

Aus dem Fuhrpark

Testerfahrten Mercedes T-Reihe, Toyota Cressida GLi-6, Volvo 360 GLT.

Mercedes T-Modelle mit Fünfganggetriebe

Mit dem Buchstaben T umschreibt Daimler-Benz die wesentlichen Einsatzbereiche der vor sechs Jahren eingeführten Kombi-Baureihe: Transport und Touristik. Nachdem Daimler-Benz für diese Modelle – ebenso wie für die

entsprechenden Limousinen – die Vierzylinder-Motoren bereits 1980 grundlegend erneuerten, kamen anlässlich der Vorstellung des sogenannten Energiekonzeptes im Herbst 1981 weitere Maßnahmen zur Absenkung des Kraftstoffkonsums hinzu.

Das ist einmal die Schubabschaltung an den Einspritzmo-

toren des 230 TE und 280 TE, die dafür sorgt, daß der Motor oberhalb von 1600/min kein Benzin verbraucht, wenn der Fahrer den Fuß vom Gaspedal nimmt. Und für alle T-Varianten wurde ein auf Wunsch lieferbares Fünfganggetriebe in das Programm aufgenommen.

Das bei der Firma Getrag produzierte Getriebe ist in den er-

sten drei Gängen etwas länger übersetzt als das vierstufige Aggregat; der lang ausgelegte fünfte Gang trägt zu einer Drehzahlabenkung des Motors um etwa 20 Prozent bei. Gleichwohl wurde das Übersetzungsverhältnis von 0,81 : 1 so gewählt, daß die fünfte Fahrstufe relativ häufig eingesetzt werden kann und nicht schon an leichten Steigungen zum Zurückschalten zwingt. Dennoch stellt sich die mögliche Höchstgeschwindigkeit der drei benzingetriebenen Daimler-Kombi-Modelle nur im vierten Gang ein.

Wenn auch das Spurtvermögen der Mercedes-Kombis wegen des Schongang-Charakters dieses Getriebes geringfügig gelitten hat, kann man mit dem gebotenen Temperament durchaus zufrieden sein. So büßen der 200 T und der 230 TE gegenüber ihrer viergängigen Pendanten in der Beschleunigung bis 100 km/h gut eine Sekunde und der 280 TE gar nur drei Zehntel Sekunden ein.



Fotos: Seufert

Mit Fünfganggetriebe im Durchschnitt um einen Liter sparsamer: Mercedes T-Modelle

Zum Vergleich			
Fahrzeugtyp	Mercedes 200 T	Mercedes 230 TE	Mercedes 280 TE
Motor	Wassergekühlter Vierzylinder-Reihenmotor mit Vergaser	Wassergekühlter Vierzylinder-Reihenmotor mit Einspritzung	Wassergekühlter Sechszylinder-Reihenmotor mit Einspritzung
Hubraum cm ³	1997	2299	2746
Leistung kW(PS) bei 1/min	80(109) bei 5200	100(136) bei 5100	136(185) bei 5800
Max. Drehmoment Nm bei 1/min	170 bei 3000	205 bei 3500	240 bei 4500
Beschleunigung in s			
0– 60 km/h	6,2	4,7	4,5
0– 80 km/h	10,1	7,4	6,4
0–100 km/h	16,3	11,5	9,6
0–120 km/h	23,6	16,5	13,6
0–140 km/h	39,8	24,4	18,7
0–160 km/h	-	36,4	27,6
1 km mit stehendem Start	36,8	33,0	31,0
Elastizität in s			
40–100 km/h (IV. Gang)	25,7	20,2	17,6
60–120 km/h (V. Gang)	45,1	33,3	26,9
Höchstgeschwindigkeit km/h	169	187	203
Testverbrauch (Super) L/100 km	12,6	12,7	15,4
Preis DM	29 781.-	32 911.-	40 296.-

Positiv wirkt sich das neuentwickelte Fünfganggetriebe freilich auf Geräuschniveau und Benzinverbrauch aus. So nimmt beispielsweise die Geräuscentwicklung beim 200 T im oberen Geschwindigkeitsbereich deutlich ab, und der Verbrauch sank im Durchschnitt von 13,8 auf 12,6 Liter/100 km. Auch die beiden Mercedes-Transporter mit Einspritzmotor und dem neuen Getriebe reduzierten ihren Kraftstoffkonsum im Durchschnitt um einen Liter Superkraftstoff pro 100 Kilometer.

Von diesen Vorteilen einmal abgesehen zeichnet sich das Fünfganggetriebe in der T-Reihe von Daimler-Benz durch beispielhaften Bedienungskomfort aus; alle Gänge lassen sich sehr exakt und mit geringem Kraftaufwand einlegen.

hüb