

auto motor und sport

E 1418 D

Heft 11 • 25. Mai 1968 • DM 1.50

Belgien bfr 24.—, Dänemark dkr 4.20, Finnland Fmk 2.10, Frankreich FF 2.50,
Italien LIT 300, Luxemburg Lfr 21.—, Niederlande hfl 1.80,
Norwegen nkr 3.—, Österreich S 12.—, Schweden skr (inkl. oms.) 2.85,
Schweiz sfr 1.70, Spanien Pta 35.—, USA \$ —.60. Printed in Germany



Test

Mercedes 230/250

Porsche 911 T

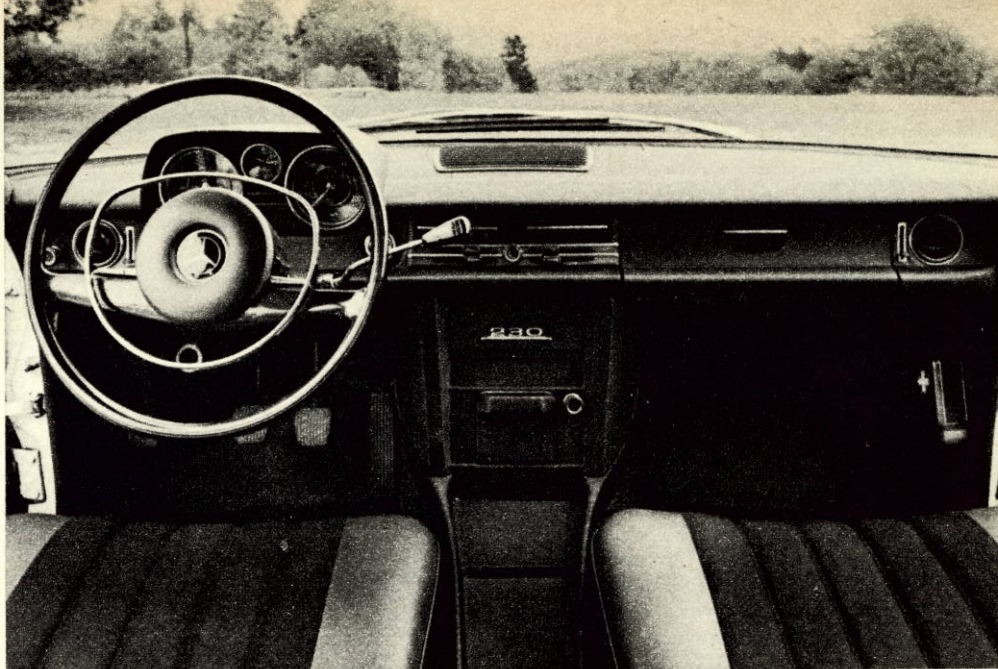
Austin Mini 1000 MK II



Mercedes-Benz 230/250

Die schlichten Schlager





Die neue Mercedes-Streitmacht ist auf die Straßen ausgeschwärmt. Man gewöhnt sich langsam ab, sich nach den Autos mit dem flachen Kühler umzudrehen. Tut man es trotzdem, dann entdeckt man sehr oft den Buchstaben D auf dem Heck: Die Diesel-Käufer haben ihre volle Sympathie auf das neue Modell übertragen.

Sie taten es in so großem Umfang, daß manche Leute meinen, es gäbe den neuen Mercedes überhaupt nur als Diesel. Besonders die Fahrer der teureren Mercedes-Typen neigen zu dieser Auffassung — für sie ist der „Kleine“ ein Diesel, und es steht ihm nicht zu, etwa einen 250 S abzuhängen. Das ist aber mit einem 250 mühelos möglich, denn nach den Gesetzen der Physik ergeben geringeres Gewicht und geringerer Stirnwindwiderstand bei gleicher Motorleistung bessere Beschleunigung und höhere Geschwindigkeit. Um den Abstand aufrecht-

Vorzüge

- Elastische, ruhig laufende Motoren
- Gute Fahrleistungen
- Guter Fahrkomfort
- Sichere Fahreigenschaften
- Sehr gute Handlichkeit (mit Servolenkung)

Nachteile

- Nüchterne Ausstattung der Karosserie
- Unbefriedigende Heizungs- und Luftregulierung
- Gewöhnungsbedürftige und hohen Kraftaufwand erfordernde Feststellbremse

zuerhalten, hat Daimler-Benz die Motoren der größeren Limousinen in Hubraum und Leistung verstärkt. Und auch in der Karosserie kommt der Klassenunterschied zum Ausdruck: 230 und 250 geben sich betont schlicht. Sie sind keine ausgesprochenen Repräsentations-Gefährten.

Auf diese Weise kommt ein neues „Image“ zustande: Die „kleinen“ Modelle tendieren mehr in Richtung BMW, Alfa Romeo oder Peugeot, und sie können vielleicht den

Mercedes-Benz 230/250

FORTSETZUNG

einen oder anderen Anhänger dieser Marken unschlüssig machen. Andererseits sind sie Mercedes genug, um sterngewohnte Käufer zu befriedigen. Der Mercedes-Charakter ist bei ihnen jugendlich-sportlicher gemacht worden — sozusagen ein stilistischer Linksruck.

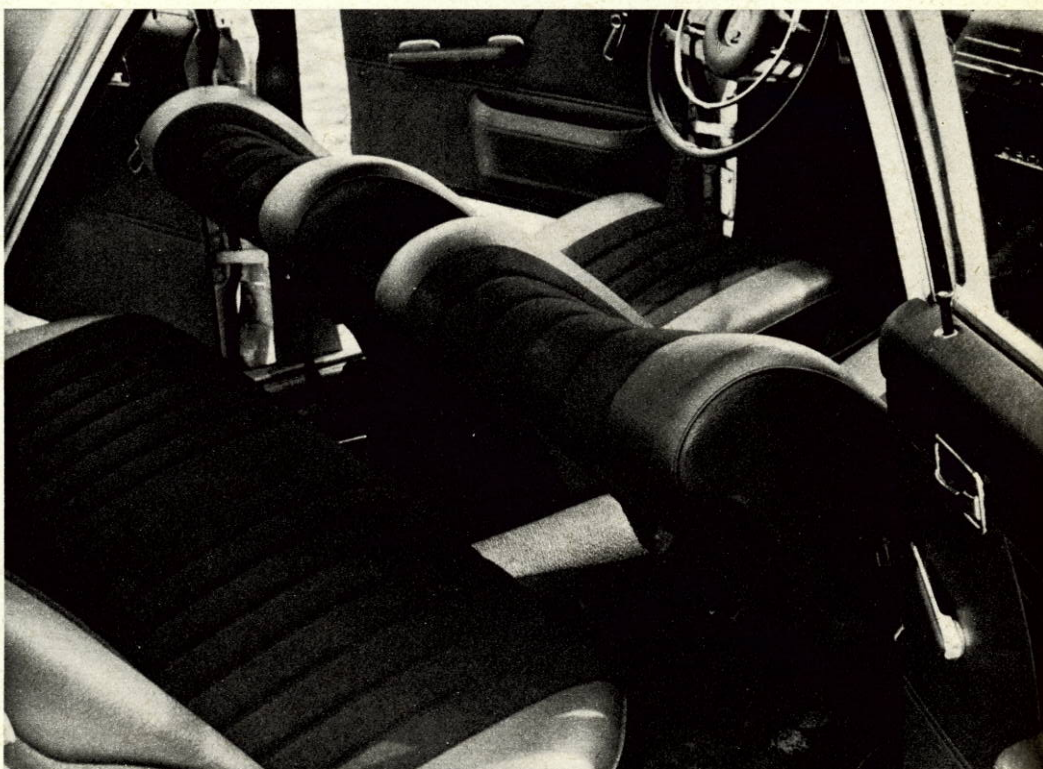
Vom gleichen Band

Im Inneren ist allerdings die Schlichtheit etwas zu steril-abwaschbar, um sportlich zu wirken, und das fällt bei den teureren Sechszylindern besonders auf. Der nüchterne Taxi-Look, dessen Vorzüge für gewerblich genutzte Diesel nicht zu bezweifeln sind, wirkt hier deplaciert. Ein Ford RS ist ein Wunderding an Ausstattung, verglichen mit dem 15 000 Mark-250.

Im Vierzylinder-Test (Heft 8) war ausführlich von dem Rotstift die Rede, mit dem offenbar an der Karosserie eingespart wurde, was man am Fahrwerk nicht gern einsparen wollte. Diese Feststellungen gelten auch für den 230 und den 250, deren Karosserien auf dem gleichen Band gefertigt werden. Der 250 bekommt vorn doppelte Stoßstangen — im übrigen sind die Karosserien außen und innen gleich. Liegesitze, Bodenteppiche, Handschuhkastenschloß, Tankschloß müssen extra bezahlt werden, und elegantere Polster- und Verkleidungsmaterialien bekommt man auch gegen Mehrpreis nicht.

Nicht zu umgehen sind auch einige praktische Mängel, die — zumindest für einige Zeit — zum Serienstandard dieses Wagens gehören: Der Scheibenwascher hat nur eine zentrale Düse, die Fensterkurbeln sind schwergängig, die Luftregulierung der Heizung verstellt sich von selbst und ruft Pfeifgeräusche hervor.

Daneben bietet diese Karosserie eine Menge echte Vorzüge. Zum Beispiel die Qualität und Verschleißfestigkeit der Ausstattung, die vernünftige und verwechslungssichere Anordnung der Schalter und Hebel, die leichtgängige Sitzverstellung, die soliden Türschlösser, die hohe Kapazität der Sommerbelüftung. Im täglichen Gebrauch zahlen sich solche Vorzüge aus — auch scheinbar nebensächliche Details wie die symmetrische Ausführung der Schlüssel (einer nur für Türen und Zündung, einer für Türen, Zündung und Kofferraum) oder die gut zugängliche und leicht bedienbare Verriegelung der Motorhaube.



Nüchtern wie beim Diesel präsentiert sich die Innenausstattung auch in den Sechszylindertypen. Ihr Vorzug: hohe Strapazierfähigkeit. Die Lehnen der Vordersitze sind bis zu einer halbhohen Lage verstellbar.



Nicht weniger vernünftig ist die großflächige offene Ablage zwischen den Sitzen. An den Türkästen stört der einwärts gebogene obere Rand — man bekommt nicht alles hinein, was man gern hineintun möchte. Ein echtes Plus sind die reichlich mit Gummi belegten Seitenleisten und Stoßstangen, durch die sich so mancher ärgerliche Mini-Schaden vermeiden läßt.

Bei vernünftigen Außenmaßen (so furchtbar klein sind diese Autos auch wieder nicht, man merkt es beim Parken) haben fünf Personen gut Platz, und sie können ihr Gepäck raum- und gewichtsmäßig gut unterbringen. Es sind seriöse Mittelklassemaße, was Mercedes hier anbietet, und seriös ist auch die Stabilität und Unfallsicherheit der Karosserie. Das versöhnt mit dem spartanischen Inneren.

Motoren-Generationen

Beim direkten Umsteigen von den Vierzylindern auf die Sechszylinder ist man zunächst von den Sechszylindern enttäuscht. Sie wirken träger — als hätten sie nicht mehr, sondern weniger Temperament. Das stimmt zwar nicht, aber der subjektive Eindruck hat einen objektiven Grund: die Stromberg CD-Vergaser der Vierzylindertypen. Diese Vergaser mit variablem Lufttrichter sprechen auf Gaspedalbewe-

WICHTIG BEIM KAUF

Mercedes-Benz 230/250

Limousine viertürig Typ 230
DM 13 145.— ab Werk

Limousine viertürig Typ 250
DM 14 630.— ab Werk

Serienmäßige Ausstattung

12 V-Drehstromlichtmaschine, Scheibenbremsen vorn und hinten, Zweikreisbremsanlage, Servobremshilfe, Radzierblenden, Türschloß rechts, Haubenselbststarretierung vorn und hinten, Ausstellfenster vorn, Einzelsitze vorn mit Lehnenverstellung und Lehnenverriegelung, zurückklappbare Armlehne hinten, Beifahrerhaltegriff, 2 Haltegriffe hinten mit Kleiderhaken, Ablagemöglichkeit zwischen den Vordersitzen, Aschenbecher vorn, 2 Aschenbecher hinten, Kartentaschen vorn, abblendbarer Innenspiegel, Frischluftdüsen, stufenlos regulierbares Heiz- und Lüftungsgebläse, 2 Scheibenwischergeschwindigkeiten, regelbare Instrumentenbeleuchtung, elektrische Zeituhr, Tageskilometerzähler, Benzinuhr, Zigarettenzünder, Warnleuchte für Bremsflüssigkeit und

Handbremse, Lichthupe, Parkleuchten, Kofferraumbeleuchtung, Nebelscheinwerfer, Rückfahrscheinwerfer, Sicherheitsgurtbefestigungen.

Empfehlenswertes Zubehör

Serienmäßig lieferbar (Preis einschließlich Einbau und Mehrwertsteuer):

Automatisches Getriebe	DM 1430.—
Servolenkung	DM 511.50
Beheizbare Heckscheibe	DM 209.—
Gürtelreifen 5-fach	
für 230	DM 154.—
für 250	DM 22.—
Windschutzscheibe	
aus Verbundglas	DM 82.50
Warnblinkanlage	DM 30.80

Außerdem serienmäßig lieferbar

Armlehne klappbar vorn (Stoff)	DM 82.50
Batterie mit größerer Kapazität	DM 25.30
Zweiklangfanfare	DM 121.—
Härtere Stoßdämpfer	DM 25.30
Fensterheber, elektrisch, 2-fach	DM 495.—
4-fach	DM 907.50
Viscose-Lüfterkupplung	DM 134.20

Niveauregulierung	DM 462.—
Polsterung MB-Tex	DM 121.—
Leder	DM 770.—
Weißwandreifen	
für 230	DM 126.50
für 250	DM 154.—
Zwei Ruhesitze	DM 77.—
Schiebedach, mechanisch	DM 561.—
elektrisch	DM 715.—
Zwei Sicherheitsgurte vorn	DM 110.—
hinten	DM 88.—
Tankschloß	DM 8.80
Teppich-Bodenbelag	DM 77.—
Wärmedämmendes Glas	
ringsum	DM 223.30
Seiten- und Heckscheibe	DM 80.30
Heckscheibe	DM 25.30
Handschuhkastenschloß	DM 19.80
Handschuhkasten beleuchtet	DM 25.30

Reifen

Serienmäßig werden Normalreifen der Fabrikate Continental, Dunlop, Firestone, Phoenix, Fulda, Metzeler und Goodyear (Größe 6.95 S 14) geliefert. Gegen Aufpreis (DM 154.— bzw. DM 22.—) werden Gürtelreifen der Fabrikate Dunlop und Michelin (XAS) in der Größe 175 SR 14 bzw. 175 HR 14 angeboten.



Einstieg und Sichtverhältnisse lassen nichts zu wünschen übrig. Ablageraum, Haltegriffe — alles das ist genügend vorhanden und richtig placiert.

gungen viel unmittelbarer an als die Zenith-Registervergaser der Sechszylindermotoren. Die Sechszylinder sprechen mit etwas Verzögerung an, sie haben nicht so einen kräftigen „Antritt“ wie die Vierzylinder.

Ihre Leistungsüberlegenheit ist trotzdem nicht zu bezweifeln — sie geht nicht nur aus den PS-Zahlen, sondern auch aus den Meßwerten klar hervor (siehe Vergleichstabelle). Schon der 230 ist ein schnelles Auto: Er läuft in der Spitze ca. 175 km/h, beschleunigt in wenig mehr als 13 Sekunden von 0 auf 100 km/h und bleibt bei alledem elastisch und leise. Mit 10 PS mehr bringt es der 250 auf 180 km/h und ca. 12 Sekunden.

Der 230 ist rund 1500 Mark billiger, und das ist bei dem geringen Leistungsunter-

schied eine ganze Menge. Daß 200 ccm Hubraum im Preis so stark zum Ausdruck kommen, hängt mit den Konstruktions-Unterschieden zusammen: Im 230 wird noch der alte Motor mit vierfach gelagerter Kurbelwelle eingebaut, während der 250 den siebenfach gelagerten Motor hat, und zwar in der neuesten Ausführung mit gleichmäßigen Zylinderabständen, die für die 280-Modelle eingeführt wurde. Der Motor des 250 unterscheidet sich auch von dem des 250 S, der zwar ebenfalls sieben Kurbelwellenlager, aber noch die alte paarweise Zylinderanordnung hat. Es sind sozusagen drei verschiedene Motoren-Generationen, die in die Typen 230, 250 und 250 S eingebaut werden. In ihren Maßen und in den Konstruktions-Einzelheiten sind sie jedoch eng miteinander verwandt.

Fährt man beide Wagen abwechselnd, dann ist der Motor-Unterschied zu merken: Der 250 hat mehr Temperament, auch „unten herum“, und läuft im gesamten Drehzahlbereich etwas ruhiger. Es handelt sich aber nicht um einen großen Unterschied, im Charakter sind sich 230 und 250 sehr ähnlich. Wem die geringe Leistungs-differenz nicht wichtig ist, der ist mit dem 230 ebensogut bedient. Er läuft ebenfalls leise und elastisch, und in Beschleunigung und Spitze ist er kaum schlechter als der Typ 250 S. Auch mit automatischem Getriebe bleibt der 230 ein lebendiges Auto (0—100 km/h 13,5 Sekunden, Höchstgeschwindigkeit ca. 170 km/h). Der 230 kostet 1000 Mark mehr als der Vierzylinder-220. Für diesen Preis bekommt man eine spürbare bessere Laufruhe und zusätzliches Temperament, also echte praktische Vorzüge. Der Unterschied ist merkbarer als derjenige zwischen dem 230 und dem 250, der mit 1500 Mark honoriert werden muß. In den meisten Fällen dürfte darum der 230 die vernünftige Lösung sein.

Der 250 als Prestige-Typ der neuen Mercedes-Klasse kann zu den schnellen Autos gerechnet werden — mit über 180 km/h Spitze und überlegener Beschleunigung hat er sportwagenmäßige Leistungen zu bieten. Er ist kein völliger Ausnahmefall; manchmal begegnet man auf der Autobahn billigeren Autos, die keineswegs langsamer sind — etwa dem Opel Commodore GS oder dem BMW 2000 TI. Auf jeden Fall ist der 250 zu schnell, um für einen Diesel gehalten zu werden. Da kann die Anerkennung nicht ausbleiben — auch wenn man zur Zeit noch Mühe hat, auf der Autobahn von linksfahrenden Mercedes-, Opel- oder Ford-Fahrern vorbeigelassen zu werden.

Der 250 ist allerdings zu schwer, um mit 130 PS schon eine ausgesprochene „Bombe“ zu sein. Auch der offenbar hohe Luftwiderstand der Karosserie zehrt an der Leistung: Beim Alfa Romeo 1750 und beim NSU Ro 80 genügen 115 PS für die gleiche Höchstgeschwindigkeit. Um aus dem 250 ein absolut überlegenes Auto zu machen, müßte man wahrscheinlich den Motor des 300 SE einbauen — mit 170 PS könnte es dann für 200 km/h und entsprechende Beschleunigungswerte reichen.

Ein solcher Schritt ist aber vorläufig nicht zu erwarten. Vermutlich will man bei Daimler-Benz zunächst Erfahrungen mit der neuen Serie machen, ehe man die Leistung weiter aufstockt. Die Kraftübertragung scheint schon von 130 PS ziemlich stark in Anspruch genommen zu sein, denn im Bereich der Höchstgeschwindigkeit lief der

ZUM VERGLEICH		Mercedes-Benz				
		Typ 200	Typ 220	Typ 230	Typ 250	Typ 250 S
Beschleunigung						
0 bis 60 km/h	s	5,7	5,2	5,2	4,7	5,4
0 bis 80 km/h	s	9,5	8,9	8,4	7,6	8,4
0 bis 100 km/h	s	14,5	13,2	13,0	11,6	12,8
0 bis 120 km/h	s	20,8	19,3	19,0	16,4	18,0
0 bis 140 km/h	s	33,5	29,7	29,0	24,0	24,7
0 bis 160 km/h	s	—	—	—	36,0	39,8
1 km mit stehendem Start	s	35,5	34,6	34,1	32,6	33,0
Höchstgeschwindigkeit	km/h	166,0	168,0	171,5	182,0	180,0

TECHNISCHE DATEN UND MESSWERTE

MERCEDES-BENZ 230/250

(Werte für Typ 250 in Klammern)

MOTOR

Sechszylinder-Viertakt-Reihenmotor, Bohrung x Hub 81,75 x 72,8 (82 x 78,8) mm, Hubraum 2292 (2496) ccm, Verdichtungsverhältnis 9,0:1, Leistung 120 PS bei 5400 U/min (130 PS bei 5400 U/min), spezifische Leistung 52,4 (52,1) PS/Liter, maximales Drehmoment 18,2 (20,3) mkg bei 3600 U/min, mittlere Kolbengeschwindigkeit bei Nenndrehzahl 13,1 (14,2) m/s, bei 100 km/h im IV. Gang (entsprechende Drehzahl 3375 U/min) 8,2 (8,9) m/s, 4(7)fach gelagerte Kurbelwelle, obenliegende Nockenwelle, Wasserkühlung mit Pumpe und Thermostat, Kühlerinhalt 10,5 Liter, Druckumlaufschmierung mit Ölfilter im Hauptstrom, Ölinhalt Motor ca. 5,5 Liter, 2 Zenith Fallstrom-Registervergaser 35—40 INAT, mechanische Kraftstoffpumpe, 65 Liter-Tank im Heck, Batterie 12 V 44 Ah, Drehstrom-Lichtmaschine 490 Watt.

KRAFTÜBERTRAGUNG

Einscheiben-Trockenkupplung, vollsynchronisiertes Vierganggetriebe mit Mittel- oder Lenkradschaltung, auf Wunsch DB-Automatik, Übersetzungen (in Klammern Gesamtübersetzungen): I. 3,9 (15,29), II. 2,3 (9,02), III. 1,41 (7,93), IV. 1,0 (3,92), R. 3,66 (14,35), Achsantrieb 3,92, Ölinhalt Getriebe 1,6 Liter, Differential 1,15 Liter.

FAHRWERK

Selbsttragende Karosserie mit Rahmenboden verschweißt, vorn Einzelradaufhängung an Querlenkern und Schraubenfedern, Stabilisator, hinten Einzelradaufhängung an Schräglenkern und Schraubenfedern, Stabilisator, vorn und hinten hydraulische Teleskopstoßdämpfer, hydraulische Fußbremse, Zweikreisssystem, vier Scheibenbremsen, Bremskraftverstärker, Kugelumlauf Lenkung, mechanische Handbremse auf separate Innenbackenbremsen der Hinterräder, Felgen 5 1/2 J x 14, Reifen 6.95 S 14/175 S 14 (6.95 H 14/175 HR 14), Luftdruck 1,9/2,4 atü, bei großer Belastung 2,1/2,6 atü.

ABMESSUNGEN

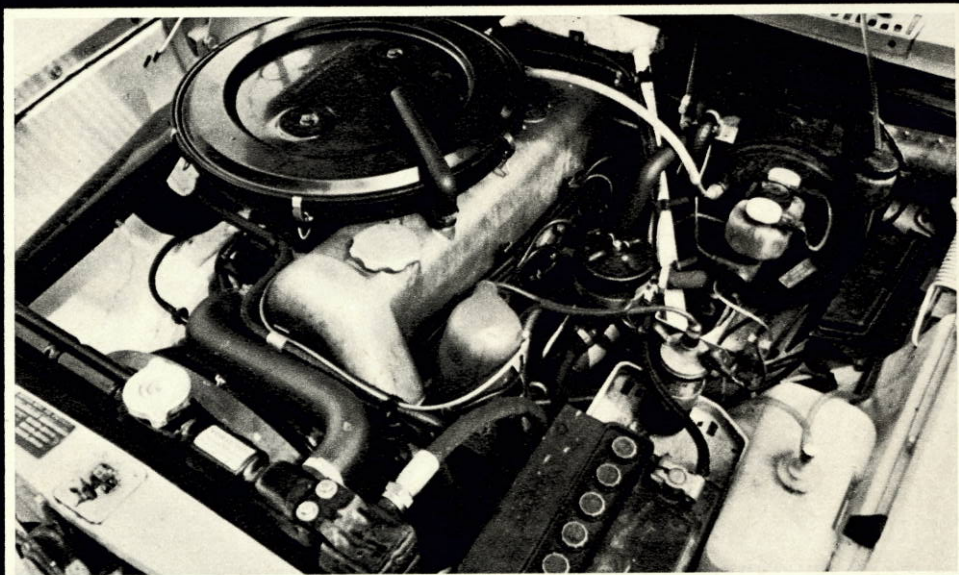
Radstand 2750 mm, Spur 1444/1440 mm, Außenmaße 4685 x 1770 x 1440 mm, Innenbreite vorn 1470 mm, hinten 1470 mm, Innenhöhe über Sitzhinterkante vorn 940 mm, hinten 890 mm, Sitztiefe vorn 480 mm, hinten 470 mm, Knieraum hinten 115—355 mm, Wendekreis links 11,1 m, rechts 11,1 m, 5 Lenkradumdrehungen von Anschlag zu Anschlag, mit Servolenkung 3 1/2 Lenkradumdrehungen.

GEWICHTE

Eigengewicht vollgetankt 1370 kg (davon Vorderachse 730 kg, Hinterachse 640 kg, Gewichtsverteilung 53,3:46,7), zulässiges Gesamtgewicht 1880 kg, Zuladung 510 kg, Personenindexzahl 6,0, Leistungsgewicht vollgetankt 11,4 (10,6) kg/PS, bei Belastung mit 340 kg (4 Personen mit Gepäck) 14,3 (13,2) kg/PS.

FAHRLEISTUNGEN

	Typ 230	Typ 250
Höchstgeschwindigkeit	171,5	182,0 km/h
(entspr. Drehzahl)	5800	6150 U/min



Raumökonomie unter der Haube: Obwohl jede Ecke ausgenutzt wurde, sind wichtige Teile wie Kerzen, Zündverteiler, Zündspule und Batterie gut zugänglich.

Beschleunigung (auf effektive Geschwindigkeiten, vollgetankt, 2 Personen):

0 bis 40 km/h	2,7	2,4 s
0 bis 60 km/h	5,2	4,7 s
0 bis 80 km/h	8,4	7,6 s
0 bis 100 km/h	13,0	11,6 s
0 bis 120 km/h	19,0	16,4 s
0 bis 140 km/h	29,0	24,0 s
0 bis 160 km/h	—	36,0 s
1 km m. stehend. Start	34,1	32,6 s

Geschwindigkeitsbereiche (km/h)

I. Gang	—	bis 47	bis 47
II. Gang	14 bis 80	13 bis 80	
III. Gang	24 bis 131	22 bis 131	
IV. Gang	ab 35	ab 33	

Tachometerabweichung

Anzeige	effektiv km/h	
40	38	38
60	60	60
80	79	80
100	95	98
120	114	115
140	131	134
160	150	152

Kilometerzählerabweichung . . . +1% +3%

INNENGERÄUSCH

(Gemessen nach ISO-Kurve A)

Leerlauf im Stand	51	48 Phon
Bei 50 km/h	65	61 Phon
Bei 80 km/h	70	67 Phon

Bei 100 km/h	73	69 Phon
Bei 120 km/h	75	73 Phon
Bei 140 km/h	78	77 Phon
Bei 160 km/h	79	79 Phon
Bei 180 km/h	—	83 Phon

VERBRAUCH

(Superbenzin, Liter/100 km)

Autob. Schnitt ca. 130 km/h	15,3	14,7
Autob. Schnitt ca. 155 km/h	18,8	18,4
Landstr. Schnitt ca. 70 km/h	14,9	14,0
Landstr. Schnitt ca. 90 km/h	16,7	16,1
Kurzstrecke	15—19,0	15—18,5
Testverbrauch	17,5	17,1

PREISE

Limousine 230	DM 13 145.—
Limousine 250	DM 14 630.—

Schweiz:

Limousine 230	sfr 19 700.—
Limousine 250	sfr 21 000.—

Österreich:

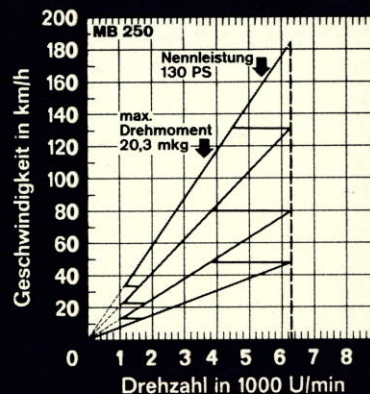
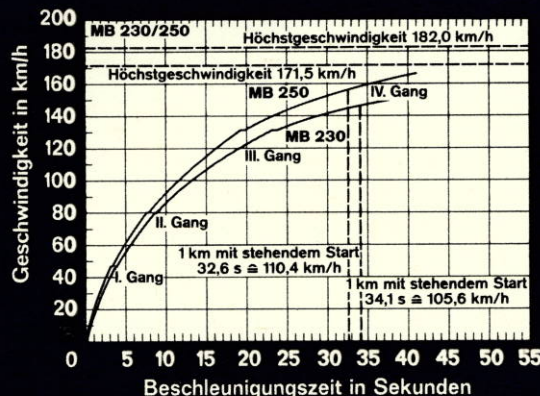
Limousine 230	öS 110 000.—
Limousine 250	öS 129 000.—

WARTUNG

Inspektion und Ölwechsel alle 10 000 km.

Hersteller:

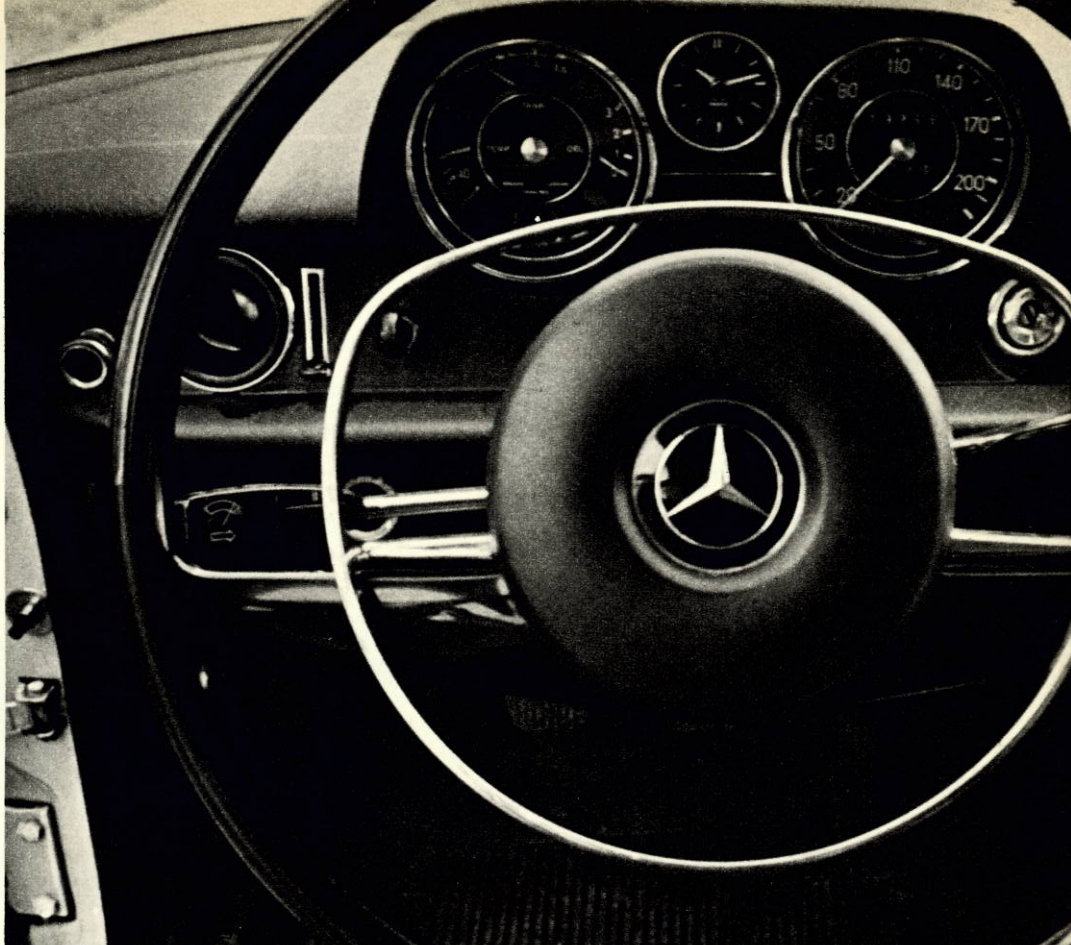
Daimler-Benz AG., Stuttgart-Untertürkheim



Mercedes-Benz 230/250

FORTSETZUNG

*Übersichtlich und geordnet geht es
auf dem Armaturenbrett zu.
Ganz links der Auslöseknopf der
Fuß-Feststellbremse, daneben die
Seitenscheiben-Entfroster.*



250 nicht so leise und vibrationsarm, wie man es sonst von Mercedes-Autos gewöhnt ist.

Der hohe Luftwiderstand treibt im oberen Geschwindigkeitsbereich auch den Verbrauch nach oben. Bei schnellem Fahren auf der Autobahn — die Schnitte lagen je nach Verkehrsverhältnissen zwischen 120 und 150 km/h — kamen wir auf Werte zwischen 16 und 19 Liter/100 km, bei mehr zurückhaltender Fahrweise waren es 14 bis 16 Liter. Auch im Kurzstreckenverkehr lagen die Verbrauchswerte um die 15 Liter. Zwischen dem 230 und dem 250 besteht im Verbrauch kein großer Unterschied — der Testverbrauch lag beim 230 sogar etwas höher, was vielleicht damit zusammenhängt, daß die Leistung häufiger voll ausgenutzt wurde. Im Ölverbrauch waren beide Motoren bescheiden, sie begnügten sich auch bei schneller Dauerfahrt mit Nachfüllmengen von ca. 1 Liter/1000 km.

Allround-Autos

Für DM 511.50 einschließlich Mehrwertsteuer baut Daimler-Benz die Servolenkung ein, und erst mit dieser Lenkung werden die neuen Sechszylinder das, was sie sein können: Bequeme, schnelle und zugleich mühelos zu fahrende Allround-Autos. Die Normallenkung ist akzeptabel, aber sie wurde sehr indirekt gemacht, um genügend leichten Gang zu erhalten. Trotzdem macht sich das höhere Gewicht der Sechszylindermotoren beim Lenken bemerkbar, besonders in engen Kurven und beim Rangieren.

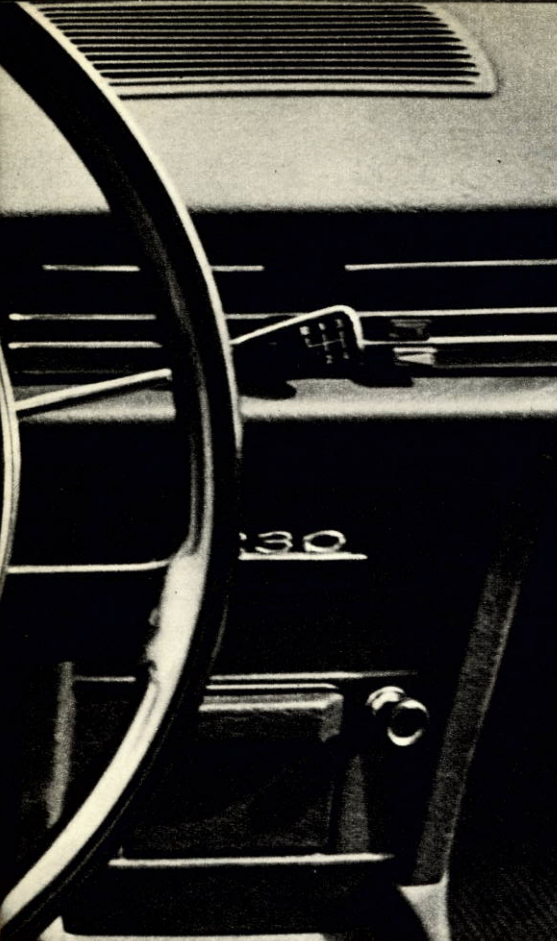
Mit der Servolenkung dagegen ist vom Wagengewicht nichts zu spüren. Man bewegt den Wagen wie einen Kleinwagen —

ebenso mühelos und vielleicht noch ein wenig exakter. Was in den meisten Autos keinen Spaß macht, nämlich das Fahren auf kurvenreichen Landstraßen, ist im 230 und im 250 ein Vergnügen. Das Kurbeln an den indirekten Lenkungen untersteuernder Autos ist schon sehr zur (schlechten) Gewohnheit geworden, daß manche Leute die Mercedes-Servolenkung als zu direkt empfinden. Aber davon kann keine Rede sein, denn ein nervöses, „kippeliges“ Fahren, das auf eine zu direkte Lenkung hindeuten würde, gibt es bei diesen Wagen nicht. Ohnehin sind die neuen Mercedes-Typen durch übertriebene Lenkbewegungen noch weniger aus der Ruhe zu bringen als die bisherigen Modelle. Mehr Handlichkeit und sichere Kontrollierbarkeit kann man sich kaum vorstellen. Der Mehrpreis für die Servolenkung lohnt sich also auf jeden Fall. Ihre Funktionssicherheit bereitet nach den bei auto motor und sport bekannten Erfahrungen keine Probleme. Im Notfall läßt sich der Wagen auch ohne Servo-Unterstützung fahren, wenn auch mit erheblich größerem Kraftaufwand. Man kann das leicht ausprobieren, indem man bei rollendem Wagen den Motor ausschaltet. Daß das Fahren auf Landstraßen so erfreulich ist, hängt nicht nur mit der Lenkung, sondern auch mit dem Komfort und den Fahreigenschaften zusammen. In diesen Punkten unterscheiden sich die Sechszylinder zwar technisch nicht von den Vierzylindern, aber die ruhiger laufenden Motoren runden das Gesamtbild ab. Auch kommt das höhere Gewicht der Federung zugute, so daß die Typen 230 und 250 in der Annehmlichkeit und Bequemlichkeit des Fahrens noch überlegen sind. Das ist keine Nebensache, denn Europas Straßen

werden nie so gut sein, daß gute Federung keine Rolle mehr spielt. Es werden darum immer jene Autos die besten sein, in denen man von Kurven, Bodenwellen und Schlaglöchern am wenigsten zu spüren bekommt. In den neuen Mercedes-Typen ist nicht nur das Ansprechvermögen der Federung auf Unebenheiten aller Art überdurchschnittlich gut, sondern es werden auch größere Auf- und Abbewegungen vermieden, die auf welliger Fahrbahn dem Wohlbefinden noch abträglicher sind als harte Stöße. Auch die Seitenneigung ist gut unterdrückt, so daß diese Wagen dem Idealbild minimaler Bewegungen des Fahrzeugkörpers sehr nahekommen.

Nicht weniger beruhigend ist die Gutmütigkeit in Kurven, beim Verreißen der Lenkung und bei Seitenwind. Das Kurvenverhalten ist weitgehend neutral, so daß weder übertriebenes Einlenken noch Gegenlenken erforderlich ist. Unter sehr seltenen Umständen, etwa in schnell gefahrenen engen Kurven auf glatter Fahrbahn, kann es zu einem leichten Ausbrechen des Hecks kommen, das durch Gegenlenken korrigiert werden muß. Der Geradeauslauf ist bei jeder Geschwindigkeit einwandfrei, auf der Autobahn wird der Wagen weder von Seitenwind noch von Fahrbahnebenheiten aus dem Kurs gebracht. Ein Plus gegenüber den bisherigen Pendelachstypen ist die weitgehende Unempfindlichkeit gegen Bremsen in Kurven: Man kann ohne Schwierigkeiten die Bremskraft so dosieren, daß der Wagen gut in der Spur bleibt.

Neben Diagonalreifen verschiedener Fabrikate werden serienmäßig Gürtelreifen Dunlop SP und Michelin XAS montiert (Phoenix P 110 sind noch nicht freigege-



überwindende Rückwärtsgangsperrung eingebaut wurde. Bei der Mittelschaltung läßt sich der Rückwärtsgang leichter einschalten. Zwar nimmt der Mittelschalthebel einen Teil des Ablageraums ein, aber trotzdem ist er wegen seiner besseren Handlichkeit vorzuziehen.

Keine Wahl besteht bei der Handbremse: Hier muß man sich mit der Fuß-Feststellbremse abfinden, die für die Automatik gut geeignet ist, beim Fahren mit Kupplung und Schalthebel dagegen Gewöhnung erfordert. Verschiedene Leser schrieben an automotor und sport, daß ihre Wagen bei betätigter Bremse zum Zurückrollen neigten. Bei keinem der Testwagen war diese Erscheinung festzustellen, allerdings mußte die Feststellbremse mit relativ hohem Kraftaufwand (ca. 40 kg) getreten werden. Beim Anfahren kommt es darauf an, daß zunächst eingekuppelt und dann, bei anruckendem Wagen, der Auslöseknopf gezogen wird. Das macht keine Schwierigkeiten, wenn man es einige Zeit praktiziert hat, aber es erfordert vom Fahrer zunächst eine beträchtliche Umstellung. Besonders Fahrerinnen kommen damit schlechter zurecht als mit der konventionellen Handbremse. Kupplungsschäden infolge falscher

Bedienung der Feststellbremse sind nach Daimler-Benz-Auskunft bisher nicht aufgetreten.

Betrachtet man Preis und Gegenwert, dann schneidet der 230 besonders gut ab, denn bei ihm bekommt man gute Leistung und Sechszylinder-Komfort zu einem relativ günstigen Preis. Der 250 hat als Spitzenmodell ebenfalls seine Reize, aber bei seinem Preis fällt es schwerer, sich mit der Nüchternheit der Ausstattung und den kleinen Unzulänglichkeiten der Karosserie abzufinden. Eine spezielle Ausstattung würde ihn attraktiver machen, aber man ist ja bei Mercedes-Autos schon daran gewöhnt, daß der Preis mehr in technischen Qualitäten als in luxuriösen Ausstattungs-Details zum Ausdruck kommt. Besonders bei den preisgünstigen Modellen gehört die Schlichtheit schon fast zum Image. Eine ernsthafte Kritik kann man daraus nicht herleiten, denn entscheidend für den Wert eines Autos ist die Gewissenhaftigkeit, mit der es konstruiert und gebaut ist. Sie zeigt sich in der Sicherheit und Annehmlichkeit des Fahrens, und in diesen Punkten ist Daimler-Benz kaum zu schlagen.

ben). Die Gürtelreifen haben auf nasser Fahrbahn und in der Lebensdauer unbestreitbare Vorteile. Im Abrollkomfort ist der Michelin XAS sehr gut, während sich der Dunlop SP etwas härter fährt. Dafür hat der Dunlop den Vorzug einer besonders guten Drainage, er ist wenig empfindlich gegen Wasser auf der Fahrbahn. Der Michelin XAS neigt etwas mehr zum Aquaplaning, worauf man sich bei Gewitterregen oder im Schneematsch einstellen muß.

Wenig Probleme bereiteten die Bremsen, die beim Abbremsen aus hoher Geschwindigkeit ebenso wie auf Gefällestrrecken jeder Beanspruchung gewachsen waren. Zu notieren ist lediglich das vorzeitige Blockieren einer Hinterradbremse beim 250 — normalerweise stellt Daimler-Benz die Bremsen so ein, daß die Vorderräder vor den Hinterrädern blockiert werden. Bei einer Undichtigkeit an einem Bremssattel bewährte sich das Warnlicht, das den Bremsflüssigkeitsverlust rechtzeitig signalisierte.

Auf starke Kofferraumbelastung reagieren die neuen Mercedes-Typen mit einem deutlichen Absinken des Wagenhecks, das sich weniger in den Fahreigenschaften als in der Scheinwerfereinstellung unangenehm auswirkt. Für häufiges Fahren mit vollbeladenem Wagen und für Anhängerbetrieb ist darum die Niveauregelung (DM 492.—) zu empfehlen, die für diese Modelle eigens entwickelt wurde. Zur Zeit bestehen für diese Zusatzausstattung noch Lieferschwierigkeiten, sie ist erst ab Juni verfügbar.

Ohne Mehrpreis kann der Käufer zwischen Lenkrad- und Mittelschaltung wählen. Die Lenkradschaltung ist unhandlicher geworden, weil mit Rücksicht auf amerikanische Bestimmungen eine durch Herausziehen zu

RESULTATE

Karosserie

Geräumige und kompakte Karosserie mit Innenraum für fünf Personen, großem Kofferraum und hoher Lade-Kapazität. Bequemer Einstieg, gute Sichtverhältnisse, unfallsichere Struktur.

Ausstattung

Qualitativ gute Innenausstattung, jedoch nüchterner Gesamteindruck. Verbesserungswürdige Details (Scheibenwascher, Belüftung, Fensterkurbeln).

Bedienung

Übersichtlich angeordnete Schalter und Hebel, Kupplung und Schaltung leichtgängig, Fuß-Feststellbremse schwergängig und gewöhnungsbedürftig.

Kraftübertragung

Gut abgestuftes, leicht schaltbares Vierganggetriebe, auf Wunsch verbesserte Viergang-Automatik.

Motor

Elastische, jedoch auf Gaspedalbewegungen etwas zögernd reagierende Motoren. 250 laufruhiger als 230, beide Motoren im oberen Drehzahlbereich relativ laut.

Fahrleistungen

Gute Beschleunigungs- und Geschwindigkeitsleistungen bei beiden Typen. Beim 250 noch höhere Kraftreserve im gesamten Drehzahlbereich.

Verbrauch

Verbrauchswerte zwischen 14 und 19 Liter/100 km, besonders bei schnellem Fahren relativ hoher Verbrauch. Zwischen 230 und 250 kein wesentlicher Verbrauchsunterschied.

Fahreigenschaften

Neutrales Kurvenverhalten, geringe Empfindlichkeit gegen Verreißen der Lenkung und Seitenwind, ausreichende Wintertüchtigkeit.

Fahrkomfort

Angenehmer Komfort durch leicht ansprechende Federung mit gutem Schluckvermögen. Geringe Seitenneigung, Fahrgeräusch bei hoher Geschwindigkeit stärker werdend.

Lenkung

Hervorragende Handlichkeit mit Servolenkung, Normallenkung indirekt. Kleiner Wendekreis.

Bremsen

Leicht dosierbare Bremsen mit guter und standfester Wirkung. Bei Testwagen frühzeitiges Blockieren der hinteren Bremsen.

Text: Reinhard Seiffert · Fotos: Julius Weitmann