

**auto
motor
-sport**

TITEL

Volle Fahrt voraus

Daimler-Benz enthüllt die Mittelklasse, neu vom 200 bis zum 300 E.

**Von Wolfgang König und
Hans-Peter Seufert (Fotos)**

Mag es bescheiden klingen oder elitär – wenn es um die eigene Klasse geht, markiert man bei Daimler-Benz auch seine eigenen Maßstäbe, schon aus Tradition. Wird also in Stuttgart eine neue Mittelklasse-Limousine angesagt, gilt es – um Mißverständnissen vorzubeugen – erst einmal den Nullpunkt zu verschieben. Was bei Daimler-Benz noch mittel ist, liegt üblicherweise schon oben. Auch im Preis: Mindestens 30 000 Mark

vdh Archiv





Neuer Mercedes

kostete hier bislang der Sprung aus den unteren Schichten in die Mittelklasse. Die neue Mitte verlangt – so vorläufige Prognosen des Hauses – rund zehn Prozent mehr.

Wer jedoch die Vorstellung einer kompletten neuen Mercedes-Baureihe angesichts dieser Summe als Bonbon für Bonzen abtut, greift schwer daneben. Über 2,5 Millionen Exemplare konnten allein von der nun ablösereifen Mittelklasse-Baureihe W 123 (ab 1976) unter Volk gestreut werden – eine Zahl, die diesen meistgebauten Mercedes aller Zeiten als wahrhaftigen Volkswagen in die Automobilgeschichte eingehen läßt. Schon deshalb kann sich sein designerter Nachfolger, der werksintern unter der Sammelbezeichnung W 124 läuft, auf breites Interesse gefaßt machen.

Doch auch für jene, die eigentlich andere Sorgen haben, ist es wieder an der Zeit, aufzumerken. Premiere bei Daimler bedeutet schließlich mehr als das schon fast alltägliche Vorzeigen neuer Autos. Sie gilt als Nabelschau des deutschen Automobilbaus, als Festlegung des neuen Status quo.

Jetzt liegen die Karten auf dem Tisch. Was sie zeigen, kann kaum überraschen: Der neue Mercedes präsentiert sich optisch als ausgewachsener 190, keine halbe Portion, sondern eine stattliche Limousine im traditionellen Daimler-Format. Evolution also statt Revolution? Es kommt ganz auf den Standpunkt an. Kein Zweifel: Neben seinem Vorgänger könnte beim Anblick des Neuen schon fast der Gedanke an Umsturz aufkommen. Wäre da nicht die bekannte Maske mit dem Stern, nichts würde an seinen biedereren Vorfahren erinnern. Freunde der Mercedes-Mittelklasse erwartet eine radikale Abkehr von überlieferten Gewohnheiten. Weg mit dem Chrom, hoch mit dem Heck, raus mit den alten Motoren,





Große Sprünge statt kleine Schritte: Der Fortschritt ist sichtbar – neben den neuen Modellen sieht die alte Mittelklasse alt aus





Formal lehnt sich die neue Mercedes-Baureihe eng an den kleineren 190 an: klare Linien, kaum Chrom und ein dickes Hinterteil





Neuer Mercedes

Tod der einst von BMW inspirierten und deshalb Diagonalpendel-Achse umbenannten Schräglenker-Hinterachse. Die Baureihe W 124 entpuppt sich als komplette Neukonstruktion.

Daß dies alles durchaus seine Ordnung hat, zeigt dann jedoch ein Vergleich mit dem kleineren, erst vor zwei Jahren geborenen 190 (Baureihe W 201). Der W 124 kommt optisch, aber auch technisch als behutsame und logische Weiterentwicklung einer mit dem Kompaktmodell eingeläuteten neuen Linie.

Man sieht es ihm sofort an: Der Neue wirkt dem 190 wie aus dem Gesicht geschnitten. Am leichtesten gelingt eine spontane Identifizierung noch von hinten, wo unübersehbares Höhenwachstum, die tiefer ange-setzte Kofferraumklappe und die trapezförmigen Rückleuchten auf Anhieb Klarheit verschaffen. Gänzlich ausgeschlossen ist jedoch eine Unterscheidung der einzelnen Modellvarianten. Die teuerste präsentiert sich der Umwelt optisch kein bißchen teurer als die billigste. Ob Sechszylinder (300 D, 260 E, 300 E), Fünfzylinder (250 D) oder Vierzylinder (200 D, 200, 230 E) – die Unterschiede dokumentieren allein die Schriftzüge am Heck.

So sehr sich die neuen Modelle formal an den laut Daimler-Benz-Sprachregelung in der Kompaktklasse angesiedelten 190 anlehnen, so eng halten sie sich in den Abmessungen an die sonst so unterschiedlichen Vorfahren. Der Radstand verlängerte sich nur um fünf Millimeter, die Gesamtlänge wuchs um minimale 15 Millimeter, und die Karosseriebreite schrumpfte um 46 Millimeter. Die Höhe, aber auch die Platzverhältnisse auf den Vordersitzen blieben sogar praktisch unverändert, während im Fond stärker ausgehöhlte Vordersitzlehnen 20 Millimeter mehr Knieraum bereithalten sollen.

Neuer Mercedes

Echter Fortschritt zeigt sich im Karosserie-Bereich jedoch an anderer Stelle. Aus dem vormals altväterlich schweren und trutzig dem Fahrtwind die Stirn bietenden Mercedes wurde ein windschlüpfiges Mittelgewicht. Vor allem die aerodynamischen Qualitäten der neuesten Daimler-Karosserie überraschen, sieht man ihr die Stromlinie doch keineswegs auf Anhieb an. Stirnfläche mal Luftwiderstand ($c_w \times A$), das über den Luftwiderstand entscheidende Produkt, wird mit 0,6 m² bezif-

fert – 30 Prozent weniger als bei der alten Baureihe W 123. Beindruckend auch der eher akademische, dennoch aber besonders populäre c_w -Wert: Mit c_w 0,29 dürfte der W 124-Fahrer vorerst auch am Stammtisch die Nase vorn haben – vorausgesetzt, er fährt Diesel. Die ohne glattflächige Geräuschkapsel unter dem Motor ausgelieferten Benziner müssen sich noch mit einer drei hinter dem Komma begnügen (0,30). Ein weiterer Effekt der offenbar erfolgreichen Entwicklungsarbeit im Windkanal: Der Auftrieb – er beeinträchtigt die Fahrstabilität bei höheren Geschwindig-

keiten – konnte an der Vorderachse um 50 Prozent, hinten um 40 Prozent gesenkt werden.

Etwas weniger spektakulär nehmen sich die Erfolge auf der Waage, dem zweiten für Fahrleistungen und Verbrauch maßgebenden Prüfstein aus. Die Neuen liegen zwischen 1260 kg (200) und 1370 Kilogramm (300 D). Damit zählen sie sich noch nicht zu den Fliegengewichten ihrer Klasse, was für das betont auf Solidität bedachte schwäbische Haus sicher auch keine akzeptable Angelegenheit wäre. Doch zwischen 80 und 135 kg (je nach Modell) konnten dank

vermehrtem Einsatz hochfester Stahlbleche und leichter Kunststoffe, vor allem aber dank der neuen Motorenfamilie abgespeckt werden.

Jene, die gerade die Geborgenheit im schweren Alt-Daimler schätzten, dürfen sich wieder beruhigt zurücklehnen. Die Gewichtseinsparungen haben beim W 124 nichts mit Leichtsinn zu tun. Im Gegenteil: Wie die Karosserie-Techniker versichern, konnte gleichzeitig die Sicherheit beim Aufprall sogar noch erhöht werden. Ein ganzes Bündel von Längs- und Querträgern kümmert sich

So geht es weiter: Neue Modelle werden das W 124-Programm abrunden

Neue Sechszylinder, neue Diesel, nicht weniger als acht neue Modellvarianten auf einen Streich (siehe Tabelle auf Seite 16) – doch das alles ist erst der Anfang. Mit der Baureihe W 124 hat Daimler-Benz noch viel vor – mehr noch, als es die Palette der Vorgänger-Modelle erwarten läßt.

Die erste Stufe des Aufbauprogramms steht bereits im kommenden Jahr ins Haus. Katalysator-Versionen des 300 E, des 260 E und zuletzt des 200 runden zunächst das Programm der abgasarmen Alternativen ab. Zum Jahreswechsel soll dann auch das T-Modell, die Kombi-Version also, folgen, wobei hier der Limousinen-Charakter dieser Karosserie-Variante klar unterstrichen wird.

Mercedes nicht nur als Geschäftswagen, sondern auch als Freizeitauto – auch der W 124 muß diesem Trend Genüge tun. So gesehen kann es denn auch kaum verwundern, daß das Stuttgarter Unternehmen der Wende in Sachen Image zuliebe auch mit lange gepflegten Tabus bricht. Daimler-Benz bringt den Vorderradantrieb – allerdings, sicherheitshalber sozusagen, nur in Verbindung

mit gleichzeitigem Hinterradantrieb. Zum Grip-Packet von Mercedes gehört neben dem Allradantrieb, wahrscheinlich mit automatischer Zuschaltung, auch eine Anti-Schlupf-Regelung (ASR), die zur Vorbeugung gegen durchdrehende Räder nicht nur automatisch Gas wegnimmt, sondern etwaigen Kraftüber-

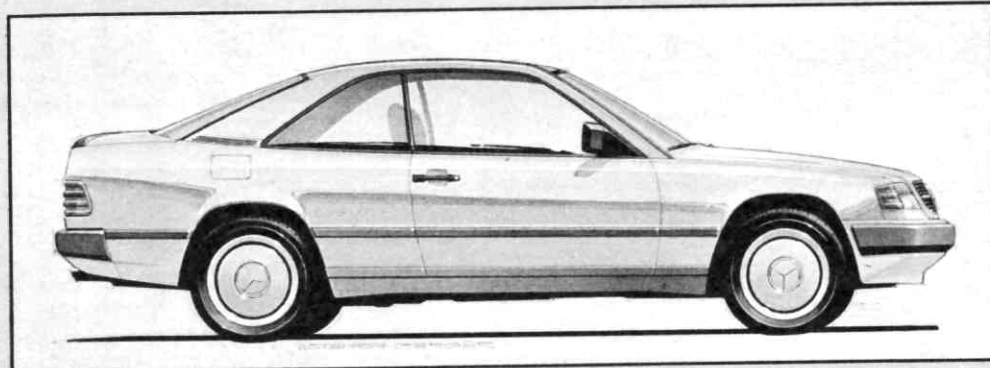
schuß zur Not zusätzlich auch noch mit der Bremsanlage abbaut. Daß es sich hier um eine Ankomm- und Freizeit-Variante und keineswegs ausschließlich um sportlichen Ehrgeiz handeln soll, dokumentiert das Allrad-Angebot. Kombis zählen ebenso dazu wie ausgewählte Diesel.

Dabei wird sich die Reihe der neuen Daimler-Diesel noch auf eine weitere Variante stützen können. Mit Turboaufladung soll der Dreiliter-Sechszylinder zum stärksten Personenwagen-Diesel des Hauses aufgeblasen werden. 150 PS (110 kW) stehen zu erwarten, zunächst freilich für den US-Markt, wo der Turbodiesel erst einmal die S-Klasse beflügeln wird.

Auch Freunde ästhetischer Genüsse, denen solche Mercedes-Typen zu gewöhnlich sind, kommen nicht zu kurz. Im Herbst 1986 kommt der W 124 auch als zweitüriges Coupé, das sich – wie bei den kupierten Limousinen-Ablegern des Hauses üblich – durch geringeres Raumangebot und natürlich höhere Preise auszeichnen wird.



W 124 als Kombi-Version, wahlweise mit Allradantrieb



Zweitüriger W 124 als Coupé, frühestens ab 1986

Neuer Mercedes

darum, daß sich Stoßkräfte verteilen und entschärfen, Extremitäten sanft verformen und der Innenraum möglichst unversehrt bleibt. Vor allem dem Seitenaufprall, dem versetzten Frontalaufprall und dem harten Überschlag durften die Sicherheitsapostel des W 124-Entwicklungsteams vermehrte Aufmerksamkeit schenken.

Die soziale Komponente fand ebenfalls Berücksichtigung. Bei unfreiwilligem Kontakt mit Fußgängern und Zweiradfahrern lindern eine eigens darauf abgestimmte Motorhaube, weichere Dachkanten und die nachgiebige Kunststoff-Stoßfläche am Bug die Folgen. Besondere USA-Stoßfänger sind hier übrigens überflüssig. Die vorhandenen Vorrichtungen vorne und hinten sollen Stöße mit vier

km/h gegen ein festes Hindernis unbeeindruckt verdauen.

Für die Sicherheit scheint also alles getan, doch wie steht es mit der Behaglichkeit? Eine vorläufige Antwort fällt leicht: wie immer bei Mercedes. Schon der erste flüchtige Blick in den W 124 macht klar, daß der Stil des Hauses in dieser Beziehung typisch geblieben ist. Sachlichkeit und nüchterne Funktionalität herrschen vor und dokumentieren, daß bei Daimler-Benz die Fahrgastzelle in erster Linie als strapazierfähiger Arbeitsplatz verstanden wird. Immerhin: Auffällig gestreiftes Holz (Zebano) auf der Mittelkonsole und Streifen auf den Sitzen (Dessin „Markise“) dürfen durchaus als Aktion „Schöner Wohnen“ verstanden werden, wenn dies auch auf Anhieb nicht unbedingt so empfunden wird.

Doch die Behaglichkeit ergibt sich in einem Mercedes ja bekanntlich aus ganz anderen Faktoren. Meist sind es nur kleine Details, die den Gebrauch dieses Autos zu einem erfreulich unproblematischen und deshalb angenehmen Vorgang machen. Auch das jüngste Mitglied der Mercedes-Familie macht da keine Ausnahme, zumal zu den gewohnten Erleichterungen im täglichen Verkehr noch ein paar neue hinzu kamen.

Da ist zum Beispiel der neue Einarm-Scheibenwischer. Weil er soviel besser wischt als etwa der ebenfalls einarmige und deshalb häufig kritisierte Wischer des Mercedes 190, taufte man ihn Panorama-Wischer. Das Geheimnis liegt in einem zusätzlichen Kurbeltrieb, der dem Wischer zur Drehung noch eine Hubbewegung aufzwingt und damit das Wischfeld auf 86 Prozent der gesamten Scheibenflä-

che vergrößert. Das ist Weltrekord, sogar der zweiarmlige und deshalb weniger strömungsgünstige Wischer am Vorgängermodell schaffte nur 78 Prozent. Ein weiterer W 124-Vorteil: Die Düsen für den Scheibenwascher sind nun beheizt.

Auch die Sicht nach hinten lag den Daimler-Tüftlern am Herzen. So konnte es nicht länger angehen, daß die Kopfstützen im Fond auch dann den Blick versperren, wenn sie gar nicht benötigt werden. Per Knopfdruck am Armaturenbrett lassen sie sich nun nach hinten wegklappen und verschwinden dann in der Hutablage vor dem Rückfenster. Das Aufklappen der Stützen muß manuell vorgenommen werden.

Auch vorne läßt sich jetzt mehr verstellen. Das Rad, das bislang allein zum Schwenken der Sitzlehnen diente, kann nun

Technische Daten und Fahrleistungen¹⁾

Fahrzeugtyp	Mercedes 200	Mercedes 230 E	Mercedes 230 E Kat. ²⁾	Mercedes 260 E	Mercedes 300 E	Mercedes 200 D	Mercedes 250 D	Mercedes 300 D
Motorbauart/Zylinderzahl	R ³⁾ /4	R/4	R/4	R/6	R/6	R/4	R/5	R/6
Hubraum cm ³	1997	2299	2299	2599	2962	1997	2497	2996
Bohrung × Hub mm	89,0 × 80,25	95,5 × 80,25	95,5 × 80,25	82,9 × 80,25	88,5 × 80,25	87,0 × 84,0	87,0 × 84,0	87,0 × 84,0
Leistung kW (PS) bei 1/min	80(109) 5200	100(136) 5100	90(122) 5100	123(170) 5600	140(190) 5600	53(72) 4600	66(90) 4600	80(109) 4600
Max. Drehmoment Nm bei 1/min	170 bei 2500	205 bei 3500	190 bei 3500	235 bei 4250	260 bei 4250	123 bei 2800	154 bei 2800	185 bei 2800
Verdichtungsverhältnis	9,1:1	9,0:1	8,0:1	10,0:1	10,0:1	22,0:1	22,0:1	22,0:1
Gemischauflbereitung	Fallstrom-vergaser Stromberg	mech.elekt. Einspritzung Bosch	mech.elekt. Einspritzung Bosch	mech.elekt. Einspritzung Bosch	mech.elekt. Einspritzung Bosch	Vierstempel-Einspritzpumpe Bosch	Fünfstempel-Einspritzpumpe Bosch	Sechstempel-Einspritzpumpe Bosch
Kraftübertragung	Viergang	Viergang	Viergang	Fünfgang	Fünfgang	Viergang	Fünfgang	Fünfgang
Vorderradaufhängung	Einzelradaufhängung mit Dämpferbeinen, Querlenkern, Schraubenfedern, Stabilisator							
Hinterradaufhängung	Einzelradaufhängung mit Querlenkern, Zug- und Schubstreben, Spurstangen, Schraubenfedern, Stabilisator							
Bremsen vorne	Scheiben	Scheiben	Scheiben	Scheiben bel.	Scheiben bel.	Scheiben	Scheiben	Scheiben
Bremsen hinten	Scheiben	Scheiben	Scheiben	Scheiben	Scheiben	Scheiben	Scheiben	Scheiben
Reifengröße	185/65 R 15 H	195/65 R 15 H	195/65 R 15 H	195/65 VR 15	195/65 VR 15	185/65 R 15 T	195/65 R 15 T	195/65 R 15 H
Leergewicht kg	1260	1280	1280	1330	1340	1280	1320	1370
Zul.Gesamtgewicht kg	1780	1800	1800	1850	1860	1800	1840	1890
Radstand mm	2800	2800	2800	2800	2800	2800	2800	2800
Länge × Breite × Höhe mm	4740 × 1740 × 1440	4740 × 1740 × 1446	4740 × 1740 × 1446	4740 × 1740 × 1446	4740 × 1740 × 1446	4740 × 1740 × 1440	4740 × 1740 × 1446	4740 × 1740 × 1446
Beschleunigung 0-100 km/h in s	12,6	10,5	— ⁴⁾	8,8	8,1	20,0	16,3	13,8
1 km mit stehendem Start	33,6	31,4	— ⁴⁾	30,0	28,7	40,0	37,3	34,9
Höchstgeschwindigkeit km/h	187	203	— ⁴⁾	218	230	160	175	190
DIN-Verbrauch in l/100 km	Super	Super	Super bleifr.	Super	Super	Diesel	Diesel	Diesel
Bei 90 km/h	6,7	6,8	— ⁴⁾	6,6	6,5	5,3	5,4	5,4
Bei 120 km/h	8,5	8,5	— ⁴⁾	8,4	8,3	7,0	7,0	7,0
Stadtverkehr	11,2	11,1	— ⁴⁾	11,5	12,1	7,9	8,9	9,5

¹⁾Werkangaben; ²⁾mit Abgas-Katalysator; ³⁾R=Reihenmotor; ⁴⁾steht noch nicht fest

Neuer Mercedes

auch die Höhe der Kopfstützen verändern. Ein zusätzlicher Drehknopf an der Seite der Sitzkissen, nun mit seitlich verstärktem Federkern, justiert die Neigung desselben. Auf Wunsch gibt es eine axiale Verstellung des Lenkrads, wobei die Lenksäule elektrisch ein- und ausgefahren werden kann, sowie die bereits aus dem 190 und der S-Klasse bekannte elektrische Sitzverstellung, die nun auch die Kopfstützen einschließt. Bei häufig wechselndem Fahrer kann dazu eine Memory-Schaltung bestellt werden, in die sich zwei verschiedene Sitzpositionen einprogrammieren und bei Bedarf abrufen lassen.

Etwas mehr durfte es schließlich auch bei der Serienausstattung sein, wobei sich die Spendierlaune des Unternehmens keineswegs in einem erstmals kostenlosen Schloß für den Handschuhkasten erschöpfte. Hinzu kommen außerdem eine Heizungsautomatik à la S-Klasse und Kontrolleuchten für den Vorrat an Motoröl, Kühlwasser und Waschwasser sowie für die Funktion der Außenleuchten.

Daß der Vorstellung der neuen Mittelklasse-Modelle eine ähnlich epochale Bedeutung in der Firmengeschichte zukommt, wie jener der 190-Reihe, hat freilich ganz andere Ursachen. Die Gründe liegen unter der Motorhaube. Hier hält eine völlig neue Motorenfamilie Einzug, deren Zukunft zweifellos bis weit über die Jahrhundertwende reicht. Gleichzeitig wird die alte Garde der Mercedes-Motoren, seit rund 30 Jahren im Dienst, in den wohlverdienten Ruhestand versetzt – endgültig im Herbst nächsten Jahres, wenn die neuen Sechszylinder-Aggregate auch in der S-Klasse und im SL Einzug halten sollen.

Was Daimler-Benz in der Hubraum-Klasse zwischen zwei und drei Liter auffährt, ist ein kompletter Motoren-Baukasten, der wohl kaum noch Wünsche offen lassen dürfte. Die Basis bilden bei den Benzinern die be-

reits bekannten neuen Vierzylindermotoren mit 2,0 Liter (Vergaser) und 2,3 Liter (Einspritzung) Hubraum, wie sie in dieser Form seit Herbst 1981 bereits in den bisherigen Modellen 200 und 230 E dienten. Die neuen Sechszylinder bauen darauf auf. Bei prinzipiell gleichen Konstruktionsmerkmalen (obenliegende Nockenwelle, Kipphebelsteuerung mit hydraulischem Ventilspielaus-

gleich, Querstromzylinderkopf aus Leichtmetall, V-förmig hängende Ventile, kolbengeführte Pleuel) und gleichem Hub (80,25 Millimeter) unterscheiden sie sich grundsätzlich vor allem durch die zusätzlichen Zylindereinheiten mit unterschiedlicher Bohrung.

Zwei Sechszylinder-Versionen stehen zur Wahl: ein 2,6 Liter (260 E) mit 160 PS (120 kW) bei

5500/min als Nachfolger der alten 2,5 Liter- und 2,8 Liter-Motoren im 250 und 280 und ein Dreiliter mit 190 PS (140 kW) bei 5600/min als Ersatz für den 2,8 Liter-Einspritzer (280 E) alter Machart.

Daß man es hier mit einer anderen Generation zu tun hat, zeigen die neuen Sechszylinder schon rein äußerlich. 5,7 Millimeter niedriger und 43 Millimeter kürzer wirken sie im Vergleich geradezu zierlich. Auch ihr Eigengewicht (maximal 190 kg) zeigt, daß schwerer Maschinenbau in Stuttgart-Untertürkheim passé ist. Der Alte bringt immerhin 42 Kilogramm mehr auf die Waage. Dennoch wurde nicht gespart – weder konstruktiv, noch in Sachen Ausstattung. Eine Liste wichtiger Merkmale:



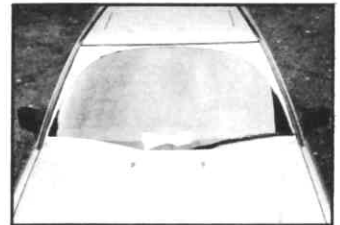
Unverändertes Raumangebot, neue Verstellmöglichkeiten vorne



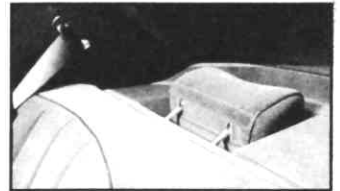
Neue Vordersitzlehnen für mehr Knieraum hinten



Unverwechselbar: ein typisches neues Mercedes-Armaturenbrett



Weltrekord: Einarm-Wischer



Premiere: Klapp-Kopfstützen

- Raumsparender Einriemenantrieb wie schon beim neuen Vierzylinder-Diesel im 190 D,
- siebenfach gelagerte Nockenwelle,
- siebenfach gelagerte Kurbelwelle mit zwölf Gegengewichten,
- elektronische Zündung,
- mechanische Einspritzung (Bosch KE-Jetronic) mit zusätzlichen, elektronisch gesteuerten Funktionen wie Warmlaufanpassung, Beschleunigungs- und Vollastanreicherung, Schubabschaltung, Konstanthaltung der Leerlaufdrehzahl und Gemischanpassung an den momentanen Betriebszustand,
- luftumspülte Einspritzventile wie schon bei den Achtzylindermotoren,

Neuer Mercedes

● wahlweise mit Katalysator-Konzept. Nach den vierzylinderigen 230 Kat sollen 1985 entsprechende Versionen des 260 E und 300 E folgen.

Gefertigt werden die neuen Sechszylinder-Benziner übrigens im Verbund mit der Sechszylinder-Version der neuen Diesel-Generation, die sich ihrerseits konstruktiv sehr eng an den Zweiliter-Diesel im 190 D anlehnt. Zwei Diesel-Varianten kamen hinzu: ein 2,5 Liter-Fünfzylinder mit 90 PS (66 kW) bei 4600/min und ein Dreiliter-Sechszylinder (300 D) mit 109 PS (80 kW), ebenfalls bei 4600/min. Der neue 200 D übernimmt den bereits bekannten Zweiliter-Vierzylinder des 190 D. Sämtliche Diesel-Motoren stimmen in Hub und Bohrung überein. Eine interessante Neuerung: Auch beim Diesel greift die Elektronik weiter um sich. Zur Reiheneinspritzpumpe mit elektronisch einstellbarem Förderbeginn, erstmals im 190 D, kommt beim 200 D, 250 D und 300 D mit Automatik-Getriebe eine elektronische Regelung der Leerlaufdrehzahl. Der verdienten Durchleuchtung der neuen Motorenpalette bis ins Detail wird sich auto motor und sport in einer der kommenden Ausgaben widmen.

Gegenüber diesen geballten Aktivitäten auf dem Motoren-Sektor nehmen sich die Neuheiten im Bereich des Fahrwerks vergleichsweise bescheiden aus. Federbein-Vorderachse und Raumlänker-Hinterachse des W 124

folgen konstruktiv dem Beispiel des 190, angepaßt natürlich an die besonderen Verhältnisse der größeren und schwereren Modellreihe. Neu ist hier eine elastische Dreipunktlagerung des Hinterachsgehäuses am Achsträger, was dem Geräuschkomfort zugute kommen soll, und die generelle Umstellung auf 15 Zoll-Räder mit Breitreifen der Dimensionen 185/65 R

15 (200, 200 D) und 195/65 R 15 (230 E bis 300 E).

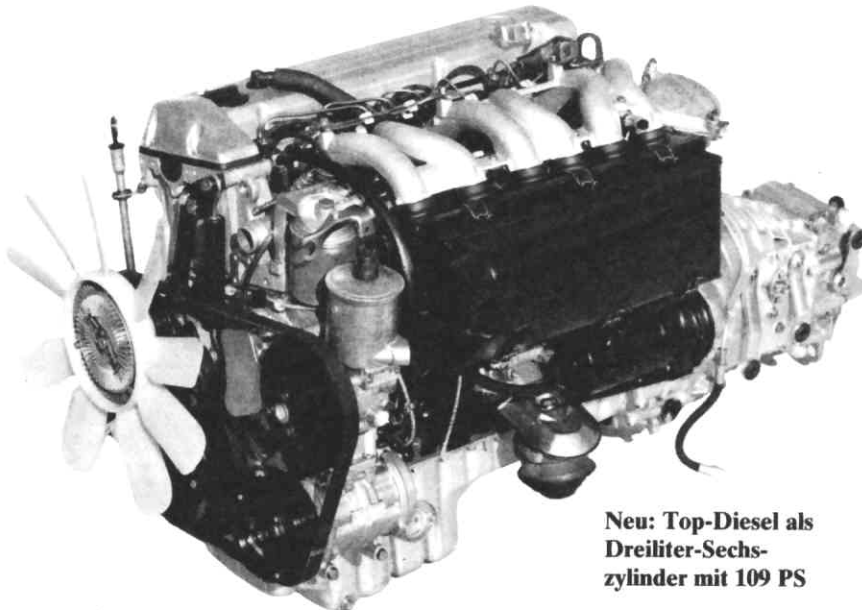
Die servounterstützte Zahnstangenlenkung, serienmäßig bei allen Modellen, wurde etwas direkter ausgelegt. Die Bremsanlage stützt sich auf Faustsattel-Scheibenbremsen (260 E und 300 E mit innenbelüfteten Scheiben) vorn und Festsattel-Scheibenbremsen hinten. Erst-

mals bei Daimler-Benz gibt es asbestfreie Bremsbeläge. Bemerkenswert ist die Beibehaltung der gewohnten Fußstellbremse – im Gegensatz zum 190, wo die beengteren Platzverhältnisse im Fußraum zum konventionellen Handbremshebel zwingen.

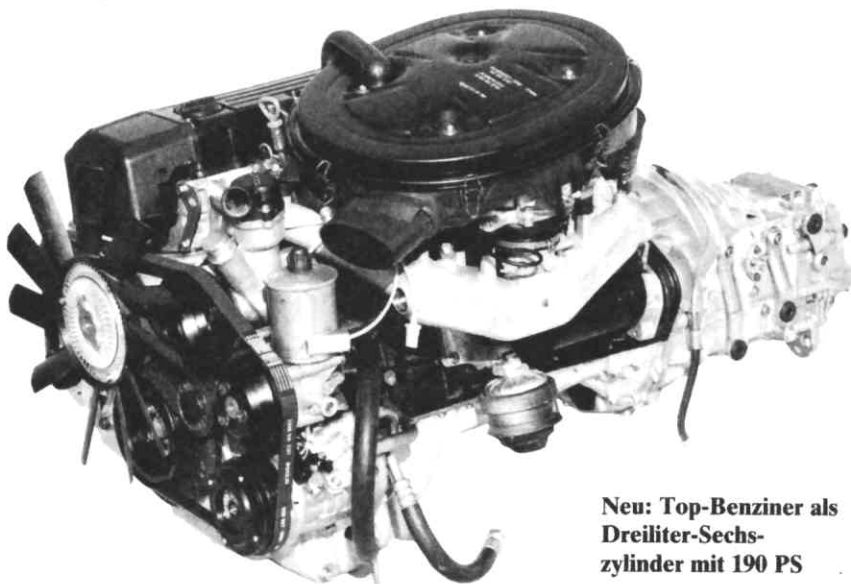
Alles in allem auch bei Daimler-Benz eine geballte Ladung Fortschritt durch Technik, die ihre Wirkung nicht verfehlen dürfte. Ein Blick auf die vom Werk genannten Daten läßt daran keinen Zweifel. Nimmt man das Mittel der Normverbrauchswerte für Stadtfahrt, konstant 90 km/h und 120 km/h (Euromix) als Vergleichsgröße, errechnet sich je nach Motor- und Getriebe-Kombination eine Verbrauchsminderung zwischen 12 und 25 Prozent, wobei sämtliche Diesel-Modelle unter acht L/100 km bleiben und selbst der 300 E die Zehnliter-Grenze nicht übersteigt (siehe Tabelle auf Seite 16).

Große Fortschritte sind auch bei den Fahrleistungen zu erwarten: Mit 160 km/h soll selbst der Schwächste im Bunde, der 200 D, dem bisherigen Top-Diesel 300 D das Nachsehen geben. Der Schnellste der neuen Mittelklasse (300 E) kann es in Beschleunigung (0 bis 100 km/h 8,1 s) und Höchstgeschwindigkeit (230 km/h) selbst mit dem betont sportlichen 190 E 2.3-16 aufnehmen.

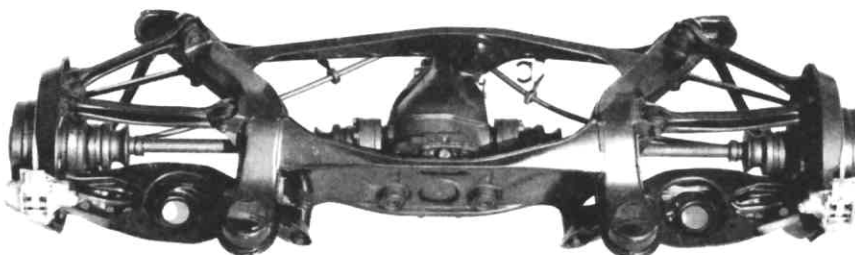
Technik also, die sich bezahlt macht, und Modernität, die mehr ist als ein Schlagwort. Kein Zweifel: Noch nie war Mercedes so fortschrittlich wie heute.



Neu: Top-Diesel als Dreiliter-Sechszylinder mit 109 PS



Neu: Top-Benziner als Dreiliter-Sechszylinder mit 190 PS



Bekannt: Raumlänker-Hinterachse, nun mit verbesserter Lagerung

