



Rekordpensum: 100 000 Kilometer in einem Jahr und drei Tagen

Dauertest

100000 km

Mercedes 230 E

Musterknabe mit Getriebebearger

Mit Bravour absolvierte ein Mercedes 230 E diese Rekordstrecke in nur einem Jahr. Kurz vor Dauertestende trübte allerdings ein Schaden am nachträglich vom Werk eingebauten Fünfganggetriebe die sonst wie erwartet makellose Bilanz.

Berufliche Vielfahrer erreichen 100000 Kilometer Fahrleistung in der Regel nach zwei bis zweieinhalb Jahren. Der 230 E in mot-Diensten schaffte diesen Marathon in einem Jahr und drei Tagen.

Möglich war dieses stramme Pensum nur durch die erstklassige Zuverlässigkeit des Mercedes. Er rollte alle 10 000 Kilometer abwechselnd zum Pflege- oder Wartungsdienst

zur Stammwerkstatt AutoPalmer in Stuttgart. Kein außerplanmäßiger Werkstatt-Aufenthalt brachte Zeitverlust und Ärger. Auch der einzige größere Schaden am Fünfganggetriebe erforderte keine Zwangspause.

Nach etwa 50 000 Kilometern kündigten immer stärkere Brumm- und Mahlgeräusche vom nahenden Getriebedefekt. Vor allem im Schiebebetrieb und bei Lastwechseln verstärkte sich das Brummen, und bei 98 743 km war beim fälligen Wartungsdienst der Ausbau erforderlich. Die Demontage erfolgte bei Daimler-Benz, wo das Fünfganggetriebe auch nachträglich – bei 41 570 km – eingebaut worden war.

Als Ursache stellte sich ein Montagefehler am vorderen Lager der Getriebeeingangswelle (auf der Kupplungsseite) heraus. Ein Sicherungsring wurde bei der Herstellerfirma

Getrag in Ludwigsburg nicht hundertprozentig fixiert. Er löste sich nach einigen zehntausend Kilometern, wobei die Welle das Lager immer stärker ausschlug. Nach Werksauskunft trat dieser Schaden bisher nur zweimal auf: bei einem Dauerläufer der Versuchsabteilung und beim mot-Dauertestwagen. Eine spezielle Kontrolle dieses Bauteils soll das in Zukunft verhindern.

Trotz mehr als tausend Mark Aufpreis wählen immer mehr Mercedes-Fahrer das Fünfganggetriebe. Gerade beim 230 E stieg der Fünfgang-Verkaufsanteil in Deutschland auf etwa 20 Prozent, während die Automatik deutlich an Reiz verliert. Die Faustregel „ein Liter Ersparnis auf 100 Kilometer“ bestätigte sich auch im Mercedes-Dauertest.

Das Mercedes-Fünfganggetriebe ist nicht gerade ein Wunder an Schaltpräzision.

Vor allem in den fünften Gang rechts vorn muß der Hebel sauber geführt werden. Im Gegensatz zu vielen anderen Dauertestwagen war jedoch kein „Welchwerden“ der Schaltführung bei hohen Kilometerständen zu spüren.

Über die gesamte Distanz betrug der Durchschnittsverbrauch 12,7 Liter Superkraftstoff; er sank von 13,4 im ersten Abschnitt (noch mit Vierganggetriebe) auf 12,4 Liter im

Fünfgang: ein Liter weniger

dritten. Bei 1,4 Tonnen Leergewicht und einer aerodynamisch ungünstigen Karosserie ist dieser Wert erstaunlich. Der nachträgliche Einbau einer Schubabschaltung zur Bosch K-Jetronic – in Serie seit September 1981 – machte den ohnehin sparsamen 230 E-Motor



abgespult



Fotos: Binder

Abschluß bei allen mot-Dauertests: Zustandsprüfung bei einer Schätzstelle

Dauertest

100000 km

Mercedes 230 E



Ärgerlich: Gurtband läuft über den Lehnenverstellknopf

noch genügsamer. Wer diesen Spareffekt durch Gaswegnehmen konsequent ausnützt, kann zusätzlich einen halben Liter abknapsen. Auf hügeligen Autobahnen – vor allem bei Tempobegrenzung – bringt die Schubabschaltung manchmal für längere Zeit Null-Verbrauch. Unterhalb 1200/min setzt die Kraftstoffzufuhr so sanft wieder ein, daß es nur ein aufmerksamer Fahrer spürt.

Der drehmomentstarke 230 E-Motor ist ein idealer Partner für das Fünfganggetriebe. Er zieht zwischen 2000 und 5000/min so kräftig durch, daß auch mit vier Personen und entsprechendem Gepäck nicht gleich an jeder Autobahnsteigung zurückgeschaltet werden muß. 160 km/h entsprechen nur 4200/min – da gehen die Motortöne völlig im ohnehin kräftigen Windrauschen der Karosserie unter.

Die Pfeiftöne von Leisten und Fenstern fielen unangenehm auf. Der Dauertestwagen war in dieser Beziehung kein Musterknabe. Die 83er-Modelle sollen durch neue Wasserablaufleisten deutlich leiser sein; Gegenprobe war noch nicht möglich. Nicht der gewohnten Mercedes-Qualität entsprach auch der Fahrersitzgurt; er rollte sich schon ab etwa 40 000 Kilometern zunehmend schlechter auf, so daß Nachhilfe von Hand notwendig war. Wer dies ver-

gaß, riskierte, daß aus der verschlossenen Tür das Gurtband heraushing.

Im übrigen präsentierte sich die Karosserie nach 100 000 Kilometern in praktisch neuwertigem Zustand. Türschlösser (Zentralverriegelung), elektrische Fensterheber vorn und die gesamte Innenausstattung zeigten keinerlei Verschleiß. Die Polsterung des Fahrersitzes war etwas eingesessen, aber keineswegs verschlissen.

Den sehr guten Gesamtzustand notierte auch der Prüfer des DEKRA (Deutscher Kraftfahrzeug-Überwachungs-Verband): „Das Fahrzeug befindet sich aggregat- und fahrwerksmäßig in gutem Zustand. Lediglich die Lackierung ist durch

Hohe Schätzwerte zum Dauertestschluß

Steinschläge und Kratzer mehrfach beschädigt.“ Entsprechend hoch fielen die Schätzwerte aus. Die DEKRA bezifferte den Händlereinkaufswert (ohne Mehrwertsteuer) auf 15 200 Mark, der Sachverständige der DAT (Deutsche Automobil Treuhand) setzte für diesen 230 E sogar 18 900 Mark als Händlerverkaufswert an. Der Wertverlust betrug also nur etwa die Hälfte des Neuwerts.

Pluspunkte

- Karosseriequalität auch nach 100 000 Kilometern sehr gut, kaum Verschleißspuren
- Kein außerplanmäßiger Werkstatt-Aufenthalt
- Betriebskosten für diese Wagenklasse günstig
- Hohe Schätzwerte am Ende des Dauertests
- Verbrauch mit Fünfganggetriebe deutlich niedriger
- Anti-Blockier-Bremssystem (ABS) hervorragend

Minuspunkte

- Schaden am Fünfganggetriebe nach 57 000 Kilometern
- Vordersitz unbequem
- Rücksitzbank zu kurz
- Windgeräusche der Karosserie lästig
- Fahrersitzgurt rollt sich schlecht auf
- Magere Grundausstattung, viele notwendige Extras erhöhen den Wertverlust
- Traktionsprobleme im Winter

Werkstattkosten

Im 3. Dauertestabschnitt zwischen 61 845 und 101 845 km	
14. März 1982 – 70 458 km 70 000 km-Pflegedienst mit Ölwechsel	108,71 DM
30. April 1982 – 79 608 km 80 000 km-Wartungsdienst mit Ölwechsel	412,48 DM
8. Juni 1982 – 90 066 km 90 000 km-Pflegedienst mit Ölwechsel	84,11 DM
30. Juni 1982 – 98 743 km 100 000 km-Wartungsdienst mit Ölwechsel, Wischerblätter erneuert, Motorwäsche	614,92 DM
Summe der Werkstattkosten	1 220,22 DM

Anschaffungspreise

Stand der Preise	Juli 1981	Juli 1982
Festpreis ab Werk	26 588,90 DM	27 459,— DM
Servolenkung	796,65 DM	819,25 DM*
Fünfganggetriebe	—	1 011,35 DM**
Schiebedach elektrisch	1 282,55 DM	1 316,45 DM
Kopfstützen hinten	180,80 DM	186,45 DM
Anti-Blockier-Bremssyst.	2 519,90 DM	2 599,— DM
Zentralverriegelung	384,20 DM	395,50 DM
Drehzahlmesser	214,70 DM	220,35 DM
Außenspiegel rechts	113,— DM	118,65 DM***
Feuerlöscher montiert	129,65 DM	135,60 DM
Anhängerkupplung	587,60 DM	604,55 DM
Fensterheber elektr. vorn	728,85 DM	751,45 DM
Heizb. Hecksch. (Verögl.)	169,50 DM	175,15 DM
Radio Becker Europa Ster.	1 017,— DM	1 073,50 DM
Automatikantenne	350,30 DM	361,60 DM
Gesamtpreis ab Werk	35 063,60 DM	37 227,85 DM

* Servolenkung ab September 1982 serienmäßig

** Fünfganggetriebe beim Dauertestwagen nachträglich im Werk eingebaut

*** Beim 83er-Modell nur noch elektrisch einstellbarer Außenspiegel ab Werk lieferbar



Nachrüstung: 195/70-Reifen

17 000 Mark beim Verkauf von Privat an Privat sind also realistisch. Angesichts der mehr als 100 000 Kilometer auf dem Zähler ist dieser Superwert wohl die beste Bestätigung für die Wertschätzung von Mercedes-Vierzylindern (gilt für Benziner wie Diesel) auf dem Gebrauchtwagenmarkt. Der Wertverlust betrug durchschnittlich 55 Prozent. Neben den vielen Extras spielten bei der Schätzung das neue Fünfganggetriebe und die neuerwertigen Reifen eine große Rolle.

Für den gesamten Dauertest beliefen sich die Reifenkosten auf 2468,30 Mark oder 2,47 Mark pro 100 Kilometer; für diese Wagenklasse erstaunlich

Reifenkosten im Klassendurchschnitt

wenig. Im einzelnen wurden folgende Reifen ausprobiert (in Klammern die durchschnittliche Profilabnutzung):

- Michelin XVS, 175 HR 14, auf 27 892 km (65%) und zum Schluß 8066 km (35%)
- Uniroyal Rallye 340, 195/70 HR 14, auf 12 665 km (65%) und ein neuer Satz auf 25 327 km (75%)
- Pirelli Winter 160, 175 S 14 Q M+S, auf 26 050 km (60%).

70er Reifen liefert Daimler-Benz für den 230 E nicht ab

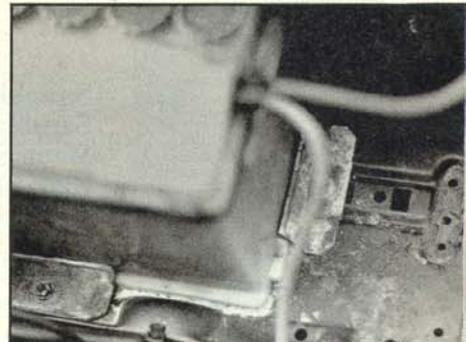


Unpraktisch: Ascher knapp vor dem Schalthebel

Werk; sie haben jedoch die ABE (Allgemeine Betriebs-Erlaubnis) und können ohne weiteres nachgerüstet werden. Der Kombi 230 TE hat sie serienmäßig. Nach den Dauertest-Erfahrungen bauen die 70er Reifen die ohnehin geringe Seitenwindempfindlichkeit des Mercedes weiter ab. Allerdings steigen damit die Reifenkosten

um ein Drittel, weil sie teuer sind und wegen der steigenden Aquaplaning-Empfindlichkeit nach den mot-Dauertest-Erfahrungen auch früher ausgetauscht werden müssen.

Um gute Winterreifen kommen Mercedes-Besitzer selten herum – es sei denn, sie verzichten aufs Fahren, wenn es



Ärgerlich: übergelaufene Batteriesäure

kritisch wird. Trotz M+S-Reifen ist zusätzliche Heckbelastung notwendig; sonst gibt es auch mit bestem Profil schon an leichten Steigungen Traktionsprobleme im Schnee.

Mit den Mercedes-Sitzen können sich die wenigsten motorfahrerinnen und -fahrer anfreunden. Kritik zieht sich

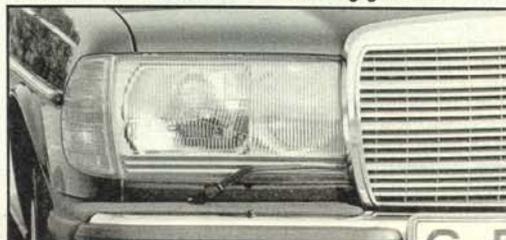
Modellpflege für 1983



Neue Kunststoffblende



Sitzbezug ganz aus Stoff



Rechteck-Scheinwerfer wie beim 280 E und CE-Coupé

Manager von Daimler-Benz lächelten oft darüber, wenn bei Konkurrenzmodellen durch Sondermodelle oder Retuschen neue Verkaufsanreize versucht wurden. Jetzt gab es auch bei der 123-Reihe solche Kosmetik, um den Anschluß an das neue 124-Modell – siehe Titelgeschichte in Heft 16/1982 – bis Herbst 1984 zu schaffen.

Manche Änderungen waren notwendig. Das gilt für die bei allen Vierzylindern serienmäßige Servolenkung wie für die neuen Stoffsitzebezüge und schmalen Kopfstützen. Ein reiner Verkaufstrick ist dagegen der Übergang auf rechteckige statt runde Scheinwerfer. Unverständlich bleibt außerdem, daß alle Mercedes 123-Modelle seit September 1982 eine einfache „Verbrauchstendenzanzeige“ aufweisen, während BMW bei der 5er-Reihe schon elektronische Verbrauchsanzeigen zu allen Gängen serienmäßig anbietet.

Dauertest

100000 km

Mercedes 230 E

durch das ganze Dauertestbuch: „Zu hart, zu wenig Seitenabstützung, Kreuzschmerzen nach einigen Stunden Fahrt, Mitfahrer klagen über die schlecht gepolsterte und zu kurze Rücksitzbank.“ Zudem liegt das Handrad für die Lenkenverstellung der Vordersitze so ungeschickt, daß es vom Gurtband verdeckt wird.

Änderungen am 83er-Modell beweisen, daß es auch bei Daimler-Benz Sitzgeschädigte gab. Die Bezüge der Sitz- und Lehnenflächen sind jetzt ganz aus Stoff. Die seitlichen Kunstleder-Einfassungen regten auch im Dauertest ständig zum Schwitzen an. Außerdem bekamen die Vordersitzlehnen – wie bei der S-Klasse – ausgeprägte Schalenform, wodurch der Körper in Kurven besser gehalten wird.

Servolenkung gehört ab September – endlich – zur Serien-

ausrüstung auch des 230 E. Dafür kletterte der Grundpreis mit Fünfgang auf 29 984,55 Mark. Von den über hundert lieferbaren Extras von Airbag bis Zusatzheizung bewährte sich im Dauertest das Anti-Blockier-Bremssystem (ABS) in jeder Jahreszeit.

Ärger mit Bremsbelag-Verschleißanzeige

Unruhe gab es dagegen durch eine zwischendurch immer wieder bei starkem Regen aufleuchtende Bremsbelag-Verschleißanzeige. Das Rotlicht verschwand ebenso regelmäßig wieder, wenn es trocken war. Die Beläge der vorderen Scheibenbremsen bedurften noch längst nicht der Erneuerung. Zuerst wurden die Fühler an den Vorderrädern verdächtigt. Deren Beschädigung ist jedoch unmöglich, weil sie

etwa gegen Steinschlag besonders gut geschützt sind. Außerdem verwendet Daimler-Benz teure Keramik-Bremsföhler, die abgenützte Beläge zuverlässig signalisieren.

Der Fehler lag beim 230 E-Dauertestwagen an einem Steckkontakt zwischen Kontrollleuchte und Föhler, der in der Nähe der Batterie liegt. Durch einen Wartungsfehler war Batteriesäure überfüllt worden und ausgelaufen. Daraus resultierten starke Korrodierungen auf der Batterie-Standplatte und ein stark verätzter Kontakt, der bei Nässe prompt falschen Alarm gab.

Der Mercedes-Dauertest widerlegte das Vorurteil, daß die planmäßige Wartung bei diesem Fabrikat besonders teuer sei. Die gesamten Werkstattkosten einschließlich Ölwechsel betrug 2940,51 Mark oder 2,94 Mark pro 100 Kilometer,

Motorwäschen und Kleinreparaturen eingeschlossen. Für einen 2,3 Liter-Einspritzer ist das ein günstiger Gesamtwert.

mot brachte den 230 E regelmäßig zu einer kleinen Werkstatt, die den gleichen Umfang natürlich preisgünstiger als eine große Werksniederlassung erledigen kann. Für den hervorragenden Motorzustand am Dauertestende sprachen zwei Dinge. Zunächst zeigte das Kompressionsdruck-Diagramm bei 98 743 km tadellose Kurven, für alle vier Zylinder gleichmäßig bis zehn bar. Außerdem mußte im letzten Dauertestabschnitt nur zweimal je ein halber Liter Öl zwischen den Wechsellern nachgefüllt werden.

Das Fahrwerk überstand die lange Distanz ohne Reparaturen. Ab etwa 70 000 Kilometern ließ die Wirkung der vorderen Stoßdämpfer etwas nach; vor allem in schnellen Autobahnkurven mit Bodenwellen fühlte sich der Mercedes 230 E dann im Vergleich zu einem Neuwagen etwas schwammiger an und neigte mit vollem Gepäck-

Stoßdämpfer sehr standfest

raum zum Aufschaukeln. Doch die Stoßdämpfer mußten bis 100 000 Kilometer nicht ausgetauscht werden. Der Verschleiß der Bremsbeläge hielt sich – nicht zuletzt durch die vielen Langstrecken – in Grenzen: Vorn wurden sie nach 40 000 und 80 000 km erneuert, hinten erst nach 60 000 km.

Bilanz des Dauertests: Der 230 E bestätigte den Ruf hervorragender Mercedes-Qualität durch tadellose Zuverlässigkeit und einen sehr guten Gesamtzustand, der sich in hohen Gebrauchtwagen-Schätzwerten nach über 100 000 Kilometern deutlich ausdrückte. EM

Abrechnung

KRAFTSTOFFVERBRAUCH (Super)

0 – 30 000 km: 4024,6 Liter =	13,4 Liter/100 km
30 000 – 60 000 km: 3736,6 Liter =	12,5 Liter/100 km
60 000 – 100 000 km: 4981,9 Liter =	12,4 Liter/100 km
0 – 100 000 km: 12743,1 Liter =	12,7 Liter/100 km
Kraftstoffkosten zusammen 18 257,30 DM; Literpreis im Durchschnitt: 1,432 DM/Liter	

ÖLVERBRAUCH (Nachfüllmengen)

8,5 Liter für 8,92 DM/Liter, gesamt:	75,80 DM
--------------------------------------	----------

WERKSTATTKOSTEN (einschließlich Ölwechsel)

Von 1845 bis 31845 km	498,32 DM
Von 31845 bis 61845 km	1 221,97 DM
Von 61845 bis 101845 km	1 220,22 DM
Werkstattkosten zusammen	2 940,51 DM

NEBENKOSTEN

Waschen und Pflege	341,— DM
Scheibenwascher-Frostschutz	36,50 DM

WIEDERVERKAUFSWERT

DAT-Schätzung bei 102 298 km (Händlerverkaufswert ohne Mehrwertsteuer)	18 900 DM
DEKRA-Schätzung bei 102 341 km (Händlereinkaufswert ohne Mehrwertsteuer)	15 200 DM