

Frischer Wind in
der Zweiliter-Klasse:

'Kleiner' Mercedes

und

BMW 2002



1968 fängt prima an:
Aktion in Stuttgart
mit der Vorstellung des
'kleinen' Mercedes,
Reaktion in München
mit dem Mini-
Zweiliter-BMW-2002.
Beide Aktionen
versuchen wir unter
einen Hut zu bringen.



Der 'gute Stern' und das weißblaue Emblem sind neu poliert

Wie wir schon vor einem halben Jahr voraussagten, ist der neue 'kleine' Mercedes eine Sensation! 'Klein' steht hier in Gänsefüßchen, weil wir sagen wollen, daß es sich um die kleinere Karosserie-Version handelt, die gegenüber der des Mercedes 250 S um 21,5 cm kürzer und 4 cm schmäler ist. Auf der anderen Seite jedoch kann man den 'Kleinen' auch mit dem gleichen Motor und den gleichen Fahrleistungen des Mercedes 250 S haben, und da sitzt schon etwas dahinter, was der Konkurrenz das Leben schwer machen kann.

Überraschend schnell gerührt hat sich der Hauptkonkurrent in München und quasi über Nacht ein Projekt verwirklicht, das schon lange auf der Wunschliste vieler BMW-Fans steht, nämlich die Ausrüstung des BMW 1600 mit einem Zweilitermotor. Und nicht von ungefähr schickte man uns das erste Exemplar des BMW 2002 herüber nach Stuttgart, als wollte man uns einhämmern, daß trotz des Triumphes der Untertürkheimer in München nicht kapituliert wird und daß dieses Geschoß die Stellung halten soll, bis einmal die neuen BMW-Sechszylinder eingreifen können.

Der neue 'kleine' Mercedes ist eine Wucht: Modern, wohlproportioniert und nach dem neuesten Stand der Technik ausgerichtet. Man kann ihn sparsam und gemütlich in der Zweiliter-Diesel-Version haben oder etwas tempramentvoller als 2,2-Liter-60-PS-Diesel. Diese beiden Autos bringen mäßige Mittelklasse-Fahrleistungen, und doch haben sie viele Vorteile, so daß Daimler-Benz auf sie so wenig verzichten kann wie VW auf den Käfer. Das sind — obwohl auch andere Firmen Autos mit Dieselmotor bauen — konkurrenzlose Modelle in al-

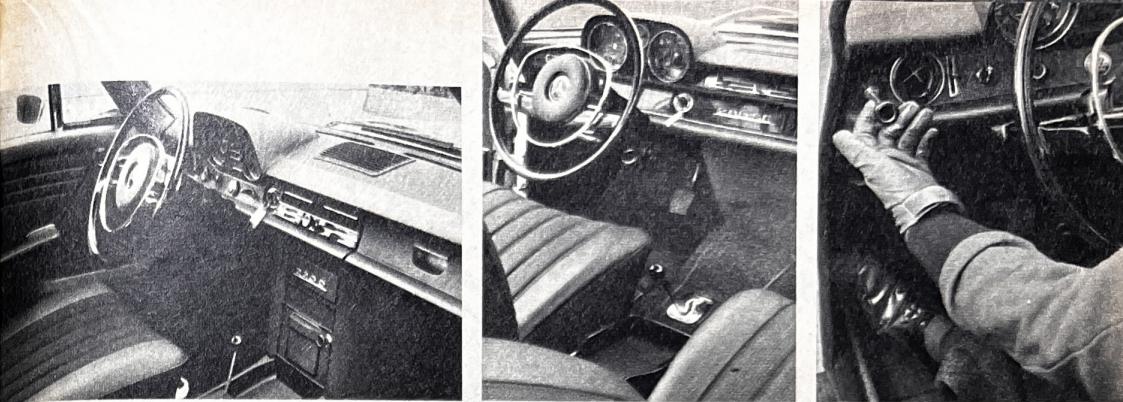
ler Welt, von Biberach bis Bangkok, von Kapstadt bis Adelaide. Taxifahrer werden die kürzeren Abmessungen und den Innenraum des Mercedes 250 S zu schätzen wissen, aber auch Leute, die mit diesem Auto gern zehn Jahre und mehr zusammenbleiben möchten.

Richtig schön allerdings wird der kleine Mercedes erst mit einem Benzинmotor, denn nur dieser bringt die Fahrleistungen, die man von einem solchen Auto erwartet. Man kann unter zwei Vierzylindern und zwei Sechszylindern mit 95 bis 130 PS wählen. Neu ist ein 2,2-Liter-Vierzylinder mit 105 PS, und wenn man sich seine Daten genau anschaut, so sieht man in ihm den direkten Konkurrenten für den BMW 2000, während die Modelle 230 und 250 dem BMW 2000 TI das Leben sauer machen sollen.

Schräglenger-Diagonal-Pendelachse

Auch wenn man bei Daimler-Benz auf das Wort nicht verzichtet: eine Pendelachse im alten Sinne gibt es beim kleinen Mercedes nicht mehr. Es ist eine Schräglenger-Hinterachse wie aus dem Bilderbuch, bei der die Lenker diagonal zur Fahrtrichtung am Hinterachsträger angelehnt sind und die Räder so führen, daß es nur noch minimale Spur- und Sturzänderungen gibt. In der Praxis funktioniert das genauso gut wie bei BMW, so daß dieses Argument für die Münchner nicht mehr zieht.

Sie müßten sich also etwas Neues einfallen lassen und gingen ins Extrem: Wenn Mercedes ein relativ großes Auto baut, dann rüsten wir unseren handlichen Zweitürer 1600 mit einem Zweilitermotor aus mit Fahrleistungen, für die



Die Armaturen sind weitgehend vereinheitlicht: Ganz links der Mercedes 220 D, in der Mitte der Mercedes 280 SE. Einheitlich ist die Fußfeststellbremse (rechts), die durch Knopfzug gelöst wird.

man in Untertürkheim schon die großen Sechszylinder bemühen muß. Dieses Rezept ist nicht neu und immer wieder erfolgversprechend, vor allem dann, wenn es sich, wie hier, um ein Auto mit hervorragenden Fahreigenschaften handelt.

Doch die Fahreigenschaften des neuen Mercedes sind gleichwertig: Noch im Super-Test BMW 2000 kontra Mercedes 230 (s. hobby 14/67 bis 16/67) wünschten wir uns für den Mercedes eine handlichere Karosserie und vor allem eine neue Hinterachse, bei der es weder in den Kurven, noch beim Ein- und Ausfedern oder beim Bremsen Spur- und Sturzverstellungen gibt. Dieser Wunsch ist hundertprozentig in Erfüllung gegangen, allerdings nur für den 'Kleinen', weil die großen Mercedes vom 250 S bis zum 300 SEL weiterhin mit Eingelenk-Pendelachse ausgerüstet werden.

Im Jahre 1967 hat der Mercedes 250 S trotz allgemeiner Rezession einen beispiellosen Aufstieg erlebt, im Inland wie auf den Exportmärkten. Nunmehr gibt es als Spitze des kleinen

Programms einen 250 mit dem gleichen Motor und den gleichen Fahrleistungen, aber mit einer 21,5 cm kürzeren und 4 cm schmaleren Karosserie. Und mit der Schräglenger-Hinterachse! Dieser 250 müßte also der neue Schlager werden, sofern es sich um ein Auto zum Fahren und weniger zum Repräsentieren handelt.

Doch in Untertürkheim hat man vorgesorgt und mit einem neuen und stärkeren Motor von 2,8 Litern der größeren Karosserie einen neuen Anreiz gegeben. Dieser Motor leistet in der Vergaser-Ausführung 140 PS, als Einspritzer für den Mercedes 280 SE und SEL 160 PS und schließlich für den 280 SL und den 300 SEL 170 PS. Der Dreilitermotor ist also verschwunden, und den Mercedes 300 gibt es nur in der fünf Meter langen SEL-Ausführung. Unverändert bleibt der große Mercedes 600 mit seinem 250-PS-V8-Motor.

Mercedes-Käufer können also unter 15 Modellen wählen, und die Wahl wird schwer, sofern man nicht von vornherein auf einen BMW mit Mercedesstern aus ist. Da wäre der Mer-



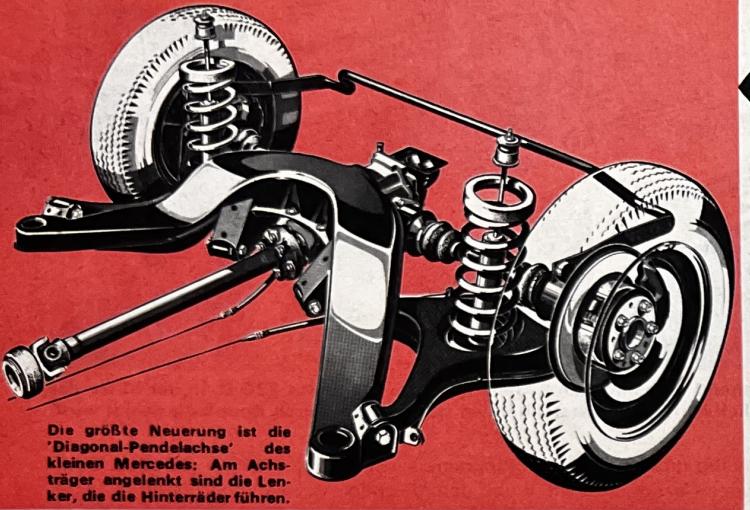
Trotz Verkürzung noch ausreichender Gepäckraum: 580 Liter faßt der neue 'kleine' Mercedes.



Im verkürzten Motorraum ist noch genügend Platz für einen Sechszylinder: Hier der des 230.



Wie sich die Autos gleichen: Aus dieser Perspektive ist es schon schwierig, den 220 D (links) vom 21,5 cm längeren 280 S zu unterscheiden. So nobel sieht heute selbst der Diesel aus!



Die größte Neuerung ist die 'Diagonal-Pendelachse' des kleinen Mercedes: Am Achsträger angeklemmt sind die Lenker, die die Hinterräder führen.

cedes 200, der leistungsmäßig dem BMW 1800 entspricht, der 220 als Pendant zum BMW 2000 und der 230 als Gegenstück zum BMW 2000 TI wie der 250 zum TILUX. Ob die Ähnlichkeiten so rein zufällig sind?

BMW 2002 — ein Auto, das aus dem Rahmen fällt

Für dieses Modell gibt es in Untertürkheim kein Pendant, nämlich ein Auto mit einer Spitzte, die zwischen der des Mercedes 230 und 250 liegt und mit einer Beschleunigung, die der des 250 nahekommt. Ein kurzes, handliches Auto mit nur zwei Türen und zu einem wesentlich geringeren Preis.

Wir haben das neue Auto ein paar Wochen lang, unter einer neutralen Typenbezeichnung getarnt, gefahren und nicht nur sehr viel Spaß, sondern auch manche Verwunderung bei anderen Verkehrsteilnehmern erlebt. Letzteres auf der Autobahn, wenn der vermeintliche 1600 bei 175 km/h noch einen Zahn zuzulegen vermochte. Oder bei seinen Temperamentsausbrüchen auf langen Autobahnsteigungen, wenn der Vorfahrende die Überholspur freimachte und der vermeintliche 1600 einfach den Berg hinaufflog. Ähnliches kann man zwar auch beim serienmäßigen 1600 TI haben, doch für den 2002 spricht manches Argument:

1. Größerer Hubraum — höheres Drehmoment. 16 mkg bei 3000 U/min heißt das größte Drehmoment beim Zweiliter, während der 1600 TI 13,4 mkg bei 4500 U/min zeigt. Schon die Drehzahlen

Mercedes 250

zeigen, daß der Zweiliter elastischer ist und darum weit weniger sportlich gefahren werden muß. Eine Rakete für Schaltfaule steht hier also zur Verfügung!

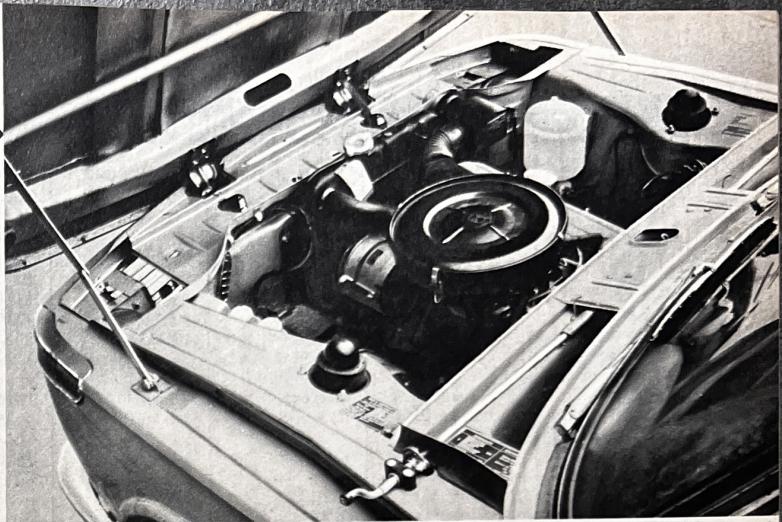
2. Einfache 'Gasanstalt'. Statt zweier Solex-Doppelvergaser, die sehr sorgfältig abgestimmt werden müssen, gibt es hier einen einfachen Vergaser, mit dem man wohl niemals Kummer haben wird. Saubere Übergänge sind also garantiert, und das erleichtert die Wartung des Motors.

3. Geringere Verdichtung. Mit einem Auto möchte man gern einmal in den Urlaubfahren, und es gibt noch Länder, in denen es entweder kein Super gibt oder in denen die Oktanzahl für einen störungsfreien Betrieb nicht ausreicht. Gerade mit dem BMW-Zweilitermotor haben wir mit echtem Klingelbenzin die besten Erfahrungen gemacht, weil er es anstandslos verdaute. 8,5:1 ist die Verdichtung des Zweiliters, 9,5:1 des 1600 TI.

BMW 2002

4. Billiger als der 1600 TI. BMW besitzt zwar noch keine Unterlagen genauer Art, die man uns im Augenblick zur Hand geben kann. Doch man sagte uns, daß der 2002 etwa 400 Mark billiger als der 1600 TI sein werde. Das ist an sich gar nicht so erstaunlich, denn allein schon die 'Gasanstalt' des TI kostet ein gutes Stück Geld, das man hier einspart.

5. Leichtes Auto: großer Motor. Was man bei Opel kann, das kann BMW schon lange, zumal der BMW 1600 fahrwerksmäßig mit den 100 PS des Zweiliters fertig wird. Man sieht hier aber immer zu einseitig auf die Fahrleistungen und beachtet zu wenig, daß ein großer Motor, der nicht laufend bis ins Letzte belastet wird, eine weit längere Laufzeit verspricht. Dieses Argument ist wichtig, und wir möchten es deutlich herausstellen, weil wir jüngst einmal mit einer Bemerkung über BMW-Motoren mißverstanden wurden.



Im BMW 1600-2 hat der Zweilitermotor gut Platz: Am einfachen Luftfilter bzw. Vergaser erkennt man, daß es sich um den Zweiliter handelt.

Beim Test des BMW 1600 GT war davon die Rede, daß dieser Motor mehr auf Leistung als auf Lebensdauer ausgerichtet sei. Das darf man aber nicht verallgemeinern und auf BMW-Motoren grundsätzlich beziehen. Ein Motor in einem Sportwagen, der laufend mit hohen Drücken und Drehzahlen belastet wird, den man beim Schalten hochjubeln läßt und der rasant gefahren wird, der ist auf Hochleistung ausgelegt. Ein Motor, dessen Reserven nur hier und da beansprucht werden, der kleinere Drücke und Drehzahlen zu verkraften hat, der hat die größere Chance, lange zu leben. Ein Hirte in Usbekistan lebt meist auch länger als ein Top-Manager im Goldenen Westen, und bei Motoren ist das eben nicht anders, von wem sie auch gebaut werden mögen. So, und nur so war das gemeint!

Testfall Italien: Wie hell leuchtet der Stern?

Bekanntlich müssen die Italiener für Autos aus dem Ausland viel Geld bezahlen. Ein Mercedes 250 kostet fast vier Millionen Lire, ein Alfa Romeo 2600 Berlina keine drei Millionen. Die Italiener kaufen in den ersten neun Monaten 1967 ganze 91 Alfas des genannten Typs, 1000, Fiat 2300, 44 Lancia Flaminia, aber 1085 BMW 2000 und 2256 Mercedes 250! Der neue Mercedes, preiswerter, handlicher, technisch vollkommener, hätte also große Aussichten, diesen einmaligen Erfolg, der sich nicht allein auf den italienischen Markt bezieht, zu untermauern.

Die neuen Mercedes-Modelle technisch gesehen...

Modell	Zyl.	ccm	PB-U/min	MD-U/min	Gewicht	kg/PS	0-100	Spitze
200 D	4	1988	55/4200	11,5/2400	1360	24,7	31,0	130
220 D	4	2197	60/4200	12,8/2400	1360	22,7	28,0	135
200	4	1988	95/5000	15,9/2800	1310	13,8	15,0	160
220	4	2197	105/5000	18,2/2800	1310	12,5	13,7	168
230	6	2292	120/5400	18,2/3600	1335	11,1	13,3	176
250	6	2496	130/5400	20,3/5400	1360	10,6	12,8	180
250 S	6	2496	130/5400	19,8/4000	1440	11,1	12,8	180
280 S	6	2778	140/5200	22,8/3600	1460	10,4	12,8	180
280 SE	6	2778	160/5500	24,5/4250	1485	9,3	12,5	185
280 SL	6	1778	170/5750	24,5/4500	1360	8,0	9,0	190
300 SEL	6	2778	170/5750	24,5/4500	1620	10,3	11,3	190
600	8V	6329	250/4000	51,0/2800	2320	9,9	8,7	205

... und bis auf den letzten Millimeter ausgemessen

Modell	Radstand	Länge	Breite	Höhe	Bemerkungen
200 alt	270	473,0	179,5	149,5	Eingelenk-Pendelachse
200 neu	275	468,5	177,0	144,0	Diagonal-Pendelachse
220	275	468,5	177,0	144,0	Diagonal-Pendelachse
230	275	468,5	177,0	144,0	Diagonal-Pendelachse
250	275	490,0	181,0	144,0	Eingelenk-Pendelachse
280 S	275	500,0	181,0	144,0	Eingelenk-Pendelachse
280 SEL	285	500,0	181,0	144,0	Eingelenk-Pendelachse
300 SEL	285	428,5	176,0	130,5	Eingelenk-Pendelachse
280 SEL	240	488,0	184,5	142,0	Eingelenk-Pendelachse
280 SEC	275				

Der neue BMW im Kreise seiner 'nächsten' Konkurrenten

	BMW 2002	BMW 1600 TI	BMW 2000	Mercedes 250	Alfa Romeo Giulia Super
Zylinderzahl	4	4	4	6	4
Anordnung	Reihe	Reihe	Reihe	Reihe	Reihe
Hubraum	1990 ccm	1573 ccm	1990 ccm	2496 ccm	1570 ccm
Bohrung × Hub	89 × 80 mm	84 × 71 mm	89 × 80 mm	82 × 78,8 mm	78 × 82 mm
Verdichtung	8,5:1	9,5:1	8,5:1	9,0:1	9,0:1
PS bei U/min	100/5500	105/6000	100/5500	130/5400	98/5500
Max. Drehmom. b. U/min (mkg)	16/3000	13,4/4500	16/3000	20,3/3600	13,3/2900
Nockenwellen	1 obenliegende	1 obenliegende	1 obenliegende	1 obenliegende	2 obenliegende
Kurbelwellenlager	5	5	5	7	5
Vergaser	1 Solex 40 PDSI	2 Solex Doppel 40 PHH	1 Solex 40 PDSI	2 Zenith 35-40 INAT	2 Weber Doppel 40 DCOE
Leistungsgewicht	ca. 9,3 kg/PS	9,2 kg/PS	11,5 kg/PS	10,45 kg/PS	10,6 kg/PS
Beschleunigung:					
0–80 km/h (sec)	6,8	6,8	8,8	ca. 8,4	8,3
0–100 km/h (sec)	10,4	10,6	13,2	ca. 12,8	12,3
0–120 km/h (sec)	14,6	15,7	19,8	ca. 19,3	17,6
0–140 km/h (sec)	21,9	22,4	30,8	ca. 28,7	25,4
Höchstgeschwindigkeit (km/h)	178 km/h	176,5	168	ca. 180	178

Safety immer noch first

Was den Sicherheitsbewußten immer wieder begeistert, das ist die Konsequenz, mit der Daimler-Benz diesen Gedanken praktisch bis ins Letzte ausspielt. Die primäre Sicherheit hat beim neuen Mercedes zunächst einmal durch den Einbau der neuen Hinterachse gewonnen. Kräftigere Motoren bringen kürzere Überholwege, Scheibenbremsen an allen Rädern mit Bremshilf und zwei optimal angelegten Sicherheitskreisen ergeben kurze Bremswege. Vermieden wird nunmehr auch das Eintauchen des Wagenbugs beim Bremsen durch eine Anti-dive-Vorrichtung und damit die Verkürzung des Lichtkegels, falls man eine Kurve oder ein sonstiges Straßenstück anbremst. Ein Sonderlob für die Eliminierung der alten Stockhandbremse unter dem Armaturenbrett: Sie wird ersetzt durch eine Fuß-Feststellbremse, die mit einem Zug an einem Griff im Armaturenbrett wieder gelöst werden kann. Die Kugelumlauflenkung ist noch leichtgängiger und präziser, und ein Wendekreis von ganzen 10,8 Metern macht manches gefährliche Wendemanöver überflüssig. Auch an der Viergang-Automatik wurde etwas für die Sicherheit getan: Der 2. und 3. Gang sind direkter übersetzt, so daß man zum Überholen in den Gängen auf höhere Endgeschwindigkeiten kommt.

Trotz kompakterer Bauweise hat sich nichts an der vorbildlichen sekundären Sicherheit geändert: Personenzelle und Knautschbleche sind in bekannter Wirksamkeit erhalten. Die Lenksäule ist teleskopartig zusammenschiebbar, und ein Pralltopf unter dem Lenkrad nimmt zusätzlich Energien auf. Knöpfe, Hebel, Griffe sind

entschärft, der Mercedes bleibt hier weiterhin ein Vorbild für den gesamten Personenwagenbau in der Welt. Natürlich auch für den BMW 2002, bei dem wir übrigens eine schöne, sichere Sache entdeckten, nämlich einen Zündschlüssel, dessen Griff über ein Scharnier abklappbar und dem Knie nicht mehr gefährlich werden kann (!).

Gute Autos sind immer verkäuflich

Was die Untertürkheimer und Münchner gemeinsam haben, ist ihr Erfolg. Beide bauen gute und in aller Welt renommierte Autos, und die ihnen offenstehenden Märkte sind so groß, daß beide Firmen nebeneinander existieren können. Es steht außer Zweifel, daß der neue Mercedes den BMW bedrängen wird, doch in München wird ein ausgezeichnetes Ingenieursteam weiterhin dafür sorgen, daß der an ein Wunder grenzende Weg zum Erfolg weiterhin beibehalten wird.

Das hat zunächst einmal der 'Schnellschuß' mit dem kombinierten BMW 2002 bewiesen, der ein Voltreffer zu werden verspricht. Und die Sechszylinder, die demnächst aus München kommen werden, dürften den bisherigen Erfolg auf eine breitere, sichere Basis stellen. Und bei Daimler-Benz wird es wieder Lieferfristen geben, und die Käufer werden mehr oder weniger geduldig auf ihre Autos warten. Der Erfolg eines Autos, eines Werkes oder Konzerns wird in den Konstruktionsbüros begründet: Wer in allen Wechselspielen des wirtschaftlichen Auf und Ab seinen Weg gehen will, der muß gute, fortschrittliche Autos bauen, denn die Ära der technisch billigen Autos ist vorüber.

hobby im Bild

Strahlpistolen führt die englische Polizei ein, um die Nebelwarnlampen an den Fernstraßen einzuschalten.

Ohne auszusteigen, richtet ein Polizist den Strahl auf eine Fotozelle und schaltet die beiden abwechselnd aufleuchtenden Blinklampen ein.

