

Tür an Tür

Vergleich BMW 316 contra Mercedes 190: Ist der Billigere auch der Bessere?

Von Klaus Westrup

Marketing-Überlegungen gaben den Ausschlag – was auch sonst. „Die Volumensteigerung bei der Dreier-Reihe“, sagt Karl Wimmer, Marketing-Mann bei den Bayerischen Motoren Werken in München, „machten es notwendig, differenzierteren Ansprüchen gerecht zu werden. Die wahlweise Viertürigkeit beim kleinsten BMW ist auch ein Zugeständnis an die Zeit.“

Das Zugeständnis, seit Debüt des „kleinen“ BMW 1600 im Jahre 1966 wohlweislich immerhin 17 Jahre lang vernachlässigt, steht in der offiziellen Preisliste mit 860 Mark und ist gleichfalls als klares Signal an den Untertürkheimer Konkurrenten Mercedes 190 zu werten. Bei ihm stand, umgekehrt, ausschließliche Zweitürigkeit nie zur Debatte. „Zweitürig sind bei uns nur die Coupés“,

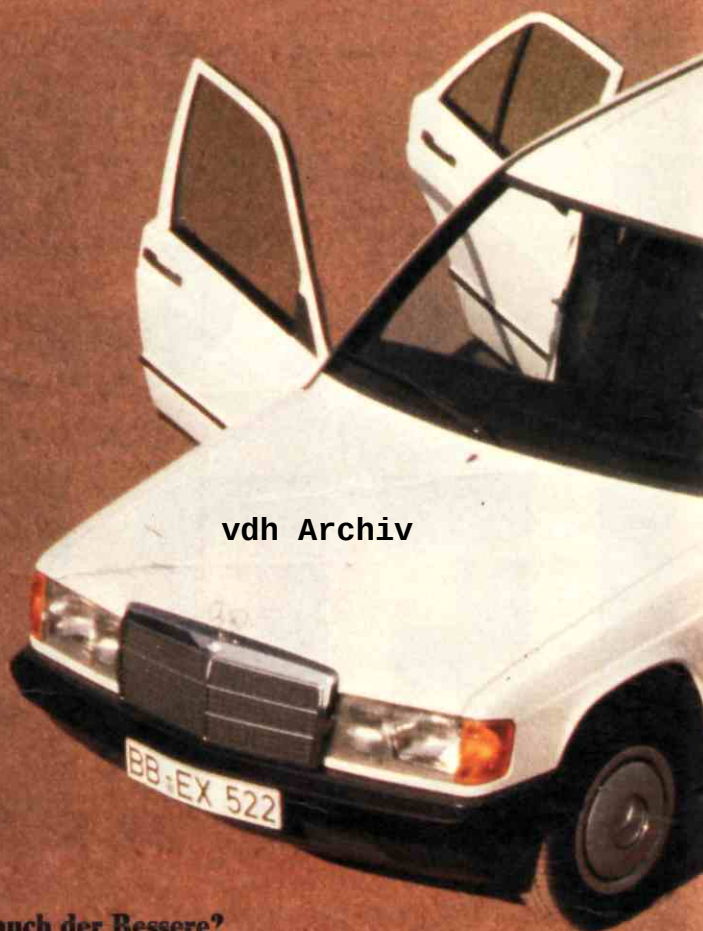
veranschaulicht Mercedes-Pressechef Günter Molter die Daimler-Konsequenz, die logischerweise bei allen Limousinen vier Türen in Grundausstattung vorsieht. Danach hat man sich zu richten – die Firma denkt, der Fahrer lenkt.

Doch ganz gleich, ob in der Türrenzahl Entscheidungsfreiheit oder Kaufzwang vorherrscht – die beiden Rivalen sind mit dem Zeit-Zugeständnis von BMW wieder einen Schritt aufeinander losgegangen. Der Rest ist sich, sowohl in der automobilen Philosophie als auch in nackter Materie, ohnehin erschreckend ähnlich: kompakter Automobilbau da wie dort, 90 Pferdestärken in beiden Fällen, Vierzylindermotoren mit vergleichbaren Volumina, schließlich dasselbe Bauprinzip mit vorn liegendem Motor und angetriebenen Hinterrädern.

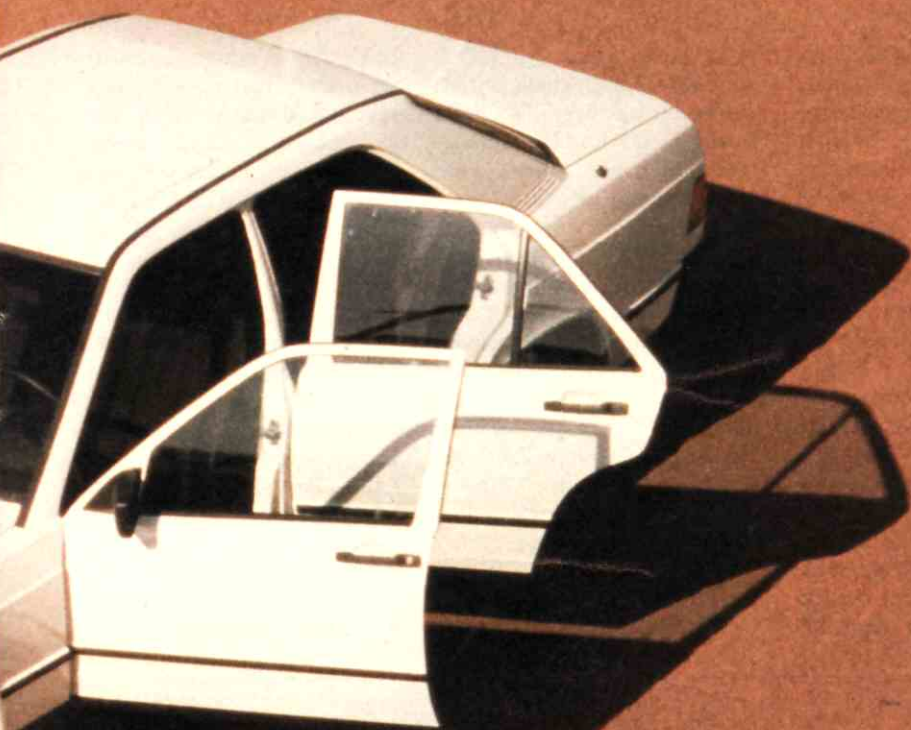
Die neue Viertürigkeit des BMW 316 hat unzweifelhaft die Chancen, dieses Auto als Fond-Passagier erleben zu können, verbessert. Am knappen Knie-raum hinten konnten die zusätzlichen Türen natürlich nichts ändern, und auch mit der Zugänglichkeit sieht es im Vergleich mit dem Konkurrenten schlechter aus. Dieser hat prinzipiell unter dem gleichen Mangel zu leiden, nämlich einer eingeschränkten Beinfreiheit, aber man betritt die hintere Kabine entschieden müheloser. Mit dem Sitzkomfort im Fond ist in beiden Compacts nicht viel Staat zu machen, und daran ändern auch graduelle Unterschiede, wie etwa die straffere und bessere Polsterung im BMW, im Prinzip nicht viel. Man möchte, sowohl im BMW als auch im Mercedes, lieber nach vorne – am besten hinter Lenkrad.

Automobilen, die – in beiden Fällen – als „Fahrer-Autos“ konstruiert wurden, sollte man das Aufkommen solcher Wünsche nicht übelnehmen, sind sie doch zumindest ein Beweis für die Geradlinigkeit in der Konzeption. Sowohl 316 als 190 sind Musterbeispiele an zeitgerechter Kompaktheit, und das Fahrvergnügen, mit dem am Volant zu rechnen ist, hängt ursächlich gerade damit zusammen. Die Übersichtlichkeit ist in beiden Fällen sehr gut, wobei der Mercedes eine Einschränkung wegen seines schlecht einsehbaren Hecks verlangt. Das Handling ist auch ohne Servolenkungen gut genug.

Bei den Motoren handelt es sich um Reihenvierzylinder, deren tatsächlicher Hubraum mit den Typenschildern nicht korrespondiert. Der BMW 316



vdh Archiv



Fotos: Seufert

BMW 316/Mercedes 190

hat genau 1766 Kubikzentimeter, der Mercedes 190 bringt es nahezu vollständig auf zwei Liter Hubraum. 90 PS, wie gesagt, da wie dort, doch die Drehmoment-Philosophie der Mercedes-Ingenieure zahlt sich zumindest auf dem Papier aus: Die Höchstleistung erreicht der Daimler schon bei 5000 Umdrehungen pro Minute (BMW: 5500), das maximale Drehmoment steht mit 165 Newtonmeter bei nur 2500/min an. Der im Hubraum bescheidenere BMW 316 hat gerade hier schlechtere Werte: 140 Newtonmeter erst bei 4000 Touren.

Den Mangel an Zugkraft gleichen die BMW-Techniker durch eine kürzere Gesamtübersetzung aus, eine Maßnahme, die – wie die Elastizitätswerte in der Tabelle „Zum Vergleich“ zeigen – in der Praxis greift. Doch der Preis, der dafür zu zahlen ist, kann als hoch gelten: ein vergleichsweise aufdringliches Motorgeräusch, das zu einem guten Teil drehzahlbedingt ist. So macht der Umgang mit dem viergängigen 316 schon nach kurzer Zeit klar, daß man ein Fünfgang-Getriebe braucht (Aufpreis: 500 Mark). Der Mercedes 190 hat diese ebenfalls auf Wunsch lieferbare Schnell-Stufe (Aufpreis: 775 Mark) eindeutig

nicht nötig. Auch bei hohen Autobahn-Geschwindigkeiten bleibt der mit beträchtlich geringeren Drehzahlen operierende Mercedes effektiv und vor allem auch subjektiv leiser.

Beträchtliche Differenzen auch in der Art der Gemischaufbereitung. Zwar handelt es sich hier nicht um die immer wieder gerne beurteilte Begegnung Einspritzer contra Vergaser, doch ist auch diese aktuelle Paarung nicht ohne Reiz. Sie heißt: elektronischer Vergaser (BMW) gegen konventionellen Zerstäuber (Mercedes).

Im Testverbrauch gab es keine nennenswerten Differenzen;

beide Autos verbrauchten unter dem Strich um zehn Liter pro 100 Kilometer, eine Vergleichsfahrt in etwas eiligerem Tempo ließ gar den Mercedes mit einem halben Liter weniger auskommen. Vom subjektiven Gefühl macht der bei Pierburg hergestellte Registervergaser des BMW 316, bei dem ein elektronisches Steuergerät mit Mikroprozessor die Informationen Motordrehzahl, Drosselklappenwinkel, Drosselklappen-Öffnungsgeschwindigkeit, Motortemperatur und Leerlaufbetrieb erhält, einen erfreulich konventionellen Eindruck. Der BMW-Vierzylinder hängt zwar nicht so gut am Gas wie mit Beschleunigerpumpen-

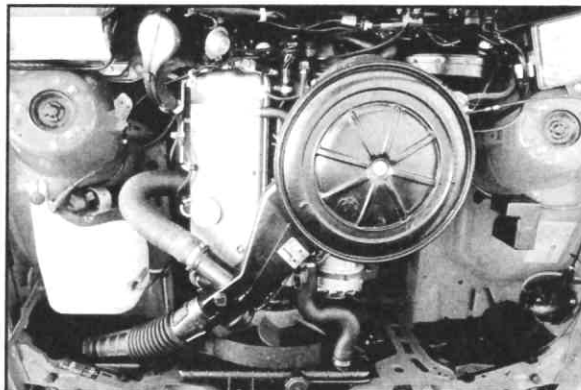
An den Armaturen ist nichts auszusetzen; sie sind von hoher Funktionalität.

Schön anzuschauen sind sie ebenfalls – ganz besonders die des BMW



Die Knierräume hinten (Mercedes links) bieten in beiden Fällen nur das notwendige Maß. Viel Platz für die Beine ist da wie dort nicht vorhanden

Die Motoren (BMW rechts) haben mit 90 PS die gleichen Nennleistungen, unterscheiden sich aber im Charakter. Der Mercedes-Vierzylinder ist kultivierter



BMW 316/Mercedes 190

Vergaser, aber er folgt brav den Gaspedalbewegungen und läßt die ebenfalls aktive Schubabschaltung nahezu unmerklich in Erscheinung treten. Die Leerlaufdrehzahl schwankte beim Testwagen ein wenig, aber das tat sie beim konventionell mit einem Stromberg-Gleichdruckvergaser vergasenden Mercedes auch. Die Gasannahme war beim ebenfalls ohne Beschleunigerpumpe auskommenden Mercedes nur unwesentlich schlechter, der Dynamik-Eindruck somit ein ganz ähnlicher.

Auf der Straße wirkt der BMW etwas lebhafter, ein Eindruck, zu dem auch seine zu kurze Übersetzung beiträgt. In der Beschleunigung sind die Differenzen jedoch nahezu marginal (siehe Tabelle), in der Höchstgeschwindigkeit erreicht der Mercedes sogar exakt zehn km/h mehr als der gleichstarke BMW, nämlich 183 km/h. Mit diesen Werten, und ganz besonders mit der Höchstgeschwindigkeit des Mercedes, erübrigt sich die tiefgreifende Erörterung der Frage, ob man mit den jeweils 90 PS dieser

Zum Vergleich

Fahrzeugtyp	BMW 316	DB 190
Hubraum cm ³	1766	1997
Leistung kW (PS) bei 1/min	66 (90) bei 5500	66 (90) bei 5000
Max. Drehmoment Nm bei 1/min	140 bei 4000	165 bei 2500
Kraftübertragung	Viergang	Viergang
Leergewicht kg	1005	1165
zul. Gesamtgewicht kg	1475	1580
Außenmaße Länge × Breite × Höhe mm	4325 × 1645 × 1380	4420 × 1678 × 1383
Beschleunigung in s		
0- 60 km/h	5,2	5,2
0- 80 km/h	7,9	8,3
0-100 km/h	12,3	12,8
0-120 km/h	18,2	19,1
0-140 km/h	28,6	28,0
1 km mit stehendem Start	34,1	34,2
Elastizität in s		
40-100 km/h (III. Gang)	14,0	14,2
60-120 km/h (IV. Gang)	21,0	21,5
Höchstgeschwindigkeit km/h	173	183
Normverbrauch nach DIN 70030 in L/100 km		
Bei 90 km/h	6,3	6,5
Bei 120 km/h	8,4	8,4
Stadtverkehr	9,8	10,7
Testverbrauch L/100 km	10,4	10,3
Innengeräusch in dB(A)		
Bei 50 km/h	63	63
Bei 100 km/h	69	69
Bei 130 km/h	74	74
Bei 160 km/h	80	77
Preis DM	21 560,-	26 026,-

Einsteigermodelle gut genug motorisiert ist. Man ist es.

Mit einer gewissen Üppigkeit gar versorgt der Mercedes seine Passagiere in Sachen Komfort. Das Schluckvermögen der Federung geriet eindeutig überdurchschnittlich und liegt insgesamt eine klare Klasse über dem des BMW, der vor allem aus dem Heckbereich bei unebener Straße gelegentlich kräftige Stöße austellt. Auch die Geschmeidigkeit, die der kleine Mercedes im Abrollkomfort zu bieten hat, ist bemerkenswert und zeigt, daß sich Maßhalten im Maximaltempo in mehrfacher Hinsicht positiv auszahlen kann. Im Federungs-Bereich sind es ganz naheliegend die von den SR-Reifen (zugelassen bis 180 km/h) abgeleiteten T-Ausführungen (bis 190 km/h), die an dem samtigen Komfort-Eindruck Anteil haben.

Auch bei der Wertung der Fahreigenschaften kommt man nicht umhin, den 190 vor dem 316 einzuordnen. Vor allem bei Nässe zeigt der im übrigen ebenfalls unproblematische BMW einen nicht ganz leicht beherrschbaren Übergang vom anfänglichen Untersteuern zu einem Hinausdrängen des Hecks im Grenzbereich, während sich der Mercedes neutraler verhält und kaum jemals mehr braucht als sauber den Kurvenradius anpeilende Vorderräder. Auch die Lenkung des BMW kann nicht hundertprozentig gefallen; um die Mittellage wirkt sie ein wenig ungenau. Überbewerten sollte man die Differenzen in den Fahreigenschaften freilich nicht, denn auch der BMW ist ein gut liegendes, mit Freude zu fahrendes Auto.

So bleibt bei der Begegnung der Einstiegs-Viertürer von BMW und Mercedes zum Schluß nur noch ein Bonbon der Bayern zu nennen, nämlich der exakt 4 466 Mark günstigere Preis. Er ist ein Wort – und eine legitime Aufforderung, dem Unterlegenen die Hand zu reichen.



BMW 316: gutmütiges Kurvenverhalten bei Trockenheit, bei Nässe nicht ganz unproblematischer Übergang von Untersteuern zu Übersteuern

Mercedes 190: hervorragende Fahreigenschaften, dazu ein überragender Federungskomfort. Die nicht zwingend notwendige Servolenkung kostet 855 Mark

