

CLASSIC DRIVER

Daimler & BMW: Die große Koalition?



Das Gerücht macht schon länger die Runde: Daimler und BMW, die Erzrivalen im Oberklasse-Segment, könnten in Zukunft zusammenarbeiten. Die Unternehmen selbst schweigen beharrlich - und haben doch kaum eine andere Möglichkeit, als Hand in Hand durch die Krise zu gehen. Wie die Konkurrenten ganz konkret von einander profitieren könnten, haben wir beim Direktvergleich von Mercedes-Benz S-Klasse und BMW 7er durchgespielt.

Zuerst brachte die Frankfurter Allgemeine Sonntagszeitung das Thema wieder auf den Tisch: Angesichts der drastischen Absatzrückgänge im Premium-Segment säßen die Vorstände von BMW und Daimler momentan beisammen, um Wege der Zusammenarbeit zu finden. Erste Verträge stünden sogar kurz vor der Unterschrift. Bestätigt wird dies von den Konzernspitzen zwar nicht, entspräche aber dem globalen Trend zur Kooperation. Beim Einkauf von unsichtbaren Teilen wie Gurtrollen, Fensterhebern oder Klimaanlage könnten beide Unternehmen von gemeinsamen Bestellungen profitieren und Preisrabatte erhalten, wie sie sonst nur Großkonzernen wie Volkswagen oder Toyota vorbehalten sind. Um sich auf einem Markt der Giganten auch in Krisenzeiten zu behaupten, wären aber auch gemeinsame Technik- und Motorenentwicklungen denkbar. Allerdings stemmen sich Ingenieure und Techniker beider Seiten noch gegen die Kooperation: Die eigenen Erfindungen plötzlich mit dem ewigen Rivalen zu teilen, kommt für viele Entwickler schon aus Eitelkeit nicht in Frage.





„Ein BMW ist ein BMW“ titelte auch die Süddeutsche Zeitung Anfang dieser Woche und sah im Falle einer Annäherung gar die Identität beider Marken in akuter Gefahr. Auch vielen Kunden muss die plötzliche Annäherung nach Jahrzehnten des Kalten Krieges erscheinen wie die Fusion von Coca-Cola und Pepsi oder ein Freundschaftskonzert zwischen Beatles und Stones. Allerdings sollte man sich fragen, wie eigenständig die Automarken wirklich noch sind. Hat die langjährige Orientierung am Angebot des anderen und der Abgleich von Modellreihen, Technik und Design nicht sowieso schon dazu geführt, dass man die Autos von BMW und Mercedes-Benz nur noch an der Kühlerform und dem Markenemblem auseinander halten kann? Hat der ewige Wettkampf ums Premium-Segment die Konkurrenten nicht mittlerweile zu idealen Partnern gemacht? Wir haben die aktuellen Flaggschiffe aus Stuttgart und München verglichen – und sind zu einem überraschenden Ergebnis gekommen.





Der BMW 740i und die Mercedes-Benz S500 4Matic Langversion, die momentan unsere Redaktionsgarage bereichern, eignen sich zwar aufgrund ungleicher Leistungsdaten nicht für einen technischen Vergleichstest. Grundsätzliche Reflektionen über Gemeinsamkeiten und Unterschiede bieten sich dennoch an. Wir beginnen mit dem Design. Der Look des letzten Siebeners mit dem charakteristischen „Bangle-Butt“ wurde in Stuttgart zunächst verspottet, dann aber recht schnell kopiert und für die aktuelle Generation der S-Klasse umgezeichnet. Der neue BMW 7er wiederum bricht mit dem aufgesetzten Heck seines Vorgängers. Das Spiel ist exemplarisch für den ästhetischen Wechselkurs beider Designstudios, und zwar nicht erst seit gestern: Man denke nur an die zeitversetzte Verwendung von Rund- und Quadratscheinwerfern seit den 1980er Jahren. Ein schönes Spiel, bei dem man zukünftig auch gleich die ausrangierten Designer der Gegenseite recyceln könnte.



Bei den Dimensionen liegt momentan BMW vorne, zumindest gefühlt. Neben der hochgezogenen Front mit dem gewaltigen Nierengrill und der ebenso hohen Abrisskante seiner massigen Heckpartie wirkt die S-Klasse in ihrer sanft ansteigenden und abfallenden Silhouette ungewohnt filigran und sportlich. Dass der Eindruck täuscht und sich beide Modelle nur im Millimeterbereich unterscheiden (wenn man die 14 Zusatzzentimeter der Langversion abzieht), hätte man nicht gedacht. Zu Zeiten des „Panzerkreuzers“ W140 war die Rollenverteilung genau umgekehrt. Traditionsbewusster ist der Innenraum gestaltet: Mercedes-Benz setzt weiterhin auf gediegenen Luxus mit allerhand Chrom und klassischen Formen, BMW gibt sich sportlich-funktional mit vielen schwarzen Knöpfen und einem futuristischen Schalt-Joystick, der sich statt am Lenkrad auf der Mittelkonsole befindet. Mit zusammengekniffenen Augen könnte man die Cockpits dennoch kaum auseinanderhalten.



Momentan hat BMW den High-Tech-Vorsprung und glänzt mit zahllosen Assistenz- und Kommunikations-Applikationen. Das Update der S-Klasse, das im April auf der Motorshow in Shanghai präsentiert wird, könnte den Abstand zumindest verringern. Grundsätzlich wäre es aber keine Schande, einen Spurwechselassistenten oder ein Nachtsichtgerät kostensparend gemeinsam zu entwickeln. Den Kunden interessiert später sowieso nur, ob eine Funktion funktioniert. Dass in Rolls-Royce Phantom viel bayerische Technik steckt, schreckt schließlich auch niemanden mehr ab. Beim Fahrerlebnis sollte die Differenz dagegen weiterhin spürbar bleiben. BMW setzt mit Vierradlenkung und Wankstabilisierung eher auf sportlichen Drive und Kurvenhutz, Mercedes bleibt dagegen etwas komfortabler, entspannter und behäbiger.



Solche Unterschiede könnte man aber selbst bei einer gemeinsam genutzten Plattform und ähnlicher Motorarchitektur erhalten. Wie stark man die Charakteristik eines Automobils allein durch variable Dämpferkennungen manipulieren kann, beweisen die flexiblen Fahreinstellungen beider Modelle. Auf Knopfdruck könnte ein BMW 7er theoretisch auch eine S-Klasse imitieren. Interessanter wäre eine Zusammenarbeit allerdings bei der kostspieligen Entwicklung neuer Antriebstechnologien. Dass man gerade bei der Erforschung alternativer Motorkonzepte auf die Bündelung von Wissen und Kompetenz setzen muss, beweist das Hybrid Development Center in Troy im US-Bundesstaat Michigan. Dort sind neben GM und Chrysler eben auch BMW und Mercedes-Benz beteiligt. Denn obwohl sich die Vorstände momentan noch stolz gegenüber sitzen, wird unterm Konferenztisch bereits innig gefüßelt. Und dass unter der Daimlerschen Konzerndecke noch viel Platz ist für eine solvente Hauptaktionärin, dass sollte in München auch nicht unbemerkt geblieben sein. Gerade angesichts des Spottpreises, den man momentan für die schwäbische Aktie bezahlt.



Daimler + BMW = große Liebe oder große Katastrophe? Sagen Sie uns Ihre Meinung und schreiben Sie an editor@classicdriver.com.

Text & Fotos: [Jan Baedeker](#)

ClassicInside - Der Classic Driver Newsletter

[Jetzt kostenlos abonnieren!](#)

Galerie

Source URL: <https://www.classicdriver.com/de/article/daimler-bmw-die-gro%C3%9Fe-koalition>
© Classic Driver. All rights reserved.