Boulevard

Text Alf Cremers // **Fotos** Rossen Gargolov

Die beiden Luxus-Coupés von BMW und Mercedes bestechen nicht nur mit formschöner Eleganz. Als teure Topmodelle verbinden sie Luxus mit Leistung. Auf dem Boulevard der Sehnsucht fahren sie ganz weit vorn.

BMW contra

Boliden

1 Typisch BMW: sachliches Cockpit von klarer, kantiger Strenge, fahrerorientiert

2 Leder in Perlbeige harmoniert gut mit Lack in Grafit-Metallic, keine Sportsitze

3 Das tolle Bracq-Design kennt nur einen Wermutstropfen: Der Radstand ist mit 2,63 m zu kurz

4 Leider etwas verbaut. Unter Ansaugbrücke und Motronic wohnt der M30-Sechszylinder

5 Die imposante Frontpartie mit bösem Blick ist die Schokoladenseite des Sechser

6 Check Control auf Italienisch: Stimmt der Ölstand?

Was für ein schönes Auto, sinniere ich, während der BMW 635 CSi langsam auf mich zufährt. Ich sitze im Mercedes 380 SLC, seinem zeitgenössischen Pendant, beide mit exakt 218 PS Leistung. Beide einst mit einem Preis von knapp 60 000 Mark gleich teuer. Der Sechser ist ein Sechszylinder, der SLC folgt dem Daimler-Privileg und bietet einen Achtzylinder auf, dessen geschmeidige Souveränität von einer Viergangautomatik unterstützt wird. Ich blicke durch die breite, aber niedrige Mercedes-Frontscheibe auf das haifischartige Gesicht des BMW. Die markentypischen Doppelscheinwerfer wirken nicht aggressiv, sondern entschlossen, die markante Niere ist perfekt in die Mitte modelliert. Sie ist aus dem Blech gestanzt und nicht bloß eine billige Blende wie beim späteren Siebener.

Der schöne BMW dreht einen weiten Kreisbogen im Innenhof des Friedrichshafener Messegeländes, um sich neben meinem Mercedes zu platzieren. Dabei sehe ich deutlich sein elegantes Profil. Mir fällt die niedrige Gürtellinie mit den großen Seitenfenstern ebenso auf wie die betonten Radausschnitte. Der etwas zu kurze Radstand, sonst am Sechser gerne moniert, wirkt aus meiner Perspektive kaum störend. Wahre Schönheit, so denke ich, hat auch immer etwas mit reizvoller Unvollkommenheit zu tun. Tief entspannt sitze ich im Mercedes auf einem breiten blauen Ledersessel, habe vor mir das übergroße Stern-Lenkrad mit der seltsamen Rindengravur um den Kranz. Selbst ein mondäner SL oder SLC ist hier dem gemeinen 200 D gleich, es gibt hier kein Privileg der Sportlichkeit – doch: den Drehzahlmesser.

Klang und Form in Harmonie

Die rahmenlose Seitenscheibe des silberblauen SLC ist halb geöffnet. So höre ich auch den unaufdringlich sonoren Klang des BMW, sanft moduliert von nur einem Schaltvorgang. Seine Fahrerin dreht, wohl genauso inspiriert, übermütig ein paar Kreise zu viel. Es ist die vollkommene Untermalung der attraktiven Form, dieser unerhört kultivierte Reihensechser schüttelt die ganze Kraft seiner 304 Newtonmeter lässig aus dem Hosenrohr. Das Interieur des Mercedes animiert tatsäch-

BMW 635 CSi, E24 (1984)

DATEN & FAKTEN

MOTOR Typ M30, wassergekühlter Sechszylinder-Reihenmotor, Bohrung x Hub 92 x 86 mm, Hubraum 3430 cm³, Leistung 218 PS bei 5200 U/min, max. Drehmoment 304 Nm bei 4000 U/min, Verdichtung 10,0 : 1, Block aus Grauguss, Zylinderkopf aus Leichtmetall, sieben Kurbelwellenlager, eine obenliegende Nockenwelle, über Duplex-Kette angetrieben, zwei v-förmig angeordnete Ventile pro Zylinder, von Kipphebeln betätigt, Drei-Kugel-Wirbelwannen-Brennraum, elektronische Benzineinspritzung Bosch Motronic, kennfeldgesteuerte Zündung, Ölinhalt Motor 5,75 Liter

KRAFTÜBERTRAGUNG Fünfgang-Schaltgetriebe, a.W. mit Sportcharakteristik, ZF-Viergangautomatik mit Wandler, Hinterradantrieb

KAROSSERIE UND FAHRWERK Selbsttragende Ganzstahlkarosserie, vorn McPherson-Federbeine, untere Querlenker, Stabilisator, hinten Schräglenker, Federbeine, Schraubenfedern, Stabilisator, ZF-Kugelmutter-Hydro-Servolenkung, Scheibenbremsen vorn und hinten, Räder 6,5 J x 14 (Alu), Reifen 205/70 VR 14 oder 202/55 VR 390 TRX auf speziellen TR-Alurädern

MASSE UND GEWICHTE Radstand 2626 mm, Länge x Breite x Höhe 4755 x 1725 x 1365 mm, Gewicht 1475 kg, Tankinhalt 70 l

FAHRLEISTUNGEN UND VERBRAUCH Vmax 225 km/h, 0–100 km/h 8,0 s, Verbrauch 15 l/100 km

BAUZEIT UND STÜCKZAHL E24 alle Modelle: 86 224 Exemplare, 635 CSi: 45 213 Exemplare

Mercedes-Benz 380 SLC, C107 (1981)

DATEN & FAKTEN

MOTOR Typ M116, wassergekühlter Achtzylinder-V-Motor (Zylinderwinkel 90 Grad), Bohrung x Hub 92 x 71,8 mm, Hubraum 3818 cm³, Leistung 218 PS bei 5500 U/min, max. Drehmoment 299 Nm bei 4000 U/min, Verdichtung 9,0:1, fünf Kurbelwellenlager, Zylinderköpfe und Block aus Leichtmetall, Reynolds 390, Zylinderlaufflächen mit Siliziumkörnung, pro Zylinderbank eine obenliegende Nockenwelle, über Duplex-Kette angetrieben, parallel angeordnete Ventile, über Schlepphebel betätigt, mechanische Einspritzung Bosch K-Jetronic, Transistorzündung, Ölinhalt Motor 7,5 Liter

KRAFTÜBERTRAGUNG DB-Automatik, Viergang-Planetengetriebe mit hydraulischem Drehmomentwandler, Hinterradantrieb

KAROSSERIE UND FAHRWERK Selbsttragende Stahlblechkarosserie, vorne doppelte Dreiecksquerlenker, Schraubenfedern, Stabilisator an Fahrschemel, hinten Schräglenkerachse, Schraubenfedern, Stabilisator, vorn und hinten Gummi-Zusatzfedern, Servo-Kugelumlauflenkung, Scheibenbremsen, a.W. ABS, Räder 6,5 J x 14, Reifen 205/70 VR 14

MASSE UND GEWICHTE Radstand 2820 mm, Länge x Breite x Höhe 4750 x 1790 x 1330 mm, Gewicht 1650 kg, Tankinhalt 90 l

FAHRLEISTUNGEN UND VERBRAUCH Vmax 215 km/h, 0–100 km/h 9,5 s, Verbrauch 14,5 l/100 km

BAUZEIT UND STÜCKZAHL Alle C107 1971–1981: 62888 Exemplare, 380 SLC 1980–1981: 3789 Stück

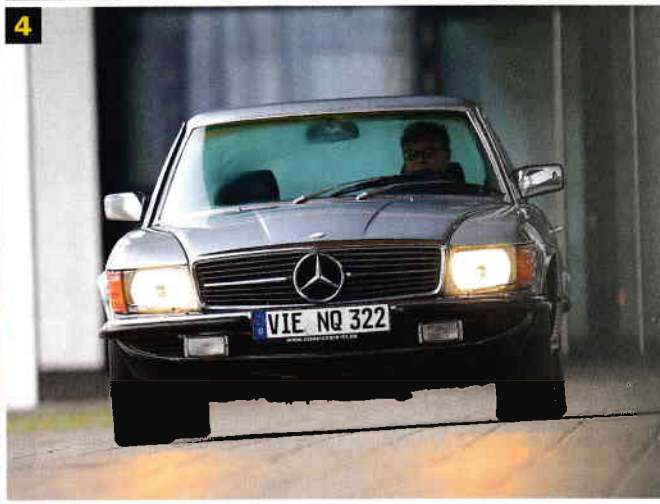
lich zu solch kontemplativer Betrachtung von Sound und Design. Gediegenes Wurzelnussfurnier, blaues, leicht patiniertes Leder mit intensivem Eigengeruch und die Vertrautheit, die das alles ausstrahlt, auch das eben noch kritisierte Lenkrad beruhigen. Der SLC ist genau so ein Abrahams-Schoß, der einen viele Kilometer vergessen lässt, aber auch eine forcierte Fahrweise vereitelt.

Von der herben Schönheit des SLC war ich schon immer überzeugt, selbst bei Autokennern mit ausgeprägtem Sinn für Ästhetik musste ich mich dafür oft rechtfertigen. Beim SLC läuft Länge im Vergleich zum gedrungenen SL-Roadster so was von schön, und die Proportionen jubilieren über 36 Zentimeter mehr Radstand.

Selbst die Lamellenfenster, von anderen als Styling-Gag verhöhnt, finde ich geradezu erotisch und konsequent. Denn Lamellen, wenn man so will, finden sich auch in den Rückleuchten, im Kühlergrill und im Souterrain des Profils wieder. Die beinahe kuppelförmige Heckscheibe des Mercedes zählt auch zu den besonderen Details dieser extravaganten Form, die Chefstylist Friedrich Geiger schuf. Paul Bracq, in früheren langjährigen Mercedes-Diensten noch Vater von Pagode, Strichacht und Heckflossen-Coupé, zeichnete den Sechser, der bei aller Schönheit weniger formale Extravaganz bietet, dafür aber mehr stimmige Harmonie als der SLC.

Die Irrationalität des V8

Die Fotofahrten auf dem freien Messegelände werden mit verhaltener Dynamik absolviert, kein Reifenquietschen, kein Kickdown. Die Automatik schafft es gerade einmal in den dritten Gang, ihre Schaltvorgänge sind kaum spürbar, Drehzahlen über 2500/min werden auf dem glatten Messeasphalt kaum erreicht. Mein SLC gehorcht präzise, beschleunigt sanft, aber nachdrücklich, lenkt leicht mit einem bisschen Spiel um die Mittellage, auch das kommt sehr vertraut und Daimler-typisch. Akustisch erfreut er mich noch mehr als der BMW, das lässig-coole Flap-flap-flap des eher kleinvolumigen Alu-Achtzylinders spielt eine schöne Begleitmusik zum durchaus emotionalen Gefühl des schweren Wagens. Richtig ernst wird es erst später, auf der Landstraße.



1 Länge läuft, die schlanke Silhouette des SLC profitiert auch vom üppigen Radstand

2 Wohlklingender 3,8-Liter-V8 aus Leichtmetall in der frühen Version mit 218 statt 204 PS

3 Der SLC ist ein echter Viersitzer, kein knapper 2+2, Fondabteil in blauem Leder

4 Ein schönes Gesicht, Chrom statt Aerodynamik, Scheinwerferwischer als feines Extra

5 Der 107er war Wegbereiter des neuen Stern-Designs mit den typischen Profilleuchten

6 Klima, Leder, Wurzelnuss, das SLC-Wohlfühl-Interieur

Der 635 CSi ist ein luxuriöser Sportwagen und der 380 SLC ein sportliches Coupé

Erst dort werde ich ihm die Sporen geben, seine damals in Tests sprichwörtliche Drehfreude zu raschem Vortrieb nutzen. Ich will hören, wenn das Flap-flap-flap einem heiseren Stakkato weicht, und spüren, wenn die Schaltvorgänge härter werden. Kein Mensch glaubt, dass unter dem schönen Blechkleid des SLC das Strichacht-Fahrwerk steckt. Es hat mit seinen robusten Querlenkern vorn und Schräglenkern hinten Reserven ohne Ende. Obwohl er zum braven Untersteuern erzogen wurde, konnte man ihn bei Langstrecken-Rallyes wie der Bandama quer driftend über Geröllpisten prügeln.

Endlich Umstieg auf den lang ersehnten BMW Sechser, der mich wieder einfangen soll, indem er meine SLC-Euphorie langsam neutralisiert. Ich hatte sogar mal einen E24, einen milden 628 CSi der ersten Serie, natürlich mit ZF-Dreigangautomatik. Unser 635 CSi entstammt der zweiten Serie, nutzt als Plattform schon den in Qualität und Fahrdynamik reiferen Fünfer E28 statt des verspielten E12 mit seiner ausgeprägten Neigung zum Übersteuern. Ich sitze viel höher im BMW, das Ambiente ist trotz perlbeigen Leders von kühler Funktionalität geprägt. Das Lenkrad übertreibt es damit, es wirkt seltsam manieriert.

Aus Freude am Fahren

Doch ich fühle mich trotzdem wohl, schon mit seiner beherrschenden Sitzposition wirkt der 635 CSi zupackend. Der großkolbige, superelastische Sechszylinder, den man auch im dritten Gang anfahren kann, scharrt schon knapp über der Leerlaufdrehzahl mächtig mit den Hufen. Er will zeigen, was in ihm steckt, und mit ihm der ganze Sechser. Mitunter suche ich instinktiv den ersten Gang links hinten, aber die Getrag-Fünfgangbox ist ja ein Schon- und kein Sportgetriebe. Das Handling des leichtfüßigen BMW ist klar besser als das des beinahe schwerfälligen Mercedes – er wirkt viel lebendiger, der kürzere Radstand bringt Vorteile in der Agilität, die Lenkung ist direkter und das Auto fühlt sich insgesamt deutlich kurvenwilliger an.

Der Schaltwagen reizt natürlich viel mehr zum Ausdrehen der Gänge, subjektiv entsteht beim 635 CSi der Eindruck deutlich mitreißenderen Temperaments. Das Fahrwerk, McPherson-Federbeine vorn und Schräglenker hinten, erkauft Straßenlage nicht durch Härte. Auch hier bleibt der Sechser vorbildlich harmonisch. Er ist ein Sportwagen, aber kein Asket, das Raumgefühl vorne geriet üppig, die Verarbeitungsqualität ist gediegen.

Trotzdem bleibt er ein typischer BMW, so wie der SLC ein typischer Mercedes ist, mit mehr Opulenz bei den Zylindern und im Platzangebot, eher Lounge Chair als Kommandosessel. Am Ende gewinnt der SLC das Duell knapp, weil er der bessere Gran Turismo ist, und weil ich lieber mit ihm von Hamburg nach Mailand fahren möchte. ■

Motor Klassik-Redakteur Alf Cremers

FAZIT

Fast hätte ich vergessen, was für ein rassiges Auto der Sechser ist. Die hinreißende Form, die hohe Fahrdynamik, der begeisternde Motor. Beim 635 CSi überwiegt der Sportwagen im Gran Turismo. Beim formal ebenso bezaubernden SLC ist es umgekehrt. Trotz der faktischen Überlegenheit des BMW schlägt mein Herz für den V8.

KAUFBERATUNG

BMW 630 CS bis 635 CSi

Frühe Sechser sind sehr rostanfällig. Die zweite Serie ab 1982 gibt sich zwar weniger detailverliebt, ist aber in Qualität und Rostvorsorge viel besser.

KAROSSERIE-CHECK

■ Vor allem von den frühen Modellen bis 8/1977, die noch komplett bei Karmann gebaut wurden, blieben nur wenige erhalten. Rost findet sich vor allem an den **Kotflügeln**, den **Stehblechen** im Motorraum und den **vorderen Federbeindomen**. Um die hinteren **Radhäuser** und die **Federdome** zu inspizieren, wird die Kofferraumauskleidung entfernt. Außerdem hilft ein Blick auf die Zierleisten und Stoßstangen, denn hier ist Ersatz teuer. Von Kleinigkeiten wie ermüdeten **Gasdruckhebern** der Motorhaube, defekten Motoren für Fensterheber und Schiebedächer oder strapazierten **Ledersitzen** bleibt auch der Sechser nicht verschont.

TECHNIK-CHECK

■ Der Sechszylinder M30 ist praktisch nicht totzukriegen – wenn man von regelmäßiger Wartung ausgeht und den Motor nicht kalt jagt, was Risse im Zylinderkopf provoziert. Achten Sie auf Klappergeräusche, denn die könnten auf **eingelaufene Nockenwellen**, **defekte Kipphebelwellen** oder **abgenutzte Kipphebel** hindeuten. Lagerschäden sind sehr selten, da der Kurbeltrieb so ausgelegt ist, dass er ohne zu murren Turboaufladung oder den Hochleistungs-Vierventilkopf vom M1 und M 635 CSi aushält. Werden sie gut behandelt, dann halten das Getrag-Schaltgetriebe und die ZF-Automatik genauso lange wie der Motor.

PREISE

Bei Einführung 1982 (BMW 635 CSi, 2. Serie) ..... **56 750 Mark**
Classic-Analytics-Preis 2016 (Zustand 2/4) ..... **23 000/4000 Euro**

ERSATZTEILE

■ Technik-Ersatz ist für den E24 leicht zu bekommen. Die zweite Serie ab Juli 1982 basiert auf dem weit verbreiteten Fünfer E28, und es gibt Gleichteile mit dem ersten Siebener. Auch die frühen Modelle mit E12-Technik bereiten außer bei Ausstattungs- und Zierteilen kaum Probleme.

CLUBS UND SPEZIALISTEN

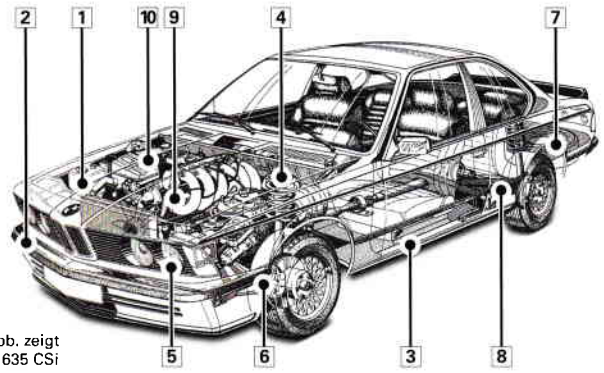
BMW 6er Club (E24) e.V., Wolfgang Krammel, In den Weiden 11, 40764 Langenfeld, Tel. 021 73/752 50, **www.bmw6er-club.com**

Walloth & Nesch Ersatzteile für klassische BMW, Im Ohl 69, 59757 Arnsberg, Tel. 029 32/90 04 50, **www.wallothnesch.com**

BMW Group Classic, Petuelring 130, 80788 München, Tel. 089/38 22 70 21, **www.bmwgroup-classic.com**

SCHWACHPUNKTE

1. Kotflügel und Stehbleche
2. verborgene Unfallschäden
3. Schweller und Türböden
4. Federbeindome vorne
5. Scheinwerfer (Reflektoren)
6. Spurstangenköpfe
7. hinteres Radhaus, Radläufe
8. Hinterachsbuchsen
9. Zylinderkopf
10. Motronic-Steuergerät



Die Abb. zeigt einen 635 CSi

Alltagstauglichkeit	★★★★☆	Unterhaltskosten	★★★★★
Ersatzteillage	★★★★☆	Verfügbarkeit	★★★★★
Reparaturfreundlichkeit	★★★★★	Nachfrage	★★★★★

KAUFBERATUNG

Mercedes 280 bis 500 SLC

Der SLC stammt noch aus einer Zeit, bevor die Rostvorsorge beim 107er verbessert wurde. Auch die komplexe Technik ist nicht zu unterschätzen.

KAROSSERIE-CHECK

■ Vor dem Kauf sollten Sie unbedingt auf **Blasen im Lack** achten, die zeigen sich vor allem über den Scheinwerfern, in den seitlichen **Riffelblechpartien**, in den **hinteren Radläufen** und im Bereich der **hinteren Seitenteile** unter der Heckscheibe. Hier wird oftmals mit einer neuen Verkaufslackierung eine Ente zum Schwan geschminkt – das gilt übrigens für Roadster und Coupé. Rostprobleme offenbaren sich beim 107er auch am **Kofferraumboden**, an der **A-Säule**, den **Schwellern**, bei den Wagenheberaufnahmen und an den Spitzen, wo sie in die Radhäuser münden.

TECHNIK-CHECK

■ Empfehlenswert sind die Achtzylinder mit Graugussblock, nicht nur weil sie bei guter Pflege extrem hohe Laufleistungen schaffen, sondern auch wegen ihres wunderbar basslastigen Klangs. Das Sorgenkind mimt der **DOHC-Sechszylinder M110**, dessen aufwendiger Zylinderkopf oft bei 200 000 Kilometern überholt werden muss. Für so eine Überholung wird man immerhin um die 4000 Euro los. Ein typisches Problem ist das zu große Spiel in der Lenkung, daran ist ein **ausgeschlagenes Lenkgetriebe** schuld. Nach langen Standzeiten kann die **Einspritzanlage (D- oder K-Jetronic)** für Probleme sorgen.

PREISE

Bei Einführung 1980 (Mercedes-Benz 380 SLC) ..... **57 700 Mark**
Classic-Analytics-Preis 2016 (Zustand 2/4) ..... **19 500/3500 Euro**

ERSATZTEILE

■ Von Mercedes-Benz kommt eine gesunde Ersatzteilversorgung. Zwar sind die Preise nicht niedrig, aber mal abgesehen von Ausstattungsteilen seltener Varianten bekommt man so gut wie alles. Seltene Ersatzteile gibt es unter Umständen beim 107er-Club (www.mercedesclubs.de).

CLUBS UND SPEZIALISTEN

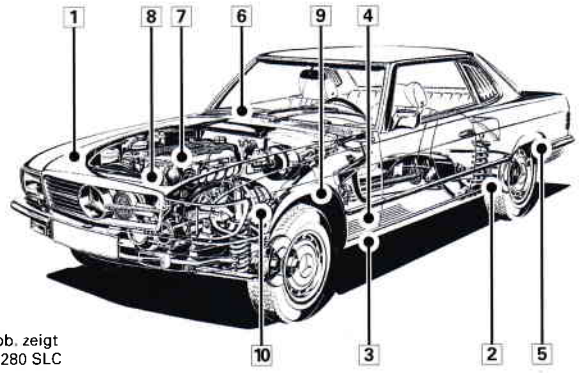
Mercedes-Benz R/C 107-SL Club Deutschland e.V., Kriegerheimstraße 40, 42115 Wuppertal, Tel. 02 02/695 44 66, **www.107sl-club.de**

SLS GmbH, Ersatzteile für ältere Mercedes-Benz-Modelle, Industriestraße 2–4, 22885 Barsbüttel, Tel. 040/656 93 90, **www.sls-hh-shop.de**

Mercedes-Benz Classic Center, Stuttgarter Straße 90, 70736 Fellbach, Tel. 07 11/173 00 00, **www.mercedes-benz.com/classic-center**

SCHWACHPUNKTE

1. Kotflügel und Stehbleche
2. Radläufe und Endspitzen
3. Wagenheberaufnahmen
4. A-Säule und Schweller
5. Kofferraumboden
6. Windschutzscheibenrahmen
7. K-Jetronic
8. Steuerkette (380, 500 SLC)
9. Getriebeautomatik
10. Lenkgetriebe



Die Abb. zeigt einen 280 SLC

Alltagstauglichkeit	★★★★☆	Unterhaltskosten	★★☆☆☆
Ersatzteillage	★★★★★	Verfügbarkeit	★★★☆☆
Reparaturfreundlichkeit	★★★☆☆	Nachfrage	★★☆☆☆