Neue Klasse oder

TEXT Alf Cremers Fotos Karl-Heinz Augustin

ie S-Klasse gab sich in den 60er-Jahren so volkstümlich wie nie. Selbst die Kleine Flosse, intern W110 genannt, bot das gleiche fürstliche Raumangebot wie ein Mercedes 220 S und dank identischer Radaufhängung mit sanft wiegender Eingelenk-Pendelachse auch den gleichen Fahrkomfort. Die sogenannte Einheitskarosserie machte es möglich. Sie reichte damals vom 190 D bis zum 300 SE, zwischen A- und C-Säule waren alle gleich. Damit trieb Daimler-Benz sein ausgeklügeltes Baukastensystem, das auch schon bei Motor und Chassis angewandt wurde, auf die Spitze.

Anfang der 60er wagte BMW mit der Neuen Klasse den kompletten Neubeginn. Der "Mittelwagen" hatte zwischen dem noblen BMW V8 und dem zweizylindrigen 700 lange gefehlt. Endgültig frei machte dann der Untergang von Borgward die Nische des sportlich angehauchten Mittelklassewagens. Erst als 1800 lief der BMW-Viertürer, der anfangs als 1500 zu kleinvolumig gestartet war, zu verkaufsfreudiger Bestform auf. Der 1800 war seiner Zeit weit voraus mit seinem brillanten OHC-Vierzylinder und mit seiner Schräglenker-Hinterachse, die neue Maßstäbe in der Fahrdynamik setzte.

Entspanntes Reisen im Mercedes

Opel- und Ford-Aufsteiger hatten nun die Wahl zwischen zwei charakterlich völlig verschiedenen Limousinen der gehobenen Mittelklasse. Der Mercedes 200: groß, gediegen, komfortabel und ein wenig behäbig, fast etwas amerikanisch in Stil und Design mit Lenkradschaltung, Breitbandtacho, Sänftenkomfort. Seine Autorität prägte das Bild von eingebauter Vorfahrt.

Ein Wagen, dessen qualitätsvoller Tresortürenklang ebenso beeindruckt wie die repräsentative Motorhaube mit der markentypischen Kühlermaske. Stolz thront obendrauf der gute Stern auf allen Straßen. Breite, sofaweiche Sitze schaffen eine Wohnzimmer-Atmosphäre. Die Kleine Flosse lädt dazu ein, lange Strecken entspannt zurückzulegen. Der elastische und überraschend drehfreudige Zweiliter-Zweivergaser-Motor kommt mit wenigen Schaltvorgängen aus, am Lenk-





Pro Kompakt und handlich, drehfreudiger, kultivierter Motor, geräumiges Interieur, Schaltung exakt Contra Harte Federung, mäßige Karosserie-Qualität, sehr hohe Sitzposition



BMW 1800 (E118)

DATEN & FAKTEN

MOTOR Typ M10, wassergekühlter Vierzylinder-Reihenmotor, Bohrung x Hub 89 x 71 mm, Hubraum 1766 cm3, Leistung 90 PS bei 5250/ min, max. Drehmoment 140 Nm bei 3000/min, Verdichtung 8,6:1, geschmiedete Kurbelwelle mit fünf Lagern, Motorblock aus Grauguss, Zylinderkopf aus Leichtmetall, eine obenliegende Nockenwelle, über Duplexkette angetrieben, hängende, v-förmig angeordnete Ventile, über Kipphebel betätigt, Dreikugel-Wirbelwannen-Brennräume, ein Fallstromvergaser Solex 38 PDSI, Spulenzündung, Druckumlaufschmierung, Ölinhalt 4,25 Liter

KRAFTÜBERTRAGUNG Einscheiben-Trockenkupplung, Vierganggetriebe, a.W. ZF-Dreigangautomatik mit Wandler, Hinterradantrieb

KAROSSERIE UND FAHRWERK

Selbsttragende Stahlblechkarosserie, vorne McPherson-Federbeine, untere Dreiecksquerlenker, Schraubenfedern, hinten Schräglenkerachse, separate Schraubenfedern, a.W. Stabilisatoren, ZF-Schneckenlenkung, Scheibenbremsen vorn, Trommelbremsen hinten, Zweikreis-Bremssystem, Räder 5J x 14, Reifen 165 SR 14

MASSE UND GEWICHTE

Radstand 2550 mm, Länge x Breite x Höhe 4500 x 1710 x 1450 mm, Gewicht 1130 kg, Tankinhalt 53 Liter

FAHRLEISTUNGEN UND VER-BRAUCH Vmax 166 km/h, 0-100 km/h in 12,5 s, Verbr. 11,5 l/100 km

BAUZEIT UND STÜCKZAHL BMW 1500 bis 2000 tii, 1962-'72: 329 626 Expl.; 1800, 1964-'71: 176678 Expl.

Flosse?



Die beiden Limousinen zeigen typisches Markengepräge. Der BMW gibt sich modern und fahraktiv, der Mercedes konservativ und komfortabel.

rad werden die vier Gänge mit lässiger Handbewegung sortiert. Man fühlt sich bedeutend im 200, man hat es geschafft, die S-Klasse ist nur 14,5 Zentimeter länger.

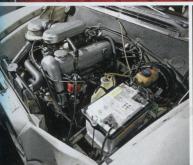
Ganz anders fühlt sich der asketische, trocken abgestimmte BMW 1800 an. Keine Spur von Blechbarock, innen zumindest ab 1968 ohne diese bürgerlich-edelhölzerne Hupring-Opulenz, dafür funktional und beinahe sportlich. Auch wenn Drehzahlmesser und Fünfganggetriebe leider fehlen, der BMW 1800 hätte sie sofort verdient. Einzig die zu hohe Sitzposition will nicht zur fahraktiven Ambitioniertheit dieser Alfaähnlichen Kompaktlimousine passen, die innen größer zu sein scheint als außen. Der Motor mit dem charakteristischen breiten Zylinderkopf wird bestimmt von kernigem Klang, von lebensfroher Drehfreude und gutmütiger Alltagstauglichkeit. Mit 90 PS ist er noch lange nicht am Ende, in der Serie können es locker 130 sein, dann heißt der eingespritzte "Mittelwagen" 2000 tii.

Zehn Jahre wurde die Neue Klasse gebaut, anfangs litt sie sehr unter Qualitätsmängeln und Rostproblemen. Ab 1968 schlossen die Türen sauber und der 1800 brauchte, wie die Kleine Flosse, mindestens sechs Jahre zum Durchrosten. Fast doppelt so viele Kleine Flossen wie Neue Klassen wurden gebaut, heute ist der "Mittelwagen" viel, viel seltener, aber in gutem Zustand allenfalls genauso teuer. Der Mercedes 200 bietet viel mehr Auto fürs Geld, viel mehr Zeitgeist und Oldtimer-Feeling. Er geht als Sieger aus diesem Duell hervor. Der BMW 1800 ist der stille Star, zu schlicht, um wahr zu sein. Deshalb ist er die Wahl des Kenners, der sich notfalls eine Startnummer auf die Tür klebt und einen Helm aufsetzt, um sich am kontrollierbaren Übersteuern zu erfreuen.

Klassik

Gerade der BMW 1800 ist goldrichtig, hier passen Größe und Leistung bestens, und die Leuchten wirken geschmackssicherer als beim 2000. Geheimtipp bei der Kleinen Flosse ist der Sechszylindertyp 230 mit anfangs 105 und später 120 PS. Er vermittelt noch mehr das Mercedes-Gefühl des schweren Wagens.





ro Hohe überragender Fahrkomfort. riesiges Raumangebot, elastischer Motor contra Kein Kurvenräuber, im Grenzbereich heikles Übersteuern, nicht sehr handlich



Mercedes-Benz 200 (W110)

MOTOR Typ M121, wassergekühlter Vierzylinder-Reihenmotor, Bohrung x Hub 87 x 83,6 mm, Hubraum 1988 cm3, Leistung 95 PS bei 5200/min, max. Drehmoment 152 Nm bei 3600/min, Verdichtung 9:1, geschmiedete Kurbelwelle mit fünf Lagern, eine obenliegende Nockenwelle, Antrieb über Duplexkette, hängende, parallel angeordnete Ventile über Schlepphebel

betätigt, keilförmiger Brennraum, ein Fallstromvergaser Solex 38 PDSI, Spulenzündung, Druckumlaufschmierung, Ölinhalt Motor

KRAFTÜBERTRAGUNG Einscheiben-Trockenkupplung, Vierganggetriebe mit Lenkradschaltung, a.W. DB-Viergangautomatik, Planetengetriebe mit hydraulischer Kupplung, Hinterradantrieb

KAROSSERIE UND FAHRWERK

Selbsttragende Stahlblechkarosserie, vorn Doppel-Dreiecksquerlenker, Schraubenfedern, Stabilisator, hinten Eingelenk-Pendelachse, Längslenker, Schraubenfedern, liegende Ausgleichsfeder über den Halbachsen, Kugelumlauflenkung, a.W. Servo, vorne Scheiben-, hinten Trommelbremsen, Räder 5J x 13, Reifen 165 SR 13 (6.40-13)

DATEN & FAKTEN

MASSE UND GEWICHTE

Radstand 2700 mm, Länge x Breite x Höhe 4730 x 1795 x 1495 mm, Gewicht 1310 kg, Tankinh. 65 Liter

FAHRLEISTUNGEN UND VER-BRAUCH Vmax 163 km/h, 0-100 km/h in 14,5 s, Verbr. 13 l/100 km

BAUZEIT UND STÜCKZAHL W110 (Kleine Flosse) 1961-'68: 628282 Expl., Typ 200: 1965-'68: 70 207 St.