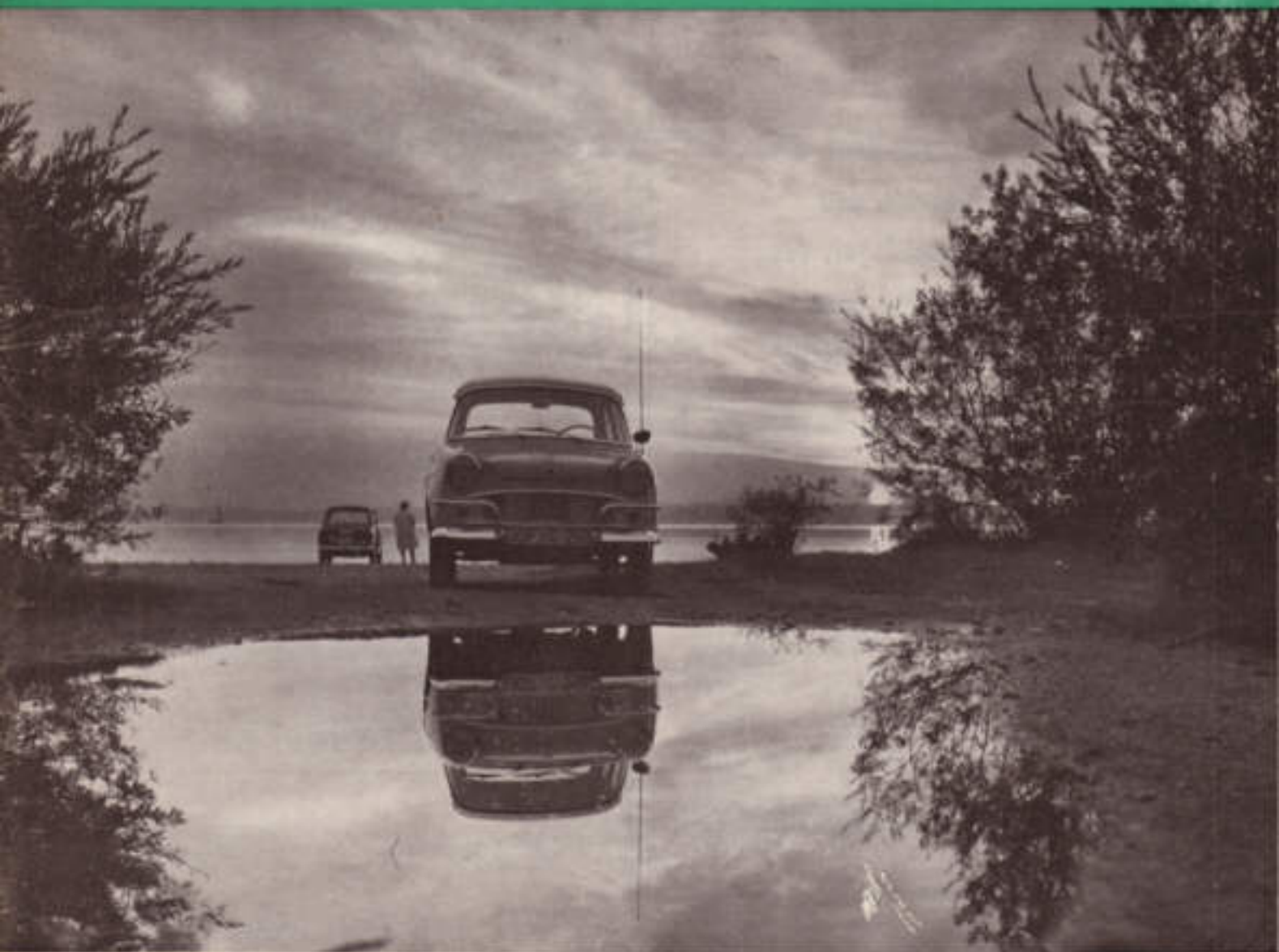


Die Zeitschrift für den
kraftfahrenden Beamten
und Angestellten
des öffentlichen Dienstes

KVDB

MITTEILUNGEN

vdh-Archiv



VW 1500 Automatic S. 21 - Ossiacher See S. 4
KVDB-Reisedienst S. 13 - Wie man abschleppt S. 6

Nr.
März 1968
14. Jahrgang

3



Fahreindrücke vonden neuen Mercedes-Modellen

Bei der Vorstellung der neuen Daimler-Benz-Automobile am 10. Januar war der Fachpresse Gelegenheit gegeben, alle Modelle probefahren. Wenn kurze Proberunden auch keinen Test zu ersetzen vermögen, so wollen wir hier doch unsere Eindrücke wiedergeben.

Die neue Karosserie

Nach den Fotos konnte man gespannt sein: die rundliche Front, das breitere und flachere Kühlergrill – wie würde die neue Karosserie in der Praxis aussehen? Wir wurden angenehm enttäuscht – die neue kleinere Karosserie für die Daimler-Benz-Typen 200 bis 250 ist auch optisch wohl gelungen.

Die kleineren Mercedes-Wagen sind kompakte, moderne, man könnte auch sagen, unauffällige Autos. Auf Effekthaschereien mit „schnellen“ Blechskulpturen in der Seite, auf sinn- und rücksichtslose Buckel über der Hinterachse wurde verzichtet – die Karosserie ist glatt und zweckmäßig. Und in fünf Jahren sicher noch aktuell, wenn verspielte Blechbuckel von heute längst der Vergangenheit angehören.

Die Karosserie ist kleiner – 45 Millimeter kürzer – als ihre Vorgängerin. Der Platz innen ist fast gleichgeblieben – wobei dieses „fast“ den Kofferraum betrifft. Er wurde um 60 Liter auf 580 Liter reduziert – wer aber einen Koffersatz für den bisherigen Wagen hat, bringt ihn auch im neuen unter. Innen ist die Karosserie sehr breit, frei von störenden Radkästen und dergleichen, jedoch in der Länge nicht soviel gewachsen, wie dies der Zunahme des Radstandes (um 50 mm auf 2750 mm) entspricht. Schiebt man die vorderen Sitze ganz zurück, so bleiben hinten nur mehr ca. 10 cm Beinraum – aber selbst ein Zweimeter-Mann muß die Sitze nicht bis zur letzten Raste zurückschieben.

Die Sitze selbst sind voluminös, gut geformt und nicht zu weich gepolstert. Kritik ist bei der Lehnenverstellung am Platze: ihre Drehknöpfe liegen an der Außenseite, und man kommt kaum an sie heran. Die Knöpfe gehen schwer und müssen weit gedreht werden. Viel besser wäre ein Rast-Mechanismus mit einer Feder wie bei guten Liegesitzen, der sich mit einem kleinen Hebelchen bedienen läßt. Unpraktisch sind auch die Drehknöpfe für die Ausstellfenster in den Türen, sie sind allerdings weniger einbruchgefährdet als ein einfacher Drehhebel.

Die Rundinstrumente in der Armaturen-Anlage sind vorbildlich leicht abzulesen. Der technisch Interessierte bemerkt mit Genugtuung, daß es echte Skalen gibt für den Tankinhalt, für die Kühlwasser-Temperatur und sogar für den Öl-Druck. Das Tachometer besitzt bei allen Modellen einen Tageszähler. Für Heizung und Lüftung gibt es nicht weniger als acht Hebel – man braucht hierfür bald einen eigenen Führerschein! Nur so aber ist es zu erreichen, daß sich das „Klima“ des Wagens oben und unten, links und rechts getrennt einstellen läßt. Das Hilfsgebläse hat jetzt drei Schaltstufen

(und selbst in der dritten ist es erstaunlich leise), geblieben sind die (einstellbaren) seitlichen Düsen zur Entfrosterung der Seitenscheiben. Die neue Sommer-Belüftung durch eine breite Öffnung in der Mitte des Armaturenbrettes erwies sich als außerordentlich wirksam. Auch für genügend Ablage-Möglichkeiten wurde gesorgt: beide Türen haben geräumige Taschen, und auf dem Tunnel zwischen den Sitzen gibt es eine weitere Ablageschale.

Eine gute Sache ist der Kombinationsschalter links unter dem Lenkrad. Für Auf- und Abblenden, Lichthupen, Blinken, Scheibenwischen, selbst für das Umschalten der beiden Scheibenwischer-Geschwindigkeiten muß man die Hand nicht vom Lenkrad nehmen. Der Scheibenwascher wird in gewohnter Weise mit dem Fuß bedient; er ist mit dem Scheibenwischer kombiniert. Das Fußpedal ist nur mäßig gut zu finden, die Wasserstrahlen lassen sich nicht sehr gut dosieren – es wundert uns, daß nur so wenige Fahrzeuge eine einfache und hochwirksame Druckluftanlage in der Art von VW haben, die wir mehr schätzen als selbst eine elektrische Wascher-Pumpe (und die nebenbei sehr viel billiger ist).

Die neuen Getriebe

Alle Wagen der kleineren Mercedes-Baureihe haben dasselbe neue Getriebe (wenn auch verschiedene Hinterachs-Untersetzungen). Man kann zwischen Stock- und Lenkradschaltung wählen, auch bei der Automatik. „Sportlicher“ ist die Mittelschaltung; sie vermittelt mehr Gefühl beim Schalten, weil die Übertragung weniger Gelenke aufweist. Aber auch die Lenkradschaltung erwies sich als leichtgängig und exakt. Die neue Kupplung mit Tellerfeder ist eine der leichtgängigsten auf dem Weltmarkt – bravo!

Auch die Automatik ist neu – wir schreiben dies schon bei der technischen Beschreibung. Auch ohne „Kick-down“ wird zum Anfahren jetzt immer der 1. Gang benutzt – man merkt dies am lebendigeren Fahrverhalten des Wagens. Der Gangwechsel geht bei wenig Gas weich und stoßfrei vor sich – bei den Diesel-Modellen merkt man praktisch nur an der sich plötzlich ändernden Motordrehzahl, daß die Automatik schaltete. Bei den starken Benzinmotoren und bei viel Gas gibt es hin und wieder leichte Stöße – bei hartem Schalten von Hand wären sie jedoch sehr viel stärker. Die Automatik schaltet mitunter sehr unvermutet – wenn man Gas wegnimmt, wird der Wagen zunächst einmal schneller, weil die Automatik hochschaltet, und der Drehzahl-Überschuß des Motors als Antriebs-Impuls merkbar wird. Dies ist bei allen automatischen Getrieben so. Durch Sperren des 4. und 3. Ganges in den Wählhebelstellungen 3 und 2 kann man dieses unerwünschte Hochschalten verhindern, etwa bei Bergfahrten oder im Kolonnenverkehr.

Das neue Getriebe reagiert auf Kick-down erfreulich schnell – rascher als die Automatik der großen Modelle, die eine kleine Kunstpause brauchen. Sie ist gewiß kürzer als beim normalen Schalten von Hand, man merkt sie aber, weil man nichts zu tun hat.

Selten hat man einen so unmittelbaren Vergleich zwischen den Wagen mit Schaltgetriebe und mit Automaten wie bei der Daimler-Benz-Vorführung, als alle Modelle mit beiden Kraftübertragungen gefahren werden konnten. Die Automatik besticht durch ihren erreichten Funktionsschliff, durch ihre Bequemlichkeit – aber, trotz aller anderen Behauptungen – sie kostet Leistung. Dies sowohl dem Gefühl nach – beim Schaltgetriebe, das eigene Arbeit erfordert, entsteht der Eindruck, der Wagen wäre schneller –, als auch der Uhr nach. Dies kann nicht anders sein – eine Hydraulik erreicht nicht den Wirkungsgrad einer normalen Kupplung. Dabei schneidet die Daimler-Benz-Automatik mit ihrer hydraulischen Kupplung im Vergleich zum üblichen Drehmomentwandler noch günstig ab. Wir wollen mit dieser Feststellung nicht den Getriebeautomaten schlechthin herabsetzen – Komfort muß bezahlt werden. Wir würden uns – besonders bei häufigem Stadtverkehr – trotzdem eine Getriebeautomatik kaufen!

Das neue Fahrwerk

Die kurze – in bewundernswerter Arbeit vom Schnee befreite – Rundstrecke bei der Vorstellung ließ die Qualitäten

Die Geschäftsstelle hat das Wort

Für Ihren Sommerurlaub hält unser wesentlich erweiterter Reisedienst neben den Angeboten in dieser Nummer eine große Auswahl empfehlenswerter und überaus preisgünstiger Ferienquartiere, Ferienwohnungen und Bungalows für Sie bereit. Fordern Sie bitte die Broschüren bei uns an.

Für Ihre Auslandsreise empfehlen wir Ihnen den **Internationalen Kraftfahrer-Schutzpaß** (Preis DM 6,— zzgl. Porto). Bitte Anträge zur Ausstellung dieses Dokuments anfordern! In Verbindung mit dem Schutzpaß können Sie auch eine

Auslands-Krankenversicherung

(Tarif I = DM 5,— pro Person, Tarif II = DM 3,— pro Person) und eine

Auslands-Rechtsschutzversicherung (Preis DM 6,—) abschließen. Die genannten Versicherungen enden mit der Gültigkeitsdauer des Kraftfahrer-Schutzpasses.

Anträge für Carnets de Passages, Camping-Carnets, Ferienkasko- und Rechtsschutzversicherungen sollen mindestens 3—4 Wochen vor Reiseantritt gestellt werden.

Urlaubsreisende fahren sorgloser, wenn sie sich und ihr Reisegepäck über uns versichern lassen. Anträge erhalten Sie für Reisegepäck-, Reise-Unfall-, Auslandsreise-Kranken- und Fluggast-Unfallversicherungen bei der Geschäftsstelle. Bei unserer Sterbegeldversicherung besteht Abschlußmöglichkeit auch für die Ehefrau und die im gleichen Haushalt lebenden Angehörigen.

Bei einem Verkehrsunfall ist nicht selten von lebenswichtiger Bedeutung das Mitführen des

Internationalen Unfall-Passes.

Er kostet DM 2,90 und ist in 5 Sprachen gedruckt. Neben dem Lichtbild werden die personellen und medizinischen Daten des Inhabers eingetragen.

Bitte, beachten Sie unsere sehr vorteilhaften Sonderangebote in Heft 1/2 1968!

Die Leserumfrage ist noch im Stadium der Auswertung.

des neuen Fahrwerks nicht in letzter Konsequenz beurteilen. Die Wagen zeigten sich auf gerader Strecke sehr kursstabil, in Kurven etwa neutral und gutmütig – soweit man dies mit Spike-Reifen auf nasser Straße feststellen konnte. Sehr beeindruckt waren wir wieder von der Servolenkung, die bei dem Sechszylinder und den Diesel-Modellen empfehlenswert erscheint. Sie behält den Straßenkontakt absolut bei, kann aber auch beim Reagieren spielerisch mit einem Finger bewegt werden. Außerdem ist ihre Unterersetzung geringer, so daß man bei dem möglichen großen Einschlagwinkel der Vorderräder – der Wendekreis erreicht mit 10,8 m etwa VW-Größe! – nicht so viel kurbeln muß.

Das Finish der Serien-Erstlinge (die am 10. Januar in Sindelfingen zu fahren waren), machte einen hervorragenden Eindruck. Die Türen schließen leise, alle Hebel (bis auf die Lehnenverstellung) gehen leicht und exakt, nichts klapperte. Man erkennt an der Gesamtkonzeption wie an Kleinigkeiten, daß bei den neuen Modellen 200 bis 250 nicht gespart wurde – dies gilt für die Überlegungen um wirkliche aktive und passive Sicherheit genauso wie für kleine Details.

Die sechs Modelle in Stichworten

In diese Karosserie – sie ist für alle Modelle gleich – werden nun sechs verschiedene Motoren eingebaut. Wir wollen versuchen, die sechs daraus entstehenden Wagenmodelle hier kurz zu spezifizieren:

- Der 200 D ist nach wie vor ein vor allem wirtschaftliches Fahrzeug. Die Fahrleistungen reichen für Mitschwimmen im Verkehr, man darf sich aber nicht daran stören, daß ein VW-Käfer in der Beschleunigung davonzieht. Die Spitzengeschwindigkeit wird mit 130 km/h angegeben, die Beschleunigung auf 100 km/h mit 31 Sekunden, der Verbrauch mit 7 bis 9,5 Liter pro 100 km.
- Der 220 D bietet vor allem ein höheres Drehmoment (12,8 gegenüber 11,5 mkg (DIN) beim 200 D). Er schafft Stei-

Pannenkurse im März 1968

- 7. und 8. 3. 1968: 6525 Westhofen/Rhh., Auto Nau KG., Osthofener Straße 1, Telefon 06244/248
- 11. und 12. 3. 1968: 584 Schwerte/Ruhr, Fa. Gebr. Nolte, Am Ostentor
- 18. und 19. 3. 1968: 588 Lüdenscheid/Westf., Lüdenscheider Autohaus GmbH, Altenaer Straße 10-12, Telefon 02351/3211
- 21. und 22. 3. 1968: 586 Iserlohn/Westf., Fa. Gebr. Nolte, Mendener Straßen 17-23, Telefon 02371/24444
- 25. und 26. 3. 1968: 4618 Kamen/Westf., Autohaus Stratemann GmbH, Nordstraße 31, Telefon 02307/3912

KVDB-Wohnwagen-Referat

Das KVDB-Wohnwagen-Referat veranstaltet am 1. 6. 1968 bis 3. 6. 1968 auf einem Campingplatz in der Rhön ein Caravan- und Campingtreffen. Zu diesem Treffen möchte ich alle Caravan- und Campingfreunde der KVDB herzlich einladen. Dieses Caravantreffen sollte dazu dienen, die Kontakte zu den KVDB-Caravanern zu pflegen, Erfahrungen im Caravanwesen auszutauschen und sich näher kennenzulernen. Auch ist an einen geselligen Abend gedacht. Den Freunden des Caravanwesens möchten wir die Möglichkeit zu einer Caravanbesichtigung verschaffen. Auch wird eine kleine Wohnwagen-Fahrschule für unsere „Nichtcaravaner“ durchgeführt, wenn es die Umstände zulassen. Deshalb möchte ich auch die „Nichtcaravaner“ oder solche, die Caravaner werden wollen, herzlich einladen. Für Übernachtungsmöglichkeiten wird gesorgt. Die Pfingstfeiertage habe ich bevorzugt, weil die Pfingstferien in der Bundesrepublik in diesem Jahr sehr kurz sind und größere Reisen nicht erlauben. Das Gebiet der Rhön liegt in der Mitte der Bundesrepublik, wobei einige Ausflugsmöglichkeiten vorhanden sind. Welcher KVDB-Caravaner aus dem Gebiet der Rhön oder aber einem anderen zentralgelegenen Ort in der Bundesrepublik würde mich bei der Vorbereitung zu dieser Veranstaltung unterstützen?

Der Campingplatz und das Programm wird in Nr. 5/68 der KVDB-Mitteilungen bekanntgegeben. Voranmeldungen sind bis 30. 4. 1968 erwünscht. Diese ermöglichen mir entsprechende Vorbereitungen zu treffen.

Die KVDB hat einen neuen 4-Personen-Caravan mit Heizung angeschafft. Dieser steht den Caravanfreunden als Leihwagen wieder zur Verfügung. Der Hänger hat ein Eigengewicht von 530 kg und ist kaskoversichert mit 250,— DM Selbstbeteiligung. Er ist bis 22. 4. 1968 und ab 1. 9. 1968 noch frei. Mietwünsche bitte baldigst aufgeben. Weiterhin möchte ich auf unsere Privatverleiher hinweisen. Das Angebot ist reichhaltig. Auskunft über Wohnwagenkauf, -beratung, -verleih und -touristik erteilt das KVDB-Wohnwagen-Referat, Heinz Staiger, 7951 Stafflangen, Riedbeundweg 8.

gungen noch im großen Gang, die beim 200 D Zurückschalten erfordern. Der Motor, (dies gilt auch für den 200 D) läuft heute sehr kultiviert; in weiten Drehzahlbereichen ist er innen nicht als „Diesel“ zu erkennen. Die Laufzeiten sind immer noch etwa doppelt so hoch wie bei üblichen Benzinmotoren. Spitze 135 km/h; 0-100 km/h in 28 Sekunden, Verbrauch 7,5 bis 10,5 Liter.

- Der 200 ist nach wie vor der „billigste“ Mercedes. Alle Vorteile der neuen Karosserie gelten für ihn ungeschmälert – und mit seinem 95 PS-Motor ist er ein durchaus lebhaftes Fahrzeug, das leistungsmäßig über der Mittelklasse steht. Spitze 160 km/h; 0-100 km/h in 15,2 Sekunden. Verbrauch 9-14 Liter.
- Der 220 leistet 10 PS mehr als der 200, die man im unmittelbaren Vergleich mit dem 200 deutlich spürt. Der Motor ist bei niedrigen und mittleren Drehzahlen kaum als Vierzylinder zu erkennen – erst bei sehr hohen Tourenzahlen machen sich die bei allen Vierzylindern nicht zu vermeidenden „Schwingungen Zweiten Grades“ bemerkbar, der Motor wird lauter. Spitze 168 km/h; 0-100 km/h in 13,7 Sekunden. Verbrauch 9,5-14,5 Liter.
- Der 230 besitzt den aus dem bisherigen Modell wohl bekannten Sechszylinder von 120 PS. Seine Plus gegenüber dem 220 ist die größere Laufruhe vor allem bei hohen Drehzahlen. Das Mehr an Leistung ist gefühlsmäßig geringer als der Schritt vom 200 zum 220. Spitze 175 km/h; 0-100 km/h in 13,3 Sekunden. Verbrauch 9-15 Liter.
- Der 250 schließlich ist das Spitzenmodell der kleinen Baureihe, auch äußerlich an den Doppel-Stoßstangen zu erkennen. Sein neuer 2,5 Liter-Motor ist außerordentlich kraftvoll, vor allem „unten heraus“. Der 250 ist ein außerordentlich schnelles, dabei kompaktes und wendiges Auto, das einen besonderen Reiz besitzt. Spitze 180 km/h; 0-100 km/h in 12,8 Sekunden. Verbrauch 10-16 Liter.

Stefan Wolterek