

Spitzenmodell der neuen kleinen Mercedes-Baureihe.

Qualität ist kein Zufall — diese Mercedes-Philosophie fand bei der Entwicklung der zu Anfang dieses Jahres vorgestellten neuen Modelle 200 D bis 280 E offenbar ganz besondere Beachtung. Denn die ersten Entwürfe für diese neue, insgesamt neun Modelle umfassende Baureihe „123“ erfolgten bereits zu Beginn des Jahres 1968 — exakt zu jenem Zeitpunkt also, als die Produktion des inzwischen in fast Zweimillionen-Stück-Auflage gebauten Vorgängers an lief.

Acht Jahre sind für die Entwicklung eines neuen Autos in der Tat eine ungewöhnlich lange Zeit, besonders dann, wenn - wie im vorliegenden

Auf einen Blick

Geräumige, viertürige Limousine der gehobenen Mittelklasse. Karosserie mit überdurchschnittlichen Sicherheitsmerkmalen und erstklassiger Verarbeitungsqualität. Großer Kofferraum. Sehr gute Sitze, reichhaltige Serienausstattung. Ausgewogener Federungskomfort und sehr sichere Fahreigenschaften auch bei hohen Geschwindigkeiten. Leichte Bedienbarkeit durch Servolenkung und niedrige Pedalkräfte. Laufruhiger, kultivierter Sechszylinder-Einspritzmotor, gute Fahrleistungen, jedoch mäßige Elastizität im unteren Drehzahlbereich. Höchstgeschwindigkeit 200,6 km/h, Verbrauch 16,1 l/100 km.

Fall - wichtige Aggregate ohne größere Änderungen übernommen werden können. Zum Vergleich: Beim vor Grund auf neu entwickelten VW Golf dauerte dieser arbeitsreiche, allerdings mit äußerster Anstrengung vorangetriebene Prozeß genau halb so lange. Aber in Untertürkheim konnte und wollte man sich zumindest aus zweierlei Gründen Zeit lassen: Einmal fand die laufende Modellreihe so starkes Käufer-Interesse, daß die Produktion selbst im Krisenjahr 74 mit der Nachfrage kaum Schritt halten konnte, und zum anderen war es kein leichtes Unterfangen, die bereits auf sehr hohem Niveau stehende kleine Baureihe technisch zu verbessern. >



Auch in schnellen Kurven behält der komfortabel gefederte neue Mercedes ein stabiles Fahrverhalten

Ungewöhnlich ist auch die Daimler-Benz-Entscheidung, den alten Typ parallel zum neuen Modell vorerst noch weiterzubauen. Kapazitätsgründe sowie langwierige Zulassungsverfahren für neue Modelle auf verschiedenen Exportmärkten erklären diese nicht gerade alltägliche Maßnahme, die dem weniger modellbewußten Altwagen-Käufer neben kürzerer Lieferfrist einen Preisvorteil von rund 1500 Mark bringt.

Was Mercedes-Qualität in der Mittelklasse heute kostet, zeigt ein Blick in die Preisliste: Über 18000 Mark müssen für das preisgünstigste Modell, den Typ 200 bezahlt werden. Wesentlich teurer sind die beiden Spitzenmodelle der neuen Baureihe mit 2,8 Liter

Zur Serienausstattung gehören

- Automatikgurte vorn
- Kopfstützen vorn
- Heizbare Heckscheibe
- Verbundglasfrontscheibe
- Halogen Fern- und Abblendlicht
- Servolenkung
- Rückfahrscheinwerfer
- Nebelschlußleuchte
- Fahrersitz-Höhenverstellung
- Bremskraftverstärker
- Stahlgürtelreifen 195/70 HR 14
- Wischerintervallschaltung
- Leuchtweitenregelung
- Bremsbelagverschleiß-Warnleuchte

Sechszylinder-Motoren. Der 280, das 156 PS (115 kW) starke Vergasermotormodell, kostet 25000 Mark und für den mit einem 177 PS (130 kW) starken Einspritzmotor ausgerüsteten 280 E werden knapp 27000 Mark verlangt.

Je nach Ausstattungswünschen addieren sich zu diesen Basispreisen noch erhebliche Mehrpreise. So brachte es der mit Radio, Feuerlöscher, Metallic-Lackierung, Velours-Sitzbezügen, Scheinwerfer-Reinigungsanlage, elektrischem Schiebedach, Zentralverriegelung sowie Fond-Kopfstützen und Rücksitz—Automatikgurten besonders nobel und reichhaltig ausgestattete 280 E Testwagen auf den stolzen Gesamtpreis von 32531 Mark. >



Das Armaturenbrett präsentiert sich sachlich und funktionell, Schalthebel und Heizungsschalter liegen gut zur Hand



Komfortable Sitze mit Höhenverstellung



Reichliches Platzangebot im Fond

Es lag nahe, den neuen Entwurf stilistisch eng an die S-Modelle anzulehnen. Das gilt speziell für den Typ II (280 und 280 E), dessen horizontal angeordnete Rechteck-Scheinwerfer die verwandtschaftliche Bindung besonders deutlich machen.

Bessere Unterscheidungshilfe zur S-Klasse bieten dazu die unter einem gemeinsamen Deckglas platzierten Doppelscheinwerfer des Typs I (200 D bis 250).

Weitere Stil-Unterschiede zur S-Klasse werden an der Frontpartie durch die

lung ebenso vermieden wird wie Regeneinfall bei geöffneten Türen. Außerdem verspricht die stilistische Zurückhaltung in diesem Bereich nicht zuletzt auch ein hohes Maß an werterhaltender Zeitlosigkeit der Karosserieform.

Karosserie: zeitlos und solide

Für lange Zeit vorgesorgt haben die in Sicherheitsfragen führenden Sindelfinger Karosseriebauer auch bei der Festlegung der gesamten Fahrzeug-

Schließlich gestattet die vorbildlich geschützte Anordnung des Kraftstofftanks über der Hinterachse optimale Verformbarkeit des Fahrzeughecks, wobei sich bei einem Aufprall das flach im Kofferraumboden liegende, von einer Holzplatte abgedeckte Ersatzrad gegen das Differentialgehäuse abstützt und somit gezielt zur Energieaufnahme beiträgt.

Das Bemühen um größtmögliche Sicherheit setzt sich auch im völlig neu gestalteten Innenraum fort. Die vordere Dachrahmenverkleidung wurde großflächiger, die Mittel- und Hecksäulen bekamen eine bessere Polsterung. Das Armaturenbrett besitzt auch im unteren Bereich eine weitgehend glatte Oberfläche und eine nachgiebige Struktur — vorspringende Betätigungselemente sucht man vergebens.

Wie sorgfältig bei Daimler-Benz Sicherheitsprobleme gelöst werden, wird am Beispiel der Feststellbremse deutlich: Neben einer verbesserten Bremswirkung bei gleicher Pedalkraft erfolgt die Auslösung der handbetätigten Sperreinrichtung nicht mehr, wie bisher, über ein starres Gestänge, das sich unter Umständen ins Wageninnere schieben könnte, sondern über eine dünne Kette.

Vorbildlich gelang auch die Anordnung der serienmäßigen Automatikgurte. Sie verlaufen größtenteils verdeckt in der Mittelsäule, das Gurtschloß (mit verbesserter Drucktaste) ist nicht mehr am Mitteltunnel, sondern direkt am Sitzbeschlag befestigt. Dadurch folgt es automatisch jeder Sitzverstellung — der Gurtwinkel bleibt stets konstant, und Gefährdungen durch zu lange Gurteitschen sind ausgeschlossen.

Die großflächigen Sitze, die durch die weit öffnenden Türen bequem erreicht werden können, bieten hervorragenden Komfort. Mit ihrer straffen Polsterung verhindern sie vorzeitige Ermüdung selbst bei stundenlangem Fahren. Vorteilhaft macht sich dabei auch die stärkere Profilierung der Rückenlehnen im Hüftbereich bemerkbar.

Da die Modelle 280/280 E zusätzlich über eine Fahrersitzhöhenverstellung verfügen, läßt sich für nahezu alle Staturen eine gute Sitzposition finden. Störend ist dabei lediglich die unprak-



Ähnlichkeit mit der S-Klasse: Keilförmige Karosserie ...



...Rechteckscheinwerfer und schmutzabweisende Heckleuchten

integrierten Blinkleuchten, die schlichtere Stoßstangenführung sowie durch den kürzeren Karosserie-Überhang deutlich. Die kleinen Modelle wirken dadurch insgesamt sportlicher und agiler.

Wesentlich für die optische Wirkung der neuen Baureihe ist auch die Aufteilung und Dimensionierung der Fensterflächen. Groß genug, um erstklassige Rundumsicht zu bieten, sind sie in Abmessung und Neigung so ausgelegt, daß übermäßige Sonneneinstrah-

Struktur. So erhielten zur Erhöhung der Überschlagentfestigkeit die Vorderwand-, Mittel- und Hecksäulen sowie der Dachrahmen besonders kräftige Profile mit geschlossenem Querschnitt.

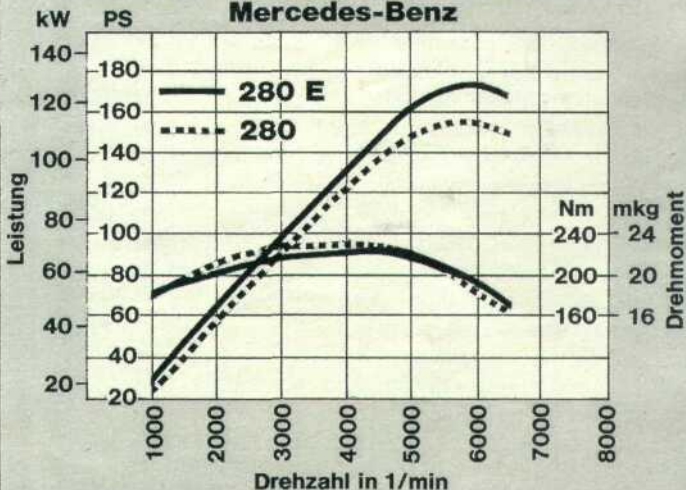
Zur Verbesserung des Knautschverhaltens bei Auffahrunfällen bekam der Vorderwagen gerade verlaufende Längsträger mit eingepprägten Soll-Knickstellen, und auch die obere Abdeckung des Radlaufs wurde für den Ernstfall auf eine genau definierte Verformung programmiert.

des Einspritzmotors zurückzuführen, die nicht nur Leistung und Drehmoment kostet, sondern auch für das verhaltene Ansprechen auf Gaspedalbewegungen verantwortlich ist. Aber auch die gegenüber dem Vorgänger um ca. drei Prozent längere Achsantriebsübersetzung vermindert die Durchzugskraft.

Zu den positiven Seiten des Sechszylinders zählen seine Laufkultur und Drehfreudigkeit. Auch vom Wirkungsgrad her gibt es an den Sechszylindern nichts aus-

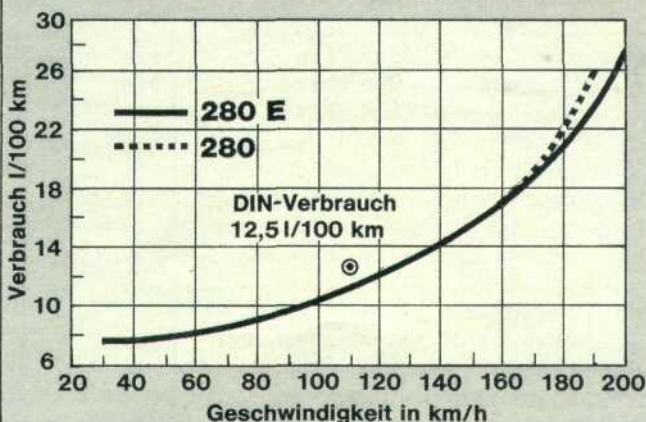
zusetzen. Selbst bei forcierter Fahrweise ergab sich für den 280 E ein Durchschnittsverbrauch von nur 16,1 Litern/100 km, was angesichts der gebotenen Fahrleistungen und des hohen Gewichts als ausgesprochen günstig bezeichnet werden kann. Das Vergasermotell (280) liegt bei vergleichbaren Fahrleistungen nur wenig darüber (siehe auch Verbrauchskurven). Erfreulich ist in diesem Zusammenhang der mit 80 Liter reichlich bemessene Tankinhalt, der einen angenehmen großen Aktionsradius gewährleistet. ▽

Leistungs- und Drehmomentdiagramm Mercedes-Benz



Verlauf der Leistungs- und Drehmomentkurven des Vergasermotors und des Einspritztriebwerks.

Verbrauchsdiagramm Mercedes-Benz



Im unteren Bereich decken sich die Verbrauchskurven, bei hohen Geschwindigkeiten ist der Einspritzer sparsamer.

volumen, das nach auto motor und Sport-Norm 448 Liter beträgt. Durch seine kubische Form, die sich aus dem liegenden Ersatzrad und der geänderten Tankanordnung ergibt, ist der sorgfältig ausgekleidete Gepäckraum besonders gut nutzbar.

Abgerundet wird die solide und gediegene Karosserie durch eine Reihe weiterer nützlicher Besonderheiten. Erwähnenswert sind hier die schmutzabweisenden Fensterprofile, der selbsttätig nach oben klappende Windabweiser des Schiebedachs, die Fußstütze für den Fahrer und die Zentralverriegelung mit Einschlüsselsystem.

Motor: unten lahm, oben leise

Bis auf den Typ 250, für den ein neuer Motor entwickelt wurde (siehe Heft 4/76), bekamen die übrigen Modelle der neuen Baureihe durchweg Triebwerke, die bereits in den Vorgängern Dienst getan hatten. Allerdings wurden sie in vielen Details weiterentwickelt — hauptsächlich mit dem Ziel der Wartungsvereinfachung. So kann der Ölwechsel jetzt durch Absaugung von oben und die Kontrolle von Drehzahl, Schließwinkel und Zündzeitpunkt mit Hilfe einer Diagnosesteckdose durchgeführt werden.

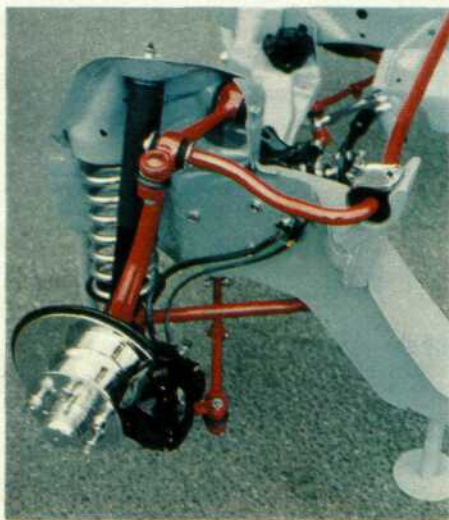
Eine andere wichtige Änderung betrifft den Motor des 280 E: Bei ihm wurde anstelle der früheren elektronisch gesteuerten Einspritzanlage eine mechanische Einspritzung mit Luftmengenmessung eingeführt (Bosch K-Jetronic). Dadurch und durch die Reduzierung der Verdichtung von 9:1 auf 8,7:1 hat die neue Motorversion gegenüber dem 185 PS starken Vorgänger acht PS eingebüßt. Der Einspritzmotor leistet jetzt 177 PS (130 kW) bei 6000/min, das maximale Drehmoment von 23,8 mkg (234 Nm) wird bei 4500/min erreicht. Auch der Vergasermotor des

neuen 280 ist etwas schwächer geworden und leistet nun 156 PS (115 kW) bei 5500/min. Sein maximales Drehmoment liegt mit 22,7 mkg (223 Nm) bei 4000/min.

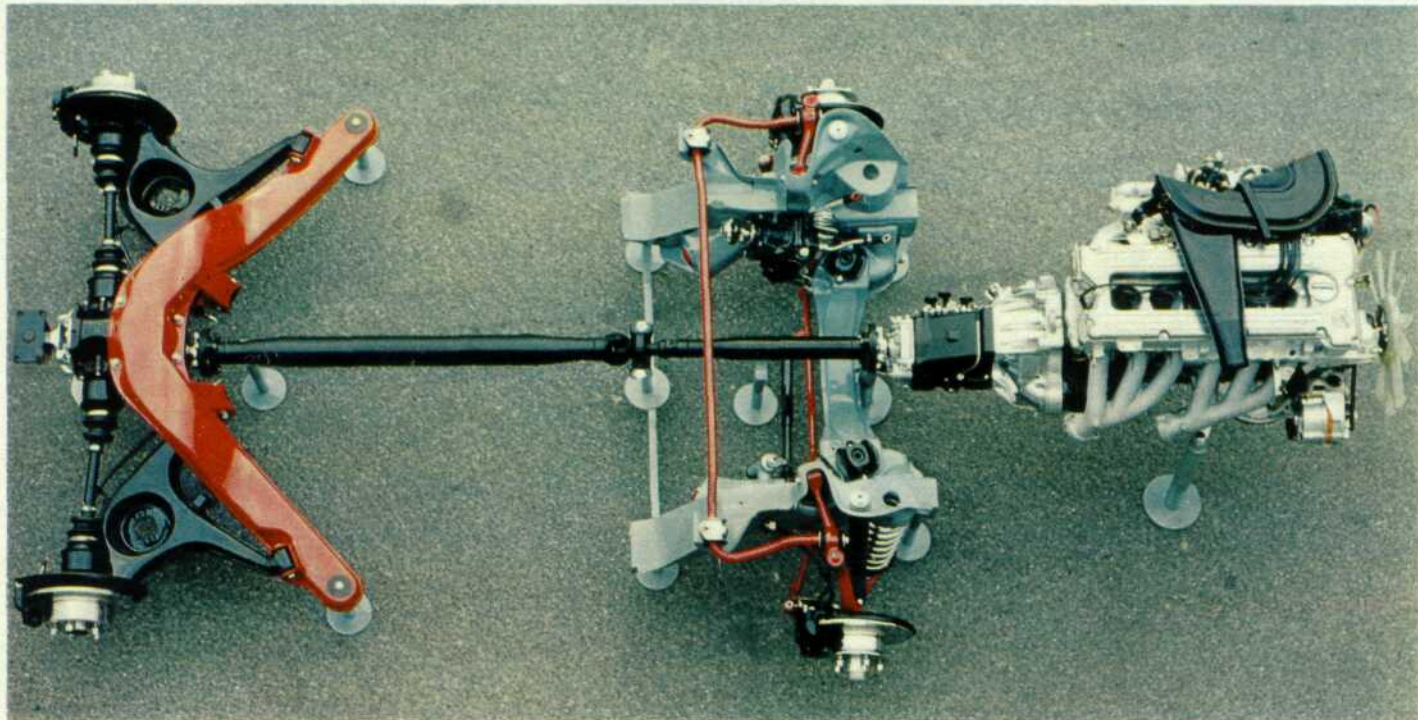
Daß der 280 E mit diesem Leistungspotential nach wie vor zu den besonders gut motorisierten Exemplaren seiner Klasse zählt, beweisen die erzielten Meßwerte. Das aufwendig konstruierte Zweinockenwellen-Triebwerk verhalf dem 1540 kg schweren Testwagen zu sehr guten Fahrleistungen: 9,5 Sekunden wurden für die Beschleunigung von 0 auf 100 km/h und 200,6 km/h für die Höchstgeschwindigkeit registriert.

Diese Ziffern täuschen freilich über eine eklatante Schwäche des Sechszylinders hinweg, nämlich die mangelhafte Elastizität und die ausgeprägte Kraftlosigkeit im unteren Drehzahlbereich. Da erst jenseits von 4500 U/min befriedigender Durchzug zur Verfügung steht, muß jeder, der einigermaßen zügig vorankommen will, häufig zum Schalthebel greifen, um den oberen Drehzahlbereich auszunutzen. Ein Fahrstil der schlecht zum gepflegten Charakter dieses Autos paßt.

Dieses unbefriedigende Leistungsverhalten ist einmal auf die K-Jetronic



Neue Vorderachskonstruktion



im Detail geänderte Hinterachse und Kraftübertragung, mit neuem Einspritzsystem ausgerüsteter Motor

einer gemeinsamen, stark geneigten Glasscheibe abgedeckt, die Spiegelungen verhindert. Neben den üblichen Kontrolleuchten, die in einer Leiste unter den Instrumenten angeordnet sind, gibt es eine Verschleißanzeige für die Vorderradbrembeläge. Dagegen sucht man einen Drehzahlmesser selbst beim Spitzenmodell der neuen Baureihe vergebens — Orientierungshilfen geben lediglich Gangmarkierungen auf dem Tachometer.

An Ablagemöglichkeiten bietet der Innenraum neben dem Handschuhfach und der abgedeckten Verbandskasten-Mulde vor der Heckscheibe eine offene Ablage auf dem Mitteltunnel sowie Taschen an den Türverkleidungen.

Gründlich überarbeitet wurde bei den neuen Modellen das Heizungs- und Lüftungssystem. Neben einfacherer Bedienung und gesteigerter Leistung wurde durch Aufteilung in einzelne

Baugruppen auch die Reparaturfreundlichkeit der Anlage verbessert. Zusätzliche Frischluft, die aus zwei verstellbaren Düsen in Armaturenblettmitte ausströmt, wird ebenso wie die Luftverteilung mit einem Schiebehebel dosiert. Dagegen wird die für Fahrer- und Beifahrerseite getrennt dosierbare Warmluft mit Drehschaltern reguliert, die in der Mittelkonsole placiert sind. Den großzügigen Platzverhältnissen im Innenraum entspricht das Kofferraum-

Technische Daten und Meßwerte

MOTOR

Sechszylinder-Viertakt-Reihenmotor, Bohrung x Hub 86 x 78,8 mm, Hubraum 2746 cm³, Verdichtungsverhältnis 8,7 : 1, Leistung 130 kW (177 PS) bei 6000/min, spezifische Leistung 47,3 kW/l (64,5 kW/l), maximales Drehmoment 234 Nm (23,8 mkg) bei 4500/min, mittlere Kolben-geschwindigkeit bei Nenndrehzahl (6000/min) 15,8 m/s, bei 100 km/h im IV. Gang (entsprechende Drehzahl 3065/min) 8,1 m/s, 7fach gelagerte Kurbelwelle, 2 obenliegende Nockenwellen, Antrieb über Kette, Wasserkühlung, Druckumlaufschmierung, Ölkühler, Ölinhalt Motor 6 l, K-Jetronic Benzineinspritzung, elektrische Benzinpumpe, 80 l-Tank im Heck, Batterie 12 V 55 Ah, Drehstromlichtmaschine 770 Watt.

KRAFTÜBERTRAGUNG

Hinterrad-Antrieb, Einscheiben-Trocken-kupplung, vollsynchronisiertes Viergang-getriebe mit Mittelschaltung, Überset-zungen (in Klammern Gesamtüberset-zungen): I. 3,9 (13,81), II. 2,3 (8,14), III. 1,41 (4,99), IV. 1,0 (3,54), R. 3,66 (12,96), Achsantrieb 3,54.

FAHRWERK

Selbsttragende Karosserie, vorn Einzelradaufhängung an Doppel-Querlenkern, hinten Einzelradaufhängung an Schräglenkern, vorn und hinten Schraubenfedern mit Gummi-Zusatzledern, hydraulische Teleskop-Stoßdämpfer, Stabilisatoren, Servolenkung, hydraulische Zweikreisbremse, Bremskraftverstärker, vorn und hinten Scheibenbremsen, mechanische Feststellbremse auf die Hinterräder wirkend, Gürtelreifen Veith 446 SM 195/70 HR 14.

ABMESSUNGEN

Radstand 2795 mm, Spur 1488/1446 mm, Außenmaße 4725 x 1786 x 1438 mm, Innenbreite vorn 1455 mm, hinten 1460 mm, Innenhöhe Ober Sitzhinterkante vorn 940 mm, hinten 890 mm, Sitztiefe vorn 500 mm, hinten 460 mm, Knieraum hinten 35-260 mm, Wendekreis links 11,3 m, rechts 11,0 m, 3 Lenkrumdrehungen von Anschlag zu Anschlag, Kofferraumvolumen nach auto motor und sport-Norm 448 l.

GEWICHTE

Leergewicht (vollgetankt) 1540 kg, davon Vorderachse 805 kg, Hinterachse 735 kg, Gewichtsverteilung 52,3:47,7, zulässiges Gesamtgewicht 1980 kg, Zuladung 440 kg, Personenindexzahl 5,2, zulässige Anhängelast gebremst 1200 kg, ungebremst 750 kg, Leistungsge-wicht (vollgetankt) 84,4 kW/t (8,7 kg/PS), bei Belastung mit 340 kg (4 Personen mit Gepäck) 69,1 kW/t (10,6 kg/PS).

FAHRLEISTUNGEN

Höchstgeschwindigkeit . . . 200,6 km/h (entsprechende Drehzahl ca. 61507/min)
Beschleunigung (auf effektive Geschwindigkeiten, vollgetankt, 2 Personen)
0- 40km/h 2,2s
0- 60 km/h 4,1s
0- 80km/h 6,4s
0-100 km/h 9,5s
0-120 km/h 13,5s
0-140 km/h 18,7s
0-160 km/h 27,2s
1 km mit stehendem Start . . . 31,1 s
Elastizität (Beschleunigung im IV. Gang ab 40 km/h)
40- 60km/h 5,6s
40- 80km/h 11,6s
40-100 km/h 17,9s
40-120 km/h 25,1s
40-140 km/h 33,3s
1 km ab 40 km/h 36,8 s
Geschwindigkeitsbereiche
I. Gang bis 53km/h

II. Gang 8 bis 91km/h
III. Gang 15 bis 148 km/h
IV. Gang 23 bis 208 km/h*
* theoretischer Wert

INNENGERÄUSCH

Leerlauf im Stand . . . 49 Phon(dBA)
Bei 50km/h 61 Phon(dBA)
Bei 80km/h 65 Phon(dBA)
Bei 100 km/h 69 Phon(dBA)
Bei 120 km/h 70 Phon(dBA)
Bei 140 km/h 75 Phon(dBA)
Bei 160 km/h 78 Phon(dBA)
Bei 180 km/h 80 Phon(dBA)

VERBRAUCH

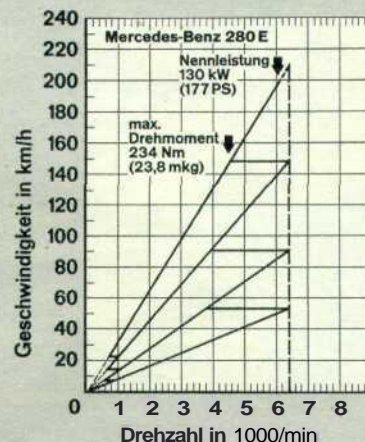
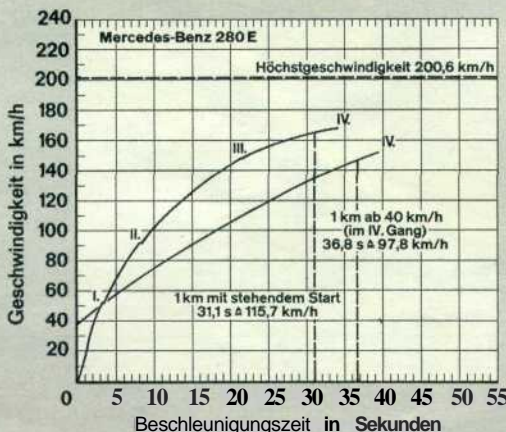
Superbenzin
Autobahn Schnitt
ca. 120 km/h 12,6 l/100 km
Autobahn Schnitt
ca. 145 km/h 17,2 l/100 km
Landstr. Schnitt ca. 75 km/h 14,4 l/100 km
Kurzstrecke 14,0-17,5 l/100 km
Testverbrauch 16,1 l/100 km
DIN-Verbrauch 12,5 l/100 km

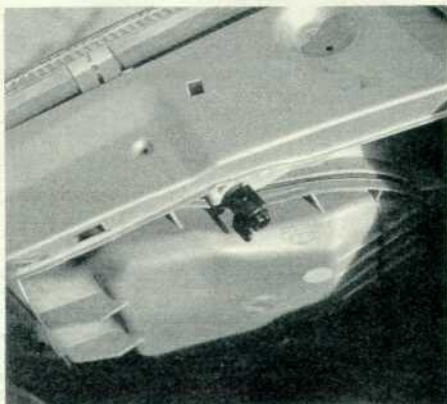
WARTUNG

Inspektion alle 15000 km
Ölwechsel alle 7 500 km

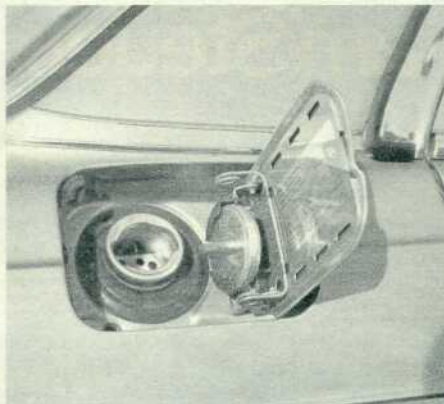
RICHTPREIS

Limousine viertürig . . . DM 26 895,30
Hersteller: Daimler-Benz AG, 7 Stuttgart 60, Postfach.

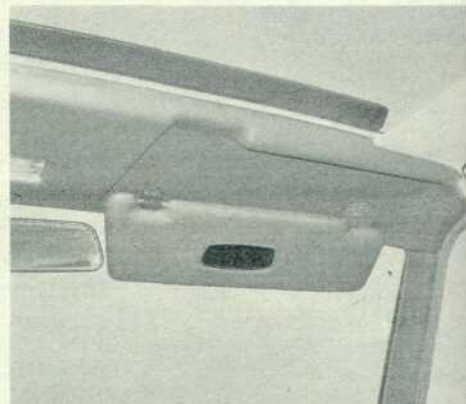




Höhenverstellung für Scheinwerfer



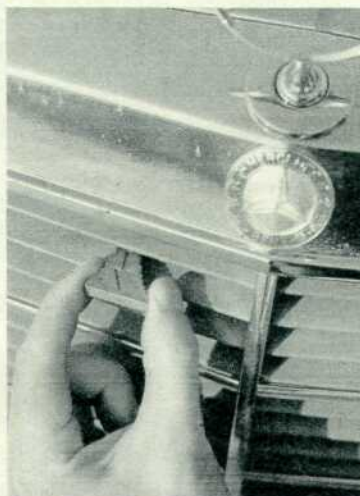
Halterung für Tankdeckel



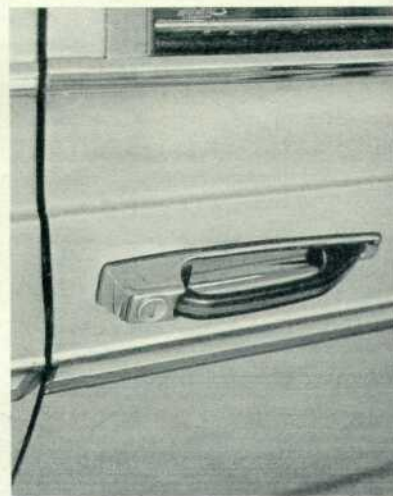
Selbstarretierende Sonnenblende



Gut zugänglicher, großer Kofferraum; praktisch untergebrachtes Warndreieck



Griffgünstiger Hebel zum Öffnen der Motorhaube



Zweckmäßig geformte Türgriffe aus feuerfestem Kunststoff

tische Lage des Handrades für die Lehnverstellung, die eine Betätigung während der Fahrt sehr erschwert.

Wer dennoch mit den gebotenen Sitzverhältnissen nicht zurechtkommt, für den hält Daimler-Benz eine ganze Reihe von Varianten bereit — angefangen von der orthopädischen Fahrerlehne bis hin zur elektrischen Fondsitz-Heizung.

Die Platzverhältnisse auf den Vordersitzen sind ausgesprochen großzügig, und durch die Verlängerung des Radstands, die zum Teil der hinteren Kniefreiheit zugute kam, kann auch im Fond über Platzmangel nicht geklagt werden; eine ausklappbare Mittellehne bietet hier zusätzliche Bequemlichkeit.

Bei der Gestaltung der Instrumentierung hielten sich die Stylisten weitgehend an das Vorbild der S-Klasse. Drei große Rundinstrumente liegen exakt im Fahrerblickfeld. Sie sind von

Zum Vergleich	Mercedes 280 E	Mercedes 280	BMW 528	Peugeot 604 SL	Volvo 264 GL*)
Hubraum cm^3	2746	2746	2788	2664	2660
Leistung PS bei 1/min	177/6000	156/5500	165/5800	136/5750	140/6000
Drehmoment mkg bei 1/min	23,8/4500	22,7/4000	23,8/4000	21,1/3500	20,8/3000
Testverbrauch l/100 km	16,1	16,9	16,2	15,6	18,3
Preis DM	26 895,30	24 997,20	23 360,-	22 300,-	28 550,-
Beschleunigung in s					
0- 60km/h	4,1	4,6	4,1	4,6	5,5
0- 80km/h	6,4	7,1	6,4	7,3	8,3
0-100 km/h	9,5	10,5	9,1	10,7	12,1
0-120 km/h	13,5	15,0	12,5	15,4	16,3
0-140 km/h	18,7	21,0	17,7	20,3	25,7
0-160 km/h	27,2	31,8	25,6	33,6	—
1 km mit stehendem Start	31,1	32,2	30,6	32,5	34,5
Elastizität (Beschleunigung im großen Gang) in s					
40- 60 km/h	5,6	6,0	5,1	5,3	6,4
40- 80km/h	11,6	12,4	10,1	11,2	12,2
40-100 km/h	17,9	18,8	15,1	17,0	18,5
40-120 km/h	25,1	25,7	20,1	23,4	26,7
40-140 km/h	33,3	34,2	26,4	31,5	38,4
1 km ab 40 km/h	36,8	37,2	34,4	36,3	37,8
Höchstgeschwindigkeit km/h	200,6	189,5	201,1	184,6	176,5

*) mit Fünfganggetriebe

* 1 = sehr gut, 2 = gut, 3 = befriedigend, 4 = ausreichend, 5 = mangelhaft