

vdh Archiv



Gute Fahrt

Dauertest 80 000 Kilometer mit dem Mercedes 230 TE.

Das T-Modell von Mercedes mit der Zulassungsnummer S-EH 6470 ist bereits der zweite Vertreter der intern W 123 genannten Mercedes-Baureihe, der bei auto motor und sport einem Dauertest über 80 000 Kilometer unterzogen wurde.

Vor gut drei Jahren hatte ein Mercedes 250 diese Prüfung hinter sich gebracht, und das Ergebnis sah ganz so aus, wie es die schwäbische Firma und ihre Kundschaft erwarten (siehe auto motor und sport 24/1981): „Der 250“, hieß es damals, „war außerordentlich dauerhaft, denn sowohl die Mechanik als auch Karosserie und Ausstattung zeigten nach 80 000 Kilometern kaum Verschleißspuren.“

Wenn das Qualitäts-Image von Daimler-Benz in derart überzeugender Weise bestätigt wurde – warum, so könnte man sich fragen, war dann ein zweiter Dauertest notwendig? Die Antwort ist einfach: Die W 123-Reihe, die 1975 vorgestellt wurde, ist im Laufe der Jahre immer weiterentwickelt worden; 1977 beispielsweise ergänzte der mit der Zusatzbezeichnung „T“ versehene Kombi das Programm, der sich nach einem anfänglich etwas schleppenden Verkaufstart mittlerweile zu einem Bestseller entwickelt hat.

Noch gravierender freilich waren technische Neuerungen, die ab Juni 1980 in Serie gingen. Die alten Vierzylinder-Motoren, die sich zwar durch Robustheit und lange Lebensdauer auszeichneten, ansonsten aber mit allenfalls durchschnittlichen Eigenschaften aufwarten konnten, wurden durch eine ganz neue Triebwerks-Genera-

Technische Daten und Meßwerte

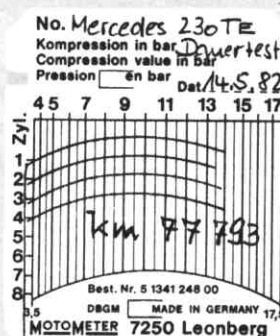
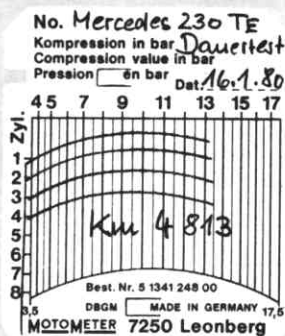
Testwagen Mercedes 230 TE

Baujahr	Nov. 1980
Fahrgestell-Nummer	123 283 1000 229
km-Stand bei Übernahme	2802
km-Stand bei Testende	82 900
Hubraum	2299 cm ³
Leistung	100 kW (136 PS) bei 5100/min
Verdichtungsverhältnis	9,0:1
Leergewicht	1550 kg
Zulässiges Gesamtgewicht	2095 kg
Zuladung	545 kg
Leistungsgewicht	15,5 kg/kW (11,4 kg/PS)

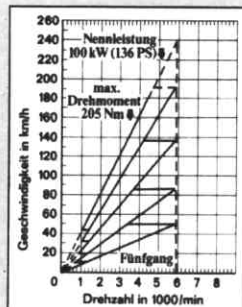
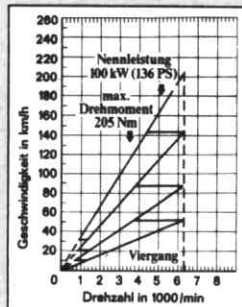
Fahrleistungen

Beschleunigung in s (auf effektive Geschwindigkeiten, vollgetankt, 2 Personen)	Dauertest Anfang	Dauertest Ende
0–40 km/h	2,4	2,5
0–60 km/h	4,4	4,7
0–80 km/h	6,9	7,4
0–100 km/h	10,8	11,5
0–120 km/h	15,4	16,5
0–140 km/h	22,9	24,4
0–160 km/h	34,3	36,4
1 km mit stehendem Start	32,3	33,0
Höchstgeschwindigkeit km/h	186,5	186,5

Kompressions-Diagramme



Getriebe-Schaubilder



tion abgelöst. Den neuen Vierzylinder, der alle Merkmale zeitgemäßen Motorenbaus aufweist, gibt es als Zweiliter mit Vergaser und einer Leistung von 109 PS (89 kW), sowie als 2,3 Liter-Einspritzer mit 136 PS (100 kW), wie er auch im Dauertest-Kombi eingebaut war.

Schon die erste Bekanntschaft mit diesem Triebwerk zeigt, daß den Daimler-Technikern ein guter Wurf gelungen ist – und daß sie gut daran getan hatten, auch bei dem stattlichen

Der Vierzylinder-Einspritzer überzeugte durch hohe Durchzugskraft

Hubvolumen von 2,3 Litern beim Vierzylinder zu bleiben.

Denn ein Vierzylinder dieser Größe bietet nun einmal prinzipiell günstigere Voraussetzungen für ein kräftiges Drehmoment im unteren Drehzahlbereich als ein vergleichbarer Sechszylinder – er ermöglicht also eine niedertourige Fahrweise, die angesichts der heutigen Benzinpreise besonders angebracht erscheint.

Tatsächlich ist die Durchzugskraft des Mercedes-Motors überzeugend. Schon bei niedrigen Drehzahlen tritt er kräftig an – aus nur wenig mehr als 1000/min im höchsten Gang ruckfrei zu beschleunigen, macht ihm keinerlei Mühe. Und das ist noch nicht alles: Er verhilft dem immerhin 1550 kg schweren Kombi zu munteren Fahrleistungen, die sich auch beim Ende des Dauertests noch auf einem ähnlich hohen Niveau bewegten wie zu Anfang.

Bleibt die Frage, ob wegen der nur vier Zylindereinheiten

Seltener Werkstatt-Gast:
Dauertest-Mercedes 230 TE

Porsche fährt ab Werk mit Shell TMO.

Alle Porsche-Motoren werden schon ab Werk Zuffenhausen mit Shell TMO befüllt. Denn Porsche überzeugte sich im Motorsport davon, daß Shell TMO, auch unter extremen Belastungen, einen hohen Verschleißschutz bietet.

Shell TMO ist unser bestes Öl, ein 100% scherstabiles Leichtlauföl. Damit leben Motoren länger und verbrauchen sogar weniger Kraftstoff. Die durchschnittliche Kraftstoffersparnis gegenüber allgemein gebräuchlichen Mehrbereichölen beträgt 3,1%. Bei Kaltstart und anschließendem Kurzstreckenbetrieb kann sie sogar deutlich darüber liegen.

Shell TMO ist ein Ganzjahresöl für PKW mit Benzin- und Dieselmotoren.

Fragen Sie auch in Ihrer Werkstatt nach Shell TMO.



Dauertest Mercedes 230 TE

nicht Abstriche an der Laufkultur gemacht werden müssen, die einem so teuren Auto – der Testwagen repräsentierte im Neuzustand einen Wert von immerhin 32 663 Mark – schlecht zu Gesicht stehen.

Aber auch das ist kein Thema: Der 2,3 Liter-Einspritzer läuft so vibrationsarm und leise, daß ihn in dieser Beziehung nur sehr gute Sechszylinder übertreffen – lediglich im Bereich oberhalb von 5000/min wird sein Geräusch etwas kernig, aber es schwillt keineswegs so an, daß es auf die Dauer lästig werden könnte.

In der Tat hatte sich keiner der Fahrer des Dauertestwagens über die Tonart des Vierzylinders zu beklagen – und das, obwohl der 230 TE zunächst mit einem Vierganggetriebe ausgerüstet war und deshalb bei Höchstgeschwindigkeit fast 6000/min zu verzeichnen waren.

Das Fünfganggetriebe brachte eine spürbare Geräuschreduzierung mit sich

ders zu beklagen – und das, obwohl der 230 TE zunächst mit einem Vierganggetriebe ausgerüstet war und deshalb bei Höchstgeschwindigkeit fast 6000/min zu verzeichnen waren.

Der Verzicht auf einen drehzahlensenkenden Schongang, lange Zeit eine eiserne verteidigte Philosophie führender Daimler-Benz-Techniker, die eine fünfte Fahrstufe für eine unnötige Komplizierung der Bedienung hielten, sorgte nicht einmal für einen ungebührlichen Benzinverbrauch: Im Durchschnitt lag der 230 TE bei nur 13,5 L/100 km, was für einen so großen und temperamentvollen Kombi gewiß nicht zuviel ist.

Daß die sich allenthalben ausbreitenden Fünfgang-Getriebe keine bloße Modeerscheinung sind – dieser Erkenntnis konnte sich allerdings auch Daimler-Benz auf die Dauer nicht ver-

schließen. Im Herbst 1981 präsentierte das Werk im Rahmen des sogenannten Energiekonzepts ein neuentwickeltes Fünfgang-Aggregat, und um im Bemühen um größere Wirtschaftlichkeit nicht auf halbem Weg stehenzubleiben, wurde ebenfalls die Einspritzung des 2,3 Liter-Motors modifiziert: Sie erhielt eine Schubabschaltung, die dafür sorgt, daß der Motor oberhalb von 1600/min überhaupt kein Benzin verbraucht, wenn der Fahrer den Fuß vom Gas nimmt.

Um zu überprüfen, welchen Spareffekt das Energiekonzept bringt, wurde der Dauertest-Kombi bei Kilometerstand 55 510 umgerüstet – mit dem Ergebnis, daß aus einem guten

Auto ein noch besseres wurde. Denn der Benzinverbrauch sank durch das Fünfganggetriebe und die Schubabschaltung um knapp einen Liter pro 100 km.

Der Testverbrauch pendelte sich während der restlichen Kilometer bis Dauertest-Ende bei nur 12,7 L/100 km ein, und damit liegt der Mercedes bereits auf dem Niveau deutlich kleinerer Mittelklasse-Limousinen.

Noch positiver allerdings machte sich der lange Fünfte in anderer Hinsicht bemerkbar: Das Geräuschniveau im Innenraum bei schneller Fahrt nahm spürbar ab und verbesserte damit die Langstrecken-Tauglichkeit des Daimler beträcht-

Störungen

km 9887	Heckklappe schließt schwer
km 20321	Sicherheitsgurt an Fahrerseite rollt nicht auf, Heizgebläsemotor quietscht, Plastikhalter der Kofferraumplane abgerissen, Kupplungspedal knackt
km 25208	Tachometernadel bleibt zeitweise hängen
km 27469	Chromblende an linker Außenspiegelverstellung abgefallen, Leerlaufdrehzahl zu hoch
km 36598	Lenkrad steht bei Geradeausfahrt schief, linker Vorderreifen fährt sich auf der Außenkante ab
km 44872	Auspuffanlage klappert
km 48237	elektrische Antenne versenkt nicht ganz, schlechte Gasannahme in der Warmlaufphase
km 53338	Rahmen der Fahrertür erzeugt Windgeräusche, Heckscheibenwischer defekt
km 58654	linker Scheinwerferwischer funktioniert nicht
km 63748	Motor nimmt nur mit Verzögerung Gas an, linker Scheinwerferwischer defekt
km 64956	Ascherbeleuchtung ausgefallen, Gaspeddalleerweg zu groß
km 66110	Motor nimmt schlecht Gas an und ruckt in der Warmlaufphase
km 66309	linker Scheinwerferwischer defekt, Scheibenwaschpumpe funktioniert nicht, Unwucht an den Vorderrädern, Standlicht rechts defekt
km 73577	Hinterachse macht Geräusche, Auspuffanlage und Tankverschluß undicht, Warnblinkschalter defekt, rechtes Scheinwerferglas gerissen

Testberichte über die Mercedes T-Modelle in auto motor und sport

Heft 14/1978	Mercedes 280 TE (Test)
Heft 19/1979	Mercedes 250 T (Kombi-Vergleich)
Heft 14/1980	Mercedes 300 TD Turbodiesel (Fahrbericht)
Heft 23/1980	Mercedes 300 TD Turbodiesel (Test)
Heft 6/1981	Mercedes 200 T/230 TE (Test)
Heft 8/1981	Mercedes 300 TD Turbodiesel (Kurzbericht)

Dauertest Mercedes 230 TE

lich. Kein Zweifel: Wer im TE fünf Gänge erlebt hat, möchte sie nicht mehr missen, zumal sich das Getriebe auch sehr leicht und exakt schalten läßt und die Übersetzung so gewählt wurde, daß die fünfte Fahrstufe häufig eingesetzt werden kann und nicht schon an leichten Autobahnsteigungen zum Zurückschalten zwingt.

Die Antriebseinheit des 230 TE hinterläßt also einen rundum positiven Eindruck, und sie erwies sich während der gesamten Dauertestdistanz auch als weitgehend problemlos. Daß der Kombi während der fast 16 Monate, die er im Dienste der Redaktion verbrachte, niemals liegen blieb, ist für einen Mercedes schon beinahe selbstverständlich. Aber auch kleinere Unpäßlichkeiten, die auf die Dauer die Freundschaft trüben, waren kaum zu verzeichnen.

Bei Kilometerstand 27 469 wurde eine zu hohe Leerlauf-

An der Antriebs- einheit des 230 TE gab es kaum etwas zu bemängeln

drehzahl beanstandet, die durch eine exakte Justierung des Gasgestänges behoben werden konnte. Nichts zu ändern war allerdings an der grundsätzlichen Schwergängigkeit des Gaspedals, das zudem auf dem ersten Drittel seines Weges einen unangenehmen Druckpunkt aufweist. Speziell beim Anfahren muß der rechte Fuß nachdrücklich gesenkt werden, wenn der Motor nicht versehentlich abgewürgt werden soll.

Ein weiterer Mangel im Dauertestbetrieb, der gleich mehrmals beanstandet wurde, war das teilweise unkultivierte Verhalten des Motors in der Warmlaufphase. Kurz nach dem Kaltstart nahm er bisweilen nur

schlecht Gas an und neigte zum Ruckeln – eine Unart, die man gerade von einem Einspritz-Triebwerk nicht erwartet.

Nach einer Überprüfung und Einstellung der Einspritzanlage freilich war alles wieder in bester Ordnung. Der Motor wartete auch bei tiefen Außentemperaturen mit einwandfreiem Rundlauf nach dem Start auf und drehte, ohne sich zu verschlucken, sauber hoch.

Motor und Getriebe gut – so lautet die Bilanz nach 80 000 strapaziösen Kilometern. Leider läßt sich dieses Prädikat nicht auch auf den Achsantrieb übertragen. Denn gegen Ende des Dauertests (bei km-Stand 73 577) machte die Hinterachse durch ungewohnte Geräusche auf sich aufmerksam und wurde vorsorglich ausgewechselt. Zu Recht, wie eine gründliche Überprüfung im Werk ergab. Denn an einem

Kegelrad des Ausgleichsgetriebes war ein Zahn gebrochen, und als wahrscheinlichste Ursache dieses, laut Daimler-Benz atypischen Schadens, wurde ein Gewaltbruch infolge eines eingedrungenen Fremdkörpers diagnostiziert.

Eine von keinerlei Mängeln getriebene Qualität muß schließlich der Karosserie des Mercedes-Kombi bescheinigt werden. Zwar ist es kein Geheimnis, daß es bei den im Werk Bremen produzierten T-Modellen im Gegensatz zu den in Sindelfingen montierten Limousinen Qualitätsprobleme gab, aber davon war beim Dauertestwagen nicht mehr viel zu spüren.

Eines allerdings läßt sich nicht verheimlichen. Bei sehr schneller Fahrt auf unebenen Straßen wird deutlich, daß die Kombi-Karosserie nicht ganz so steif ist wie die der Limousine – es werden leichte Verwindungerscheinungen spürbar, deren Intensität aber während des Dauertests nicht zunahm. Störende Klappergeräusche wurden dadurch nicht hervorgerufen.

Überhaupt präsentierte sich der Mercedes nach den 16 Monaten, in denen er wahrhaftig nicht geschont wurde und an kosmetischer Pflege lediglich ab und zu eine Fahrt durch eine Waschstraße spendiert bekam, in bemerkenswert gutem Zustand. Der Lack glänzte fast in alter Frische, kleinere Roststellen gab es lediglich im Bereich des vorderen Abschlußblechs, wo Steinschlag die Lackschicht beschädigt hatte.

Auch die Schlösser, die selbst im tiefsten Winter niemals Ärger bereiteten, arbeiteten noch so leichtgängig und exakt wie am ersten Tag; die Türen schlossen satt, wobei allerdings einschränkend anzumerken gilt, daß sie immer mit Nachdruck geschlossen werden sollten.

Grund dafür ist die von Haus aus sehr stramme Einpassung der Einstiegsöffnung, die aber dafür die Windgeräusche reduziert und außerdem dafür ver-

Wartung und Reparaturen

km 2802	Vier Reifen (Conti Contact TS 730, 195/70 SR 14) Montage und Auswuchten	DM 1107,84 DM 62,10
km 11 718	Inspektion mit Ölwechsel und Material Heckklappenschloß eingestellt	DM 129,34 Garantie
km 20 798	Inspektion mit Ölwechsel und Material Sicherheitsgurte gerichtet, Gebläsemotor ausgetauscht, Plastikhalter ersetzt, Geber und Nehmerzylinder der Kupplung erneuert	DM 340,58 Garantie
km 30 311	Inspektion mit Ölwechsel und Material Tachometer instand gesetzt, Chromblende des Außenspiegels erneuert, Gasgestänge gerichtet und eingestellt	DM 79,72 Garantie
km 39 911	Inspektion mit Ölwechsel und Material Bremsklötze vorn und hinten ersetzt Zündkerzen und Luftfilter ausgetauscht Vorderachse vermessen und eingestellt	DM 361,91 DM 84,52 DM 37,86 DM 54,78
km 46 160	Vier Reifen (Pirelli P 5, 195/70 HR 14) Montage und Auswuchten	DM 1044,56 DM 58,24
km 53 633	Inspektion mit Ölwechsel und Material Fahrertür eingestellt, Heckscheiben- wischer-Motor erneuert und hinteren Aus- pufftopf ausgetauscht	DM 110,41 Garantie
km 58 704	Inspektion mit Ölwechsel und Material Bremsklötze vorn ausgetauscht Beide Keilriemen erneuert Zündkerzen ausgewechselt Scheinwerfer-Wischerarm auf der Welle befestigt	DM 399,08 DM 56,27 DM 32,37 DM 15,82 Garantie
km 66 968	Starteinrichtung und Kraftstoffdruck über- prüft, Motor auf innere Dichtheit getestet, Verteilerkappe ausgetauscht, linken Scheinwerfer-Wischermotor und Schei- benwaschpumpe erneuert Standlichtlampe ausgewechselt Beide Vorderräder ausgewuchtet	Kulanz DM 5,12 DM 10,17
km 70 950	Inspektion mit Ölwechsel und Material Bremsen vorn gereinigt, Bremsklötze hin- ten ersetzt	DM 94,07 DM 50,73
km 75 309	Warnblinkschalter ausgetauscht Tankverschluß erneuert Rechtes Scheinwerferglas ersetzt Vier Räder gewechselt und ausgewuchtet Gummilager der Kraftstoff-Förderpumpe erneuert Hinterachse überprüft und auf Kulanz ausgetauscht, Auspuffanlage am vorderen Rohr befestigt	DM 104,19 DM 15,09 DM 93,79 DM 61,02 DM 42,94 DM 261,31
km 79 483	Bremsklötze vorn erneuert	DM 110,40
km 81 961	Inspektion mit Ölwechsel und Material Bremsbeläge hinten erneuert und Einstellrad der Feststellbremse gangbar gemacht Luftfilter und Zündkerzen erneuert	DM 366,93 DM 150,98 DM 49,61

antwortlich ist, daß auch nach jahrelangem Gebrauch keine Klappergeräusche auftreten.

Das gleiche gilt für die große Heckklappe, doch wurde hier ganz offensichtlich des Guten etwas zu viel getan. Wer sie einfach ins Schloß fallen läßt, kann nämlich von außen nicht erkennen, daß der Verriegelungsmechanismus nicht ganz eingerastet ist – erst während der Fahrt macht lautes Zischen klar, daß hinten doch noch ein Luftspalt offenblieb. Die Hecktür mußte immer mit Macht zugeworfen werden, und daran änderten auch alle Einstellversuche der Werkstatt nichts.

Als äußerst praktisch erwies sich während des Dauertests wieder einmal die gegen einen Aufpreis von 396 Mark lieferbare Zentralverriegelung, die nicht nur sämtliche Türen und die Heckklappe, sondern auch

Die Scheiben- und Scheinwerfer-Wischer waren nicht frei von Störungen

die Tankklappe umfaßt. Bei Daimler-Benz wird dieser Mechanismus ganz simpel durch Unterdruck aktiviert – eine absolut problemlose Sache, die niemals Ärger bereitet, während elektromagnetische Einrichtungen dieser Art schon öfter einmal dazu neigen, ihren Dienst einzustellen.

Ebenfalls nicht zur Serienausstattung gehören die Scheinwerferwischer, mit denen der Testwagen ausgerüstet war. Sie sind sicher ein entbehrliches Zubehör – zumal sie in der Praxis nicht immer programmgemäß arbeiteten.

Zunächst einmal ließen sich die Wischer nicht mehr abstellen, und die daraus resultierende Überlastung quitierte der linke Antriebsmotor alsbald mit einem Kollaps und mußte ausgetauscht werden. Bei dieser Gelegenheit wechselte die Werk-

statt auch gleich die Scheibenwascherpumpe, die bei km-Stand 66 309 ihren Dienst einstellte.

Und wie um das Maß voll zu machen, gab noch der Heckscheibenwischer seinen Geist auf. Im Gegensatz zu den Scheinwerferwischern braucht man ihn tatsächlich, denn die rückwärtige Scheibe neigt bei schlechtem Wetter naturgemäß stark zum Verschmutzen; schon wenige Kilometer Fahrt

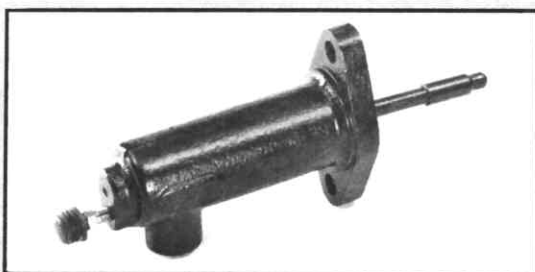
im Regen genügen, um sie völlig undurchsichtig zu machen.

Daimler-Benz jedenfalls wäre deshalb gut beraten, die Bedienung dieses im übrigen zur Serienausstattung gehörenden Bauteils zu vereinfachen. Denn allein für die Heckscheibenreinigung gibt es drei Schalter auf der Mittelkonsole, so daß ganz nach Belieben gewaschen und zusätzlich der Wischer im Dauer- oder Intervallbetrieb eingesetzt werden kann.

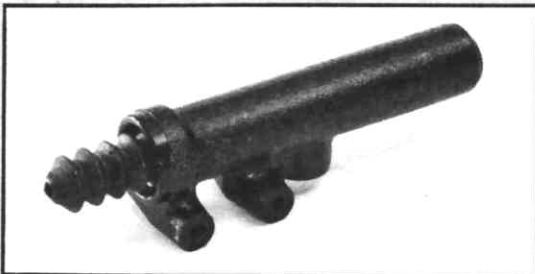
Abgesehen davon gibt es an der Bedienung nichts auszusetzen. Sämtliche Schalter sind übersichtlich und leicht erreichbar angeordnet, wobei vor allem der groß dimensionierte Drehknopf für die Scheinwerfer ein Lob verdient.

Sehr gut funktioniert auch die handliche und leichtgängige Sitzverstellung, die – kombiniert mit einer durchdachten Höhenverstellung des Fahrersitzes – eine perfekte Sitzposi-

Mercedes 230 TE: Defekte und Verschleißteile im Dauertest



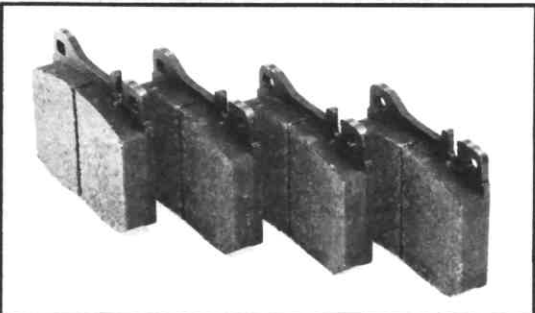
km 20 798: Kupplungsnehmer-Zylinder erneuert



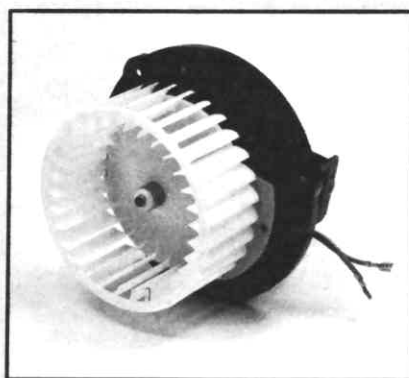
km 20 798: Kupplungsgeber-Zylinder erneuert



km 39911: Bremsklötze hinten ausgetauscht



km 39 911, 58 704, 79 483: Bremsklötze vorn ausgetauscht



km 20 798: Gebläsemotor erneuert



km 53 633: Heckscheibenwischer-Motor ausgetauscht



km 75 309: Warnblinkschalter erneuert

Dauertest Mercedes 230 TE

tion ermöglicht, ohne daß man lange am Verstellmechanismus herumräteln müßte.

Noch wohler fühlen würde sich der Fahrer allerdings, wenn das Lenkrad nicht so groß ausgefallen wäre. Ein kleineres Volant könnte den subjektiven Eindruck von Handlichkeit spürbar verbessern, doch gilt auch in diesem Zusammenhang, daß bei Daimler-Benz nichts zufällig geschieht: Bei einem eventuellen Defekt der Servolenkung, so sagt man sich in Unter-
türkheim, kann der Fahrer mit diesem Riesenrad immer noch lenken, ohne unzumutbar hohe Lenkkräfte in Kauf nehmen zu müssen.

Während des Dauertests trat ein solcher Defekt nicht auf, und so ist die Lenkung selbst nur zu loben: Sie vermittelt ei-

Das Interieur zeigte sich von den Teststrapazen unbeeindruckt

nen ausgezeichneten Fahrbahnkontakt und sorgt, ohne übertrieben leichtgängig zu sein, dafür, daß sich der große Kombi spielerisch dirigieren läßt.

Ein praktisches Detail ist auch die Sitzheizung (Aufpreis: 283 Mark), die schon wenige Sekunden nach dem Losfahren den verlängerten Rücken wohl-
lig temperiert. Sie verfügt über zwei Stufen, von denen die zweite schon fast zu leistungsfähig ist.

Die Haltbarkeit der Mercedes-Sitze ist über jeden Zweifel erhaben. Nach 80 000 Kilometern präsentierten sich sämtliche nicht dauernd benutzte Sessel in absolut neuwertigem Zustand, und auch der am meisten strapazierte Fahrersitz wies nur unbedeutende Verschleißer-

scheinungen auf. Er war kaum merklich durchgesehen, der Stoffbezug glänzte etwas spe-
kig – das war aber auch alles. So robust und unempfindlich das ganze Interieur auch ist – Wünsche bleiben trotzdem of-
fen. So sind die vorderen Sitze etwas zu hart gepolstert. Und weil die seitlichen Kanten stark nachgeben, ist es auch mit der Seitenführung nicht zum besten bestellt. Das gleiche gilt für die Rücksitze, die durch ihr kräftiges Durchfedern den Komfort einschränken.

dienungshebel tun ein übriges, um die Verwandlung zum Transporter zu einer problem-
losen Angelegenheit zu machen. Selbst an die hinteren Kopfstützen, die in diesem Fall herausgezogen werden müssen, wurde gedacht: Für sie gibt es spezielle Halterungen an der umklappbaren Rücksitzbank.

Über eines freilich sollte man sich im klaren sein: Für den Transport von vier Personen plus Gepäck bietet das T-Modell zwar ausreichend Platz –

gulation für die Hinterachse gibt. Sie liftet das zu-
nächst einsackende Heck in wenigen Sekunden auf das normale Niveau. Die eben-
falls serienmäßig vorhandene Leuchtweitenregulierung für die Scheinwerfer erscheint des-
halb fast überflüssig.

Die Niveauregulierung trägt auch mit dazu bei, daß sich der 230 TE bei voller Belastung problemlos fahren läßt. Eine Tendenz zum Ausschwenken des Hecks war auch in sehr

Preise und Unterhaltskosten

Neupreis und Schätzpreis

Mercedes 230 TE (Testwagenpreis am 12.12.1980) ¹⁾	DM 32 663,—
Mercedes 230 TE (Testwagenpreis am 24. 5. 1982) ¹²⁾	DM 34 900,—
Mercedes 230 TE nach 80 000 km (DAT-Schätzpr.) ²³⁾	DM 21 470,—

Festkosten pro Jahr

Kraftfahrzeugsteuer	DM 331,—
Haftpflicht-Versicherung ⁴⁾	DM 1 272,—
Teilkasko-Versicherung ⁵⁾	DM 102,—
Vollkasko-Versicherung ⁶⁾	DM 1 388,—

Betriebskosten

Kraftstoffbedarf	10 599 Liter Superbenzin	DM 14 653,12
Ölbedarf	15,5 Liter	DM 139,50
Reifenbedarf	1 Satz Reifen (Pirelli CN 36 195/70 HR 14) Erstausrüstung 1 Satz Reifen (Continental Contact TS 730, 195/70 SR 14) 1 Satz Reifen (Pirelli P5, 195/70 HR 14) Restprofil vorn 5,0 mm/ hinten 5,5 mm	DM 1 107,84 DM 496,17 ⁷⁾
Reparaturen		DM 1 357,31
Wartung (ohne Öl)		DM 1 882,04
Gesamtkosten		DM 19 635,98 = 24,5 Pf/km
Gesamtkosten abzüglich Benzin, Öl und Reifen		DM 3 239,35 = 4,0 Pf/km

¹⁾ = einschließlich Servolenkung, Drehzahlmesser, Kofferraum-Rollo, Halon-Feuerlöscher, Fond-Kopfstützen 2fach, Scheinwerferwischanlage, geteilte Rücksitzbank, Sitzheizung, Zentralverriegelung; ²⁾ = Preis ohne Fünfganggetriebe; ³⁾ = Händler-Verkaufswert; ⁴⁾ = Schadenfreiheitsklasse SF 1 (100 Prozent), Tarif RS III, Deckungssumme zwei Millionen Mark; ⁵⁾ = Typklasse 23; ⁶⁾ = Typklasse 20, Selbstbeteiligung 650 Mark; ⁷⁾ = anteilige Reifenkosten.

Abfinden muß man sich schließlich damit, daß das über-
trieben sachlich und in nüch-
ternen Farben gehaltene Inter-
ieur ziemlich freudlos und ta-
xhaft wirkt.

Aber es geriet immerhin so
praktisch, wie es aussieht. Der
Umklapp-Mechanismus der
Rücksitze beispielsweise funk-
tioniert so einfach, daß man
auch ohne Studium der Be-
triebsanleitung auf Anhieb zu-
recht kommt; leichtgängige Be-

ein wirklicher Großtransporter
ist es indessen nicht. Selbst
wenn alle Umklappmöglichkei-
ten ausgenutzt werden, ergibt
sich ein Fassungsvermögen von
879 Litern nach VDA-Norm –
nicht wenig, aber doch nicht so
viel, wie andere große Kombis,
zum Beispiel der Citroen CX
Break, zu bieten haben.

Wer den 230 TE mit schweren
Gegenständen auslastet, wird
dafür erfreut registrieren, daß
es serienmäßig eine Niveaure-

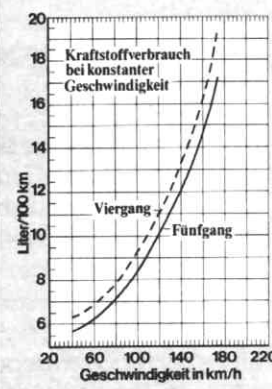
Kraftstoffverbrauch

Mercedes 230 TE

Normverbrauch nach DIN 70030 (Liter/100 km)	
Bei 90 km/h im V. Gang	7,7
Bei 120 km/h im V. Gang	9,6
Stadtverkehr	13,1

Verbrauchswerte im Test (Liter/100 km)

Minimalverbrauch	11,8
Maximalverbrauch	15,2
Landstraße ca. 70 km/h Ø	12,8
Autobahn ca. 130 km/h Ø	12,3
Testverbrauch	13,2
Kraftstoffart	Super



schnell gefahrenen Kurven
nicht zu verzeichnen, und in
leerem Zustand sind die Fahr-
eigenschaften ohnehin über je-
den Zweifel erhaben: Der Mer-
cedes verhält sich leicht unter-
steuernd und bleibt auch in
schnellen Wechselkurven gut
beherrschbar.

Dazu kommt ein überdurch-
schnittlicher Federungskom-
fort, der allerdings von der
Wahl der Reifen merklich be-
einflußt wird. Die zunächst

Dauertest Mercedes 230 TE

verwendeten Pirelli CN 36 zeichneten sich zwar durch gute Fahreigenschaften aus, verminderten aber, speziell beim Überrollen kleiner Bodenunebenheiten, den Komfort, während die danach montierten Pirelli P 5 durch ausgewogene Eigenschaften glänzten.

Für winterliche Verhältnisse indes ist der 230 TE vor allem

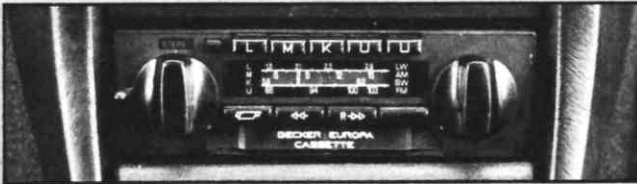
durch seine wirksame, schnell ansprechende Heizung und seine gutmütigen Kurveneigenschaften gerüstet – die mangelnde Traktion aber läßt den Einsatz von Winterreifen geraten erscheinen. Mit etwas Ballast im Kofferraum gibt es dann keine Probleme mehr – zumindest nicht mit den von auto motor und sport benutzten Continental Contact TS 730, die für gute Traktion sorgten. Ihr Nachteil: sehr lautes Abrollgeräusch und schlechter Geradeauslauf.

Der Reifenverschleiß bewegte sich beim 230 TE im üblichen Rahmen: Die Pirelli CN 36 hielten 30 120 km, die Pirelli P 5 hatten nach 15 640 km noch ein Restprofil von 5 mm.

Deutlich großzügiger ging der Dauertestwagen dafür mit den Belägen der vorderen Scheibenbremsen um: Sie mußten dreimal ausgewechselt werden – klares Indiz dafür, daß innenbelüftete Scheiben bei einem so schweren und schnellen Auto nicht unnötig sind.

Insgesamt leistete sich der Mercedes-Kombi während der 80 000 km kaum Schwächen, und dies ist auch der Grund dafür, daß sich seine Unterhaltskosten auf einem akzeptablen Niveau bewegten. Sie lagen bei 24,5 Pf/km (zum Vergleich: Rover 2600 28,8 Pf/km). Nach Abzug der Kraftstoff-, Öl- und Reifenkosten ergab sich ein Kilometerpreis von vier Pfennigen für Wartung und Reparaturen, womit der 230 TE sicherlich keine schlechte Figur macht.

Erfahrungen mit dem Autoradio



Der Dauertest-Mercedes 230 TE war mit einem Radio des Typs „Becker Europa Cassette“ ausgerüstet. Das der Standard-Klasse zugehörige Empfangsgerät ver-

fügt über keinen automatischen Sendersuchlauf, dafür über fünf Stationstasten; die einzelnen Sender müssen von Hand abgestimmt werden. Gerade daran

hapert es jedoch: Auf Grund einer nur geringen Trennschärfe erfordert das Auffinden und Fixieren eines bestimmten Senders relativ viel Mühe. Zu gefallen wissen dagegen die sehr bedienungsfreundlich gestalteten Drehschalter, die man wegen der häufig notwendigen Feinjustierung schnell schätzen lernt. Auch die Klangqualität der auf dem Armaturenbrett angeordneten Lautsprecher reicht für normale Ansprüche durchaus aus.

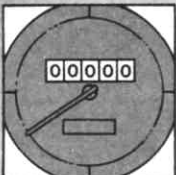
Fazit

Auch der zweite „kleine“ Mercedes der Baureihe W 123, der bei auto motor und sport einen Dauertest über 80 000 km absolvierte, erwies sich als rundum zuverlässiges und robustes Automobil. Der neue Vierzylinder des 230 TE gefiel vor allem durch gute Laufkultur und hohe Durchzugskraft. Er wurde von keinerlei schwerwiegenden Störungen heimgesucht. Karosserie und Interieur des Mercedes-Kombi zeigten sich nach Abschluß der Dauerprüfung noch in fast tadellosem Zustand. Auf Grund der geringen Störanfälligkeit hielten sich auch die Betriebskosten in Höhe von 3239 Mark in einem erfreulichen Rahmen.

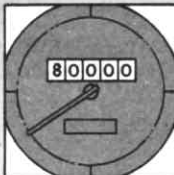
Zumal er auch beim Wiederverkauf keinen Ärger macht. Ein gebrauchtes T-Modell loszuwerden, ist angesichts der Nachfrage kein Problem, und die Preise, die üblicherweise bezahlt werden, können sich sehen lassen: Die DAT schätzte den Dauertestwagen bei einem Kilometerstand von 78 000 auf immer noch 21 470 Mark.

Götz Leyrer

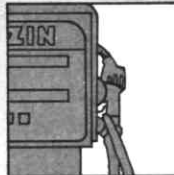
Die wichtigsten Kosten über 80 000 Kilometer



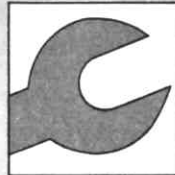
Neupreis:
DM 32 663,-



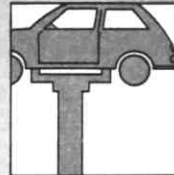
Schätzpreis:
DM 21 470,-*



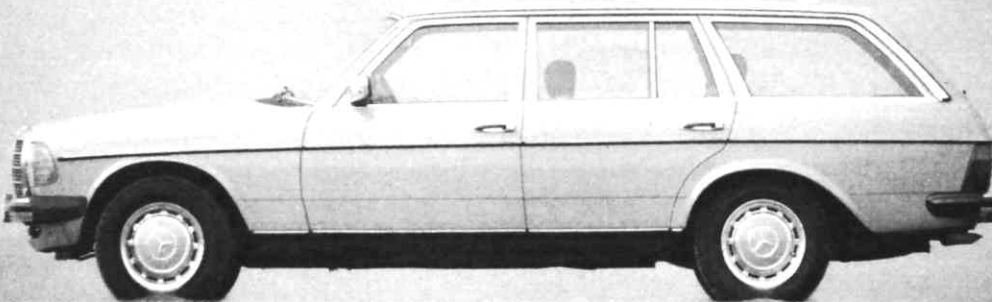
Kraftstoffverbrauch:
10 599 Liter
Super
DM 14 653,12



Reparaturen:
DM 1357,31



Wartung:
DM 1882,04



* Händler-Verkaufswert einschließlich Mehrwertsteuer