

auto motor und sport

Belgien bfr 28.50, Dänemark dkr 4.70, Finnland Fmk 2.75, Frankreich FF 3.45, Griechenland Dr. 22.-, Großbritannien £ -25, Israel I \$ 2.20, Island IKr 55.-, Italien L.it. 400, Jugoslawien Din 11.-, Kanada can. \$ -75, Korsika FF 4.50, Luxemburg lfr. 27.-, Niederlande hfl 2.-, Norwegen nkr. 4.50, (inkl. moms.), Österreich ö. S 15.-, Portugal Esc 22.50, Spanien Ptas 45.-, Südafrika R -80, Schweden skr 3.30, (inkl. moms.) Schweiz sfr 2.30, Türkei TL 11.-, USA US \$ -30. Printed in Germany.

E1418D

Heft **16** 5. August 1972

DM 1.80

Wie man Rennfahren lernen kann

Exklusiv: Opels neuer Kadett für 1973



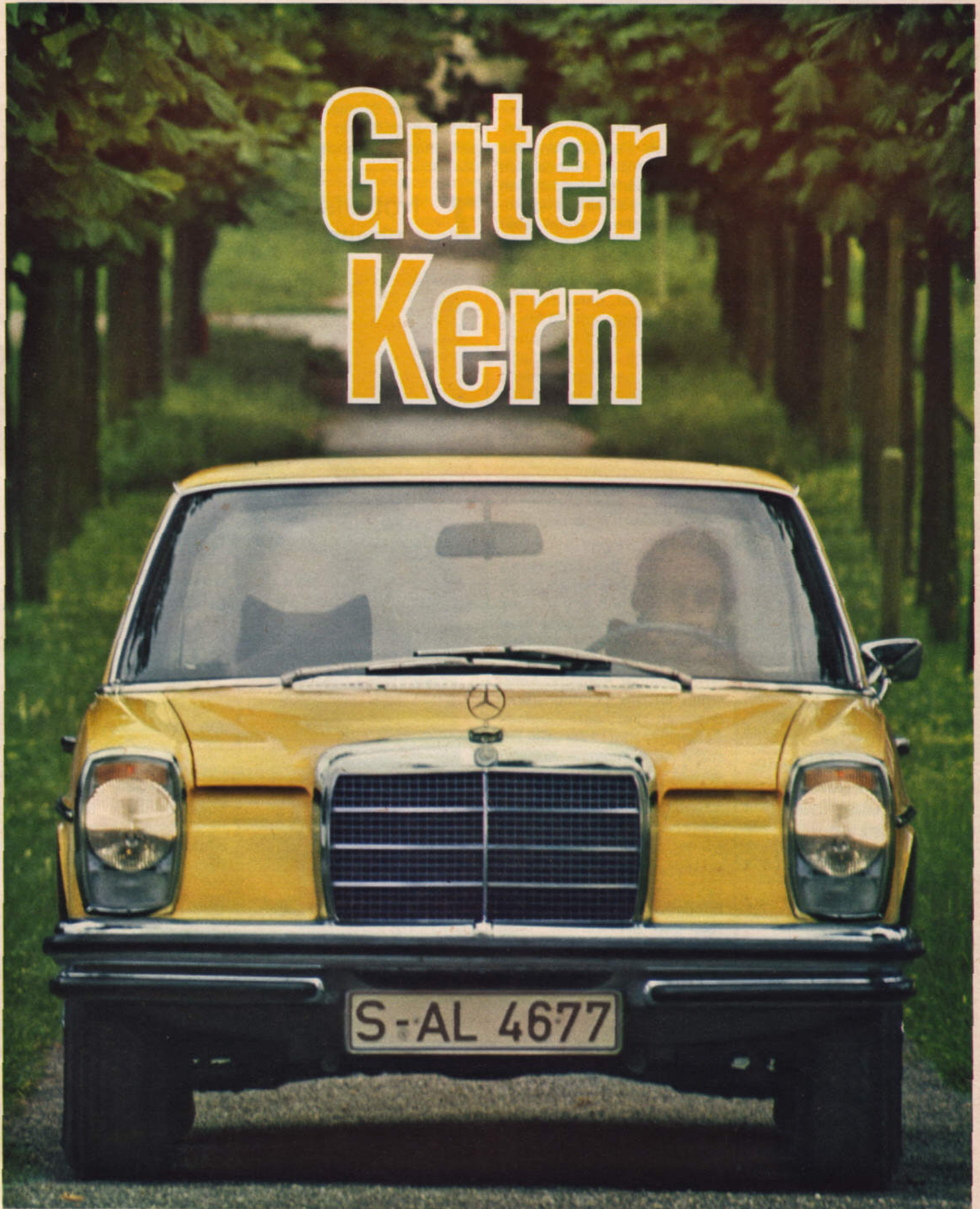
Schnelles Auto im
schlichten Gewand:
Test
Mercedes
280 F

Allround-Fahrzeug
ohne Mängel?

50 000 km
Dauertest
BMW Touring

Mercedes-Benz 280 E

Guter Kern



Die Möglichkeiten, einen Mercedes zu fahren, beginnen beim 200 D und enden beim 600. Allen Mercedes-Limousinen ist der gute Stern auf dem Kühler gemeinsam, aber im Repräsentationswert verbleibt dennoch eine beträchtliche Spanne: Der Diesel vermag vom Duft der weiten Welt allenfalls die landwirtschaftlichen und gewerblichen Komponenten zu vermitteln, während beim 600 schon ein Gerüchlein der weiten Halbwelt dabei ist. Der auf solides Image bedachte Interessent orientiert sich zweckmäßigerweise zwischen beiden Extremen. Hier bleibt ihm die Wahl zwischen Understatement und Prestige, zwischen der kleinen und der mittelgroßen Karosse.

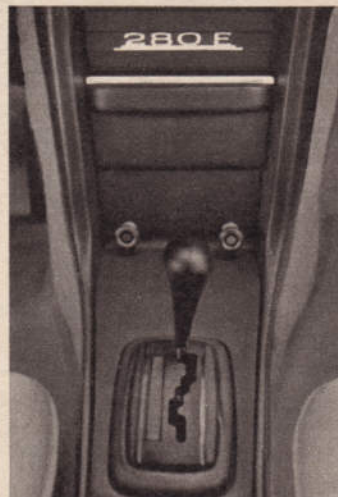
Die kleine Karosse, die so klein nun auch wiederum nicht ist, konnte bisher maximal mit dem 2,5 Liter-Sechszylinder bestückt werden. Dieser Motor, der 130 PS, in der Einspritzversion des Coupés sogar 150 PS leistete, zeichnete sich zwar durch Temperament, aber auch durch Unkultiviertheit aus. Dies sorgte zusammen mit dem hohen Preis dafür, daß der 250 nicht eben zu den meistgekauften Mercedes-Typen gehörte. Diese Kraftquelle wurde nun aus dem Programm gestrichen und durch den neuen Zweinockenwellenmotor ersetzt, der neue Typenbezeichnungen fällig werden ließ: 280 und — mit elektronischer Einspritzung — 280 E. Der 280 E ist neuer Spitzentyp der kleinen Limousinen-Baureihe — nicht zu verwechseln mit dem größeren 280 SE, der zur Zeit seiner Neuverwertung entgegenseht und dann den gleichen Motor erhalten wird.

Motor: Premiere im kleinen Haus

Was am 280 E reizvoll ist, läßt sich unschwer ausmachen: nicht der äußere Habitus, sondern die Verbindung des PS-starken Motors mit dem relativ

kleinen und leichten Fahrzeug. Der kommende 280 SE wird zwar prestigeträchtiger, nicht aber spurtfreudiger sein — daran hindern ihn das höhere Gewicht und der größere Luftwiderstand.

Daß Daimler-Benz die Zweinockenwellen-Premiere im kleinen Haus stattfinden ließ, war also nicht ungeschickt, denn hier kann der neue Motor die beste Figur machen. Allerdings haben sich — trotz aller diesbezüglichen Beteuerungen des Werkes — Zweifel eingestellt, ob es sich wirklich rundherum um eine Premiere handelt. Zwar ist der Zylinderkopf tatsächlich voll auf neu, aber der Unterbau



Auf Wunsch Automatik:
Jetzt mit Buchstaben
statt Zahlenbezeichnungen.

Zukunft ruhenden — einstigen Nachfolger der kleinen Mercedes-Modelle würden mit Wankelmotoren ausgestattet, erhielt auf diese Weise neue Nahrung. Man wird es heute weder als wahr noch als unwahr bezeichnen können — das endgültige Urteil der großen Richter Daimler-Benz und General Motors über den Delinquenten Wankelmotor steht noch aus.

Unter der Haube des 280 E wankelt es jedenfalls nicht — hier treiben zwei klassische Nockenwellen ihr Wesen, die nicht einmal von dem heute vielfach üblichen Zahnriemen angetrieben werden, sondern von herkömmlichen Ketten.

ZUM VERGLEICH		Mercedes 280 E	Mercedes* 280 E	BMW 2800	Fiat 130* 3200	Volvo 164 E
Hubraum	ccm	2746	2746	2788	3235	2978
Leistung	PS/U/min	185/6000	185/6000	170/6000	165/5600	160/5500
Preis	DM	21 107,—	22 550,—	20 036,—	21 180,—	21 200,—
Beschleunigung in s						
0 bis 60 km/h		4,1	5,4	4,0	5,7	4,4
0 bis 80 km/h		6,4	8,8	6,5	8,2	7,2
0 bis 100 km/h		9,5	12,9	9,1	11,9	10,4
0 bis 120 km/h		13,6	17,1	13,5	16,8	15,0
0 bis 140 km/h		18,4	22,7	18,1	24,7	21,4
0 bis 160 km/h		26,8	32,9	25,9	37,6	30,0
1 km mit stehendem Start		30,8	32,9	30,4	33,3	31,3
Höchstgeschwindigkeit km/h		202,2	202,2	207,0	189,5	181,0
* mit automatischem Getriebe						

des Motors weist so starke Verwandtschaft mit den vorangegangenen Sechszylindern auf, daß man auch von einer Weiterentwicklung sprechen könnte. Wenn nicht alles täuscht, hat hier wieder einmal die schwäbische Sparsamkeit über den — allen Konstrukteuren gemeinsamen — Wunsch gesiegt, etwas wirklich ganz Neues zu bauen. Mit besonderer Genugtuung wird diese Tatsache im Wankel-Lager konstatiert, wo man die Halb-Neukonstruktion als Beweis dafür betrachtet, daß Daimler-Benz für neue Hubkolben-Sechszylinder eben doch nicht so viel investiert, wie zunächst vermutet wurde. Das Gerücht, die — noch tief im Schoße der

Vorzüge

- Leise und vibrationsarm laufender, sehr leistungsfähiger Motor
- Sichere Fahreigenschaften
- Komfortable, gut abgestimmte Federung
- Sehr gute Handlichkeit
- Übersichtliche und geräumige Karosserie mit kompakten Außenmaßen
- Gute Gesamtqualität

Nachteile

- Motor im unteren Drehzahlbereich wenig elastisch
- Im Verhältnis zum Preis geringer Prestigewert der Karosserie
- Geringer serienmäßiger Ausstattungsumfang

Daß diese bei Rennmotoren übliche Technik in einer Generation neuer Alltagsmotoren verwendet wird, riecht nach übertriebenem Konservatismus, aber es hat seine Gründe: Der durch solche Bauweise gewährleistete freie Zu- und Abfluß der Gase ist nicht nur für hohe Leistung günstig, sondern erleichtert es auch, die Abgasemission unter Kontrolle zu bringen. Ein wenig Irrationalität mag trotzdem dabei sein, denn es lassen sich zweifellos auch mit einer obliegenden Nockenwelle gute Motoren bauen, und der billigere Zahnriemen ist gegenüber der Kette heute längst kein von größeren Risiken belastetes Bauteil mehr. Aber

Mercedes-Benz 280 E

was ein gewissenhafter Motorenbauer ist, der läßt lieber noch einmal zehn Jahre vergehen, ehe er sich zu einer Änderung entschließt. Zumal das Image orthodoxer Technik nach wie vor hoch im Kurs steht.

Der Blick auf das blanke Doppelgehäuse des Zylinderkopfes wird durch die voluminöse Haube nicht gerade erleichtert – dieses Vergnügen bleibt normalerweise den Tankwarten vorbehalten. Man muß sich also mit den spürbaren Auswirkungen der exklusiven Bauweise begnügen. Sie sind besonders beim Beschleunigen bemerkenswert: Man merkt viel und hört wenig. Der sportliche Charakter kommt ausschließlich in der Leistung zum Ausdruck, nicht im Geräusch. Das ergibt ein völlig neues Fahrgefühl in der kleinen Mercedes-Limousine, die sich bisher durch geräuschvolle, in der Leistung weniger beeindruckende Triebwerke auszeichnete. Erstmals, so kann man darum sagen, treten die Vorzüge dieses in vieler Hinsicht beispielhaften Autos ganz ungestört zutage. Man fährt leise wie in einem großen Komfortauto, und man hat zumindest ebensoviel Kraftentfaltung verfügbar.

Keineswegs ist der 280 E ein Sportwagen – nicht einmal eine sportliche Limousine. Er behielt den zivilen Charakter dieser Modellreihe bei. Daß er sehr schnell ist, merkt man erst beim Blick auf den Tacho oder – noch besser – beim Reproduzieren der Fahrleistungen in Form exakter Meßwerte. Dann zeigt sich unüberlegbar, daß die Beschleunigung unter zehn Sekunden auf 100 km/h und die Höchstgeschwindigkeit über 200 km/h liegen. Diese Werte kommen unauffällig zustande – sie entstehen mit weniger Aufregung und Geräusch als ungünstigere Resultate bei anderen Autos, die dennoch als höchst sportlich gelten. Der 280 E kann auf unaufdringliche Weise mehr. Hier zeigt sich, daß – außer dem Doppelnockenwellenkopf



Lenkrad und Armaturen:
Entsprechen den anderen „kleinen“
Limousinen.

FOTOS: WEITMANN



Innenausstattung:
Luxuscharakter durch Edelholz und
Plüschpolsterung.

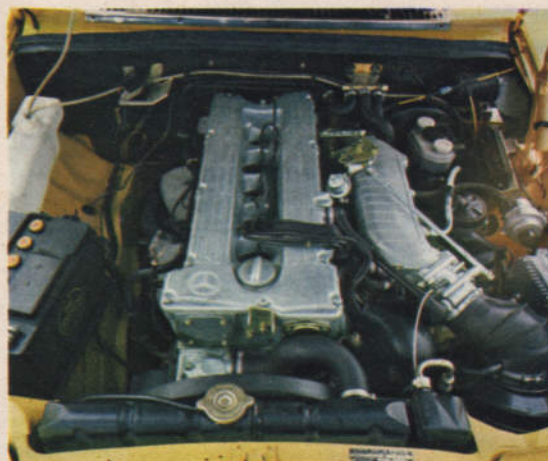




— noch manche andere Detailarbeit am Motor ihre Früchte trägt — so die sorgfältige Schwingungsdämpfung am Block und an der Kurbelwelle. Man hat einen Sechszylinder gebaut, der nahezu die Komfortmerkmale eines Achtzylinders besitzt. Mit 2,8 Liter Hubraum ist er in der Gewichtsklasse des 280 E gerade richtig dimensioniert. Hier hat der Sechszylinder Zukunft, während bei der größeren Modellreihe erst der voluminöse V8 voll befriedigt.

Wie bei Mercedes üblich, sind die Fahrbereiche der Gänge ziemlich kurz ausgefallen, so daß beim Beschleunigen die Schaltvorgänge schnell aufeinander folgen. 50 km/h im I. und etwas über 70 im II. Gang sind wenig, und man wird gezwungen, diese Marken einzuhalten, weil der Motor jenseits der Nenndrehzahl von 6000 U/min automatisch abregelt. Das hat seine Vorteile, denn man kann den oberen Drehzahlbereich ohne Überdreh-Risiko ausnutzen. Da der Motor auch bei 6000 U/min noch leise und kultiviert läuft, gehören die oberen Drehzahlen ebenso zum normalen Fahr-Repertoire wie die mittleren. Die unteren sind nicht ganz so dienstbar: Im Bereich über der Leerlaufdrehzahl fehlt es dem Motor an Durchzugsvermögen — vermutlich eine Folge der von den Abgasbestimmungen erzwungenen mageren Leerlauf-Einstellung.

Besonders deutlich zeigt sich diese Eigenschaft beim automatischen Getriebe. Ein neben der Schaltgetriebe-Ausführung gefahrener Automatik-Testwagen erwies sich zwar als erstaunlich schnell in der Höchstgeschwindigkeit — er lief ebenfalls über 200 km/h — und brachte jenseits von 120 km/h auch gute Beschleunigungsleistungen. Im unteren und mittleren Geschwindigkeitsbereich dagegen war er nicht besonders temperamentvoll und bedurfte häufig des Kickdown oder des Zurückschaltens in die Stellung „S“, denn im IV. Gang



*Zweinockenwellen-Motor:
Unter der Haube erfreulicher Anblick für Tank-
warte.*



Mercedes-Benz 280 E

Technische Daten und Meßwerte

Mercedes-Benz 280 E

MOTOR

Sechszylinder Viertakt-Reihenmotor, Bohrung x Hub 86 x 78,8 mm, Hubraum 2746 ccm, Verdichtungsverhältnis 9,0:1, Leistung 185 PS bei 6000 U/min, spezifische Leistung 67,4 PS/Liter, maximales Drehmoment 24,3 mkg bei 4500 U/min, mittlere Kolbengeschwindigkeit bei Nenndrehzahl (6000 U/min) 15,8 m/s, bei 100 km/h im IV. Gang (entsprechende Drehzahl 3150 U/min) 8,3 m/s, 7fach gelagerte Kurbelwelle, 2 obenliegende Nockenwellen, Antrieb durch Keile, Wasserkühlung mit Pumpe und Thermostat, Kühlerinhalt 9,7 Liter, Druckumlaufschmierung mit Ölfilter, Ölkühler, Ölinhalt Motor 6 Liter, elektronisch gesteuerte Benzineinspritzung, elektrische Benzinpumpe, 78 Liter-Benzintank im Heck, Batterie 12 V 55 Ah, Drehstromlichtmaschine 770 Watt.

KRAFTÜBERTRAGUNG

Antrieb auf die Hinterräder, Einscheiben-Trockenkupplung, vollsynchronisiertes Vierganggetriebe mit Mittelschaltung (a. Wunsch Lenkradschaltung), Übersetzungen (in Klammern Gesamtübersetzungen): I. 3,9 (14,39), II. 2,3 (8,487), III. 1,41 (5,203), IV. 1,0 (3,69), R. 3,66 (13,505), Achsenantrieb 3,69, auf Wunsch automatisches Getriebe mit Wählhebel an der Lenksäule oder zwischen den Sitzen, Übersetzungen: I. 3,98, II. 2,39, III. 1,46, IV. 1,0, R. 5,48, Achsantrieb 3,69.

FAHRWERK

Rahmenbodenanlage mit Karosserie verschweißt, Karosserie mitttragend, vorn Einzelradaufhängung an Querlenkern und Schraubenfedern, Stabilisator, hinten Einzelradaufhängung an Schräglenkern (DB-Diagonal-Pendelachse) und Schraubenfedern, Stabilisator, vorn und hinten hydraulische Teleskopstoßdämpfer, Kugelumlauf Lenkung mit Lenkungs dämpfer, auf Wunsch: Servolenkung, hydraulische Fußbremse, Zweikreisssystem, Bremskraftverstärker, Scheibenbremsen vorn und hinten, mechanische Handbremse auf die Hinterräder wirkend, Felgen 6 J x 14, Gürtelreifen Michelin XVS 185 HR 14.

ABMESSUNGEN

Radstand 2750 mm, Spur 1448/1440 mm, Außenmaße 4685 x 1790 x 1440 mm, Innenbreite vorn 1445 mm, hinten 1455 mm, Innenhöhe (über Sitzhinterkante) vorn 900 mm, hinten 860 mm, Sitztiefe vorn 490 mm, hinten 480 mm, Knieaum hinten 80-215 mm, Wendekreis links 11,3, rechts 11,1 m, 3/4 Lenkradumdrehungen von Anschlag zu Anschlag.

GEWICHTE

Eigengewicht vollgetankt 1535 kg (davon Vorderachse 815 kg, Hinterachse 720 kg, Gewichtsverteilung 53,1:46,9), zulässiges Gesamtgewicht 1970 kg, Zuladung 435 kg, Personenindexzahl 5,1, zulässige Anhängelast gebremst 1200 kg, ungebremst 750 kg, Leistungsgewicht vollgetankt 8,3 kg/PS, bei Belastung mit 340 kg (4 Personen mit Gepäck) 10,1 kg/PS.

FAHRLEISTUNGEN

Höchstgeschwindigkeit 202,2 km/h (entsprechende Drehzahl ca. 6300 U/min) Beschleunigung (auf effektive Geschwindigkeiten, vollgetankt, 2 Personen)

0 bis 40 km/h	2,4 s
0 bis 60 km/h	4,1 s
0 bis 80 km/h	6,4 s
0 bis 100 km/h	9,5 s
0 bis 120 km/h	13,6 s
0 bis 140 km/h	18,4 s
0 bis 160 km/h	26,8 s
1 km mit stehendem Start	30,8 s

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

40 bis 60 km/h	5,9 s
40 bis 80 km/h	11,3 s
40 bis 100 km/h	17,8 s
40 bis 120 km/h	23,8 s
40 bis 140 km/h	31,1 s
40 bis 160 km/h	38,4 s
1 km ab 40 km/h	36,2 s

Geschwindigkeitsbereiche

I. Gang	bis 53 km/h
II. Gang	7 bis 88 km/h

III. Gang	14 bis 145 km/h
IV. Gang	24 bis 202 km/h

INNENGERÄUSCH

Leerlauf im Stand	49 Phon (dBA)
Bei 50 km/h	60 Phon (dBA)
Bei 80 km/h	68 Phon (dBA)
Bei 100 km/h	70 Phon (dBA)
Bei 120 km/h	72 Phon (dBA)
Bei 140 km/h	74 Phon (dBA)
Bei 160 km/h	77 Phon (dBA)
Bei 180 km/h	81 Phon (dBA)
Bei 200 km/h	83 Phon (dBA)

VERBRAUCH

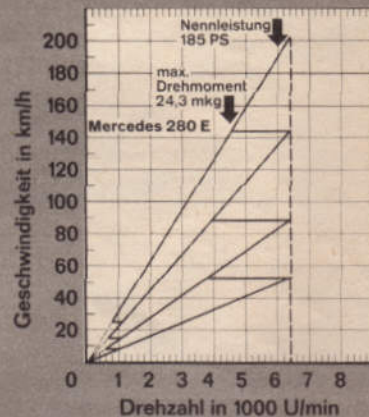
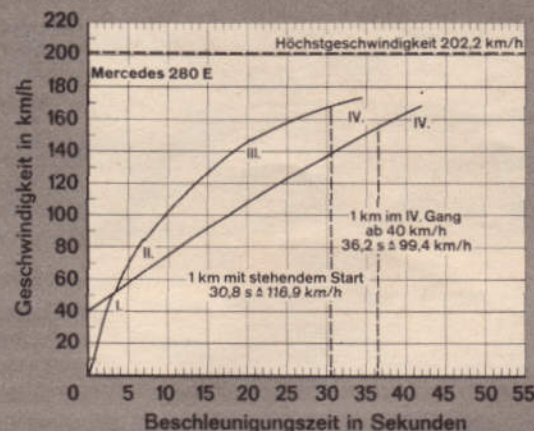
Superbenzin	
Autobahn Schnitt ca. 125 km/h	16,2 L/100 km
Autobahn Schnitt ca. 160 km/h	21,6 L/100 km
Landstr. Schnitt ca. 80 km/h	17,1 L/100 km
Landstr. Schnitt ca. 95 km/h	20,7 L/100 km
Kurzstrecke	17,5-20,5 L/100 km
Testverbrauch	17,2 L/100 km

WARTUNG

Inspektion alle 7500 km
Ölwechsel alle 7500 km
Hersteller: Daimler-Benz AG., Stuttgart-Untertürkheim

PREISE

Limousine 280 E	DM 21 107,-
(mit Servolenkung)	
Aufpreis für Automatik	DM 1 443,-
Österreich:	
Limousine 280 E	öS 194 700,-
(mit Servolenkung)	
Aufpreis für Automatik	öS 10 600,-
Der Preis für die Schweiz steht noch nicht fest.	

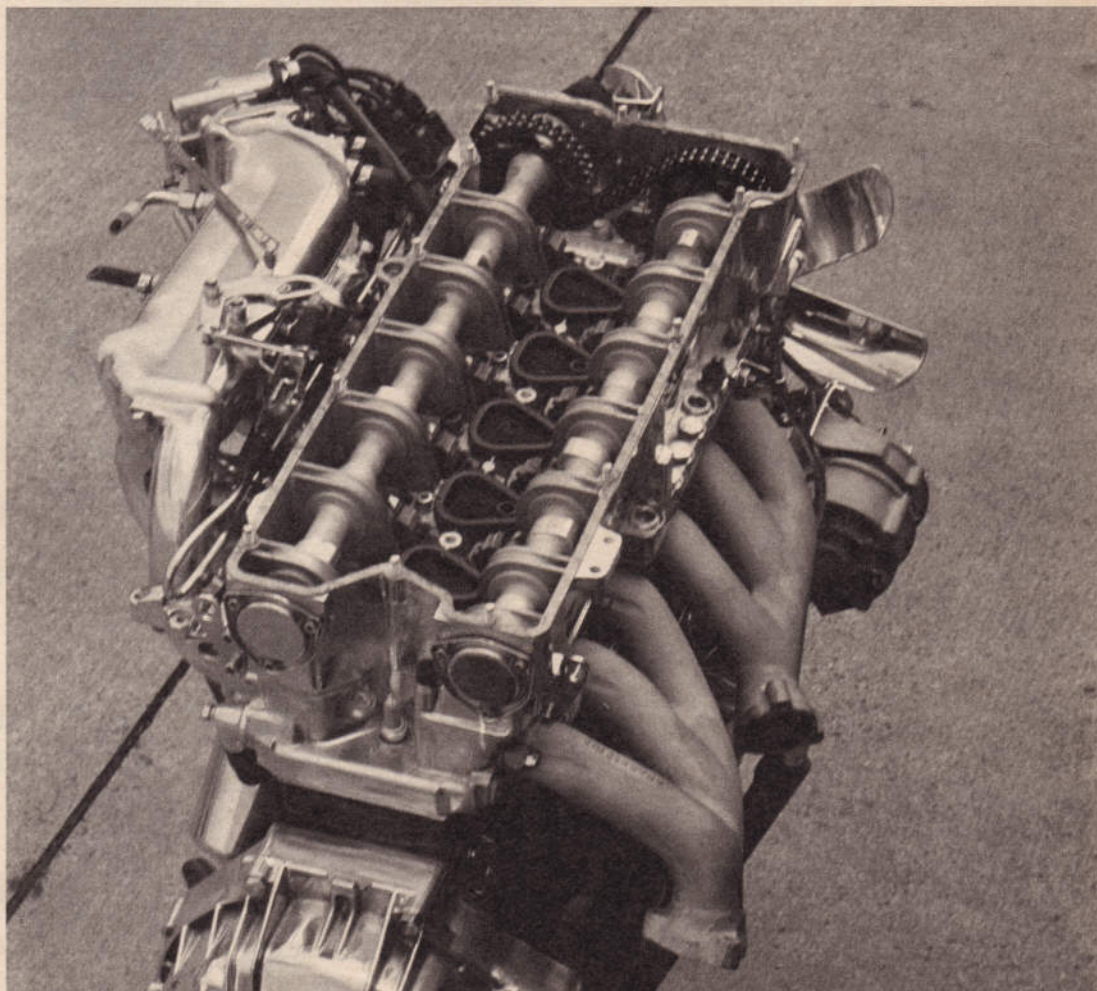


Mercedes-Benz 280 E

reichte die Beschleunigung unter 100 km/h höchstens zum Mitschwimmen im dichten Verkehr. Zum Überholen und am Berg empfand man das Bedürfnis nach mehr Kraftreserve, das der Motor zwar jederzeit befriedigen kann, aber eben nur bei der Ausnutzung höherer Drehzahlen. Wergern sportlich fährt, wird also mit der Automatik nicht ganz zufrieden sein — so sehr sie sonst das Fahren erleichtert. Gut durchgebildete Atemwege und Einspritz-Elektronik können nicht verhindern, daß der Motor zum Unterhalt der Tankstellen sein Teil beiträgt: Je nach Bewegungsintensität müssen mit 15 bis 22 Liter pro 100 Kilometer gerechnet werden. Ein wesentlicher Unterschied zwischen der automatischen und der handgeschalteten Ausführung ist nicht zu registrieren. Die sonstigen Ansprüche sind gering: Zwischen den langen Ölwechselintervallen von 7500 Kilometern wird man nur gelegentlich nachfüllen müssen. Berechtigte Aufmerksamkeit wandte man dem Problem zu, die hohen Leistungsmaßstäbe mit geringen Wartungsansprüchen zu koppeln. Diverse Vorrichtungen erlauben es, Kontrollen und notwendige Einstellarbeiten ohne großen Zeitaufwand durchzuführen. Denn bei Daimler-Benz ist man sich darüber klar, daß nur unproblematische und zuverlässige Autos sich eines dauerhaften guten Rufes erfreuen können. Nachdem die Anlaufschwierigkeiten mit der Einspritz-Elektronik überwunden sind, darf man beim 280 E die zuversichtliche Hoffnung hegen, daß dem guten Stern auf der Haube ein guter Kern unter der Haube entspricht.

Fahrwerk und Karosserie: direkt ins Unbewußte

Breitere Felgen (sechs Zoll) und größere Reifen (185 HR 14), eine kleine Verbesserung an der Servolenkung und ver-



Der neukonstruierte Zylinderkopf mit zwei obenliegenden Nockenwellen sorgt für hohe Leistung und ruhigen Lauf im oberen Drehzahlbereich.



stärkte Bremsen zeugen mehr von der Gewissenhaftigkeit der Untertürkheimer Versuchstechniker als von der Notwendigkeit, am Fahrwerk etwas zu ändern. So vermag der 280 E denn auch keine neuen Eindrücke auf dieser Seite zu beschieren — er bietet das wohlbekannte Bild eines Autos, das in seiner harmonischen Abstimmung von Komfort, Handlichkeit und Fahrsicherheit zu den derzeit besten gehört. Wenn man sich darüber Gedanken macht, wie denn das Besondere an den Mercedes-Autos zustande kommt, dann führt dies immer wieder zu der Einsicht, daß nur sorgfältiges Arbeiten an jedem einzelnen Problem zu dieser Überlegenheit geführt hat. Denn entsprechende Achskonstruktionen, Federungen und Stoßdämpfer,

Resultate

Mercedes-Benz 280 E

Servolenkungen und Servobremsen gibt es in anderen Autos auch. Man findet bei anderen Herstellern oft die Auffassung, daß „die Leute“ die allerletzten Feinheiten ohnehin nicht bemerken. Das ist sicherlich insofern richtig, als sich kaum jemand über eine nicht perfekte Abstimmung beschweren wird – ein ab und zu streikender Motor ist zweifellos dem Renommee abträglicher. Aber die Tatsache, daß der Mercedes immer noch die geheimen Autowünsche der mitteleuropäischen Menschen beherrscht, läßt darauf schließen, daß manches Untertürkheimer Versuchsergebnis ohne Umweg im Unbewußten ankommt – man weiß zwar nicht, warum diese Autos gut sind, aber man merkt, daß sie gut sind.

Vieles läßt sich aber auch deutlich festhalten – sonst hätte der motorisch unterlegene 230 im Vergleichstest (siehe Heft 14 und 15) nicht die höchste Punktzahl gegenüber seinen Sechszylinder-Konkurrenten erzielen können. Die Einzelheiten sollen hier nicht wiederholt werden – an ihre Stelle kann die Feststellung treten, daß dieses Fahrzeug den Bedürfnissen nach einfacher Bedienung, Übersichtlichkeit, leichter und exakter Lenkbarkeit, gutem Komfort auch auf schlechten Straßen und sicherem Verhalten in Kurven und kritischen Fahrzuständen in ungewöhnlichem Maße entgegenkommt. Was den 280 angeht, wäre höchstens hinzuzufügen, daß die Bremsen ein vollwertiges Gegenstück zu den hohen Fahrleistungen darstellen: Ebenso mühelos, wie die hohen Geschwindigkeiten erreichbar sind, lassen sie sich wieder reduzieren. Freilich darf diese Mühelosigkeit nicht mit Harmlosigkeit verwechselt werden – jedes Auto hat schließlich seine Grenzen. Beim 280 E werden sie unter normalen Fahrbedingungen kaum spürbar – er verhält sich auf der Geraden richtungsstabil, in Kurven neutral und un-

Karosserie

Geräumige Karosserie mit kompakten Außenmaßen. Bequemer Einstieg vorn und hinten, gute Übersichtlichkeit, großer Kofferraum, sehr gute Material- und Verarbeitungsqualität, hohe Unfallsicherheit.

Ausstattung

Qualitativ gute, aber nicht sehr umfangreiche Serienausstattung mit nüchternem Charakter. Gegen Aufpreis zahlreiche Verbesserungen in Stil und Umfang der Ausstattung möglich.

Bedienung

Praxissgerecht angeordnete, qualitativ gute Schalter und Hebel, gut ablesbare Instrumente, Kombihebel mit Wischerbedienung am Lenkrad, Wascher-Fußbedienung.

Kraftübertragung

Vierganggetriebe mit relativ kurzen Fahrbereichen der unteren drei Gänge, exakte und ausreichend leichte Schaltbarkeit. Gegen Aufpreis Viergang-Getriebeautomatik.

Motor

Sechszylinder-Reihenmotor mit neukonstruiertem Doppelnockenwellen-Zylinderkopf, leiser und vibrationsarmer Lauf, hohes Drehvermögen (mit automatischer Abregelung), sehr gute Kraftentwicklung im mittleren und oberen Drehzahlbereich, Elastizität im unteren Drehzahlbereich nicht ganz befriedigend.

Fahrleistungen

Sehr gutes Temperament in allen Geschwindigkeitsbereichen, dadurch hohe Kraftreserven am Berg und beim Überholen, hohe Autobahn-Reisegeschwindigkeit möglich, Höchstgeschwindigkeit über 200 km/h.

Verbrauch

Bei voller Leistungsausnutzung Verbrauchswerte bis zu 22 Liter/100 km, sonst Werte von 15 bis 18 Liter/100 km.

Fahreigenschaften

Sicheres, unproblematisches Fahrverhalten unter allen Fahrbedingungen, unempfindlich gegen Verreißen der Lenkung, Kurvenverhalten untersteuernd bis neutral, gute Richtungsstabilität.

Fahrkomfort

Sehr gutes Schluckvermögen der Federung bei allen Geschwindigkeiten auch auf schlechten Straßen, geringes Fahrgeräusch.

Lenkung

Ausgezeichnete Handlichkeit und sehr sichere Kontrollierbarkeit durch leichtgängige und exakte Servolenkung (gegen Aufpreis).

Bremsen

Gleichmäßig ansprechende, sehr gut dosierbare Scheibenbremsen an allen vier Rädern (Zweikreis vorn/hinten), hohe Wirkung und Standfestigkeit. Sicher arretierende Fuß-Feststellbremse mit Handlösung.

problematisch. Sorgfalt war beim schnellen Fahren auf nasser Bahn geboten, denn hier zeigte sich ein weniger breiter Übergangsbereich in Kurven und eine frühzeitige Blockierneigung beim Bremsen. Beides ist wohl weniger dem Auto selbst als den auf dem Testwagen montierten Reifen des Typs Michelin XVS zuzuschreiben.

Um schließlich von der Karosserie zu sprechen: Trotz auffälligem Gelb und doppelter Stoßstangen war dem Testwagen natürlich nicht anzusehen, daß seine Möglichkeiten weit über diejenigen eines 200 D hinausreichen. Man darf darum auch für den 280 E nicht allzuviel Respekt von anderen Verkehrsteilnehmern erwarten, sondern muß – da ja der feine Mann von Hupe oder Lichthupe wenig Gebrauch macht – geduldig warten, bis man vorbeigelassen wird. Daß dem bescheidenen – man könnte sagen langweiligen – äußeren Erscheinungsbild nicht auch im Innern nüchterne Sachlichkeit entsprechen muß, stellte Daimler-Benz durch eine in dunklen Tönen gehaltene Plüsch-Edelholzausstattung unter Beweis, die durchaus das Raumgefühl eines Luxusautomobils entstehen ließ – verbunden mit den bekannt soliden und praktischen Bedienungs- und Ausstattungsdetails. Das will jedoch auch bezahlt werden – 22 000 Mark sind mit derartigen Sonderwünschen schnell erreicht, zumal schon Selbstverständlichkeiten wie die Servolenkung extra bezahlt werden müssen. Mit Klimaanlage, Automatik-Gurten und Zentralverriegelung – durchweg lohnende Zutaten – steigt der Preis unaufhaltsam weiter, so daß man einen gut eingerichteten 280 E nicht zu den billigen Motorisierungsmöglichkeiten zählen kann. Wenn man allerdings zum notwendigen Prestigeverzicht entschlossen ist, dann gibt es für das gleiche Geld wohl kaum etwas Besseres. *Reinhard Seiffert*