



Die zwei Superautos:

Das Derby um die Krone des Fahrspaßes kommt jetzt erst richtig zwischen den beiden süddeutschen Edelmarken in Gang. War schon die Kreation des 190 mit dem klaren Ziel der Eroberung von Kunden und Herzen in Richtung München geplant, so macht das Einpflanzen eines leistungsstarken Sechszylinders in den Baby-Benz die Konfrontation erst richtig heiß.

Der Stuttgarter 190 E 2.3 soll – davon darf ausgegangen werden (trotz des Fehlens von zwei Zylindern) – nicht gerade dem Münchner 320i hinterherfahren, und erst recht hat der 190 E 2.6 das Zeug, den 325i in die Schranken zu weisen.

Scheinheilig wird in den Konzernzentralen von BMW und Mercedes die Parole ausgegeben, an einem „Kampf“ (weil schreck-

liches Wort!) sei beiderseits nicht gedacht. Man schätze das andere Fabrikat durchaus, aber man sei eben doch besser. Der Kunde solle entscheiden. Und – bitte, bitte – die Markenfans sollten am

Von Peter J. Glodschey

Stammtisch artig und auf der Autobahn nicht aggressiv miteinander umgehen. Dennoch: Jedermann in Stuttgart-Untertürkheim und in München-Milbertshofen weiß, daß gerade diese Autos – in den falschen Händen – Prototypen für die Vertreter der neudeut-

schen Ellenbogengesellschaft sein können.

Der Autotester – obwohl auch nicht ohne Emotionen – hat sich um das zu kümmern, was er „erfährt“, was die Tatsachen und wie sie zu bewerten sind.

Das wichtigste Ergebnis schon vorweg: Beide, 325i und 190 E 2.6, sind überdurchschnittlich

Coupés in Limousinenform

gute Autos. Ihre Unterschiede liegen im Charakter. Beide Entwicklungsmannschaften haben durchaus abweichende Ansichten darüber, wie ein handliches, schnelles Auto, das einen gehörigen Schuß Sportlichkeit erlaubt, auszusehen hat.

Nur in einem Punkt sind sie sich einig: Das Raumangebot innen ist eine zu vernachlässigende Größe. Und offensichtlich neh-

men es die Kunden gern hin. Weder vorn noch hinten können sie mehr als durchschnittliche Autos der Kadett-Escort-Klasse bieten. Was die Nutzung der Innenlänge angeht, werden sie in wesentlichen Maßdaten von preiswerten Kompaktautos der zweiten Generation (z. B. Golf) geschlagen.

Nach heutigem Standard sind 190er und Dreier Zwei-plus-Zwei-sitzer, Coupés in Limousinenform.

Auf den hinteren Plätzen kommt es leicht zum Klappmesser-Effekt. Schon normal große Mitfahrer müssen den Kopf einziehen oder die Beine sorgsam anziehen. Die zwei hinteren der vier Türen sind eher eine praktische Beladungshilfe für die Nutzung der Rückbank als Gepäckablage.

Der Fahrer hat dieses Problem hinter sich, und was nach vorn

losgeht, schwemmt augenblickliche Bedenken am kleinen Auto fürs große Geld weg.

Um dem BMW den Vortritt zu lassen, der erst den Markt für solche „Kraftwagen“ geöffnet hat

Fahrwerke wie Sportwagen

– der geht ab wie die Feuerwehr (siehe Test-Tabelle). Die Fahrwerke gehören klar in den Bereich reinrassiger Sportwagen. Und auch einige Eigenarten des schnellen Münchners sind original „Sportwagen“.

Dazu zählt die kurvengierige Lenkung, eine Zahnstangenlenkung, wie sie heute vorwiegend bei frontgetriebenen Autos im Einsatz ist. Mercedes verwendet dagegen auch im 190 seine traditionelle Kugelumlauflenkung. Sie gibt ein leicht träges, weniger präzises Lenkgefühl. Natürlich



Wer kann was besser?

Fotos: Brian Chittock



Der kompakte BMW 325i glänzt mit Super-Handlichkeit und Fahrleistungen, die an Sportwagenwerte heranreichen

Technische Daten: BMW 325i

Sechszylindermotor, vorne längs eingebaut, obenliegende Nockenwelle, Hubraum eff. 2494 ccm, Bohrung x Hub 84 x 75 mm, Verdichtung 9,7:1, 126 kW (171 PS) bei 5800/min, max. Drehmoment 226 Nm bei 4000/min, Einspritzanlage, Fünfganggetriebe, Heckantrieb, Einzelradaufhängung, vorne Federbeinachse, hinten

Schräglenkler, Scheibenbremsen vorne u. hinten, Kofferrauminhalt 404 l, Leergewicht 1145 kg, Zuladung 460 kg, Anhängelast 1200 kg, Tankinhalt 55 l, **Meßwerte:** 0-100 km/h in 8,2 Sek., 1 km mit steh. Start in 29,1 Sek., Höchstgeschwindigkeit 218 km/h, Verbrauch (Werk) 6,4/8,1/12,2 l (Super)/100 km, **Preis:** 38300 Mark.



Der neue Sechszylindermotor macht im kleinen 190er eine gute Figur. Er bringt die sanfte Sportlichkeit zum Mercedes-Komfort

Technische Daten: Mercedes 190 E 2.6

Sechszylindermotor, vorne längs eingebaut, obenliegende Nockenwelle, Hubraum eff. 2599 ccm, Bohrung x Hub 82,90 x 80,25 mm, Verdichtung 9,2:1, 122 kW (166 PS) bei 5800/min, max. Drehmoment 228 Nm bei 4600/min, Einspritzanlage, Fünfganggetriebe, Heckantrieb, Einzelradaufhängung, vorne Dämpferbeinach-

se, hinten Raumlenerachse, Scheibenbremsen vorne und hinten, Kofferrauminhalt 410 l, Leergewicht 1210 kg, Zuladung 500 kg, Anhängelast 1200 kg, Tankinhalt 55 Liter, **Meßwerte** (Werk): 0-100 km/h in 8,2 Sek., 1 km mit steh. Start in 29,3 Sek., Höchstgeschw. 218 km/h, Verbrauch 6,9/8,8/12,2 l (Super)/100 km, **Preis:** 44289 Mark.

arbeiten Bayern wie Schwaben mit einer Servounterstützung, die im unnachahmlichen Techniker-Deutsch „Hilfskraftlenkung“ genannt wird.

In beiden Wagen ist der Kontakt zur Straße, der bei einer solchen Einrichtung häufig leidet, so gut, daß man sie nur beim Einparken in enge Lücken überaus positiv spürt. Das geht dann mit zwei Fingern.

Komfortautos für sportliches Fahren

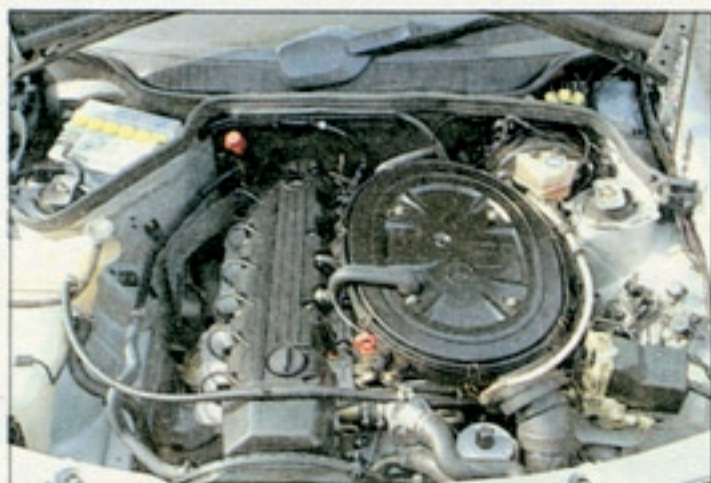
Auf glatter Piste benimmt sich der 325i ausreichend komfortabel, aber schön straff. Auf schlechterem Untergrund wird er zur „Stuckerkiste“, gemessen an der Konkurrenz. Ein Eindruck, den man nur dann gewinnt, wenn man häufig die Fabrikate wechselt – und fährt. Es gibt immer noch genug Fahrer (nicht nur bei

Vergleichstest

Eindrucksvoll ist der Blick unter die Haube des 325i. Die Ansaugkanäle von der elektronisch gesteuerten Gemischaufbereitung zu den einzelnen Zylindern sehen aus wie eine fette Spinne aus Metall, die oben auf dem Motor sitzt. Der Kühler mußte ganz knapp hinter der BMW-Niere platziert werden



Beim 190 E 2.6 reicht der schwarze Zylinderkopfdeckel von der Spritzwand unter der Windschutzscheibe bis zu der vorderen Blechtraverse, über die der Wabengrill geklappt wird. Vorn (im Foto unten) ist die Abdeckung der Steuerkette für die Nockenwelle deutlich zu erkennen



BMW: 4-Speichen-Sportlenkrad. Fünfganggetriebe serienmäßig, Sportgetriebe für 950 Mark extra



Das typisch riesige Mercedes-Lenkrad im „2.6“. Fünfganggetriebe ist serienmäßig

BMW), die das für ein sportliches Erlebnis halten. Auch das gehört in den Bereich der Geschmacks-sachen. Technisch ist das Thema abgehakt. Mercedes hat zweifellos bewiesen, daß „harte“ Kontrolle der Achsen und Räder durch Stoßdämpfung und Federn nicht sein muß. Sportliches Fahren ist längst kein unauflösbarer Widerspruch zu einem Komfortauto. Beide erledigen ihr Fahrprogramm leise, kaum störende Wind-, Motor- oder Reifengeräusche. Das erwartet man von Sechszylindern.

Der Potenz-190 ist gegen den Münchner Urtyp geradezu ein Schmusekätzchen, was das Ansprechen und Ausbügeln von Unebenheiten angeht.

Seit der neue, jugendliche Chef-Ingenieur von BMW, Dr. Wolfgang Reitzle (37), der stauenden Umwelt erklärt hat, eigentlich habe BMW die „Raumlenkerachse“ vor Mercedes erfunden (nur sei eben damit in der Öffentlichkeit nicht geklappt worden), kann man annehmen, daß die Münchner heftig an der Verfeinerung ihrer Schräglenkerachse gearbeitet haben. Tatsache ist, daß heute viele Hinterachsen mit der schwierigen Aufgabe fertig werden, sowohl komfortabel zu federn als auch eisen die Position quer zur Fahrzeuglängsachse beizubehalten. Nur so wird vermieden, daß die Hinterräder beim Durchfedern „mitlenken“, wie dies früher bei

der Starrachse der Fall war. Der Name für das Ganze ist weniger wichtig. Im Klartext: Die Zeiten sind vorbei, wo der Dreier bei hohem Tempo kaum sauber geradeaus fuhr und beim Einlauf in Kurven dem Fahrer ein flüßiges Gefühl in der Magengrube bereitete. Der BMW macht's sauber und in Extremfällen problemlos für den geübten Fahrer.

Die Mercedes-Viellenkerachse schlägt sich bei Trockenheit noch besser. Das „Wunder“ wird bei Nässe deutlich kleiner. Für Autos in Standard-Bauweise (Motor vorn, Antrieb hinten), die BMW und Mercedes immer noch bevorzugen, kann es vorläufig ohne 4x4-Antrieb nicht die absolute Schlechtwetter-Sicherheit geben.

Eine Verbesserung ist bei beiden mit einem zusätzlichen Sperrdifferential möglich. Beim Weißblauen kostet es mit 25% Sperrwirkung 780 Mark mehr, beim Schwaben als Selbstsperrautomatik (ASD) 1573,20 Mark.

Im Test war der BMW ein bißchen schneller als der Mercedes. Das reicht jedoch nicht als Überlegenheitsbeweis. Das Münchner Auto hat eine mehr rauhe Herzlichkeit, das Stuttgarter brilliert mit kraftvoller Lässigkeit. Das offene Rennen wird der Kunde entscheiden. Zwischen weißblauer Marke und dem Stern gibt es in anderen Klassen stärkere Unterschiede als bei den „kleinen“ Sechszylindern. ■

Pluspunkte – Minuspunkte

BMW 325i

+ Sehr spritzige Fahrleistungen, Cockpit mit Stil, ABS-Bremssystem seit neuestem serienmäßig

- Harte Federung, vor allem bei der Wahl von extra-breiten Reifen, sehr schmale hintere Türen beim Viertürer, Innenraum eng

Mercedes 190 E 2.6

+ Überdurchschnittlicher Fahrkomfort, inzwischen gute Verarbeitung bei der 190er-Reihe, hohe Fahrleistungen

- Für ein sportliches Auto zu großes Lenkrad, ab Werk keine Sportsitze lieferbar, Innenraum eng

Fotos: Brian Chittock

**Nächsten Montag
in Auto Bild**

Selbermachen

So wird Ihr Auto winterfest

Test

**10 Autoradios
für 500 Mark**

Großer Katalog

**Alle Autos unter
20000 Mark**

Opel Kadett GSi gegen Peugeot 205 GTI
(beide jetzt mit 130 PS)