

 BEWEGTE ZEITEN

Peter Kurze • Halwart Schrader

Mercedes-Benz

180/190/219/220a

Auf Qualität ist Verlass



DK

DELIUS KLASING



Peter Kurze • Halwart Schrader

Mercedes-Benz

180/190/219/220a

Auf Qualität ist Verlass

Delius Klasing Verlag

Vorwort

Als ich ihn im Sommer 1953 zum ersten Mal zu sehen bekam, war ich ein wenig enttäuscht. Das sollte ein Mercedes sein? Meiner Vorstellung nach war ein Wagen wie beispielsweise der 300S mit seinen ausgeformten Kotflügeln und klassischen Proportionen das schönste aller zeitgenössischen Automobile; wie vertrug sich ein solches Idealbild mit der schlichten Potonform des neuen Mercedes-Benz 180? Zu sehr verhaftet war ich noch in der nostalgischen Welt der Karossen à la Adler, Stoewer, Röhr, Bugatti, DKW, Horch, Audi und Co. der frühen 1930er-Jahre, als dass ich an einem Borgward Hansa 1500 oder einem Ford Taunus 12 M, geschweige denn an einem Mercedes-Benz 180 spontan Gefallen finden konnte.

Ein geradezu revolutionärer Prozess muss sich in den Köpfen, in den Herzen und auf den Reißbrettern der Konstrukteure und Stilisten, vor allem aber auch der Marketing- und Produktionsmanager abgespielt haben, die den Auftritt des Mercedes von Grund auf neu definiert hatten und seine Konzeption für einen erfolgreichen Weg ins 21. Jahrhundert vorbereiteten. Die sich von Ikonen verabschiedeten und sie durch topmoderne Autos ersetzen, von deren innovativem, auf langfristige Gültigkeit angelegtem Gesamtkonzept es abhing, ob auch sie zu Ikonen avancieren würden. Autos, die unter Anwendung ebenso neuer Fertigungsmethoden gebaut wurden, unter Einbeziehung neuer Erkenntnisse aus der Aerodynamik, der Sicherheitsforschung und aus dem Marketing sowie unter Berücksichtigung vieler stilistischer Impulse, die seinerzeit aus amerikanischen Autotraumwelten auf Europa einwirkten.

Das Jahr 1953 war eines der bedeutendsten in der gesamten Geschichte der Daimler-Benz AG. Auf den folgenden Seiten erfahren Sie, warum. Viel Lese- und Betrachtungsvergnügen wünscht Ihnen

Halwart Schrader



Herausgeber Peter Kurze im Alter von etwa zwei Jahren vor dem Mercedes-Benz 180 D seiner Eltern.

Zwei Automobilmarken haben es mir besonders angetan: Mercedes-Benz und Borgward. Die Gründe sind einfach. 1955, im Jahr meiner Geburt, kauften meine Eltern ihren ersten Mercedes, den 180er. Mein Vater war Fahrlehrer und wollte den Diesel, da »die Fahrschüler den nicht so leicht abwürgen können«. Und mit dem Wagen fuhren wir Sonntags mit meiner Mutter, meinem Bruder, Oma und Opa ins Grüne. Kurze sen. nahm mit dem behäbigen Diesel in den folgenden Jahren auch an vielen Rallyes teil. 1960 folgte der 190 Db, auf dem ich fahren »lernte«. Kaum bogen wir bei unseren Familienausflügen von der Landstraße auf einen Feldweg ab, krächte ich mit meinen fünf Jahren »Papa, kann ich fahren?«. Nun durfte ich auf Vatis Schoß und bildete mir ein, den Wagen zu lenken. Tatsächlich steuerte mein Vater für mich unmerklich den Benz. Und wenn ich dann einen Schlenker machte, rief Oma »Kerl, Kerl, Kerl! Kiek grade ut!«, obwohl sie sonst ja Hochdeutsch sprach.

So infizierte mich der Auto- und Mercedes-Bazillus.

Und das Interesse an Borgward? Das ist Lokalpatriotismus! Als »autoaffiner« Bremer steht man der heimatlichen Automobilindustrie nahe. 1978 entstand das Daimler-Benz Werk in Bremen, und der Kreis schloss sich. Viel Spaß mit diesem Buch über die Ponton-Baureihe wünscht Ihnen

Peter Kurze

Daimler-Benz: ein Unternehmen von Weltrang

Die Produkte der Traditionsfirmen Benz in Mannheim und Daimler in Stuttgart, 1926 zur Daimler-Benz AG verschmolzen, hatten sich mit der Aufnahme des Automobilbaus in den 80er-Jahren des 19. Jahrhunderts eine Reputation von Weltrang erobert. Bevor 1939 der Zweite Weltkrieg ausbrach, genoss kaum ein anderes deutsches Fabrikat ein so hohes Ansehen in Bezug auf konstruktive Qualität, Eleganz, Komfort, Verarbeitungspfektion, Verlässlichkeit und Langlebigkeit. Diese Feststellung soll indes keine Verkennung der Qualitäten sein, die vielen anderen deutschen Automobilfabrikaten zu eigen waren, wobei gerade die Prestigefahrzeuge von Maybach und Horch Spitzenerzeugnisse deutscher Ingenieurs- und Karosseriebaukunst darstellten und diesen Status auch heute noch verkörpern. In den 1930er-Jahren war Daimler-Benz mit seinen Mercedes-Modellen in so gut wie sämtlichen Kategorien vertreten, die wirtschaftlich von Bedeutung waren. Die Palette umfasste sowohl einen 1,3 Liter (eingeführt 1934) als auch mehrere Vier- und Sechszylindermodelle um 2,0 Liter Hubraum, einen 2,6 Liter Dieseltyp (ab 1936), diverse 3,0- bis 4,0-Liter-Sechs- und Achtzylinder sowie schwere Luxusfahrzeuge mit 5,0-, 5,4- und 7,7-Liter-Achtzylindermotor.

Mercedes-Benz 770 aus dem Jahre 1938. Für ihre großen Prestige-Automobile waren die Stuttgarter weltberühmt, doch zunehmend bestimmten Mittelklassewagen für den Alltagsgebrauch das Programm.



Vorläufer: auf die richtige Karte gesetzt

Von 1923 bis 1928 arbeitete der Konstrukteur Ferdinand Porsche für Daimler-Benz. Auf sein Konto gehen einige der erfolgreichsten Sport-, Renn- und Reisewagen, die je unter dem Zeichen des Mercedessterns auf die Räder gestellt wurden. Porsche teilte jedoch nicht die Ansichten der kaufmännischen Direktion, dass in Anbetracht der sich ankündigenden wirtschaftlichen Baisse neue Wege in Richtung einer angepassten Modellpolitik einzuschlagen seien. Ihm lagen die schweren, elitären Kompressorwagen am Herzen. Porsche verließ das Unternehmen – um sich nur wenig später dann doch mit dem zu beschäftigen, was zu seinem Ausscheiden geführt hatte: nämlich mit der Erkenntnis, dass der Markt zunehmend Fahrzeuge der unteren Mittelklasse brauchte. Und genau dort setzte Daimler-Benz 1931 an, um in den Großserienbau einzusteigen. Das hierfür vorgesehene Modell war ein relativ leichter Sechszylinder mit nur 1692 cm³ Hubraum. Dieses Typ 170 genannte Auto ist einer der Ahnen der späteren Typen 170 und 220, die zur Legende wurden. Große, repräsentative Fahrzeuge mit und ohne Kompressor wurden zwar weiterhin gebaut, aber sie waren die Flaggschiffe – nicht die Flotte.

Der erste, noch recht konservativ gehaltene »kleine« Typ 170 und das 1933 hinzu gekommene Schwestermotiv 200 wurden Ende 1935 abgelöst von einer Neukonstruktion, die einfacher (es handelte sich um einen Vier-, keinen Sechszylinder) und zugleich zweckmäßiger ausgelegt war. Das neue Modell hieß 170 V (das V bedeutete: Motor vorn, denn es gab eine Zeitlang auch einen 170 H mit Heckmotor) und war für eine Herstellung in großen Stückzahlen vorgesehen. Der 170 V avancierte zum bisher meistgebauten Mercedes-Benz und bestätigte die Entscheidung des Managements,



*Ferdinand Porsche
(1875–1951).*

*Mercedes-Benz 170 Sechszylinder,
Bauzeit 1931–1936.*



Der im Februar 1936 präsentierte Mercedes-Benz 170 V, Baumuster W 136 (Bauzeit 1937–1952), gehört zu den Meilensteinen der Automobilgeschichte; er war der Wegbereiter mehrerer Fahrzeuggenerationen weit über den Ponton-Mercedes hinaus.

auf die Mittelklasse gesetzt zu haben. Der intern als W 136 bezeichnete Vierzylinderwagen wurde bis Ende 1942 in mehr als 19 000 Exemplaren produziert; sein hubraumgrößeres Pendant vom Typ 230 / W 143 brachte es sogar auf mehr als 20 000 Stück. Nur eine Nebenrolle spielte damals der 2,6-Liter-Dieseltyp mit knapp 2000 Stück. Das Zeitalter des Diesel-Pkw hatte noch nicht begonnen.

In den Nachkriegsjahren kam Anfang 1947 zunächst die Fertigung des 170 V (ab Mai 1950: 170 Va mit 45 statt bisher 38 PS) wieder in Gang, wobei 1949 eine Ausführung mit 1767-cm³-Dieselmotor ins Programm kam. In visionärer Voraussicht räumte Daimler-Benz dem Diesel einen hohen Rang ein. Zu Recht: Der 40 PS starke 170 D erfreute sich zunehmender Nachfrage, er war ein Wegbereiter aller nachfolgenden Dieselmodelle, für die Daimler-Benz bald zum führenden Anbieter wurde.

1951 folgte ein dem 170 Vierzylinder in der Bauart ähnelnder, 80 PS leistender Sechszylinder 220 (W 187). Mit diesen beiden Basismodellen konnte Daimler-Benz seine Domänen wieder besetzen, ohne das Risiko eines Neubeginns mit völlig neuen Konstruktionen einzugehen. Das entsprach auch ganz der Kundenstruktur: Wer sich zu Beginn des Wiederauf-





schwungs in Westdeutschland und auch in den Nachbarländern beim Kauf eines Autos für einen Mercedes-Wagen entschied, gehörte ja noch jener Generation an, die der Marke mit dem silbernen Stern aus früheren Zeiten her die höchste Reputation bescheinigte und die Fortführung des Dreißigerjahre-Designs als ein Merkmal für Kontinuität und Nachhaltigkeit wertete. Bei Daimler-Benz verkannte man aber keineswegs, dass die Zeichen der Zeit auf einen Wandel deuteten.

Der in der oberen Mittelklasse angesiedelte Mercedes-Benz 220, Baumuster W 187, war der größere Bruder des 170 und wurde von 1951 bis 1955 angeboten. Auch dieses Modell hatte wie der 170 noch einen X-förmigen Ovalrohrrahmen.

Der in verschiedenen Versionen von 1951 bis 1962 gebaute Mercedes-Benz 300 alias »Adenauer« (W 189) wurde jener Tradition des Hauses gerecht, die auf konservativen Repräsentationswagen der obersten Preisklasse basierte. Noch neun Jahre nach Einführung der Ponton-Baureihe entstanden im Werk Sindelfingen solche Autos mit separater Rahmenanlage und größtenteils handgearbeiteten Karosserien.



Generationswechsel: Ein neuer Klassiker kündigt sich an

Als 1953 eine neue Modellgeneration vorgestellt wurde, nämlich die des sogenannten Ponton-Mercedes, wurde ihr weltweite Aufmerksamkeit zuteil. Damit war natürlich zu rechnen gewesen. Denn eine markenloyale Kundschaft hatte inzwischen ein dem Trend entsprechendes, neues Modell sehnlichst erwartet, wobei davon auszugehen war, dass eine Neukonstruktion aus dem Hause Daimler-Benz wieder einmal für Jahrzehnte richtungweisend sein würde. Der Status eines Klassikers würde dem »Neuen« wie allen seinen berühmten Vorgängern mit Sicherheit zuteil werden. Dennoch vollzog sich kein abrupter Wechsel von der Vergangenheit zur Gegenwart. Dieser Prozess ging schwäbisch-bedächtig vor sich, wie in einem alteingesessenen Familienbetrieb: Der Jüngere hat seinen Dienst längst angetreten, doch der Senior ist immer noch da und zieht sich nicht aufs Altenteil zurück. So verhielt es sich bis ins Jahr 1962 hinein bei Daimler-Benz. Als einer der letzten Automobilhersteller hatten die Stuttgarter noch immer jenes Modell im Programm, dessen Konstruktionsmuster aus der Vorkriegszeit stammte, mit X-förmigem Rohrrahmenchassis und separat aufgesetzter Karosserie. Das war der archaische

Repräsentationswagen vom Typ 300, auch »Adenauer« genannt. Zwei Kategorien darunter war der Typ 170 S-D in gleicher Bauweise bis 1955 ebenfalls noch gebaut worden. Neben dem »Ponton« im Händlerverkaufsraum schien er aus einer anderen Welt zu sein. War er auch, denn 1955 hatte der 170er sein zwanzigstes Lebensjahr vollendet.

Ein vergleichbares, konservatives Erscheinungsbild boten in jener Zeit nur noch ein paar britische Traditionalisten wie Alvis, Armstrong-Siddeley oder Daimler/Coventry sowie Citroën, dessen letzter Traction Avant – der berühmte Gangsterwagen im Oldtimer-Look – im September 1957 das Band am Pariser Quai Javel verließ. Dass es ein nostalgisch-automobiles Urgestein aus Wolfsburg, gebaut im mexikanischen VW-Werk noch bis ins Jahr 2003 hinein, wie auch ein Morgan-Sportwagen als mobile Fossilien auf viel höhere Überlebensrekorde brachten, dürfen wir hier außer Betracht lassen.

Es gab also keinen Fliegenden Wechsel wie beim Staffellauf. Während die Fertigung des 170 S-D mit seinem Gewand aus einer vergangenen Welt noch bis zum September 1955 fortgeführt wurde, liefen inzwischen gut 70 000 Exemplare eines topmodernen Nachfolgers auf den Straßen der Welt.

Im Juni 1953 war mit der Präsentation und dem Serienbeginn des Modells 180 also ein neues Mercedes-Zeitalter angebrochen, noch bevor

Noch zwei Jahre nach Einführung des Ponton-Mercedes im Jahre 1953 gab es den Diesel-170er in der nicht mehr zeitgemäßen Erscheinungsform – der Wagen sieht neben seinem jüngeren Nachkömmling reichlich antiquiert aus ...





In schwarzweißer Schabekarton-Technik wurden in den 1950er-Jahren viele Werbe-Illustrationen angefertigt, weil diese sich auf Anzeigen im Zeitungsdruck plakativer ausnahmen als ein gerastertes Foto. Künstler wie Herbert Schlenzig, Hans Thusius, Peter Maiwald, Siegfried Werner und Carlo Demand waren auf diese Technik spezialisiert.

die alte Ära zu Ende gegangen war. In der oberen Mittelklasse, in der die Stuttgarter seit jeher bestens aufgestellt waren (wobei deren Definition sich bis heute in einem kontinuierlichen Wandel befindet), galten jetzt aber neue Maßstäbe, und sie sollten für viele Jahrzehnte uneingeschränkt ihre Gültigkeit behalten.

Entwicklung: zwei Jahre Vorversuch

Wiederholt hatte es in den 1950er-Jahren Kritik gegeben, was die Modellpolitik des Hauses Daimler-Benz betraf. Viel zu lange, so hieß es, habe man sich in Schwaben Zeit gelassen mit der Präsentation des Nachfolgers einer zwar bewährten, dennoch veralteten Konstruktion. Doch wer so urteilte, vergewärtigte sich nicht, dass Daimler-Benz nach dem Krieg aus einem größtenteils zerstörten Werk völlig neu hatte beginnen müssen. Die 170er und 220er stellten lediglich einen Übergang zu einer neuen Ära dar. Seit 1951 liefen die Vorbereitungen für die Produktion des »Ponton«-Mercedes, und dass Prototypen gut zwei Jahre vor einer Serienfertigung alle Phasen einer Erprobung im Rahmen ausgedehnter Vorversuchsprogramme durchliefen, entsprach dem Stil des Hauses, nur wirklich Ausge-

reiftes auf den Markt zu bringen. Leicht verfremdete Testwagen wurden auf der Autobahn gesichtet, sogar heimlich fotografiert: Der Begriff vom »Erlkönig« tauchte erstmals auf. Aber Einzelheiten über die Konstruktion der geheimnisvollen Versuchsträger drangen nicht nach außen. Was die Spionagefotos aber erkennen ließen: Die Testwagen hatten Pontonkarosserien. Was aber eigentlich keine echte Überraschung war.

»In einem Unternehmen von Weltruf wie Daimler-Benz gibt es Planungsabteilungen technischer und kaufmännischer Art, die auf weite Sicht arbeiten müssen«, schrieb Georg Ising 1953 in der *Motor Rundschau* bei Erscheinen des 180. »Es ist die hohe Kunst der Werksleitung, aus der Fülle der konstruktiven Einfälle diejenigen zu einem richtig gewählten Zeitpunkt herauszunehmen, die sich mit sicherem Erfolg verwirklichen lassen ... Wendet die Daimler-Benz AG heute die Pontonform und die selbsttragende Karosserie an, so geschieht dies in einer durchaus selbstschöpferischen Art mit optimalem Effekt. Der Automobilbau unterliegt auch modischen Einflüssen, ganz besonders dann, wenn diese auch bestimmte Vorteile bringen. Ein solcher Schritt kann aber nur dann gewagt werden, wenn eine harmonische Lösung gefunden wurde, die nach dem Stand der Technik in Form, Leistung, Fahrkomfort und Fahrsicherheit ein Spitzenerzeugnis ermöglicht.«

Designmodelle der Ponton-Baureihe im Mercedes-Benz-Museum Stuttgart.

