

Mercedes 300 SEL 3,5 V8

Goldener Schuß



Goldener war er, wenn auch nur von außen, und die nötige Rasanze vermittelte ihm der neue 3,5 Liter Achtzylindermotor. Das Testexemplar des neuen deutschen Repräsentationsgefährts, des Mercedes-Benz-Typs 300 SEL, repräsentierte einen Wert von rund 30 000 Mark.

Trotz dieser Preis-Größenordnung sind die Mercedes-Verkaufsstrategen davon überzeugt, daß dieses Auto seinen Weg machen wird. Deutschlands Oberklassekäufer, so ermittelten die Marktbeobachter von Untertürkheim, sind reif für solche Preise.

In den 300 SEL 3,5 investierte Daimler-Benz alles, was gut und teuer ist. Nämlich:

- Den neukonstruierten V 8-Motor
- Die lange SEL-Karosserie
- Die beste Ausstattungsqualität
- Die Luftfederung
- Automatik und Servolenkung

Wenn die Serienausrüstung nicht genügt, der kann durch Klimaanlage, Lederausstattung, Telefon mühelos den Preis noch weiter heraufsteigern. Er darf dann behaupten, eines der perfekten Autos der Welt zu besitzen.

Motor: der Zweitgrößte

Zwar ist der 3,5 nicht das Allerschnellste, was Daimler-Benz zu bieten hat. Dieser Ruhm bleibt dem noch teureren 6,3. Aber 6,3 Liter sind in Europa auch den Luxusklassefahrern noch zuviel — dieses Auto blieb ein Ausnahmefall. 3,5 Liter wurde als das richtige Maß für den vollen Einstieg in die Achtzylinderklasse ermittelt. Man legte aber den Motor vorsichtigerweise gleich so aus, daß er auf 4,5 Liter vergrößert werden kann. Tatsächlich ist der Hubraum das einzige Manko, das man dem 3,5 vom objektiv







test
auto
motor
-sport

Mercedes
300 SEL
3,5 V8

FORTSETZUNG

Das durch Edelfurnier optisch aufgewertete Armaturenbrett entspricht den 280-Modellen. Die Serienausstattung ist umfangreicher, sie enthält unter anderem die Zentralverriegelung.

kritischen Standpunkt aus ankreiden muß. Denn Leistung hat dieser Motor jede Menge, und er läuft so vibrationsarm und leise, wie es sich für einen Achtzylinder gehört. Aber Hubraum ist ja nicht nur eine Prestige-Angelegenheit, sondern bringt auch Drehmoment. In der Preisklasse des 3,5 herrscht keine Hubraumnot: Es sind dort Autos jeglichen Hubraums bis 8 Liter käuflich zu erwerben.

Diese Hubraumriesen sind allerdings durchweg amerikanischen Ursprungs. An die Laufruhe und Elastizität der Motoren stellen die USA-Autokäufer schon seit jeher hohe Ansprüche — viel höhere als an Federung und Straßenlage. Da sie weni-

Vorzüge

- Laufruhiger V8-Motor mit hoher Leistung und hohem Drehvermögen
- Sehr guter Fahrkomfort
- Sichere Fahreigenschaften
- Geräumige, qualitativ hochwertige Karosserie mit umfangreicher Serienausstattung
- Gute Handlichkeit, leichte Bedienung

Nachteile

- In Verbindung mit Getriebeautomatik größerer Hubraum wünschenswert
- Schaltvorgänge der Automatik zu deutlich spürbar
- Wischer und Wascher unbefriedigend

ger Sorgen mit dem Benzinpreis haben als wir, schossen die Hubräume ins Kraut. Jetzt gerade sind sie dabei, auch in preisgünstigen Autos über die 7 Liter-Grenze zu klettern.

Solch ein dickmotorisierter US-Straßenkreuzer ist nicht unbedingt eine Konkurrenz für den 300 SEL — jedenfalls bei uns in Europa nicht. Aber es gibt einen Fall, in dem ein relativ großer USA-V8 in ein europäisch-kultiviertes Fahrgestell gesteckt wurde: den Opel Diplomat 5,4 Liter V8. *auto motor und sport* hat Vergleiche

zwischen dem Diplomat und dem Mercedes 3,5 angestellt und wird demnächst darüber berichten. Es zeigte sich dabei wieder einmal, daß großer Hubraum seine Vorteile hat: Der im unteren Drehzahlbereich sehr durchzugskräftige Opel-Motor schnitt im Vergleich günstig ab.

Bei der unterschiedlichen Charakteristik beider Wagen spielt aber auch das Getriebe eine Rolle. Zur Serienausstattung des Mercedes 3,5 gehört die Viergang-Automatik hauseigener Konstruktion, die seit zehn Jahren gebaut wird und vor einiger Zeit durch einen zusätzlichen Planetenradsatz bessere Abstufungsmöglichkeiten erhielt. Von den heute überwiegend üblichen automatischen Getrieben unterscheidet sich das DB-Getriebe durch das Fehlen eines Drehmomentwandlers. Es besitzt lediglich eine Flüssigkeitskupplung. Wandler machen die Gangwechsel weicher. Beim DB-Getriebe merkt man deutlich, in welchem Gang man fährt, das Schalten geht stets mit einem fühlbaren Ruck vonstatten.

Der Grundgedanke dieser Konstruktion bestand darin, daß man dem Fahrer zugleich das Schaltvergnügen eines normalen Vierganggetriebes und die Annehmlichkeiten des automatischen Fahrens bieten wollte. Die Fahrer-Psychologie hat sich jedoch in einer anderen Richtung entwickelt: Entweder man fährt automatisch und will vom Schalten möglichst wenig merken, oder man schaltet und benutzt dazu ein Kupplungspedal.

Daimler-Benz hat ein Türchen offen gelassen und bietet auf Wunsch ein Schaltgetriebe an. *auto motor und sport* fuhr im Anschluß an die SEL-Limousine noch ein 3,5 Coupé mit Vierganggetriebe. Der Vergleich war aufschlußreich: Die Automatik fuhr sich zwar angenehm und bequem, aber die spür- und hörbaren Schaltvorgänge konnten den Wunsch nach mehr Hubraum nicht zum Schweigen bringen. Beim Schaltgetriebe war dieser Wunsch

wie weggeblasen. Der Motor wirkte viel elastischer und offenbarte außerdem ein phantastisches Drehvermögen.

Das Fahren mit Schaltgetriebe war zwar ein mehr sportliches Fahren. Es brachte aber auch die Qualitäten des neuen Motors erst voll zur Geltung: Man konnte im IV. Gang um die engsten Ecken fahren, man konnte aber auch im II. Gang bis 89 und im III. bis 145 km/h beschleunigen. Das zivile und etwas altväterliche Coupé erwies sich mit diesem Motor als eine wahre Bombe: Es beschleunigte von 0 auf 100 km/h in 8,9 Sekunden und kam auf eine Spitze von 215 km/h.

Die Automatik schaltet normalerweise so früh, daß das Drehvermögen des Motors nicht zur Wirkung kommt. Gerade durch seine Drehfähigkeit beweist aber der Mercedes-V8, daß er mehr Qualitäten zu bieten hat als die niedertourigen amerikanischen Stoßstangen-Achtzylinder. Er ist beides in einem: komfortables Boulevard-Triebwerk bei niedriger, hochleistungsfähiger Sportmotor bei hoher Drehzahl. Man kann davon natürlich auch beim Automatik-Getriebe Gebrauch machen, wenn man die Gänge schaltet. Aber dazu fühlt man sich nicht so animiert wie beim Schaltgetriebe, zumal die Ansprechzeit auf Wählhebelbewegungen recht lang ist.

Die echten Fahrleistungen sind bei der Automatik nicht viel schlechter. In der Spitze hat man etwa 5–8 km/h abzuziehen, was in den Geschwindigkeitsbereichen dieser Autos keine Rolle spielt. In der Beschleunigung besteht ebenfalls kein großer Unterschied: Es ist nicht die Leistung, sondern nur der Fahrcharakter, der den Wunsch nach mehr Hubraum und Getriebekomfort hervorruft.

Größerer Hubraum würde die Steuerkosten etwas vermehren (um 144 Mark im Jahr bei einem Liter). Daß er den Verbrauch sehr beeinflusst, ist nicht anzunehmen, denn Gewicht und Luftwiderstand bleiben gleich. Der 3,5 brauchte während

des Tests zwischen 16 und 25 Liter/100 km, wobei die automatische Version ca. 1,0 Liter/100 km mehr beanspruchte.

Der 3,5 hat — im Gegensatz zum 6,3 — eine elektronische Benzineinspritzung und Transistorzündung. Beim Fahren ist davon nicht viel zu bemerken. Das Geräuschniveau dürfte jedoch niedriger liegen als bei der mechanischen Einspritzung. Außerdem ist die Wartung einfacher, weil der Computer notfalls leicht ausgetauscht werden kann. Zündung und Einspritzung arbeiteten auch bei hohen Drehzahlen einwandfrei — abgesehen von einer Störung in der Zündanlage, die den Motor eines Tages zum Stillstand brachte. Sie mußte im Werk behoben werden.

Fahrwerk: Luft und Liebe

Karosserie und Fahrwerk des neuen Mercedes-Typs sind keine Unbekannten, denn der 300 SEL wird schon lange gebaut. Seine Bezeichnung stammt noch von dem 3 Liter-Sechszylindermotor, den es unterdessen nicht mehr gibt. Auch beim Coupé hat sich der Zusammenhang zwischen Typenbezeichnung und Hubraum verunkelt: Es heißt 280 SE 3,5, wodurch der unvoreingenommene Heckbeobachter zunächst einmal irritiert wird.

Merkmale des 300 SEL sind 10 cm mehr Länge, die dem Fondraum zugute kommen, und die Luftfederung. Obwohl Luftfederungen sich bei Personenwagen nicht durchgesetzt haben, blieb Daimler-Benz diesem Federsystem treu. Das hat seinen Grund unter anderem im Pendelachs-Fahrwerk, das zusammen mit der Luftfederung und der dazugehörenden Bremsnickabstützung zweifellos seinen optimalen Entwicklungsstand erreicht hat. Der 300 SEL bietet nicht nur ein Maximum an Fahrkomfort, sondern auch eine sehr gute Straßenlage und ein sicheres Verhalten beim Bremsen. Der stahlgefederte 280 SE ist ihm darin um einiges unterlegen, besonders beim vollen Abbremsen aus hohem Tempo und beim Bremsen in Kurven ist das luftgesteuerte Fahrwerk richtungsstabiler. In der Federung ist der Unterschied nicht so groß, die Luftfederung spricht um eine Nuance leichter an und schwingt bei großen Bodenwellen etwas weniger nach. Aber ohne Zweifel bietet der 300 SEL die beste Verbindung von Fahrkomfort und Straßenlage — er zählt in dieser Hinsicht zur Welt-Spitzenklasse. Ein ebenso gutes Urteil verdienen die Qualität und die Ausstattung der Karosserie. Zwar macht man sich in jeder Automobilfabrik Gedanken darüber, welche

RESULTATE

Karosserie

Gäumige, übersichtliche Karosserie, großer Beinraum im Fond durch verlängerten Radstand, bequemer Einstieg, großer Kofferraum. Sehr gute Material- und Verarbeitungsqualität.

Ausstattung

Qualitativ hochwertige, umfangreiche Serienausstattung mit Zentralverriegelung und elektrisch betätigten Fenstern. Zu geringe Fördermenge der Scheibenwaschpumpe bei wiederholter Betätigung. Wischer heben bei hohem Tempo ab.

Bedienung

Leichte Bedienbarkeit durch übersichtlich angeordnete, funktionell gestaltete Schalter und Hebel, mit Ausnahme der unpraktischen Stockhandbremse.

Kraftübertragung

Serienmäßig Viergang-Getriebeautomatik. Mittelwählhebel mit drei Vorwärts-Fahrtstellungen, Schaltvorgänge zu deutlich spürbar, verzögertes Ansprechen bei Wechsel zwischen Vorwärts- und Rückwärtsfahrt. Auf Wunsch Viergang- oder Fünfgang-Schaltgetriebe.

Motor

Sehr leistungsfähiger, modern konstruierter V8-Motor. Hohes Drehvermögen, das mit Schaltgetriebe besser zur Wirkung kommt als mit Automatik. Ruhiger, erschütterungsfreier Lauf, gute Elastizität. Für Automatik größerer Hubraum wünschenswert.

Fahrleistungen

Sehr gute, mit Schaltgetriebe hervorragende Fahrleistungen, überlegene Kraftreserve auch bei hohen Autobahngeschwindigkeiten.

Verbrauch

Verbrauchswerte zwischen 16 und 25 Liter/100 km entsprechen dem Wagen-gewicht und der Preisklasse.

Fahreigenschaften

Unproblematisches, leicht untersteuerndes Kurvenverhalten, gute Richtungsstabilität, gute Bodenhaftung auch auf schlechter Straße. Traktion auf winterglatter Fahrbahn bauartbedingt begrenzt, jedoch mit Spikes und auf Wunsch lieferbarer Differentialbremse befriedigende Wintereigenschaften.

Fahrkomfort

Sehr guter Federungskomfort unter allen Fahrbedingungen, leichtes Ansprechvermögen der Federung schon bei langsamer Fahrt, keine störenden Vertikalschwingungen des Wagens, niedriges Geräuschniveau auch bei hoher Geschwindigkeit.

Lenkung

Serienmäßig DB-Servolenkung, dadurch gute Handlichkeit und Manövrierfähigkeit, sichere Kontrolle bei allen Geschwindigkeiten.

Bremsen

Vierrad-Scheibenbremsen mit guter Wirkung auch bei hoher Beanspruchung, gute Dosierbarkeit bei geringen Fußkräften. Sichere Feststellbremse.

Text: Reinhard Seiffert · Fotos: Seufert (Farbe), Weitmann

ZUM VERGLEICH		Mercedes 3,5 Lim. Automatik	Mercedes 3,5 Coupé Automatik geschaltet	Mercedes 3,5 Coupé Schaltgetr.	Jaguar XJ 6 Automatik	Opel Diplomat V 8 Automatik
Hubraum	ccm	3499	3499	3499	4235	5354
Leistung	PS/U/min	200/5800	200/5800	200/5800	186/4500	230/4700
Preis	DM	29 637,—	29 637,—	30 636,—	28 600,—	21 556,—
Beschleunigung in sec						
0 bis 60 km/h		4,9	4,4	4,2	4,8	5,0
0 bis 80 km/h		7,8	6,5	6,2	7,5	7,0
0 bis 100 km/h		11,1	9,5	8,9	10,4	10,0
0 bis 120 km/h		14,8	13,1	12,0	14,8	13,8
0 bis 140 km/h		20,0	17,6	15,8	21,2	19,7
0 bis 160 km/h		27,5	24,7	21,4	29,4	26,6
0 bis 180 km/h		38,4	36,0	28,5	—	37,3
1 km mit stehendem Start		31,3	30,1	29,0	31,4	31,0
Höchstgeschwindigkeit km/h		206,0	206,0	215,0	203,0	202,0





test **auto** **motor** **-sport**

Mercedes **300 SEL** **3,5 V8** **FORTSETZUNG**

Der kurzhubige V 8-Motor hat pro Zylinderkopf eine obenliegende Nockenwelle. Die Bosch-Einspritzung arbeitet elektronisch.

Dinge das Autofahren angenehm und sicher machen können. Aber nirgendwo hat man so konsequente Detailarbeit geleistet wie bei Daimler-Benz. Stabilität und Unfall-sicherheit der Struktur, innere Sicherheit, Form und Verstellbarkeit der Sitze, Anbringung und Gestaltung der Instrumente und Schalter — alles das läßt sich kaum besser und vernünftiger denken. Es gibt keine unnötigen Verzierungen, aber viele gut durchdachte Einzelheiten. Zu den besten Karosserie-Ideen der letzten Jahre gehört zum Beispiel die Zentralverriegelung, die dem Fahrer alle Sorgen um heruntergedrückte Knöpfe und verschlossene Kofferraum abnimmt. Verschließt man die Fahrertür, dann ist das ganze Auto ordnungsgemäß verschlossen. Schade, daß es so erfreuliche Kleinigkeiten nur bei teuren Autos serienmäßig gibt.

Zu den wenigen kritikbedürftigen Punkten muß die Stockhandbremse gezählt werden: Sie ist unhandlich und eine Gefahr für das linke Knie. Ein wenig primitiv wirkt die pneumatische Scheibenwascher-Fußpumpe, die beim zweiten Druck nur noch einen kümmerlichen Strahl von sich gibt. Daß sie die Wischer nur einmal schwenken läßt, stört nicht so sehr, weil die Wi-

scher am Lenkradhebel durch einen Fingerdruck mühelos ein- und ausgeschaltet werden können. Die Wischer selbst ent-täuschten bei beiden Testwagen: Wenn man schnell fuhr, ließ ihre Wirkung zu wünschen übrig. Auch zeigten sie sich empfindlich gegen Vereisen.

Da der 300 SEL serienmäßig die DB-Servolenkung hat, kann man mit ihm mühelos umgehen. Erstaunlich, wie beweglich ein so langes Auto beim Parken und Rangieren wird, weil man den Radeinschlag jederzeit voll ausnutzen kann. Ebensovienig muß man sich beim Kurvenfahren anstrengen — von außen sieht man diesem würdigen Klassefahrzeug seine Handlichkeit nicht an. Der Vollständigkeit halber muß auch die gute und leicht dosierbare Bremswirkung notiert werden — die Scheibenbremsen haben inzwischen einen so hohen Entwicklungsstand erreicht, daß es auch bei Autos dieser anspruchsvollen Gewichts- und Leistungsklasse keine Bremsprobleme mehr gibt.

Der 300 SEL kostet leider sehr viel Geld. Das wäre nicht schade, wenn es nur um Repräsentation und Status-Symbolik ginge. Tatsächlich aber bietet dieses Auto Vorzüge, die man eigentlich jedem Automobil wünschen sollte: maximalen Komfort, hohe Kraftreserve, hohe Sicherheit, müheloses Fahren. Bei manchen teuren Autos muß man sich fragen, warum sie eigentlich soviel Geld kosten, aber bei diesem ist — auch gegenüber den preislich günstigeren Modellen aus gleichem Hause — ein unbestreitbarer Wertzuwachs zu notieren. Nur gut, daß bezüglich Hubraum und Automatik auch Wünsche offenbleiben — sonst würde das ohnehin gut gepolsterte Selbstbewußtsein der Stuttgarter Automobilbauer ins Unermeßliche wachsen. Respekt verdient ihre Arbeit aber auf jeden Fall — hoffentlich machen sie so weiter.

TECHNISCHE DATEN **UND MESSWERTE**

Mercedes 300 SEL 3,5

MOTOR

Achtzylinder-Viertakt-V-Motor, Bohrung x Hub 92 x 65,8 mm, Hubraum 3499 ccm, Verdichtungsverhältnis 9,5:1, Leistung 200 PS bei 5800 U/min, spezifische Leistung 57,1 PS/Liter, maximales Drehmoment 29,3 mkg bei 4000 U/min, mittlere Kolbengeschwindigkeit bei Nenndrehzahl (5800 U/min) 12,7 m/s, bei 100 km/h im IV. Gang (entsprechende Drehzahl 3260 U/min) 7,2 m/s (höchstzulässige Motordrehzahl 6500 U/min), elektronische Bosch-Einspritzpumpe, elektrische Benzinpumpe, 82 Liter-Tank im Heck, Batterie 12 V 66 Ah, Drehstromlichtmaschine 770 Watt.

ABMESSUNGEN UND GEWICHTE

Radstand 2850 mm, Spur 1482/1485 mm, Außenmaße 5000 x 1810 x 1410 mm, Reifen 185 VR 14, Eigengewicht vollgetankt 1760 kg (davon Vorderachse 950 kg, Hinterachse 810 kg, Gewichtsverteilung 54:46), zulässiges Gesamtgewicht 2170 kg, Zuladung 410 kg, Personenindexzahl 4,8, Leistungsgewicht vollgetankt 8,8 kg/PS, bei Belastung mit 340 kg (4 Personen mit Gepäck) 10,5 kg/PS.

FAHRLEISTUNGEN

Elastizität (Beschleunigung im großen Gang ab 40 km/h; Schaltgetriebe):

40 bis 60 km/h	5,4 s
40 bis 80 km/h	9,7 s
40 bis 100 km/h	14,4 s
40 bis 120 km/h	19,2 s
40 bis 140 km/h	24,5 s
40 bis 160 km/h	30,5 s
40 bis 180 km/h	40,5 s
1 km ab 40 km/h	33,2 s

Geschwindigkeitsbereiche (in Klammern Coupé mit Schaltgetriebe)

I. Gang	bis 34 (33) km/h
II. Gang	von/bis 12/64 (11/89) km/h
III. Gang	von/bis 30/124 (19/145) km/h
IV. Gang	von/bis 43/210 (31/215) km/h

INNENGERÄUSCH

(Werte für Schaltgetriebe-Coupé in Klammern)

Leerlauf im Stand	58 (55) Phon (dBA)
Bei 50 km/h	62 (63) Phon (dBA)
Bei 80 km/h	66 (67) Phon (dBA)
Bei 100 km/h	68 (71) Phon (dBA)
Bei 120 km/h	71 (73) Phon (dBA)
Bei 140 km/h	73 (75) Phon (dBA)
Bei 160 km/h	76 (78) Phon (dBA)
Bei 180 km/h	78 (80) Phon (dBA)
Bei 200 km/h	81 (83) Phon (dBA)

VERBRAUCH

Superbenzin

(Automatik)

Autob. Schnitt ca.	135 km/h	17,1 L/100 km
Autob. Schnitt ca.	165 km/h	23,0 L/100 km
Landstr. Schnitt ca.	75 km/h	20,3 L/100 km
Landstr. Schnitt ca.	100 km/h	23,7 L/100 km
Kurzstrecke	18,0	20,5 L/100 km
Testverbrauch		21,1 L/100 km

(Schaltgetriebe)

Autob. Schnitt ca.	130 km/h	16,6 L/100 km
Autob. Schnitt ca.	170 km/h	22,8 L/100 km
Landstr. Schnitt ca.	95 km/h	21,3 L/100 km
Testverbrauch		20,2 L/100 km