



Toerwagen- meesterschap

Tekst en fotografie: Aart van der Haagen

Youngtimers zijn het, op en top, met een iconische waarde. Zowel in actuele marktprijzen als prestaties sprinten ze hard weg bij de mindere goden uit de modelreeksen. Met de M3 en de 190 E 2.3-16 hadden BMW en Mercedes-Benz elk een specialiteit klaargestoomd, teneinde de fijnproevers op het gebied van dynamiek diep in de ziel te raken. Beide fabrikanten getroostten zich alle mogelijke moeite om een optisch en technisch distinctief eindproduct neer te zetten, waarmee ze duidelijk een stap

verder gingen dan een trits voor de hand liggende tuningingrepen te plegen. Vandaag confronteren we deze qua specificaties verschrikkelijk aan elkaar gewaagde tegenstrevers met elkaar en maken scherpe aantekeningen. Immers, hoge bomen vangen veel wind.

Gelimiteerd gebouwde versies

De bestaansreden van beide Teutonen treffen we in de toerwagenracerij. Om een kandidaat voor het DTM (eerder DPM) gehomologeerd te krijgen, diende

je als inschrijvend automerk een directe afgeleide in productie te nemen en daarvan in het eerste volle jaar 5000 eenheden weg te zetten. BMW schakelde zijn M(otorsport)-afdeling in om het concept uit te werken. Men trok het reguliere blok van onder meer de 2002 uit het schap en rustte dit uit met een kop en een kleppentrein naar voorbeeld van de vermaarde M1-krachtbron. Een aangepaste wielophanging - met name aan de voorzijde - omvatte onder meer een toegenomen caster en stevigere rubber bus-



Hij staat in ons geheugen gegriefd, de groeisput die het oorspronkelijke DTM-circus in de late tachtiger jaren maakte. Alweer een kwart eeuw geleden vochten BMW, Mercedes-Benz en andere fabrikanten daar imagokwesties uit. Deze deelname aan het Deutsche Tourenwagen Meisterschaft sleurde heetgebakerde straatauto's in haar kielzog mee, die de twee Duitse kemphanen geen windeieren zouden leggen. Wij begeven ons op het scherpst van de snede met de BMW M3 (E30) en de Mercedes-Benz 190 E 2.3-16.

sen, plus zwaarder uitgevoerde remmen. Getrag leverde een vijfbak met een dog-leg-patroon in München af en de auto kreeg een differentieel met 25% sper. Van de koets vielen slechts de dakplaat en de motorkap met de overige versies uit te wisselen. De aërodynamische C-stijlen en dito kofferbak sprongen direct in het oog, evenals de uitgeklopte schermen. BMW paste een set kuipstoelen met zittingverlengers toe. Na een bescheiden aanloop in 1986 kwam de productie het jaar daarna goed op gang. Een

standaard M3 bracht 195 pk op de been en met katalysator zelfs vijf stuks méér. Met ingang van 1988 klom dat op naar 200 en 215 pk. Om de ontwikkelingen in het DTM bij te benen zag het management zich genoodzaakt speciale, gelimiteerd gebouwde versies uit te geven: de Evo 1 (200 pk), de Evo 2 (220 pk) en de op diverse fronten aangepaste Sport Evolution (238 pk). Dan noteren we nog speciale versies als de Europa Meister, de Cecotto en de Ravaglia (GB), plus een M3 Cabrio. In 1991 hield de productie halt en

drie jaar later meldde zich een waardige opvolger met als uitgangspunt de BMW E36.

Cosworth

Bij Mercedes-Benz boog men zich al in een eerder stadium over een sportversie van de 190. In augustus 1983 vestigde men op het circuit van Nardo een snelheidsrecord (een gemiddelde van 247 km/h op 50.000 kilometer) met enkele prototypes en deze stonden model voor de latere consumentenversie. Voor



Schijn bedriegt: de vorm van de portieren is niet gelijk aan die van de overige Drieën

Toonbeeld van beschaving, maar je ziet dat er iets aan de hand is

Eigendomsrechten verwerven

Laten we vooral niet flauw gaan doen en over shoarmazaken beginnen, maar tsjonge, wat bezorgt de bodykit deze Mercedes-Benz 190 een volstrekt andere identiteit. Het was al een tijdloze en masculiene verschijning, maar nu ontpopt hij zich als een krachtpatser die niet met zich laat spotten. De aanpassingen vallen binnen de grenzen van het beschaafde, maar missen hun uitwerking niet. Lichtmetaal van een overbekende snit rondt het sterke geheel op harmonieuze wijze af. Gelukkig bleef deze 190 E 2.3-16 verschoond van foute wielen met overgedimensioneerde spaken. Het exemplaar in kwestie verblijft trouwens in de handelsvoorraad van Autobedrijf Van der Aa in Schijndel, hetgeen betekent dat u de eigendomsrechten kunt verwerven. Mocht u meer trek hebben in een auto-maatversie of een 2.5-16 Evolution II (zoals die het DTM in 1992 domineerde): daarin voorziet men ook. De dikke 190's vallen er nog net niet op kleur te selecteren, hetgeen overigens ook verband houdt met het feit dat ze in een select aantal tinten werden verkocht.

Hunkerend grietje

Jezelf aan boord van de BMW M3 hijsen vergt geen halsbrekende toeren en daarmee speelt hij een troef uit tegen modellen die van oorsprong als sportwagen werden ontworpen. De sterk geprofileerde zetels, met stevige wangen die je als een hunkerend grietje vastgrijpen, maken meteen vrienden bij ons. Een rotsvast verblijf laag bij de grond hóórt in zo'n auto en de kantelbare zitting mét uittrekbaar kussen vervolmaakt de rijpositie, zodat je niet eens verlangt naar een verstelbaar stuur. Dat wiel, in leder gehuld, pakt lekker beet. Aanzienlijk minder euforisch raken we van het dashboard, dat nauwelijks een poging waagt zich van dat in de

de modificatie van de aandrijfbron, in wezen de gangbare viercilinder van 2,3 liter, zocht Das Haus zijn heil bij de Britse specialist Cosworth. Die ontwierp een zestienkleppenkop met mechanische klepbediening, goed voor 185 of 170 pk, de laatste waarde in het geval van een katalysator aan boord. Mercedes-Benz kocht bij Getrag dezelfde vijfbak met omgekeerd schakelpatroon in als BMW voor de M3, maar zou vanaf 1985 - in september van het jaar ervoor startte de productie van de auto - een viertraps automaat als optie offreren. Het sportonderstel, met de ingenieuze ruimtegeleides van de normale 190, kreeg een sperddifferentieel (32%) en een niveauregeling voor de achteras toebedeeld. Vóór werd dit laatste item na verloop van tijd optioneel aangeboden. De 190 E 2.3-16 vestigde uiterlijk de aandacht op zich met spatbordverbreeders, spoilers en skirts. Inwendig maakten sportstoelen met hoogteverstelling en extra meters de dienst uit. Met de facelift van wat aanvankelijk als 'Baby-Benz' werd betiteld onderging het topmodel verbeteringen en zorgde een motor met een langere slag voor een andere type-aanduiding: 2.5-16. Een bijbehorende vermogenstoename tot 204 dan wel 195 pk resulteerde evenwel niet in extra prestatiedrang. Ook in Stuttgart moest men gezien de gebeurtenissen in het DTM op

zijn qui-vive zijn en aldus verschenen de woest uitgedoste Evolution I (225 pk) en II (235 pk), tegenwoordig zeer gezochte verzamelaarsstukken. Huistuner AMG verkocht zijn eigen versies van de 2.5-16. De 190-reeks liep tot in 1993; daarna nam de C-Klasse het estafettestokje over.

Betoverend plaatje

De connaisseur pikt tweevoudig DTM-winnaar (1987, 1989) en Wereldtoerwagenkampioen (1987) M3 er ogenblikkelijk uit, maar de oppervlakkige autofanaat zou de opbollende koets zomaar kunnen aanzien voor een stukje huisvlijt van de eigenaar. Dat deert Edwin Aarts, de trotse bezitter en tevens de drijvende kracht achter BMW-walhalla Autocenter Boomstraat in Tilburg, allerminst. Gelijkgestemde fanaten hebben aan een halve oogopslag genoeg om de nieuw in Nederland verkochte bolide hoog aan te slaan. De originele, schadevrije, smetteloze toestand completeert het betoverende plaatje. Als één der weinige exemplaren ontbeert deze auto het destijds als extra aangeboden schuifdak, maar Edwin wist wel een set prachtige 16-duims BBS-wielen op de kop te tikken, ter vervanging van de standaard 15-inchers. Ze stonden destijds in het optieprogramma. De Evo-voorspoiler misstaat in 't geheel niet, maar doet wel vrezzen voor verkeersdrempels.

Je moet op stoelen en stuur letten om in dit geheel een M3 te herkennen

Zakelijkheid hoeft geen synoniem te zijn voor saaiheid





De ultieme uitnodiging voor carjackers

Nummer vijf moet maar een taxi pakken

simpeler Drietjes te onderscheiden. Dat staat dan los van het geslaagde basisdesign. Andere waarnemingen betreffen de sterk voorgevormde, tweepersoons achterbank en de sobere stoffen bekleding, die je tijdens ruig werk beter in het gareel houdt dan leder. Elektrische spiegelverstelling, een controlepaneel en een boordcomputer behoorden tot de standaarduitrusting, zovende zijruiten niet. Wat een schande, voor bijna 50 mille in euro's, destijds. Maar goed, bij een M3 tellen andere zaken.

Wonderen

Op de een of andere manier laat de Mercedes-Benz 190 E 2.3-16 al bij de eerste aanblik in de cockpit een indruk van klasse achter. Zit het 'm in het massieve dashboard met inleg van zebanohout? In de - tegen meerprijs geïnstalleerde - ledere bekleding van het meubilair? Waarschijnlijk doet de combinatie wonderen en laten we daarbij ook het trio additionele meters (olietemperatuur, stopwatch, voltage) niet veronachtzamen. De auto verloochent zijn afkomst niet, met zijn royaal uitgevallen stuurwiel, dat al een kleinere diameter kent dan normaal. Leer bedekt de rand. Mercedes-Benz stelde zich verder ouderwets kreterig op: slechts de rechter buitenspiegel kent een elektrisch verstelmechanisme en het is dankzij de wapperende portemonnee van de eerste (Duitse) eigenaar dat we ons in airconditioning, een schuifdak en comfortbediening van de voorportieruitten plus de chauffeursstoel mogen verheugen. Dat impliceert niet automatisch dat we daarmee de perfecte zitpositie kunnen creëren. Het voornaamste knelpunt schuilt, bijna letterlijk, in de te hoge positionering. Verstel je de hellingshoek teneinde je bovenbenen te ondersteunen, dan raken je knieën op een haar na het stuur, dat overigens een tikkeltje ver weg staat voor opperste controle. De zijdelingse steun vinden we voor het type auto zo-zo. Pluspunten scoort de 190 dan weer met zijn via eigen portieren toegankelijke achterbank, met twee diep uitgehouwen zitplaatsen.

Vanuit je vingertoppen

Even lekker vlammen met de M3? Laat eerst die motor maar eens mooi op bedrijfstemperatuur komen. Tegelijkertijd ondergaan de banden eenzelfde proces en we snijden alvast eens een

Standaard kreeg de 2.3-16 halflederen stoelen mee; meer huidoppervlak was optioneel

Een lust voor het oog, deze bank, waarop je ook nog kunt zitten

BMW M3 (1987)

Motor	vloeistofgek. viercilinder-in-lijn, twee bovenliggende nokkenassen, 16 kleppen
Cilinderinh.	2301 cm ³
Boring x slag	93,4 x 84,0 mm
Compr.verh.	10,5:1
Brandst.vorz.	multipoint-inspuiting
Vermogen	195 pk bij 6750 tpm
Koppel	230 Nm bij 4750 tpm
Transmissie	handgeschakelde 5-bak
Aandrijving	achterwielen
Wieloph.v.	McPherson, schroefveren, stabilisator
Wieloph. a.	langsdraagarmen, schroefveren, stabilisator
Remmen v.	geventileerde schijven
Remmen a.	schijven
L x b x h	435 x 168 x 137 cm
Gewicht	1225 kg
Banden	205/55 VR15
Topsnelheid	230 km/h
0-100 km/h	6,9 s

Checkpoints

- 1 Roest onder voorruit
- 2 Roest aan achterpan. bov. nummerplaat
- 3 Roest aan dorpels (vooral bij eerdere schade)
- 4 Gescheurd binnensch. lv. na ruw gebruik
- 5 Doorgerotte voetenbakken
- 6 Slecht gerepareerde schade(s)
- 7 Versleten stoelwangen
- 8 Gescheurde cil.kop na ruw gebruik
- 9 Scheurende rubberblokken tussen inlaat en kop
- 10 Luchtmassameter defect
- 11 Koelproblemen door vastgelopen fan
- 12 Versleten ophangrubbers achteras

Ranking

(hoe meer sleuteltjes, hoe gunstiger; max. 5)

Onderdelenvoorziening	★★★★
Gebruiksvriendelijkheid	★★★
Onderhoudskosten	★★
Karakter	★★★★

Onkosten	
Wegenbelasting	135,-/3 mnd. (Utrecht)
Verbruik	8,8 l/100 km
Soort brandstof	98 ongelood

Onderdelen

Onderdeelprijzen (ongeveer en excl. BTW)	
Voorbumper compleet	€ 948,96
Achterlicht compleet	€ 91,61
Koplamp compleet	€ 73,48
Motorpakkingset	€ 439,60
Startmotor (revisie)	€ 188,62
Uitlaatset compleet	€ 1704,90
Voorscherm	€ 184,80
Kokerbalk (buitenplaat)	€ 62,48
Voorportier	€ 361,24
Bron: Autocenter Boomstraat, Tilburg, www.autocenterboomstraat.nl, 013 5352288	

Nieuw prijs (1987)	€ 49.122
Huidige waarde	€ 20.000

Club: BMW Club Nederland, www.bmwclubnederland.nl / BMW Drivers Club, www.bmwdriversclub.nl



Mercedes-Benz 190 E 2.3-16 ('85)

Motor	vloeistofgek. viercilinder-in-lijn, twee bovenliggende nokkencassen, 16 kleppen
Cilinderinh.	2299 cm ³
Boring x slag	95,5 x 80,2 mm
Compr.verh.	10,5:1
Brandst.vorz.	multipoint-inspuiting
Vermogen	185 pk bij 6200 tpm
Koppel	235 Nm bij 4800 tpm
Transmissie	handgeschakelde 5-bak
Aandrijving	achterwielen
Wieloph.v.	dubbele draagarmen, schroefveren, stabilisator
Wieloph. a.	ruimtegeleideas, schroefveren, stabilisator
Remmen v.	geventileerde schijven
Remmen a.	schijven
L x b x h	443 x 171 x 136 cm
Gewicht	1310 kg
Banden	205/55 VR15
Topsnelheid	230 km/h
0-100 km/h	7,5 s

Checkpoints

- 1 Roest onder schermverbreeders
- 2 Roest aan kriksteunen onder skirts
- 3 Roest aan binnenschermen achter
- 4 Roest aan kofferbakbodem
- 5 Roest aan C-stijlen onder achterraut
- 6 Roest onder ruitensproeiertank
- 7 Distributieketting breekt door te laat verv.
- 8 Olieverbruik door versleten kleprubbers
- 9 Speling op cardanas en kruiskoppeling
- 10 Speling op differentieel
- 11 Stikstofverlies niveauregeling
- 12 Problemen onderste scharnierpunten schokdempers
- 13 Speling op schakelmechanisme (5-bak)

Ranking

(hoe meer sleuteltjes, hoe gunstiger; max. 5)

Onderdelenvoorziening	★★★★★
Gebruiksvriendelijkheid	★★★★
Onderhoudskosten	★★★
Karakter	★★★★

Onkosten

Wegenbelasting	n.v.t.
Verbruik	8,6 l/100 km
Soort brandstof	98 ongelood

Onderdelen

Onderdeelprijzen (ongeveer en excl. BTW)	
Voorbumper compleet	€ 983,15
Achterl.compl. l/r	€ 134,00/ 119,00
Koplamp compleet	€ 391,00
Motorpakkingset	€ 220,00
Startmotor (ruil)	€ 221,00
Uitlaatset compl. (geen kat.)	€ 1350,00
Voorscherm	€ 290,00
Kokerbalk (buitenmantel)	€ 225,00
Voorportier	€ 563,00
Bron: Bosch Car Service de Gruyter & de Jong, Bergambacht, www.degruyterdejong.nl, 0182 351315	

Nieuwprijs (1987)	€ 54.869
Huidige waarde (verkoop)	€ 19.999

Club: Mercedes-Benz Club Nederland, www.nederland.mercedes-benz-clubs.com / Mercedes-Benz W201 16V Club (D), www.w201-16v-club.de



Hier hoeven geen misverstanden te ontstaan; de veerpootbrug werd later aangebracht

Men legt er maar liever geen nadruk op dat de motor in Engeland werd aangepast





Bij de BMW valt de kofferklep valt op in plaats van tussen de schermen. Tijdgeest van de jaren '80: een heftige spoiler achterop de Mercedes-Benz

paar bochtjes aan. Dat gaat van een leien dakje! De BMW laat zich van een ontzaglijk agiele kant kennen en wekt meteen alle vertrouwen. Je leert er al snel mee op de limiet spelen en dan dreigt de staart met kwispelen, maar dat vang je met een eenvoudige tegenstuurcorrectie op. Echt zo'n apparaat dat je heerlijk vanuit je vingertoppen weet te mennen. Overhellen komt in het woordenboek van de Beemer niet voor, terwijl het chassis tegelijkertijd opvallend mild met bulten en gaten in het wegdek omspringt. De directe besturing lijdt een beetje aan overbekrachtiging; een typisch Duits fenomeen. Ondertussen vergt het schakelen dan juist weer een stevige hand en excelleert de bak niet in precisie. Het sportpatroon (I, III en V achter, R, II en IV vóór) ga je snel waarderen, want de eerste, minst gebruikte versnelling valt buiten de H. Remmen doet het sportieve uithangbord van de 3 Serie uiterst adequaat. Hoe zit het ondertussen met de motor? Wel, wie een waanzinnige felheid verwacht, komt lichtelijk bedrogen uit. De gretigheid spat er niet vanaf en pas boven de 4000 tpm begint de zestienklepper zijn ware potentieel tentoon te spreiden. Dan schiet het ineens toch hevig op. De fraaie loop van de Beierse viercilinder imponeert, maar de ietwat storend zoemende brand-

stofpomp houdt je meer bezig dan de wat brave brom uit het vooronder. Toch maar voor een sportpijp kiezen?

Bijna obsessief

De Mercedes-Benz 190 E 2.3-16 blijkt uit totaal ander hout gesneden. Hij komt absoluut met een kruidiger karakter voor de dag dan de huis-tuin-en-keukenuitvoeringen, maar het gaat ons net even een brug te ver om hem als een vierdeurs sportwagen te betitelen. Begrijp ons niet verkeerd: hij beschikt over een capabel onderstel met veel grip en grote reserves, maar tegen de lichtvoetigheid van de BMW biedt hij geen partij. In het grensbereik ervaar je een evidente massaverplaatsing en begint de carrosserie in een zekere mate om zijn lengteas te rollen, zonder dat dat nu weer al te drastische vormen aanneemt. Daarentegen verrast de vrij stevig geveerde Benz je niet heel gauw met overstuurcapriolen; in aanvang begint hij juist gedoseerd over de voorwielen te glijden. Dan maak je het al heel bont, want de wielen klauwen zich langdurig vast in het asfalt. De kortere stuuroverbrenging doet de 2.3-16 deugd, maar het mag van ons allemaal wel wat directer en communicatiever. Op de krachtige remmerij kun je te allen tijde rekenen. Merkwaardig genoeg hoeft je bij het schakelen minder je spieren te belasten dan bij de BMW, terwijl beide auto's toch echt dezelfde transmissie herbergen. En motorisch? Nou, op dat vlak gaat de Mercedes-Benz binnen dit duel onbetwist met de eer strijken. Het Duitse blok met de Britse kop hangt bijna obsessief aan het gas en gooit vanaf minder dan 3000 tpm al geweldig de beuk erin, om schier eindelijk te blijven doorrampen. Hij produceert niet wat je noemt een spectaculair geluid, maar de waanzinnige en onophoudelijke stuwkracht vergoedt veel, zelfs bijna alles.

Ander onderhoudsplatje

Tweemaal Duitse degelijkheid, tweemaal

een potente zestienkleppenmotor, tweemaal racy rijeigenschappen en tweemaal een uitstekende dagelijkse inzetbaarheid, dankzij de duurzame en bedrijfszekere techniek. Toch verschillen de BMW M3 en de Mercedes-Benz 190 E 2.3-16 als dag en nacht. Het product uit München komt in het dagelijks verkeer niet optimaal tot zijn recht, maar op een dagje trackday in de Zandvoortse duinen kun je weer maandenlang teren. Zijn minder uitgesproken dynamische concurrent uit Stuttgart heeft op het door Rijkswaterstaat beheerde asfalt juist altijd een attractie van formaat bij de hand, in de vorm van die lekker explosieve motor en een achteras die dat effectief op de ondergrond weet over te brengen. Realiseert u zich dat deze twee kanonnen een ander onderhoudsplatje met zich meebrengen dan de versies die in veel grotere volumes over de toonbank gingen. Denk qua kosten al gauw aan factor twee. Wilt u de schade beperken, loop dan in het zoektraject naar een geschikt exemplaar met een grote boog om koopjes heen. Een exemplaar dat vertrouwen verdient benadert al gauw de twintig mille. Niet weinig, maar u verwerft dan wel een waardevaste youngtimer van een sterk merk, met een exclusief tintje en een vinnig karakter. Also, rasen!!! |

