





**auto
motor
-sport**

TEST&TECHNIK

Die Entscheidung

**Doppeltest: BMW 320i gegen Mercedes 190 E.
Welcher bietet mehr?**

Von Götz Leyrer

Mercedes oder BMW – dieses Thema beschäftigt die Gemüter der Autofahrer besonders intensiv, seit Daimler-Benz und BMW die neue 190-Generation beziehungsweise die neue Dreier-Reihe auf den Markt gebracht ha-

Fotos: Seutert

Doppeltest: BMW 320 i gegen Mercedes 190 E

ben. Die teilweise ausgeprägt emotionelle Diskussion schlug sich auch in den Leserbriefspalten von *auto motor und sport* nieder, und dabei tauchte ein Reizwort immer wieder auf: die in der Tat nicht gerade zurückhaltende Preispolitik der Firma Daimler-Benz.

Zwar hat BMW schon wenige Wochen nach der Präsentation der Dreier-Modelle die Preise spürbar angehoben, aber dennoch bleibt die Differenz unübersehbar: Ein 190 E, ausgerüstet mit Servolenkung und dem ebenfalls aufpreispflichti-

gen Fünfganggetriebe, kostet 28 781 Mark – mithin fast 3500 Mark mehr als der von Hubraum und Leistung her vergleichbare 320i, bei dem nur die Servolenkung extra bezahlt werden muß, während das Fünfganggetriebe zur Serienausstattung gehört.

Für weniger Geld bekommt man also, um den wichtigsten Unterschied zu nennen, bei BMW zwei Zylinder mehr, und das ist schließlich ein nicht zu unterschätzendes Kaufargument, zumal die Laufkultur des Zweilitermotors zweifellos mit zum Besten gehört, was in der langen Geschichte der Hubkolbenmaschinen bisher erzielt wurde. Der seidenwei-

che Lauf, die fast völlige Vibrationsfreiheit auch bei hohen Drehzahlen und die ungewöhnlich niedrige Geräuscentwicklung des Triebwerks sind in der Tat ein Genuß – selbst im Bereich der Höchstgeschwindigkeit tritt der Sechszylinder akustisch ganz in den Hintergrund.

Der Mercedes-Vierzylinder bleibt dagegen allgegenwärtig. Bis rund 4000/min arbeitet zwar auch er angenehm leise; beim vollen Ausdrehen aber schwillt sein Geräusch beträchtlich an, was die Motorentechniker bei Daimler-Benz gern beschönigend mit einem „kernigen Ton“ beschreiben. Im Klartext: Der Mercedes-Motor wird laut und unterstreicht damit unüberhör-

bar die Grenzen des Vierzylinder-Prinzips.

Dennoch kann man verstehen, warum dieser Nachteil in Kauf genommen wurde, denn vier Zylinder bieten bei einem Hubraum von zwei Litern nun einmal bessere Voraussetzungen für einen günstigen Drehmomentverlauf. Der Mercedes-Motor hat bei weniger Drehzahl mehr Durchzugskraft als das BMW-Triebwerk; er ist in der Praxis weniger auf eine zügig rotierende Kurbelwelle angewiesen, und das macht den Nachteil seiner Lautstärke zumindest teilweise wieder wett.

Wenn es nicht gerade darum geht, die letzten Beschleunigungsreserven zu mobilisieren, klettert die Nadel des Drehzahlmessers deshalb kaum jemals über 5000/min; den 190 E kann man, auch wegen der gegliederten Abstufung des Fünfganggetriebes, ausgesprochen schaltfaul fahren, ohne deswegen langsam unterwegs zu sein. Mit dem BMW gelingt das weit weniger gut. Obgleich sein Motor auch bei niedrigen Drehzahlen ähnlich gut am Gas hängt wie der Mercedes-Vierzylinder, wird doch schon nach kurzer Bekanntschaft deutlich, daß hier nicht seine Stärke liegt. Wenn unterhalb von 4000/min Vollgas gegeben wird, tut sich enttäuschend wenig – erst darüber tritt die Agilität zutage, die man gerade von einem BMW erwartet.

Die unübersehbare Drehmomentschwäche hätte sich durch eine entsprechende Übersetzung sicher ausgleichen lassen, aber im Interesse eines geringen Verbrauchs wurde nicht nur eine lange Hinterachsübersetzung gewählt, sondern auch die fünfte Fahrstufe so ausgelegt, daß sie reine Schongangcharakteristik hat.

Im Gegensatz zum 190 E läßt sich die Höchstgeschwindigkeit nur im vierten Gang realisieren, und das bedeutet, daß selbst auf der Autobahn relativ häufig geschaltet werden muß: An Steigungen, die der Mercedes locker im fünften Gang be-



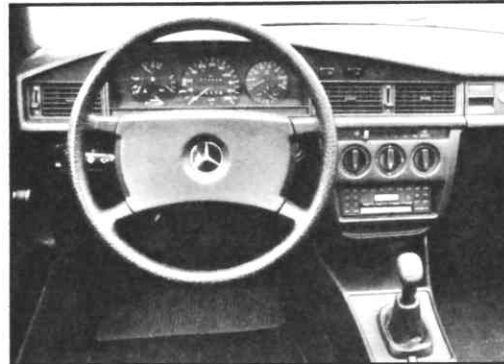
BMW: in engen Kurven Traktionsprobleme



Mercedes: sehr gutmütiges Fahrverhalten



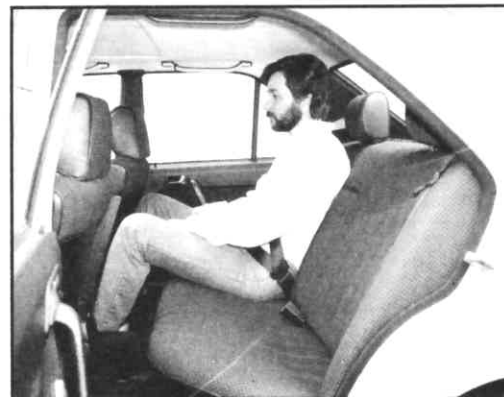
BMW: progressives Cockpit-Design



Mercedes: nüchterne Sachlichkeit



BMW: komfortablere Fondbank



Mercedes: etwas mehr Beinfreiheit

Doppeltest: BMW 320i gegen Mercedes 190 E

wältigt, ist der BMW auf den Vierten angewiesen, wenn der Fahrer keinen deutlichen Tempoverlust in Kauf nehmen will.

Auch beim Fahren auf Landstraßen tut man im BMW gut daran, rechtzeitig herunterzuschalten, um die Drehzahl nicht zu weit abfallen zu lassen – das Ergebnis ist eine weit weniger gelassene Fahrweise, als sie der Mercedes 190 E ermöglicht. Wer Spaß am Fahren hat, wird dies freilich nicht als Belästigung empfinden – Tatsache bleibt indessen aber auch, daß lange Übersetzungen und Elektronik im Motorraum nicht der Wirtschaftlichkeit dienen können, wenn bei niedrigen Drehzahlen die Kraft fehlt. Gleiche Fahrweise vorausgesetzt, verbraucht der Mercedes durchschnittlich zwei Liter pro 100 Kilometer weniger als der BMW.

Das ist ein hoher Preis für die bessere Laufkultur – und auch dafür, daß der BMW insgesamt die besseren Fahrleistungen vorweisen kann. Denn im Alltagsbetrieb sind sie ohnehin von eher theoretischer Bedeutung: Eine um drei km/h höhere Spitzengeschwindigkeit spielt wahrhaft keine Rolle, und die bei den Beschleunigungsmessungen ermittelten Differenzen bedeuten ebenfalls keinen Klassenunterschied.

Der Spaß am Fahren nämlich, das zeigen gerade diese beiden Konkurrenten, ist nur zum Teil davon abhängig, ob man nun in knapp elf oder in etwas weniger als zehn Sekunden von 0 auf 100 km/h beschleunigen kann. Und so werden selbst Menschen, denen dynamische Fortbewegung über alles geht, nicht umhin kommen, dem Mercedes hier einen merklichen Vorsprung zu attestieren. Selbst das sehr groß geratene Lenkrad ändert nichts an der beispielhaften Handlichkeit, die von der exakten und feinfühligem Servolenkung ebenso geprägt wird wie von den geringen

Technische Daten und Meßwerte

Fahrzeugtyp	BMW 320i	Mercedes 190 E
Motorbauart/Zylinderzahl	R/6 ¹⁾	R/4
Hubraum cm ³	1990	1979
Bohrung x Hub mm	80,0 x 66,0	89,0 x 80,25
Leistung kW (PS) bei 1/min	92 (125) bei 5800	90 (122) bei 5100
Max. Drehmoment Nm bei 1/min	170 bei 4000	178 bei 3500
Verdichtungsverhältnis	9,8:1	9,1:1
Art der Ventilsteuerung	ohc ²⁾	ohc
Gemischauflbereitung	elektronische Einspritzung Bosch LE-Jetronic	mech. elektron. Einspritzung Bosch KE-Jetronic
Kraftübertragung	Fünfganggetriebe	Fünfganggetriebe
I. Gang	3,72	3,91
II. Gang	2,02	2,17
III. Gang	1,32	1,37
IV. Gang	1,00	1,00
V. Gang	0,81	0,78
Rückwärtsgang	3,45	4,27
Achsantrieb	3,45	4,27
Vorderradaufhängung	Federbeine, Querlenker, Stabilisator	Dämpferbeine, Querlenker, Schraubenfedern, Stabilisator
Hinterradaufhängung	Einzelradaufhängung mit Schräglenkern, Schraubenfedern, Stabilisator	Einzelradaufhängung mit Zug- und Schubstreben, Spurstangen, Schraubenfedern, Stabilisator
Bremsen vorne	Scheiben bel.	Scheiben
Bremsen hinten	Scheiben	Scheiben
Felgenreiße	5 1/2 J x 14	5 J x 14
Reifenreiße	195/60 HR 14	175/70 HR 14
Leergewicht kg	1084	1170
Zul. Gesamtgewicht kg	1510	1600
Radstand mm	2570	2665
Außenmaße Länge x Breite x Höhe mm	4345 x 1645 x 1380	4420 x 1678 x 1383
Beschleunigung in s		
0–60 km/h	4,5	4,6
0–80 km/h	6,8	7,1
0–100 km/h	9,8	10,8
0–120 km/h	14,4	15,6
0–140 km/h	20,3	22,4
0–160 km/h	31,3	34,6
0–180 km/h	–	–
1 km mit stehendem Start	31,6	32,3
Elastizität in s		
40–100 km/h (IV. Gang)	21,4	20,9
60–120 km/h (V. Gang)	35,2	37,2
Höchstgeschwindigkeit km/h	200	197
Normverbrauch nach DIN 70030 in L/100 km	Super	Super
Bei 90 km/h	6,2	5,8
Bei 120 km/h	8,1	7,8
Stadtverkehr	11,9	10,3
Testverbrauch L/100 km	12,3	10,2
Innengeräusch in dB(A)		
Bei 50 km/h	59	61
Bei 100 km/h	69	67
Bei 130 km/h	73	73
Bei 140 km/h	74	76
Bei 160 km/h	76	78
Bei 180 km/h	79	81
Preis ³⁾ DM	26 450,–	29 600,–

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

³⁾ inklusive Fünfganggetriebe und Servolenkung

Außenabmessungen und der sehr guten Übersichtlichkeit.

Es macht Spaß, mit dem 190 E über kurvenreiche Landstraßen zu fahren, denn was hier an Fahrdynamik geboten wird, ist beispielhaft. Das Fahrverhalten bleibt in jeder Situation unproblematisch, und das bedeutet für den Fahrer, daß er, selbst bei sehr schneller Gangart, mit einem Minimum an fahrerischem Aufwand unterwegs ist. Plötzliche Änderungen des Eigenlenkverhaltens, ein unter extremen Bedingungen ausbrechendes Heck, das Lenkkorrekturen nötig macht – all das kann man im 190 E getrost vergessen. Schnelles Kurvenfahren bedeutet hier nichts anderes, als einfach die Lenkung in die gewünschte Richtung zu drehen.

Vorzüge

Mercedes 190 E gegenüber BMW 320 i

- Geringerer Verbrauch
- Bessere Handlichkeit
- Besserer Federungskomfort
- Ausgewogenere Fahreigenschaften
- Mehr Durchzugskraft im unteren Drehzahlbereich

BMW 320 i gegenüber Mercedes 190 E

- Kultivierterer Motor
- Etwas bessere Fahrleistungen
- Bequemere Fondsitze
- Niedrigerer Anschaffungspreis

Allein aus dieser kaum zu erschütternden Stabilität resultiert ein ganz ungewöhnliches Gefühl der Sicherheit; die Grenzen des Fahrwerks sind so hoch gesteckt, daß sie normalerweise gar nicht erreicht werden. Der BMW jedenfalls kann das alles nicht ganz so gut. Routinierte Fahrer werden mit ihm zwar nicht weniger gut zurechtkommen als mit dem 190 E, aber sie müssen dafür eben mehr tun: Gegenlenken beispielsweise, wenn, speziell auf nasser Fahrbahn, das Heck nach außen drängt, oder Gas wegnehmen, wenn in engen

Doppeltest: BMW 320 i gegen Mercedes 190 E

Biegungen das kurveninnere Antriebsrad durchdreht. Das heißt freilich nicht, daß der 320i beim schnellen Fahren Probleme macht – aber er erfordert doch mehr Einfühlungsvermögen als der Mercedes, der selbst grobe Fahrfehler verzeiht.

Daß Daimler-Benz, zumindest in dieser Klasse, auf dem Fahrwerkssektor ein klares Plus verbuchen kann, bestätigt im übrigen der Federungskomfort des 190 E. Der technische Aufwand, den seine diffizile Raumlenkerhinterachse bedeutet, hat sich vor allem auch im Hinblick darauf gelohnt – eine so perfekte Abstimmung gibt es wohl sonst nirgendwo, höchstens bei Daimler-Benz selbst. Obwohl die Federung insgesamt relativ straff geriet, gibt der 190 E bei Autos dieser Größenklasse eindeutig den Ton an: Wer ihn kauft, kann damit rechnen, daß er fast ähnlich komfortabel transportiert wird wie jemand, der mehr als doppelt soviel Geld in einen 500 SE investiert hat. Schlechter kommen nur die Passagiere weg, die nach hinten verbannt werden. Sie leiden unter der stark durchfedernden Sitzbank, und sie haben auch nicht viel Bewegungsfreiheit. Der Knieraum ist eng, die Sitzfläche relativ kurz – wer durch die hinteren Türen einsteigt, hat im Mercedes ganz eindeutig einen schlechten Platz erwischt.

Beim BMW, der erst ab Herbst als Viertürer auf den Markt kommt, gestaltet sich zwar der Einstieg in den Fond etwas mühsamer, wenn man aber erst einmal Platz genommen hat, fühlt man sich wohler als im Mercedes. Der Knieraum ist zwar noch etwas knapper als im Mercedes, aber die straffe Polsterung der Sitzbank sorgt dafür, daß die Vertikalbewegungen der Insassen auf ein erträgliches Maß beschränkt bleiben.

Damit freilich ist der Vorsprung des BMW erschöpft,

denn insgesamt geriet seine Federung weniger harmonisch als die des Mercedes: Lange Bodenwellen werden deutlicher spürbar, und bei voller Belastung kann es schon einmal vorkommen, daß der Federweg nicht ausreicht.

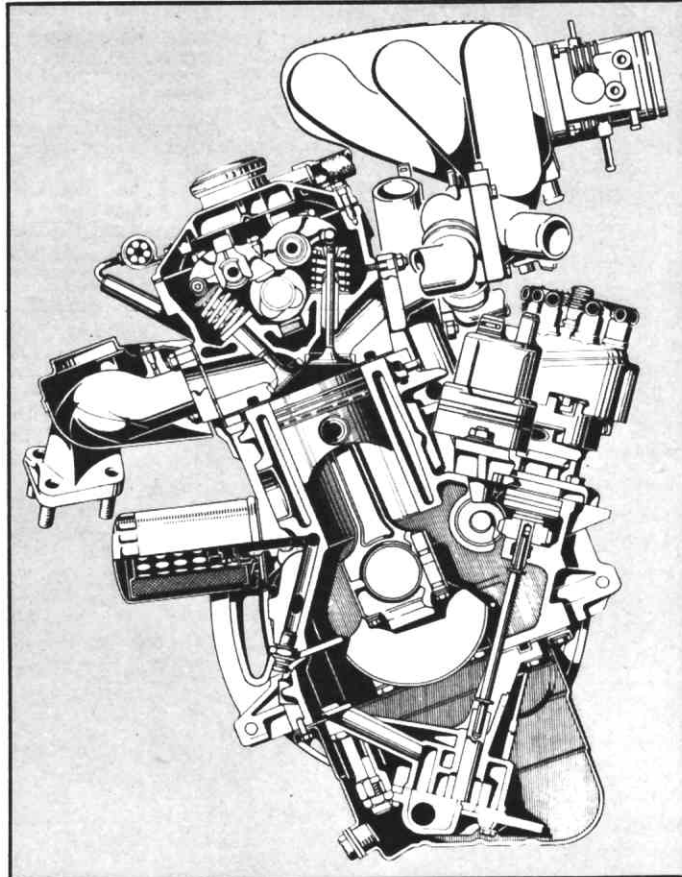
Die Handlichkeit, bislang herausragendes Merkmal der kleinen BMW-Modelle, hat von der Überarbeitung des Fahrwerks ebenfalls nicht profitiert; das Bestreben, die Übersteuerneigung im Grenzbereich abzubauen, ist der Behendigkeit des

Dreiers eher schlecht bekommen. Einen Vorsprung gegenüber dem Mercedes gibt es hier nicht – und besonders fahraktive Autos sind beide.

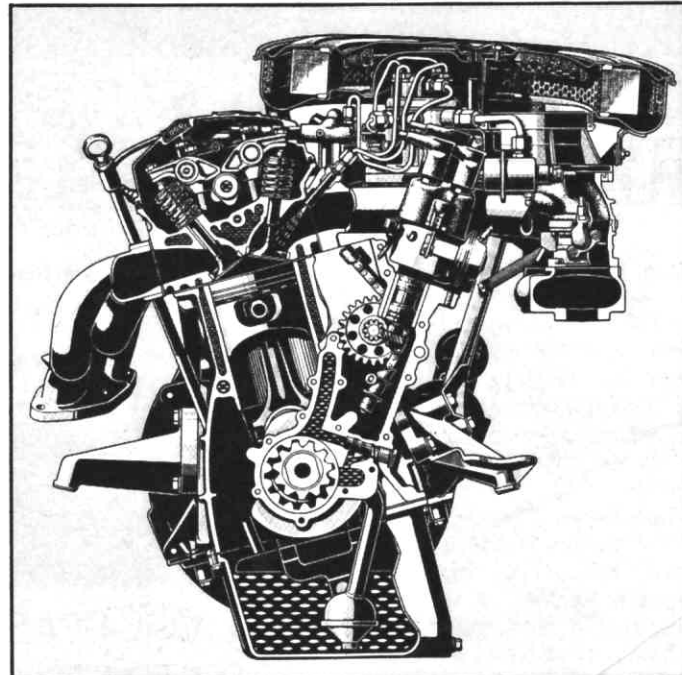
Beide demonstrieren im übrigen qualitativ hochwertigen Automobilbau; die Verarbeitungsqualität läßt in keinem Fall Wünsche offen. Unterschiedlich bleibt nur die Auffassung von dem, was der Mensch hinter dem Lenkrad wirklich nötig hat. Beim BMW manifestiert sie sich in einer eher progressiven Cockpitgestaltung; beim Mercedes herrscht schlichte Sachlichkeit vor, die – auch angesichts des hohen Kaufpreises – etwas zu betont nüchtern erscheint.

Immerhin ist, wie auch beim BMW, schon in der Serienausstattung alles Wichtige enthalten – nur bei Details, die darüber hinausgehen, bestehen grundlegende Differenzen. Der Käufer eines 320i bekommt beispielsweise ohne Aufpreis die sogenannte Check-Control, die ihm unter anderem den Ausfall eines Rücklichts oder den abgesunkenen Pegel des Scheibenwaschwassers signalisiert. Dazu gibt es noch eine Service-Intervallanzeige, die zwar die nötigen Ölwechselintervalle nicht verlängert, aber dem Fahrer immerhin ständig ins Gedächtnis ruft, daß es ohne Wartung nun einmal nicht geht. Im Mercedes sucht man solche Technik vergebens. Die Instrumentierung zeigt nicht mehr und nicht weniger an, als man zum Fahren braucht, ansonsten gibt es nur ausgesprochen nützliche Zutaten: eine Scheinwerferhöhenverstellung etwa und eine automatisch beheizte Scheibenwascherdüse.

Die Entscheidung, so schwer sie auf den ersten Blick auch fallen mag, ist so letztendlich doch nicht besonders schwierig: Daimler-Benz hat gezeigt, was in dieser Klasse möglich ist – und für diesen Vorsprung muß eben auch etwas mehr bezahlt werden.



BMW: zwei Liter Hubraum, sechs Zylinder und 125 PS



Mercedes: zwei Liter Hubraum, vier Zylinder und 122 PS

