

Der Kampf um die Spitze

BMW gegen Mercedes:
alles über Technik,
Modelle, Marketing und Käufer.

Von Peter Frey, Gert Hack, Wolfgang
König, Götz Leyrer und Klaus Westrup



3er-Reihe



5er-Reihe



7er-Reihe



6er-Reihe

Sie sind Aushängeschilder der deutschen Automobil-Industrie und Vorbild für andere. Untereinander stehen sie freilich in einem harten Konkurrenzkampf. BMW und Mercedes gelten als klassische Alternativen in den höheren Gefilden des automobilen Spektrums. Doch noch nie war das Bild so ausgewogen wie heute, nie vorher konkurrierten die beiden so lückenlos in allen Klassen. ▷



190/190 E



200 - 280 E



280 S - 500 SE



380 SEC/500 SEC



BMW
über Auto-Elektronik

Wie's drinnen aussieht

Die technische Philosophie von BMW und Daimler-Benz.

Es ist doch wie aus dem Leben gegriffen, dieses klassische Duell BMW-Mercedes.

Hier die Herausforderer aus Bayern mit den Privilegien des Kleineren: Neues geht man forscher an, riskiert auch einmal eine große Lippe; man wagt nach dem Krieg den ersten V-Achtzylinder Deutschlands, baut kompakte Vierzylinder-Limou-

sinen, die den etablierten Flaggschiffen der Nation auf und davon fahren, weist den Weg zur allseits kopierten Schräglenkerachse, erteilt der Konkurrenz eine Lektion über die Qualitäten guter Sechszylinder-Motoren und offeriert sich als Schau-bude ehrgeiziger Elektroniker. Dort das Musterkind der Branche, erfolgreich und weise, ein Alibi für die Gründlichkeit der Deutschen und von selbstbewußter Zurückhaltung. Qualität und Zuverlässigkeit stehen an erster Stelle. Experimente überläßt man lieber anderen, Extravaganzen auch.

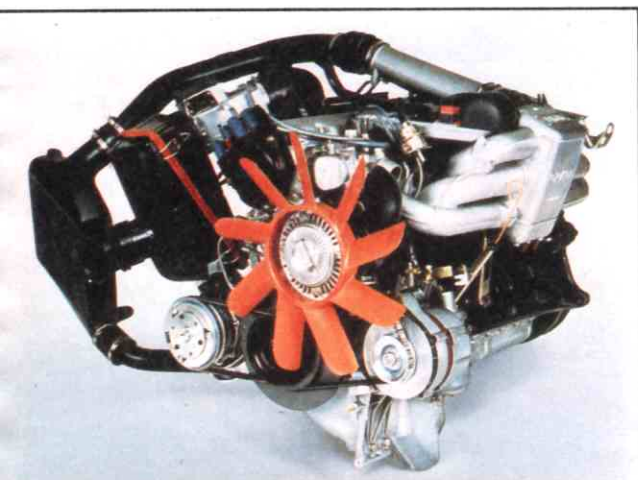
„Daimler-Benz kann eben nicht zugeben, daß BMW eine wesentliche Entwicklung im Automobilbau viel früher eingeschätzt hat“

Doch die Positionen weichen auf – auch flüchtigen Beobachtern kann das nicht mehr länger verborgen bleiben. BMW pfeift auf Spitzenplätze im der c_w -Hitliste, zur Zeit vielfach zum Maßstab für die Fortschrittlichkeit schlechthin hochstilisiert, und setzt formal auf eine betont konservative Linie. Noch vor

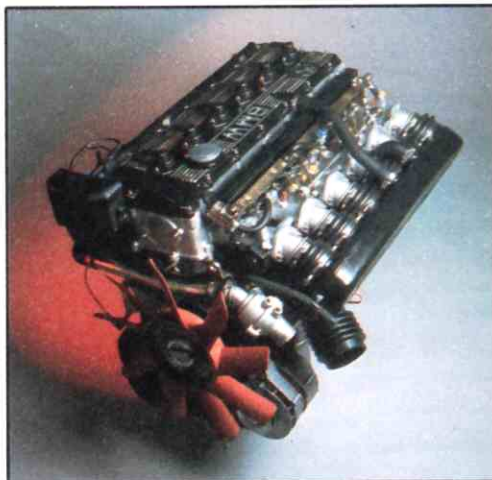
wenigen Jahren zynische Diesel-Gegner, schrecken die Bayern heute sogar vor einem Diesel-Modell nicht mehr zurück. Qualität und Funktionalität werden betont, die Sportlichkeit lieber dezent verpackt.

Mercedes scheint sie dagegen neu entdeckt zu haben und hängt diese Nachricht, für alle Welt gut sichtbar, an den Mercedes 190. Das sportliche Baby, hinten mit dem Aktenzeichen 190 E 2.3-16 gekennzeichnet, kommt mit hochgerecktem Flügelspoiler, tiefgezogenen Schürzen und dem Habitus eines Profi-Sportlers. Der Sporttyp wäre nicht von Daimler-Benz, wüßte man nicht die Schau durch stichhaltige Argumente zu untermauern. Was

Spezialitäten aus dem Hause BMW: hochkarätige Sechszylindermotoren und der freizügige Einsatz moderner, elektronischer Systeme



3,5 Liter Turbomotor des 745 i



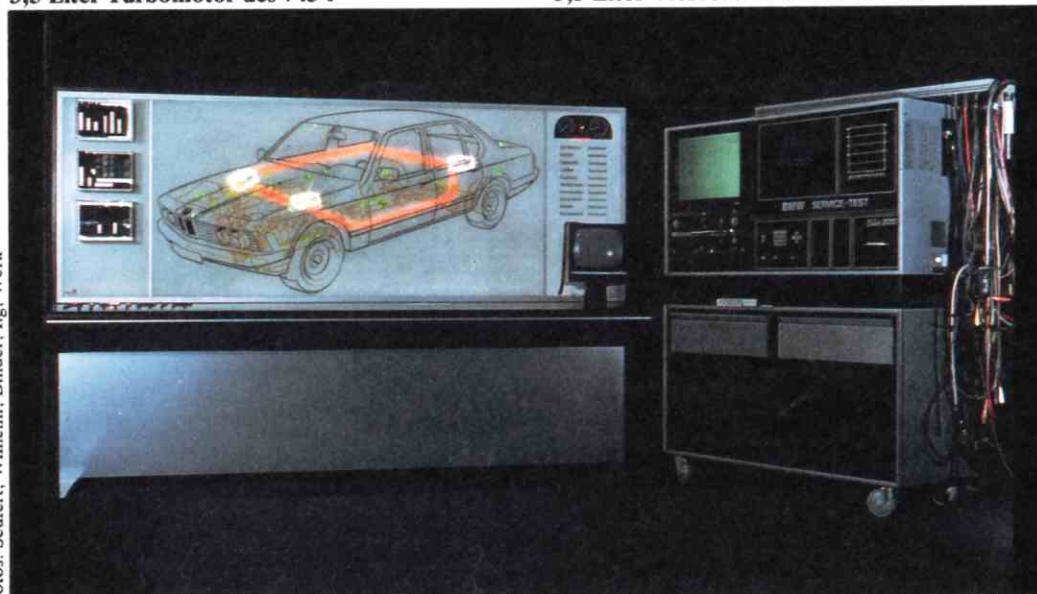
3,5 Liter Vierventiler des M 635 CSI



Zylinderkopf mit 24 Ventilen



Bordcomputer



Technische Überwachung per Elektronik

Fotos: Seufert, Wilhelm, Binder, Ilg, Werk



Daimler-Benz*
über die 6er-Reihe

**„Mit den 6ern
begann die Flucht
in die Elektronik“**

mancher traditionelle Mercedes-Kunde mit erhobenen Augenbrauen zur Kenntnis nimmt, wird sachlich begründet: weniger c_w , und Stabilität auch bei Tempo 230.

Obgleich der sportlich herausgeputzte 190 wohl eine Ausnahmeerscheinung bleiben wird, ist doch bei Daimler-Benz ein Bekenntnis zur formalen Progressivität unübersehbar. Die eigenwillige, anfangs zum Bürgerschreck abqualifizierte Heckpartie beim 190 etwa läßt daran keinen Zweifel – ein Eindruck, der sich mit dem Erscheinen der neuen Mittelklasse-Modellreihe W 124

(200-300 E) im kommenden Herbst noch vertieft wird. Dabei will sich Daimler-Benz auch künftig als Vorreiter in Sachen Aerodynamik profilieren. Im Gegensatz zu BMW, wo man den heutigen Stand der Dinge dicht am Machbaren ansiedelt (Styling-Chef Luthé: „ c_w 0,3 sind ein realistisches Limit“), ist bei Daimler-Benz alles offen. Chefstilist Bruno Sacco: „Ich möchte grundsätzlich auch 0,15 nicht ausschließen.“

Aber auch unter dem Blechkleid gibt es bei Daimler-Benz heute gewagte Perspektiven, vor allem hinten. Man verläßt gängige Pfade und erfindet die sogenannte Raumenker-Hinterachse – eine ausgesprochen aufwendige Konstruktion, welche die lange favorisierte Schräglenker-Konfiguration künftig verdrängen soll. Auch hier bleiben die BMW-Techniker lieber konservativ und verfeinern bewährte Konstruktionsprinzipien – auf dem Fahrwerkssektor gibt es bei BMW vorerst nichts grundlegend Neues.

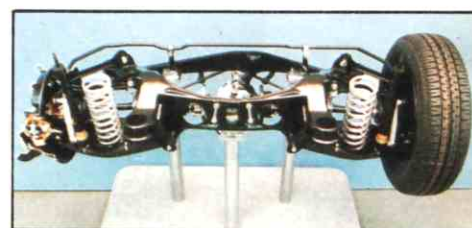
Im Grundsatz sind sich beide Konkurrenten freilich einig. Der Antrieb gehört in Anbetracht des stark nach oben streuenden Leistungsspektrums nach hinten. Dennoch möchte man sich dem aktuellen Trend zum Vierradantrieb nicht verschließen, obwohl dies bei ursprünglich zum Hinterradantrieb geborenen Personwagen verschärfte konstruktive Probleme aufwirft. Mittelfristig sollen entsprechend umgerüstete Modell-Versionen angeboten werden – als Bereicherung für Extremfälle sozusagen und nicht, wie etwa bei Audi, als Trumpfkarte. Schließlich, so formuliert Daimler-Benz-Cheftechniker Friedrich van Winsen vorsichtig, „braucht man Allradan-

* Die Zitate sind internen Verkäufer-Informationen von BMW und Daimler-Benz entnommen

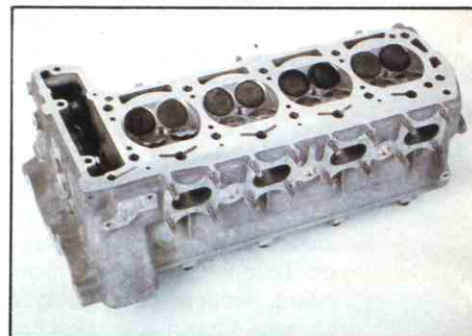
Spezialitäten aus dem Hause Daimler-Benz: Gute Aerodynamik, eine neue Hinterachse, die einzigen Achtzylinder und die stärksten Vierzylinder Deutschlands



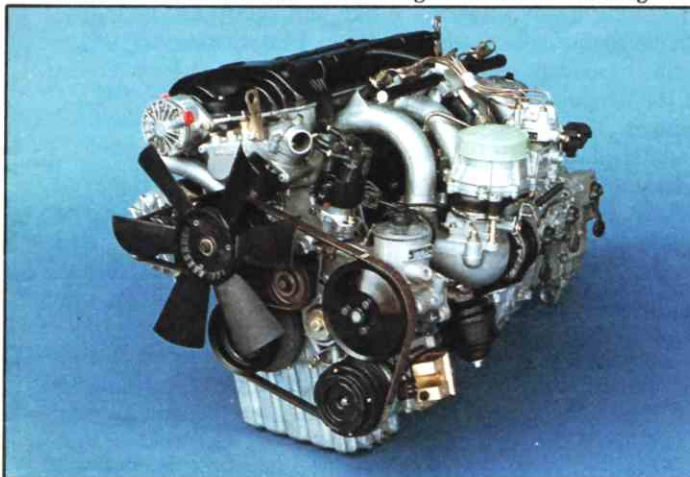
Großer Windkanal als Entwicklungshilfe erster Ordnung



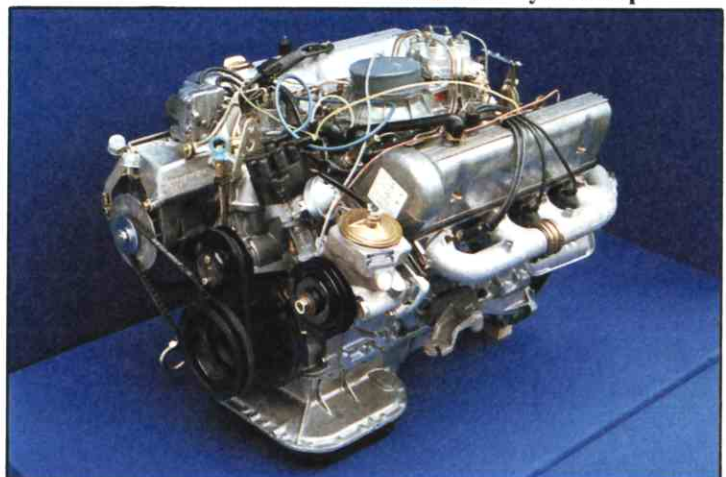
Raumenker-Hinterachse



Vierventil-Zylinderkopf



2,3 Liter Vierventiler des 190 E 2.3/16



Fünfliter V 8-Motor des 500 SE

trieb vor allem dann, wenn Frontantrieb nicht mehr geht“.

Daß es zwischen BMW und Daimler-Benz dennoch klare Meinungsverschiedenheiten gibt, dafür liefern die Motoren einen schlagenden Beweis. Diskussionsstoff liefert zunächst einmal die Zahl der Zylinder, speziell in der unteren Hubraum-Klasse. Für Dr. Karlheinz Lange, Motorenschef bei BMW, ist spätestens ab zwei Liter Hubraum die Ziffer sechs angesagt. Dabei braucht man über die



Dr. Karlheinz Lange, BMW, Leiter der Motorenentwicklung

„Ein guter Drehmomentverlauf ist keine Frage der Zylinderzahl“

überlegene Laufruhe gar nicht erst zu diskutieren. Auch die mechanischen Verluste sind, so hört man und der Laie mag es angesichts der Überzahl bewegter Teile kaum glauben, nicht höher, sondern eher geringer als beim Vierzylinder. Den bei den kleinen BMW-Sechszylindern zu verspürenden Eindruck von Drehmomentschwäche entlarvt Motorenmann Lange als vordergründig. Ein Blick auf die technischen Daten rückt das Bild zurecht: ein Zweiliter-Sechszylinder von BMW bietet mehr Drehmoment als ein gleichgroßer Vierzylinder im Mercedes – wenn auch bei höherer Drehzahl. „Eine Frage der Übersetzung“, erläutert Dr. Lange.

Kollege Dr. Kurt Obländer, Chef der Motorenentwicklung bei Daimler-Benz, pocht auf vier Zylinder und kontert: „Im

realistischen Vergleich weniger Reibungsverluste, dazu ein günstiger Drehmomentverlauf und daher prädestiniert für eine drehzahlschonende, also verbrauchsgünstige Antriebsübersetzung.“

Dazu noch kurz, ganz abseits solcher Zwickigkeiten in der Theorie, die Praxis-Erfahrungen von auto motor und sport: Die Zweiliter-Modelle von BMW bestechen durch überragende Laufkultur, die Vorzüge hubraumgleicher Mercedes-Modelle sind angenehme Elastizität und geringerer Verbrauch.

Bei der Zahl der Ventile, in jüngster Zeit häufig als Kennziffer für den technischen Status eines Motors ausgewiesen, herrscht Einklang. Vier Ventile pro Zylinder fördern den Stoffwechsel der Maschine. Die neuen, leistungsstarken Vierventiler BMW M 635 CSi und Mercedes 190 E 2.3-16 lassen daran keinen Zweifel. Das darin schlummernde Entwicklungspotential umfaßt offenbar ein weites Spektrum. „Vier Ventile sind ein probates Mittel zur Leistungssteigerung im oberen Drehzahlbereich“, berichtet BMW-Techniker Dr. Lange und Dr. Obländer von Daimler-Benz ergänzt: „Bei entsprechender Auslegung kann damit auch unten herum Drehmoment mobilisiert werden.“

Andere kraftspendende Maßnahmen werden kritischer beurteilt. Es dreht sich hier um die aktuelle Gewissensfrage an Motorenbauer – wie steht es mit dem Turbo? Bei Daimler-Benz zeugen klare Antworten von einem reinen Gewissen: „Ja, aber nur beim Diesel; sonst nein. „Turbogeladene Benzinern gelten, das wird von Daimler-Benz nicht verheimlicht, als die Sache armer Leute, denen ein großvolumiger Saugmotor nicht vergönnt ist. Hubraum statt Ladedruck verheißt, so die Überzeugung der Mercedes-Techniker, nicht nur eine angenehmere Leistungscharakteristik, sondern bei gleicher Leistung auch



BMW
zum 190-Motor

„Grundsätzlich nichts gegen Vierzylinder. Wir bauen selbst hervorragende“



Daimler-Benz
über BMW-Technik

„Ein Fahrzeug besteht eben nicht nur aus Motor“

einen niedrigeren Verbrauch – eine These, die in den relativ günstigen Verbrauchswerten der achtzylindrigen S-Klasse Nahrung findet.

Etwas schwieriger liegen die Dinge in dieser Beziehung bei BMW. Die Antwort müßte „Diesel ja, Benzinern eigentlich nein“ lauten, denn obgleich prinzipiell gleicher Ansicht wie die schwäbische Konkurrenz, wird das Modellprogramm der Bayern von einem turbogeladenen Sechszylinder (BMW 745 i) überschattet, an dem bislang niemand so recht seine Freude hatte. Doch diese Scharte soll bald ausgewetzt werden. Mit der Präsentation der neuen Siebener-Reihe 1986 wird der Turbo durch einen Saugmotor im Fünfliter-Format abgelöst, dessen Zylinderzahl dem deutschen Motorenbau die Krone aufsetzt. Informierte Kreise berichten von zwölf Einheiten.

Werden die technischen Philosophien der beiden Kontrahenten nach konträren Standpunkten abgeklopft, stößt man unwillkürlich auf das von BMW in der Werbung massiv aufgebaute Thema Elektronik – zweifellos ein besonders reizvoller Stoff im Vergleich beider Unternehmen. Keine Frage: Fortschrittlichkeit ist für BMW eng mit dem umfassenden Einsatz moderner Elektronik verbunden. Zündung und Kraftstoffversorgung managt man am liebsten mit einem vollelektronischen, sogenannten Motor-Management – alles in einer Hand, die Motronik von Bosch macht dies möglich. Fällt sie aus, wird der Fahrer allerdings zum Statisten verurteilt, ein Fall, der, wie Dr. Lange von

BMW beruhigt, heute nur noch sehr selten vorkommt, seltener als bei vergleichbaren mechanischen Systemen.

Doch die Daimler-Benz-Techniker trauen diesem Frieden nicht so recht. Sie greifen nur dann zur Elektronik, wenn es sich nicht umgehen läßt und beschränken sich dann auf Teilsysteme. Notlaufeigenschaften, auch bei elektronischem Versagen, haben Priorität. Diese Zurückhaltung als typisch für Elektronik-Muffel abzustem-



Dr. Kurt Obländer, Daimler-Benz, Leiter der Motorenentwicklung

„Sogar die Kollegen von der Konkurrenz gratulieren uns zu unserem Vierzylinder“

peln, stößt indessen auf energischen Widerspruch. Als Alibi für durchaus fortschrittliche Gesinnung werden die von Daimler-Benz initiierte Entwicklung des elektronisch anspruchsvollen ABS-Bremssystems und der Einsatz der wegen Störanfälligkeit bald wieder aufgegebenen elektronischen Einspritzung der ersten Stunde (Bosch D-Jetronic) im Mercedes 250 CE von 1968 angeführt.

Bei allen Differenzen gibt es einen gemeinsamen Nenner: Die Elektronik als Mittel zum Zweck der Zukunftsbewältigung – ganz gleich ob als willkommene Problemlösung oder als notgedrungenes Übel. Und wo liegen Ziele? Die einhellige Meinung aus beiden Lagern: Saubere Abgase ohne Verbrauchseinbrüche stehen auf der Tagesordnung ganz oben.



BMW
zum Mercedes 190

Was Ihr wollt

BMW- und Mercedes-Modelle im Vergleich.

Friedrich van Winsen, Leiter der Personenwagen-Entwicklung bei der Daimler-Benz AG in Stuttgart, strahlt das ganze Selbstbewußtsein des Unternehmens mit dem Stern aus: „Wir steuern ganz konsequent unseren eigenen Kurs“, sagt der seit 30 Jahren in Mercedes-Diensten stehende Techniker, „ohne uns von anderen beeinflussen zu lassen.“ Grundsätzliche Eigenständigkeit betont, wie könnte er anders, auch jener Mann, der das entsprechende Ressort bei BMW in München innehat: Dr. Franz Behles, seit 1981 verantwortlich für das, was in den Konstruktionsabteilungen der Bayerischen Motoren Werke verwirklicht wird.

Daß der Blick der Ingenieure nicht auf die Konkurrenz gerichtet ist, erscheint trotz aller Beteuerungen freilich ebenso unwahrscheinlich wie Preisabsprachen in der Mineralölindustrie. Denn angesichts der direkten Konfrontation von BMW und Mercedes nicht nur auf dem deutschen Markt sind die schon auf den ersten Blick erkennbaren Parallelen natürlich kein reiner Zufall.

So geriet das Modellangebot der beiden Status-Unternehmen im Lauf der Jahre zu einem echten Alternativ-Programm; sieht man von den behäbigen Mercedes-Dieseln, den offenen SL-Typen, den Coupés der W 123-Serie und der Geländewagen-Baureihe einmal ab, hat BMW jedem Mercedes-Modell ein in Format, Preis und Leistung direkt vergleichbares Auto entgegensetzen. Noch kleiner sind,

„Nichts Aufregendes aus Untertürkheim. Ein echter Mercedes – wie gehabt – nur eben jetzt auch in der Kompaktklasse“

betrachtet man die Sache von der anderen Seite, die Marktlücken, die Daimler-Benz den Bayern überläßt. Ein relativ sparsam motorisiertes Einstiegsmodell für weniger als 20 000 Mark wie der BMW 315 ist bei Mercedes nicht zu haben. Auch der, gemessen an Diesellaßstäben, ungewöhnlich temperamentvolle BMW 524 td sowie das betont sportliche M 635 CSi-Coupé mit Viertelmotor finden im Mercedes-Programm kein direktes Pendant.

Trotz aller Übereinstimmung gibt es aber doch ganz grundlegende Unterschiede, die mit dafür verantwortlich sind, daß beide Firmen bei ihrer Kundschaft mit ungewöhnlich stark ausgeprägter Markentreue rechnen können. Das Image steht hier ganz oben: BMW betont mit Nachdruck die einem Automobil innewohnende Dynamik, gilt deshalb als ebenso sportlich wie jugendlich, während bei Mercedes Begriffe wie Qualität, Seriosität und, damit untrennbar verbunden, konservative Grundhaltung das Image prägen.

Umso mehr erscheint es verblüffend, daß zumindest die neueren Mercedes-Modelle wie der kleine 190, aber auch

Bei BMW dominiert eindeutig der Sechszylinder-Motor – schon in der Dreier- und Fünfer-Reihe. Mehr als sechs Zylinder gibt es auch in den Spitzenmodellen nicht





Daimler-Benz
zur 3er-Reihe

„Der 190/190 E ist eine Neukonstruktion. Die BMW 3er-Reihe dagegen ausschließlich ein gut modifiziertes Vorgängermodell“

die 1979 vorgestellte S-Klasse, zumindest von ihrem äußeren Habitus her progressiver erscheinen als die Dreier- beziehungsweise Siebener-Reihe von BMW. Gerade diese Mercedes-Typen, die während ihrer Entwicklung mehr Zeit im Windkanal verbrachten als jemals ein Mercedes davor, prägten – den Diktaten der Aerodynamik folgend – neuartige Stilelemente, die beim Publikum zunächst völlig konträre Reaktionen hervorriefen: Sie wurden, wie auch Styling-Chef Bruno Sacco bestätigt, entweder vorbehaltlos akzeptiert oder ebenso entschieden und kompromißlos abgelehnt.

Die bei BMW in den letzten Jahren erfolgten Modellwech-

sel waren dagegen in stilistischer Hinsicht von behutsamer Zurückhaltung geprägt. Sowohl bei der Fünfer- wie auch bei der Dreier-Reihe fiel die Neukostümierung so dezent aus, daß man schon genauer hinschauen mußte, um den Nachfolger vom Vorgänger zu unterscheiden. „Bei unserer nächsten Modellvorstellung“, sagt dazu allerdings Stylingchef Claus Luthe, „wird uns niemand mehr vorwerfen können, daß wir zu zaghaft vorgegangen seien.“

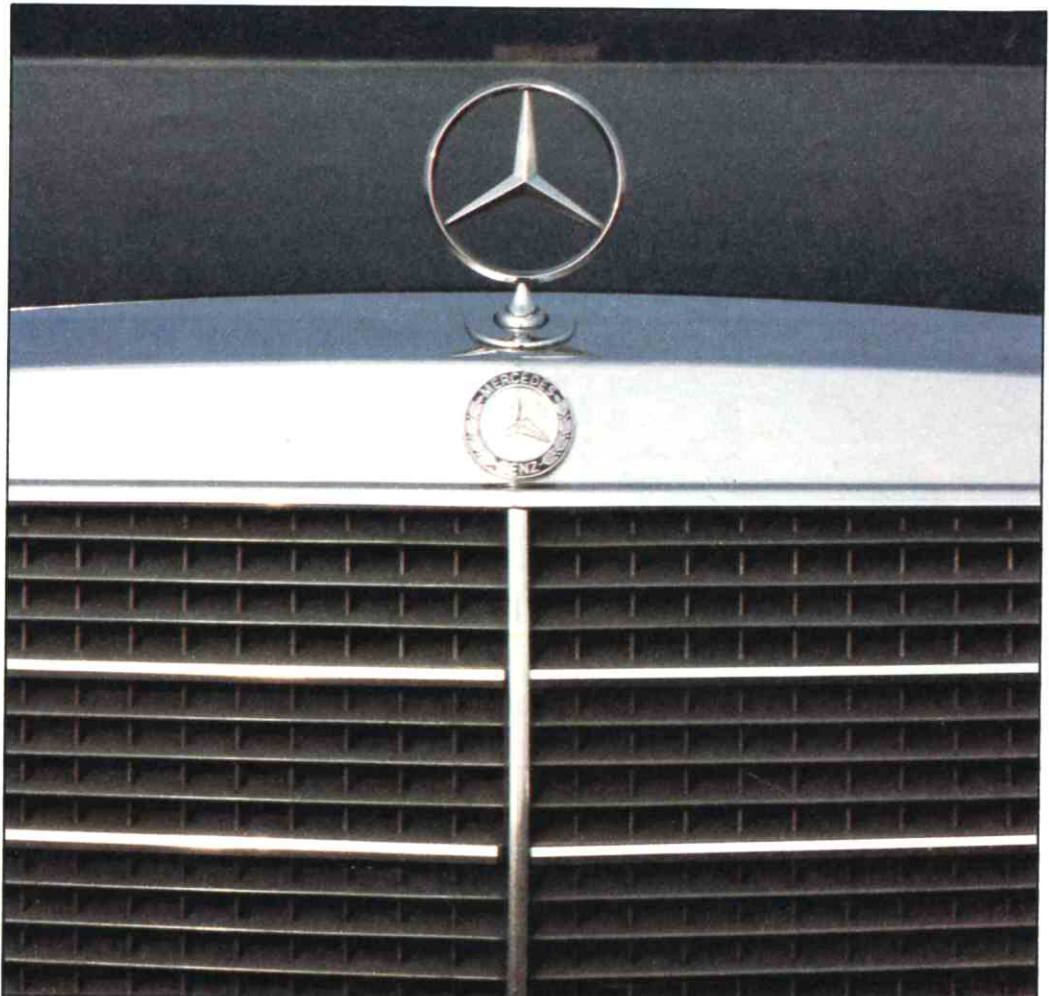
Ganz abgesehen von Äußerlichkeiten, die eine Frage des persönlichen Geschmacks sind, gibt es natürlich auch eine ganze Reihe sachlicher Erwägungen, die dazu führen, daß sich ein Kunde für Mercedes und gegen BMW oder umgekehrt entscheidet. Zu ihnen gehört, ob berechtigt oder nicht, die überdurchschnittliche Qualität des Produkts, die Daimler-Benz in besonderem Maß für sich gepachtet zu haben scheint.

„Es ist nun einmal sehr schwer, ein bestehendes Image zu ändern“, meint dazu BMW-Entwickler Behles, „und BMW haftet wohl immer noch ein bißchen der aus den sechziger und siebziger Jahren stammende Ruf an, zwar besonders schnelle und sportliche Autos zu bauen, bei denen man aber im Bereich der Zuverlässigkeit gewisse Zugeständnisse machen muß.“

Betont wird aber auch, und das zweifellos zu Recht, daß BMW in dieser Beziehung ganz erhebliche Fortschritte gemacht hat – was heute von den Bändern rollt, sind durchweg erfreulich sorgfältig verarbeitete Automobile, und wenn auch teilweise noch ein kleiner Abstand zu Daimler-Benz verbleibt, so ist er doch mittlerweile so gering geworden, daß er die Kaufentscheidung nicht generell beeinflussen kann.

Auf Antrieb und deutlich spürbar ist dagegen die unterschiedliche Auffassung, die in München und Stuttgart auf dem Gebiet der Funktionalität herrscht – um ihn zu begreifen, muß man nur auf dem Fahrersitz Platz nehmen, wobei es keine große Rolle spielt, welche Modellreihe man nun zum direkten Vergleich heranzieht. BMW hat sich bei der Gestaltung des Interieurs ganz dem

Daimler-Benz ist von den Vorzügen des Vierzylinders in den unteren Hubraumklassen überzeugt. In der Oberklasse dominieren große V8-Motoren



Cockpit-Charakter und elektronischer Informationsfülle verschrieben; Funktionalität und Ergonomie sollen auf diese Weise auch optisch sichtbar gemacht werden.

Dieses spezifische BMW-Flair kontert Daimler-Benz mit einer sachlichen Nüchternheit, die an die staubfreie Ordnung einer schwäbischen guten Stube erinnert. Optische Reize in Form polierter Holzpaneele können daran nichts ändern. Sachlichkeit ist Trumpf und die gern zitierte „Dauerhaltbarkeit“, als müsse man einen Daimler ebenso an die kom-

mende Generation vererben können wie das eigene Haus.

Kein Wunder, daß alles die ihm zugedachte Funktion perfekt erfüllt, ob das nun die verschiedenen Bedienungselemente sind oder beispielsweise die Instrumente, deren Zahl, so Friedrich van Winsen, eigentlich noch reichlich bemessen ist: „Vom sachlichen Standpunkt kämen wir mit weniger aus, aber da hat natürlich auch das Marketing noch ein Wörtchen mitzureden.“ Einen Mercedes, der seinem Fahrer nur noch Geschwindigkeit und Tankinhalt signalisiert, wird es also



BMW
über Daimler-Benz

„Der kleine Mercedes wird in bewährter Mercedes-Weise ... gediegen und solide sein, aber eben ohne Ausstrahlung, ohne Faszination“



Daimler-Benz
über BMW

„Dieser Erfolg, den wir mit einem neuen Auto ... verbuchen können, hat unseren Mitbewerber BMW allem Anschein nach verunsichert“

auch in Zukunft nicht geben – so entschieden kann sich auch Daimler-Benz den Wünschen der Computer-Generation nicht widersetzen. Im Gegenteil: Für die S-Klasse wird nun, gegen Aufpreis, ein elektronischer Bordcomputer angeboten – allerdings ohne daß dieser Begriff in den Preislisten auftauchen würde: Reiserechner heißt das Ding nach offizieller Daimler-Diktion – simple Computer überläßt man lieber der Konkurrenz.

Recht eindeutig zugunsten von Daimler-Benz geht der Vergleich in Sachen Komfort aus –

BMW 320 i: In der Laufkultur schlägt er mit seinem Sechszylinder-Motor seinen Konkurrenten 190 E; das Cockpit wurde betont progressiv gestaltet. Vier Türen gibt es nur gegen Aufpreis



BMW 520 i: Zu seinen Schwächen zählen die unbefriedigende Sitzposition und der knappe Fondraum. Im Federungskomfort ist er der Daimler-Konkurrenz nahezu ebenbürtig



das haben zahlreiche Tests von auto motor und sport bewiesen. Ob man nun die kleinen Limousinen, die Mittelklasse oder die großen Modelle einander gegenüberstellt – stets zeigt sich bei Mercedes, daß die Federungsabstimmung, bei der im Gegensatz zu BMW einer relativ weichen Grundfederung mit ziemlich straffer Dämpfung den Vorzug gegeben wird, zu einem ausgeglicheneren Ergebnis geführt hat. Daß die Insassen in einem Mercedes weniger deutlich davon unterrichtet werden, wie die Straßenoberfläche gerade beschaffen ist, kann generell festgestellt wer-

den, wobei allerdings das Manko, das den BMW-Typen in dieser Beziehung anhaftet, nicht bei jeder Modellreihe gleich groß ist. Speziell die Fünfer-Reihe kann sich, gemessen an den deutlich in die Jahre gekommenen Vertretern der W 123-Serie, die im nächsten Jahr einen moderneren Nachfolger erhalten, durchaus sehen lassen, und auch die Siebener-Limousinen geraten gegenüber der S-Klasse nicht ganz ins Abseits. Nur die betont sportlichen Dreier-BMW können dem Mercedes 190/190 E mit seiner aufwendigen und teuren Hinterachse nicht das Wasser

reichen – hier hat Daimler-Benz, und das gilt für den Federungskomfort ebenso wie für die Fahreigenschaften, einen Vorsprung geschaffen, über den sich jede Diskussion erübrigt.

Zum Thema Komfort zählen natürlich auch die Sitze, und hier ergibt sich ein weniger einheitliches Bild. Sowohl BMW als auch Mercedes verwenden grundsätzlich recht kostspielige Federkern-Konstruktionen, haben aber bei der Auslegung dieses Konzepts eine unterschiedlich glückliche Hand – je nachdem, ob man die vorderen

Einzelsitze oder die hintere Sitzbank betrachtet. Die Sessel für Fahrer und Beifahrer nämlich sind bei BMW durchweg weniger körperfreundlich geformt und entsprechend unbequemer, während bei Daimler-Benz die Fondpassagiere Abstriche machen müssen. Beides wurde bei auto motor und sport schon vielfach kritisiert; einheitlicher Kommentar beider Firmen: „Wir haben das Problem erkannt und arbeiten daran, es aus der Welt zu schaffen.“

Nun sind solche Details relativ schnell und mit vergleichsweise geringem Entwicklungsauf-



Mercedes 190 E: Bei ihm herrscht nüchterne Zweckmäßigkeit vor; sein aufwendiges Fahrwerk setzt neue Maßstäbe. Der Vierzylinder ist relativ laut, aber sehr sparsam



Mercedes 230 E: Solide Ausstattung und viel Platz im Innenraum gehören zu seinen Vorzügen. Handling und Fahrleistungen zeugen von einer gewissen Behäbigkeit



BMW
zur Daimler-Benz-Qualität

wand zu ändern, wenn die Notwendigkeit einer derartigen Änderung erst einmal akzeptiert wurde. Ganz anders stehen die Dinge im Bereich der Mechanik – wer sich hier einmal für eine bestimmte Philosophie entschieden hat, muß sie dann aber auch über viele Jahre durchhalten.

Und beide Firmen haben sich entschieden – teilweise völlig konträr. BMW beispielsweise setzt ab zwei Liter Hubraum ganz auf den Sechszylinder,



Dr. Franz Behles, BMW, Bereichsleiter Fahrzeugentwicklung:

„Ich gebe ganz offen zu, daß wir in die Entwicklung eines neuen Autos nicht genausoviel Geld stecken können wie das bei Daimler-Benz möglich ist“

während Daimler-Benz ebenso konsequent den Vierzylinder verfocht – die Gründe für diese grundsätzlich unterschiedliche Philosophie sind ab Seite 10 nachzulesen. Doch so einleuchtend die theoretischen Argumente der Techniker auch klingen mögen, ausschlaggebend ist letztendlich doch, was der Käufer in der täglichen Praxis zu spüren bekommt.

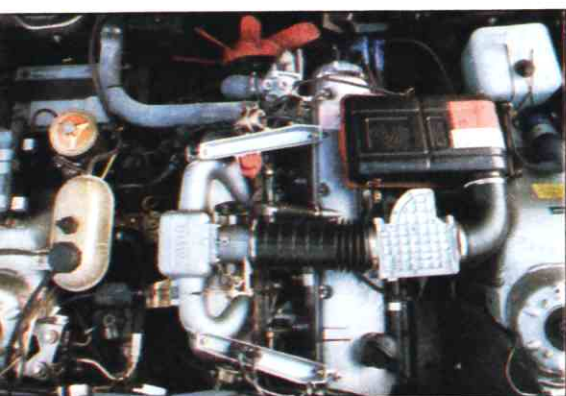
Da ist zunächst einmal das unüberhörbare Laufgeräusch des Mercedes-Vierzylinders speziell im oberen Drehzahlbereich, für dessen Beschreibung sich die Sprachschöpfer im Hause Daimler-Benz die Vokabel kernig haben einfallen lassen. Ungeschminkt gesagt: Der Vierzylinder wird bei voller Ausnutzung seiner Leistung

„Es gibt nichts auf der Welt, was ewig hält. Auch nicht das Vorurteil, daß Mercedes die absolute Qualität für sich gepachtet hat“

und seines Drehvermögens laut; sein Brummen ist dann allgegenwärtig, wobei er sich, wegen umfangreicherer Schalldämmung, in den Modellen 200 und 230 E noch etwas gesitteter benimmt als im kleinen Mercedes W 201, wo speziell im Fall des Einspritz-190 E der geräuschmindernde fünfte Gang eine empfehlenswerte Zutat ist.

Den freilich gibt es bei sämtlichen handgeschalteten Mercedes-Modellen mit Ausnahme des 280 SL nur gegen Aufpreis, während BMW in Sachen Kraftübertragung großzügiger verfährt. Lediglich bei den Vierzylinder-Ausführungen (315, 316, 318 i und 518) muß die zusätzliche Fahrstufe auch zusätzlich bezahlt werden; alle anderen besitzen den in der Regel lang übersetzten fünften Gang serienmäßig. Die Übersetzung, und das fällt vor allem bei den Zweiliter-Modellen auf, wurde nicht immer glücklich gewählt, denn zum Schongang gesellt sich noch eine

BMW 745 i: Er bietet, gemessen an Größe und Gewicht, sehr gute Handlichkeit und sportliche Fahrleistungen. Motorcharakteristik und Verbrauch können nicht befriedigen



BMW 635 CSI: Das Coupé setzt nicht nur äußerlich auf Sportlichkeit – der Komfort steht an zweiter Stelle. Sein Sechszylinder-Motor ist grundsätzlich mit einem Fünfganggetriebe kombiniert





Daimler-Benz
zur BMW-Qualität

ebenfalls recht lange Hinterachsübersetzung. Schaltfaule Fahrer werden den kleinen Sechszylinder deshalb als ausgesprochen schlapp im unteren Drehzahlbereich empfinden; erst oberhalb von 4000/min setzt dazu die von einem BMW erwartete Leistung ein.

Freilich ist daran auch die Leistungscharakteristik der kleinen Sechszylinder schuld. Den Mangel an Durchzugskraft wollen die BMW-Techniker gern ins Reich der Fabel verbannen – sie verweisen darauf, daß der Zweiliter-Sechszylinder sogar ein noch etwas höheres maxi-

„BMW's rangieren regelmäßig in der unteren Hälfte der Listen, obwohl z.B. die 5er-Reihe seit elf Jahren in unveränderter Grundkonzeption gebaut wird“

males Drehmoment entwickelt als der gleich große Vierzylinder von Mercedes. Allerdings tut er dies bei einer um 1500/min höheren Drehzahl, und so erweist sich der Hinweis auf das Drehmoment beim Fahren doch als graue Theorie; die Vierzylinder von Mercedes lassen sich ganz eindeutig mit weniger Schaltarbeit bewegen.

Mercedes 500 SE: Hohe Fahrleistungen und sehr guter Komfort bei relativ geringem Verbrauch sind eine Spezialität des Mercedes. Damit markiert er einen klaren Vorsprung gegenüber BMW

Angesichts der mustergültigen Laufkultur des BMW-Sechszylinders, die der des Mercedes-Motors weit überlegen ist, hätte sich BMW ruhig eine kürzere Gesamtübersetzung erlauben können, und tatsächlich wurde ja auch im Herbst dieses Jahres beim 323 i eine entsprechend modifizierte Hinterachse eingeführt.

Für den 320 i war gleiches geplant, doch zeigte sich, daß dadurch der DIN-Verbrauch (Drittelmix aus konstant 90 km/h, konstant 120 km/h und Stadtverkehr) um etwa fünf Prozent angestiegen wäre. Das wollte man sich nicht leisten – zumal die Mercedes-Vierzylinder ohnehin einen in der Praxis leicht nachvollziehbaren Verbrauchsvorteil haben.

Bei den großen Sechszylindern, die in der Fünfer-, Siebener- und Sechser-Reihe verwendet werden, hat BMW die Mercedes-Konkurrenz dagegen nicht zu fürchten. Sie halten einen Vergleich mit dem aufwendigen Doppelnockenwellen-Motor von Mercedes in jeder Beziehung aus. Denn trotz aller im Lauf der Jahre geleisteten Entwicklungsarbeit ist es nicht gelungen, die Drehmoment-schwäche des Mercedes-Motors bei niedrigen Drehzahlen ganz auszumerzen. ▷



Friedrich van Winsen, Daimler-Benz,
Leiter der Personenwagen-Entwicklung

„Wesentlich leichter können unsere Autos auch in Zukunft nicht werden, weil wir dann unsere Ansprüche an die Dauerhaltbarkeit nicht mehr erfüllen können“



Mercedes 500 SEC: Das Mercedes-Coupé gibt sich ganz komfortbetont. Trotz der hohen Leistung seines Achtzylinders sind ihm sportliche Elemente eher fremd – dafür spricht auch die serienmäßige Automatik



BMW
über Preise

Schon der 2,8 Liter von BMW erweist sich da als kräftiger, von den 3,2- und 3,5 Liter-Versionen ganz zu schweigen. Bei Mercedes ist man sich dessen natürlich bewußt, obwohl es keinem Techniker einfallen würde, darüber offen zu sprechen. Es wurde dafür etwas getan; ein neuer Sechszylinder ist serienreif und wird 1984 im neuen Mercedes W 124 sein Debüt geben.



Claus Luthe, BMW, Bereichsleiter Styling

„Wir verzichten bewußt auf modische Effekte. Wichtig ist vor allem, daß man ein Auto auch nach Jahren noch anschauen kann“

Auch BMW rüstet bekanntlich auf – mit einem ganz neuen Zwölfzylindermotor für die Nachfolge-Modelle der heutigen Siebener-Reihe (siehe auch auto motor und sport 24/1983). Bevor es soweit ist, können die Bayern den Fünfliter-Modellen von Mercedes nur eine nicht ganz adäquate Alternative gegenüberstellen: den 745 i mit Sechszylinder-Turbomotor.

An Leistung fehlt es diesem Aggregat zwar nicht – in Beschleunigung und Höchstgeschwindigkeit liegt dieser BMW auf einem ähnlich hohen Niveau wie der 500 SE. Dessen Leichtmetall-V8, der seine Kraft aus üppig bemessenem Hubraum schöpft, wirkt insgesamt aber erheblich harmonischer als der BMW-Turbo; er entfaltet seine Leistung gleichmäßig, zeichnet sich durch angemessene Drehwilligkeit aus und sorgt zudem selbst bei schneller Fahrweise für Verbrauchswerte, die angesichts der Abmessungen und des Gewichts eines 500 SE bemerkenswert niedrig liegen.

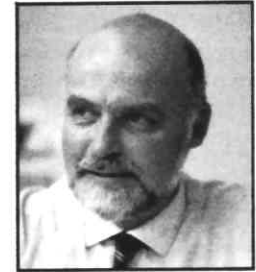


Daimler-Benz
über die 7er-Reihe

„Unscheinbares äußeres Erscheinungsbild mit geringem Prestigewert“

rene Zeit mit einem Schlag wieder gut machen.

Selbst den Freunden des Hauses BMW scheint das zwiespältige Wesen der Top-Limousine nicht zu gefallen: In der Zulassungsstatistik machen nur die kleinen und mittleren BMW-Modelle gegenüber Daimler-Benz eine gute Figur – in der upper class indessen gibt es für BMW noch viel zu tun.



Bruno Sacco, Daimler-Benz, Abteilungsleiter für Stilik

„Auch der kleine Mercedes bedeutet keine Wende im Styling – er ist nichts anderes als eine ganz konsequente Weiterentwicklung“

Trotz komplizierter Motorelektronik geht das BMW-Triebwerk nicht so sparsam mit dem Benzin um, aber das ist nicht sein gravierendster Nachteil. Der ist vielmehr in der typischen Turbo-Charakteristik zu suchen, die schlecht zu einer teuren Luxuslimousine paßt. Mit wenigen Worten: Im unteren Drehzahlbereich sorgt der Sechszylinder, auch in seiner neuesten Version mit vergrößertem Hubraum, nur für bescheidenen Schub, um dann beim Erreichen des vollen Ladedrucks so kräftig loszulegen, als müsse er die zunächst verlo-

Modelle, Preise, Testberichte

BMW-Modelle	735 i, 3430 cm ³ , 160 kW (218 PS), DM 52 600,-, Test Heft 11/83	300 D, 2998 cm ³ , 65 kW (88 PS), DM 31 692,-, Test Heft 15/82
315, 1573 cm ³ , 55 kW (75 PS), DM 17 900,-, Test Heft 10/81	745 i, 3430 cm ³ , 185 kW (252 PS), DM 64 150,-, Test Heft 18/83	200 T, 1997 cm ³ , 80 kW (109 PS), DM 31 019,-, Test Heft 6/81
316, 1766 cm ³ , 66 kW (90 PS), DM 20 700,-, Test Heft 22/83	628 CSI, 2788 cm ³ , 135 kW (184 PS), DM 55 900,-, Test Heft 22/82	230 TE, 2299 cm ³ , 100 kW (136 PS), DM 34 291,-, Test Heft 6/81
318 i, 1766 cm ³ , 77 kW (105 PS), DM 22 800,-, Test Heft 5/83	635 CSI, 3430 cm ³ , 160 kW (218 PS), DM 66 150,-, Test Heft 13/82	280 TE, 2746 cm ³ , 136 kW (185 PS), DM 41 952,-, Test Heft 14/83
320 i, 1990 cm ³ , 92 kW (125 PS), DM 26 050,-, Test Heft 1/83	M 635 CSI, 3453 cm ³ , 210 kW (286 PS), DM 89 500,-, Test Heft 1/84	300 TD Turbodiesel, 2998 cm ³ , 92 kW (125 PS), DM 42 579,-, Test Heft 23/80
323 i, 2316 cm ³ , 110 kW (150 PS), DM 29 050,-, Test Heft 21/83	Mercedes-Modelle	
518, 1766 cm ³ , 66 kW (90 PS), DM 24 300,-, Test Heft 2/82	190, 1997 cm ³ , 66 kW (90 PS), DM 26 026,-, Test Heft 5/83	280 S, 2746 cm ³ , 115 kW (156 PS), DM 43 890,-, Test Heft 5/82
520 i, 1990 cm ³ , 92 kW (125 PS), DM 28 650,-, Test Heft 22/81	190 E, 1997 cm ³ , 90 kW (122 PS), DM 28 785,-, Test Heft 1/83	280 SE, 2746 cm ³ , 136 kW (185 PS), DM 47 618,-, Test Heft 5/82
525 e, 2693 cm ³ , 92 kW (125 PS), DM 30 600,-, Test Heft 10/83	190 D, 1997 cm ³ , 53 kW (72 PS), DM 26 938,-, Test Heft 1/84	380 SE, 3839 cm ³ , 150 kW (204 PS), DM 57 513,-, Test Heft 9/82
524 td, 2443 cm ³ , 85 kW (115 PS), DM 32 300,-, Test Heft 14/83	200, 1997 cm ³ , 80 kW (109 PS), DM 26 881,-, Test Heft 4/81	500 SE, 4973 cm ³ , 170 kW (231 PS), DM 62 643,-, Test Heft 9/82
525 i, 2494 cm ³ , 110 kW (150 PS), DM 33 650,-, Test Heft 17/81	230 E, 2299 cm ³ , 100 kW (136 PS), DM 30 153,-, Test Heft 22/80	380 SEC, 3839 cm ³ , 150 kW (204 PS), DM 77 292,-, Test Heft 7/82
528 i, 2788 cm ³ , 135 kW (184 PS), DM 36 900,-, Test Heft 19/81	280 E, 2746 cm ³ , 136 kW (185 PS), DM 37 882,-, Test Heft 11+12/82	500 SEC, 4973 cm ³ , 170 kW (231 PS), DM 82 422,-, Test Heft 26/81
728 i, 2788 cm ³ , 135 kW (184 PS), DM 41 150,-, Test Heft 11/83	200 D, 1988 cm ³ , 44 kW (60 PS), DM 27 417,-, Test Heft 15/82	280 SL, 2746 cm ³ , 136 kW (185 PS), DM 54 001,-, Test Heft 17/82
732 i, 3210 cm ³ , 145 kW (197 PS), DM 46 250,-, Test Heft 11/83	240 D, 2399 cm ³ , 53 kW (72 PS), DM 29241,-, Test Heft 15/82	380 SL, 3839 cm ³ , 150 kW (204 PS), DM 64 353,-, Test Heft 12/81
		500 SL, 4973 cm ³ , 170 kW (231 PS), DM 73 530,-, Test Heft 12/81



BMW
über den Mercedes-Diesel

Einer gegen alle

BMW hat nur ein einziges Modell der Mercedes-Dieselriege entgegensetzen.

Spät kommt er, doch er kommt.“ Der BMW-Diesel, seit Jahren im Gespräch und in der Entwicklung, feierte Mitte dieses Jahres in Gestalt des BMW 524 td Premiere.

Die Fortsetzung des oben begonnenen Schiller-Zitats liefert zugleich auch die Erklärung für das späte Erscheinen von BMW in der Ölbrenner-Gilde: „Der weite Weg... entschuldigt Euer Säumen.“

In der Tat ist der Weg zu einem neuen Dieselmotor weit und beschwerlich – vor allem dann, wenn man dieser Motor-Spezies in der Vergangenheit keine Beachtung geschenkt hat. Denn verglichen mit einem Ottomotor braucht es mehr Zeit, mehr Geld und mehr Know

how, um einen guten Dieselmotor zu entwickeln.

Diese Erfahrung mußte selbst eine im Motorenbau so renommierte Firma wie BMW machen. Erschwerend kam hinzu, daß BMW nicht nur einen guten, sondern auch einen besonders innovativen Dieselmotor bauen wollte.

Doch die große Innovation, in Form eines Direkteinspritzers mit motornaher Geräuschkapselung nach dem AVL-Prinzip (nach seinem Erfinder auch „List-Motor“ genannt), scheiterte. Das zusammen mit Steyr betriebene Projekt wurde im vergangenen Jahr wegen unüberwindlicher technischer Schwierigkeiten gestoppt, nicht ohne eine große Lücke an verpulverten Entwicklungs-Millionen zu hinterlassen.

Allerdings war noch genügend Geld übrig, um eine zugleich

„Wir haben den Diesel nicht erfunden, aber wir haben mehr aus ihm gemacht“

gestartete Parallel-Entwicklung zum erfolgreichen Abschluß zu bringen. Denn die Münchner Motorenbauer um Triebwerk-Chef Dr. Karlheinz Lange mißtrauten von Anfang an dem ehrgeizigen AVL-Projekt. Was auf ihren Zeichenbrettern entstand, sah eher konventionell als revolutionär aus – mit allen Merkmalen bisher bekannter Diesel-Technik, letztere allerdings auf neuestem technischen Stand.

Jener manifestiert sich in

- Abgasturbo-Aufladung,
- einem modifizierten Wirbelkammer-Brennverfahren,
- obenliegender Nockenwelle mit Zahnriementrieb und
- Querstrom-Zylinderkopf aus Leichtmetall.

Ein BMW-Diesel, so das Firmen-Credo, mußte nicht nur mit überdurchschnittlicher Leistung, sondern auch mit hervorragender Laufruhe glänzen. So führte logischerweise kein Weg am Sechszylinder vorbei. Basierend auf dem M 20 Benzin-Motor entstand so ein Turbo-Triebwerk mit wirklich eindrucksvollen Qualitäten. Abgesehen von der hohen Leistung – sie beträgt 115 PS (85 kW) bei 4800/min – entwickelt der knapp 2,5 Liter große Reihen-Sechszylinder vorwiegend im höheren Drehzahlbereich eine Laufkultur, die sein Brennverfahren vergessen läßt.

Beeindruckend sind auch die Fahrleistungen, die das Turbo-Aggregat im 524 td offeriert. 190 km/h erreichte der automotor und sport-Testwagen als Höchstgeschwindigkeit, nach einer Beschleunigung, die sich ebenfalls sehen lassen kann (0–100 km/h: 12,1 Sekunden).

Der BMW 524 td tritt mit hervorragenden Fahrleistungen gegen die Mercedes-Diesel-Armada an. Zusätzlich bietet sein Sechszylinder-Motor hohe Laufruhe





Daimler-Benz
zum BMW-Diesel

**„Ob die so entstandene
'Notlösung' der extrem
hohen Beanspruchung
gewachsen ist, muß erst
bewiesen werden“**

Damit ist der BMW der schnellste Diesel-Personenwagen weit und breit. Er entspricht so auch der für BMW-Fahrer so wichtigen Philosophie der aktiven Fahrsicherheit, die hier offenbar auf überlegenen Fahrleistungen beruht.

Zu all dem kommt noch die dieseltypische Sparsamkeit – der eigentliche Grund, weswegen dieser Antrieb im Personenwagen überhaupt eine Chance hat: Nur 7,06 Liter/100 km lautet die Zahl für den DIN-Dritelmix. In der Praxis werden es je nach Leistungs-Einsatz zwischen neun und zwölf Liter pro 100 Kilometer.

Wie gut, daß der erste und vorläufig einzige BMW-Diesel so gut ist. Trifft er doch beim Hauptkonkurrenten Daimler-Benz auf eine schiere Armada etablierter und neuer Diesel-Modelle, deren Verkauf mit dem Selbstverständnis einer

Firma betrieben wird, die den Dieselmotor im Personenwagen schon lange als besonders wirtschaftliche Antriebs-Alternative im Programm hat. Image-Probleme, so viel steht fest, hat Daimler-Benz mit seinen Diesel-Modellen jedenfalls nicht zu bewältigen, und seien sie auch noch so träge.

Tatsächlich sind einige besonders betuliche Exemplare im Mercedes Diesel-Angebot, das hierzulande sieben Varianten umfaßt (190 D, 200 D, 240 D, 300 D, 240 TD, 300 TD und 300 TD Turbodiesel). Berücksichtigt man noch die in USA angebotenen Versionen, wo der Diesel selbst vor der S-Klasse und den Coupés nicht haltmacht, so lassen sich insgesamt

nicht weniger als neun Mercedes-Dieselmotoren ausmachen.

Die Angebots-Vielfalt kommt nicht von ungefähr. Denn wie alles, hat auch der Diesel bei Daimler-Benz Tradition. Dort legt man Wert auf die Feststellung, nicht nur das erste Automobil schlechthin, sondern auch den ersten Diesel-Personenwagen gebaut zu haben.

Dies war vor fast 50 Jahren. Anlässlich der Automobil-Ausstellung in Berlin wurde er 1936 vorgestellt. Mit dem Mercedes 260 D vollbrachte Daimler-Benz damals eine Pionier-Leistung, die sich erst sehr viel später auszahlen sollte. Denn dieses Auto, fast 1,8 Tonnen schwer und von vier großvolumigen Zylindern (Hubraum 2545 cm³) mit maximal 45 PS vorangetrieben, fand fast ausnahmslos als Taxi Verwendung.

Gleichwohl begründete der 260 D, von dem 1 967 Stück gebaut wurden, den späteren Erfolg der Diesel-Personenwagen. Denn seine Wirtschaftlichkeit, Zuverlässigkeit und Langlebig-

**Vom kleinsten Mercedes bis zur S-Klasse
(für USA) ist bei Daimler-Benz alles
verdieselt. Als Taxi genießt der
Mercedes-Diesel einen legendären Ruf**





BMW
über den BMW-Diesel

keit waren nicht nur für die damalige Zeit Legende: Manche Taxis kamen auf fast eine Million Kilometer.



Dr. Karlheinz Lange, BMW,
Leiter der Motorenentwicklung

„Mit dem Turbodiesel sind wir einen innovativen Schritt weiter als Daimler-Benz. Eine solche Kombination von Leistung, Laufkultur und Verbrauch konnte man bisher nirgends kaufen“

Auch technisch beeinflusste der Urahn spätere Mercedes-Konstruktionen. Vorkammer-Verbrennung und aufwendige Reihen-Einspritzpumpen zählen auch heute noch zu den Merkmalen der Mercedes-Diesel. Nicht ohne Grund, denn Daimler-Benz sieht in der Vorkammer hinsichtlich Geräusch, Abgasemission und Verbrauch den besten Kompromiß. Und zur Reihpumpe bemerkt Diesel-Experte Dr. Manfred Fortnagel, nicht ohne Seitenblick auf die mit Verteilerpumpen operierende Konkurrenz: „Die Reihpumpe ist zwar teurer, aber für den Kunden unter dem Strich preiswerter“ Da ist was Wahres dran. Denn ein einziger vorzeitiger Pumpenwechsel kann die gesamte Wirtschaftlichkeitsrechnung eines Diesel-Personenwagens über den Haufen werfen.

Gemächlich wie die Antriebsart ging bei Mercedes die Ent-

wicklung der Personenwagen-Diesel weiter. Die wichtigsten Stationen:

- 1949 Einführung des 1,7 Liter Vierzylinders (OM 636) im 170 D,
- 1958 erster Klein-Diesel mit obenliegender Nockenwelle (OM 621) im 190 D,
- 1968 weiterentwickelter Vierzylinder (OM 615) im 200 D und 220 D,
- 1973 2,4 Liter-Motor (OM 616) im 240 D,
- 1974 erster Fünfzylinder-Reihenmotor (OM 617) im 240 D 3.0,
- 1977 erster Turbodiesel der Welt (OM 617 A) im Mercedes 300 SD für USA,
- 1983 völlig neuer Vierzylinder-Motor (OM 601) für den kleinsten Mercedes (190 D).

In die Neukonstruktion haben die Daimler-Techniker alles hineingepackt, was an modernem Diesel-Know how vorhanden war. Zusammengegangene

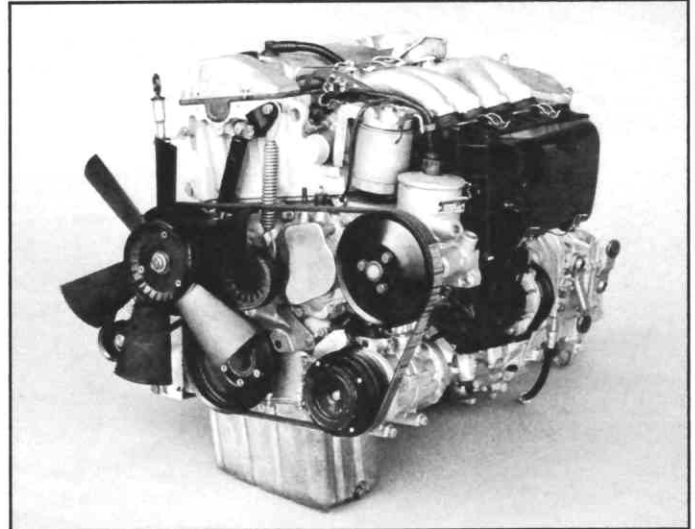
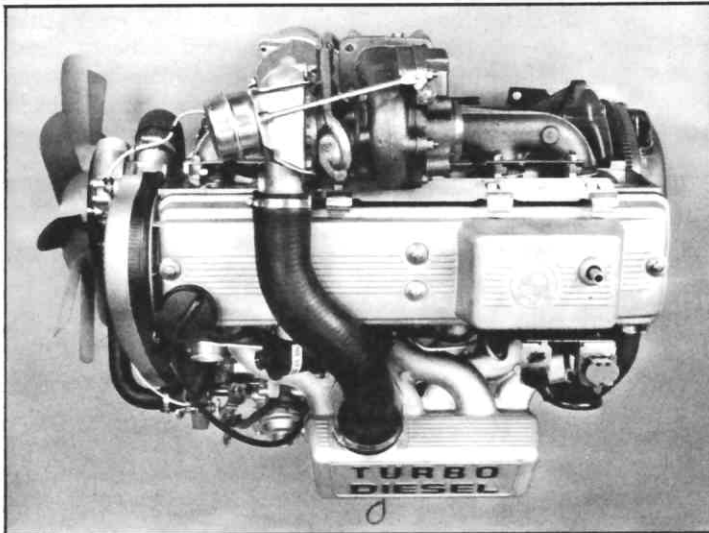
„Im Gegensatz zu den Fahrzeugen aus Untertürkheim bietet er das, was an BMW faszinierend ist: hohe aktive Sicherheit und einen ... fahrfaktiven Charakter“



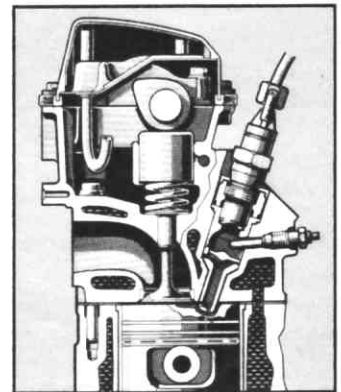
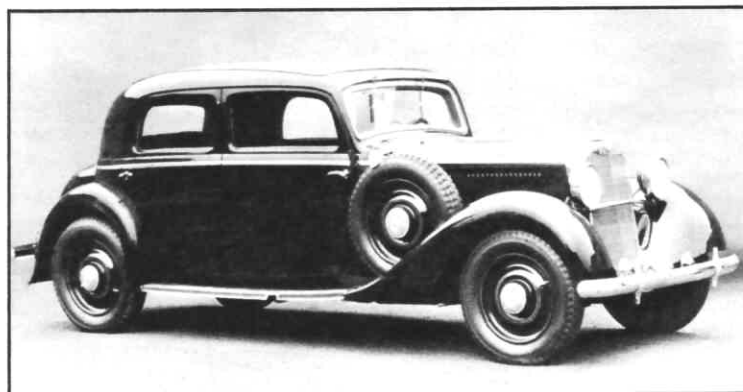
Daimler-Benz
über BMW-Diesel

„... waren es jahrzehntelang gewohnt, den Diesel als ‚unter BMW-Niveau‘ abzulehnen“

Zylinder, Querstrom-Zylinderkopf aus Leichtmetall, direkt über Tassenstößel betätigte Ventile mit hydraulischem Ventilspielausgleich, kolbengeführte Pleuel und der Einriementrieb für die Nebenaggregate zählen zu den bemerkenswerten Konstruktionsmerkmalen.



Der BMW Turbo-Diesel kombiniert höchste Leistung mit hoher Laufkultur (oben). Im neuen Mercedes Vierzylinder-Dieselmotor steckt neuestes technisches Know how. Aber auch Bekanntes vom Diesel Urahn-260 D, wie beispielsweise die Vorkammer, wurde übernommen



Ebenfalls bemerkenswert ist die erstmalige serienmäßige Einführung einer motorfernen Geräuschkapsel beim 190 D. Sie macht dieses moderne Dieselauto außen so leise wie einen Benziner. In der spezifischen Leistung (36 PS/L) liegt der neue Mercedes-Motor an der Spitze aller Saugdiesel und im Verbrauch zählt der 190 D zu den sparsamsten im Lande (DIN-Drittmix 6,4 L/100 km). Daß dieser Motor die Basis für weitere Entwicklungen darstellt, ist kein Geheimnis. Fünfzylinder (2,5 Liter Hubraum) und Sechszylinder (drei



Dr. Manfred Fortnagel,
Daimler-Benz, Leiter der
Dieselmotoren-Entwicklung

„Unsere Stückzahlen sind groß genug, um eine spezielle Diesel-Motor-Linie einzurichten. So konnten wir einen optimalen Diesel bauen, ohne Kompromisse eingehen zu müssen“

Liter Hubraum) laufen bei Daimler auf den Prüfständen. Auch für die Turbo-Aufladung ist dieses Triebwerk bestens geeignet – so stand es jedenfalls bereits in der Pressemappe zum 190 D. Konkurrenz belebt also auch beim Diesel das Geschäft und die Kreativität. BMW ist jetzt am Zug und wird als nächstes Dieselmotorenmodell den 324 D mit Sechszylinder-Saugmotor herausbringen. Ob der Diesel für BMW das erhoffte Geschäft bringt, muß sich freilich erst noch zeigen. Bei Mercedes ist die Sache dagegen klar: Bisher 3,7 Millionen Diesel sprechen eine deutliche Sprache. ▷



TV-Anstalten verlassen sich auf Scotch Video. Die Marke mit Qualitäts-Garantie.

Warum nicht auch Sie?

Seit 3M 1956 das erste marktreife Videoband der Welt entwickelte, produzieren Fernsehstudios in aller Welt auf Scotch Videobändern. Diese Erfahrung haben wir in jede Scotch Video-Cassette gesteckt. Das können Sie sehen und hören. In VHS, Betamax und Video 2000.

Deshalb geben wir auf jede Cassette die 12monatige Scotch Qualitäts-Garantie.



**Scotch Video.
Weltstandard von Anfang an.**

3M



BMW
zum Image

Nachbars Garten

Wie sich BMW und Daimler-Benz um den Markt bemühen.

Eberhard v. Kuenheim, preußischer Chef der Bayerische Motoren Werke AG, verkündete seine Entdeckung so unbewegt wie ein Wetterprophet des ZDF: Die BMW-Dividendensumme steht mit 1,2 Prozent vom Umsatz „in der deutschen Automobilindustrie an erster Stelle“.

Der feine Pfeil galt jenem Mitbewerber, unter dessen Namen nicht nur das Automobil, sondern offenbar auch die Selbstverständlichkeit erfunden wurde, Jahr um Jahr goldgeränderte Bilanzen vorzulegen: Daimler-Benz – „weltweit ganz eindeutig unser Hauptkonkurrent“, so v. Kuenheim.

Doch auch BMW hat seine Verehrer. Am nutzbringend-

sten war zweifellos Großaktionär Herbert Quandt, dem nach seinem Tod Mitte vorigen Jahres in der ehrfürchtigen Stille der BMW-Hauptversammlung ein rednerisches Denkmal gesetzt wurde: „Diese Liebe entstand in schweren Tagen, als BMW Ende 1959, von vielen preisgegeben, einem bitteren Schicksal anheimzufallen drohte.“ Das Schicksal hieß Daimler-Benz.

BMW war damals praktisch pleite, ein Kapitalschnitt stand an, die Deutsche Bank hatte – befristet – ein Daimler-Benz-Auffangnetz gespannt. Doch die Aktionäre widersetzten sich. „Mir kommt das mit dem starken Partner so vor“, rief der Frankfurter Anwalt Friedrich Mathern in die Debatte, „als wenn man einer Weihnachts-gans vor dem Schlachten sagt, daß sie von einer sehr vornehmen Familie gegessen wird.“

Zu einer vornehmen Familie kam BMW dennoch: Drei Monate später gaben die Gebrüder Quandt aus Deutschlands Millionärsstädtchen Bad Homburg bekannt, daß sie die

„Natürlich können wir ... darauf hinweisen, daß man mit einem bestimmten persönlichen Stil ... bei BMW viel besser aufgehoben ist“

BMW-Mehrheit erworben hätten – zu Schleuderpreisen über die Börse.

Heute, eine halbe Generation danach, leben beide Unternehmen wieder aus demselben Topf, wenn auch die BMW-Schöpfkelle aus nicht so hochwertigem Edelmetall gefertigt sein mag. Schrieb die Wirtschaftszeitung „Handelsblatt“ aus der Geldmetropole Düsseldorf: „Legt nämlich v. Kuenheim einen vergoldeten Abschluß vor, so kann das Ergebnis der Untertürkheimer als massiv golden gelten.“

In der Tat: Selten hatten die beiden Konkurrenten aus Schwaben und Bayern eine derart solide finanzielle Basis, und selten haben sich beide auf ein so eigenständiges Erscheinungsbild festgelegt wie gerade jetzt. „Wir wollen und werden

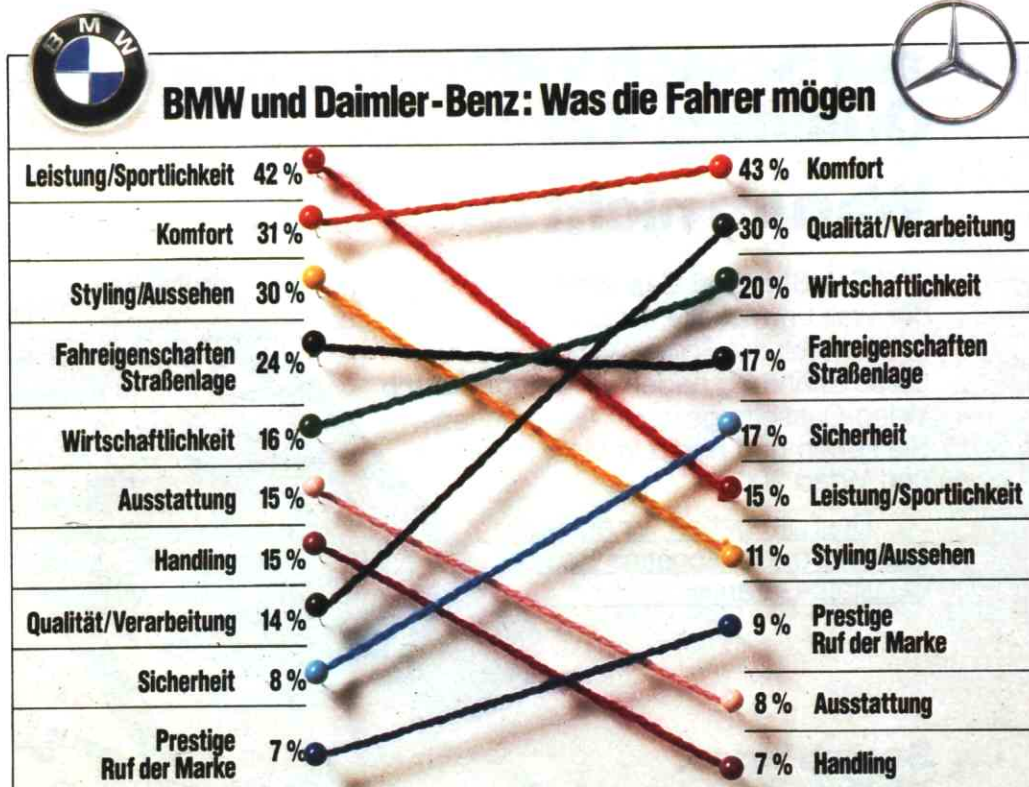
die Nummer eins bleiben in der Klasse der sportlich-exklusiven Kompakt-Automobile“, konstatiert BMW-Verkaufschef Hans-Erdmann Schönbeck in seinem letzten Dienstjahr. Gerhard Prinz, Ende Oktober gestorbener Daimler-Benz-Chef, pflegte keine so offene Sprache. Sein Standardsatz: „Wir nehmen die Konkurrenz ernst, aber wir fürchten sie nicht.“

Dennoch: Gerade für Daimler-Benz ist mit der Einführung des Mercedes 190 eine neue Zeit angebrochen. Vertriebsvorstand Hans-Jürgen Hinrichs: „Die Situation hat sich geändert. Wenn früher jemand ein Auto kaufte, hat er schon den nächsten Daimler bestellt. Mit dem 190 müssen wir an neue Kundenkreise heran.“

Etwas weniger fein kommentiert BMW firmenintern die neue Mercedes-Lage. „Bei Daimler-Benz sind erstmals neue Zeiten angebrochen“, heißt es, „der 190 muß buchstäblich verkauft werden – und das gegen attraktive Wettbewerber.“ Also lautet Hinrichs Mercedes-Strategie: „Viel bei fremden Marken erobern – wenig im eigenen Haus verlieren“.

An entsprechenden Erfolgsmeldungen aus dem Haus Daimler-Benz fehlt es nicht. Mitte November verließ bereits der 100 000. Mercedes 190 das Band – für Mercedes-Sprecher Bernd Gottschalk ein Grund zum Stolz: „Wir haben das letzte aus Sindelfingen herausgezickelt, was herauszukitzeln war.“ Gut die Hälfte der Produktion ging an Mercedes-Neulinge; der Rest stieg im Haus um – vorwiegend vom Mittelklassemodell W 123.

BMW-Chef v. Kuenheim beurteilt die Rechnung nicht so euphorisch. In den ersten drei Quartalen hat er bei der Mittelklasse-Reihe von Daimler-Benz ein Minus von 41 000 Exemplare gegenüber dem Vorjahres-Zeitraum ausgemacht: „Wenn uns das passie-



Regelmäßig starten die Unternehmen Umfragen über die Konkurrenz



Daimler-Benz
zum BMW-Marketing

ren würde – mit einem neuen Modell das alte so in die Knie zu zwingen.“

Immerhin wird Daimler-Benz mit einer Personenwagen-Produktion von nahezu 480 000 dieses Jahr besser abschließen als je eines zuvor – und dabei noch ein Plus auf den bayerischen Konkurrenten von etwa 70 000 Fahrzeugen vorlegen. Ohne außergewöhnliche Daimler-Aktivitäten – so haben sich die Daimler-Chefs zu Beginn des 190-Verkaufs verständigt – hätte sich die Wunsch-Strategie kaum erfüllt. Neu ist

- eine generelle Verkürzung der Lieferzeit,
- eine offensivere, umfangreichere und flächendeckende Werbung,
- eine bislang untypische Akzentuierung sportlich wirkender Zubehörelemente.

Branchenkenner schätzen, daß Daimler-Benz allein für die monatlichen Anzeigenkampagnen in den Tageszeitungen jeweils Millionenbeträge geopfert hat. Zeitweise beschossen sich die Werbestrategen von BMW und Daimler-Benz so heftig, daß das Wort von einem „Anzeigenkrieg“ umging. Währenddessen fragte eine nur zur internen Verwendung des BMW-Verkaufspersonals gedruckte Schnellinformation vorwurfsvoll: „Ist der Verkauf des 190 so schwer, daß sich Daimler-Benz so weit von den Tatsachen entfernen muß?“

Der „Scheinwerfer-Expreß“ – eine haus eigene Daimler-Benz-Informationsschrift für Mercedes-Verkäufer – kontierte mit spitzem Finger: „BMW-Anzeige – kritisch gelesen“. Das Blatt, das von allen Verkäufern sorgsam in ihren Schreibtischen verschlossen gehalten wird, relativierte auf den Innenseiten angebliche bayerische Erfolgsmeldungen: „Wir betrachten bei der Marktanalyse nur Fahrzeuge, die sich tatsächlich miteinander vergleichen lassen.“

Schließlich gerieten die Auseinandersetzungen zu einer

derart peinlichen Posse, daß sich die Spitzenwerbemanager aus beiden Häusern trafen und sich auf Abrüstung verständigten. Dennoch wird die Kampagne um die Kunden mit unvermindertem Einsatz fortgeführt. Plötzlich hat auch der von VW gekommene Vertriebschef Hinrichs für Mercedes entdeckt, was bei anderen Fabrikaten ganze Autoverkäufer-Generationen schon im ersten Lehrjahr erfahren haben: „Die Probefahrt ist wichtig; der Verkäufer muß den Kunden ins Auto bringen.“



Hans-Erdmann Schönbeck,
BMW, Vertriebs-Vorstand

„Die Nummer eins bleiben bei den sportlich-exklusiven Kompakt-Automobilen“

Sofort aktivierte BMW seine internen Verkäufer-Informationen: „Es ist bemerkenswert, daß Daimler-Benz, obwohl der 190 noch kein Jahr auf dem Markt ist, zu so massiven Probefahrtanreizen greift, die – wenn überhaupt – erst in der Auslaufphase von Modellen üblich sind.“

Nur wenig später ergab sich für den Daimler-Benz-Verkäuferbrief „Scheinwerfer-Expreß“ Gelegenheit zu einem genüßlichen Konter. Er lichtete ein Schreiben ab, das versehentlich auch an die Firma Daimler-Benz direkt („Sehr geehrte Damen und Herren“) gerichtet und vom BMW-Vertriebsleiter für das Inland persönlich unterzeichnet worden war: „Gerade weil Sie bereits über viele Kilo-

„Es wird interessant sein, wie BMW den so gar nicht zur Produktphilosophie passenden Diesel positionieren wird“

meter Diesel-Erfahrung verfügen, ist es für uns besonders interessant, Ihre Meinung zu diesem neuen Diesel kennenzulernen. Deshalb möchten wir Ihnen anbieten, den neuen BMW Turbo Diesel zu testen.“

Mit seinem Diesel-Engagement steht BMW vor einer vergleichsweise ähnlich diffizilen Aufgabe wie Mercedes mit dem 190: Beide müssen in neue, bereits stark umkämpfte Märkte eindringen. Für Mercedes spricht dabei die exorbitant hohe Stammkundschaft von etwa

85 Prozent – eine Zahl, der BMW ebenso so ausdauernd wie vergebens hinterherhastet. „Unsere Markentreue hat zugenommen“, sagt v. Kuenheim, „sie liegt bei 75 Prozent.“

Nähergekommen sind sich die beiden Klassenbesten der deutschen Autobauerschule indes woanders. BMW reklamiert für



Hans-Jürgen Hinrichs,
Daimler-Benz, Vertriebs-Vorstand

„Viel bei fremden Marken erobern – wenig im eigenen Haus verlieren“

sich als Durchschnittskunden den wohl situierten Mann mit 44 Jahren. Daimler-Benz strebt mit seinem 190-Angebot genau in die gleiche Richtung, flirtet auch mit „mehr weiblicher Kundschaft“ (Hinrichs). Das normale Mercedes-Publikum, das mit dem Erwerb des Autos auch „Position und finanzielle Potenz“, so ein BMW-Manager, demonstrieren will, ist dagegen deutlich älter: Es ist knapp 50 Jahre alt.

Mit jüngerer Kundschaft kalkuliert Mercedes in den USA, dem nach Absatz und Zuspruch klassischen deutschen Exportland. Daimler-Benz wird seine Palette in diesem Jahr – einschließlich der beiden 190-Versionen – auf zehn Typen ausdehnen und rechnet 1983 mit rund 70 000 Verkäufen.

Die Bayern, die insgesamt nur sieben Typenvarianten anbieten, liegen um über 10 000 Autos zurück. Dennoch: BMW ist – Sportwagenbauer Porsche ausgenommen – das expansiv-



**Verschlusssachen:
Informationsschriften für
Verkäufer
zum verbalen Zweikampf
mit dem Wettbewerber**

ste deutsche Autoexport-Unternehmen. Nahezu zwei Drittel der gesamten Produktion werden jenseits deutscher Grenzen abgesetzt.

BMW hat das nicht viel anders gemacht als die Daimler-Konkurrenz: Fast überall gibt es eigene Vertriebsgesellschaften. Verkündet Daimler-Verkaufschef Hinrichs: „Wir wollen auf allen Märkten zusätzlich verkaufen.“

Branchenkenner vermeinen zu spüren, daß Daimler-Benz seine Position auf dem Weltmarkt

sich BMW durch den zunächst belächelten, dann aber bewunderten Siegeszug in der Formel 1 ein nicht zu unterschätzendes Renommee geschaffen. „Unsere Marke erhebt im Technologiebereich einen Führungsanspruch“, sagt BMW-Werbechef Karl Wimmer, „sicher haben die Erfolge unseres Motors die Position der Marke im Meinungsumfeld verbessert.“

Für Mercedes-Benz stellt sich nach der spektakulären Verpflichtung des Rallye-Weltmeisters Walter Röhrl und der noch aufsehenerregenderen

Typenbezeichnung

Bemerkungen über BMW- und Mercedes-Fahrer.

Anfang Dezember, Autobahn Heilbronn-Stuttgart, wenig Verkehr. Ein BMW 323 i älteren Baujahres wirkt auffällig und lenkt die Gedanken seines Verfolgers auf sich. Grund: unangemessen niedriges Tempo, nicht einmal Richtgeschwindigkeit. Was mag es sein? Die Nähe des heranrückenden ersten Advent? Nachlassende Kompression? Oder auch nur versehentlich die neue „aktive Gelassenheit“, mit der die Bayerischen Motoren Werke in der Werbung ihren Turbodiesel postulieren?

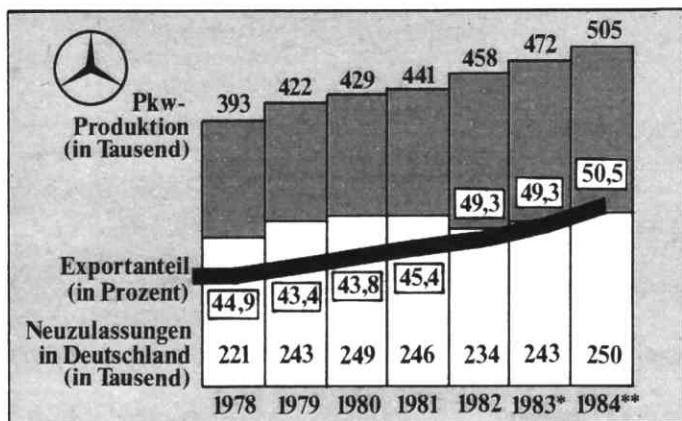
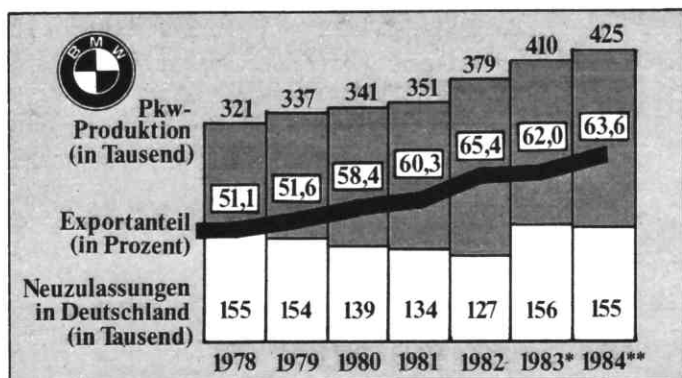
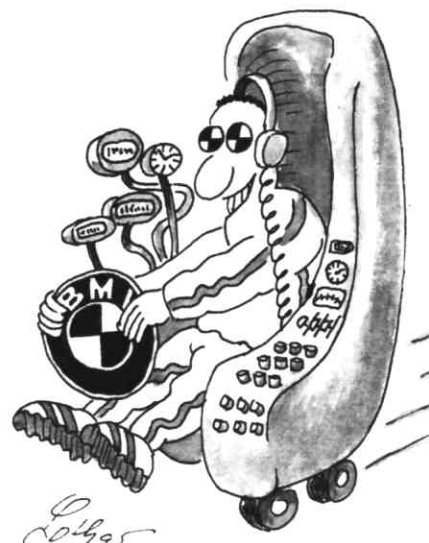
Man weiß es nicht, aber man registriert das Abweichen von der Linie. Die Linie, das ist auch ein Übereinstimmen mit der Firmen-Philosophie, die Herbert Kothe, BMW-Marketing-Leiter, im Sinne des BMW-Fahrers so beschreibt: „Er ist wählerisch und technischen Neuerungen gegenüber aufgeschlossen. Seine Charakterzüge sind geprägt durch eine junge, aktive Einstellung, durch zeitgemäßes Engagement und die Bereitschaft, vitale Leistung zu erbringen, diese aber auch zu fordern. Er willigt in den Wettbewerb ein und bringt zum Ausdruck, daß sein Wagen Teil seines persönlichen Stils ist.“

Junge, aktive Einstellung, vitale Leistung, Einwilligen in den Wettbewerb – all dies kommt per Automobil nicht so recht zum Ausdruck, wenn man sich von einem Golf Diesel überholen läßt. Doch die Freunde der excellenten BMW-Motoren, die sich zumindest blockweise auch in Weltmeister-Aggregaten der Formel 1 auffinden lassen, müssen nicht verzagen; Vorfälle dieser Art sind die Ausnahme, normalerweise führt der BMW-Fahrer nicht

nur im Rennen die Kolonne an – schon deshalb, weil er „ständig an sein Fortkommen denkt“, wie es der Psychologe Horst Nowak mit einem nicht zu überhörenden Doppelsinn formuliert.

Das oft ungeduldige Nach-Vorne-Stürmen, das sich im Straßenverkehr nicht nur durch markengerecht hohe Tempi (BMW-Werbung: „Es ist ein Ausdruck von persönlicher Freiheit, schnell fahren zu dürfen“), sondern häufig auch in Überholvorgängen um des Überholens willen ausdrückt, gründet sich unter anderem auf einen technokratischen Zukunfts-Optimismus, auf Abwehrmaßnahmen, die ein solches Bild in Zweifel ziehen, und auf den simplen Kernsatz „Leistung zählt wieder.“

Und wenn sie schon zählt, dann zeigt man auch gerne, wie weit man es gebracht hat. Eine



*voraussichtliches Ergebnis, **Schätzung

tatsächlich kritisch durchdacht und in Frage gestellt hat. „Unsere Arbeit“, sagt Hinrichs, „muß unseren Produkten und unseren Preisen entsprechen.“ Der Absatz auf bedeutenden Auslandsmärkten ist in der Tat beachtlich, reicht aber etwa in Frankreich, Großbritannien und Italien längst nicht an den Mitbewerber BMW heran.

Gerade in den motorsportbegeisterten Oasen Europas hat

Trennung vor drei Jahren gegenwärtig die Frage sportlicher Werkseinsätze nicht. Sagte der damalige Mercedes-Chefentwickler und heutige Vorstandsvorsitzende Werner Breitschwerdt: „Für das Image brauchen wir den Sport nicht.“

Es könnte Methode werden: Nach den Dividendenprozenten läßt Daimler-Benz dem Konkurrenten ein weiteres Mal den Vortritt.

BMW-Untersuchung belegt, daß in dem sogenannten aufstiegsorientierten Milieu, in dem BMW-Fahrer besonders präsent sind, hoher Lebensstandard und Konsum die angestrebten Werte sind, daß das Auto eindeutig als soziales Rangabzeichen fungiert, so daß sich der berufliche beziehungsweise soziale Aufstieg auch immer auf diese Art ablesen läßt. 5 350 Mark netto beträgt das durchschnittliche Haushalts-



einkommen des BMW-Fahrers, und damit liegt es immerhin um rund 1 000 Mark unter dem des durchschnittlichen Mercedes-Fahrers.

Dieser ist statistisch nicht nur in diesem Punkt ganz anders, denn er ist auch im Durchschnitt älter (49 statt nur 42 Jahre beim BMW-Fahrer), etwas höher gebildet, häufiger verheiratet und umgekehrt seltener ledig.

Für Helmut Schmidt, Verkaufsleiter Inland der Daimler-Benz AG in Stuttgart, gibt es den typischen Mercedes-Fahrer jedoch gar nicht. „Alle können Mercedes fahren“, befindet der Verkäufer und fügt ergänzend hinzu: „Ja, sie sollen es sogar!“ Ihm ist es recht, daß sich die Münchner in ihrem Auftreten so festgelegt haben, und er hält gerade das für einen Vorteil, was BMW-Mann Kothe für einen Nachteil hält oder auch halten muß: das größere Spektrum im automobilen Erscheinungsbild.

Zweifelloos ist die Homogenität des BMW-Programms in Verbindung mit dem Dynamik-Markenabzeichen kommerziell gut nutzbar, doch so weit wie vermutet lassen sich die Daimler-Typen – Wagen wie Menschen – nun auch wieder nicht auseinanderdividieren – trotz des Taxi-Images am unteren Ende der Skala und der Luxus-Welt im Namen eines 500 SEC ganz oben in den Wolken. Denn die gemeinsamen Werte unter den Blechen lassen auch auf die Seelen ihrer Fahrer schließen, wo man Werte-Konservatismus vorfindet und eine ebenfalls nicht zu übersehende Akzeptanz moderner Technologie.

Der menschliche Unterschied zum Konkurrenten BMW: Die Technik hat für den Mercedes-Fahrer im Hintergrund zu ste-

„Wenn man die Exklusivität von BMW wählt, bedeutet es nicht nur – wie bei Mercedes – ein bißchen mehr für ein Auto auszugeben, sondern einiges mehr davon zu verstehen“



„BMW hat erkannt, daß mit der i-Linie allein die Anforderungen breiter Käuferschichten an ein modernes Automobil auf Dauer nicht zu erfüllen sind“

hen. Es genügt ihm, daß sie ihm dient, aber er braucht sie nicht als Selbstzweck.

Und doch ist da gewissermaßen ein neuer Gang im Getriebe. Er heißt Mercedes 190 und gibt der ältesten Automobilfabrik der Welt Gelegenheit, ein we-



nig mehr als bislang mit eigentlich klassischen BMW-Werten auf Kundenfang zu gehen. So liest sich denn auch ein 190/190 E-Anzeigentext fast so, als sei er in München geschrieben worden: Da ist vom „Inbegriff von Sportlichkeit mit Verstand“ die Rede, und da muß man auf einmal auch „zügig vorankommen, sich schnell anpassen, beweglich sein und sicher, niemand behindern, vernünftige Chancen intelligent nutzen“. Ist es ein Wunder, daß

die sogenannten Eroberungskäufe in erster Linie von ehemaligen BMW-Kunden getätigt werden?

Und nicht nur das. „Plötzlich kamen Fahrer zu uns“, sagt Mercedes-Mann Schmidt, „die vorher einen aufwendig präparierten Golf GTI gefahren haben.“ Es sind Menschen, die ihre Ersparnisse spontan in ein Auto stecken, die andere materielle Güter hintan stellen, die – nachdem der Kaufentschluß gefallen ist – ihr Auto schnell wollen und lange Lieferzeiten nicht akzeptieren. Die klassischen Mercedes-Werte, wie Sicherheit, Gediegenheit, Komfort und hoher Wiederverkaufswert, treten da etwas in den Hintergrund, und auch das Familienvermögen ist noch nicht so bedeutsam.

Und die anderen? Auch Stichproben, von auto motor und sport eigens eingesammelt, haben bestätigt, daß die etablierten Daimler-Charakteristika von ihren Fahrern erkannt und bestätigt werden. Werner Jäger aus Waiblingen findet, daß sein Mercedes 500 SL „das beste Auto der Welt ist und daß der Maßstab an Qualität bei BMW weit unter dem von Mercedes liegt“. Gerhard Meyer aus Reutlingen, 280 SE, spricht die Daimler-Sicherheit an: „Der Mercedes ist eine halbe Lebensversicherung.“ Auf BMW hat er „keinen Bock“. Thomas Iffland, Mercedes 300 TD-Fahrer aus Berlin, beobachtete zu Recht, daß der „Mercedes einen ruhig macht beim Fahren“. Einen eventuellen BMW wehrt er ab mit dem logischen Hinweis, „dann dauernd zu schnell zu fahren“.

Umgekehrt funktioniert das Spiel ebenfalls. Klaus Adam aus Filderstadt etwa sagt über seinen BMW 320: „Er hat eine schöne Form, ist kultiviert und

außerdem ein sportliches Fahrzeug.“ Mercedes fährt er nicht, denn der ist im Vergleich „zu langsam und eine konservative Familienkutsche“. Christiane Marschallek, BMW 318-Fahrerin aus Berlin, findet ihr Auto „schnell und sportlich“ und kann das Mercedes-Image nicht leiden: „In Daimlern sieht man immer alte, fette Macker.“ Kurt Horlacher aus Waiblingen, BMW 520 Automatik, hält ihn für „ein optimales Auto“ und lobt die „Wendigkeit und Sportlichkeit“. Mercedes findet er „nicht so sportlich und überheblich“.

Auch der Stuttgarter Psychiater Professor Dr. Ottomar Domnick, Filme-Macher, Kunst-Sammler und Automobil-Ästhet, fand seinen bis vor kurzem gefahrenen Mercedes 500 SEC nicht zu 100 Prozent gelungen. Er schien ihm immer „eine Nummer zu groß dimensioniert“, und als er mit seiner Neuerwerbung in die Garage fuhr, empfand er es gleichermaßen störend wie zutreffend, daß seine Frau von einem „Luftschiff“ und „Himmelskörper“ zu sprechen begann. Zu BMW entwickelte der stets auf der Suche nach dem optimalen Automobil befindliche Professor nur in den fünfziger Jahren eine Beziehung; da fuhr er den 502 V 8 und anschließend den legendären Sportwagen 507. Heute findet er, in Kenntnis der aktuellen BMW-Modelle, daß „nervöse Irritationen entstehen durch die ständigen elektronischen Anweisungen“. Sie stellen für ihn „eine Art der Bevormundung dar, die den Fahrer auch verunsichern kann“.

BMW schon Jahrzehnte nicht mehr, Mercedes seit kurzem nicht mehr: Die Alternative heißt Jaguar XJ S und hat das, was Mercedes nicht bieten kann und woran BMW entwickelt, nämlich zwölf Zylinder. „Und damit“, so läßt der Nervenarzt wissen, „rauscht Domnick ab, als gäbe es nichts Schöneres auf dieser verkrachten Welt.“