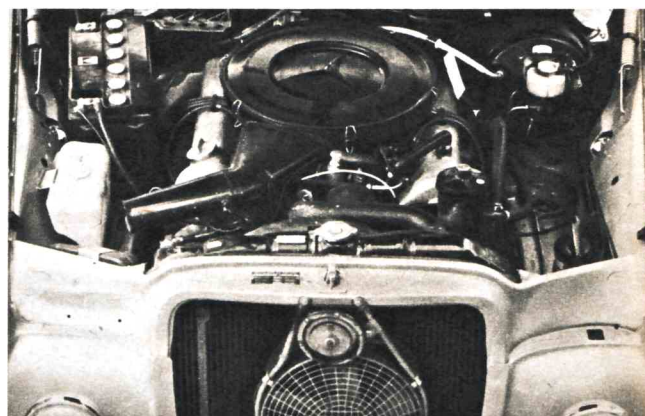


auto motor und sport fuhr
den neuen Mercedes 280 SE 3,5

vdh-Archiv

Schwäbische Kombination



Recht bedächtig setzt Daimler-Benz die Modell-Akzente: Nachdem es seit über einem Jahr die Coupés und die SEL-Limousine mit dem 3,5 Liter V8-Motor gibt, wird nun auch der 280 SE auf Wunsch mit dieser Antriebsquelle ausgerüstet. Die Zahlen 280 und 300 haben in diesem Fall mit dem Hubraum nichts zu tun, sondern bezeichnen nur Karosserie und Fahrwerk: Beim 300 SEL die verlängerte Karosserie mit Luftfederung, beim 280 SE die normale Ausführung mit Stahlfederung.

Wer annimmt, daß mit dieser schlichteren Version endlich der billige Mercedes-Achtzylinder auf den Markt gekommen ist, täuscht sich freilich sehr: Mit Servolenkung und den bei Mercedes üblichen Ausstattungs-Aufpreisen kostet schon der Sechszylinder 280 SE rund 24 000 Mark. Der V8 wird kaum unter 26 000 Mark zu haben sein. (Der genaue Preis stand bis Redaktionsschluß noch nicht fest.) Außerdem gibt es den V8-Motor auch im längeren Typ 280 SEL (mit Stahlfederung), der um 3000 Mark teurer ist.

Die neue Version wird trotzdem Interesse finden, denn viele Mercedes-Fahrer scheuen die Wartungsansprüche der Luftfederung und ziehen die Stahlfederung vor — obwohl sie mit weniger perfekten Fahreigenschaften verbunden ist. Der Wunsch nach möglichst unkomplizierten Autos ist unter den Kunden des Untertürkheimer Hauses ziemlich verbreitet: Viele stehen der Luftfederung, der Getriebeautomatik

und selbst der Benzineinspritzung reserviert gegenüber. Der Testwagen war ein Einfach-Mercedes mit Schaltgetriebe. An Komplizierungen enthielt er lediglich die Servolenkung, auf die man bei einem so gewichtigen Automobil kaum verzichten kann, und die Einspritz-Elektronik. Denn mit Vergaser gibt es den V8-Motor gar nicht. Die Elektronik ist im Vergleich zur mechanischen Einspritzung des Sechszylinders wesentlich einfacher. Störungen, die es in der Anfangszeit nicht selten gab, lassen sich durch Austausch des Computers relativ schnell beheben.

Leistung: gerade recht

Der V8-Motor machte in diesem — gegenüber dem 300 SEL — leichteren und handlicheren Auto einen hervorragenden Eindruck. Von allen bisher vorhandenen Kombinationen überzeuget diese am meisten: In der Elastizität und der Kraftreserve bietet der 3,5 alles, was man beim 2,8 Liter SE vermißt. In der Beschleunigung ist er dem (serienmäßig automatischen) 300 SEL deutlich überlegen, er wirkt ungemein leichtfüßig und beweglich, zumal man ihn mit der Servolenkung spielend leicht dirigieren kann. 3,5 Liter erscheinen als genau der richtige Hubraum. Jedenfalls dann, wenn man mit Schaltgetriebe fährt. Für die Automatik, die normalerweise den niedrigstmöglichen Gang einschaltet,

ist der elastischere 6,3 Liter zweifellos noch besser geeignet. Beim Schalten von Hand dagegen empfindet man keinen Elastizitätsmangel, der 3,5 Liter wirkt in allen Drehzahlbereichen durchzugskräftig und erfreut außerdem durch ein Drehvermögen, das ihn als echt sportliche Maschine klassifiziert: Bei der höchstzulässigen Drehzahl von 6500 U/min zeigt sich noch keinerlei Leistungsabfall, so daß man in Versuchung kommt, bis ca. 7000 U/min weiterzudrehen. Zumal es im 280 SE keinen Drehzahlmesser gibt, sondern nur Gangmarkierungen bei 53, 92 und 150 km/h. Die bei den Mercedes-Sechszylindern noch immer etwas zu geringe Reichweite des III. Ganges gibt es hier also nicht: Bis 150 km/h steht beim Überholen und am Berg eine luxuriöse Kraftreserve zur Verfügung. Im Bereich über 150 km/h ist die Beschleunigung im IV. Gang noch immer sehr beachtlich. Das dokumentiert auch die Höchstgeschwindigkeit von 210,5 km/h. In der Geräuscharmheit und Vibrationsfreiheit erfüllt der 3,5, was man von einem Achtzylinder erwartet. So unhörbar wie die (niedriger drehenden) USA V8-Motoren läuft er zwar nicht, aber auch bei hoher Drehzahl ist sein Geräusch in keiner Weise störend. Unerwartet günstige Werte liefert er im Benzinverbrauch: Nur bei sehr schneller Landstraßenfahrt lag der Verbrauch über 20 Liter/100 km, auf der Autobahn blieb er auch bei hohem Dauertempo im Bereich von 18 Liter/100 km und sank bei zurück-

haltender Fahrweise unter 16 Liter. Bei gleicher Geschwindigkeit dürfte der Achtzylinder kaum mehr brauchen als der Sechszylinder. Das ist außer auf die exakt dosierende Einspritzung auch darauf zurückzuführen, daß das Motorgewicht kaum höher liegt als beim Sechszylinder.

Fahrwerk: ziviler Charakter

Mit dem 200 PS starken Achtzylinder im 280 SE-Fahrwerk taucht die Frage auf, ob das Fahrwerk der höheren Leistung gewachsen ist. Die Frage wird bei uns in Europa ernst genommen — in den USA scheut man sich nicht, weit stärkere Motoren in weit weniger geeignete Fahrwerke einzubauen. Aber dort werden Geschwindigkeiten über 150 km/h nicht gefahren, bei uns dagegen sind sie auf der Autobahn keineswegs selten.

Die um 15 bis 20 km/h höhere Spitze läßt einige Eigenschaften des 280 SE-Fahrwerks deutlicher in Erscheinung treten: Mit dem bei 190 km/h noch gut geradeauslaufenden Wagen braucht man jenseits 200 km/h mehr Straßenbreite, besonders bei unebener Fahrbahn oder Seitenwind. Das Ausgleichen mit der direkt ansprechenden Lenkung führt zu leichten Wankbewegungen (Schwanken um die Längsachse), die zwar keinen kritischen Umfang einnehmen, aber doch ein leichtes Unbehagen entstehen lassen. Der 280 SE gehört also nicht zu



FOTOS: WEITMANN

Der 280 SE 3,5 unterscheidet sich äußerlich nur durch die zusätzliche Heckbeschriftung vom normalen 280 SE. Mit seinen 200 PS sorgt der V8-Motor für ein beachtliches Temperament.

den unbeirrbar geraden Ausläufern, die auch jenseits 200 km/h kein ausgleichendes Lenken erfordern. Viele Fahrer wird das überhaupt nicht interessieren — nämlich diejenigen, die sich prinzipiell mit niedrigeren Geschwindigkeiten

begnügen. Für passionierte Dauer-Schnellfahrer ist der 280 SE 3,5 nicht ganz das richtige Auto, ihnen bietet das luftgefederte SEL-Fahrwerk bessere Richtungsstabilität. Natürlich könnte man durch harte Federn und harte Dämpfer et-

was ändern, aber dann leidet der ausgezeichnete Federungskomfort des 280 SE. Weniger gravierend ist, daß durch die stärkere Beschleunigung auch die Neigung des Wagens spürbarer wird, die Nase beim Beschleunigen zu

heben und beim Bremsen zu „tauchen“. Er eignet sich seiner ganzen Konstitution nach nicht für hartes Schnellfahren, sondern mehr für eine zivile Fahrweise, die dank der großen Kraftreserve ohne Anstrengung hohe Fahrdurchschnitte zuläßt. Dabei sind auch die Bremsen allen Beanspruchungen gewachsen. Durch innenbelüftete vordere Brems Scheiben, belüftete Scheibenräder (auf Wunsch Leichtmetall) und 6 PR-Reifen (auf Wunsch HR) wurde das Fahrwerk der Belastung angepaßt. Das Bremsen in Kurven darf, wie bei allen Mercedes-Pendelachsen, nur mit größter Vorsicht praktiziert werden. Trotz der hohen Leistung, die das Getriebe zu übertragen hat, bereitet das Schalten wenig Mühe. Dazu trägt auch der neue Schalthebel bei, dessen elastischer Kunststoffgriff das Schalten weicher und angenehmer erscheinen läßt als früher. Kenner der bisher hakigen Mercedes-Schaltungen überrascht es, daß allein durch den Schalthebel eine so deutliche Verbesserung erreicht wurde.

Der 280 SE ist nicht der perfektteste, aber er ist der einfachste und handlichste Achtzylinder-Mercedes. Da die Verkehrsverhältnisse auf nivellierte Geschwindigkeiten hinsteuern, ist ein solcher Kompromiß gut zu vertreten. Daimler-Benz macht mit dieser Version den Typ 280 SE noch einmal attraktiv und unterstreicht die gegebene Zusicherung, den 280 SE noch längere Zeit unverändert zu bauen. R. S.

Technische Daten und Meßwerte

Mercedes-Benz 280 SE 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 2900 U/min) 6,4 m/s, 5fach gelagerte Kurbelwelle, eine obenliegende Nockenwelle pro Zylinderreihe, Wasserkühlung mit Pumpe und Thermostat, Druckumlaufschmierung, Kraftstoffeinspritzung, elektrische Kraftstoffpumpe, elektrische Anlage 12 Volt, Drehstromlichtmaschine 770 Watt, Transistorzündung.

GEWICHTE

Eigengewicht vollgetankt 1610 kg (davon Vorderachse 855 kg, Hinterachse 755 kg, Gewichtsverteilung 52,8:47,2), zulässiges Gesamtgewicht 2055 kg, Zuladung 445 kg, Personenindexzahl 5,2, Leistungsgewicht vollgetankt 8,05 kg/PS, bei Belastung mit 340 kg (4 Personen mit Gepäck) 9,75 kg/PS.

FAHRLEISTUNGEN

Höchstgeschwindigkeit 210,5 km/h (entsprechende Drehzahl 6125 U/min)

Beschleunigung (auf effektive Geschwindigkeiten, vollgetankt, 2 Personen)

0 bis 40 km/h 2,4 s
0 bis 60 km/h 4,0 s

0 bis 80 km/h 6,1 s
0 bis 100 km/h 8,8 s
0 bis 120 km/h 12,5 s
0 bis 140 km/h 16,8 s
0 bis 160 km/h 23,6 s
0 bis 180 km/h 34,0 s
1 km mit stehendem Start 29,4 s

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

40—60 km/h 6,7 s
40—80 km/h 12,3 s
40—100 km/h 17,4 s
40—120 km/h 23,1 s
40—130 km/h 29,5 s
40—160 km/h 36,9 s
40—180 km/h 46,8 s
1 km ab 40 km/h 35,3 s

VERBRAUCH

Superbenzin
Autobahn Schnitt ca. 120 km/h . . . 15,9 L/100 km
Autobahn Schnitt ca. 150 km/h . . . 18,4 L/100 km
Landstr. Schnitt ca. 100 km/h . . . 21,4 L/100 km
Testverbrauch 19,2 L/100 km

WARTUNG

Inspektion alle 10 000 km
Ölwechsel alle 5 000 km
Hersteller: Daimler-Benz AG, Stuttgart.