Maße und Gewicht:** Länge 4430 mm, Breite 1706 mm, Höhe 1361 mm, Radstand 2665 mm, Gewicht 1400 kg, Tankinhalt 70 Liter

■ **Fahrleistungen und Verbrauch:** Vmax 235 km/h, 0 bis 100 km/h in 7,9 s, Verbrauch 12,5 Liter/100 km

■ **Bauzeit und Stückzahl:** Mercedes-Benz 190 E 2.3-16 von 1983 bis 1988, 19 487 Exemplare

1 Auf sportlich getrimmt: 190er mit Front- und Heckspoiler sowie bereits ab Werk dezent tiefer gelegt

2 Kraftpaket: 185 PS starker Vierzylinder mit Cosworth-Zylinderkopf und zwei obenliegenden Nockenwellen

3 So haben ihn die meisten wohl gesehen: von hinten

4 Schriftzug als Erkennungshilfe: Damit alle wissen, wer sie soeben überholt hat

5 Komplett eingerichtetes Cockpit: Drei große Rundinstrumente, Sportgetriebe

Ungleiches Power-Trio – oder: die vermutlich letzte gemeinsame Ausfahrt vor dem 30. Geburtstag

schneller Benz im kommenden Jahr endlich reif für ein H-Kennzeichen ist.

Abfahrt. Der anfangs kernig klingende Vierzylinder dreht bereits ab 1000 Touren ruckfrei hoch, gestattet schaltfaules Fahren. Oberhalb von 4500 Touren offenbart der DOHC-Motor jedoch ein vollkommen anderes Wesen, gibt sich entfesselt, giert jetzt mit einem fast schon kreischenden Klang nach noch mehr Gas. Das straffe und dennoch komfortable Fahrwerk – immer noch gut genug für schnelles Kurvensurfen. Seitenneigung? Fehlanzeige. Nicht einmal die Crew kommt in den ergonomisch perfekt geformten Sportsitzen ernsthaft ins Wanken. Nicht schlecht.

Nein, man sieht diesen drei Autos ihr wahres Alter nicht an. Umso mehr werden wir uns wundern, wenn sie plötzlich mit einem H-Kennzeichen versehen vor uns durch den Verkehr fahren. Wetten? ■

Noch mehr Autos, die ab 2014 die H-Zulassung erhalten, finden sich auf den Seiten 24 bis 28

Motor Klassik-Redakteur Michael Schröder

FAZIT

Sich für einen Wagen entscheiden? Geht nicht, dafür sind diese drei Sportwagen ganz einfach zu unterschiedlich. Was sie jedoch vereint, ist ihre hohe technische Qualität, ihre Faszination. Fahrzeugbau vom Feinsten eben. Mit Motoren, die heute noch viel Fahrspaß bieten.

KAUFBERATUNG BMW M 635 CSi (E 24)

Der M6 markiert die Spitze der schicken Coupé-Baureihe (E 24). Wartung und Reparaturen sind allerdings aufwändig, die Hochleistungstechnik verlangt nach viel Zuwendung.

KAROSSERIE-CHECK

■ Von der Rostanfälligkeit früher, bei Karmann in Osnabrück produzierter Sechser ist der ab 1984 gebaute M 635 CSi dank umfangreicher Modellpflegemaßnahmen weit entfernt. Zu den typischen Sechser-Schwachstellen zählen die **Federbeindome,** die **Stehbleche** im Motorraum sowie die **Schwellerenden** im hinteren Radhaus. Die **Kotflügel,** die Aufnahmen der **Schräglenkerachse** oder die Verstärkungen der **Wagenheberaufnahmen** sind weitere Problembreiche, ebenso die **Schiebedachränder.** Findet sich dort herum Rost, sollte man besser die Finger von diesem Exemplar lassen, ebenso von Unfall- oder Tuningfahrzeugen. Wichtig: **Originalität** und korrekte respektive gleichmäßige **Spaltmaße** an Türen und Hauben.

TECHNIK-CHECK

■ Der Hochleistungsmotor aus dem M6 überrascht mit großer Alltagstauglichkeit und gilt mechanisch als ausgereift. Zu den üblichen (BMW-typischen) Problemzonen zählen jedoch undichte **Zylinderkopfdichtungen.** Die **Motronic** hingegen zeigt sich als selten störanfällig, wer jedoch ganz sicher gehen will, lässt die Technik bei einem BMW-Händler per **Diagnosestecker** überprüfen. Die Ölwannendichtung, der Kurbelwellensimmerring sowie die Trennstelle zwischen Motor und Getriebe sollten frei von Ölspuren sein. Wichtig ist ein komplettes Wartungsheft.

PREISE

Bei Einführung 1984 (BMW M 635 CSi)	**89 500 Mark**
Classic-Tax-Preis 2013 (Zustand 2/4)	**26 000 / 5100 Euro**

ERSATZTEILE

■ Über die BMW-Group Classic sowie über die lokalen BMW-Niederlassungen lassen sich die meisten E 24-Teile schnell beziehen. Das BMW-Baukastensystem erleichtert dabei die Logistik. Spezielle M6-Teile für Motor und Getriebe sind allerdings sehr teuer.

CLUBS UND SPEZIALISTEN

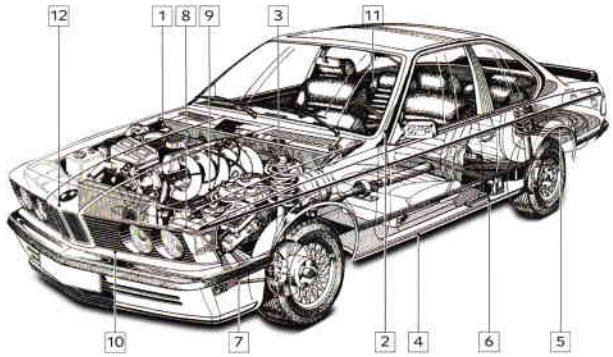
BMW 6er-Club e.V., Carsten Neugebauer, August-Lämmle-Weg 26, 71229 Leonberg, Tel. 071 52/6 17 83 74, **www.bmw6er-club.com**

Walloth und Nesch GmbH, Teilehandel, Im Ohl 69, 59757 Arnsberg, Tel. 0 29 32/70 00 20, **www.wallothnesch.com**

PROCAR GmbH, Werkstatt, Restaurierung, Oberdieberg 3, 83544 Albaching, Tel. 0 80 76/8 89 40 80

SCHWACHPUNKTE

1. Kotflügel und Stehbleche
2. A-Säule
3. Federbeindom
4. Schweller
5. Hinteres Radhaus
6. Wagenheberaufnahmen
7. Spurstangen, Traggelenke
8. Zylinderkopfdichtung
9. Kurbelwellensimmerring
10. Verborgene Unfallschäden
11. Kunststoffteile Innenraum
12. Originalität



ALLTAGSTAUGLICHKEIT	★★★★★
ERSATZTEILLAGE	★★★★★
REPARATURFREUNDLICHKEIT	★★★★★
UNTERHALTSKOSTEN	★★★★★
VERFÜGBARKEIT	★★★★★
NACHFRAGE	★★★★★

KAUFBERATUNG FERRARI TESTAROSSA

Die hoch komplizierte Technik, extrem teure Wartung und deftigen Teilepreise wirken abschreckend. Dennoch dürfte ein zweisitziger V12-Ferrari kaum günstiger zu haben sein.

KAROSSERIE-CHECK

■ Anders als frühere Ferrari-Modelle neigt der Testarossa kaum zu übermäßigem Rostbefall. Dessen Karosserie befindet sich auch nach vielen Jahren in einem ordentlichen Zustand, was zum einen an einer verbesserten Vorsorge ab Werk liegt, zum anderen wurden die meisten Fahrzeuge nur im Sommer bewegt. Hinweise auf Korrosion finden sich manchmal an den vorderen Kotflügeln im Bereich des **Scheibenrahmens** sowie an den **Türunterkanten,** oft erkennbar an kleinen Bläschen im Lack. Das **Leder** der Innenausstattung neigt zu frühzeitigem Verschleiß oder Schrumpfungen besonders im Bereich der **Lüftungsöffnungen** (vor allem, wenn das Auto häufig in der Sonne geparkt wurde). Finger weg von umgebauten Modellen.

TECHNIK-CHECK

■ Die komplexe Technik des Testarossa gilt als solide und langlebig, so lange die Wartungsvorschriften penibel eingehalten wurden. Die beiden **Zahnriemen,** die je zwei Nockenwellen und 24 Ventile antreiben, sollten alle zwei Jahre oder nach 40 000 Kilometern gewechselt werden, was allerdings einige tausend Euro kostet. Mit einem komplett ausgefüllten Wartungsheft schläft es sich auf jeden Fall besser. Weniger robust sind die **Getriebe,** sie bedingen oft schon nach 80 000 Kilometern eine Überholung. Mangelnde **Synchronisation** oder **Heulgeräusche** sind Indizien dafür.

PREISE

Bei Einführung 1984 (Ferrari Testarossa)	**222 300 Mark**
Classic-Tax-Preis 2013 (Zustand 2/4)	**61 000 / 28 400 Euro**

ERSATZTEILE

■ Die Teilesituation ist nach wie vor recht erfreulich: Buchstäblich jeder Ersatz lässt sich recht schnell besorgen – allerdings fast ausschließlich als Neuteil und zu exorbitant hohen Preisen. Werkstattbesuche gehen ebenfalls sehr ins Geld.

CLUBS UND SPEZIALISTEN

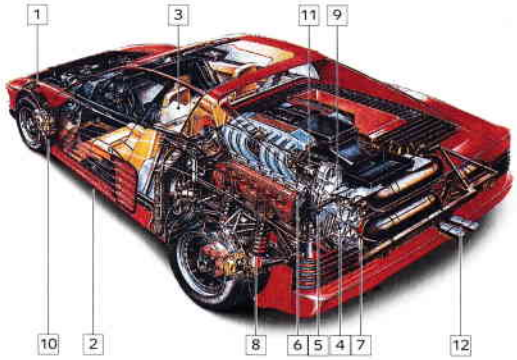
Ferrari Club Deutschland e.V, Volksbadstraße 87, Tel. 02 61/3 04 41 53, 41065 Mönchengladbach, **www.ferrari-club-deutschland.de**

Ferrari Owners Club e.V., Dieter Hegger (Präsident), Achterhofff 12, 22145 Braak, **www.f-o-c.de**

Eberlein Automobile GmbH, Leipziger Straße 284, 34123 Kassel, Tel. 05 61/51 97 90, **www.eberlein-ferrari.de**

SCHWACHPUNKTE

1 Kotflügel vorn
2 Türunterkanten
3 Innenausstattung
4 Kupplung
5 Getriebe (Verschleiß)
6 Zahnriemen (Wartungsstau)
7 Differenzial
8 Stoßdämpfer
9 Stirnräder (Kraftübertragung)
10 Querlenkerbuchsen
11 Sehr hohe Wartungskosten
12 Originalität



ALLTAGSTAUGLICHKEIT	★★★★★
ERSATZTEILLAGE	★★★★★
REPARATURFREUNDLICHKEIT	★★★★★
UNTERHALTSKOSTEN	★★★★★
VERFÜGBARKEIT	★★★★★
NACHFRAGE	★★★★★

KAUFBERATUNG MERCEDES 190 E 2.3-16

Die potenten 16-Ventiler bieten jede Menge Fahrspaß und bewegen sich dabei preislich noch immer in einem überschaubaren Rahmen. Leider sind viele Blender im Angebot.

KAROSSERIE-CHECK

■ Werksseitig sind die W-201er recht gut gegen Rost gewappnet. Korrosion bildet sich bei den 16-Ventilern jedoch gerne dort, wo das Auto mit Spoilern und Schwellern versehen wurde. Besonders betroffen sind der Bereich der hinteren **Radläufe,** der **Wagenheberaufnahmen** und der **Türböden.** Weitere gefährdete Stellen finden sich im **Motorraum,** bei den **Scheinwerfereinfassungen** und bei den Aufnahmen der **Dämpferbeine** (können von der Innenseite des Radhauses kontrolliert werden). Verborgene **Unfallschäden** lassen sich an **Stauchungen** der **Längsträger** oder an notdürftig ausgebeulten, welligen **Radhäusern** erkennen. Oder an unterschiedlichen **Spaltmaßen** an Türen und Hauben.

TECHNIK-CHECK

■ Der grundsolide 2,3-Liter-Vierzylinder (M 102) gilt dank der geschmiedeten Kolben, einer speziell gehärteten Kurbelwelle, Nockenwellen aus Schalenhartguss und gehärteten Tassenstößeln als drehzahlfest und langlebig. Anders als die normalen M 102-Motoren kennen die 16V keine eingelaufenen Nockenwellen. Als problematisch gelten nur die **Einfach-Steuerketten** und die **Kettenspanner** sowie die **Nockenwellenräder** des 2.3-16. Spätestens ab 100 000 Kilometern sollten diese Teile sicherheitshalber gewechselt werden. Die **KE-Jetronic** mag keine längeren Standzeiten.

PREISE

Bei Einführung 1984 (Mercedes-Benz 190 E 2.3-16)	**52 250 Mark**
Classic-Tax-Preis 2013 (Zustand 2/4)	**12 900 / 4100 Euro**

ERSATZTEILE

■ Engpässe dürften bei der Ersatzteilversorgung kaum zu erwarten sein. Allerdings gibt es weniger Gleichteile zum herkömmlichen 190er, als man denkt. Und: Für die speziellen 16V-Teile verlangt Mercedes einen deftigen Preisaufschlag.

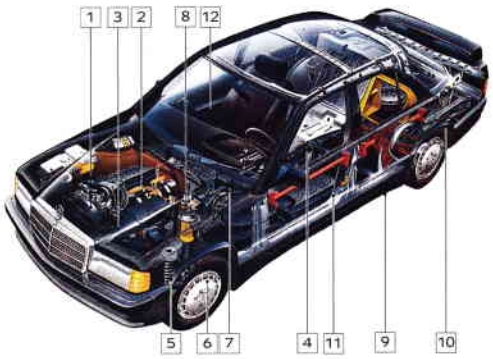
CLUBS UND SPEZIALISTEN

Mercedes-Benz W 201 16V Club e.V., Christoph Rieger, Bostinring 2, 71686 Remseck, Tel. 01 71/8 74 35 54, **www.mb-w201-16.de**

Mercedes-Benz Classic Center, Stuttgarter Straße 90, 70736 Fellbach, Tel. 07 11/1 78 40 40, **www.mercedes-benz.com/classic**

SCHWACHPUNKTE

1 Steuerkette/Kettenspanner
2 Nockenwellenräder
3 Bosch KE-Jetronic
4 Kardangelenk/Antriebswellen
5 Lenkgetriebe
6 Bremsanlage
7 Bremsbänder (Automatikgetr.)
8 Dämpferbeinaufnahmen
9 Wagenheberaufnahmen
10 Radläufe hinten
11 Türböden
12 Originalität



ALLTAGSTAUGLICHKEIT	★★★★★
ERSATZTEILLAGE	★★★★★
REPARATURFREUNDLICHKEIT	★★★★★
UNTERHALTSKOSTEN	★★★★★
VERFÜGBARKEIT	★★☆☆☆
NACHFRAGE	★★☆☆☆