

**auto
motor
sport**
TEST&TECHNIK

vdh Archiv

Ungewöhnliche Begegnung

**Doppeltest VW Golf Carat gegen Mercedes 190
Vergleich zweier 90 PS-Limousinen.**

Von Werner Schruf



Auf den ersten Blick haben der kleine Mercedes und der noch kleinere Volkswagen keine Gemeinsamkeiten, die einen ernsthaften Vergleich rechtfertigen. Bei genauerer Betrachtung der Sachlage gibt es aber sehr wohl Anlaß zu dieser Begegnung: Sowohl der 190 als auch der Golf Carat sind derzeit die modernsten Vertreter ihrer Marke, beide

wollen als familientaugliche Limousinen mit vier vollwertigen Sitzplätzen eingestuft werden, beide kosten rund 23 Mark pro Kilogramm Auto und besitzen Vierzylinder-Vergasermotoren mit 90 PS (66 kW) Leistung. Der nicht unerhebliche Preisunterschied von über 4 700 Mark zugunsten des Golf (Mercedes 190 inklusive Servolenkung) fordert die Frage her-



Golf gegen 190

aus, ob man im Mercedes auch entsprechend besser fährt als im Volkswagen.

Man tut es, wenn es allein um das Raumgefühl auf den vorderen Plätzen geht. Obgleich das Maßband dem 190 in der Innenbreite Nachteile um wenige Millimeter bescheinigt, fühlt man sich hier vor allem wegen der weiter entfernten Frontscheibe großzügiger untergebracht. Zu diesem Eindruck trägt auch die geringfügig bessere Sitzposition im Mercedes bei. Muß man dagegen mit einem Platz im Fond vorliebnehmen, steigt man besser in den um fast einen halben Meter kürzeren Golf ein. Hier steht für Ellbogen und Beine etwas mehr Raum zur Verfügung, zudem wird das Sichtfeld durch die C-Säule weniger eingeschränkt als im Mercedes. Die etwas steilere Sitzposition im rückwärtigen Golf-Abteil nehmen Mitfahrer da gerne in Kauf, zumal sie auch auf einer besser gepolsterten, leicht profilierten Bank sitzen können.

Was das Sitzplatzangebot betrifft, kann der kleine Golf also geringe Vorteile verbuchen. Das gelingt ihm aber nicht im Kofferraumvolumen: Mit 336 Liter Fassungsvermögen ist sein normaler Stauraum wesentlich kleiner als der des Mercedes (410 Liter nach VDA-Norm). Aber er ist erweiterungsfähig durch die asymmetrisch geteilte, umklappbare Rücksitzbank – im Bedarfsfall kann mit wenigen Handgriffen ein ansehnlicher Laderaum (705 Liter) geschaffen werden, der auch den Transport sperriger Güter erlaubt. In der Zuladung schließlich steht der Golf mit 419 Kilogramm dem Mercedes (415 kg) nicht nach.

Das gilt auch in weiten Zügen für die Funktionalität des Cockpits und die Bequemlichkeit der Sitze. In beiden Autos lassen Bedienungselemente und Instrumente kaum Wünsche offen. Im Mercedes sind die Armaturen noch eine Idee

übersichtlicher gezeichnet, beim Golf erfüllen die winzigen Kontrollämpchen in den Schaltern für Nebenfunktionen ihre Aufgabe nur unzureichend. Das sind freilich nur Marginalien. Deutlicher wird der Unterschied beim Heizungs- und Lüftungssystem. Während im 190 Fahrer und Beifahrer separat ihren Bedürfnissen entsprechend die Temperatur der Warmluft regeln und sich gleichzeitig durch separate Git-

ter Frischluft zuführen können, besitzt der VW eine sehr simpel zu handhabende Klimatisierungsanlage, die aus allen Öffnungen gleich temperierte Luft in den Innenraum befördert. Rasches Ansprechen und gute Dosierbarkeit zeichnet beide Heizungen aus, und auch mit der Belüftungsanlage kann man jeweils zufrieden sein.

Bei der Serienausstattung sammelt der Golf Pluspunkte, handelt es sich doch bei ihm um die jüngst von GLX in Carat umgetaufte nobelste Version der Baureihe. Außer unnützem Plüsch und Zierat sowie elektrischen Fensterhebern, die an kalten Tagen fast regelmäßig bei geöffneter Scheibe den Dienst quittierten, gehören auch praktische Zutaten wie Zentralverriegelung, Drehzahlmesser und vor allem Fünfganggetriebe und Servolenkung zum Luxus-Paket. Beim 190 müßten für diese Extras immerhin 3 825 Mark Aufpreis bezahlt werden. Gleichwohl

muß man sagen, daß der Mercedes in der selten ausgelieferten Grundausstattung keineswegs einen ärmlichen Eindruck macht, sondern – wie ein Basis-Golf auch – alles hat, was zum angenehmen Fahren notwendig ist. Die Servolenkung sollte der 190 allerdings schon haben, aus gutem Grund (sehr viel besseres Handling) verläßt praktisch kein Exemplar das Werk ohne Lenkhilfe. Sie kostet 878 Mark. Dieser Betrag wurde zum Grundpreis des Testwagens addiert.

Dieses Geld ist gut angelegt, denn erst die direkte und leichtgängige Servolenkung macht den 190 absolut gesehen zu einem handlichen Auto, das sich bei allen Geschwindigkeiten mühelos und zielgenau dirigieren läßt. Im Vergleich zum Golf, dessen Lenkung ungewöhnlich leicht und exakt arbeitet, wirkt er dennoch behäbig. Hier wird ein Klassensunterschied spürbar: Wer vom überaus handlichen, sich fast

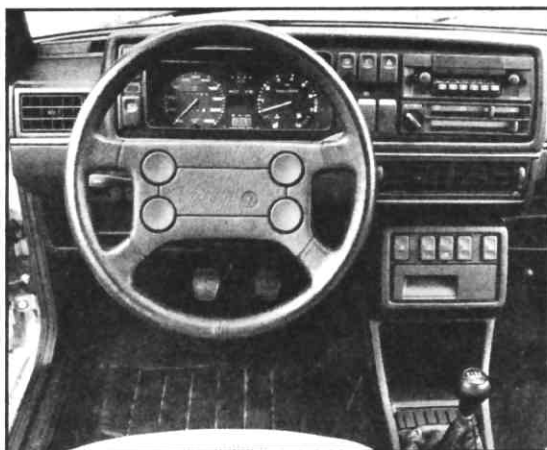
Vorzüge

VW Golf Carat gegenüber Mercedes 190:

- **Temperamentvollerer Motor**
- **Geringerer Benzinverbrauch**
- **Bessere Handlichkeit**
- **Variabler Kofferraum**
- **Bequemere Sitze im Fond**

Mercedes 190 gegenüber VW Golf Carat:

- **Exaktere Schaltung**
- **Besserer Federungskomfort**
- **Variablere Heizung und Lüftung**
- **Größerer Kofferraum**



Golf: übersichtliches und funktionelles Armaturenbrett, günstiges Platzangebot auf der Rückbank



Mercedes 190: sehr klar gezeichnete Instrumente, etwas eingeschränktes Raumgefühl im Fond

Zum Vergleich

Fahrzeugtyp	Mercedes 190	VW Golf Carat
Motorbauart/Zylinderzahl	R/4 ¹⁾	R/4
Hubraum cm ³	1997	1781
Bohrung x Hub mm	89,0 x 80,25	81,0 x 86,4
Leistung kW (PS) bei 1/min	66 (90) bei 5000	66 (90) bei 5200
Max. Drehmoment Nm bei 1/min	165 bei 2500	145 bei 3300
Verdichtungsverhältnis	9,0 : 1	10,0 : 1
Art der Ventilsteuerung	ohc ²⁾	ohc
Gemischaubereitung	Flachstromvergaser Stromberg	Registervergaser Pierburg
Kraftübertragung	Vierganggetriebe	Fünfganggetriebe
I. Gang	3,91	3,45
II. Gang	2,32	1,94
III. Gang	1,42	1,29
IV. Gang	1,00	0,91
V. Gang	–	0,75
Rückwärtsgang	3,78	3,17
Achsantrieb	3,23	3,67
Bremsen vorne	Scheiben	Scheiben
Bremsen hinten	Scheiben	Trommeln
Felgenreiße	5 J x 14	5 1/2 J x 13
Reifengröße	175/70 R 14 T	175/70 HR 13
Leergewicht kg	1165	981
Zul. Gesamtgewicht kg	1580	1400
Radstand mm	2665	2475
Außenmaße Länge x Breite x Höhe mm	4420 x 1678 x 1383	3985 x 1665 x 1415
Beschleunigung in s		
0–60 km/h	5,2	4,9
0–80 km/h	8,3	7,4
0–100 km/h	12,8	11,5
0–120 km/h	19,1	16,5
0–140 km/h	28,0	26,0
0–160 km/h	50,9	49,5
1 km mit stehendem Start	34,2	33,3
Elastizität in s		
40–100 km/h	(III. Gang) 14,2	(IV. Gang) 17,6
60–120 km/h	(IV. Gang) 21,5	(V. Gang) 27,7
Höchstgeschwindigkeit km/h	(IV. Gang) 183	(IV. Gang) 178
Normverbrauch nach DIN 70030 in L/100 km	Super	Super
Bei 90 km/h	6,5	5,5
Bei 120 km/h	8,4	7,3
Stadtverkehr	10,7	8,7
Verbrauchswerte im Test in L/100 km		
Minimalverbrauch	8,9	7,7
Maximalverbrauch	12,3	11,2
Landstraße ca. 75 km/h Ø	9,5	8,2
Autobahn ca. 140 km/h Ø	11,7	10,4
Testverbrauch L/100 km	10,6	9,3
Innengeräusch in dB(A)		
Bei 50 km/h	63	67
Bei 100 km/h	69	71
Bei 130 km/h	74	76
Bei 140 km/h	76	77
Bei 160 km/h	77	80
Bei 180 km/h	80	–
Preis DM	27 349,- ³⁾	22 595,-

¹⁾ R = Reihomotor, ²⁾ overhead camshaft = obenliegende Nockenwelle,

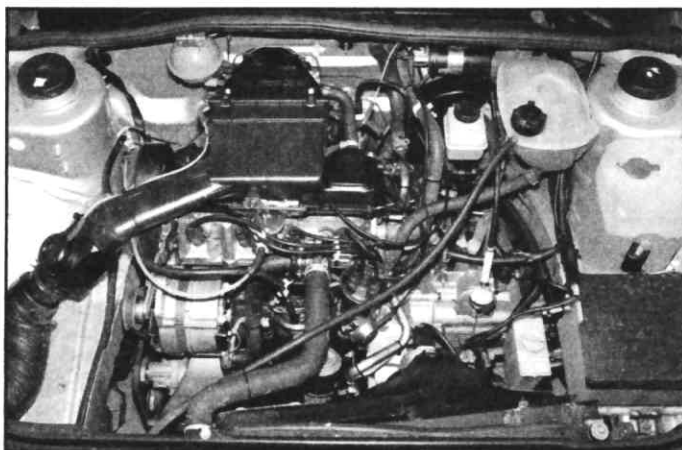
³⁾inkl. Servolenkung

wie ein Go-Kart lenkenden VW in den Mercedes umsteigt, glaubt, einen schweren Wagen zu steuern, wozu nicht nur die größeren Außenabmessungen und das um rund 180 Kilogramm höhere Leergewicht, sondern auch die etwas mehr Kraft erfordernde Bedienung von Lenkung und Gaspedal beitragen.

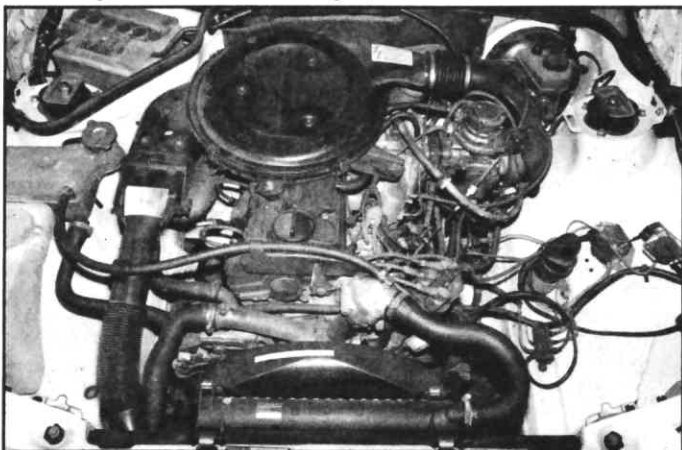
In den Fahreigenschaften nehmen sich die beiden Kontrahenten wenig. Beide überzeugen durch leicht untersteuern des Kurvenverhalten und sind auch dann nicht vom eingeschlagenen Kurs abzubringen, wenn plötzlich Gas weggenommen wird. Gute Beherrschbarkeit in kritischen Fahrsituationen ist also in jedem Fall gewährleistet, mit kaum nennenswerten Abstrichen beim Mercedes, dessen angetriebene Hinterräder in engen Biegungen eher zum Durchdrehen neigen als die gut belasteten Vorderräder des frontgetriebenen VW, weshalb der 190 bei for-

ciertem Tempo auf nasser Fahrbahn schon eher einmal leicht mit dem Heck zum Kurvenaußenrand drängt. Der Golf offenbart diese Neigung, wenn mit voller Beladung gefahren wird. Dagegen zeigt sich der 190 völlig unbeeindruckt von erhöhter Last auf der Hinterachse. Der konzeptionsbedingte Vorzug des Frontantriebs in Richtungsstabilität und Geradeauslauf gereicht dem konventionell gebauten Mercedes nicht zum Nachteil, beide Autos laufen wie an der Schnur gezogen geradeaus. Auch beim Bremsen ergeben sich nur vernachlässigbare Differenzen, und zwar zugunsten des etwas höhere Verzögerungswerte erzielenden 190.

Beim Federungskomfort dagegen hat der schwerere und über einen knapp 20 Zentimeter längeren Radstand verfügende Mercedes klarer die Nase vorn. Seine Vorderachse neigt zwar auf Autobahn-Querfugen leicht zum Stuckern, ansonsten



Durchzugsstark und drehfreudig: 1,8 Liter-Motor im Golf



Vergleichsweise etwas zäh: 2,0 Liter-Motor im 190

Golf gegen 190

aber absorbiert die schluckfähige Federung Unebenheiten aller Art mit frapperender Souveränität. Der Golf ist zwar für sich betrachtet auch sehr komfortabel, doch müssen die Passagiere vergleichsweise hier schon etwas mehr einstecken, so beispielsweise trockenere Stöße auf kurzen und gelegentlich einen Vertikalschwing von der Hinterachse auf langen Wellen. Dem VW muß man zugute halten, daß er im Fond den besseren Sitzkomfort bietet. Die durchfedernde Rückbank des 190 kann da weit weniger befriedigen.

Das Kernstück des neuen Golf in der Carat-Ausführung stellt sein 1,8 Liter-Langpleuelmotor dar, der weitgehend mit der GTI-Maschine identisch ist, jedoch von einem elektronisch gesteuerten Pierburg-Vergaser mit Schubabschaltung gespeist wird. Das auf guten Drehmomentverlauf ausgelegte Triebwerk kann rundherum überzeugen, wobei ihm bei diesem Vergleich zugute kommt, daß es wesentlich weniger Gewicht zu bewegen hat als der Zweiliter-Motor im 190. So wundert es auch nicht, daß der kleine VW etwas besser beschleunigt. Der Mercedes wiederum hat in der Höchstgeschwindigkeit mit 183 km/h die Nase knapp vorn.

Mehr Bedeutung als den Unterschieden in den Fahrleistungen

kommt den Differenzen in der Leistungscharakteristik zu. Der Golf-Motor gibt sich schon bei sehr niedrigen Drehzahlen durchzugskräftig und mobilisiert bereitwillig auch 6000 Touren, wobei die Agilität keinesfalls durch Nachteile in der Laufkultur erkauft werden muß. Makelloser Kaltstartverhalten und abgesehen von gelegentlichem Ruckeln gute Kaltlaufeigenschaften zählen eben-

so zu seinen Merkmalen wie vibrations- und geräuscharmer Lauf. Die 190-Maschine wirkt dagegen etwas zäh und zugeschnürt, arbeitet im oberen Drehzahlbereich lauter, aber kultivierter als beispielsweise das 190 E-Triebwerk. Auch mit dem Laufverhalten bei tiefen Temperaturen hapert es ein wenig – der Motor des getesteten Wagens ging nach wenigen Umdrehungen gerne wieder aus.



Der normale Kofferraum des Golf ist relativ klein (336 Liter)



Das 190-Heck bietet reichlich Platz für Gepäckstücke (410 Liter)



Gutmütige Fahreigenschaften zählen zu den Vorzügen beider Kontrahenten

Mit der Getriebeübersetzung können Golf- und Mercedes-Fahrer gleichermaßen zufrieden sein. Der 190 kommt mit vier Fahrstufen gut aus, zumal auch bei hohem Dauertempo Drehzahl und der damit verbundene Geräuschpegel in Grenzen bleiben. Der Golf, der einen relativ langen, aber noch als vollwertigen Fahrgang nutzbaren Fünften besitzt, fällt da weniger durch Motor-, sondern viel mehr durch Fahrgeräusche auf. Bei ihm erfordert auch der Gangwechsel mehr Aufmerksamkeit, denn die Schaltung arbeitet nicht sehr exakt und muß vor allem in Kurven mit Nachdruck bedient werden, weil sich das Gestänge leicht verwindet.

Daß man im Golf fast immer einen Gang höher fährt als im Mercedes, bewirkt nicht nur das Gefühl überlegener Motorisierung, es schlägt sich auch im Benzinverbrauch vorteilhaft nieder. Bei den Vergleichsfahrten unter winterlichen Bedingungen kam der VW stets mit gut einem Liter/100 km weniger aus. Bei einem Durchschnittskonsum von 9,3 L/100 km bietet er bei gleicher Tankkapazität wie der 190 (55 Liter) zudem die Annehmlichkeit eines großen Aktionsradius von fast 600 Kilometern (Mercedes: 520 km).

Ist also der Golf Carat der bessere Kauf und dem Mercedes 190 vorzuziehen? Wer Image und Statussymbol-Charakter des Automobils beiseite läßt, kommt unter Berücksichtigung der objektivierbaren Daten hier zu einem plausiblen Ergebnis. Der Golf Carat ist handlicher, temperamentvoller und sparsamer als der Mercedes 190 und bietet nur unwesentlich weniger Komfort. Sein Preisvorteil von 4 700 Mark tut ein übriges, die Entscheidung zu erleichtern. Noch klarer wäre freilich die Situation, wenn das Volkswagenwerk den 90 PS-Motor nicht an ein Ausstattungspaket gekoppelt hätte, dessen Nutzwert bei nüchterner Betrachtung in diesem Vergleich eine untergeordnete Rolle spielt.



trollen gesetzt. So fordert Chefredakteur Kümmel eine exakte Beschreibung des Rekords, ein von drei glaubwürdigen Zeugen unterschriebenes Protokoll, dazu nach Möglichkeit ein Foto oder einen Pressebericht von dem freudigen Ereignis.

Trotz dieser Formalien ist Rekordlust deutschsprachiger Wettlustiger groß genug, um den Chefredakteur und vier Redakteure nebst Assistentin reichlich zu beschäftigen. Ein Bündel von etwa 20 Anmeldungen kommen tagtäglich ins Berliner Ullstein-Verlagsgebäude in der Lindenstraße 76.

Gemeldet hat sich auch Leopold Klement aus Fürstenfeldbruck. Neun Zentimeter lang und fünf Zentimeter hoch ist das Matchbox-Auto, das der Bayer per Fernsteuerung um Bierdeckel, Aschenbecher und Schnapsgläser dirigiert.

Eigentlich sollte das kleinste ferngesteuerte Modell-Auto

nur ein besonderer Gag für die Jahresabschlußfeier eines Modellflieger-Vereins sein. Doch mittlerweile liegt das Mini-Mobil bereits auf dem Seziertisch einer Mülheimer Elektronik-

Matthias Theißl. Seinen eigenen Europarekord von 253 Kilometern aus dem Jahr 1975 hat er inzwischen schon wieder überboten. In einem DAF 44 fuhr der ehemalige Rallye-Pilot

den Weltrekord von 806 Kilometern gebrochen.“

Der Österreicher gehört zu jenem kleinen Zirkel in der Schar der Guinness-Rekordler, die



Gruppenbild mit Auto: 30 Jugendliche quetschten sich im österreichischen Langenlois in einen serienmäßigen VW Golf

Firma, die erwägt, Leopold Klements Prototyp in Serie zu fertigen.

Einen Angriff auf den Weltrekord im Rückwärtsfahren mit dem Auto plant der Kärntner

auf dem Österreichring bei Zeltweg 661 Kilometer nonstop mit dem Heck voraus. „Und wenn meine Kontrollschreiber nicht nach neun Stunden müde geworden wären“, jammert Theißl, „hätte ich schon damals

für ihr Tun nicht nur ideelle, sondern auch materielle Gründe nennen: „Der Wiederverkaufswert meines alten DAF steigt zusehends, wenn der Tacho dauernd rückwärts läuft.“

Peter Rosenberger

ECHTER GESCHMACK AUS DEM FRISCHEPACK.

VAN NELLE Halfzware gibt es im Frischepack mit der extra langen Lasche. Echter Geschmack aus Holland.



Länger frisch – griffig – der volle Geschmack. VAN NELLE seit 1782.