

DAS

Ausgabe 8

Kraftfahrzeug

FACHBLATT

vdh-Archiv

Die große Auto-Parade in Wort und Bild



POSTVERLAGSORT BERLIN

PREIS 1,— DM · 13. JAHRGANG · SEPTEMBER 1959

ost

9

und Frischluftanlage. Mit Ausnahme des viertürigen Modells werden diese Wagen jetzt mit einer Panorama-scheibe geliefert.

Vollsynchronisiert sind bei allen 1000er-Modellen das Viergang-Getriebe, die Geräuschdämpfung des Motor-raumes wurde verbessert, das Armaturenbrett besteht ebenfalls aus einem elastischen Material, das Lenkrad hat, wie beim „Junior“, eine tiefliegende Nabe und das Tachometer sieht mit seiner aufsteigenden Geschwindig-keitssäule einem Thermometer sehr ähnlich. Der inneren Sicherheit dienen überdies die aus elastischem Material hergestellten Fensterkurbeln, die Türen werden durch Bewegungen der Armlehnen nach oben geöffnet.

Innere Sicherheit bei Mercedes

110 gegenüber früher 106 PS leistet jetzt der mit einer Zweivergaser-Anlage ausgerüstete Sechszylinder-Motor des Mercedes 220 S. 12 cm länger, 5 cm breiter und 5 cm niedriger ist das Auto geworden. Unglaublich groß die Fensterflächen, überraschend die vor der Vollsicht-Front-scheibe übereinanderruhenden Scheibenwischer und die beiden ovalen Streuscheiben links und rechts vom Küh-lergrill, die Scheinwerfer, Blinker, Parkleuchte und Nebellampe zu einer Einheit zusammenfassen.

Nun hat der Mercedes also auch Heckflossen, zart an-gedeutet zwar nur, aber sie sind da, werden vor allem das rückwärtige „Einfädeln“ in Parklücken für manche Fahrer erleichtern. Sehr gestreckt wirken die neuen Sechszylinder-Modelle, das eckige Heck mit dem volumi-nösen Kofferraum ist nach letzter Mode: die Trapezform ist Trumpf! Beinahe amerikanisch, ein wenig überladen vielleicht sogar, wirkt beim 220 S und 220 SE die dop-pelte, hintere Stoßstange mit der aufgesetzten Leuchten-kombination. Da ist der einfache 220er mit nur einer Chromstoßstange schon hübscher, das Auto sieht organi-scher aus. Aber über Geschmacksfragen sollte man wohl nicht streiten.

Auch innen sind die neuen Mercedes — also der 220, der 220 S und der 220 SE — in vielen Punkten überarbeitet. Groß geschrieben wird die innere Sicherheit, nicht nur wegen des Signaltachos, dessen senkrechte Farbsäule bis 50 km/h gelb und dann rot wird. In der Stadt fährt man also gelb, psychologisch gut überlegt! Gepolstert nach letzten wissenschaftlichen Erkenntnissen ist die Arma-turenbrett-Ober- und Unterkante, zwischen diesen eng zusammenliegenden Wülsten die Bedienungsknöpfe, die den Beifahrer nicht mehr gefährden können. Gepolstert sind weiter die Sonnenblenden sowie die Fenster- und Türrahmen; die Fensterkurbeln sind aus elastischem Material, das bei größeren Belastungen nachgibt, die

Türöffner wurden versenkt angebracht. Neu ist das Zweispeichen-Lenkrad mit der Polsterplatte; die bei einem Frontalzusammenstoß so gefährliche Lenkradnabe ist also verkleidet.

Vom 220 S zum einfacheren 220, der äußerlich durch seine schlichtere Karosserie auffällt. Den 219, der nun nicht mehr gebaut wird, soll der Wagen ersetzen, 95 PS leistet der Sechszylinder-Motor, 155 km/h beträgt die Spitzengeschwindigkeit, 165 km/h sind es beim 220 S, 170 beim 220 SE. Auch der „einfache“ 220 wird auf Wunsch mit einer automatischen Kupplung und einem Brems-verstärker ausgerüstet, beim 220 S und SE ist der Brems-verstärker serienmäßig.

Der schnellste Wagen dieser Reihe ist der 220 SE. Das unglaublich kompliziert anmutende Antriebsaggregat unter der Motorhaube leistet 120 PS bei 4800 U/min, die Maschine scheint noch ausgereifter, kultivierter als bis-her. Auch bei heißem Wetter wird man in dem Auto ge-nügend Luft bekommen. Die Frischluftanlage mit dem zweistufigen Gebläse ist vorbildlich gelöst, sogar die Fondpassagiere bekommen Frischluft aus besonderen Düsen. Und damit die unterhalb der Windschutzscheibe angesaugte Luft auch wieder abfließen kann, sind in den rückwärtigen Fensterstreben Auslaßschlitze angebracht. Man hat wirklich an alles gedacht und auch den Schei-benwascher, die Lichthupe (der Blinker hat endlich einen vernünftigen Schalter mit automatischer Rückstellung) und den Haltegriff nicht vergessen.

Doch nun schnell zu den Vierzylindern, denn vom 180 und 190 läßt sich mehr erzählen als nur die sichtbare Tatsache, daß die Kühlermaske und die Motorhaube der-jenigen der 220er Serie gleicht. So wurde die Motorlei-stung des 190 von 75 auf 80 PS gesteigert bei Erhöhung des Drehmomentes über den ganzen Bereich. Der 180 hat drei PS mehr unter der Haube, beide Fahrzeuge brau-chen deshalb nicht mehr Kraftstoff, trotz des gesteiger-ten Beschleunigungsvermögens.

Unverändert blieben die Dieselmotoren, jedoch finden sich in allen Vierzylinder-Modellen neben einigen Ver-feinerungen der Innenausstattung das gepolsterte Arma-turenbrett, das Sicherheitslenkrad und nunmehr serien-mäßig Scheibenwascher, Lichthupe und das zusätzliche Schloß an der rechten vorderen Tür.

Das wäre es also, das neue Personenwagenprogramm der Daimler-Benz AG. Neben vielen anderen Vorteilen hat der Mercedes-Fahrer in Zukunft wesentliche bessere Sichtverhältnisse nach vorn durch die flachere Motor-haube, wie wir sie uns schon in dem letzten Fahrbericht gewünscht hatten. Wir hätten uns damals nicht träumen lassen, daß das so schnell verwirklicht werden würde.

DREIMAL MERCEDES 220: Augenfällig veranschaulicht dieses Foto den Fortschritt im Automobilbau in den letzten zehn Jahren. Ganz rechts: der neue Mercedes 220 S.

