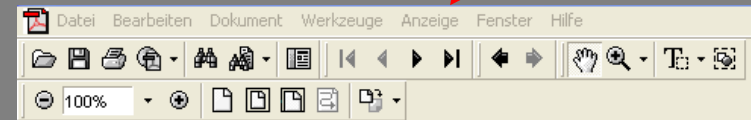


Die Modelle 71/72



280 S
280 SE
280 SE 3.5
280 SEL 3.5



Zur optimalen Ansicht unter
Adobe Acrobat Reader auf
Anzeige klicken und hier auf
„fortlaufend“ einstellen!

Eingescannt und zur
Verfügung gestellt von:

Daniel Bernbeck Mainz

Sie haben mehr von der Perfektion

Wenn man Erfolg hat, braucht man eigentlich nicht zu erklären, warum. Aber wir wollen, daß auch Sie sich für einen Wagen aus der Modell-Reihe 280 entscheiden.

Also müssen wir es Ihnen leichter und uns schwerer machen und müssen erklären, warum gerade diese Modelle international ein so großer Erfolg sind. Hier vielleicht ein Grund: »Die es eilig haben auf unseren Straßen, die kaufen keinen Sportwagen. Sie fahren zumindest einen 280 SE, denn da haben sie außer der Leistung auch Komfort«, so schrieb »auto motor und sport«.

Seit die 280er Modelle als Ergebnis eines langen, bewußten Reife-prozesses auf dem Markt sind, werden sie von Fachleuten und Laien als unübertroffen bezeichnet. Seither sind sie unübertroffen erfolgreich. Von Monat zu Monat entdecken immer mehr anspruchsvolle Autofahrer in den 280ern ihre Idealfahrzeuge. Die Nachfrage stieg von 1968 bis heute um 70%.

Woher kommt dieser Erfolg? Er hat ganz reale Gründe: ein großzügiges Raumangebot, Ruhe, Kultur, Kraft und Sicherheit. Leichtes Fahren und Zuverlässigkeit. Eine Synthese der besten Eigenschaften, die man von einem Automobil erwarten kann, das sind die 280er von Mercedes-Benz.

10 Jahre Forschung und Weiterentwicklung wurden in diese Wagen investiert. Nicht mehr zu zählende Tests mußten sie bestehen, über Millionen von Kilometern sich bewähren.

Erst dann näherten sie sich so weit der Perfektion, daß wir sie Ihnen als 280 S und SE anbieten konnten.

Vielleicht finden Sie technische Perfektion langweilig. Vielleicht ziehen Sie es vor, einen modischen Wagen zu fahren, einen, der mehr aufregt. Das würden wir bedauern, denn wir bauen zugegebenermaßen unsere Modelle so, daß jede Aufregung ausgeschaltet wird.

Die Straßen von heute sind keine Promenaden der Eitelkeit und keine Rennpisten mehr - und werden es nie mehr sein. Deshalb verwechseln Sie bitte nicht Gelassenheit, Harmonie und Perfektion mit Langweiligkeit.

Wenn Sie täglich 2 Stunden am Steuer Ihres Wagens sitzen, fahren Sie zusammengenommen im Jahr 2 volle Monate täglich 12 Stunden Auto. Welchem Automobil wollen Sie sich für diese 730 Stunden im Jahr anvertrauen? Nehmen Sie die Frage ruhig ernst. Wenn Sie sich für die dynamischen 280er Modelle entscheiden, haben Sie sich für zukunfts-sichere Fahrzeuge entschieden.

Denken Sie dabei auch an die Sicherheitszelle für Passagiere, an die Karosserie, die mit ca. 7000 Schweißpunkten für hunderttausende von klapperfreien Kilometern garantiert. Denken Sie an 4 Scheibenbremsen, an die komfortable hydropneumatische Ausgleichfeder an der Hinterachse, an die Sicherheitslenkung, das leichtgängige, ideal abgestufte Handschaltgetriebe, an die Sicherheits-Kopfstütze (auf Wunsch), das praktische Schlüsselsystem und an die anatomisch richtigen Polstersitze, die festen seitlichen Halt geben.

Es gibt die 280er in vier Ausführungen: 280 S, 280 SE, 280 SE 3.5 und 280 SEL 3.5. Neu im Programm ist das Modell mit dem 3,5-Liter-V-8-Motor. Der V-8-Motor überzeugt durch Elastizität und Drehvermögen. Er beschleunigt das Auto von 0 bis 100 in 9 Sekunden. Schnell aus niedrigen Drehzahlbereichen blitzschnell auf über 6000 Touren. (Nebenbei: Er fährt Spitze 210 km/h, aber das ist nicht entscheidend). Diese Leistungen bringt er mit einem Minimum an Geräuscentwicklung. Die aktuellsten Erkenntnisse der Technik stecken in diesem V-8-Motor: elektronisch gesteuerte Benzineinspritzung; Transistorzündung; Reduzierung der Schadstoffe im Abgas. Dadurch erfüllt der V-8-Motor heute schon zukünftige gesetzliche Vorschriften. Zu erkennen gibt sich der 280 SE 3.5 äußerlich nur durch die kleine »Dreipunktfünf« am Heck.

Schnelle, starke Motoren machen allein noch keine perfekten Autos. Wir legen strengere Maßstäbe an. Sicherheit und Komfort sind zumindest gleich wichtig.

Funktionsgerechter Komfort: Ein Fahrwerk, das die Passagiere von unangenehmen Schwingungen verschont. Das eine gute Straßenlage auch unter extremen Bedingungen garantiert. Orthopädisch gestaltete Sitze. Ausgewogene Federung. Ein vorbildlich funktionierendes Heizungs- und Belüftungssystem. Und eine vom Sicherheitsgedanken durchdrungene Gesamtkonzeption.



Karosserie:
zeitlos elegant
und doch funktionsgerecht.
In den seitlichen Chromleisten
ist ein Gummiprofil eingelegt.
Das schützt den Lack
vor zu weit geöffneten Türen
anderer Fahrzeuge.
Ein anderes Beispiel:
Die Stoßstangen
haben eine kräftige Gummileiste.
Auch das bewährt sich
beim täglichen Gebrauch
in unseren verkehrsreichen Städten.



Komfortabel



Die Fahrgäste im Fond haben in den 280er Typen auch dann noch genügend Beinraum, wenn beide Vordersitze weit nach hinten gestellt sind.

Die 280er Modelle wurden von innen nach außen konstruiert. Das bedeutet: Im Innenraum ist ein Maximum an Platz, an Bequemlichkeit für Fahrer und Mitfahrer. Die Außenmaße bleiben trotzdem verkehrsgerecht. So sind die 280er handlich und wendig. Manche kleineren Wagen sind in diesen Punkten unterlegen.

Zwei Modelle unterscheiden sich in einigen Punkten von den anderen 280ern

Der 280 SE 3.5 mit seinem superstarken V-8-Motor. Seine Kraft und seine Laufruhe sind wichtige Sicherheits- und Komfortmomente. Mit diesem Wagen können Sie sich mühelos jederzeit der Verkehrssituation anpassen. Beispielsweise aus dem Stand heraus in eine fahrende Autoschlange einfädeln, gleichgültig welches Tempo dazu erforderlich ist. Ruhe und kultiviertes Fahrverhalten sind angenehme Eigenschaften bei der Hektik des heutigen Verkehrs.

Und die zweite Unterscheidung:

Der 280 SEL 3.5 hat einen 10 cm längeren Radstand. Diese 10 cm kommen ausschließlich dem Platz im Fondraum zugute. Größerer Fondraum heißt gleichzeitig größere Fondtüren, die das Ein- und Aussteigen noch leichter machen. Wer also Mitfahrer im Fond hat oder selbst häufig hinten sitzt, wird diesen Platzzuwachs zu schätzen wissen. Der ideale Wagen für Menschen, die außergewöhnliche Bewegungsfreiheit lieben.

10 cm geräumiger ist der Fondraum des Mercedes-Benz 280 SEL 3.5 mit langem Radstand. Die Fondtüren sind ebenfalls 10 cm größer. Das macht das Ein- und Aussteigen ungeheuer bequem.

Beide Wagen sind serienmäßig mit der Mercedes-Benz Servolenkung ausgestattet. Spielend ist der Wagen auch von zarter Hand zu steuern. In Parklücken. Durch enge Kurven. Trotz dieser Erleichterung bleibt in allen Fahrsituationen der volle Fahrbahnkontakt erhalten.

Von diesen Unterschieden abgesehen sind alle 280er Modelle gleich. In der luxuriösen Ausstattung. In der hohen Materialqualität. In der sorgfältigen Verarbeitung.

Sitze

In den 280ern wird die Reaktionfähigkeit des Fahrers durch körpergerechte Sitzposition erhalten. Die Sitze sind anatomisch richtig geformt und bieten festen seitlichen Halt. Sitzfederung und Fahrzeugfederung sind aufeinander abgestimmt. Beide Federungen sind in allen Geschwindigkeitsbereichen gleich wirksam.

Mercedes-Benz baut feste Sitze mit straffen Sitzpolstern, um den Körper zu stützen. Lüftungskanäle der Polsteroberfläche, Wollwattefüllungen und Haarauflagen gewährleisten, daß die Sitze ventilieren und die bei der Körperatmung entstehende Feuchtigkeit ausgezeichnet abgeleitet wird.

Die Fahrerposition am Lenkrad ist anatomisch richtig. Man merkt es besonders angenehm auf großen Reisen.

Die Vordersitze sind als Ruhesitze ausgelegt. Der Fahrersitz ist auch in der Höhe verstellbar. Die Fahrgäste im Fond haben auch dann noch genügend Beinraum, wenn beide Vordersitze weit nach hinten gestellt sind.

Heizung und Lüftung

sind in einem wirkungsvollen, stufenlos regulierbaren System zusammengefaßt.

Der durch Filter gereinigte, staub- und zugfreie Dauerluftstrom kann stufenlos nach oben und unten gelenkt werden.

Ein zusätzliches, dreistufiges Gebläse verstärkt die Frischluftzufuhr. Damit ist der Wagen auch im Stand zu belüften. Die weit schwenkbaren Kugeldüsen der Sommerbelüftung wirken als Frischluftdusche.

Die Heizung ist in der Lage die Frischluft selbst von -20°C auf angenehme Raumtemperatur zu erwärmen.



Körpergerecht geformte Sitze mit stufenlos verstellbarer Rückenlehne (Ruhesitzzeileinrichtung). Der Fahrersitz ist auch in der Höhe verstellbar.

Die Entlüftung erfolgt permanent und ebenfalls zugfrei.

Fahrwerk

Durch die Mercedes-Benz Eingelenk-Pendelachse mit hydropneumatischer Ausgleichfeder wird erzielt: nicht zu harte und nicht zu weiche Federung. Die beiden Achshälften pendeln die Unebenheiten der Fahrbahn aus. Die hydropneumatische Ausgleichfeder begrenzt Sturzveränderungen, die das Fahrverhalten beeinträchtigen könnten.

In allen Geschwindigkeitsbereichen gewährleistet das Fahrwerk der 280er Modelle gleichermaßen ausgezeichnete Straßenlage und hohen Fahrkomfort. Die Fahrgäste bleiben frei von ermüdenden Schwingungen. Auch auf langen Strecken.

Diese guten Eigenschaften ergeben sich aus der Kombination von Stahlfederung und hydropneumatische Ausgleichfeder. Ein Drehstab-Stabilisator an der Vorderachse verhindert bei Kurvenfahrten unangenehme Karosserieverformungen.

Hydraulische Teleskopstoßdämpfer mit Gasfüllung (System de Carbon) garantieren eine konstante Bodenhaltung auch bei schlechten Straßenverhältnissen.

Die Mercedes-Benz Kugelumlaufnennung ist sehr leichtgängig und arbeitet nahezu reibungsfrei. Lenkbewegungen werden exakt auf die Vorderräder übertragen. Lenkungsstoßdämpfer schlucken Fahrbahn-Unebenheiten und geben sie nicht an das Lenkrad weiter.

Karosserie

Den Rummel um jährliche Modellwechsel macht Mercedes-Benz nicht mit. Wir bringen nur dann neue Modelle auf den Markt, wenn wir echte technische Verbesserungen zu bieten haben. Deshalb sind Mercedes-Benz Personenwagen zeitlos elegant in der Form und funktionell und klar im Styling. Sicherheitskarosserie, außen kompakt, innen großräumig, 4 Türen, einen großen beleuchteten Kofferraum für das Urlaubsgepäck einer ganzen Familie. Das bekommen Sie nur bei Mercedes-Benz in dieser Vollendung geboten.

Achsen und Karosserie sind durch Gummilagerungen getrennt. Motor- und Fahrgastraum hermetisch voneinander abgeschlossen. Das macht die Wagen fast vollständig schwingungsfrei, vibrationsfrei und geräuscharm. Ablage-Schale, beleuchtetes Handschuhfach, Taschen an den Türen, geräumige Hutablage, gepolsterte Armlehnen, Armlehne zwischen den Fondsitzen, strapazierfähige Teppiche sind nur einige weitere Beispiele für das, was Mercedes-Benz funktionsgerechten Komfort nennt.

Und suchen Sie einmal ein anderes Auto, bei dem Schalter und Hebel so funktionsgerecht angeordnet und zusammengefaßt sind, wie bei einem Mercedes-Benz. Da gibt es kein Verwechseln bei Fahrten im Dunkeln. Bei Mercedes-Benz verzichtet man auf »Schalter-Kult«, weil sonst die Sicherheit der Bedienung beeinträchtigt würde.



Die MB-Tex-Polsterung ist auf Wunsch lieferbar.

Innen: großräumig, komfortabel.
Außen: verkehrsgerechte Abmessungen.
Die 280er sind handlich und wendig.
Es gibt kleinere Automobile,
die nicht so leicht zu parken sind.



Sicher

Mehr als 80 Pkw wurden allein in einem Jahr bei Versuche innerhalb der Unfallforschung von Mercedes-Benz zu Schrott gefahren. Diese Art Forschung wird seit über 10 Jahren betrieben. Es geht darum, die Folgen bei oft unvermeidlichen Unfällen so gering wie möglich zu halten. Hier ein Aufprall-Versuch mit 50 km/h auf ein stehendes Fahrzeug. Gemessen wird die Verformbarkeit und damit die Energieaufzehrung von Front- und Heckpartie. Diese intensive Forschung brachte Mercedes-Benz mehrere richtungweisende Patente ein, die alle in Mercedes-Benz Personenwagen verwirklicht sind.

Man kann von Sicherheit reden, man kann großzügig mit Schaumstoff umgehen oder das Problem der Sicherheit an der Wurzel packen. Der letzte Weg ist langwierig, teuer aber verantwortungsbewußter, obwohl die Ergebnisse ernster Sicherheitsforschung äußerlich nicht gleich zu erkennen sind.

Mercedes-Benz hat in einem einzigen Testjahr 80 Personenwagen auf die verschiedenste Weise zu Schrott gefahren, um gewissen Problemen auf die Spur zu kommen.

Mercedes-Benz hat nach vielen Versuchsreihen z. B. eine Armaturenanlage entwickelt, die je nach Heftigkeit des Aufpralls stufenweise und tiefgestaffelt nachgibt und daher Verletzungen weitgehend ausschaltet. Schaumpolster allein spielen deshalb bei der Mercedes-Benz-Armaturenanlage nicht die entscheidende Rolle. Die Mercedes-Benz Sicherheitszelle ist in ungezählten Unfallversuchen im Rahmen der systematischen, wissenschaftlichen Sicherheitsforschung entwickelt worden. Man verläßt sich bei Mercedes-Benz nicht darauf, daß eine weniger steife Bug- und Heckpartie zwangsläufig einen Teil der Aufprall-Energie verzehrt. Entscheidend ist, daß möglichst viel Aufprallenergie in Verformungsarbeit an der Karosserie umgewandelt wird, aber der Fahrgastraum dabei steif und unzerstört bleibt.

So schreibt »auto motor und sport« in seiner Ausgabe 4/1969:

Knausch-Patent abgelaufen

»Am 23. Januar 1969 wurde ein Stück Autosicherheit rechtlich allen Automobilherstellern zugänglich. An diesem Datum lief das Mercedes-Benz Patent über die Sicherheitsstruktur von Autokarosserien ab, das eine verformungssteife Passagierzelle und weiche Knauschzonen an den Wagenenden vorsieht. Sehr schnell wurde diese Sicherheitsstruktur von den anderen Autoherstellern als die beste anerkannt, und schon seit Jahren findet sie Nachahmer in aller Welt. Die Firma Daimler-Benz sah über Patentverletzungen in diesem Fall wohl großzügig hinweg, um den Sicherheitsbemühungen der anderen nicht etwa einen Riegel vorzuschieben. Außerdem weiß man in Untertürkheim, daß das Knauschprinzip zwar leicht zu verstehen, aber konstruktiv sehr schwer zu realisieren ist. Es hat auch bei Mercedes-Benz jahrelanger Entwicklungsarbeit bedurft, um derart perfekte Crash- und Knausch-Demonstrationen zu ermöglichen, wie sie in Untertürkheim gelegentlich schon vor der Presse und damit vor der Öffentlichkeit abgehalten wurden. Nachdem das Patent nun abgelaufen ist, wird man der Sicherheitsstruktur künftig wohl auch in den Werbefeldzügen der Konkurrenz häufiger begegnen.«

Die Sicherheit von Mercedes-Benz ist ein System, das wissenschaftlich erforscht wurde, und in dem alle Teile voneinander abhängen, ein System, das sich ständig ausweitet und perfekter wird.

Hier sind einige, wenige Beispiele:

Die Mercedes-Benz Sicherheitszapfenschlösser

Sie springen während eines Unfalls nicht auf (verhindern also das Herausschleudern) und klemmen nicht, wenn nach einem Unfall die Türen schnell geöffnet werden müssen.

Die Sicherheitslenkung

mit einer großflächigen Polsterplatte auf der Lenkradnabe, mit einem verformbaren Pralltopf unter der Polsterplatte, mit einer teleskopartig ineinanderschließbaren Lenksäule und mit einem Lenkgetriebe, das weit hinter der Vorderachse angeordnet ist. Die gestaffelte Verformungsmöglichkeit, die je nach Aufprallwucht wirksam wird, verhindert den gefährlichen Lenzen-Effekt der Lenksäule.

Die spurtreue Straßenlage

und die konstante Bodenhaftung durch einzeln aufgehängte und getrennt geführte Räder sind Voraussetzung für sicheres Fahren. Ein Drehstab-Stabilisator verhindert unangenehme Karosserieneigungen bei Kurvenfahrten und ist mitbestimmend für das neutrale Kurvenverhalten.

Das Zweikreis-Servo-Bremssystem

mit Scheibenbremsen vorn und hinten, die dauerbelastbar sind, wirksam gekühlt werden, sich automatisch nachstellen und spurstabil ohne einseitiges Ziehen bremsen. Die Funktion der beiden Bremskreise wird durch ein Kontroll-Licht überwacht.

Die Feststellbremse

mit zusätzlichen Bremsbacken und Bremsstromeln.



Das Verformungsprinzip: gestaltfester Passagierraum; aber energieaufzehrende, verformbare Front- und Heckpartie.



Lenkung ohne Lenzen-Effekt. Teleskopartig ineinanderschließbare Lenksäule, Pralltopf unter der großflächigen Polsterplatte auf dem Lenkrad. Der Pralltopf wurde patentiert.

Und vieles andere mehr

Anatomisch richtige, ermüdungsfreie, reaktionserhaltende Lenkposition; festverankerte, luftdurchlässige Sitze, richtig geformt und mit festem, seitlichem Halt; exakt aufeinander abgestimmte Sitz- und Fahrzeugfederung; Lenkungsstoßdämpfer, der Fahrbahnstöße schluckt; Gummilagerungen an den Achsen, die Straßenunebenheiten absorbieren; gasgefüllte Teleskopstoßdämpfer, die konstante Wirkung garantieren.

Heute geht die intensive Forschung bei Mercedes-Benz über das Automobil hinaus

Als zweiten, entscheidenden Faktor testet man den Menschen und seine Reaktionen. Mercedes-Benz schickt seine Fahrzeuge mit unvorbereiteten Fahrern auf die Teststrecke. Dort führen Spezialisten Gefahrensituationen herbei, die der Fahrer nicht kennt. Alle Reaktionen werden registriert. Aus der Häufung bestimmter Reaktionen wird die Durchschnittsreaktion des Durchschnittsfahrers errechnet. Die hierbei gewonnenen Erkenntnisse fließen in die Automobil-Produktion von Mercedes-Benz ein.



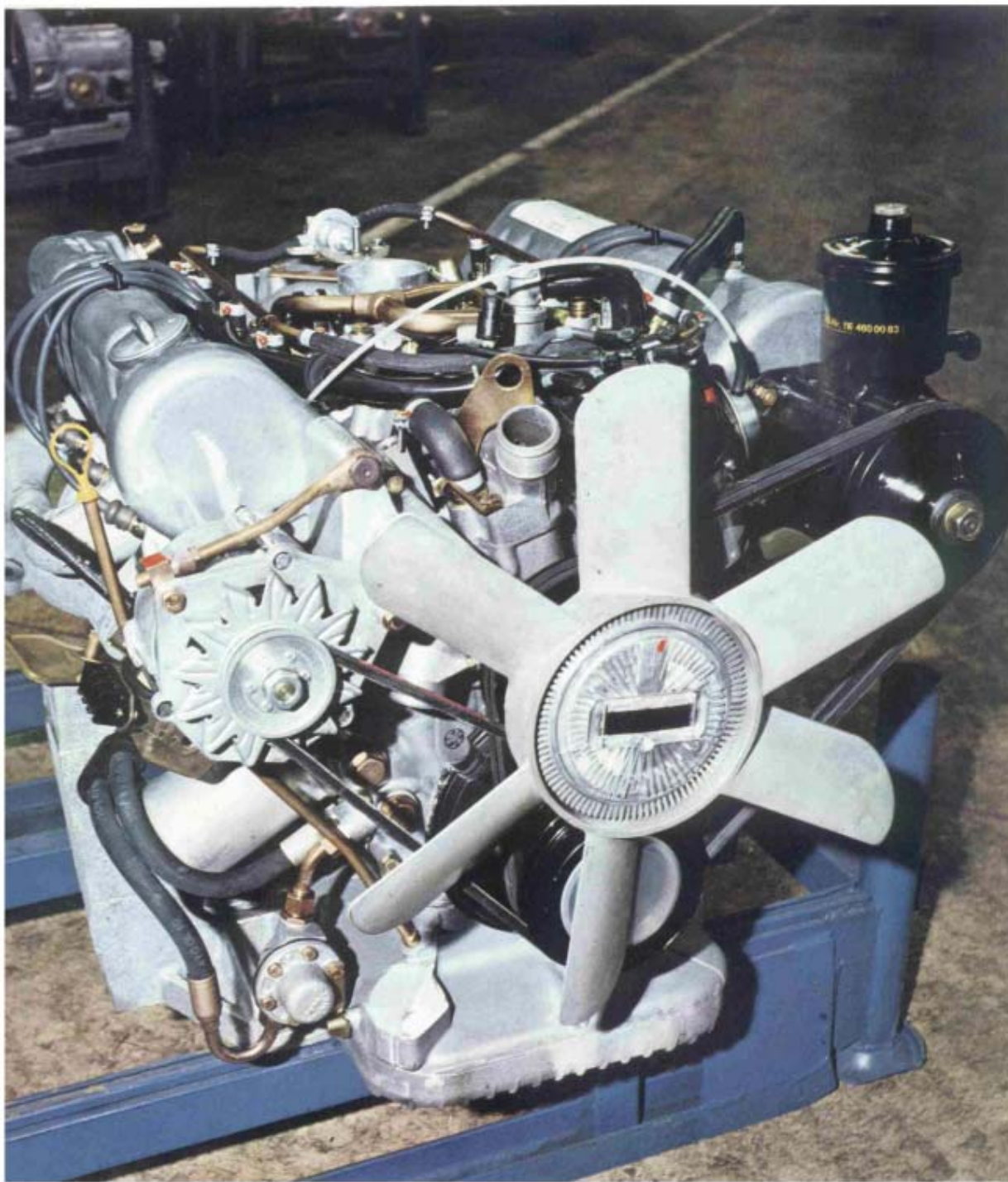
Schnell ist ein Automobil erst dann,
wenn das Fahrwerk
der Motorleistung überlegen ist.
Mercedes-Benz Personenwagen
sind schnell und sicher,
weil das Fahrwerk
auch bei nasser oder schlechter Fahrbahn
hohe Geschwindigkeiten ermöglicht.
Selbst im Grenzbereich,
z. B. bei scharfer Kurvenfahrt,
bleibt das Fahrverhalten neutral
und jederzeit kontrollierbar.

»...setzt neue Maßstäbe im Motorbau.«

So schreibt der Motorjournalist Peter Klinkenberg von der »Frankfurter Rundschau« über den V-8-Motor von Mercedes-Benz. Und weiter: »Der V-8-Motor stellt ohne Zweifel das beste Triebwerk dar, das gegenwärtig in Deutschland gebaut wird.« Der V-8-Motor mit elektronischer Benzineinspritzung und Transistorzündung ist das neueste Produkt unserer Motor-Technik. Das vorläufig aktuellste Ergebnis einer fortlaufenden Entwicklung. Ein Triebwerk, das durch ungewöhnliche Leistung imponiert. Mehr aber noch durch die Art und Weise, wie es diese Leistung produziert. Durch seine technische Konzeption.

Von der Idee bis zur Realisierung ist es ein weiter Forschungsweg. Bei den 6-Zylinder-Motoren sah das so aus: Die ersten Einspritzmotoren mit mechanischer Benzineinspritzung entwickelte Mercedes-Benz für Flugzeuge. Dann wurden sie für Rennwagen übernommen. Zwei Formel-1-Weltmeisterschaften bewiesen: Diese Probe wurde glänzend bestanden.

Über die Motoren für den Mercedes-Benz 220 SE und 250 SE führte die Entwicklung zum 280 SE Motor. Hier hat die mechanische Benzineinspritzung ihre Perfektion erreicht. Mehr als 250 000 Motoren mit Benzineinspritzung sind bisher in Mercedes-Benz-Personenwagen eingebaut worden. Jahrelang gab es dieses Prinzip nur bei Mercedes-Benz. Seit kurzem findet es Nachahmer. Unserem Grundsatz entsprechend bauen wir leistungsstarke und zuverlässige Motoren. Schnelligkeit allein genügt uns nicht. Elastizität, Laufruhe und Wirtschaftlichkeit sind uns mindestens genau so wichtig.



Der V-8-Motor

Mit diesem Motor ist der Mercedes-Benz 280 SE 3.5 serienmäßig ausgestattet. Er ist unvergleichlich elastisch und lauffähig. Aus einem Hubvolumen von rund 3500 ccm aktiviert er blitzschnell 200 PS/DIN (230 gr. HP/SAE).

Die elektronische Benzineinspritzung

Das elektronische Steuergerät bestimmt ohne die geringste Verzögerung die richtige Kraftstoffmenge unter Berücksichtigung des absoluten Drucks im Saugrohr und der Motordrehzahl. Außerdem werden alle wesentlichen Informationen über den Betriebszustand des Motors vom Steuergerät aufgenommen und verarbeitet.

Dazu gehören Motor-Temperatur, Ansaugluft-Temperatur und anderes mehr. Die Elektronik arbeitet unsichtbar und nicht spürbar. Man merkt nur das Ergebnis. Der Motor

spricht immer sofort an und beschleunigt aus allen Drehzahlbereichen heraus sportlich und kraftvoll.

Es gibt keine Verzögerung beim plötzlichen Gasgeben. Der Kraftstoff-Verbrauch wird niedrig gehalten, weil das Steuergerät nur präzise so viel Kraftstoff für jeden Zylinder freigibt, wie unter den jeweiligen Betriebsbedingungen benötigt wird.

Die V-Anordnung der Zylinder

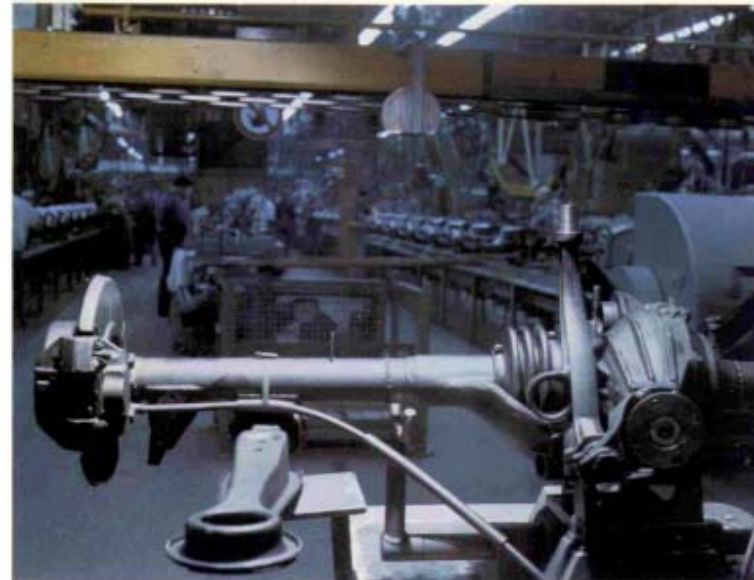
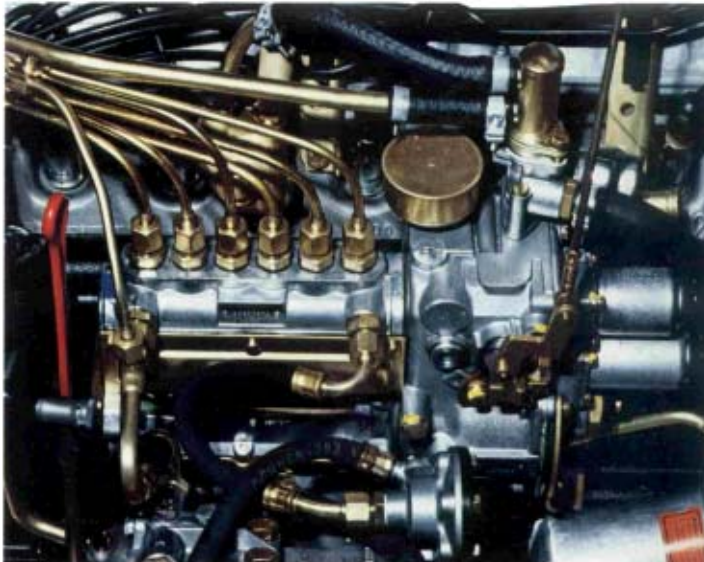
ist raumsparend. Mercedes-Benz ist durch jahrelange Versuche zu der Erkenntnis gelangt, daß die V-Anordnung erst bei 8 Zylindern besten Massenausgleich und damit größte Laufruhe bieten kann. Bei 6-Zylinder-Motoren dagegen erzielt man das durch die Reihen-Anordnung der Zylinder.

Die Transistor-Zündung

ist ein weiterer technischer Leckerbissen: Die Zündkontakte arbeiten mit einer sehr niedrigen Stromstärke. Das bedeutet: geringster Verschleiß und damit exaktes, zeitgenaues Zünden über einen langen Zeitraum.



Schnell



Zuverlässig

Mercedes-Benz Eingelenk-Pendelachse mit hydropneumatischer Ausgleichfeder. Die beiden Achshälften pendeln die Unebenheiten der Fahrbahn aus. Die hydropneumatische Ausgleichfeder begrenzt Sturzveränderungen, die das Fahrverhalten beeinträchtigen könnten.

Unter der Zuverlässigkeit eines Automobils versteht man einwandfreies Funktionieren aller wichtigen Teile und Aggregate über einen langen Zeitraum.

Das setzt voraus, daß ein Fahrzeug ausgiebig erprobt wurde, bevor es auf den Markt kommt.

Die 280er Modell-Reihe basiert in ihrer Konstruktion auf den Vorgängern 220 S/SE und 250 S/SE.

Das Fahrwerk dieser Typen hatte schon bei der Vorstellung mehr als 7 Millionen härtester Versuchskilometer hinter sich.

Die 280er sind zuverlässig.

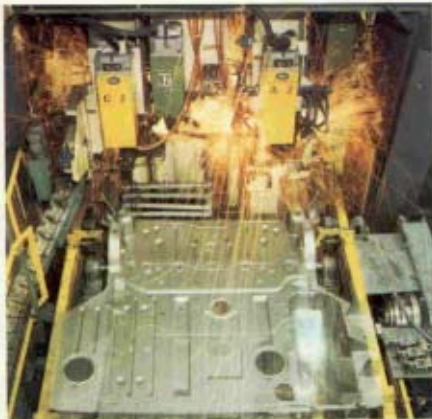
Sitze, Sitzfederung und Türschlösser sind im Dauertest erfolgreich geprüft worden.



Induktive Kurbelwellenhärtung bedeutet: genau gesteuerte Veredelung der wichtigen Stellen. Nichts bleibt dem Zufall überlassen.



Zuverlässigkeit bedeutet:
fahrbereit auch unter extremen
Bedingungen.
Deshalb umfaßt das Versuchsprogramm
unzählige Fahrten
durch eine Wasserfurt.
Schwallwasser
beeinflußt dabei die elektrischen
Aggregate überhaupt nicht.
Das Fahrwerk
erlaubt trotz nasser Fahrbahn
hohe Kurven-Geschwindigkeiten.



Vollautomatisch
wird mit Tausenden von Schweißpunkten
die Karosserie zusammengeschweißt.
Hier arbeiten
die modernen Schweißautomaten
gleichmäßiger und damit sicherer
als die besten Spezialisten.

Exakt eingepaßte 4 Türen
Der satte Klang beim Türenschießen
ist keine akustische Effekthascherei,
sondern ein Zeichen dafür,
daß die Türen exakt passen.
Mercedes-Benz hat in der Produktion
Spezialisten,
die nur eine einzige Aufgabe haben:
die Maßhaltigkeit der Türen zu prüfen.



**Jeder Motor,
jede Achse und jedes Getriebe**
kommt auf den Prüfstand.
Stichproben
genügen bei Mercedes-Benz nicht.

Abtastsicherung

Die Tür ist nur dann fest geschlossen,
wenn sich der Arretierungsknopf für das
Türschloß nach unten drücken läßt.

Alle Stromverbraucher

(Scheinwerfer, Anlasser,
Armaturenbeleuchtung etc.)
haben eine eigene Masse-Leitung.
Das ist zwar aufwendiger,
aber zuverlässiger.

Alle Kaufteile,

also Teile,
die Mercedes-Benz nicht selbst herstellt,
werden vor ihrem Einbau
einer unerbittlichen Kontrolle unterzogen,
obwohl sie schon beim Hersteller
geprüft wurden.
Von jeder Lieferung
an Gummimanschetten
für die Gelenke der Hinterachse
muß z. B. ein hoher Prozentsatz
einen 100-Stunden-Versuch
im Ölbad über sich ergehen lassen.
Dieser Versuch
ist in seiner Wirkungsweise so intensiv,
daß er einer Laufzeit des Wagens
von vielen Jahren entspricht.
Erst wenn diese Prüfung bestanden wurde
wird diese Lieferung
für die Produktion freigegeben.

Jede einzelne Hinterachse

wird nach ihrem Zusammenbau
vier verschiedenen Dichtheitsprüfungen
unterworfen.

Jeder Motor, jedes Getriebe und jede Achse

wird unter allen nur möglichen
Belastungen
einem intensiven Probelauf unterzogen.
Erst wenn sie diese harte Prüfung
ohne jegliche Beanstandung
über sich ergehen ließen,
sind sie es wert,
in diese Fahrzeuge
eingebaut zu werden.



Wertbeständig

So muß der Lack sein:
hart, aber nicht spröde,
widerstandsfähig gegen Witterung
und Chemikalien,
aber flexibel gegen Steinschlag.
Genau Abstimmung der Lackkonsistenz
und der Trockenvorgänge
sind erforderlich.
Eine der wichtigsten Voraussetzungen:
die Trockenanlage.

Wertbeständig sind diese Fahrzeuge
durch technische Perfektion,
hochwertige Material-
und Verarbeitungsqualität
und durch eine stilistisch unerreichte,
zeitlose Karosserieform.

Fahrzeugform

Mode wird immer ihre Käufer finden.
Mercedes-Benz
kann es sich jedoch nicht leisten
da mitzumachen.
Nur ein echter technischer Fortschritt
ist Grund genug
für neue Mercedes-Benz Modelle.

Deshalb baut Mercedes-Benz
z. B. keine Karosserien,
die heute hinreißen
und morgen langweilen.
Modern ja, modisch nein.
Nur die »richtige Form«
hat viele Jahre Gültigkeit.
Sie lebt lange —
so lange wie ein Mercedes-Benz.

Zur Wertbeständigkeit
gehören gleichermaßen die hohe Material-
und Verarbeitungsqualität.

Die Lackierung

Jeder Mercedes-Benz
hat einen besonders haltbaren Lack
(ca. 20 kg pro Fahrzeug).
Nach der Phosphatierung und Passivierung
folgen bis zu fünf Schichten,
deren Funktionen
organisch aufeinander abgestimmt sind:
erster Grundlack, zweiter Grundlack,
Steinschlag-Schutz, Vorlack, Decklack.

Der Dauer-Unterbodenschutz

(ca. 14 kg pro Fahrzeug)
für Wagenboden, Kotflügel,
Einstieg und Bugunterseite.

Die zusätzliche Wachs-Schutzschicht

für den Motorraum
und die gesamte Wagenunterseite
einschließlich Achsen, Gelenkwelle,
Kraftstoff- und Bremsleitungen.



Die Wertbeständigkeit
eines Mercedes-Benz
wird zunächst rein äußerlich
durch die perfekte Lackierung erreicht.



Der Fahrzeugboden und die Radkästen: An einigen Stellen hilft die beste Lackierung nichts, wenn sie vom Steinschlag zerstört wird. Hier haben Mercedes-Benz Personenwagen zusätzlich serienmäßig eine flexible Kunststoffschicht.

Die nach dem Zusammenbau der Karosserie nicht mehr erreichbaren Hohlräume werden vorher mit Zinkfarbe gestrichen, damit sie auch innen nicht rosten.

Die hitze- und ölbeständige Innenlackierung der Achsgehäuse und des Motorblocks mit einem Speziallack, der nach den Ergebnissen der Mercedes-Benz Forschungslabors entwickelt wurde.

Die hundertprozentig saubere Verarbeitung aufeinanderstoßender Blechteile Alle Fugen, und sind sie noch so klein, werden nicht nur außen, sondern auch innen abgedichtet. Nicht nur aus optischen Gründen, sondern um Korrosionseinflüsse von vornherein abzuwehren.

Die Typenkonstanz der Mercedes-Benz Modelle bewirkt — neben hohen Wiederverkaufspreisen — höchste Präzision und Zuverlässigkeit in der Fertigung. Denn wer nur in so großen Zeiträumen eine neue Modellreihe baut, setzt sich auch nur selten der Gefahr aus, seinen Kunden »Krankheiten« zumuten zu müssen.



Wichtige Schrauben werden am Ende des Fertigungsbandes einzeln von Hand geprüft. Farbplombe bedeutet: Prüfung bestanden.

Unbestechliche Prüfer 15 Prozent aller Mitarbeiter der Pkw-Produktion sind mit Kontrollarbeiten betraut. Sie haben die Aufgabe, alles zu sperren, was nicht hundertprozentig den geforderten Qualitätsrichtlinien entspricht. Wichtig: Sie tun es wirklich.

Das sind nur einige der Maßnahmen, die Mercedes-Benz getroffen hat, um seine Fahrzeuge wertbeständig zu machen. Was kostet es jedoch die Käufer, ihren Mercedes-Benz wertbeständig zu halten?

Kosten nach dem Kauf Der »teure Mercedes-Benz Kundendienst« ist ein Vorurteil. Jede rechnerische Prüfung beweist das. Man kann nur solche Arbeiten und Reparaturen vergleichen, die tatsächlich vergleichbar sind. Eine neutrale Institution (ADAC) analysierte bei 16 verschiedenen Marken einen alltäglichen Unfall: Aufprall halbschräg von hinten auf ein anderes, stehendes Fahrzeug bei ca. 40 km/h. Die dadurch verursachten Karosserie-schäden sind bei jedem Automobil unterschiedlich. Das eine wird nur an der Stoßstange, am vorderen Kotflügel oder am Scheinwerfer beschädigt. Bei einem anderen stimmt schon die Lenkgeometrie nicht mehr.

Hier erweist sich, ob ein Fahrzeug stabil und reparaturgünstig konstruiert wurde oder nicht. Die Ergebnisse dieser Untersuchung wurden im September 1969 veröffentlicht. Sie dürften beim Publikum einiges Erstaunen ausgelöst haben. Die Reparaturkosten der 16 Automobile — ausnahmslos allseits bekannte Marken — bewegten sich zwischen DM 862 und DM 1731. Die niedrigsten Kosten des gesamten Tests mit DM 862 verursachte der Mercedes-Benz 220.

Der Mercedes-Benz 220 hat die gleichen Konstruktionsprinzipien wie der 200 D, 220 D, 200, 230, 250 und ist deshalb mit diesen Fahrzeugen echt vergleichbar. An sechster Stelle platzierte sich der Mercedes-Benz 280 SE mit DM 1217.

Mercedes-Benz Personenwagen sind also reparaturgünstig konstruiert. Andererseits sind Automobile in Bauart und Bauweise (Hinterachskonstruktion, Kupplung, Lenkung usw.) grundsätzlich so unterschiedlich, daß sie einfach nicht vergleichbar sind. Ebenso unterschiedlich sind sie natürlich in ihrer Wirkungsweise (Komfort und Sicherheit). Das sollte man auch bei den Ersatzteilen berücksichtigen. Reparaturen an technisch hochwertigen Teilen verursachen manchmal höhere Kosten. Dafür bieten diese Fahrzeuge jedoch einen entschieden höheren Nutzen. Das sollte man immer bedenken.

Kundendienst Mercedes-Benz hat im Bundesgebiet und West-Berlin 829 Kundendienst-Stützpunkte. Davon sind 62 Betriebe werkseigene Niederlassungen mit direktem Draht zum Werk. Bei den 767 Vertragspartnern bedeutet der Mercedes-Benz Stern als Kundendienst-Symbol, daß sie alle gestellten Anforderungen erfüllen und nach den strengen Kundendienst-Richtlinien des Werkes arbeiten. Fast alle Vertragspartner sind berechtigt, Zwischenuntersuchungen nach § 29 StVZO durchzuführen. (Das gilt selbstverständlich auch für die Niederlassungen.) Sie brauchen also nicht zu jeder Hauptuntersuchung zum TÜV. Dieses System der Kundendienst-Organisation ist so gut, daß sich andere Automobil-Hersteller daran orientieren. Ein beruhigendes Gefühl, besonders für Urlaubsfahrten: 3287 Kundendienst-Stationen in 163 Ländern.



Grundausstattung

Achsen
Vorderachse:
Achsträger mit Doppel-Querlenkern;
Hinterachse:
Mercedes-Benz Eingelenk-Pendelachse.

Getriebe
Vollzwangssynchronisiertes
4-Gang-Getriebe
mit Lenkrad- oder Mittelschaltung;
selbstnachstellende
Membranfederkupplung.

Federung
An Vorder- und Hinterachse
je zwei Schraubenfedern,
je zwei doppelwirkende
hydraulische Teleskopstoßdämpfer;
vorn: ein Drehstab-Stabilisator
hinten: hydropneumatische Ausgleichfeder.

Bremsen
Zweikreis-Servo-Bremssystem;
Scheibenbremsen vorn und hinten;
Feststellbremse
mit zusätzlichen Bremsbacken
und Bremsstromeln;
Kontroll-Licht
für die Funktion der beiden Bremskreise.
280 SE 3.5 / SEL 3.5:
innenbelüftete Bremsscheiben vorn
und Felgen mit Turboschneideln
zur zusätzlichen Kühlung.

Lenkung
Exakte, selbstnachstellende,
leichtgängige Kugelumlauf-Lenkung;
Lenkungsstoßdämpfer;
großflächige Polsterplatte
auf der Lenkradnabe;
Pralltopf unter der Polsterplatte;
teleskopartig ineinanderschiebbare
Lenksäule;
Lenkgetriebe
weit hinter der Vorderachse angeordnet.
280 SE 3.5 / SEL 3.5:
serienmäßig Mercedes-Benz Servolenkung.

Karosserie
Feste Verschweißung
der Rahmenbodenanlage mit dem Aufbau;
gestaltfester, verwindungssteifer
Fahrer- und Beifahrer-
raum (Sicherheitszelle);
stoßaufzehrende Bug- und Heckpartie;
optimale Sicht nach allen Seiten;
Vollsichtverglasung aus Sicherheitsglas;
vier Türen, leicht schließend;
Gummileisten an beiden Seiten;
Doppel-Stoßstangen
mit breitem Gummiwulst.



Telefon

Mit einem Autotelefon ist man unabhängig. Wichtige Entscheidungen z. B. können unterwegs getroffen und anderen mitgeteilt werden. Das ist nur einer der vielen Vorteile. Einzelheiten über Autotelefon-Anlagen nennt Ihnen jede Mercedes-Benz Niederlassung oder Vertretung.

Schiebedach

Das Stahlschiebedach ist witterungsunempfindlich, wartungsfrei und wird durch Knopfdruck elektrisch betätigt. Für Skeptiker: bei eventuellem Versagen der Technik kann es auch manuell geschlossen werden — allerdings vom Kofferraum aus. Naß werden Sie jedoch keinesfalls.

Sicherheitskopfstützen

Mercedes-Benz Sicherheitskopfstützen sind in Höhe und Neigung verstellbar. Je nach Einstellung bieten sie eine breite oder schmale Auflagefläche. Neben der komfortsteigernden Wirkung (muskulentspannende Kopfabstützung) sind sie für Fahrer und alle Insassen eine Sicherheitseinrichtung, um bei Auffahrunfällen die Halswirbelsäule vor Verletzungen zu schützen.



Klima-Anlage

Die Mercedes-Benz Klima-Anlage erhält Ihr körperliches Wohlbefinden. Im Wagen wird es nur so warm, wie Sie es wünschen. Das ist besonders wichtig, wenn Sie in Kolonnen auf der Autobahn fahren oder in Städten, in denen die Hitze »steht«. Geöffnete Fenster bringen keine Besserung. Im Gegenteil: Straßenstaub und Straßenlärm belästigen Sie außerdem. Wirksam hilft nur eine Klima-Anlage. Am rechten Knopf wird die Anlage eingeschaltet. Am linken Knopf regulieren Sie die gewünschte Temperatur. Das ist alles. Durch verstellbare Jalousien können Sie die Richtung des gekühlten Luftstroms steuern. Die Klima-Anlage arbeitet nach dem bewährten Kühlschrank-Prinzip.

Sicherheitsgurte

Keine andere Sonderausstattung hätte es schwerer, sich gegen Vorurteile durchzusetzen. Heute ist die gute Wirkung der Sicherheitsgurte unbestritten. Nach den Erkenntnissen seiner systematischen wissenschaftlichen Sicherheitsforschung liefert Mercedes-Benz Dreipunkt-Sicherheitsgurte, die im Falle eines Unfalls sowohl den Ober- als auch den Unterkörper auf dem Sitz festhalten.



Elektrische Fensterheber

Auf der Mittelkonsole vor beiden Vordersitzen sind die Schalter für die elektrischen Fensterheber angeordnet. Von hier aus können alle 4 Seitenscheiben geöffnet oder geschlossen werden. Die hinteren Seitenfenster sind selbstverständlich auch unmittelbar von den Fahrgästen im Fond durch Einzelschalter zu betätigen. Diese Einzelschalter können jedoch mit einem Sicherheitsschalter vom Fahrer blockiert werden. Unbeabsichtigtes Öffnen wird dadurch vermieden. Elektrische Fensterheber können entweder nur für die zwei vorderen oder für alle Seitenscheiben eingebaut werden.

Hier noch ein paar Beispiele

Ausgleichgetriebe mit begrenztem Schlupf, vollzwangssynchronisiertes 5-Gang-Getriebe, Radio, mechanische oder automatische Antenne, MB Tex- oder Lederpolsterungen, orthopädische Rückenlehnen, Koffersatz, Weißwandreifen, Zweiklang-Fanfare, Zentral-Verriegelung, Sonderlackierungen ein- und zweifarbig und vieles andere mehr.

Weitere Einzelheiten sind enthalten in unseren Katalogen »Mercedes-Benz Sonderausstattungen« und »Mercedes-Benz Automatic, Servolenkung, Klima-Anlage«.



Auf Wunsch

Mercedes-Benz Personenwagen sind serienmäßig sehr gut ausgestattet. Sie bieten optimalen Komfort.

Wenn Sie auf Ihre persönliche Note, auf eine individuelle Atmosphäre besonderen Wert legen und Ihren Mercedes-Benz nach eigenen Wünschen und Vorstellungen ergänzen wollen, können Sie zahlreiche Sonderausstattungen erhalten.

Mercedes-Benz Servolenkung

Die Mercedes-Benz Servolenkung erleichtert die Arbeit am Lenkrad. Das merkt man sehr deutlich beim Einparken und in engen Kurven. Kraftaufwand und Lenkrad-Umdrehungen werden durch eine hydraulische Einrichtung wesentlich verringert. Trotzdem bleibt in allen Fahrsituationen der volle Fahrbahnkontakt erhalten. (Grundausrüstung bei 280 SE 3.5 / SEL 3.5.)



Mercedes-Benz Automatic

wahlweise mit Lenkrad- oder Mittelschaltung. Ohne Kuppeln und Schalten fährt man mit den Geschwindigkeiten, die der Verkehr erfordert. Beim Überholen werden durch Kick-down (Durchtreten des Gaspedals über Vollgas-Druckpunkt) die notwendigen Kraftreserven freigemacht. Die Automatic schaltet dabei in den zugkräftigsten Gang zurück. Nach dem Überholvorgang wird automatisch wieder in die höheren Gänge geschaltet. Die Schaltvorgänge erfolgen ohne Kraftflußunterbrechung. Gerade das ist einer der größten Vorteile der Mercedes-Benz Automatic.



Telefon

Mit einem Autotelefon ist man unabhängiger. Wichtige Entscheidungen z. B. können unterwegs getroffen und anderen mitgeteilt werden. Das ist nur einer der vielen Vorteile. Einzelheiten über Autotelefon-Anlagen nennt Ihnen jede Mercedes-Benz Niederlassung oder Vertretung.

Schiebedach

Das Stahlschiebedach ist witterungsunempfindlich, wartungsfrei und wird durch Knopfdruck elektrisch betätigt. Für Skeptiker: bei eventuellem Versagen der Technik kann es auch manuell geschlossen werden – allerdings vom Kofferraum aus. Naß werden Sie jedoch keinesfalls.

Sicherheitskopfstützen

Mercedes-Benz Sicherheitskopfstützen sind in Höhe und Neigung verstellbar. Je nach Einstellung bieten sie eine breite oder schmale Auflagefläche. Neben der komfortstärkenden Wirkung (muskulentspannende Kopfabstützung) sind sie für Fahrer und alle Insassen eine Sicherheitseinrichtung, um bei Auffahrunfällen die Halswirbelsäule vor Verletzungen zu schützen.



Klima-Anlage

Die Mercedes-Benz Klima-Anlage erhält Ihr körperliches Wohlbefinden. Im Wagen wird es nur so warm, wie Sie es wünschen. Das ist besonders wichtig, wenn Sie in Kolonnen auf der Autobahn fahren oder in Städten, in denen die Hitze »steht«. Geöffnete Fenster bringen keine Besserung. Im Gegenteil: Straßenstaub und Straßenlärm belästigen Sie außerdem. Wirksam hilft nur eine Klima-Anlage. Am rechten Knopf wird die Anlage eingeschaltet. Am linken Knopf regulieren Sie die gewünschte Temperatur. Das ist alles. Durch verstellbare Jalousien können Sie die Richtung des gekühlten Luftstroms steuern. Die Klima-Anlage arbeitet nach dem bewährten Kühlschrank-Prinzip.

Sicherheitsgurte

Keine andere Sonderausstattung hatte es schwerer, sich gegen Vorurteile durchzusetzen. Heute ist die gute Wirkung der Sicherheitsgurte unbestritten. Nach den Erkenntnissen seiner systematischen wissenschaftlichen Sicherheitsforschung liefert Mercedes-Benz Dreipunkt-Sicherheitsgurte, die im Falle eines Unfalls sowohl den Oberkörper als auch den Unterkörper auf dem Sitz festhalten.



Elektrische Fensterheber

Auf der Mittelkonsole vor beiden Vordersitzen sind die Schalter für die elektrischen Fensterheber angeordnet. Von hier aus können alle 4 Seitenscheiben geöffnet oder geschlossen werden. Die hinteren Seitenscheiben sind selbstverständlich auch unmittelbar von den Fahrgästen im Fond durch Einzelschalter zu betätigen. Diese Einzelschalter können jedoch mit einem Sicherheitsschalter vom Fahrer blockiert werden. Unbeabsichtigtes Öffnen wird dadurch vermieden. Elektrische Fensterheber können entweder nur für die zwei vorderen oder für alle Seitenscheiben eingebaut werden.

Hier noch ein paar Beispiele

Ausgleichgetriebe mit begrenztem Schlupf, vollzweischaltgetriebene 5-Gang-Getriebe, Radio, mechanische oder automatische Antenne, MB Tex- oder Lederpolsterungen, orthopädische Rückenlehnen, Koffersatz, Weißwandreifen, Zweiklang-Fanfare, Zentral-Verriegelung, Sonderlackierungen ein- und zweifarbig und vieles andere mehr.

Weitere Einzelheiten sind enthalten in unseren Katalogen »Mercedes-Benz Sonderausstattungen« und »Mercedes-Benz Automatic, Servolenkung, Klima-Anlage«.

Motor	Mercedes-Benz 280 S	Mercedes-Benz 280 SE	Mercedes-Benz 280 SE 3.5/SEL 3.5
Zahl der Zylinder	6	6	6
Bohrung/Hub	86,5/76,8 mm	86,5/76,8 mm	92/85,8 mm
Gesamthubraum	2778 cm ³	2778 cm ³	3490 cm ³
Motorleistung nach DIN ¹⁾	140 PS bei 5200 U/min	160 PS bei 5500 U/min	200 PS bei 5800 U/min
Motorleistung nach SAE	157 gr. HP bei 5400 U/min	180 gr. HP bei 5700 U/min	230 gr. HP bei 6000 U/min
Max. Drehmoment nach DIN ¹⁾	22,8 mkg bei 3600 U/min	24,3 mkg bei 4250 U/min	29,2 mkg bei 4000 U/min
Max. Drehmoment nach SAE	26,0 mkg bei 3800 U/min	26,7 mkg bei 4500 U/min	32,0 mkg bei 4200 U/min
Verdichtung	9	9,5	9,5
Ölfüllung Kurbelgehäuse max./min.	5,5/3,5 Liter	5,5/3,5 Liter	7,5/5,5 Liter
Inhalt des Kühlsystems	10,6 Liter	10,6 Liter	13,2 Liter
Lichtmaschine	14 V/35 A	14 V/35 A	14V/55 A
Batterie	12 V/55 Ah	12 V/55 Ah	12 V/66 Ah
Höchstgeschwindigkeit	ca. 185 km/h	ca. 190 km/h	ca. 210 km/h
Reifen, schlauchlos	7,35 H 14 / 185 H 14/6 PR	7,35 H 14 / 185 H 14/6 PR	7,35 V 14 / 185 V 14/6 PR
Kraftstoff	Super	Super	Super
Kraftstoffverbrauch nach DIN 70030 ²⁾	12,3 Liter/100 km	12,3 Liter/100 km	13 Liter/110 km
Tankinhalt	82 Liter	82 Liter	82 Liter
davon Reserve	ca. 7 Liter	ca. 7 Liter	ca. 11 Liter
Gewichte	280 S	280 SE	280 SE 3.5 280 SEL 3.5
Fahrzeuggewicht fahrfertig	1480 kg	1495 kg	1555 kg 1585 kg
Zulässiges Gesamtgewicht	1900 kg	1905 kg	2005 kg 2035 kg
Anhängelast, gebremst ³⁾	1200 kg	1200 kg	1200 kg 1200 kg
Anhängelast, ungebremst ³⁾	750 kg	750 kg	750 kg 750 kg

Daten

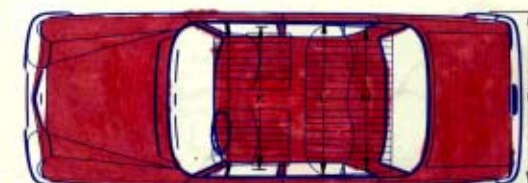
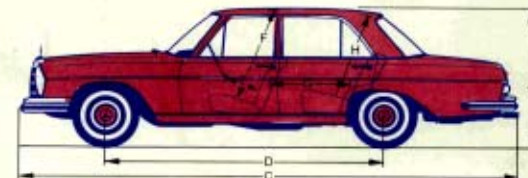
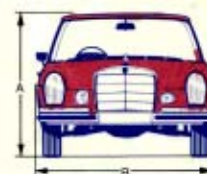
¹⁾ Die angegebene Leistung in PS/DIN ist nach Abzug aller Nebenleistungen an der Kupplung für den Antrieb effektiv verfügbar. Bei der Leistungsangabe in gr. HP/SAE sind die Leistungsaufnahmen der zum Motorbetrieb nicht erforderlichen Nebenaggregate unberücksichtigt.

²⁾ Laut VDA-Revers technische Angaben entsprechend DIN 70020 und 70030. Kraftstoff-Verbrauch nach DIN 70030. Dieser Wert wird ermittelt bei konstanter Geschwindigkeit von 110 km/h auf ebener Fahrbahn und einem Zuschlag von 10 %/s. Dieses Meßverfahren verwenden in der Bundesrepublik Deutschland alle Automobil-Hersteller. Die angegebenen Verbrauchswerte werden also unter gleichen Bedingungen ermittelt und sind damit echt vergleichbar. Sie entsprechen jedoch nicht dem tatsächlichen Fahrverbrauch, denn dieser ist je nach Fahrweise, Straßenzustand, klimatischen Verhältnissen etc. verschieden. Der Kraftstoffverbrauch DIN 70030 ist also nur ein Vergleichswert, nicht aber der tatsächliche Fahrverbrauch.

³⁾ Die angegebenen Gewichte sind Höchstgewichte, gültig für die Bundesrepublik Deutschland. In verschiedenen Ländern sind andere Gewichte vorgeschrieben.

⁴⁾ Maße veränderlich je nach Sitzposition.

Inhalt unverbindlich. Änderungen vorbehalten.



	280 S/SE/SE 3.5	280 SEL 3.5
A GröÙte Höhe unbelastet	1440 mm	1440 mm
B GröÙte Breite	1810 mm	1810 mm
C GröÙte Länge	4900 mm	5000 mm
D Radstand	2750 mm	2850 mm
E Lenkrad-Fahrersitzlehne ⁴⁾	340 mm	340 mm
F Sitzhöhe, unbelastet vorn	960 mm	960 mm
G Fahrerlehne-Fondlehne ⁴⁾	825 mm	925 mm
H Sitzhöhe im Fond	865 mm	865 mm
J Breite auf Mitte Polster vorn	1500 mm	1550 mm
K Breite Fensterschlüssel vorn	1465 mm	1485 mm
L Breite auf Mitte Polster hinten	1500 mm	1550 mm
M Breite Fensterschlüssel hinten	1455 mm	1455 mm
Spurweite vorn	1482 mm	1482 mm
Spurweite hinten	1485 mm	1485 mm
Wandkreisdurchmesser	11,68 m	12,12 m
Kofferraum	ca. 0,61 m ³	ca. 0,51 m ³