

Fortissimo

**Doppeltest BMW Alpina B6
gegen Mercedes 190 E 2.3-16**

Zwei leistungsstarke
Sportlimousinen für höchste
Ansprüche.

Die Mercedes-Formel 190 E 2.3-16 bedeutet für BMW, jahrelang Monopolist auf dem Gebiet betont sportlicher Limousinen, eine harte Nuß. Denn dem kleinen Mercedes mit seinem 185 PS (136 kW) starken Vierventilmotor

Von Götz Leyrer



haben die Bayerischen Motoren Werke nichts Adäquates entgegenzusetzen – zumindest vorerst noch bildet der 323 i mit 150 PS (110 kW) die Spitze der Dreier-Reihe. Für eingeschworene BMW-Anhänger ist das allerdings kein

Grund zur Resignation – schließlich gibt es noch Burkard Bovensiepens Firma Alpina, die dem kleinen BMW auf die Sprünge hilft. Unter der Bezeichnung B6 bietet Alpina einen Dreier an, dessen 2,8 Liter großer Sechszylinder



Doppeltest BMW Alpina B6 gegen Mercedes 190 E 2.3-16

linder es auf 210 PS (154 kW) bringt.

Der Alpina kostet noch etwas mehr als der gewiß nicht billige Mercedes, aber dafür ist er noch etwas reichhaltiger ausgestattet als das ebenfalls nicht ärmlich bestückte Daimler-Modell (siehe „Ausstattung und Preise“) und bietet den zumindest theoretischen Vorzug eines hubraumstärkeren Sechszylinder-Motors. Bleibt die Frage, ob das genügt, denn der Vierventil-Vierzylinder des Mercedes ist nun wirklich ein Paradebeispiel modernen Motorenbaus.

Tatsächlich fällt es schwer, bei ihm irgendwelche Schwächen zu entdecken. Etwas gezielte Umgangsformen würde man ihm angesichts seiner hohen Li-

wickelt der Vierventiler ein geradezu explosives Temperament. Bei Vollgas geht es gehörig zur Sache; die eindrucksvolle, geschmeidige Kraftent-

wickelt der Vierventiler ein geradezu explosives Temperament. Bei Vollgas geht es gehörig zur Sache; die eindrucksvolle, geschmeidige Kraftent-

hauptsächlich aber eben auch deshalb, weil die aerodynamisch ausgefeilte Karosserie keine nennenswerten Windgeräusche produziert.

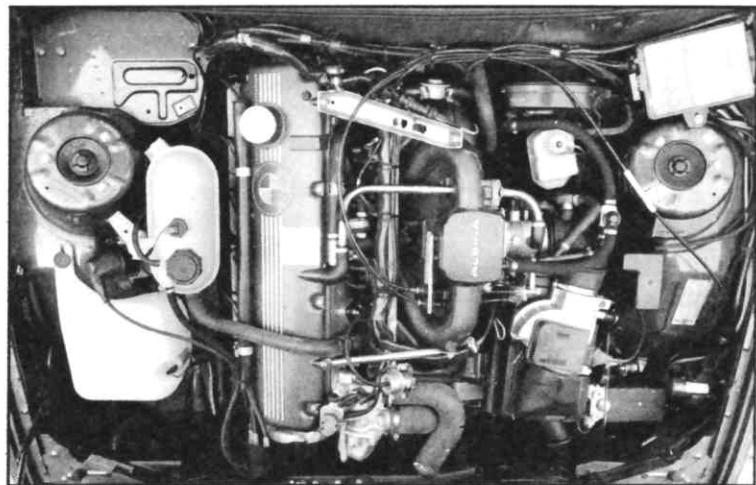
Der im Grenzbereich leicht übersteuernde Alpina B6 überzeugt in erster Linie durch seinen kräftigen, seidenweich agierenden Sechszylinder-Motor. Dezentente Sportlichkeit auch im Interieur des Boven-siepen-Produkts



terleistung noch nachsehen, aber nicht einmal die sind vorhanden. Ganz im Gegenteil: Das Mercedes-Triebwerk macht auch im unteren Drehzahlbereich keinerlei Probleme, es spricht schon knapp über 1000/min ohne Umschweife aufs Gas an und hat überhaupt nichts dagegen, wenn betont ökonomisch mit niedriger Geschwindigkeit im fünften Gang gefahren wird.

Doch diese lammfromme Wesensart ist nur die eine Seite der Medaille – auf der anderen ent-

faltung hält an, bis bei 7000/min der Drehzahlbegrenzer einsetzt. Leistung in jeder Lebenslage also, und selbst die Laufkultur ist für einen so hochdrehenden Vierzylinder überraschend gut. Bis etwa 5000/min hält sich sein Geräusch ohnehin dezent im Hintergrund; darüber setzt zwar merkliches Brummen ein, das Daimler-Techniker gern mit dem Begriff „kernig“ umschreiben, das aber in der Tat selbst bei schneller Fahrt auf der Autobahn nicht zu einer Ohrenplage wird. Der Ton des Motors ist dann zwar beherrschend,



auch für sich betrachtet spürbar gepflegter als die des Mercedes-Triebwerks – der Vorzug zweier zusätzlicher Zylinder bleibt unüberhörbar. Ein leises

Summen dringt aus dem Motorraum, und es bleibt auch dann noch ein leises Summen, wenn bei voller Beschleunigung bis weit über 6000/min ge-

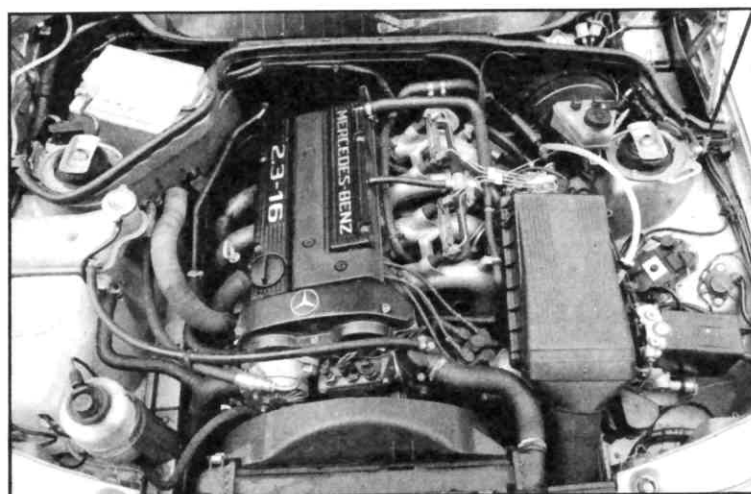
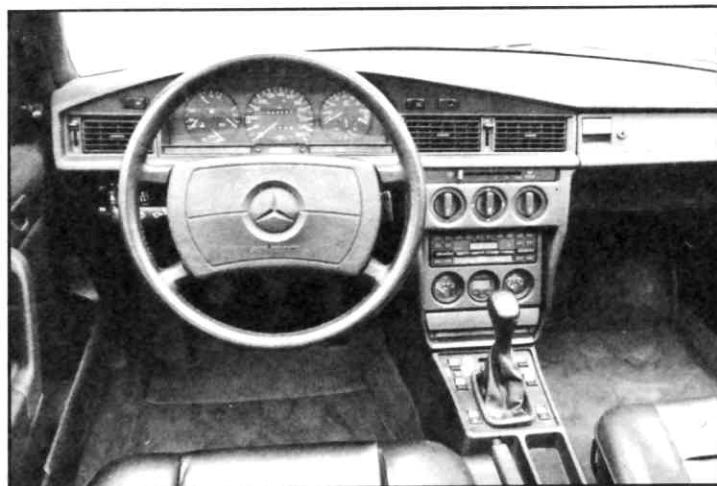
dreht wird. So hohe Drehzahlen gehen dem Alpina im übrigen noch leichter von der Hand als dem Mercedes; er absolviert sie ohne eine Spur von An-

strengung, sanft und ohne merkliche Vibrationen.

Diese bestechende Laufkultur ist besonders deshalb so erfreulich, weil der Alpina-BMW ungeachtet seines wesentlich größeren Hubraums doch auf eine recht zügig rotierende Kurbelwelle angewiesen ist, wenn es schnell vorangehen soll. Bei weniger als 4000/min wirkt er etwas kraftlos, um darüber dann umso nachdrücklicher loszulegen. Das bedeutet insgesamt mehr Schaltarbeit, die aber keine Mühe macht, denn der Schalthebel läßt sich – wie übrigens auch beim Mercedes – vorbildlich exakt und mit geringstem Kraftaufwand betätigen.

Daß der Alpina auf ein höheres Drehzahlniveau angewiesen ist, macht sich auch im Verbrauch bemerkbar. Er konsumierte im Testdurchschnitt 13,8 Liter pro 100 Kilometer – nicht zuviel für eine so schnelle

Der mit Spoilern reichlich garnierte Mercedes legt ein jederzeit gutmütiges Fahrverhalten an den Tag, bietet im Innenraum eine zwar funktionelle, aber nüchterne Ausstattung, die auch die ansprechende Optik unter der Haube nicht kompensiert



Vorzüge

BMW Alpina B6 gegenüber Mercedes 190 E 2.3-16

- Leiserer Motor
- Bessere Handlichkeit

Mercedes 190 E 2.3-16 gegenüber BMW Alpina B6

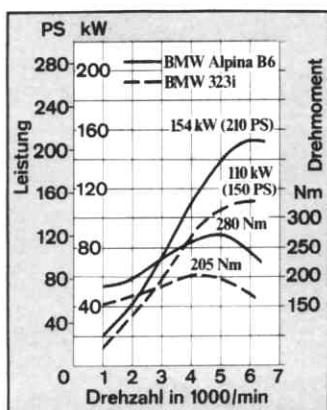
- Bessere Karosseriequalität
- Mehr Durchzugskraft im unteren Drehzahlbereich
- Geringerer Verbrauch
- Unproblematischere Fahreigenschaften
- Besserer Federungskomfort

Limousine, aber eben doch deutlich mehr als der Mercedes, der mit nur 12,3 L/100 km in dieser Beziehung die Maßstäbe setzt. Hier spielt natürlich auch der höhere Luftwiderstand der BMW-Karosserie eine Rolle, der ebenfalls dafür sorgt, daß der Alpina seine doch deutlich höhere Leistung nicht in bessere Fahrleistungen ummünzen kann. Lediglich die Beschleunigung im oberen Geschwindigkeitsbereich ist etwas besser; als Höchstgeschwindigkeit ergab sich bei beiden 231 km/h – wahrhaftig genug also,

Doppeltest BMW Alpina B6 gegen Mercedes 190 E 2.3-16

um jeden Kommentar überflüssig zu machen.

Da beide so übersetzt sind, daß die fünfte Fahrstufe einen echten Fahrgang bildet, ist es – unbeliebte Autobahn vorausgesetzt – kein Problem, solche Geschwindigkeiten innerhalb relativ kurzer Zeit zu realisieren – ohne Aufhebens und speziell im Fall des Mercedes mit einem ausgeprägten Sicherheitsgefühl. Denn hier zahlen sich die etwas aufdringlichen



Das Leistungsdiagramm verdeutlicht, daß Alpina die Mehrleistung vor allem aus zusätzlichem Hubraum schöpft

aerodynamischen Hilfsmittel, mit denen seine Karosserie bepflanzt wurde, tatsächlich aus; der Mercedes besitzt einen unerschütterlichen Geradeauslauf und liegt auch in schnell gefahrenen Autobahnkurven so ruhig, daß die tatsächliche Geschwindigkeit leicht unterschätzt wird.

Der Alpina läßt da schon eher spüren, welche Dynamik in ihm steckt. Er wirkt insgesamt leichter, scheint weniger satt an der Straße zu haften und will auch auf schnurgerader Strecke häufiger mit der Lenkung korrigiert werden. Dieses etwas nervöse Fahrverhalten macht sich auch in Kurven bemerkbar; der B6 ist geradezu kurvengierig und neigt im Grenzbereich dazu, sein normalerweise fast völlig neutrales Eigenlenkverhalten in leichtes Übersteuern zu ver-

Zum Vergleich

Fahrzeugtyp	BMW Alpina B6	Mercedes 190 E 2.3-16
Motorbauart/Zylinderzahl	R/6 ¹⁾	R/4
Hubraum	cm ³ 2788	2299
Bohrung × Hub	mm 86,0 × 80,0	95,50 × 80,25
Leistung kW (PS) bei 1/min	154 (210) bei 6100	136 (185) bei 6200
Max. Drehmoment Nm bei 1/min	280 bei 5000	235 bei 4500
Verdichtungsverhältnis	9,8 : 1	10,5 : 1
Art der Ventilsteuerung	ohc ²⁾	ohc
Gemischaubereitung	elektr. Einspritzung Bosch LE-Jetronic	mech. Einspritzung Bosch KE-Jetronic
Kraftübertragung	Fünfganggetriebe	Fünfganggetriebe
I. Gang	3,42	4,08
II. Gang	2,07	2,52
III. Gang	1,46	1,77
IV. Gang	1,16	1,26
V. Gang	1,00	1,00
Rückwärtsgang	3,90	4,00
Achsantrieb	2,93	3,07
Vorderradaufhängung	Einzelradaufhängung, Querlenker, Federbeine, Schraubenfedern, Stabilisator	Einzelradaufhängung, Querlenker, Dämpferbeine, Schraubenfedern, Stabilisator
Hinterradaufhängung	Einzelradaufhängung, Schräglenker, Federbeine, Schraubenfedern, Stabilisator	Einzelradaufhängung, Querlenker, Zug- und Schubstreben, Spurstangen, Schraubenfedern, Stabilisator
Bremsen vorn	Scheiben bel., gen.	Scheiben bel.
Bremsen hinten	Scheiben	Scheiben
Felgenreiße	7 J × 16	7 J × 15
Reifenweite	195/50 VR 16	205/55 VR 15
Leergewicht	kg 1246	1294
Zul. Gesamtgewicht	kg 1610	1720
Radstand	mm 2570	2665
Länge × Breite × Höhe	mm 4325 × 1645 × 1350	4430 × 1706 × 1361
Beschleunigung	in s	
0–60 km/h	3,5	3,9
0–80 km/h	5,5	5,7
0–100 km/h	7,5	7,9
0–120 km/h	10,5	10,9
0–140 km/h	13,5	14,8
0–160 km/h	17,5	20,4
0–180 km/h	24,2	28,0
1 km mit stehendem Start	27,7	28,8
Elastizität	in s	
40–100 km/h (IV. Gang)	15,6	15,2
60–120 km/h (V. Gang)	19,1	20,6
Höchstgeschwindigkeit	km/h 231	231
Normverbrauch nach DIN 70030	in L/100 km	
Bei 90 km/h (V. Gang) Ø	Super 7,0	Super 6,2
Bei 120 km/h (V. Gang) Ø	8,9	7,9
Stadtverkehr	13,8	11,6
Testverbrauch	L/100 km 13,8 S	12,3 S
Innengeräusch	in dB(A)	
Bei 50 km/h	65	65
Bei 100 km/h	70	71
Bei 130 km/h	74	76
Bei 140 km/h	75	76
Bei 160 km/h	77	78
Bei 180 km/h	79	79
Preis	DM 59 990,-	52 212,-

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

wandeln. Zusammen mit der extrem leichtgängigen Lenkung sorgt diese Auslegung für eine unerreichte Handlichkeit – selbst auf winkligsten Landstraßen bewegt sich der B6 behende wie ein Wiesel und läßt sich mit minimalen Lenkaus-schlägen so mühelos dirigieren wie ein Kleinwagen. Auch wenn das Heck einmal nach außen drängt, wird das Fahrverhalten keineswegs kritisch – es genügt schon ein leichtes Zurücknehmen der Lenkung, um den Kurs beizubehalten. Aber es soll nicht verschwiegen werden, daß auch dazu mehr Fahroutine nötig ist, als man gemeinhin voraussetzen kann.



Weder beim Alpina (oben), noch beim Mercedes (unten) fehlt in der Modellbezeichnung der Hinweis auf den Hubraum

Der Mercedes stellt an seinen Fahrer diesbezüglich eindeutig die geringeren Ansprüche; was hier an Problemlosigkeit und aktiver Fahrsicherheit erreicht wurde, ist tatsächlich konkurrenzlos. Ohne zu übertreiben kann man sagen, daß diesen Mercedes nichts aus der Ruhe bringt – jedenfalls nicht, solange die Straße trocken und griffig ist. So ist es auch in engen Biegungen so gut wie unmöglich, durch vollen Einsatz der reichlich vorhandenen Leistung das Heck zum Ausbrechen zu bewegen; im Extremfall kommt es höchstens zu einem ganz leichten Schieben über die Vorderräder. Die natürliche Reaktion darauf, nämlich Gaswegnehmen, stellt jedoch im Handumdrehen die bis dahin herrschende Neutralität und Spursicherheit wieder her. Ein so weit außen angesiedelter

Doppeltest BMW Alpina B6 gegen Mercedes 190 E 2.3-16

und dabei so leicht kontrollierbarer Grenzbereich erscheint wahrhaftig einzigartig – man darf nur nicht aus den Augen verlieren, daß auch ein noch so ausgeklügeltes Fahrwerk an den Verkehrsverhältnissen, die

nierende Höhenverstellung verfügen und so eine optimale Sitzposition hinter dem mit Leder bezogenen Lenkrad ermöglichen.

An den Schalensitzen des Alpina gibt es ebenso wenig aussetzen. Allerdings geriet die Sitzposition etwas zu tief; kleingewachsene Fahrer haben das Lenkrad beinahe in Augenhöhe vor sich. Daran kann man sich schnell gewöhnen – schneller jedenfalls als an das doch reichlich straff abgestimmte Fahrwerk. Schon kleine Unebenheiten, die der Mercedes gar nicht zur Kenntnis nimmt, lassen den Alpina heftig ins Stuckern geraten, wobei der Komfort mehr noch durch die lauten Fahrwerksgeräusche als durch die tatsächlich durch-

kommenden Stöße beeinträchtigt wird. Wirklich schlechte Straßen schließlich führen zu teilweise abrupten Vertikalbewegungen und bringen die ganze Karosserie in Unruhe, womit sich gleichzeitig auch zeigt, daß die Steifigkeit und Qualität der Dreier-Karosserie nicht jenes hohe Niveau erreicht, das bei Daimler-Benz üblich ist und das auch beim 2.3-16 dafür

kommt. Gerade in Sachen Komfort markiert der Mercedes also den deutlichsten Vorsprung vor dem Alpina – ansonsten zeigt sich, daß der BMW eine überlegenswerte Alternative sein kann. Es gibt dennoch keinen Zweifel daran, daß der Mercedes in der Summe seiner Qualitäten ein nahezu konkurrenzloses Angebot darstellt. Ebenso klar ist eine andere Tatsache, über die sich Burkard Bovensiepen wohl mehr freuen kann als das Management von BMW: Der einzige Dreier, der dem Sport-Mercedes das Wasser reichen kann, stammt nicht vom Werk sondern von der kleinen Firma Alpina.

Das Alpina-Produkt rollt auf filigranen Leichtmetallrädern der Dimension 7 J x 16, bereift mit P7-Pneus



Geschmiedete Leichtmetallräder (7 J x 15) mit 205/55 VR 15-Reifen sorgen beim Mercedes für den guten Straßenkontakt



oft im Gegensatz zu hohem Tempo an und für sich stehen, nichts ändern kann.

Mindestens ebenso bemerkenswert wie die Fahreigenschaften ist der Federungskomfort, der keinerlei Zugeständnisse an die Sportlichkeit verspüren läßt. Speziell die Art, wie die Federung mit kleinen Unebenheiten fertig wird, ist ganz erstaunlich; in dieser Beziehung muß sich der 190 E 2.3-16 noch nicht einmal hinter der S-Klasse von Mercedes verstecken. Aber auch lange Bodenwellen sind nicht in der Lage, ihn zu unangenehmen Vertikalbewegungen zu veranlassen; unterstützt wird der ausgewogene Komfort schließlich noch durch die sehr bequemen Sportsitze, die ausgezeichnete Seitenführung bieten, über eine perfekt funktionierende

Ausstattung und Preise	
BMW Alpina B6	Mercedes 190 E 2.3-16
Grundpreis: zweitürig DM 61 900,- viertürig DM 62 875,-	Grundpreis: DM 52 212,-
Serienausstattung: ● Drehzahlmesser ● Fahrersitz höhenverstellbar ● Fensterheber elektr. betätigt vorn ● Fünfganggetriebe ● Kraftstofftank 93 Liter ● Lederlenkrad ● Leichtmetallräder abschließbar ● Motoröl-Temperaturanzeige ● Öldruckmesser, Hinterachs-Öltemperaturanzeige ● Scheinwerfer-Höhenregulierung ● Saugrohr-Druckanzeige ● Servolenkung ● Sperrdifferential ● Sportsitze ● Stereo-Radio mit Cassetten-teil und vier Lautsprechern ● Zentralverriegelung	Serienausstattung: ● Drehzahlmesser ● Fahrersitz höhenverstellbar ● Fünfganggetriebe ● Gurtstraffer links und rechts ● Kraftstofftank 70 Liter ● Lederlenkrad ● Leichtmetallräder ● Metallic-Lackierung ● Motoröl-Temperaturanzeige ● Niveau-Regulierung ● Öldruckmesser ● Scheinwerfer-Höhenregulierung ● Servolenkung ● Sperrdifferential ● Sportsitze ● Stoppuhr
Zustaußausstattung: DM ● Antiblockier-System 2 913,- ● Bordcomputer 690,- ● Geschwindigkeits-Regelanlage 559,- ● Metallic-Lackierung 785,- ● Scheinwerfer-Reinigungsanlage 604,- ● Stahlkurbel-Hebedach elektr. betätigt 1375,-	Zustaußausstattung: DM ● Airbag 2 120,- ● Antiblockier-System 2 947,- ● Fensterheber elektr. betätigt vorn 838,- ● Fensterheber elektr. betätigt vorn und hinten 1 488,- ● Scheinwerfer-Reinigungsanlage 462,- ● Schiebedach elektr. betätigt 1 471,- ● Wärmedämmendes Glas 371,- ● Zentralverriegelung 536,-



sorgt, daß der Aufbau unerschütterlich ruhig bleibt.

Gerade in Sachen Komfort markiert der Mercedes also den deutlichsten Vorsprung vor dem Alpina – ansonsten zeigt sich, daß der BMW eine überlegenswerte Alternative sein kann. Es gibt dennoch keinen Zweifel daran, daß der Mercedes in der Summe seiner Qualitäten ein nahezu konkurrenzloses Angebot darstellt. Ebenso klar ist eine andere Tatsache, über die sich Burkard Bovensiepen wohl mehr freuen kann als das Management von BMW: Der einzige Dreier, der dem Sport-Mercedes das Wasser reichen kann, stammt nicht vom Werk sondern von der kleinen Firma Alpina.

