

Vom Feinsten

Test Mercedes 380 SEC Neues S-Klasse-Coupé mit 3,8 Liter-Einspritzmotor.

Auf neue Autos reagieren Erwachsene Menschen oft wie Kinder auf ein faszinierendes Spielzeug – sie wollen es am liebsten gleich haben.

Das gilt auch für die kostspieligen Nobel-Produkte Deutschlands feinsten Automobilfirma. Die neuen Coupés aus dem Hause Daimler-Benz, basierend auf den S-Klasse-Modellen und mit Anschaffungspreisen von über 70 000 Mark nur für eine Minderheit erschwinglich, werden den Schwaben geradezu aus den Händen gerissen.

Und seit Anfang dieses Jahres, nachdem etwa 500 Exemplare dieser feinen Sorte verteilt worden waren, ist laut Helmut Schmidt, Leiter der Inlands-Vertriebsorganisation in Stuttgart-Untertürkheim, sogar eine „steigende Nachfrage festzustellen“. Für ernsthafte Interessenten bedeutet dies letztlich nichts anderes, als sich in Geduld zu üben. Wer heute einen SEC ordert, kann mit der Lieferung erst im dritten Quartal 1983 rechnen.

Von den 30 Coupés, die zur Zeit täglich in Sindelfingen bei Stuttgart vom Band rollen, werden etwa 60 Prozent exportiert. Die meisten von ihnen treten die lange Reise über den großen Teich nach den USA an. Bei diesen Autos handelt es sich übrigens ausschließlich um 3,8 Liter-Modelle, denn das Flaggschiff des Konzerns – der 500 SEC – wird den Amerikanern nicht angeboten.

In der Bundesrepublik hingegen spielt der „Star unter den Sternen“, wie *auto motor und sport* den 500 SEC titulierte (siehe Testbericht in Heft 26/1981), die tonangebende Rolle. Rund zwei Drittel aller SEC-Käufer entscheiden sich nämlich hier auch gleich für die Großkolbenmaschine mit

4973 cm³ Hubraum und 231 PS (170 kW) Leistung.

Daß dieser Entschluß, gemessen an der relativ bedeutungslosen Preisdifferenz von rund 4500 Mark – gerade bei einem Coupé der 70 000 Mark-Klasse

kommt es ja auf wenige Tausender hin oder her nun wirklich nicht mehr an –, zumindest nicht falsch ist, demonstrierte der 380 SEC-Testwagen im täglichen Einsatz wiederholt. Im wesentlichen kristallisierten sich drei Punkte heraus, in de-

nen die hubraum- und leistungsschwächere Version mit Nachteilen aufwartet.

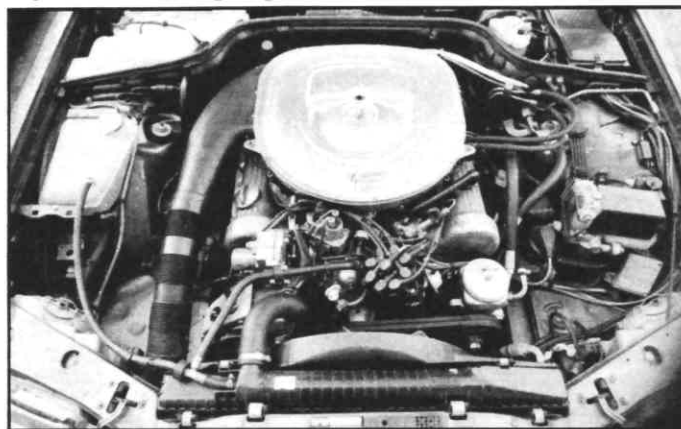
An erster Stelle muß hier die Durchzugskraft des V8 bei niedrigen Drehzahlen erwähnt werden. Dem maximalen Drehmoment des Fünfliter-Triebwerks von 405 Newtonmeter bei 3000/min stehen beim kleineren Achtzylinder 315 Nm bei 3250/min gegenüber. Das um über 20 Prozent geringere Durchzugsvermögen bleibt auf den Fahrbetrieb natürlich nicht ohne Einfluß. Gerade in dem am häufigsten genutzten Drehzahlbereich bis etwa 3000 Touren wirkt der 3,8 Liter-Motor vergleichsweise schlapp.



Mit Wurzelholz furniert: SEC-Cockpit



Separate Sitze und genügend Platz: Fond-Abteil



Kultiviert und 204 PS stark: 3,8 Liter-Achtzylinder

Vorzüge

- Günstiges Raumangebot
- Sehr gute Verarbeitung
- Kultivierter Motor
- Perfekt funktionierende Viergang-Automatik
- Gute Handlichkeit

Nachteile

- Geringes Durchzugsvermögen bei niedrigen Drehzahlen
- Ungünstig aufgeteiltes Wischerfeld
- Eingeschränkter Langsamfahrkomfort

Selbst bei verhaltenem Beschleunigen muß also stets etwas mehr Gas gegeben werden als im 500 SEC, worauf die Automatik prompt reagiert und den nächstniedrigen Gang holt. Und – das wäre der zweite Punkt – das muß sie im 380 SEC eben viel häufiger tun als in Verbindung mit der Fünfliter-Maschine, weshalb die Antriebseinheit bei forcierter Fahrweise nicht den Eindruck souveräner Motorisierung aufkommen läßt, wie das im hub-

Noble Erscheinung: S-Klasse-Coupé von Daimler-Benz.



Test Mercedes 380 SEC

raumgrößerem Modell mustergültig vorgeführt wird.

Auch den Daimler-Benz-Technikern ist das Drehmomentmanko des 3,8 Liter-Motors wohl bekannt, weshalb sie das mit ihm gekoppelte Automatikgetriebe auch so ausgelegt haben, daß zum Anfahren stets der erste Gang gewählt wird. Im Gegensatz zur Fünfliter-Antriebskombination: Hier wird üblicherweise in der zweiten Fahrstufe gestartet, lediglich bei voll durchgetretenem Fahrpedal wählt der Automat den ersten Gang.

Das häufige Schalten der Automatik und das damit verbundene häufigere Mobilisieren hoher Drehzahlen bleibt natürlich auch auf den Benzinverbrauch nicht ohne Einfluß. Er lag im Testbetrieb – das ist Punkt drei – deutlich über dem des 500 SEC, und zwar im Durchschnitt immerhin um rund einen Liter. Legt man dagegen die DIN-Verbrauchswerte zugrunde, so müßte es genau umgekehrt sein. Denn hier rangiert der 380 SEC beim Drittmix (11,1 L/100 km) um annähernd den gleichen Differenzbetrag günstiger als sein größerer Bruder (11,9 L/100 km).

Dennoch wäre es ungerecht, die 380 SEC-Maschine als trinkfreudig abzuqualifizieren, absolut gesehen stellt der Testverbrauch von 16,6 Liter pro

100 Kilometer einen durchaus angemessenen Wert dar. Denn immerhin muß der 204 PS (150 kW) leistende V8 fast 1,7 Tonnen bewegen.

Um das in möglichst wirtschaftlicher Weise zu ermöglichen, wurde das 3,8 Liter-Aggregat kürzlich einer fuel economy-Behandlung unterzogen. Dabei änderten die Daimler-Techniker nicht nur Hub und Bohrung – um vier Millimeter reduzierter Zylinderdurchmesser, um sieben mm längerer Hub –, sondern sie erhöhten gleichzeitig die Verdichtung von 9,0:1 auf 9,4:1 und modifizierten auch die Ventilsteuerzeiten. Durch diese Maßnahmen konnte vor allem der Drehmomentverlauf bei niedrigen Drehzahlen günstiger gestaltet werden.

Reduziert wurde zudem die Leerlaufdrehzahl. Neben den geänderten Nockenwellen trägt hierzu eine elektronische Regelung bei, die den Einspritzmotor im Leerlauf konstant mit rund 500 Touren arbeiten läßt. Um dabei eine bessere Zerstäubung des eingespritzten Benzins zu erreichen, wird sogenannte Leerlaufuft durch separate Kanäle an die Einspritzventile geführt. Der Erfolg dieser Bemühungen: Im reinen Leerlaufbetrieb ergibt sich eine Verbrauchsminde- rung um mehr als 40 Prozent. Obgleich um immerhin etwa zehn Prozent kürzer als beim 500 SEC, wirkt sich natürlich auch die relativ lange Achsübersetzung (2,47:1) verbrauchssenkend aus. Andererseits hat sie auch auf die Fahr-

leistungen Einfluß, doch kann man in diesem Punkt mit dem Gebotenen durchaus zufrieden sein, sofern nicht sportive Ansprüche zu befriedigen sind.

Denn im Vergleich zu Sportcoupés dieser Preiskategorie fällt der 380 SEC schon etwas ab. Aber immerhin – der Testwagen beschleunigte von Null bis Tempo 100 in 10,1 Sekunden und erreichte eine Spitzengeschwindigkeit von 210,5 km/h. Das sind für ein viersitziges Coupé gute Werte, und das Temperament reicht auch allemal aus, wenn man so fährt, wie der 380 SEC am meisten Spaß macht – zügig, aber nicht übertrieben schnell.

Dennoch kommen auch eilige Leute mit dem kleineren SEC im Bedarfsfall flott genug voran, nicht zuletzt dank der agilen Viergangautomatik, die spontan zurückschaltet und bei entsprechender Geschwindigkeit auch ohne zu zögern dabei einen Gang überspringt. Das Getriebe ist nämlich so ausgelegt, daß die vierte Stufe als Schon- gang fungiert, und den verläßt die Automatik auch dann noch, wenn bei Tempo 170 Vollgas gegeben wird.

Wer das Coupé treibt, muß allerdings in Sachen Fahrkultur Abstriche hinnehmen. Neben den häufigen und dann auch teilweise nicht ganz ruckfreien Schaltvorgängen sorgt dafür auch das Motorgeräusch, das jenseits von 5000 Touren deutlich lauter wird und keinen Zweifel darüber aufkommen

Ausstattung und Preise

Mercedes 380 SEC

Grundpreis:

Mercedes 380 SEC

DM 71416,-

Serienausstattung:

- Drehzahlmesser
- Servolenkung
- Zentralverriegelung
- Vordersitze elektr. verstellb.
- Veloursausstattung
- Elektrisch betätigte Fensterheber vorn und hinten
- Verbundglas-Heckscheibe

Zusatzausstattung:

- Airbag DM 1571,-
- ABS-System DM 2599,-
- Sperrdifferential DM 412,-

- Klimaanlage DM 3367,-
- Klimatisierungsautomatik DM 4045,-
- Elektrisch beheizbare Vordersitze je DM 283,-
- Metallic-Lackierung DM 1311,-
- Leichtmetallräder (5fach) DM 1316,-
- Elektrisch betätigtes Schiebedach DM 1475,-
- Niveauregulierung DM 977,-
- Wärmedämmende Rundumverglasung DM 497,-
- Warnanlage DM 661,-
- Zusatzheizung DM 1870,-
- Lederpolsterung DM 452,-
- Tempomat DM 508,-
- Scheinwerfer-Wischanlage DM 520,-

Der Mercedes 380 SEC und seine Konkurrenten

Fahrzeugtyp	Mercedes 380 SEC ¹⁾	Mercedes 500 SEC ¹⁾	BMW 635 CSI ²⁾	Jaguar XJ-S H.E. ¹⁾	Porsche 928
Hubraum cm ³	3839	4973	3453	5307	4474
Leistung kW (PS) bei 1/min	150 (204) bei 5250	170 (231) bei 4750	160 (218) bei 5200	217 (295) bei 5500	177 (240) bei 5250
Testverbrauch L/100 km	16,6 S	15,7 S	17,6 S	19,1 S	17,2 S
Preis DM	71416,-	75936,-	57200,-	68150,-	64900,-
Beschleunigung in s					
0- 60 km/h	4,7	4,0	3,7	4,1	3,5
0- 80 km/h	7,2	5,8	5,7	5,7	5,2
0-100 km/h	10,1	8,0	7,8	7,7	7,2
0-120 km/h	14,0	11,2	10,8	10,2	9,9
0-140 km/h	19,6	15,4	14,7	13,2	13,1
0-160 km/h	26,5	20,5	19,1	17,2	17,2
0-180 km/h	36,6	27,4	26,3	22,2	23,0
1 km mit stehendem Start	31,1	28,9	28,4	27,5	27,6
Höchstgeschwindigkeit km/h	210,5	230,8	227,8	243,2	240,0

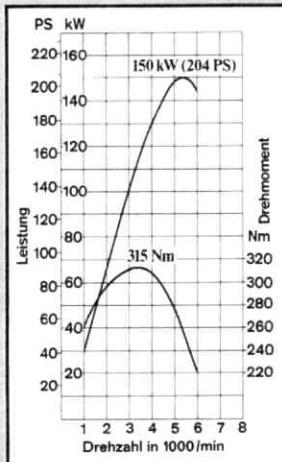
¹⁾ mit Automatikgetriebe; ²⁾ ab März 1982 geänderter Motor (Motronic-Einspritz- und Zündsystem)

Technische Daten und Meßwerte

Mercedes 380 SEC

MOTOR

Wassergekühlter Achtzylinder-V-Motor (90°) vorn längs, fünffach gelagerte Kurbelwelle, eine obenliegende Nockenwelle pro Zylinderreihe (Kettenantrieb), Ventile über Schlepphebel betätigt, thermostatisch gesteuerter Kühlerventilator, mechanische Kraftstoffeinspritzung (Bosch K-Jetronic), elektronisch gesteuerte Zündanlage.



Leistung 150 kW (204 PS) bei 5250/min, spezifische Leistung 39,1 kW/L (53,1 PS/L), Hubraum 3839 cm³, Bohrung x Hub 88,0 x 78,9 mm, Verdichtungsverhältnis 9,4:1, maximales Drehmoment 315 Nm bei 3250/min, mittlere Kolbengeschwindigkeit bei Nenndrehzahl 13,8 m/s, Ölinhalt Motor 8,0 L, Kühlsystem-Inhalt 13,0 L, Batterie 12 V 66 Ah, Drehstromlichtmaschine 980 Watt.

KRAFTÜBERTRAGUNG

Hinterradantrieb, automatisches Vierganggetriebe mit hydraulischem Drehmoment-

wandler, Wandlerbereich bis 1,9, Übersetzungen: I. 3,68, II. 2,41, III. 1,44, IV. 1,00, R. 5,14, Achsantrieb 2,47:1, Geschwindigkeit bei 1000/min im IV. Gang 48,3 km/h.

KAROSSERIE UND FAHRWERK

Viersitziges Coupé, selbsttragende Karosserie mit zwei Türen. Luftwiderstandsindex (c_w x A) 0,71. Vorn Einzelradaufhängung mit Querlenkern, Schraubenfedern, Stabilisator, hinten Diagonal-Pendelachse mit Schraubenfedern, Stabilisator, servounterstützte Kugelumlauf Lenkung, Lenkübersetzung 14,6:1, hydraulische Zweikreisbremse, vorn und hinten Scheibenbremsen, Bremskraftverstärker, Feststellbremse auf die Hinterräder wirkend. Felgenreife 6 1/2 J x 14, Reifengröße 205/70 VR 14.

ABMESSUNGEN UND GEWICHTE

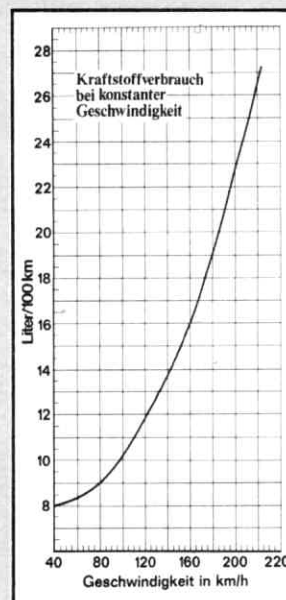
Innenbreite vorn/hinten 1500/1420 mm, Sitztiefe v/h 510/445 mm, Normkniearm 100 mm, Wendekreis rechts/links 11,4/11,6 m, 3 Lenkradumdrehungen, Lenkraddurchmesser 400 mm, Kofferraumvolumen nach VDA-Norm 500 L. Tankinhalt 90 L. Leergewicht 1665 kg, Gewichtsverteilung vorn/hinten 52,9/47,1%, zulässiges Gesamtgewicht 2105 kg, Zuladung 440 kg, Personenindexzahl 5,2, zulässige Anhängelast gebremst 1500 kg, ungebremst 750 kg, Dachlast 100 kg.

FAHRLISTUNGEN

Höchstgeschwindigkeit (Drehzahl 4600/min) 210,5 km/h

Beschleunigung

0-60 km/h 4,7 s
0-80 km/h 7,2 s
0-100 km/h 10,1 s
0-120 km/h 14,0 s



0-140 km/h 19,6 s
0-160 km/h 26,5 s
0-180 km/h 36,6 s
400 m m. stehend. Start 17,1 s
1 km m. stehend. Start 31,1 s

Elastizität*

40-100 km/h 7,1 s
60-120 km/h 9,3 s

Tachometerabweichung

Anzeige effektiv
50 km/h 48 km/h
100 km/h 97 km/h
130 km/h 125 km/h
200 km/h 191 km/h

Kilometerzähler-

abweichung +0,8%

INNENGERÄUSCH

Bei 50 km/h 59 dB(A)
Bei 100 km/h 65 dB(A)

* Automatikgetriebe: Beschleunigung mit Kickdown

Bei 130 km/h 69 dB(A)
Bei 140 km/h 70 dB(A)
Bei 160 km/h 72 dB(A)
Bei 180 km/h 74 dB(A)
Bei 200 km/h 77 dB(A)

KRAFTSTOFFVERBRAUCH

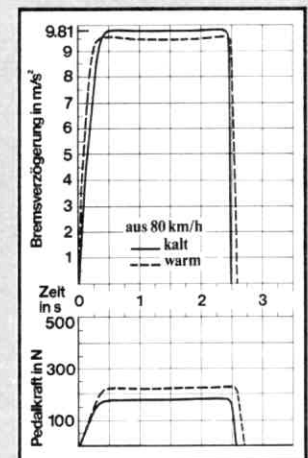
Normverbrauch nach DIN 70030 (Liter/100 km)
Bei 90 km/h im IV. Gang 8,7
Bei 120 km/h im IV. Gang 10,8
Stadtverkehr 13,9

Verbrauchswerte im Test

(Liter/100 km)
Minimalverbrauch 13,4
Maximalverbrauch 19,7
Landstraße ca. 75 km/h Ø 15,9
Autobahn ca. 140 km/h Ø 16,7
Testverbrauch 16,6
Kraftstoffart Super

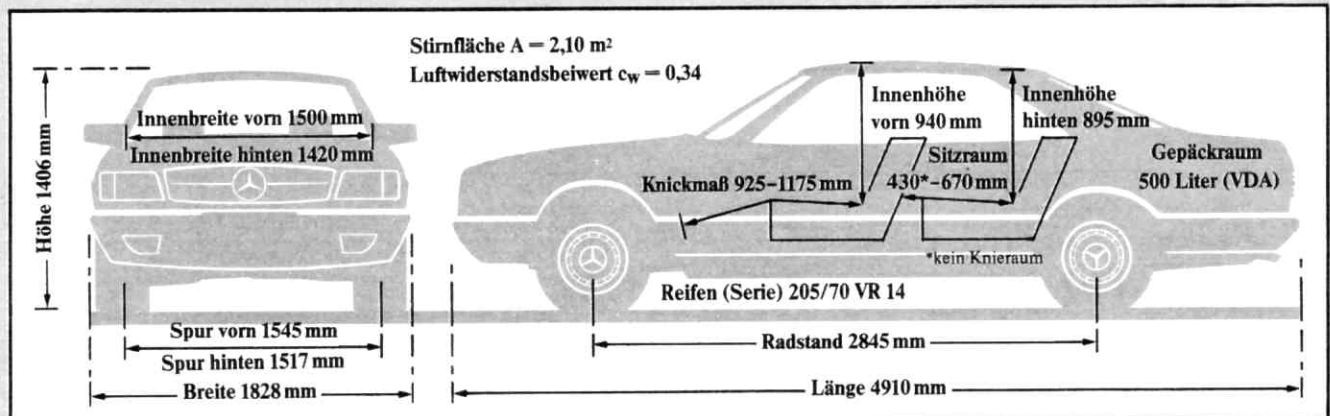
WARTUNG

Inspektion alle 20 000 km
Ölwechsel alle 10 000 km



LENK- UND PEDALKRÄFTE

Lenkung im Stand 35 N
Lenkung bei Fahrt 45 N
Gaspedal 20 N
Bremspedal bei 80% Verzögerung 120 N



Test Mercedes 380 SEC

läßt, daß sich der Achtzylinder ordentlich ins Zeug legen muß.

Sieht man von diesen meist kurzfristigen Drehzahl-Höhenflügen ab, kann man sich über Geräuschbelastung wahrlich nicht beklagen. Der V8 läuft ansonsten fast lautlos, und auch die Windgeräusche bleiben trotz der rahmenlosen Seitenfenster erstaunlich niedrig. Der insgesamt mustergültige Geräuschpegel läßt andererseits Störfrequenzen ans Ohr dringen, die in lauterer Autos untergehen – beim Testwagen beispielsweise Abrollgeräusche auf groben Unebenheiten.

Daß der Federungskomfort in einem Coupé meist nicht ganz so gut ist wie in der entsprechenden Limousine, damit müssen auch Coupé-Fahrer der Marke Daimler-Benz leben. Der SEC hat einen um 85 mm kürzeren Radstand, er wirkt speziell bei niedrigen Ge-

schwindigkeiten straffer und wird auch mit Querfugen nicht ganz so souverän fertig wie das Ausgangsprodukt.

Von einer beispielhaften Seite zeigt sich der Mercedes im Fahrverhalten. Biegungen kann er mit hohem Tempo umrunden und bleibt dabei, weil er höchstens ganz leicht zum Untersteuern neigt, stets gut kontrollierbar. Maßgeblichen Anteil an dieser Gutmütigkeit hat auch die leichtgängige Servolenkung, die sehr präzise arbeitet und somit ganz wesentlich zu der guten Handlichkeit des großen und schweren Wagens beiträgt.

Groß ist der SEC für Coupé-Maßstäbe in der Tat, er bietet aber auch ein für Autos dieser Kategorie überdurchschnittliches Raumangebot und ist in dieser Beziehung seinem Vorgänger, dem SLC, weit überlegen. Allein das Kofferraumvolumen mit 424 Liter nach automotor und sport-Norm besitzt Limousinen-Format und ent-

spricht etwa dem eines viertürigen S-Klasse-Modells.

Zudem ist der SEC ein vollwertiger Viersitzer mit zwei separaten, gut geformten und mit Schaumstoff gepolsterten Sitzen im Fond. An Bewegungsfreiheit mangelt es rückwärtigen Passagieren lediglich etwas im Kopfbereich, und im vorderen Sitzabteil stellt sich auf Anhieb ein sehr großzügiges Raumgefühl ein. Für einen Hauch nobler Atmosphäre in dem sachlichen, mit den funktionellen Schaltern und Instrumenten aus der S-Klasse-Limousine bestückten Cockpit ist ebenfalls gesorgt: mit feinstem Wurzelholz furniert, Veloursausstattung und wohl harmonisierenden Farben.

Daß der Bedienungskomfort groß geschrieben stand im Lastenheft, zeigen Teile der serienmäßigen Ausstattung. So übernehmen Elektromotoren Arbeiten, die verwöhnte Coupé-Piloten als beschwerlich empfinden könnten: etwa das

Verstellen der gut profilierten Sitze mit Hilfe eines kleinen, an der Türverkleidung befindlichen Sitzsymbols; oder das Erleichtern des Anschnallens, indem ein etwa 30 Zentimeter langer Kunststoffarm aus dem B-Säulenstumpf surrt und das lebensrettende Gurtband griffbereit präsentiert.

Dennoch ist der 380 SEC keinesfalls mit besonders vielen Extras üppig ausgestattet, wie der Anschaffungspreis von 71 416 Mark das vermuten lassen könnte. Der Aufpreis von knapp 20 000 Mark gegenüber der vergleichbaren Limousine muß hauptsächlich für die eigenständige Form und die gediegene Ausstaffierung des Innenraumes ausgegeben werden.

Wem Individualität so viel wert ist, sollte sich nicht scheuen, den Aufpreis für den Fünfliter-Motor ebenfalls zu investieren. Denn erst damit wird das Mercedes-Coupé zu einem fast perfekten Auto. WS

Sportlichkeit ab Werk.

Sportlichkeit ab Werk, das heißt auch ein ausgewählt sportliches Zubehörprogramm. Mit der Opel Sportförderung gibt es für Sie einen Partner, der Ihnen mit seiner langjährigen Erfahrung im Motorsport und seinem erprobten Know-how beim Einstieg in die sportliche Klasse zur Seite steht. Mit technischem Zubehör wie z. B. Umrüstsätze für Motor, Getriebe, Fahrwerk und Karosserie oder mit sportlichen Accessoires – vom T-Shirt bis zur modisch eleganten Rallye-Jacke.



Sprechen Sie jetzt mit Ihrem Opel-Händler. Bei ihm erhalten Sie die Broschüre „Sportliches Zubehör von Opel“ und alle Informationen, die für Ihre sportlichen Neigungen unerlässlich sind.



Die sportliche Klasse von Opel.

