



Neue Sternzeichen

Fahrbericht Mercedes W 124
Völlig neue Baureihe
vom 200 Diesel bis zum 300 E.

Kein Stück Blech wurde nach dem Bekenntnis von Daimler-Benz-Entwicklungschef Dr. Rudolf Hörnig vom alten Modell übernommen. Erstmals in der Geschichte des Hauses

wurde ein Nachfolger durch und durch neu konzipiert. Neues Styling, neue Karosserie, neue Radaufhängung, neues Getriebe (Fünfgang), neue Achsen und, was nur

Fotos: Seufert



**auto
motor
-sport**

TEST & TECHNIK



Fahrbericht Mercedes W 124

generationsweise vorkommt, sogar neue Motoren machen deutlich, daß es mit der konservativen Zurückhaltung der ältesten Automobilfabrik der Welt vorbei ist.

Zugegeben, zwei Motoren bewährten sich schon eine gewisse Zeit im Vorgänger, der Stern als Markenzeichen thront noch immer auf dem Kühler, der längst Atrappe ist, und einige Modellbezeichnungen wurden übernommen. Mehr aber auch nicht, und das, obwohl der alte W 123 mit über 2,5 Millionen verkauften Exemplaren der erfolgreichste Mercedes aller Zeiten war.

Da fragt man sich unwillkürlich: Was war eigentlich an dem alten Modell so schlecht? Abgesehen vom Styling, das in sei-

standsfläche des W 124, das ist das Produkt aus c_w und projizierter Stirnfläche der Karosserie, wurde gleich um 30 Prozent besser und liegt mit einem Wert von 0,6 günstiger als beim kleinen Mercedes W 201. Auch das Gewicht des Neuen konnte beachtlich gesenkt werden. Die klassische Vorher-Nachher-Betrachtung enthüllt, daß das stärkste Modell der neuen Baureihe, der 300 E, immerhin 135 Kilogramm weniger wiegt als der zum Vergleich heranziehbare 280 E. Und selbst beim schwächsten Diesel, dem 200 D, konnten noch 120 Kilo abgespeckt werden.

Solche konstruktiven Großtaten bleiben nicht ohne Folgen. In diesem Falle sind es die erwünschten: Der DIN-Verbrauch konnte, soweit überhaupt vergleichbar, bei den Vierzylinder-Benzinern (200/230) um 15 Prozent, bei den Dieseln um 20 Prozent und

bei den Sechszylindern sogar um 25 Prozent gesenkt werden. Man darf unterstellen, daß davon auch im Alltagsbetrieb eine gehörige Portion hängenbleibt. Und trotz der glaubhaften Versicherung von Dr. Hörnig, daß die Höchstgeschwindigkeit kein primärer Punkt im Lastenheft der neuen Reihe gewesen sei, darf angenommen werden, daß die Verbesserungen in diesem Bereich ebenfalls nicht ganz unerwünscht gewesen sind. Erfreulicherweise gehen sie bei diesem Auto auch mit höherer Beschleunigung einher, wenngleich deren Steigerung nicht so gravierend ist wie im Falle der Höchstgeschwindigkeit.

Leichtbau und überragender c_w -Wert haben jedoch häufig auch nachteilige Folgen, die sich in mangelhafter Solidität der Karosserie, reduzierter Sicherheit und eingeschränktem Komfort bemerkbar machen. Keine Frage auch, daß sich

Daimler-Benz dieser Tatsache bewußt war. Der Einsatz hochfester Stahlbleche im Verein mit konstruktiven Maßnahmen sichert die Karosserie-Qualität im strukturellen Bereich. Daß trotz geringerem Rohbau-Gewicht höhere passive Sicherheit erzielt wurde, konnte zwar bei den ersten Probefahrten nicht eruiert werden, wird von Daimler-Benz aber durch eindrucksvolle Crash-Filme belegt.

Komforteinbußen durch c_w -Styling lassen sich freilich nicht ganz wegdiskutieren, doch halten sie sich in Grenzen. Die größere und mit 57 Grad sehr viel flacher geneigte Frontscheibe, die tendenziell gleichermaßen betroffene Heckscheibe, die nach innen geneigten Seitenfenster und das eingezogene Dach wären da zu nennen. Doppelte Dichtleisten sollen hier ablaufendes Regenwasser von Sitzen und Hosenbeinen fernhalten, was meistens auch gelingt. Schwieriger dürfte da die Kompensation der Innenraumaufheizung durch eine verbesserte Lüftung sein. Mangels intensiver Sonnenbestrahlung gibt es hier noch keine verbindliche Aussage, doch lehrt die diesbezügliche Erfahrung, daß Hitze, die gar nicht erst nach innen dringt, am besten zu ertragen ist. Gut zu ertragen ist auch die von der Heizung produzierte Wärme. Thermostatisch geregelt entspricht die „Heizmatic“ genannte Anlage im System der S-Klasse und bürgt so für besten Heizkomfort und gute Wirkung.

Wie sieht's sonst innen aus? Keine Sorge, da sind keine Überraschungen zu erwarten. Wer aus dem alten W 123 umsteigt, kann fast blind auch den Nachfolger bedienen. Alles ist am gewohnten Platz, funktionell und logisch angeordnet. Sogar die Fuß-Feststellbremse blieb erhalten.

Einige Neuerungen verdienen dennoch, erwähnt zu werden. Die Umlenkrollen der vorderen Gurte lassen sich dreifach in der Höhe verstellen, die Nivellierung der vorderen Kopf-



Zeichen guter Aerodynamik:
Flach gestellte Front- und Heckscheibe sowie das hochgezogene Heck

ner hausbackenen Solidität noch den Mercedes-Stil der sechziger Jahre ausstrahlt, war der W 123 vor allem zu schwer und zu wenig windschlüpfig. Das schlug naturgemäß auf Verbrauch und Fahrleistungen.

So sind denn auch für alle, die an Zahlen glauben, in diesem Bereich die größten Fortschritte zu konstatieren. Die Luftwider-



Fahrbericht Mercedes W 124

stützen erfordert keine verkehrsgefährdenden Verrenkungen mehr und geschieht mit dem Handrad der Lehnenverstellung, die hinteren Kopfstützen können vom Fahrer umgeklappt werden, und die Sitz-

Die Ausstattung entspricht Daimler-Benz-Credo: Alles, was man zum komfortablen Fahren braucht, ist vorhanden (siehe Tabelle). Dazu zählen beim W 124 auch eine dritte Sonnenblende, Warnleuchten für Ölstand, Kühlmittel, Waschwasser und Außenbeleuchtung sowie die nützliche Zentralverriegelung bei den Modellen 300 D,

260 E und 300 E. Zusätzlich offeriert die Zubehörliste Sonderausstattungen in großer Auswahl zu bekannten Konditionen. Erwähnenswert ist in diesem Zusammenhang das neue Hub-Schiebedach, das sich ausschließlich elektrisch durch einen narrensicheren Dachschalter bedienen lässt. Seitliche Kunststoff-Lamellen – werksin-

tern Schwimmhäute genannt – reduzieren Windgeräusche und verhindern Wasserspritzer in angestelltem Zustand.

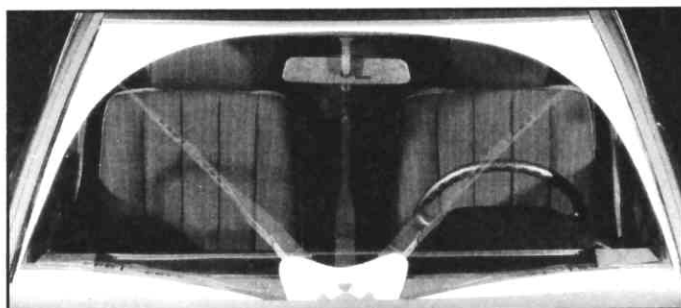
Die Karosserie ist also erfreulicherweise nicht gewachsen beim neuen Mercedes der Mittelklasse. Auch nicht der Umfang der Modellpalette, wenn man von den ab Frühjahr liefer-



Etwas mehr Knieraum dank ausgesparter Rückenlehnen, geräumiger Kofferraum mit niedriger Ladekante, Einarmwischer mit neuartiger Kinematik

flächenneigung lässt sich jetzt zusätzlich verstellen. Überhaupt wurde für den Sitzkomfort einiges getan. Vorne sind die Sessel besser konturiert und aufwendiger gepolstert, hinten lassen ausgeformte Rückenlehnen und straffere Sitzflächen alte Sofa-Assoziationen vergessen – freilich auf Kosten eines eventuellen dritten Rücksitzpassagiers.

Ansonsten sitzt man vorne wie gehabt, hinten mit etwas mehr Knieraum (plus 20 mm), der jedoch ausschließlich das Resultat anders geformter Rückenlehnen ist. In den relevanten Abmessungen hat sich nämlich außen wenig, innen fast gar nichts geändert. Ähnliches gilt für den Kofferraum, der mit 520 Litern ziemlich geräumig und wegen des fast bis zur Stoßstange reichenden Deckels gut zu beladen ist.



Serienausstattung

Mercedes W 124

- | | |
|--|--|
| ● Außenspiegel links von innen einstellbar | ● Heizung elektron. geregelt |
| ● Bereifung 185/65 R 15 bzw. 195/65 R 15 | ● Kopfstützen-Höhenverstellung vorn |
| ● Bremsscheiben vorn innenbelüftet (260 E, 300 E) | ● Nebelscheinwerfer |
| ● Flüssigkeitsstandanzeigen für Kühlmittel, Motoröl, Scheibenwaschwasser | ● Scheibenwaschdüsen beheizt |
| ● Fondbeleuchtung mit Türkontakten | ● Scheinwerfer-Höhenregulierung |
| ● Fünfganggetriebe bei Fünf- und Sechszylinder-Modellen | ● Servolenkung |
| ● Glühlampen-Ausfallkontrolle | ● Sitzhöhenverstellung, Sitzkissen vorn in der Neigung verstellbar |
| ● Gurtraffer vorn | ● Sonnenblende zusätzlich in der Mitte |
| ● Handschuhkasten abschließbar | ● Umlenkpunkte für Sicherheitsgurte vorn dreifach einstellbar |
| ● Heizbare Heckscheibe | ● Verbundglas-Frontscheibe |
| | ● Zentralverriegelung (300 D, 260 E, 300 E) |

baren Katalysatorversionen ab: Drei Diesel- und vier Benzinvarianten sind im Angebot. Allerdings unterscheiden sie sich in ihrer Motorisierung zum Teil erheblich vom Vorgänger. Abgesehen von konstruktiven Verbesserungen, wie hydraulischem Ventilspielausgleich und Einriementrieb für alle Nebenaggregate, wurden nur die Vierzylinder-Benzinmotoren vom Vorgänger übernommen. Bei unverändertem Leistungsangebot sorgen beide Aggregate für überraschend zügige Fortbewegung. Schon das Basismodell, der Typ 200, erreicht annähernd 190 km/h (Werksangabe 187 km/h) und beschleunigt in weniger als 13 Sekunden aus dem Stand auf 100 km/h. Dabei wirkt der Vergasermotor im direkten Vergleich zum Einspritzer etwas zäh, vor allem, wenn der lang übersetzte Schongang des auf Wunsch lieferbaren Fünfganggetriebes eingelegt ist. Für ein moderates Geräuschbild sorgen hydraulische Motorlager und eine gute Schalldämmung des Innenraumes. ▷

Fahrbericht Mercedes W 124

Noch mehr Laufruhe und Leistung offerieren freilich die völlig neu entwickelten Sechszylinder. 170 PS (125 kW) sind es im 260 E, 190 PS (140 kW) im Spitzenmodell 300 E, die in beiden Fällen für überdurchschnittliche Fahrleistungen sorgen. Stabiler, niedertouriger

Leerlauf (700/min) zählen dabei ebenso zu den Tugenden der Einspritzer wie spontanes und vibrationsarmes Hochdrehen. Das ebenfalls neu konstruierte Fünfganggetriebe zählt zur Serienausstattung der Sechszylinder-Modelle – ebenfalls ein Novum bei Daimler-Benz. Wie bei allen Benzinern ist auch hier der fünfte Gang als Schongang ausgelegt, so daß die Höchstgeschwindigkeit je-

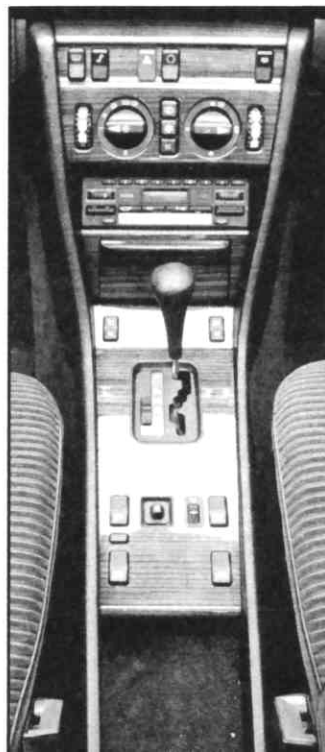
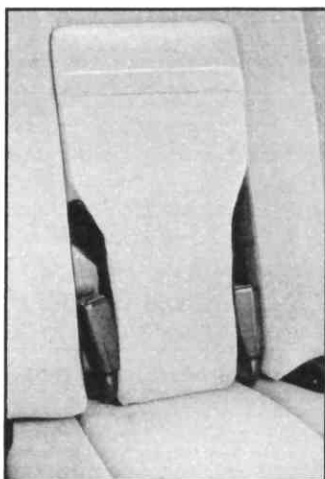
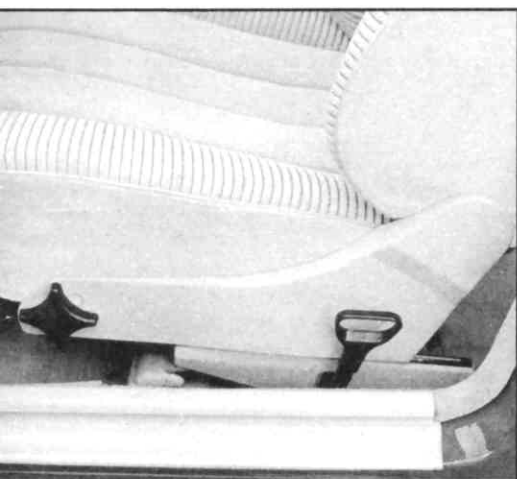
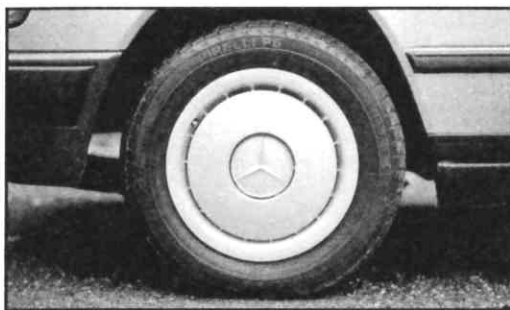
weils in der vierten Fahrstufe erreicht wird.

Mindestens ebenso augenfällig zeigt sich automobiler Fortschritt bei den Dieselmotoren. Schon der Schwächste bietet subjektiv und meßbar Fahrleistungen, die dem ehemals stärksten Diesel der alten Baureihe, dem 300 D, vergleichbar sind. Der Vierzylinder-Motor des 200 D entspricht dabei dem

schon bekannten Aggregat des 190 D. Auf der gleichen Konstruktion basieren die neuentwickelten Fünf- und Sechszylinder-Diesel. Beide Modelle, also auch der 250 D, glänzen durch Laufkultur und überdurchschnittliche Fahrleistungen. Speziell der Sechszylinder entwickelt dabei eine Laufruhe, die in diesem Maße konkurrenzlos dasteht. Natürlich sind alle Dieselmotore gekapselt und verraten so auch Außenstehenden kaum ihr Verbrennungsverfahren.

Letzteres ist, wie Diesel-Spezialist Dr. Manfred Fortnagel nicht müde wird zu versichern,

Niederquerschnittreifen in Serie (65er), Leichtmetallräder auf Wunsch



Funktionelle Bedienelemente in allen Bereichen; spezieller Reserverkanister als Zubehör

das beste der Welt. Denn nur die Vorkammer vereint nach dieser Ansicht jene Eigenschaften, die ein hochwertiger Dieselmotor im Personenwagen erfüllen muß. Nach den gleichen Grundsätzen sind auch alle Dieselmotoren mit Reihen-Einspritzpumpen ausgerüstet. Teurer, aber, wie Dr. Fortnagel versichert, für den Kunden letztendlich preiswerter als die einfachere Verteilerpumpe.

Nicht gespart hat Daimler-Benz auch an der Getriebe-

Fahrbericht Mercedes W 124

Ausstattung: Fünf Gänge sind ab fünf Zylindern Serie, wobei der höchste Gang als Fahrgang ausgelegt ist. Das Fahrwerk, im W 124 völlig neu, jedoch kon-

struktiv vom kleineren 190 her wohl bekannt, ist über jeden Zweifel erhaben. Raumlenerachse hinten und Dämpferbein-Achse vorne ermöglichen die oft bezweifelte Synthese von weicher Federung und hervorragenden Fahreigenschaften.

Noch besser als im 190 absorbiert die Radaufhängung Unebenheiten und Bodenwellen aller Art, auch unterstützt von dem längeren Radstand und den größeren Federwegen des neuen Modells. Mindestens ebenso präzise und problemlos ist das Fahrverhalten, das unter keinen

riebauer Guntram Huber auf taube Ohren. So, als sei dies ein völlig abwegiger Gedanke, erläutert Huber hierzu Grundsätzliches. Wir lernen: Der neue Mercedes ist vom Antrieb her sehr, sehr leise; wie jeder auf der Erde bewegte Gegenstand wird er von Luft umströmt; das

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/4 ³⁾	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	97 (132) 5100	125 (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	198 bei 3500	235 bei 4250	260 bei 4250	123 bei 2800	154 bei 2800	185 bei 2800
Verdichtungsverhältnis	9,1:1	9,0:1	9,0:1	10,0:1	10,0:1	22,0:1	22,0:1	22,0:1
Gemischaubereitung	Fallstromvergaser Stromberg	mech. elektr. Einspritzung Bosch	mech. elektr. Einspritzung Bosch	mech. elektr. Einspritzung Bosch	mech. elektr. Einspritzung Bosch	Vierstempel-Einspritzpumpe Bosch	Fünfstempel-Einspritzpumpe Bosch	Sechstempel-Einspritzpumpe Bosch
Kraftübertragung	Viergang	Viergang	Viergang	Fünfgang	Fünfgang	Viergang	Fünfgang	Fünfgang
Achsantrieb	3,42	3,27	3,27	3,27	3,07	3,42	3,42	3,46
Leergewicht kg	1260	1280	1290	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	10,8	8,8	8,1	20,0	16,3	13,8
1 km mit stehendem Start	33,6	31,4	–	30,0	28,7	40,0	37,3	34,9
Höchstgeschwindigkeit km/h	187	203	201	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	7,2	6,6	6,5	5,3	5,4	5,4
Bei 120 km/h	8,5	8,5	8,9	8,4	8,3	7,0	7,0	7,0
Stadtverkehr	11,2	11,1	11,5	11,5	12,1	7,9	8,9	9,5
Preis DM	31 635,–	35 397,–	– ⁴⁾	39 957,–	44 004,–	32 604,–	36 138,–	39 672,–

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



Starke Motorisierung: neue Fünf- und Sechszylinder-Diesel sowie neue Sechszylinder-Einspritzer

Umständen unliebsame Überraschungen bereithält. Die direkt ausgelegte Servolenkung prägt dabei das ausgezeichnete Handling in schnell gefahrenen Kurvenpassagen. Im Stand freilich wünscht man sich die Lenkkräfte etwas geringer.

Komfort bedeutet aber auch ein niedriges Geräuschniveau. Beim Thema Windgeräusche, die in diesem Zusammenhang vereinzelt bemängelt wurden, stößt man freilich bei Karosse-

erzeugt unvermeidliche Strömungsgeräusche. So einfach ist das.

Man bekommt im Leben nichts geschenkt. Die „Realisierung des technischen Fortschritts“, so der Presse-Text, kostet auch bei Daimler-Benz mehr Geld. Rund zehn Prozent teurer wird der neue Mercedes. Da vermutlich auch bei diesem Modell die für Mercedes typische Kosten-Nutzenrechnung aufgeht, dürften die geforderten Preise einer raschen Verbreitung kaum im Wege stehen. Wem dies zu viel ist, der kann fürs gleiche Geld statt Mercedes-Mittelklasse fremde Oberklasse kaufen. Ob er etwas besseres bekommt, ist jedoch nicht sicher. *Gert Hack*

